

Kementerian Perhubungan RI
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat



Laporan Kinerja Instansi Pemerintah



2022



[ditjen_hubdat](#)



[hubdat151](#)



[ditjen.perhubungan.darat](#)



hubdat.dephub.go.id



Laporan Kinerja Instansi Pemerintah



2022



**DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA**

**Laporan Kinerja Instansi Pemerintah
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
Tahun 2022**

No.	Proses	Nama	Jabatan	Tanggal	Paraf
1.	Dikonsep	Mhd Makhrojal Nasution, S.TR. AK Alang Raukha, S.Tr.Tra	Staff Setditjen Hubdat	31-01-2023	h2
2.	Diperiksa	Irly Saritini Permata, S.T., M.Sc.	Ketua Tim Substansi Analisa dan Evaluasi	31/01-23	ls
3.	Diperiksa	Avi Mukti Amin, S.SIT., M.T.	Kepala Bagian Perencanaan	31/1/23	f
4.	Disetujui	Amirulloh	Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan	24/2/23	af



Laporan Kinerja Instansi Pemerintah
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2022

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

LAPORAN KINERJA INSTANSI PEMERINTAH
TAHUN 2022

No.	Proses	Nama	Jabatan	Tanggal	Paraf
1.	Dikonsep	Mhd Makhrojal Nasution, S.TR. AK Alang Raukha, S.Tr.Tra	Staff Setditjen Hubdat	30-01-2023	102
2.	Diperiksa	Irly Saritini Permata, S.T., M.Sc.	Ketua Tim Substansi Analisa dan Evaluasi	31/01-23	10
3.	Diperiksa	Avi Mukti Amin, S.SIT., M.T.	Kepala Bagian Perencanaan	31/01-23	10
4.	Disetujui	Suharto, A.TD., M.M.	Direktur Angkutan Jalan	7/2/2023	10



DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

LAPORAN KINERJA INSTANSI PEMERINTAH
TAHUN 2022

No.	Proses	Nama	Jabatan	Tanggal	Paraf
1.	Dikonsep	Mhd Makhrojal Nasution, S.TR. AK Alang Raukha, S.Tr.Tra	Staff Setditjen Hubdat	31-01-2023	m2
2.	Diperiksa	Irly Saritini Permata, S.T., M.Sc.	Ketua Tim Substansi Analisa dan Evaluasi	31/01-23	ls
3.	Diperiksa	Avi Mukti Amin, S.SIT., M.T.	Kepala Bagian Perencanaan	31/1 23	f
4.	Disetujui	Ir. Danto Restyawan, M.T.	Direktur Sarana Transportasi Jalan	31/1/2023	d



DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

LAPORAN KINERJA INSTANSI PEMERINTAH
TAHUN 2022

No.	Proses	Nama	Jabatan	Tanggal	Paraf
1.	Dikonsep	Mhd Makhrojal Nasution, S.TR. AK Alang Raukha, S.Tr.Tra	Staff Setditjen Hubdat	31-01-2023	m
2.	Diperiksa	Irly Saritini Permata, S.T., M.Sc.	Ketua Tim Substansi Analisa dan Evaluasi	31/01-23	l
3.	Diperiksa	Avi Mukti Amin, S.SIT., M.T.	Kepala Bagian Perencanaan	31/1 23	f
4.	Disetujui	Ir. M. Popik Montanasyah, M.T.	Direktur Prasarana Transportasi Jalan	31/1	1



DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

LAPORAN KINERJA INSTANSI PEMERINTAH
TAHUN 2022

No.	Proses	Nama	Jabatan	Tanggal	Paraf
1.	Dikonsep	Mhd Makhrojal Nasution, S.TR. AK Alang Raukha, S.Tr.Tra	Staff Setditjen Hubdat	31-01-2023	m2
2.	Diperiksa	Irly Saritini Permata, S.T., M.Sc.	Ketua Tim Substansi Analisa dan Evaluasi	31/01-23	h
3.	Diperiksa	Avi Mukti Amin, S.SIT., M.T.	Kepala Bagian Perencanaan	31/1 23	t
4.	Disetujui	Ir. Junaidi, M.M.	Direktur Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan	4/2 23	pk



DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

LAPORAN KINERJA INSTANSI PEMERINTAH
TAHUN 2022

No.	Proses	Nama	Jabatan	Tanggal	Paraf
1.	Dikonsep	Mhd Makhrojal Nasution, S.TR. AK Alang Raukha, S.Tr.Tra	Staff Setditjen Hubdat	31-01-2023	
2.	Diperiksa	Irly Saritini Permata, S.T., M.Sc.	Ketua Tim Substansi Analisa dan Evaluasi	31/01-23	
3.	Diperiksa	Avi Mukti Amin, S.SIT., M.T.	Kepala Bagian Perencanaan	31/1/23	
4.	Disetujui	Dadan M. Ramdan, A.TD., M.SI.	Kepala Bagian Sumber Daya Manusia dan Umum	3/2-23	



DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

LAPORAN KINERJA INSTANSI PEMERINTAH
TAHUN 2022

No.	Proses	Nama	Jabatan	Tanggal	Paraf
1.	Dikonsep	Mhd Makhrojal Nasution, S.TR. AK Alang Raukha, S.Tr.Tra	Staff Setditjen Hubdat	21-01-2023	
2.	Diperiksa	Irly Saritini Permata, S.T., M.Sc.	Ketua Tim Substansi Analisa dan Evaluasi	21/01-23	
3.	Diperiksa	Avi Mukti Amin, S.SIT., M.T.	Kepala Bagian Perencanaan	31/1/23	
4.	Disetujui	Endy Irawan, S.H., M.H.	Kepala Bagian Hukum dan Hubungan Masyarakat	31/01/23	



Laporan Kinerja Instansi Pemerintah
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2022

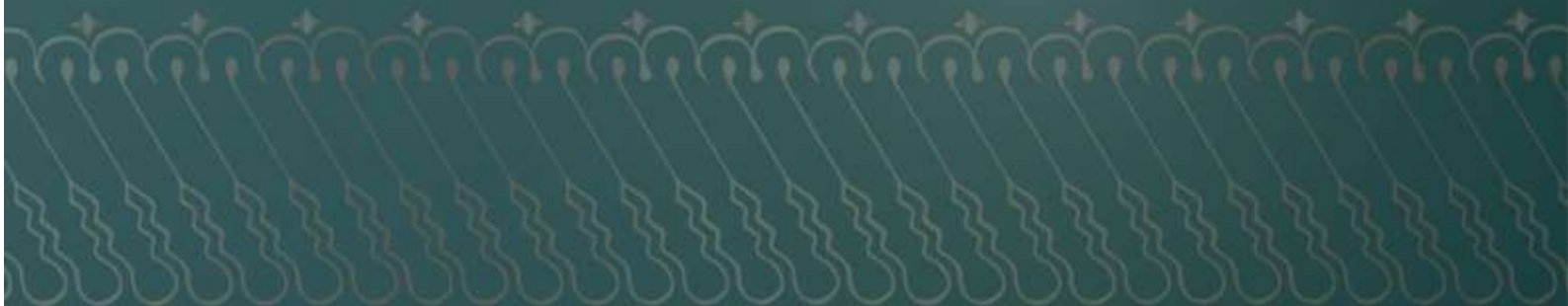
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

LAPORAN KINERJA INSTANSI PEMERINTAH
TAHUN 2022

No.	Proses	Nama	Jabatan	Tanggal	Paraf
1.	Dikonsep	Mhd Makhrojal Nasution, S.TR. AK Alang Raukha, S.Tr.Tra	Staff Setditjen Hubdat	31-01-2023	
2.	Diperiksa	Irly Saritini Permata, S.T., M.Sc.	Ketua Tim Substansi Analisa dan Evaluasi	31/01-23	
3.	Diperiksa	Avi Mukti Amin, S.SIT., M.T.	Kepala Bagian Perencanaan	31/1 23	
4.	Disetujui	Ciskaningtyas Hertantri, S.E., M.M.TR.	Kepala Bagian Keuangan	8/2-23	



KATA PENGANTAR



KATA PENGANTAR



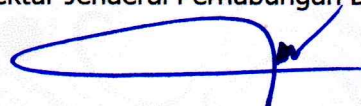
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengemban amanah menjadi organisasi pemerintah yang profesional, yang dapat memfasilitasi dan mendukung mobilitas masyarakat, melalui suatu layanan transportasi darat. Sebagai institusi publik, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat bertanggung jawab melaksanakan tugas dan fungsi secara akuntabel. Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat merupakan perwujudan akuntabilitas dan transparansi kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan

Darat yang didalamnya menguraikan rencana kinerja yang telah ditetapkan, pencapaian atas rencana kinerja tersebut dan realisasi anggaran.

Penyusunan Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2006 tentang Pelaporan Keuangan dan Kinerja Instansi Pemerintah, Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, dan dijabarkan lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. Adapun isi dari laporan ini mencakup Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024, Perjanjian Kinerja Tahun 2022 dan Pengukuran Kinerja Tahun 2020 serta tingkat efisiensi dan efektivitas penggunaan anggaran terhadap pencapaian kinerja Tahun 2022.

Kami berharap Laporan Kinerja Instansi Pemerintah ini dapat memberikan penjelasan pertanggungjawaban terhadap berbagai pelaksanaan kegiatan serta dapat memberikan manfaat secara optimal dalam penyelenggaraan pemerintahan pada tahun-tahun mendatang.

Jakarta, Januari 2023
Direktur Jenderal Perhubungan Darat



Drs. Hendro Sugiatno, M.M.



RINGKASAN EKSEKUTIF



RINGKASAN

EKSEKUTIF

Presiden RI Joko Widodo dan Wakil Presiden RI Ma'aruf Amin melanjutkan kepemimpinannya melalui Kabinet Indonesia Maju periode Tahun 2020 – 2024 mengusung Visi “Terwujudnya Indonesia maju yang berdaulat, mandiri dan berkepribadian berlandaskan gotong royong”. Visi tersebut diterjemahkan lebih lanjut ke dalam 7 (tujuh) Agenda Pembangunan yang tertuang dalam RPJMN periode 2020 – 2024. Pencapaian visi Kabinet Kerja tersebut dapat terwujud apabila segenap jajaran pemerintahan menjalankan tugas dan fungsinya secara tepat dan optimal, yang direfleksikan dari pencapaian kinerja dalam mendukung agenda prioritas nasional.

Dalam mendukung visi Presiden RI, Kementerian Perhubungan mengemban tugas strategis sesuai amanat Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara yaitu Kementerian Perhubungan sebagai unsur pelaksana pemerintah dalam menyelenggarakan tugas pemerintahan di bidang perhubungan. Dalam menjalankan tugas di bidang perhubungan, Kementerian Perhubungan secara umum melaksanakan agenda pembangunan nasional Prioritas Nasional 5 (PN-5), yaitu Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar. Sesuai dengan tugas dan fungsinya, Kementerian Perhubungan melaksanakan dukungan terhadap PP 1 – Infrastruktur Pelayanan Dasar, PP 2 – Infrastruktur Ekonomi, dan PP 3 – Infrastruktur Perkotaan, melalui pelaksanaan Kegiatan Prioritas (KP) sebagai berikut: 1. KP – Keselamatan dan Keamanan Transportasi (PP 1); 2. KP – Konektivitas Kereta Api (PP 2); 3. KP – Konektivitas Laut (PP 2); 4. KP – Konektivitas Udara (PP 2); 5. KP – Konektivitas Darat dan Antarmoda (PP 2); dan 6. KP – Transportasi Perkotaan (PP 3).

Dalam Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah menetapkan Visi yang merupakan pengejawantahan dari visi Kementerian Perhubungan 2020 – 2024 dalam rangka mendukung terwujudnya visi Presiden Republik Indonesia 2020 - 2024, yaitu: Perhubungan Darat yang andal, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah dalam pelayanan kepada Presiden dan Wakil Presiden untuk mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: “Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong”. Renstra memuat 5 (lima) tujuan Pembangunan sub sektor Perhubungan Darat, yakni:

1. Meningkatnya konektivitas transportasi darat dengan satuan rasio;
2. Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat dengan satuan indeks;
3. Meningkatnya keselamatan transportasi darat dengan satuan kendaraan per 10.000 keberangkatan;

4. Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum;
5. Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik.

Dari tujuan di atas, dapat dijabarkan secara konkret ke dalam Sasaran Program. Setiap sasaran tersebut disertai dengan ukuran sebagai alat untuk mengetahui pencapaian sasaran dimaksud. Pada tahun 2022, ditetapkan 5 (lima) Sasaran Program (SP) dan 9 (sembilan) Indikator Kinerja Program (IKP), beserta targetnya. Berdasarkan hasil pengukuran Indikator Kinerja Program (IKP) dan evaluasi kinerja Tahun 2022, secara keseluruhan kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sudah baik. Dari 5 (lima) Sasaran Program (SP) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2022, terdapat 4 (empat) Sasaran Program yang lebih besar atau sama dengan 100% ($SP \geq 100\%$) dan 1 (satu) Sasaran Program kurang dari 100% ($0\% \leq SP < 100\%$).

Dari ke-9 (sembilan) Indikator Kinerja Program (IKP) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2022, terdapat 8 (delapan) Sasaran Program yang lebih besar atau sama dengan 100% ($IKP \geq 100\%$) dan 1 (satu) Sasaran Program kurang dari 100% ($0\% \leq IKP < 100\%$). Adapun rincian capaian untuk setiap IKP pada Tahun 2022 adalah sebagai berikut:

I. Indikator Kinerja Program lebih besar atau sama dengan 100% ($IKP \geq 100\%$):

1. IKP 01 (SP 01) Rasio Konektivitas Transportasi Darat terealisasi sebesar 102,27% atau mencapai 0,925 dari target 0,946;
2. IKP 05 (SP 01) Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 127,20% atau mencapai 0,500 dari target 0,636;
3. IKP 01 (SP 02) Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat terealisasi sebesar 113,32% atau mencapai 94,057 dari target 83,000;
4. IKP 06 (SP 02) *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP terealisasi sebesar 100,32% atau mencapai sebesar 83,580 dari target 83,310;
5. IKP 07 (SP 02) *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 102,17% atau mencapai 40,867 dari target 40,000;
6. IKP 01 (SP 03) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan terealisasi sebesar 200% atau mencapai 0 dari target 0,015;
7. IKP 02 (SP 03) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran terealisasi sebesar 200% atau mencapai 0 dari target 0,039;
8. IKP 01 (SP 04) Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan terealisasi sebesar 200% atau mencapai 0 dari target 0,100;
9. IKP 01 (SP 05) Indeks RB Kementerian Perhubungan terealisasi sebesar 99,62% atau mencapai 79,20 dari target 79,50.

DAFTAR ISI

KATA SAMBUTAN	ii
RINGKASAN EKSEKUTIF	i
DAFTAR ISI	3
DAFTAR TABEL	4
DAFTAR GAMBAR	1
DAFTAR LAMPIRAN	3
BAB I PENDAHULUAN	6
I. 1. Latar Belakang.....	7
I. 2. Tugas Pokok dan Fungsi	7
I. 3. Sumber Daya Manusia	2
I. 4. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan	3
I. 5. Sistematika Laporan	4
BAB II PERENCANAAN KINERJA	12
II. 1. Uraian Singkat Perencanaan Strategis	13
II. 2. Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2022	15
BAB III AKUNTABILITAS KINERJA	19
III. 1. Tahapan Pengukuran Kinerja.....	20
III. 2. Pengukuran Capaian Kinerja.....	20
III.3. Realisasi Anggaran	139
BAB IV PENUTUP.....	155
IV. 1. Penutup	156
IV. 2. Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab	158
LAMPIRAN	169

DAFTAR TABEL

Tabel I. 1 Jumlah Aparatur Sipil Negara (ASN) di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	2
Tabel II. 1 Sasaran dan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 sesuai Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024	13
Tabel II. 2 Rencana Kinerja Tahunan 2022	14
Tabel II. 3 Perjanjian Kinerja Tahunan Tahun 2022	15
Tabel II. 4 Revisi I Perjanjian Kinerja Tahunan Tahun 2022	16
Tabel II. 5 Revisi II Perjanjian Kinerja Tahunan Tahun 2022	17
Tabel III. 1 Pengukuran Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2022.....	23
Tabel III. 2 Sasaran Program 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional.....	24
Tabel III. 3 Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2022.....	24
Tabel III. 4 Lintasan Trayek ALBN	29
Tabel III. 5 Trayek yang melayani 1 (satu) kawasan.....	30
Tabel III. 6 Rincian Trayek Angkutan Antarmoda KSPN 2022.....	31
Tabel III. 7 Rincian Penghapusan Lintas Sebanyak 1 Lintas Serta Penambahan/Perubahan Lintas Sebanyak 7 Lintas	36
Tabel III. 8 Rincian Penghapusan Lintas Sebanyak 3 Lintas Serta Penambahan/Perubahan Lintas Sebanyak 2 Lintas	37
Tabel III. 9 Realisasi Anggaran.....	47
Tabel III. 10 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020.....	50
Tabel III. 11 Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2022	52
Tabel III. 12 Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema <i>Buy The Service</i> (BTS)	55
Tabel III. 13 Lokasi Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema BTS Tahun 2022	58
Tabel III. 14 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020.....	62
Tabel III. 15 Sasaran Program 2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	64
Tabel III. 16 Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2022	64
Tabel III. 17 Nilai Resepsi, Nilai Interval Konversi, Mutu Pelayanan, dan Kinerja Unit Pelayanan	66

Tabel III. 18 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020	74
Tabel III. 19 Benchmark Indeks Kepuasan Masyarakat Ditjen Perhubungan Darat dengan Balai Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2022.....	75
Tabel III. 20 Capaian <i>On Time</i> Performance (OTP) Transportasi SDP Tahun 2022	76
Tabel III. 21 Pencapaian <i>On Time</i> Performance (OTP) Transportasi SDP Tahun 2022 (dalam persentase OTP terhadap jumlah keberangkatan).....	78
Tabel III. 22 Realisasi OTP dibawah rata-rata	79
Tabel III. 23 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020	82
Tabel III. 24 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024	83
Tabel III. 25 Benchmark OTP Transportasi SDP dengan OTP Transportasi Laut Tahun 2022 ...	83
Tabel III. 26 Capaian <i>On Time</i> Performance (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2022	85
Tabel III. 27 Pencapaian <i>On Time</i> Performance (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2022...	87
Tabel III. 28 Layanan BTS Perkotaan dengan realisasi <i>On Time</i> Performance (OTP) Tahun 2022	88
Tabel III. 29 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020	90
Tabel III. 30 Sasaran Program 3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi.....	92
Tabel III. 31 Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan Tahun 2022	92
Tabel III. 32 Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun 2022	95
Tabel III. 33 Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun 2022	96
Tabel III. 34 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan tahun 2022	96
Tabel III. 35 Capaian Kinerja Indikator Kinerja Program – Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan tahun 2022	97
Tabel III. 36 Kegiatan yang mendukung program dalam rencana aksi perjanjian kinerja.....	100
Tabel III. 37 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020	103
Tabel III. 38 Perbandingan kecelakaan lalu lintas berdasarkan angka kematian per 100.000 orang	104
Tabel III. 39 Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran Tahun 2022	105

Tabel III. 40 Data Realisasi Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil Tahun 2022	107
Tabel III. 41 Perbandingan Target, Realisasi dan Capaian tahun 2020, 2021 dan tahun 2022	110
Tabel III. 42 Tabel struktur keanggotaan <i>International Maritime Organization</i> (IMO)	112
Tabel III. 43 Sasaran Program 4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	113
Tabel III. 44 Capaian Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2022.....	113
Tabel III. 45 Anggaran terkait Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> Tahun 2022	119
Tabel III. 46 Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	120
Tabel III. 47 Sasaran Program 02 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	124
Tabel III. 48 Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2022.....	125
Tabel III. 49 Pembobotan Nilai Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020	127
Tabel III. 50 Hasil Evaluasi Nilai Reformasi Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020	128
Tabel III. 51 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2022, Tahun 2021 dan Tahun 2020	137
Tabel III. 52 Benchmark Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan RI dengan Reformasi Birokrasi Kementerian Keuangan Tahun 2022.	138
Tabel III. 53 Rincian per Sumber Dana Pagu Awal Tahun 2022	139
Tabel III. 54 Rincian per Sumber Dana Pagu Triwulan IV TA. 2022.....	139
Tabel III. 55 Rincian per Jenis Belanja Pagu Awal Tahun 2022	140
Tabel III. 56 Rincian per Jenis Belanja Pagu Triwulan IV TA. 2022.....	140
Tabel III. 57 Histori Revisi Per Sumber Dana Tahun Anggaran 2022	142
Tabel III. 58 Histori Revisi per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2022	143
Tabel III. 59 Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2022	144
Tabel III. 60 Rincian Program – Program Kegiatan DIPA T.A. 2022.....	145

Tabel III. 61 Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 – Tahun 2022 (Triwulan IV)	146
Tabel III. 62 Kegiatan Program yang ada dalam DIPA	148
Tabel III. 63 Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Triwulan IV 2022	149
Tabel III. 64 Realisasi Anggaran Per Jenis Sumber Dana Triwulan IV 2022	149
Tabel III. 65 Sisa Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2022	150
Tabel III. 66 Sisa Anggaran Per Sumber Dana Tahun 2022	150
Tabel III. 67 Rincian sisa Anggaran Tahun 2022	150
Tabel III. 68 Efisiensi Anggaran	153
Tabel III. 69 Perbandingan jumlah kebutuhan dan jumlah eksisting SDM	154
 Tabel IV. 1 Hasil Evaluasi, Rekomendasi, dan Unit Kerja Penanggung Jawab	 158

DAFTAR GAMBAR

Gambar I. 1 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	8
Gambar III. 1 Grafik Capaian IKP Rasio Konektivitas Transportasi Darat.....	28
Gambar III. 2 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024	51
Gambar III. 3 Grafik Capaian IKP Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	56
Gambar III. 4 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024	63
Gambar III. 5 Diagram Capaian IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat.....	68
Gambar III. 6 Realisasi IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Pada Dashboard SKM.....	70
Gambar III. 7 Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2022 dalam Renstra Ditjen Hubdat Tahun 2020-2024.....	75
Gambar III. 8 Diagram Capaian IKP Persentase Capaian <i>On Time</i> Performance (OTP) Transportasi SDP Tahun 2022.....	77
Gambar III. 9 Perbandingan Realisasi Kinerja <i>On Time</i> Performance (OTP) Transportasi SDP Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2022 dalam Renstra Ditjen Hubdat Tahun 2020-2024.	82
Gambar III. 10 Grafik Capaian IKP Persentase Capaian <i>On Time</i> Performance (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2022	86
Gambar III. 11 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024	91
Gambar III. 12 Grafik Capaian IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2022.....	94
Gambar III. 13 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2022 dalam Renstra Ditjen Hubdat Tahun 2020-2024	104
Gambar III. 14 Capaian IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2022	106
Gambar III. 15 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 terhadap target kinerja tahun 2022 pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2020-2024.....	111

Gambar III. 16 Capaian IKP Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang <i>Mendapat Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan.....	115
Gambar III. 17 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024	123
Gambar III. 18 Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan.....	130
Gambar III. 19 Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan.....	138
Gambar III. 20 Grafik Perbandingan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran Tahun 2017 – Tahun 2021	146

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran. 1 Rencana Kerja Tahunan Tahun 2022.....	170
Lampiran. 2 Perjanjian Kinerja Tahun 2022.....	170
Lampiran. 3 Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2022	171
Lampiran. 4 Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2022	171
Lampiran. 5 Rencana Aksi Tahun 2022.....	172
Lampiran. 6 Revisi Rencana Aksi Tahun 2022.....	172
Lampiran. 7 Monitoring Rencana Aksi Tahun 2022.....	173
Lampiran. 8 Proyek Prioritas Strategis (Major Project) RPJMN 2020-2024.....	173
Lampiran. 9 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.6298/AJ.205/DJRD/2014 tanggal 7 Oktober 2014 tentang Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan pada Trayek Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di Seluruh Indonesia	174
Lampiran. 10 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 3385 Tahun 2021 tanggal 11 November 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2022.....	174
Lampiran. 11 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 9505 Tahun 2022 tanggal 21 November 2022 tentang Perubahan Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 3385 Tahun 2021 tanggal 11 November 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2022	174
Lampiran. 12 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 2654 TAHUN 2021 pada tanggal tanggal 27 Agustus 2021.....	175
Lampiran. 13 SK Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 4090 TAHUN 2021 pada tanggal 24 Desember 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Tahun 2022	175
Lampiran. 14 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia	176
Lampiran. 15 KP 75 Tahun 2016 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum dan Terminal Transit Penumpang di Entikong Kabupaten Sanggau, Provinsi Kalimantan Barat.....	176
Lampiran. 16 KM 44 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Nanga Badau yang Berlokasi di Desa Janting, Kecamatan Badau, Kabupaten Kapuas Hulu, Provinsi Kalimantan Barat.....	177
Lampiran. 17 KM 45 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Aruk yang Berlokasi di Desa Sebunga, Kecamatan Sajingan Besar, Kabupaten Sambas, Provinsi Kalimantan Barat.....	177

Lampiran. 18 KM 139 Tahun 2021 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum yang Berlokasi di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Provinsi Papua.....	178
Lampiran. 19 Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Tahun 2020 – 2024	178
Lampiran. 20 Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional	179
Lampiran. 21 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024	180
Lampiran. 22 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 1545 Tahun 2022 tanggal 21 Maret 2022 Tentang Perubahan Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 3493 Tahun 2021	180
Lampiran. 23 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan	181
Lampiran. 24 Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 3493 Tahun 2021 Tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2022	181
Lampiran. 25 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 4938 Tahun 2022 tanggal 14 Juli 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 3493 Tahun 2021 tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2022	182
Lampiran. 26 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8618 Tahun 2022 tanggal 19 Oktober 2022 perihal Perubahan Ketiga Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 4938 Tahun 2022	182
Lampiran. 27 Data Dukung Pelabuhan Penyeberangan	183
Lampiran. 28 Kapal Penyeberangan di Kawasan.....	183
Lampiran. 29 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	184
Lampiran. 30 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan.....	184
Lampiran. 31 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal berbasis Jalan.....	185
Lampiran. 32 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek	185
Lampiran. 33 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.....	186
Lampiran. 34 Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan	186
Lampiran. 35 Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2010 tentang <i>Grand Design</i> Reformasi Birokrasi 2010-2025.....	187

Lampiran. 36 Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020 tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi	187
Lampiran. 37 Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM 234 Tahun 2021 tentang Roadmap Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan 2020-2024	188
Lampiran. 38 Surat Pengesahan Revisi Anggaran	188



BAB I

PENDAHULUAN

I. 1. Latar Belakang

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dituntut untuk menyelenggarakan Sistem Pemerintahan dengan *Prudent*, Transparan, Akuntabel, Efektif dan Efisien sesuai dengan prinsip - prinsip *Good Governance* sebagaimana dimaksud dalam Undang - Undang Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang bersih dan bebas korupsi, kolusi dan nepotisme, sehingga itu diperlukan Akuntabilitas Publik sebagai landasan bagi proses penyelenggaraanya.

I. 2. Tugas Pokok dan Fungsi

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 67 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang transportasi darat. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai 6 (enam) unit kerja Eselon II, sebagai berikut:

Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;

1. Direktorat Lalu Lintas Jalan;
2. Direktorat Angkutan Jalan;
3. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan;
4. Direktorat Sarana Transportasi Jalan;
5. Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana tersebut di atas, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menyelenggarakan fungsi:

1. Perumusan kebijakan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;
2. Pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;
3. Penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;
4. Pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;

5. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;
6. Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat; dan
7. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri.

I.2.1. Bagan Struktur Organisasi



Bagan Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Gambar I. 1 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

1. Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai tugas melaksanakan koordinasi pelaksanaan tugas dan pemberian pelayanan, dukungan teknis dan administrasi kepada seluruh satuan organisasi dalam lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Dalam melaksanakan tugas, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menyelenggarakan fungsi:

- a) Penyiapan koordinasi, penelaahan, penyusunan dan tinjau ulang, kebijakan angka pendek, menengah dan panjang, sasaran dan arah pengembangan sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, rencana induk Lalu Lintas Angkutan Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan (LLAJSDP), kajian, rencana dan program kerja dan anggaran, dan hibah/bantuan luar negeri, pengelolaan data dan pengembangan sistem informasi bidang LLAJSDP, sistem pengendalian internal pemerintah, pengawasan dan penyusunan evaluasi serta pelaporan pelaksanaan rencana dan program kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, rapat koordinasi dan rapat kerja dinas;
- b) Pelaksanaan manajemen kepegawaian, penyusunan organisasi dan tata laksana, administrasi perkantoran, kearsipan, reformasi birokrasi, dan urusan umum di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, serta penyiapan dan pengelolaan jabatan fungsional di bidang transportasi darat;
- c) Penyiapan koordinasi pembentukan peraturan perundang-undangan, pemberian pertimbangan dan advokasi hukum, evaluasi peraturan perundang-undangan serta perjanjian/kontrak/kesepakatan bersama, pengelolaan dokumentasi hukum, hubungan masyarakat dan antar lembaga, pengelolaan informasi publik, layanan pengaduan publik, peliputan dan dokumentasi kegiatan, serta kerja sama dalam negeri dan luar negeri sub sektor transportasi darat; dan;
- d) Penyiapan koordinasi dan pengelolaan keuangan dan penyusunan laporan keuangan, pengusulan BLU, penelaahan dan koordinasi terhadap pelaksanaan tindak lanjut temuan hasil pemeriksaan aparat fungsional ekstern dan intern di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat serta evaluasi dan pelaporan.



2. Direktorat Lalu Lintas Jalan

Direktorat Lalu Lintas Jalan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas jalan.

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Lalu Lintas Jalan mempunyai fungsi:

- a) Penyiapan perumusan kebijakan di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;
- b) Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;
- c) Penyiapan penyusunan, norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;
- d) Penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;
- e) Penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan; dan;
- f) Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, dan rumah tangga Direktorat.



3. Direktorat Angkutan Jalan

Direktorat Angkutan Jalan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang angkutan jalan.

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Angkutan Jalan menyelenggarakan fungsi:

- Penyiapan perumusan kebijakan di bidang angkutan orang antar kota, angkutan perkotaan, angkutan barang, angkutan multimoda dan antarmoda;
- Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang angkutan orang antar kota, angkutan perkotaan, angkutan barang, angkutan multimoda dan antarmoda;
- Penyiapan penyusunan, norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang angkutan orang antar kota, angkutan perkotaan, angkutan barang, angkutan multimoda dan antarmoda;
- Penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang angkutan orang antar kota, angkutan perkotaan, angkutan barang, angkutan multimoda dan antarmoda;
- Penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang angkutan orang antar kota, angkutan perkotaan, angkutan barang, angkutan multimoda dan antarmoda dan;
- Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, dan rumah tangga Direktorat;



4. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

Direktorat Prasarana Transportasi Jalan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang prasarana transportasi jalan. Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan menyelenggarakan fungsi:

- a) Penyiapan perumusan kebijakan di bidang terminal angkutan jalan, penimbangan kendaraan bermotor, fasilitas pendukung dan integrasi moda, dan kepengusahaan prasarana;
- b) Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang terminal angkutan jalan, penimbangan kendaraan bermotor, fasilitas pendukung dan integrasi moda, dan kepengusahaan prasarana;
- c) Penyiapan penyusunan, norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang terminal angkutan jalan, penimbangan kendaraan bermotor, fasilitas pendukung dan integrasi moda, dan kepengusahaan prasarana;
- d) Penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang terminal angkutan jalan, penimbangan kendaraan bermotor, fasilitas pendukung dan integrasi moda, dan kepengusahaan prasarana;
- e) Penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang terminal angkutan jalan, penimbangan kendaraan bermotor, fasilitas pendukung dan integrasi moda, dan kepengusahaan prasarana; dan;
- f) Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, dan rumah tangga Direktorat.



5. Direktorat Sarana Transportasi Jalan

Direktorat Sarana Transportasi Jalan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang sarana dan keselamatan transportasi jalan.

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Sarana Transportasi Jalan menyelenggarakan fungsi:

- Penyiapan perumusan kebijakan di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;
- Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang uji tipe, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;
- Penyiapan penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;
- Penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis, dan supervisi di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;
- Penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan; dan;
- Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, dan rumah tangga Direktorat.



6. Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan.

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan menyelenggarakan fungsi:

- Penyiapan perumusan kebijakan di bidang sarana, prasarana, lalu lintas, angkutan, dan pengawasan operasional sungai, danau, dan penyeberangan;
- Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang sarana, prasarana, lalu lintas, angkutan, dan pengawasan operasional sungai, danau, dan penyeberangan;
- Penyiapan penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria di bidang sarana, prasarana, lalu lintas, angkutan, dan pengawasan operasional sungai, danau, dan penyeberangan;
- Penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang sarana, prasarana, lalu lintas, angkutan, dan pengawasan operasional sungai, danau, dan penyeberangan;
- Penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang sarana, prasarana, lalu lintas, angkutan, dan pengawasan operasional sungai, danau, dan penyeberangan; dan;
- Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, dan rumah tangga Direktorat;



7. Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB)

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 59 Tahun 2002 Tentang Organisasi Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) memiliki tugas pokok yaitu melaksanakan pengujian dan penyiapan bahan sertifikasi laik jalan terhadap tipe kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, karoseri dan kendaraan khusus.

Fungsi Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor antara lain:

- Pelaksanaan uji prestasi, bagian kendaraan bermotor, peralatan keselamatan, dan uji lapangan serta pemeriksaan konstruksi;
- Penyiapan bahan sertifikasi laik jalan terhadap tipe kendaraan bermotor;
- Pelaksanaan pemeriksaan dokumen teknis dan administrasi kendaraan bermotor yang akan diuji;
- Pelaksanaan pemeliharaan, pengadaan dan penilaian kinerja fasilitas dan peralatan pengujian serta sarana penunjang teknis lainnya;
- Pengembangan teknologi pengujian tipe kendaraan bermotor dan penyelenggaraan sistem informasi pengujian tipe kendaraan bermotor;
- Pelaksanaan administrasi dan kerumahtanggaan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor.



8. Balai Pengelola Transportasi Darat

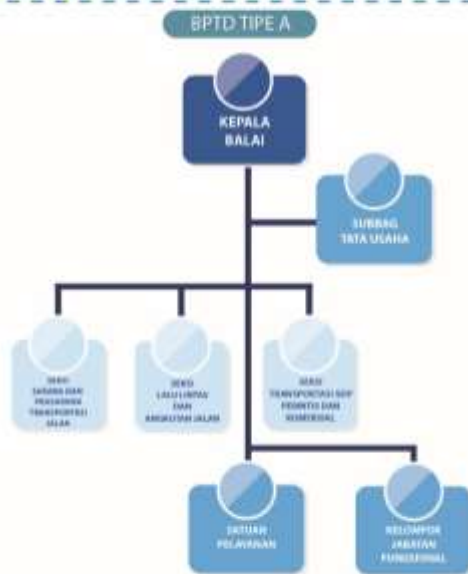
Tahun 2016 UPT Ditjen Darat sebelumnya, yaitu: Balai LLAJSDP, KOPP, Pelabuhan Penyeberangan dilebur dan disempurnakan nomenklaturnya untuk mengakomodir Pengelola Terminal Tipe A dan UPPKB menjadi 25 UPT Balai Pengelola Transportasi Darat. Dengan dasar hukum Peraturan Menteri Perhubungan No PM 154 Tahun 2016 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat. Tipologi (BPTD) terdiri atas:

- a) BPTD yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat pada wilayah dengan karakteristik daratan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersial dan perintis, yang selanjutnya disebut BPTD Tipe A;
 - b) BPTD yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat pada wilayah dengan karakteristik daratan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan perintis, yang selanjutnya disebut BPTD Tipe B;
 - c) BPTD yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat pada wilayah dengan karakteristik kepulauan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersial dan perintis, yang selanjutnya disebut BPTD Tipe C;
- i Susunan Organisasi BPTD Tipe A terdiri atas:
 - Subbagian Tata Usaha;
 - Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan;
 - Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - Seksi Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Komersial dan Perintis; dan
 - Kelompok Jabatan Fungsional.
 - ii Susunan Organisasi BPTD Tipe B terdiri atas:
 - Sub Bagian Tata Usaha;
 - Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan;
 - Seksi Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - Seksi Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Perintis; dan
 - Kelompok Jabatan Fungsional
 - iii Susunan Organisasi BPTD Tipe C terdiri atas:
 - Sub Bagian Tata Usaha;
 - Seksi Transportasi Jalan;
 - Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Komersial dan Perintis;
 - Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan Komersial dan Perintis; dan
 - Kelompok Jabatan Fungsional.

iv 25 Balai Pengelola Transportasi Darat tersebut adalah sebagai berikut :

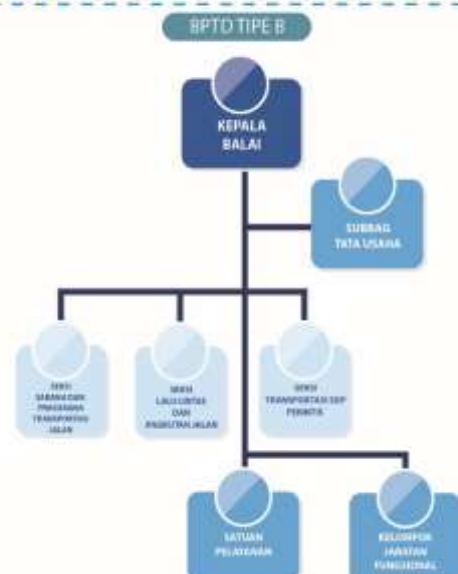
- BPTD Wil. I Aceh;
- BPTD Wil. II Sumut;
- BPTD Wil. III Sumbar;
- BPTD Wil. IV Riau dan Kepri;
- BPTD Wil. V Jambi;
- BPTD Wil. VI Bengkulu dan Lampung;
- BPTD Wil. VII Sumsel dan Babel;
- BPTD Wil. VIII Banten;
- BPTD Wil. IX Jabar;
- BPTD Wil. X Jateng dan DIY;
- BPTD Wil. XI Jatim;
- BPTD Wil. XII Bali dan NTB;
- BPTD Wil. XIII NTT;
- BPTD Wil. XIV Kalbar;
- BPTD Wil. XV Kalsel;
- BPTD Wil. XVI Kalteng;
- BPTD Wil. XVII Kaltim dan Kaltara;
- BPTD Wil. XVIII Sultra;
- BPTD Wil. XIX Sulsel dan Sulbar;
- BPTD Wil. XX Sulteng;
- BPTD Wil. XXI Gorontalo;
- BPTD Wil. XXII Sulu;
- BPTD Wil. XXIII Maluku;
- BPTD Wil. XXIV Maluku Utara;
- BPTD Wil. XXV Papua dan Papua Barat.

BAGAN STRUKTUR ORGANISASI



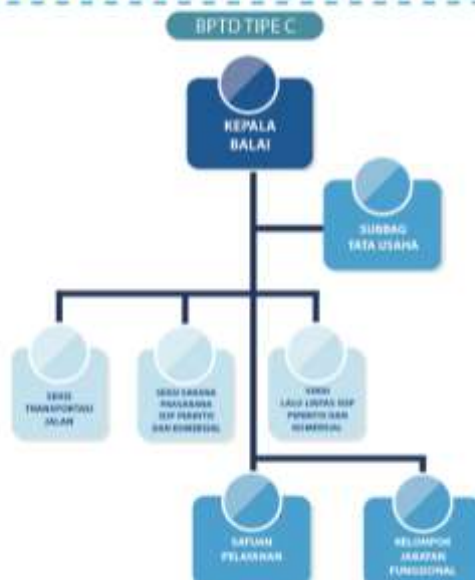
Bagan struktur Organisasi BPTD Tipe A

BAGAN STRUKTUR ORGANISASI



Bagan Struktur Organisasi BPTD Tipe B

BAGAN STRUKTUR ORGANISASI



I. 3. Sumber Daya Manusia

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menaungi sebanyak 4.787 Aparatur Sipil Negara (ASN) dengan rincian sebagai berikut:

Tabel I. 1 Jumlah Aparatur Sipil Negara (ASN) di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

No	Unit Kerja	Jumlah ASN
1.	Direktur Jenderal Perhubungan Darat	: 1
2.	Setditjen Hubdat	: 156
3.	Direktorat Angkutan Jalan	: 58
4.	Direktorat Lalu Lintas Jalan	: 66
5.	Direktorat TSDP	: 79
6.	Direktorat Sarana TJ	: 79
7.	Direktorat Prasarana TJ	: 58
8.	BPLJSKB	: 91
9.	BPTD Wil. I Prov. Aceh	: 133
10.	BPTD Wil. II Prov. Sumut	: 239
11.	BPTD Wil. III Prov. Sumbar	: 172
12.	BPTD Wil. IV Prov. Riau dan Kepri	: 113
13.	BPTD Wil. V Prov. Jambi	: 159
14.	BPTD Wil. VI Prov. Lampung dan Bengkulu	: 205
15.	BPTD Wil. VII Prov. Sumsel dan Babel	: 211
16.	BPTD Wil. VIII Prov. Banten	: 109
17.	BPTD Wil. IX Prov. Jawa Barat	: 326
18.	BPTD Wil. X Prov. Jawa Tengah dan D.I.Y	: 564
19.	BPTD Wil. XI Prov. Jawa Timur	: 452
20.	BPTD Wil. XII Prov. Bali dan NTB	: 166
21.	BPTD Wil. XIII Prov NTT	: 101
22.	BPTD Wil. XIV Prov. Kalimantan Barat	: 66
23.	BPTD Wil. XV Prov. Kalimantan Selatan	: 57
24.	BPTD Wil. XVI Prov. Kalimantan Tengah	: 105
25.	BPTD Wil. XVII Prov. Kaltim dan Kaltara	: 110
26.	BPTD Wil. XVIII Prov Sulawesi Tenggara	: 95
27.	BPTD Wil. XIX Prov. Sulsel dan Sulbar	: 266
28.	BPTD Wil. XX Prov. Sulawesi Tengah	: 113
29.	BPTD Wil. XXI Prov. Gorontalo	: 109
30.	BPTD Wil. XXII Prov. Sulawesi Utara	: 85
31.	BPTD Wil. XXIII Prov. Maluku	: 67
32.	BPTD Wil. XXIV Prov. Maluku Utara	: 95
33.	BPTD Wil. XXV Prov. Papua dan Papua Barat	: 63
34.	Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan Danau Toba	: 18

I. 4. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan

1. Kewenangan

- a) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan
 - i Terkait prasarana merupakan kewenangan Kementerian Perhubungan;
 - ii Terkait jalan merupakan kewenangan Kementerian Pekerjaan Umum (sekarang bernama Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat);
 - iii Peraturan Pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.
Berbagai peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 telah dapat diselesaikan sebagai dasar pelaksanaan pekerjaan. Namun demikian masih terdapat Petunjuk Teknis yang masih harus diselesaikan di tahun-tahun mendatang.
- b) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah;
 - i Pembagian urusan pemerintahan Bidang Perhubungan, untuk Pemerintah Pusat yaitu Penyelenggaraan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran dan Pengalihan P3D (Personil, Pembiayaan Sarana dan Prasarana, dan Dokumen).
 - ii Komitmen Pemda dalam mendukung Pembangunan Prasarana Sub Sektor Perhubungan Darat, seperti ketersediaan/pembebasan lahan untuk jalan akses.
- c) Peraturan Menteri Nomor 67 Tahun 2021
Yang menjadi kewenangan Kementerian Perhubungan dalam Transportasi Penyeberangan adalah sebagai berikut:
 - i Keselamatan dan Keamanan Pelayaran TSDP;
 - ii Keselamatan dan Keamanan Angkutan di Perairan, Pelabuhan, Perlindungan Lingkungan Maritim.

2. Sumber Daya Manusia

Kebutuhan Pegawai Unit Kerja Mandiri Di Lingkungan Ditjen Hubdat (BPLJSKB dan BPTD). Pembentukan Balai Pengelola Transportasi Darat berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat yang telah diubah menjadi Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 20 Tahun 2018, perlu didukung oleh penambahan jumlah pegawai, pertimbangan beban kerja dalam rangka pelaksanaan tupoksi dikarenakan masih terdapat BPTD yang memiliki wilayah kerja 2 Provinsi dan pertimbangan tugas dan fungsi keselamatan dan Keamanan Pelayaran TSDP.

3. Anggaran

Terdapat perbedaan yang cukup besar antara pagu kebutuhan usulan dengan alokasi anggaran, sementara tugas yang diamanahkan begitu besar sehingga Direktorat Jenderal

Perhubungan Darat hanya dapat memenuhi sebagian kebutuhan terhadap prasarana dan sarana perhubungan darat.

4. Isu Strategis

Isu Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat adalah:

- a) Peraturan Menteri Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;
- b) Pengoperasian Jembatan Timbang (UPPKB);
- c) Pengoperasian Terminal Penumpang;
- d) Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan dan Angkutan Penyeberangan;
- e) Penataan dan pembinaan SDM transportasi darat;
- f) Perubahan Mindset dan Cultureset masyarakat, operator terkait prioritas angkutan jalan dan angkutan umum;
- g) ODOL (*Over Dimension Over Loading*);
- h) Perencanaan anggaran dan proses pengadaan;
- i) Uji berkala kendaraan bermotor oleh pemerintah dan swasta;
- j) Pengalihan P3D (Personil, Pembiayaan Sarana dan Prasarana, dan Dokumen) Terminal dan UPPKB;
- k) Penganggaran melalui Pembiayaan Non APBN;
- l) Penerapan Manajemen Risiko;
- m) Pandemi Covid – 19.

5. Ruang Lingkup

Ruang lingkup Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Direktorat Jenderal Perhubungan Tahun 2022 adalah:

- a) Rencana Strategis;
- b) Perjanjian Kinerja;
- c) Indikator Kinerja Program;
- d) Pengukuran Kinerja;
- e) Evaluasi Kinerja

I. 5. Sistematika Laporan

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah ini disusun dengan sistematika sebagai berikut:

HALAMAN PERSETUJUAN LAPORAN KINERJA

KATA PENGANTAR

RINGKASAN EKSEKUTIF

DAFTAR ISI

DAFTAR TABEL

DAFTAR GAMBAR

DAFTAR LAMPIRAN

BAB I PENDAHULUAN

- I. 1. Latar Belakang
- I. 2. Tugas Pokok dan Fungsi
 - I.2.1. Bagan Struktur Organisasi
- I. 3. Sumber Daya Manusia
- I. 4. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan
- I. 5. Sistematika Laporan

BAB II PERENCANAAN KINERJA

- II. 1. Uraian Singkat Perencanaan Strategis
 - II.1.1. Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2022
- II. 2. Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2022
 - II.2.1. Uraian Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2022
 - II.2.2. Uraian Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2022

BAB III AKUNTABILITAS KINERJA

- III. 1. Tahapan Pengukuran Kinerja
- III. 2. Pengukuran Capaian Kinerja

GA Program Infrastruktur Konektivitas

III.2.1. SP 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional

III.2.1.1. IKP 01 Rasio Konektivitas Transportasi Darat

- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2022
- a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
 - Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

- a.5.Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020
- a.6.Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024
- a.7.Benchmark Internasional

III.2.1.2. IKP 02 Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan

- a.1.Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2.Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2022
- a.3.Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
 - Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4.Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- a.5.Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020
- a.6.Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024
- a.7.Benchmark Internasional

III.2.2. SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan

- III.2.2.1. IKP 01 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat
 - a.1.Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
 - a.2.Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2022
 - a.3.Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
 - Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja

- Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan

a.4.Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

a.5.Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020

a.6.Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

a.7.Benchmark Internasional

III.2.2.1. IKP 06 On Time Performance (OTP) Transportasi SDP

a.1.Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

a.2.Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2022

a.3.Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- Narasi Dasar Hukum
- Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
- Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
- Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
- Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
- Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
- Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan

a.4.Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

a.5.Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020

a.6.Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

a.7.Benchmark Internasional

III.2.2.2. IKP 07 On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan

a.1.Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

a.2.Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2022

a.3.Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- Narasi Dasar Hukum
- Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
- Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
- Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
- Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja

- Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4.Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- a.5.Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020
- a.6.Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024
- a.7.Benchmark Internasional

III.2.3. SP 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi

III.2.3.1. IKP 01 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan

- a.1.Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2.Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2022
- a.3.Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4.Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- a.5.Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020
- a.6.Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024
- a.7.Benchmark Internasional

III.2.3.2. IKP 02 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran

- a.1.Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2.Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2022
- a.3.Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja

- Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020
- a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024
- a.7. Benchmark Internasional

WA Program Dukungan Manajemen

III.2.4. SP 01 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum

III.2.4.1. IKP 01 Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* Oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan

- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2022
- a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020
- a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024
- a.7. Benchmark Internasional

III.2.5. SP 02 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik

III.2.5.1. IKP 01 Indeks RB Kementerian Perhubungan

- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2022
- a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
 - Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020
- a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024
- a.7. Benchmark Internasional

III. 3. Realisasi Anggaran

III.3.1. Alokasi Anggaran Tahun 2022

III.3.1.1. Pagu Anggaran

- a.1. Rincian Per Sumber Dana Tahun 2022
- a.2. Rincian Per Jenis Belanja Tahun 2022
- a.3. Uraian Surat Pengesahan Revisi Anggaran

III.3.1.2. Refocusing Anggaran Tahun 2022

- a.1. Rincian Revisi Per Sumber Dana Tahun 2022
- a.2. Rincian Revisi Per Jenis Belanja Tahun 2022
- a.3. Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja Tahun 2022
- a.4. Rincian Realokasi Per Sasaran Kegiatan dan Kegiatan Tahun 2022

III.3.1.3. Perbandingan Pagu dan Realisasi Tahun 2020 – 2022

III.3.2. Realisasi Anggaran Tahun 2022

III.3.2.1. Realisasi Anggaran Per Sasaran Kegiatan dan Kegiatan Tahun 2022

III.3.2.2. Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2022

III.3.2.3. Realisasi Anggaran Per Sumber Dana Tahun 2022

III.3.2.4. Analisis Dana Yang Tidak Terserap Oleh Unit Kerja

III.3.3. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

III.3.3.1. Analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya keuangan

III.3.3.2. Analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya manusia (tabel perbandingan jumlah kebutuhan dan jumlah eksisting SDM)

III. 4. Hambatan dan Kendala

BAB IV PENUTUP

IV. 1. Penutup

IV.1.1. Ringkasan Capaian

IV. 2. Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab

Lampiran

1. Rencana Kerja Tahunan Tahun 2022 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
2. Perjanjian Kinerja Tahun 2022 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
3. Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2022 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
4. Rencana Aksi Tahun 2022 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
5. Revisi Rencana Aksi Tahun 2022 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
6. Monitoring Rencana Aksi Tahun 2022
7. Lain – lain yang dianggap perlu.



BAB II

PERENCANAAN

KINERJA

II. 1. Uraian Singkat Perencanaan Strategis

Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 - 2024 merupakan rencana yang disusun untuk memberikan gambaran tentang Visi, Misi, Tujuan Sasaran, Strategi, Kebijakan dan Program Ditjen Perhubungan Darat dalam kurun waktu 2020 - 2024 sebagai masukan dalam penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan 2020 - 2024 agar bersinergi dan mempunyai kesatuan arah dan tujuan pengembangan Ditjen Hubdat.

Dalam rangka menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri, mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang transportasi darat. Guna mencapai sasaran, maka sebagai acuan ukuran kinerja ditetapkan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sesuai dengan yang telah ditetapkan dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 - 2024, sebagaimana tabel berikut ini:

Tabel II. 1 Sasaran dan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 sesuai Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target				
						2020	2021	2022	2023	2024
	GA Program Infrastruktur Konektivitas									
1	SP 01	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 01	Rasio konektivitas transportasi darat	Rasio	0,64	0,71	0,79	0,86	0,93
			IKP 05	Rasio konektivitas transportasi Perkotaan	Rasio	0,273	0,455	0,500	0,727	1,000
2	SP 02	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	IKP 01	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	80	83	85	88,4	88,5
			IKP 06	On Time Performance (OTP) Transportasi SDP	%	83,0	83,1	83,2	83,3	83,4
			IKP 07	On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan	%	50	55	28	65	70
3	SP 03	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 01	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,020	0,019	0,016	0,014	0,011
			IKP 02	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,088	0,086	0,085	0,084	0,083
	WA Program Dukungan Manajemen									
4	SP 01	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	IKP 01	Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,3	0,2	0,1	0,1	0,0
5	SP 02	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik	IKP 01	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	78,0	79,0	79,5	80,0	80,5

II.1.1. Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2022

Rencana Kerja Tahunan merupakan penjabaran dari sasaran dan program yang telah ditetapkan dalam rencana strategis, yang akan dilaksanakan berdasarkan Indikator Kinerja Program melalui berbagai kegiatan tahunan. Di dalam rencana kinerja ini ditetapkan capaian kinerja tahun 2022 untuk seluruh indikator kinerja yang ada pada tingkat sasaran dan program. Rencana Kinerja Tahunan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2022 terdiri dari Indikator Kinerja Program guna mencapai sasaran dengan target yang akan dicapai. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II. 2 Rencana Kinerja Tahunan 2022

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target
1	SP 01	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 01	Rasio konektivitas transportasi darat	Rasio	0,79
			IKP 05	Rasio konektivitas transportasi Perkotaan	Rasio	0,500
2	SP 02	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	IKP 01	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	85
			IKP 06	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP	%	83,2
			IKP 07	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan	%	28
3	SP 03	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 01	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,016
			IKP 02	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,085
4	SP 01	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	IKP 01	Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang DIkeluarkan/Ditetapkan	%	0,1
5	SP 02	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik	IKP 01	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	79,5

II. 2. Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2022

Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat merupakan kontrak kinerja antara Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan Menteri Perhubungan dan harus dilaksanakan dalam Tahun 2022 dan merupakan indikator yang didukung melalui pendanaan APBN. Hal ini disebabkan adanya kewenangan yang dilaksanakan oleh pemerintah daerah sesuai dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah.

Indikator kinerja yang akan dilaksanakan untuk mencapai Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui Program Penyelenggaraan dan Pengelolaan Transportasi Darat dengan Total Anggaran Rp. 5.395.244.597.000,- adalah sebagai berikut:

Tabel II. 3 Perjanjian Kinerja Tahunan Tahun 2022

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target 2022
1	SP 01	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 01	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	0,79
			IKP 05	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	Rasio	0,500
2	SP 02	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	IKP 01	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	85
			IKP 06	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP	%	83,2
			IKP 07	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan	%	28
3	SP 03	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 01	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,016
			IKP 02	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,085
4	SP 01	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	IKP 01	Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,1
5	SP 02	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik	IKP 01	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	79,5

Kegiatan

Anggaran

Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	Rp.	2.089.454.222.000
Pelayanan Transportasi Darat	Rp.	1.116.885.188.000
Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	Rp.	665.765.271.000
Penunjang Teknis Transportasi Darat	Rp.	584.841.767.000
Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	Rp.	408.477.037.000
Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Darat	Rp.	529.821.112.000

II.1.2. Uraian Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2022

Revisi I Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada prinsipnya sama seperti Perjanjian Kinerja. Hanya saja pada dokumen Revisi I Perjanjian Kinerja, terdapat perubahan target ataupun anggaran yang harus dilaksanakan dalam sisa Tahun 2022 ini. Total Anggaran yang dibutuhkan untuk melaksanakan Indikator Kinerja dalam mencapai Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada dokumen Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2022 masih sama seperti pada dokumen Perjanjian Kinerja sebelumnya, yaitu sebesar Rp. 5.395.244.597.000,-. Sama seperti dokumen Perjanjian Kinerja, dokumen Revisi I Perjanjian Kinerja juga merupakan suatu dasar untuk penilaian pelaksanaan kegiatan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk menggantikan dokumen Perjanjian Kinerja ketika terdapat perubahan pimpinan ataupun perubahan anggaran. Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Perhubungan Darat tahun 2022 dapat dilihat pada Tabel berikut ini:

Tabel II. 4 Revisi I Perjanjian Kinerja Tahunan Tahun 2022

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Revisi I PK 2022
1	SP 01	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 01	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	0,925
			IKP 05	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	Rasio	0,500
2	SP 02	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	IKP 01	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	83,000
			IKP 06	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP	%	83,200
			IKP 07	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan	%	40,000
3	SP 03	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 01	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,016
			IKP 02	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,085
4	SP 01	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	IKP 01	Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,100
5	SP 02	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik	IKP 01	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	79,500

Kegiatan

Anggaran

Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	Rp.	2.232.449.770.000
Pelayanan Transportasi Darat	Rp.	1.108.242.952.000
Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	Rp.	537.776.836.000
Penunjang Teknis Transportasi Darat	Rp.	578.376.890.000
Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	Rp.	408.577.037.000
Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Darat	Rp.	529.821.112.000

II.1.3. Uraian Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2022

Revisi II Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada prinsipnya sama seperti Perjanjian Kinerja. Hanya saja pada dokumen Revisi II Perjanjian Kinerja, terdapat perubahan target ataupun anggaran yang harus dilaksanakan dalam sisa Tahun 2022 ini. Total Anggaran yang dibutuhkan untuk melaksanakan Indikator Kinerja dalam mencapai Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada dokumen Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2022 mengalami penurunan dari dokumen Perjanjian Kinerja sebelumnya, yaitu sebesar Rp. 30.347.257.000,-. Dokumen Revisi II Perjanjian Kinerja juga merupakan suatu dasar untuk penilaian pelaksanaan kegiatan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk menggantikan dokumen Perjanjian Kinerja ketika terdapat perubahan pimpinan ataupun perubahan anggaran. Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Perhubungan Darat tahun 2022 dapat dilihat pada Tabel berikut ini:

Tabel II. 5 Revisi II Perjanjian Kinerja Tahunan Tahun 2022

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Revisi II PK 2022
1	SP 01	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 01	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	0,925
			IKP 05	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	Rasio	0,500
2	SP 02	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	IKP 01	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	83,000
			IKP 06	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP	%	83,200
			IKP 07	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan	%	40,000
3	SP 03	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 01	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,016
			IKP 02	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,085
4	SP 01	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	IKP 01	Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,100
5	SP 02	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik	IKP 01	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	79,500

Kegiatan	Anggaran	
Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	Rp.	2.099.957.068.000
Pelayanan Transportasi Darat	Rp.	1.074.937.082.000
Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	Rp.	674.866.412.000
Penunjang Teknis Transportasi Darat	Rp.	582.755.897.000
Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	Rp.	428.474.275.000
Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Darat	Rp.	503.906.606.000



BAB III

AKUNTABILITAS

KINERJA

III. 1. Tahapan Pengukuran Kinerja

Akuntabilitas Kinerja adalah Perwujudan kewajiban suatu instansi pemerintah untuk mempertanggungjawabkan keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan misi organisasi dalam mencapai sasaran dan tujuan yang telah ditetapkan melalui sistem pertanggungjawaban secara periodik.

III. 2. Pengukuran Capaian Kinerja

Pengukuran kinerja digunakan sebagai dasar untuk menilai keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan kegiatan sesuai dengan sasaran dan tujuan yang telah ditetapkan dalam rangka mewujudkan visi dan misi. Pengukuran tersebut merupakan hasil dari suatu penilaian yang sistematis dan didasarkan pada kelompok indikator kinerja.

Tahapan Pengukuran Kinerja dilakukan melalui sistem aplikasi berbasis web *e-Performance* yang menyediakan fasilitas Inputting, updating dan monitoring pengukuran kinerja per bulan maupun triwulan yang dapat dimanfaatkan unit kerja Eselon I, II dan III mandiri di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, dengan alamat <http://www.eperformance.dephub.go.id> dimana dengan menggunakan sistem aplikasi ini pelaksanaan monitoring dapat dilakukan secara intensif sehingga penyelenggaraan manajemen kinerja organisasi menjadi optimal.

Guna memudahkan penggunaan sistem aplikasi tersebut, terus dilakukan upaya penyempurnaan atas sistem aplikasi tersebut agar para operator pada unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat lebih mudah menggunakan sistem aplikasi, di samping itu diupayakan pula bagi setiap operator yang bertugas menjalankan/melaksanakan sistem aplikasi dapat diberikan *reward* atas hasil kerjanya dan penilaian unit kerja masing-masing.

Melalui penggunaan aplikasi ini dapat dijadikan evaluasi rutin atas capaian kinerja secara periodik tiap bulannya. Hal ini menjadi salah satu materi yang direkomendasikan Tim Evaluator SAKIP dari Kementerian PAN dan RB, dimana dapat meningkatkan nilai capaian hasil evaluasi SAKIP Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dimasa mendatang.

• Metode Pengukuran

Dalam menentukan nilai pengukuran kinerja, hasil pengukuran kinerja dimaksud disampaikan dalam bentuk Persentase. Adapun rumus yang digunakan dalam pengukuran kinerja Persentase pencapaian untuk Indikator Kinerja Program adalah sebagai berikut:

- Persentase Pengukuran Indikator Kinerja Program (IKP)

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, telah ditetapkan cara perhitungan Persentase capaian kinerja sebagai berikut:

- a. Apabila realisasi **pencapaian semakin tinggi** menunjukkan **kinerja yang semakin baik**, maka perhitungan pengukuran kinerja menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100 \%$$

- b. Apabila realisasi **pencapaian semakin tinggi** menunjukkan **kinerja yang semakin buruk**, maka perhitungan pengukuran kinerja menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{(\text{Target} - (\text{Realisasi} - \text{Target}))}{\text{Target}} \times 100 \%$$

- **Pengukuran Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2022**

Pengukuran kinerja yang dilakukan adalah pengukuran terhadap realisasi kinerja dan juga analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya. Pengukuran capaian kinerja meliputi:

1. Membandingkan antara target dan realisasi kinerja tahun 2022;
2. Analisis penyebab keberhasilan/kegagalan atau peningkatan/penurunan kinerja serta alternatif solusi yang dilakukan;
3. Analisis efisiensi penggunaan sumber daya;
4. Upaya untuk meningkatkan capaian dimasa yang akan datang.

Pengukuran kinerja digunakan sebagai dasar untuk menilai keberhasilan atau ketidakberhasilan pelaksanaan kegiatan program sesuai dengan sasaran yang telah ditetapkan. Hasil pengukuran kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat diperoleh berdasarkan data realisasi masing-masing Indikator Kinerja Program.

Hasil pengukuran kinerja digunakan Analisis dan Evaluasi kinerja dilakukan melalui pengukuran kinerja dengan menggunakan Aplikasi *E-Performance*, Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulanan, Laporan Kinerja Instansi Pemerintah yang berdasarkan pada Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah.

Untuk mewujudkan 3 (tiga) tujuan strategis yang telah ditetapkan dalam Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024, bermuara pada terwujudnya 5 (lima) Sasaran Program (SP) yang ingin dicapai pada periode 2020-2024

Tabel III. 1 Pengukuran Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2022

Sasaran Program/Indikator Kinerja Program				Satuan	Target	Q1			Q2			Q3			Q4		
						T	R	C	T	R	C	T	R	C	T	R	C
GA Program Infrastruktur Konektivitas																	
SP 01	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional					108,54%			109.87%			100,00%			114,74%		
IKP 01	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	0,790	0,790	0,925	117,09%	0,790	0,946	120,00%	0,925	0,925	100,00%	0,925	0,946	102,27%		
IKP 05	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	Rasio	0,500	0,500	0,500	100,00%	0,500	0,500	100,00%	0,500	0,500	100,00%	0,500	0,636	127,20%		
SP 02	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi					117,93%			123.64%			105,30%			105,27%		
IKP 01	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	85,000	85,000	91,800	108,00%	85,000	94,057	111,00%	83,000	94,114	113,39%	83,000	94,057	113,32%		
IKP 06	On Time Performance (OTP) Transportasi SDP	%	83,200	83,200	83,270	100,08%	83,200	83,27	100,08%	83,200	83,280	100,10%	83,310	83,580	100,32%		
IKP 07	On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan	%	28,000	28,000	40,800	145,7%	28,000	44,850	160,18%	40,000	40,970	102,43%	40,000	40,867	102,17%		
SP 03	Meningkatnya Keselamatan Transportasi					200,00%			200.00%			200.00%			200,00%		
IKP 01	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,016	0,016	0	200%	0,016	0	200,00%	0,016	0	200,00%	0,015	0	200,00%		
IKP 02	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,085	0,085	0	200%	0,085	0	200,00%	0,085	0	200,00%	0,039	0	200,00%		
WA Program Dukungan Manajemen																	
SP 01	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum					200,00%			200.00%			200.00%			200,00%		
IKP 01	Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,100	0,100	0	200,00%	0,100	0	200,00%	0,100	0	200,00%	0,100	0	200,00%		
SP 02	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik					99,00%			99,60%			108,73%			96,62%		
IKP 01	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	79,5	79,5	78,390	99,00%	79,500	79,200	99,60%	79,500	86,44	108,73%	79,500	79,20	96,62%		
Rata-rata Persentase Capaian Sasaran Program						145,08%	146.63%			104,68%			143,93%				
Rata-rata Persentase Capaian Indikator Kinerja Program						141%	143.37%			136,07%			138,32%				
Jumlah Indikator Kinerja Program lebih besar atau sama dengan 100% (IKP≥100%)						8	8			9			8				
Jumlah Indikator Kinerja Program kurang dari atau sama dengan 100% (IKP≤100%)						1	1			0			1				

Sumber: Data diolah dari Dit.Angkutan Jalan, Dit Prasarana TJ, Dit Sarana, Dit TSDP, Bag. SDM & umum, Sesditjen Hubdat, dan Bag.Hukum dan Humas, Sesditjen Hubdat.

Selama tahun 2022, terdiri 5 (lima) Sasaran Program (SP) dan di dalamnya terdapat 9 (sembilan) IKP Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Penjelasan capaian IKP untuk setiap Sasaran Program adalah sebagai berikut:

III.2.1. Sasaran Program 01. Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional

Tabel III. 2 Sasaran Program 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	Q1	Q2	Q3	Q4
SP 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional							
IKP 01	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	rasio	0,925				
		Target		0,790	0,790	0,925	0,925
		Realisasi		0,925	0,946	0,925	0,946
		Capaian		117,09%	120,00%	100,00%	102,27%
IKP 05	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	rasio	0,500				
		Target		0,500	0,500	0,500	0,500
		Realisasi		0,500	0,500	0,500	0,636
		Capaian		100,00%	100,00%	100,00%	127,20%

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Angkutan Jalan, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, dan Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

Pencapaian Sasaran Program 01 diukur melalui 2 (dua) Indikator Kinerja Program (IKP) yaitu:

1. IKP 01. Rasio Konektivitas Transportasi Darat.
2. IKP 02. Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan

III.2.1.1. IKP 01 Rasio Konektivitas Transportasi Darat

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 01: Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Rasio Konektivitas Transportasi Darat, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III. 3 Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2022

SP 01	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional				
IKP 01	Rasio Konektivitas Transportasi Darat				Satuan: Rasio
Target/Realisasi/Capaian	Q1	Q2	Q3	Q4	Tahun 2022
Target	0,790	0,790	0,925	0,925	0,925
Realisasi	0,925	0,946	0,925	0,946	0,946
Capaian	117,09%	120,00%	100,00%	102,27%	102,27%

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Angkutan Jalan, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, dan Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

IKP 01 Rasio Konektivitas Transportasi Darat merupakan perbandingan layanan dan fasilitas transportasi darat pada Kawasan Prioritas Nasional terhadap jumlah total Kawasan Prioritas Nasional yang telah ditetapkan.

Untuk menghitung IKP 01 Rasio Konektivitas Transportasi Darat digunakan rumus sebagai berikut:

$$= \frac{\text{Jumlah Kawasan Strategis Nasional, DTPK dan Pusat Kegiatan Nasional yang terlayani Angkutan Umum di Jalan dan Angkutan Penyeberangan}}{\text{Jumlah Kawasan Strategis Nasional, DTPK dan Pusat Kegiatan Nasional yang ditetapkan}}$$

Keterangan:

Jumlah Kawasan Strategis Nasional, DTPK dan Pusat Kegiatan Nasional yang ditetapkan adalah Jumlah Kawasan Prioritas Nasional terdiri 93 kawasan [rincian total 106 kawasan dengan 13 kawasan (1 kawasan beririsan dan 12 kawasan tidak masuk perhitungan dalam RPJMN 2020-2024)]:

Tabel III. 4 Jumlah Kawasan Prioritas Nasional

No.	Kawasan Prioritas Nasional	Jumlah Kawasan	Dikurangi		Jumlah Kawasan Dihitung
			Kawasan Beririsan	Kawasan tidak masuk perhitungan RPJMN 2020-2024	
	Total Kawasan Prioritas Nasional	106	1	12	93
1	Kawasan Strategis Nasional	32	1	4	27
1.a)	Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP)	10	-	-	10
1.b)	Kawasan Industri (KI)	9	-	-	9
1.c)	Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)	13	1	4	8
2	Daerah Terpencil, Perbatasan, Kepulauan (DTPK)	32	-	8	24
3	Pusat Kegiatan Nasional	42	-	-	42

1. Kawasan Strategis Nasional (32) terdiri dari:

a) 10 Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP)

- | | |
|-------------------------------|----------------------|
| 1) KSPN Danau Toba; | 6) KSPN Labuan Bajo; |
| 2) KSPN Tanjung Kelayang; | 7) KSPN Likupang; |
| 3) KSPN Borobudur; | 8) KSPN Wakatobi |
| 4) KSPN Bromo Tengger Semeru; | 9) KSPN Morotai; |
| 5) KSPN Mandalika | 10) KSPN Raja Ampat. |

b) 9 (Sembilan) Kawasan Industri (KI)

- | | |
|--------------------------|----------------------|
| 1) KI Sei Mangkei; | 6) KI Surya Borneo; |
| 2) KI Galang Batang; | 7) KI Palu; |
| 3) KI Bintang Aerospace; | 8) KI Teluk Weda; |
| 4) KI Sadai; | 9) KI Teluk Bintuni. |
| 5) KI Ketapang | |

c) 13 Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)

- | | |
|--|------------------------------------|
| 1) KPBPB Sabang; | 8) KEK Morotai; |
| 2) KEK Arun Lhokseumawe; | 9) KEK Sorong. |
| 3) KPBPB Batam Bintang Karimun | 10) <i>KI/KEK Sei Mangkei*</i> ; |
| 4) KEK Tanjung Kelayang; | 11) <i>KI/KEK Galang Batang*</i> ; |
| 5) KEK Tanjung Lesung; | 12) <i>KEK Mandalika*</i> ; |
| 6) KEK Maloy Batuta Trans
Kalimantan; | 13) <i>KI/KEK Palu*</i> . |
| 7) KEK Bitung; | |

**) 4 KEK Tidak masuk perhitungan dalam RPJMN 2020-2024 sebagai penyebut Rasio Konektivitas Transportasi Darat*

2. 32 Daerah Terpencil, Perbatasan, Kepulauan (DTPK)

- | | |
|---------------------|----------------------------|
| 1) Sabang; | 17) Kep. Sangihe; |
| 2) Serdang Bedagai; | 18) Kep. Talaud; |
| 3) Kep. Meranti; | 19) Maluku Barat Daya; |
| 4) Natuna; | 20) Maluku Tenggara Barat; |
| 5) Kep. Anambas; | 21) Kep. Aru; |
| 6) Sambas; | 22) Keerom; |
| 7) Sanggau; | 23) Boven Digoel; |
| 8) Kapuas Hulu; | 24) Peg. Bintang; |
| 9) Sintang; | 25) <i>Dumai*</i> ; |

- | | |
|------------------|----------------------------|
| 10) Kutai Barat; | 26) <i>Bintan*</i> ; |
| 11) Malinau; | 27) <i>Karimun*</i> ; |
| 12) Nunukan; | 28) <i>Kupang*</i> ; |
| 13) Belu; | 29) <i>Kep. Morotai*</i> ; |
| 14) Rote Ndao; | 30) <i>Raja Ampat*</i> ; |
| 15) Alor; | 31) <i>Merauke*</i> ; |
| 16) Sabu Raijua; | 32) <i>Jayapura*</i> . |

**) 8 DTPK Tidak masuk perhitungan dalam RPJMN 2020-2024 sebagai penyebut Rasio Konektivitas Transportasi Darat*

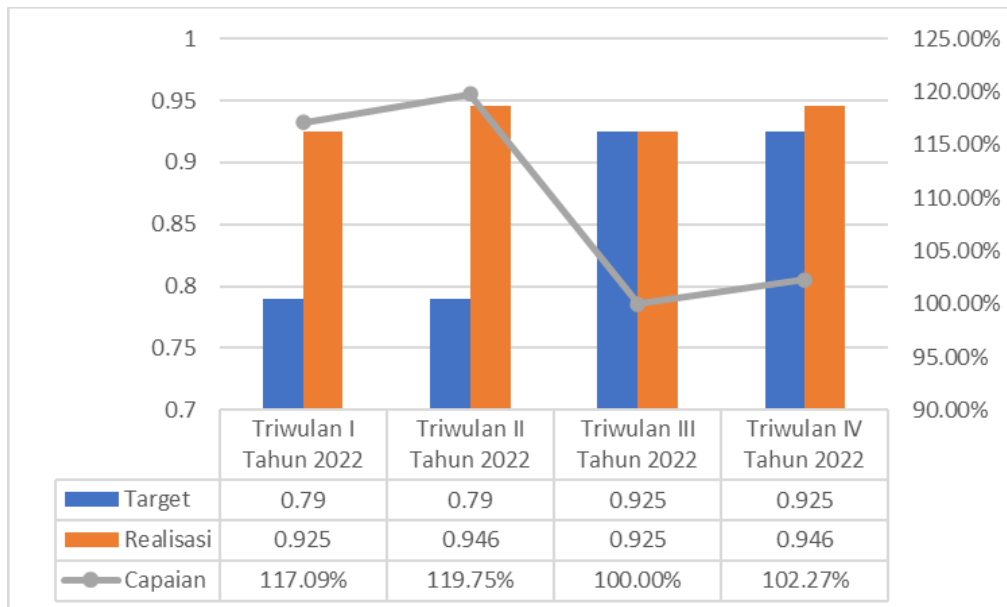
3. 42 Pusat Kegiatan Nasional (PKN)

- | | |
|-------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Banda Aceh; | 22. Malang; |
| 2. Mebidangro; | 23. Sarbagita; |
| 3. Padang-Lubuk Agung-
Pariaman; | 24. Mataram Raya; |
| 4. Pekanbaru; | 25. Kupang; |
| 5. Dumai; | 26. Pontianak; |
| 6. Batam; | 27. Palangkaraya; |
| 7. Jambi; | 28. Banjarmasin dsk; |
| 8. Palembang dsk; | 29. Balikpapan-Samarinda-Bontang; |
| 9. Bengkulu; | 30. Tarakan; |
| 10. Pangkal Pinang; | 31. Gorontalo; |
| 11. Bandar Lampung; | 32. Manado; |
| 12. Jabodetabek; | 33. Bitung; |
| 13. Serang; | 34. Palu; |
| 14. Cilegon; | 35. Maminasata; |
| 15. Bandung Raya; | 36. Kendari; |
| 16. Cirebon; | 37. Ambon; |

- | | |
|-------------------------|---------------|
| 17. Surakarta; | 38. Ternate; |
| 18. Kedungsepur; | 39. Sorong; |
| 19. Cilacap; | 40. Timika; |
| 20. Yogyakarta; | 41. Jayapura; |
| 21. Gerbangkertosusilo; | 42. Merauke. |

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2022

Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat pada tahun 2022 sebesar 0,946 jika dibandingkan dengan target Revisi II PK tahun 2022 sebesar 0,925 maka capaian kinerja mencapai 102,27%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III.1**. Grafik Capaian IKP 01 Rasio Konektivitas Transportasi Darat.



Gambar III. 1 Grafik Capaian IKP Rasio Konektivitas Transportasi Darat

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

• Dasar Hukum

Berdasarkan RPJMN Tahun 2020-2024 Kementerian Perhubungan, terdapat sebanyak 93 (Sembilan puluh tiga) Kawasan Strategis Nasional yang ditetapkan untuk dilayani Angkutan Umum dan Fasilitas Prasarana Jalan serta Angkutan dan Fasilitas Sarana dan Prasarana Penyeberangan sebagaimana terdapat dalam **Lampiran 8**. Dari total Kawasan tersebut,

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah melayani 83 Kawasan Strategis Nasional dengan rincian sebagai berikut:

1. Angkutan dan Fasilitas Prasarana Jalan

Kawasan Strategis Nasional yang telah **dilayani Angkutan Jalan** melalui ¹AKAP, ²ALBN, ³Angkutan Jalan Perintis, ⁴Angkutan Antarmoda dan **Fasilitas Prasarana Jalan** melalui ¹Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A dan ²Terminal Barang untuk umum adalah sebanyak **42 Kawasan**. Layanan Angkutan dan Fasilitas Prasarana Jalan tersebut dijelaskan dalam rincian sebagai berikut:

a) Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)

Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.6298/AJ.205/DJRD/2014 tanggal 7 Oktober 2014 tentang Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan pada Trayek Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di Seluruh Indonesia ditetapkan sebanyak 2.473 trayek untuk dilayani AKAP (**Lampiran 9**). Akan tetapi berdasarkan dari Aplikasi SPIONAM, jumlah trayek yang telah terlayani sejumlah 2.246 Trayek. Sisa 227 trayek belum terlayani karena belum ada yang mengajukan permohonan perizinan layanan Angkutan AKAP pada trayek tersebut.

Dari 2.246 trayek yang terlayani terdapat 1.372 (seribu tiga ratus tujuh puluh dua) trayek yang melayani di 41 (empat puluh satu) Kawasan Strategis Nasional dengan rincian sebagaimana dalam **Lampiran 9**. Sisa 874 trayek tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas transportasi darat karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional.

b) Angkutan Lintas Batas Negara (ALBN)

Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.6298/AJ.205/DJRD/2014 tanggal 7 Oktober 2014 tentang Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan pada Trayek Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di Seluruh Indonesia sebagaimana dalam **Lampiran 9**, terdapat 4 (empat) trayek ALBN yang ditetapkan dan semua trayek yang ditetapkan telah dilayani. 4 trayek ALBN tersebut adalah sebagai berikut:

Tabel III. 5 Lintasan Trayek ALBN

No.	Kode Trayek	Lintasan Trayek ALBN
1.	6171100001	Pontianak (Indonesia) - Ngambang (Indonesia) - Entikong (Indonesia) - Tebedu (Malaysia) – Seriam (Malaysia) – Kuching (Malaysia)
2.	6171100002	Pontianak (Indonesia) - Ngambang (Indonesia)- Entikong (Indonesia)- Tebedu (Malaysia) – Serian (Malaysia) - Kuching (Malaysia)

No.	Kode Trayek	Lintasan Trayek ALBN
3.	6171990001	Pontianak (Indonesia) - Ngambang (Indonesia)- Entikong (Indonesia)- Tebedu (Malaysia)- Seriam (Malaysia) – Kuching (Malaysia)
4.	6171990002	Pontianak (Indonesia) - Entikong (Indonesia)- Serian (Malaysia) - Sriaman (Malaysia) - Sarike (Malaysia) – Sibu (Malaysia) – Bintulu (Malaysia) - Miri (Malaysia) – Kuala (Brunei Darussalam) - Belati (Brunei Darussalam) -Bandar Seri Begawan (Brunei Darussalam)

Dari jumlah trayek ALBN yang terlayani tersebut terdapat 2 (dua) trayek yang melayani pada 1 (satu) Kawasan Strategis Nasional dengan rincian sebagaimana berikut:

Tabel III. 6 Trayek yang melayani 1 (satu) kawasan

No.	Trayek	Kawasan Prioritas Nasional
1.	Pontianak (Indonesia) – Kuching (Malaysia)	Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Maloy Batuta Trans Kalimantan (MBTK)
2.	Pontianak (Indonesia) - Bandar Seri Begawan (Brunei Darussalam)	

c) Angkutan Jalan Perintis

Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 3385 Tahun 2021 tanggal 11 November 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2022 ditetapkan sebanyak **338 trayek** perintis sebagaimana dalam **Lampiran 10**. Namun mengalami perubahan dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 9505 Tahun 2022 tanggal 21 November 2022 tentang Perubahan Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 3385 Tahun 2021 tanggal 11 November 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2022 dengan jumlah trayek yang ditetapkan sebanyak **336 trayek (Lampiran 11)**. Hal ini dikarenakan ada 2 (dua) trayek perintis yang tidak terlayani selama tahun 2022 yaitu trayek Surade - Bubulak (Kab. Bogor) di Provinsi Jawa Barat dikarenakan anggaran subsidi perintis yang ada tidak mencukupi untuk operasional angkutan jalan perintis trayek tersebut dan trayek Suksade - Panji di Provinsi Bali, hal ini disebabkan karena adanya permintaan penutupan layanan operasional angkutan jalan perintis oleh pemerintah Kabupaten Buleleng pada trayek tersebut. Sehingga Realisasi trayek perintis yang terlayani saat ini sebanyak 336 Trayek dari 32 provinsi yang melayani trayek perintis dengan pelaksanaan subsidi melalui 25 Balai Pengelola Transportasi Darat di Indonesia.

Dari 336 trayek tersebut terdapat 105 (Seratus lima) trayek yang melayani 27 (dua puluh tujuh) wilayah Kawasan Strategis Nasional sebagaimana dalam **Lampiran 11** dan sisanya 231 trayek tidak masuk dalam perhitungan rasio konektifitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional.

d) Angkutan Antarmoda

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 2654 TAHUN 2021 pada tanggal 27 Agustus 2021 berjumlah 90 trayek **(Lampiran 12)** dan telah diubah menjadi SK Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 4090 TAHUN 2021 pada tanggal 24 Desember 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Tahun 2022 berjumlah 93 trayek **(Lampiran 13)**. Perubahan sebagaimana dimaksud berupa penambahan 3 dengan rincian sebagai berikut:

- 1) Menambahkan 1 (satu) trayek pada KSPN Candi Borobudur, Provinsi Jawa Tengah;
- 2) Menambahkan 1 (satu) trayek pada KSPN Tanjung Lesung, Provinsi Banten;
- 3) Menambahkan 1 (satu) trayek pada KSPN Likupang Manado, Provinsi Sulawesi Utara.

Dari jumlah penetapan 93 (Sembilan puluh tiga) trayek tersebut, terdapat 32 (tiga puluh dua) trayek yang berhasil terealisasi di tahun 2022 yang meliputi 10 (sepuluh) wilayah Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), dimana 7 (tujuh) kawasan diantaranya termasuk kedalam Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP) dengan rincian sebagai berikut **(Lampiran 13)**:

- 1) **24 trayek** melayani pada 7 kawasan dari 10 kawasan Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP), 3 DPP lainnya belum terlayani dikarenakan beberapa kendala diantaranya demand yang rendah akibat penutupan penerbangan ke salah satu wilayah DPP, kurangnya sambutan baik dari masyarakat sekitar terutama dari pengusaha transportasi setempat, dll;
- 2) **8 trayek** melayani di luar kawasan DPP akan tetapi masuk dalam kawasan KSPN yang tidak dihitung pada perhitungan Rasio Konektivitas Transportasi Darat.

Jumlah trayek yang belum dilayani pada tahun 2022 sebanyak 61 trayek dari 93 trayek yang ditetapkan, hal ini dikarenakan:

- 1) 7 trayek dilakukan penutupan, dikarenakan *Load Factor* penumpang sangat kecil yaitu rata-rata dibawah 5%;
- 2) 54 trayek belum dilayani.

Tabel III. 7 Rincian Trayek Angkutan Antarmoda KSPN 2022

Jumlah Trayek Angkutan Antarmoda berdasarkan KP-DRJD 4090 Tahun 2021	Rincian Status Layanan Trayek	Keterangan
93	32 terlayani	24 (yang dihitung 7/10 kawasan)
		8 (tidak masuk perhitungan)
	61 belum terlayani	7 tutup
		54 Belum dibuka

e) Terminal Penumpang Tipe-A

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia sebagaimana dalam **Lampiran 14**, jumlah Terminal Penumpang Tipe A adalah **126 (seratus dua puluh enam)** terminal dengan rincian eksisting sampai dengan tahun 2022 sebagai berikut:

1. **112 (seratus dua belas)** Terminal Penumpang Tipe A telah **serah terima** operasional yang menjadi kewenangan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
 - a) 104 Terminal Penumpang Tipe A **telah beroperasi**
 - b) 8 Terminal Penumpang Tipe A **belum beroperasi**, dengan rincian sebagai berikut:
 - i. 4 Terminal Penumpang Tipe A masih dalam proses pembangunan dan revitalisasi yaitu:
 - Terminal Demak (Jawa Tengah)
 - Terminal Bimoku (Nusa Tenggara Timur)
 - Terminal Bolaangmongondow (Sulawesi Utara)
 - Terminal Singkawang (Kalimantan Barat)
 - ii. 1 Terminal Penumpang Tipe A masih proses kajian alih fungsi terminal karena lokasi terminal tidak strategis sehingga perlu direlokasi ke jaringan JKP atau JAP (Terminal Betan Subing Provinsi Lampung).
 - iii. 1 Terminal Penumpang Tipe A rusak berat akibat gempa tahun 2000 dan baru akan dimulai proses revitalisasi pada tahun ini (Terminal Air Sebakul, Bengkulu).
 - iv. 1 Terminal Penumpang Tipe A masih terkendala mekanisme serah-terima aset dengan Pemerintah Daerah (Terminal Bangkalan, Jawa Timur)
 - v. 1 Terminal Penumpang Tipe A tidak ada jalan akses (Terminal Liwas Provinsi Sulawesi Utara).
1. **4 (empat)** Terminal Penumpang Tipe A beroperasi yang menjadi kewenangan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) dan telah beroperasi;
2. **2 (dua)** Terminal Penumpang Tipe A beroperasi yang menjadi kewenangan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta;
3. **8 (delapan)** Terminal Penumpang Tipe A beroperasi kewenangan Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota yang belum diserahkan ke Pemerintah Pusat.

Dari 126 Terminal Penumpang Tipe A yang telah ditetapkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia terdapat **51** Terminal Penumpang Tipe A telah melayani Kawasan Strategis Nasional sebanyak **35** Kawasan dari 99 Kawasan Strategis Nasional

(Lampiran 14). Sisanya 75 terminal tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas transportasi darat karena tidak termasuk dalam Kawasan Strategis Nasional.

f) Terminal Barang Untuk Umum

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor:

1. KP 75 Tahun 2016 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum dan Terminal Transit Penumpang di Entikong Kabupaten Sanggau, Provinsi Kalimantan Barat **(Lampiran 15);**
2. KM 44 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Nanga Badau yang Berlokasi di Desa Janting, Kecamatan Badau, Kabupaten Kapuas Hulu, Provinsi Kalimantan Barat **(Lampiran 16);**
3. KM 45 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Aruk yang Berlokasi di Desa Sebunga, Kecamatan Sajingan Besar, Kabupaten Sambas, Provinsi Kalimantan Barat **(Lampiran 17)** dan;
4. KM 139 Tahun 2021 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum yang Berlokasi di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Provinsi Papua **(Lampiran 18).**

Berikut adalah jumlah Terminal Barang untuk umum sebanyak 7 Terminal, antara lain:

1. Entikong di Kalimantan Barat;
2. Skouw di Papua. (PKN Jayapura)
3. Aruk di Kalimantan Barat;
4. Nanga Badau di Kalimantan Barat;
5. Motaain di Nusa Tenggara Timur;
6. Motamasin di Nusa Tenggara Timur;
7. Wini di Nusa Tenggara Timur;

Rincian dari 7 (tujuh) Terminal Barang Untuk Umum tersebut adalah sebagai berikut:

1. Terdapat 1 (satu) Terminal Barang Untuk Umum yaitu Terminal Barang Internasional (TBI) Entikong yang sudah selesai dibangun pada tahun 2020, dengan kondisi tahun 2022 sudah ada operasional internal oleh Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) akan tetapi belum ada pelayanan terhadap kendaraan barang baik kendaraan barang domestik maupun kendaraan barang internasional. Adapun kendala/masalah yang masih dihadapi Terminal Barang Entikong adalah sebagai berikut:
 - a) Sesuai PMK Nomor 109/PMK.04/2020, agar bisa ditetapkan sebagai Tempat Penimbunan Sementara (TPS), harus ada badan usaha pengelola TPS. Sudah ada beberapa

pengusaha yang berminat untuk menjadi pengelola Tempat Penimbunan Sementara (TPS) dan proses lelang sudah dilakukan namun terkendala sertifikat lahan yang belum selesai diproses.

- b) Proses Sertifikat tanah masih terdapat kendala dari pemilik tanah yang berbatasan langsung dengan Terminal Barang Internasional (TBI) Entikong sehingga proses Penetapan Status Penggunaan (PSP) tanah menjadi terhambat. Pihak yang berbatasan tanah tersebut tidak mau menandatangani surat ukur tanah yang menjadi syarat untuk penerbitan sertifikat tanah Terminal Barang Internasional (TBI) Entikong.
 - c) Sudah dilakukan proses pemilihan penyewa Barang Milik Negara (BMN) di Terminal Barang Internasional Entikong dan sedang menunggu penetapan mitra sewa oleh Kementerian Perhubungan. Terkait permasalahan lahan yang belum selesai, proses pemilihan penyewa BMN tersebut sedang digugat ke Kejaksaan Tinggi Kalimantan Barat.
 - d) Pasca pandemi Covid-19, perbatasan Indonesia-Malaysia telah dibuka sejak 1 April 2022, namun Standar Operasional Prosedur ekspor-impor komoditas antar 2 negara belum ditetapkan dikarenakan Forum Sosial-Ekonomi Malaysia-Indonesia (Sosek Malindo) diundur pelaksanaannya sampai waktu yang belum ditentukan.
 - e) Jalan akses khusus dari Pembangunan Pos Lintas Batas Negara (PLBN) Entikong menuju Terminal Barang Internasional (TBI) Entikong belum ada, tetapi sudah ditindak lanjuti oleh Direktorat Pembangunan Jalan Kementerian PUPR. Untuk sementara, direncanakan menggunakan jalan umum.
- 2. Terdapat 1 (satu) Terminal Barang Untuk Umum yang baru selesai proses pembangunannya pada Tahun Anggaran 2022 dan sudah dialokasikan anggaran operasional untuk Tahun Anggaran 2023 yaitu Terminal Barang Internasional Skouw di Papua.
 - 3. Terdapat 5 (lima) Terminal Barang Untuk Umum yang masih dalam proses pembangunan, yaitu Aruk di Kalimantan Barat, Nanga Badau di Kalimantan Barat, Motaain di Nusa Tenggara Timur, Motamasin di Nusa Tenggara Timur, dan Wini di Nusa Tenggara Timur.

g) Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda

Berdasarkan:

- 1. Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Tahun 2020 – 2024 (**Lampiran 19**);
- 2. Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional (**Lampiran 20**) dan;

3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024 (**Lampiran 21**).

Terdapat penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda di **Kawasan Strategis Pariwisata Nasional dan Kawasan Strategis Nasional** dengan target penyediaan fasilitas pendukung sampai dengan tahun 2022 sebanyak **11 lokasi**. Penyediaan fasilitas pendukung sudah terealisasi di 11 lokasi, antara lain:

1. Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Mandalika dan Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Mandalika (mendukung penyelenggaraan Moto GP tahun 2022);
2. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Magelang;
3. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Purworejo;
4. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Surakarta;
5. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Klaten;
6. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Salatiga;
7. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Palembang;
8. Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kota Pekanbaru.
9. Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Danau Toba
10. Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Borobudur
11. Pembangunan Fasilitas Pendukung pada Angkutan Perkotaan skema *Buy The Service* di Denpasar.

Dari **11 (sebelas)** lokasi penyediaan fasilitas pendukung, terdapat **11 (sebelas)** lokasi sudah terealisasi yang berada di **7 kawasan** tersaji pada **Lampiran 8**.

2. Angkutan dan Fasilitas Sarana dan Prasarana Sungai, Danau dan Penyeberangan

Kawasan Strategis Nasional yang telah dilayani Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan melalui ¹Angkutan Penyeberangan Komersil dan ²Angkutan Penyeberangan Perintis dan Fasilitas Sarana dan Prasarana Sungai, Danau dan Penyeberangan melalui ¹pembangunan Pelabuhan Penyeberangan dan ²Kapal Penyeberangan Perintis adalah sebanyak **78 (tujuh puluh delapan) Kawasan (Lampiran 22)**. Layanan Angkutan dan Fasilitas Sarana dan Prasarana Sungai, Danau dan Penyeberangan tersebut dijelaskan dalam rincian sebagai berikut:

a) Angkutan Penyeberangan Komersil

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan penyeberangan (**Lampiran 23**) bahwa lintas yang memenuhi kriteria *Load Factor*

lebih besar 60% dan sudah menguntungkan secara finansial, maka masuk kedalam kategori pelayanan komersil.

Jumlah lintas penyeberangan komersil sampai dengan Desember tahun 2022 adalah sebanyak 89 (delapan puluh sembilan) lintas. Dari 89 (delapan puluh sembilan) lintas tersebut, **69 (enam puluh sembilan)** lintas terdapat pada 44 (empat puluh empat) kawasan prioritas dengan rincian sebagaimana dalam **Lampiran 23**. Sisanya 20 (dua puluh) lintas tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional.

b) Angkutan Penyeberangan Perintis

Pada awal 2022, pelayanan lintas penyeberangan perintis mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 3493 Tahun 2021 Tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2022 dengan jumlah sebanyak **283 lintasan (Lampiran 24)**.

Namun dalam perjalanannya tidak semua lintas dapat dilayani sesuai yang direncanakan sebagaimana dalam SK tersebut yang disebabkan karena optimalisasi 4 (empat) unit kapal baru dan 1 (satu) unit kapal tambahan TA 2022, maka dilakukan evaluasi dan perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 3493 Tahun 2021 menjadi Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 1545 Tahun 2022 tanggal 21 Maret 2022 Tentang Perubahan Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 3493 Tahun 2021, dari semula **283 lintasan menjadi 288 lintasan** dengan rincian penghapusan lintas sebanyak 1 lintas serta penambahan/perubahan lintas sebanyak 6 lintas dengan rincian sebagai berikut:

Tabel III. 8 Rincian Penghapusan Lintas Sebanyak 1 Lintas Serta Penambahan/Perubahan Lintas Sebanyak 7 Lintas

No	Semula		Lintasan Baru
	Provinsi	Lintasan	
1	Sulawesi Tenggara	-	1. Wanci – Kaledupa 2. Kamaru – Kaledupa 3. Kaledupa – Tomia 4. Tomia – Binongko (dalam Kabupaten Wakatobi)
2.	Sumatera Selatan	-	Sri Menanti – Karang Baru
3.	Bangka Belitung	-	Tanjung Ru – Tanjung Nyato

No	Semula		Lintasan Baru
	Provinsi	Lintasan	
4.	Kalimantan Timur – Sulawesi Selatan	Kariangau - Garongkong	-

Kemudian, Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 3493 Tahun 2021 menjadi Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 1545 Tahun 2022 tanggal 21 Maret 2022 Tentang Perubahan Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 3493 Tahun 2021 (**Lampiran 22**), sebanyak **288 lintas** ditetapkan untuk dilayani Angkutan Penyeberangan Perintis.

Selanjutnya dilakukan perubahan lagi terhadap SK Lintas Penyeberangan Perintis, dimana terdapat penambahan lintas Teluk - Gurita - Ilwaki dan koreksi jarak untuk lintas Ambalau - Namrole, sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 4938 Tahun 2022 tanggal 14 Juli 2022 (**Lampiran 25**), sebanyak **289 lintas** ditetapkan untuk dilayani Angkutan Penyeberangan Perintis.

Seiring berjalannya waktu, terdapat evaluasi kembali terhadap SK Lintas Penyeberangan dalam rangka efektifitas, yaitu menambah 2 lintas penyeberangan dan menghapus 3 lintas penyeberangan.

Tabel III. 9 Rincian Penghapusan Lintas Sebanyak 3 Lintas Serta Penambahan/Perubahan Lintas Sebanyak 2 Lintas

No	Semula		Lintasan Baru
	Provinsi	Lintasan	
1	Kalimantan Barat	Sungai Mayam - Bintang Harapan Desa	Kuala Buayan - Sungai Dekan
2.	Sumatera Utara	Balige - Onan Rungu Orang Rungu - Muara	Balige - Sippinggan

Sehingga berdasarkan Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8618 Tahun 2022 tanggal 19 Oktober 2022 perihal Perubahan Ketiga Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 4938 Tahun 2022 (**Lampiran 26**), sebanyak **288 lintas** ditetapkan untuk dilayani Angkutan Penyeberangan Perintis.

Dari 288 lintas yang ditetapkan untuk dilayani Angkutan Penyeberangan Perintis terdapat:

- 1) 280 beroperasi
 - a) Sementara dari 280 lintas, hanya 165 (seratus enam puluh lima) lintas penyeberangan yang melayani 61 (lima puluh satu) Kawasan Strategis Nasional dari 93 Kawasan Prioritas Nasional sebagaimana dalam **Lampiran 26**.
 - b) Sisanya 115 lintas tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional.
- 2) 6 tidak beroperasi yaitu:
 - a) 4 lintas di wilayah Asmat (Warse - Amborep, Agats - Yosakor, Agats - Jinak, Warse - Yosakor), karena ketidaksesuaian spesifikasi kapal dengan kondisi aluran pelayaran sungai yg tidak mendukung untuk dilayari kapal besar (arus kencang dan periode pasang surut yang relatif lama) dan kondisi prasarana pelabuhan nya juga belum siap;
 - b) 1 lintas di wilayah Sultra (Wanci – Kaledupa), karena keterbatasan anggaran;
 - c) 1 lintas di Wilayah Sumsel (Sri menanti - Karang baru), karena pembangunan dermaga Pelabuhan Sri Menanti baru selesai 2022
3. Pelabuhan Penyeberangan
 - a) Berdasarkan data aset Barang Milik Negara (BMN) Ditjen Perhubungan Darat, jumlah Pelabuhan Penyeberangan hingga Tahun 2022 yaitu:
 - 1) Pelabuhan Penyeberangan yang selesai dibangun serta eksisting adalah sebanyak **240 (dua ratus empat puluh) Pelabuhan;**
 - 2) Pelabuhan Penyeberangan yang masih dalam proses Pembangunan Konstruksi Dalam Pengerjaan (KDP) sebanyak **13 (tiga belas) Pelabuhan;**
 - 3) Pelabuhan Penyeberangan yang masih dalam rencana Pembangunan yaitu terdapat sebanyak **175 (seratus tujuh puluh lima) Pelabuhan.**

Dari **240 (dua ratus empat puluh)** Pelabuhan yang telah selesai dibangun, hanya **83 (delapan puluh tiga)** Pelabuhan yang melayani **43 (empat puluh tiga)** Kawasan Strategis Nasional dengan rincian sebagaimana dalam **Lampiran 27**. Dimana sisanya sebanyak 157 (seratus lima puluh tujuh) pelabuhan tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional.

4. Kapal Penyeberangan Perintis
 - a) Berdasarkan Data aset Barang Milik Negara (BMN) Ditjen Perhubungan Darat, jumlah Kapal Penyeberangan Perintis hingga Tahun 2022 yaitu:
 - 1) Kapal penyeberangan yang selesai dibangun dan beroperasi sebanyak **96 (sembilan puluh enam) kapal.**

- 2) Kapal penyeberangan dalam proses pembangunan sebanyak **1 (satu) unit kapal** yaitu KMP. Oputa Yi Koo dan Kapal penyeberangan dalam proses serah terima operasional sebanyak **1 (satu) unit kapal** yaitu KMP. Bahtera Nusantara 03.
- 3) Sisa kebutuhan kapal berdasarkan KM. 6 Tahun 2010 Tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010-2030 adalah **87 (delapan puluh tujuh) unit** kapal penyeberangan

Dari **96 (sembilan puluh enam) kapal penyeberangan perintis** yang telah dibangun dan beroperasi tersebut terdapat **59 (lima puluh sembilan) kapal** yang melayani **53 (lima puluh tiga) Kawasan Strategis Nasional** dengan rincian sebagaimana dalam **Lampiran 28** sedangkan 32 (tiga puluh dua) kapal tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk Kawasan Strategis Nasional.

- **Faktor Keberhasilan**

Keberhasilan Angkutan AKAP pada 1.372 trayek di 41 Kawasan Strategis Nasional berhasil dicapai pada tahun 2022 :

1. Dikarenakan adanya Sistem Informasi Perizinan Online Angkutan dan Multimoda (SPIONAM) dan saat ini sedang dilakukan pengembangan menjadi SPIONAM 2.0 agar dapat terintegrasi dengan sistem perizinan berusaha *Online Single Submission* (OSS) yang dibangun oleh Kementerian Investasi sehingga memudahkan para operator angkutan dalam mengajukan permohonan izin trayek AKAP dan memudahkan mendapatkan informasi kuota dari trayek tersebut.
2. Adanya peningkatan pada pelayanan bus AKAP, dimana kendaraan yang dioperasikan oleh operator mengalami peningkatan Standar Pelayanan Minimal (SPM) sehingga layanan yang sebelumnya Angkutan AKAP Ekonomi berubah layanan menjadi Angkutan AKAP Non Ekonomi.
3. Adanya Kegiatan Monitoring dan Evaluasi terhadap operator AKAP terkait operasional angkutan AKAP yang dilayani.

Keberhasilan Angkutan ALBN pada 2 trayek di 1 Kawasan Strategis Nasional berhasil dicapai pada tahun 2022 :

1. Adanya koordinasi Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah yang menangani daerah perbatasan dalam menyediakan angkutan umum bagi masyarakat.
2. Sebagai perwujudan kerjasama bilateral dalam sektor transportasi untuk mendukung peningkatan ekonomi dan perdagangan antar negara khususnya wilayah disekitar perbatasan sehingga tidak ada ketimpangan antar dua negara.

3. Adanya kerjasama peningkatan pariwisata alam antar negara sehingga perlunya dukungan konektivitas antar dua negara.

Keberhasilan Angkutan Jalan Perintis pada 94 trayek di 24 Kawasan Strategis Nasional berhasil dicapai pada tahun 2022 :

1. Adanya dukungan pemerintah melalui pemberian subsidi angkutan jalan perintis;
2. Adanya Kegiatan Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan sehingga membantu mobilisasi masyarakat yang daerahnya belum terlayani angkutan umum dan juga dapat membantu untuk melakukan evaluasi terhadap trayek yang ada.
3. Selain itu dengan diterbitkannya Keputusan Dirjen Hubdat No. KP-DRJD 630 Tahun 2022 Tentang Pedoman Teknis Pemberian Subsidi Berupa Bantuan Biaya Operasional Angkutan Jalan Perintis diharapkan dapat menjadi acuan bagi Balai Pengelola Transportasi Darat dalam pelaksanaan dan perencanaan angkutan jalan perintis di daerah sehingga banyak wilayah dan masyarakat yang dapat terlayani angkutan umum.

Keberhasilan angkutan antarmoda

Pada 24 trayek di 7 kawasan Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP) berhasil dicapai pada tahun 2022 :

1. Adanya dukungan pemerintah melalui pemberian subsidi angkutan antarmoda pada Wilayah Kawasan Strategis Pariwisata Nasional yang berada di Wilayah Borobudur, Danau Toba, Bromo, Tanjung Kelayang, Likupang, Labuan Bajo, Mandalika, Tanjung Lesung, Bukit Tinggi, dan Pacitan;
2. Adanya kegiatan Monitoring dan Evaluasi angkutan kawasan strategis pariwisata nasional;
3. Pengawasan trayek angkutan kawasan strategis pariwisata nasional yang diawasi secara digitalisasi melalui GPS.

Keberhasilan terhadap operasional Terminal Penumpang Tipe A yaitu:

1. Jumlah Terminal Penumpang Tipe A yang beroperasi tahun 2022 bertambah satu dibanding jumlah Terminal Penumpang Tipe A yang beroperasi tahun 2021 yaitu sebesar 104 Terminal untuk Terminal Penumpang Tipe A dan 1 terminal untuk Terminal Barang Umum.
2. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan telah meningkatkan operasional Terminal Penumpang Tipe A melalui digitalisasi sistem informasi terminal.
3. Mengoptimalkan kegiatan Monitoring Operasional Terminal Penumpang Tipe A dengan melakukan pemantauan secara periodik terkait implementasi kegiatan operasional di Terminal Tipe A.

Keberhasilan terhadap operasional Terminal Barang Umum yaitu:

1. Mengoperasikan Terminal Barang Untuk Umum yang telah selesai dibangun meskipun kendaraan barang belum ada yang masuk terminal supaya bangunan tetap terawat dengan baik;
2. Tetap melanjutkan progres pembangunan Terminal Barang Untuk Umum sesuai Instruksi Presiden Nomor 6 Tahun 2015, akan tetapi karena terdapat keterbatasan anggaran sehingga pembangunan lanjutan diprioritaskan pada Terminal Barang Untuk Umum yang memiliki permintaan/*demand* yang cukup besar;
3. Koordinasi dengan pihak terkait khususnya instansi yang membidangi *Immigration, Customs, Quarantine and Security* (ICQS) dikarenakan operasional Terminal Barang Untuk Umum yang menangani ekspor impor harus memiliki izin ICQS.

Keberhasilan Ketersediaan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) berhasil dicapai pada tahun 2022 yaitu :

1. Adanya dukungan pemerintah terhadap pelaksanaan *event* MotoGP dengan melakukan pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda di KSPN Mandalika melalui Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XII Provinsi Bali dan Provinsi Nusa Tenggara Barat.
2. Adanya dukungan pemerintah terhadap pelaksanaan Konferensi Tingkat Tinggi G20 di Bali dengan melakukan Pembangunan Fasilitas Pendukung pada Angkutan Perkotaan skema *Buy The Service* di Denpasar melalui Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XII Provinsi Bali dan Provinsi Nusa Tenggara Barat;
3. Penentuan titik lokasi penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai skala prioritas yang mengacu pada kebijakan strategis nasional;
4. Penguatan koordinasi terhadap pihak terkait agar penyediaan fasilitas pendukung dapat terealisasi sesuai dengan target dan skala prioritas.

Keberhasilan Angkutan Penyeberangan Komersil pada 69 lintas di 44 Kawasan Strategis Nasional berhasil dicapai pada tahun 2022 karena :

1. Peningkatan pelayanan dan pemenuhan terhadap Standar Pelayanan Minimal (SPM) angkutan penyeberangan;
2. Dukungan aplikasi Aplikasi Informasi dan Registrasi Sungai Danau dan Penyeberangan (AIR-SDP) yang sudah terintegrasi Sistem *Online Single Submission* (OSS) untuk pengurusan perizinan angkutan penyeberangan, yang mempercepat dan memudahkan proses perizinan;
3. Inovasi pelayanan eksekutif pada lintas Merak - Bakauheni, sehingga masyarakat dapat memilih segmen pelayanan eksekutif maupun reguler;

4. Dukungan online ticketing dan aplikasi ferizy pada lintas Merak - Bakauheni dan Ketapang - Gilimanuk.

Keberhasilan Angkutan Penyeberangan Perintis pada 165 lintas di 61 Kawasan Strategis Nasional berhasil dicapai pada tahun 2022 karena:

1. Dukungan anggaran Subsidi Angkutan Penyeberangan Perintis, Subsidi Roro LDF, Pembayaran *Air time Vessel Monitoring System (Airtime VMS)* untuk memonitor pergerakan kapal perintis dan validasi pembayaran subsidi perintis;
2. Adanya kegiatan rapat kegiatan konsolidasi angkutan penyeberangan perintis untuk mengevaluasi lintas perintis eksisting dan usulan kebutuhan lintas perintis yang baru;
3. Adanya penyesuaian tarif, untuk mengurangi beban APBN dalam pembiayaan subsidi perintis.

Keberhasilan Pelabuhan Penyeberangan pada 82 Pelabuhan yang melayani 43 Kawasan Strategis Nasional dapat berhasil dicapai pada tahun 2022 karena:

1. Adanya Dukungan Pemerintah dengan pelaksanaan pembangunan Pelabuhan Penyeberangan yang dibiayai melalui Surat Berharga Syariah Negara (SBSN) dalam melaksanakan program-program prioritas untuk mewujudkan Pembangunan Nasional.
2. Adanya Dana Alokasi Khusus (DAK) yang dialokasikan untuk Pembangunan atau Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan di wilayah prioritas.
3. Peningkatan pelayanan Penumpang dan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan dengan pemenuhan terhadap Standar Pelayanan Minimal (SPM) Pelabuhan Penyeberangan.

Keberhasilan Kapal Penyeberangan Perintis pada 59 kapal yang melayani 53 Kawasan Strategis Nasional berhasil dicapai pada tahun 2022 karena:

1. Adanya Dana Alokasi Khusus (DAK) yang dialokasikan untuk Pembangunan kapal penyeberangan di wilayah prioritas;
2. Peningkatan pemenuhan terhadap Standar Pelayanan Minimal (SPM) sarana angkutan penyeberangan;
3. Monitoring pembangunan kapal yang dilakukan secara berkala supaya kapal dapat selesai tepat waktu sesuai dengan kontrak yang telah disepakati.

• **Faktor Kendala**

Angkutan AKAP

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan AKAP antara lain :

- a. Operator angkutan umum memberikan layanan trayek AKAP berdasarkan banyaknya permintaan (*demand*) penumpang sehingga ada trayek yang belum terlayani dikarenakan kurangnya permintaan.
- b. Adanya pelanggaran/penyimpangan trayek AKAP yang dilakukan oleh operator angkutan umum AKAP;
- c. Masih terdapat perusahaan angkutan umum AKAP yang manajemen layanannya masih menggunakan metode lama.

Angkutan ALBN

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam Angkutan ALBN antara lain :

- a. Layanan angkutan ALBN tidak berjalan maksimal, dikarenakan masih adanya pembatasan operasional Angkutan pasca pandemi COVID sampai akhir tahun 2022;
- b. Untuk pengembangan trayek ALBN tergantung pada perjanjian kerjasama antar dua negara;
- c. Kondisi infrastruktur jalan di Indonesia masih tertinggal dengan negara yang berbatasan dengan Indonesia.

Angkutan Jalan Perintis

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam Angkutan Jalan Perintis antara lain :

- a. Pelayanan trayek keperintisan angkutan jalan saat ini berdasarkan usulan dari Pemerintah Daerah dimana lokasi yang diusulkan adalah daerah yang belum terlayani oleh angkutan umum saja, belum mengakomodir daerah 3T (Terdepan, Terluar, Tertinggal);
- b. Pelayanan keperintisan angkutan jalan belum dapat dilaksanakan secara maksimal dikarenakan kondisi geografis (Seperti pegunungan atau dataran tinggi) dan akses jalan yang belum memadai;
- c. Kendaraan operasional angkutan jalan perintis sebagian besar sudah mencapai umur teknis sehingga perlu diremajakan dan kendaraan yang digunakan tidak sesuai dengan akses jalan yang dilalui.

Angkutan Antarmoda

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam Angkutan Jalan Perintis antara lain :

- a. Masih belum pulihnya sektor pariwisata nasional berdampak pada rendahnya *load factor* angkutan antarmoda Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), meski dengan pelanggaran peraturan yang ada termasuk dicabutnya Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) berdampak pada peningkatan *Load Factor* di beberapa trayek, namun masih terdapat beberapa trayek yang memiliki *Load Factor* sangat rendah;
- b. Adanya resistensi dari angkutan umum yang dilewati angkutan antarmoda;

- c. Titik turun dan naik penumpang tidak berada pada lokasi yang strategis, seperti di KSPN Labuan Bajo;
- d. Kurangnya sosialisasi dan promosi terhadap keberadaan angkutan antarmoda.

Adapun beberapa **kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan Penyeberangan Perintis** antara lain:

1. Kebutuhan angkutan penyeberangan terus meningkat, terutama untuk mengakomodir wilayah Tertinggal, terbelakang, terluar dan perbatasan, mengakibatkan belum semua lintas yang diusulkan Pemerintah Daerah (Pemda) dapat diakomodir;
2. Keterbatasan sarana kapal, dimana saat ini rata-rata 1 (satu) kapal melayani 3 lintas dikarenakan adanya moratorium pembangunan kapal baru untuk pelayanan perintis dan keterbatasan kapal milik Badan Usaha Milik Negara (BUMN);
3. Keterbatasan anggaran, sehingga harus mengoptimalkan anggaran yang tersedia agar pelayanan dapat terus berlanjut sampai dengan akhir tahun anggaran.

Selain **kendala pada Layanan Angkutan Penyeberangan Perintis** terdapat juga beberapa kendala yang dihadapi dalam **Layanan Angkutan penyeberangan komersil** antara lain:

1. Pada beberapa lintasan, terkendala pada kekurangan fasilitas sandar (dermaga), sehingga kapal harus menunggu giliran untuk dapat sandar dan bongkar muat;
2. Beberapa pelabuhan yang dikelola oleh Pemda kurang perawatan, sehingga kurang memberi kenyamanan untuk pengguna jasa;
3. Pada beberapa lintas terkendala pasang surut dan perawatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP).

Faktor kendala dalam Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan antara lain :

1. Proses Hibah lahan yang sering memakan waktu yang cukup lama dan sering terjadinya ketidaksesuaian luasan lahan yang dihibahkan dengan luasan lahan yang dibutuhkan dalam Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan;
2. Adanya Perubahan Design dalam pembangunan Pelabuhan Penyeberangan yang harus disesuaikan dengan kondisi Lokasi Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan;
3. Belum tersedianya jalan akses ke lokasi pelabuhan penyeberangan.

Adapun hal-hal yang menjadi **kendala dalam pengembangan kapal penyeberangan perintis** antara lain:

1. Terdapat *refocusing* anggaran pada kegiatan pembangunan 4 unit kapal penyeberangan di tahun 2021 mengakibatkan perpanjangan waktu pekerjaan pembangunan kapal sampai

dengan tahun 2022 sehingga kapal belum bisa dioperasikan pada tahun 2022 dikarenakan masih menunggu proses Serah Terima Operasional;

2. Adanya moratorium pembangunan kapal penyeberangan pada tahun 2021 sampai dengan sekarang;
3. Keterlambatan galangan dalam penyelesaian pembangunan kapal penyeberangan sesuai dengan kontrak yang disepakati.

Adapun beberapa **kendala yang dihadapi dalam Terminal Penumpang Tipe A** antara lain:

1. Jumlah SDM yang mengoperasikan terminal antara terminal yang satu dengan terminal yang lainnya belum sesuai porsi kebutuhannya, sehingga menyebabkan belum meratanya jumlah SDM di Terminal Tipe A.
2. Terdapat *backlog* kegiatan sehingga penambahan jumlah terminal baru yang beroperasi tidak signifikan.
3. Keterbatasan anggaran operasional di beberapa terminal penumpang Tipe A yang menyebabkan belum idealnya pagu alokasi dengan ketersediaan jumlah SDM di lapangan.

Adapun beberapa **kendala yang dihadapi dalam Terminal Barang Umum** antara lain (3 point):

1. Terdapat kendala operasional kendaraan barang belum masuk ke terminal dikarenakan kesepakatan dengan negara lain masih dalam proses administrasi, pembangunan jalan khusus belum selesai dibangun dan penetapan pengelola yang terkendala masalah lahan.
2. Terdapat *backlog* kegiatan pembangunan Terminal Barang Untuk Umum lanjutan karena keterbatasan anggaran sehingga pembangunan lanjutan tidak dapat dilaksanakan pada semua terminal yang belum selesai dibangun.
3. Operasional kendaraan barang masuk ke Terminal Barang Untuk Umum tergantung pada kesepakatan antara 2 negara terkait Standar Operasional Prosedur ekspor-impor komoditi.

Adapun beberapa **kendala yang dihadapi dalam Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda** antara lain:

1. Koordinasi perizinan dengan Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) terkait titik lokasi pembangunan fasilitas pendukung yang berada di atas bahu jalan;
2. Perubahan rute angkutan umum di wilayah KSPN menyebabkan perubahan titik lokasi fasilitas pendukung;
3. Keterbatasan alokasi anggaran untuk pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda

- **Realisasi Kinerja**

Sehingga:

$$\text{Realisasi Rasio Konektivitas} = \frac{(55+79)-46}{93} = 0,946$$

- **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program Rasio konektivitas Transportasi Darat Tahun 2022 terhadap target Revisi II PK Tahun 2022 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,946}{0,925} \times 100\% = 102,27\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh Ditjen Hubdat Tahun 2022 untuk mendukung capaian indikator kinerja program Rasio konektivitas transportasi darat adalah sebagai berikut:

Tabel III. 10 Realisasi Anggaran

Sasaran Program/Indikator Kinerja Program	PAGU AWAL Rp. (000,-)	PAGU TW I Rp. (000,-)	REALISASI TW I		PAGU TW II Rp. (000,-)	REALISASI TW II		PAGU TW III Rp. (000,-)	REALISASI TW III		PAGU TW IV	REALISASI TW IV	
			KEUANGAN (RP)	PAGU (%)		KEUANGAN (RP)	PAGU (%)		KEUANGAN (RP)	PAGU (%)		KEUANGAN (RP)	PAGU (%)
GA Program Infrastruktur Konektivitas													
SP 01. Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional													
IKP 01. Rasio konektivitas transportasi darat	1.625.517.470	1.625.517.470	115.520.534.864	7,11%	1.703.309.456	645.230.367.345	37,88%	1.703.309.456	645.230.367.345	37,88%	1.982.797.773.658	1.955.116.205.900	98,60%
JALAN													
Subsidi Angkutan Antarmoda untuk mendukung KSPN	30.000.000	30.000.000	2.866.158.385	9,55%	26.565.592	11.495.063.247	43,27%	26.597.191	17.723.526.294	66,64%%	28.639.257.979	28.559.199.753	99,72%
Subsidi Angkutan Jalan Perintis	130.162.378	128.616.261	24.787.965.661	19,27%	125.159.942	48.791.664.101	38,98%	125.159.942	77.298.002.570	61,76%	125.159.942.000	116.412.802.289	93,01%
Trayek AKAP yang dilayani	0	0	0		0	0		0	0		0	0	
Subsidi Perkotaan Buy The Service	563.979.212	563.979.212	1.977.505.500	0,35%	651.861.042	217.951.913.024	33,44%	651.861.042	217.951.913.024	33,44%	648.979.020.000	643.251.064.926	99,12%
Terminal Tipe A : (Operasional Terminal) Pusat + Balai	211.195.641	211.195.641	52.980.000	0,03%	211.195.641	100.120.360.589	47,41%	208.265.310	144.606.073.975	69,43%	211.200.120.000	205.249.129.470	97,18%
Terminal Barang	2.288.357	2.288.357	130.836.986	5,72%	2.288.357	716.862.038	31,33%	2.189.099	1.350.666.956	61,70%	64.794.099.000	63.657.019.410	98,25%
Faspim (Pusat + Balai)	24.593.907	24.593.907	187.267.740	0,76%	24.593.907	19.273.081.240	78,37%	24.593.907	19.273.081.240	78,37%	24.593.907.000	24.593.907.000	100,00%

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang

Adapun upaya yang akan dilakukan oleh Direktorat Angkutan Jalan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

1. Mulai tahun anggaran 2022, anggaran penyelenggaraan angkutan antarmoda KSPN menjadi kewenangan BPTD di wilayah KSPN terkait, hal ini untuk peningkatan pelayanan angkutan antarmoda di wilayah KSPN;
2. Pemanfaatan teknologi digital dalam penyebaran informasi pelayanan angkutan KSPN;
3. Melakukan pemantauan dan evaluasi per triwulan terhadap trayek dan pelaksanaan angkutan antarmoda KSPN;
4. Menambah jumlah layanan angkutan KSPN di daerah yang memiliki potensi wisata yang besar untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut;
5. Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap operasional dan pelayanan angkutan KSPN agar pelayanan yang diberikan sesuai dengan standar pelayanan minimal (SPM);
6. Mengoptimalkan digitalisasi trayek angkutan KSPN sehingga semua trayek dapat terpantau;
7. Penguatan koordinasi terhadap pihak terkait, agar pelaksanaan angkutan antarmoda berjalan dengan baik dan tujuan penyelenggaraan angkutan antarmoda dapat tercapai;
8. Menyediakan atau memberikan subsidi untuk angkutan umum perintis bagi masyarakat di daerah-daerah yang saat ini belum terjangkau untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut;
9. Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap trayek angkutan perintis, trayek angkutan AKAP dan trayek angkutan ALBN;
10. Membuat digitalisasi trayek angkutan AKAP dan ALBN untuk memudahkan pemantauan trayek yang sudah terlayani atau belum.

Selain dari Direktorat Angkutan Jalan adapun upaya yang dilakukan oleh Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

1. Mengevaluasi *load factor* dan tarif pada lintas perintis serta mendorong lintas Kamaru – Wanci dan Kendari – Langara untuk menjadi pelayanan komersil sehingga dapat meningkatkan capaian lintas komersil pada KSPN Wakatobi dan PKN Kendari;
2. Membuka lintas Jangkar – Nusa Tenggara Timur (NTT) untuk menambah capaian lintas pada Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Gerbangkertosusilo (Surabaya dan sekitarnya) PKN Kupang;
3. Membuka lintas perintis Kamaru – Kaledupa, Kaledupa – Tomia dan Tomia – Binongko untuk menambah capaian lintas pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Wakatobi;

4. Membuka lintas perintis Sri Menanti – Karang Baru untuk menambah capaian lintas pada Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Kelayang, KSN Palembang dsk;
5. Membuka lintas perintis lintas Baktiraja - Muara Kapal Motor Penyeberangan (KMP) Asa Asa untuk menambah capaian lintas pada KSPN Danau Toba;
6. Membuka lintas perintis lintas Tongging - Silalahi (KMP. Jurung Jurung) untuk menambah capaian lintas sekaligus menambah capaian kawasan pada PKN Mebidangro;
7. Membuka lintas perintis Teluk Gurita – Ilwaki untuk menambah capaian lintas pada kawasan Daerah Terpencil Kepulauan Perbatasan (DTPK) Maluku Barat Daya;
8. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan KM 6 tahun 2010 tentang cetak biru pengembangan transportasi penyeberangan tahun 2010 - 2030 dan sesuai dengan target renstra;
9. Melakukan pembangunan sarana kapal penyeberangan berdasarkan KM. 6 Tahun 2010 Tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010-2030..

Selain dari Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan, adapun upaya yang akan dilakukan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

1. Menetapkan lokasi Terminal Penumpang Tipe A dan Terminal Barang Untuk Umum baru berdasarkan hasil pengkajian lebih lanjut;
2. Mewujudkan pembangunan dan peningkatan Terminal Penumpang Tipe A yang terpadu dengan moda transportasi lainnya;
3. Meningkatkan kegiatan monitoring operasional Terminal Penumpang Tipe A untuk memperluas cakupan pengawasan pada kegiatan pengoperasian Terminal Penumpang Tipe A;
4. Mengusulkan revitalisasi dan rehabilitasi Terminal Penumpang Tipe A berdasarkan skala prioritas;
5. Menyusun kajian teknis revitalisasi dan rehabilitasi Terminal Penumpang Tipe A yang belum memiliki kajian teknis pengembangan terminal;
6. Menyusun kajian teknis penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda berdasarkan skala prioritas;
7. Melakukan koordinasi secara intensif dengan stakeholder lain terkait pembangunan fasilitas pendukung yang menjadi prioritas;
8. Meningkatkan kegiatan monitoring pembangunan fasilitas pendukung untuk memperluas cakupan pengawasan pada kegiatan pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda yang dilakukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat;

9. Memprioritaskan lokasi pembangunan fasilitas pendukung yang menjadi target capaian sesuai dengan Renstra

a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2021 dan 2020

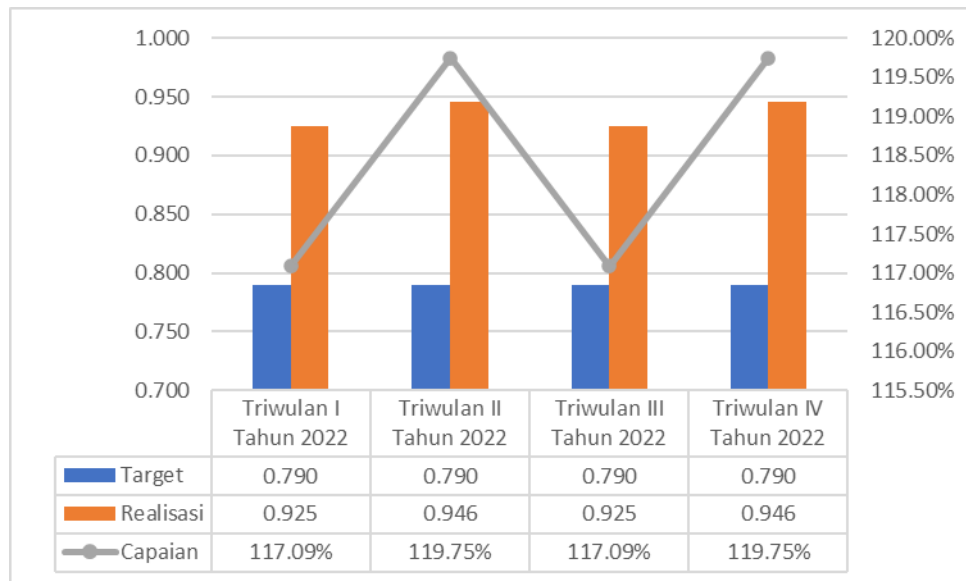
Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat tahun 2022 sebesar 0,946 jika dibandingkan dengan target kinerja pada Perjanjian Kinerja tahun 2022 sebesar 0,925, maka capaian kinerja mencapai 102,27%. Sedangkan pada tahun sebelumnya yaitu tahun 2021 realisasi kinerja sebesar 0,925 dengan target pada Perjanjian Kinerja tahun 2021 sebesar 0,71 maka capaian mencapai 130,00%. Pada tahun 2020 realisasi kinerja sebesar 0,892 dengan target pada perjanjian kinerja tahun 2020 sebesar 0,64 maka capaian kinerja mencapai 139,38%. Jadi capaian kinerja tahun 2022 mengalami kenaikan sebesar 21,50% dibandingkan dengan capaian kinerja pada tahun 2021 sedangkan capaian kinerja tahun 2022 mengalami kenaikan sebesar 28,50% dibandingkan dengan capaian kinerja pada tahun 2020, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III. 11 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2021 dan 2020

SP.01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional						
No	Tahun	IKP	Target	Realisasi	Capaian (%)	Naik/Turun
1	2020	IKP.01	0,64	0,892	139,38%	-
2	2021	IKP.01	0,71	0,925	130%	Naik
3	2022	IKP.01	0,925	0,946	102,27%	Naik

a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Darat tahun 2022 sebesar 0,946 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2022 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 0,79 maka capaian kinerja mencapai 119,75%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III. 2** Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2022 dalam Renstra Ditjen Hubdat Tahun 2020-2024.



Gambar III. 2 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

a.7. *Benchmark Nasional*

Indeks Rasio Konektivitas Transportasi Darat merupakan perbandingan layanan dan fasilitas transportasi darat pada Kawasan Prioritas Nasional terhadap jumlah total Kawasan Prioritas Nasional yang telah ditetapkan. Hal ini berkaitan dengan Indeks Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional, Ditjen Bina Marga. Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional menunjukkan hasil kerja Ditjen Bina Marga dalam menyediakan aksesibilitas terhadap seluruh pusat kegiatan berskala nasional (PKN, PKW, dan PKSN), simpul transportasi nasional (pelabuhan, bandara, terminal), dan kawasan prioritas nasional (KSPN, KEK, KI prioritas, dan 3TP/DTPK) yang harus diakses oleh jaringan jalan nasional sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Ukuran yang digunakan adalah PKN, PKW, PKSN, simpul transportasi nasional (pelabuhan utama; pelabuhan pengumpul; bandara pengumpul primer, sekunder, dan tersier yang berada di ibu kota provinsi, pelabuhan penyeberangan kelas I; pelabuhan angkutan sungai danau dan penyeberangan skala pengumpul; dan terminal tipe A, dan kawasan strategis nasional (KSPN, KEK, KI prioritas, 3TP/DTPK) yang telah diakses jalan nasional. *Benchmark* Indeks Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2022 dengan membandingkan Pencapaian Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional didukung oleh kegiatan pembangunan baru pada jalan dan jembatan nasional (termasuk jalan tol) yang di jelaskan pada tabel berikut:

Tabel III. 12 *Benchmark* Indeks Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2022 dengan membandingkan capaian Indeks Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 2022

Uraian	Satuan	Target	Realisasi	Capaian Kinerja
Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2022, Ditjen Hubdat	rasio	0,925	0,946	102,27%
Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional Tahun 2022, Ditjen Bina Marga	%	84,6	83,44	98,63%

Penguatan konektivitas nasional merupakan salah satu strategi yang ditempuh dalam rangka percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi nasional Konektivitas transportasi antar daerah dan antar wilayah, dengan berbagai sarana transportasi darat serta terjaminnya sarana-sarana terkait. Hal ini sejalan dengan capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat yang pada tahun 2022 yang mencapai 102,27% dan Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional Tahun 2022, Ditjen Bina Marga yang mencapai 98,63% merupakan salah satu variabel yang dapat dinyatakan tingkat aksesibilitas itu tinggi yang dapat dilihat dari banyaknya sistem jaringan yang tersedia pada daerah tersebut.

III.2.1.2. IKP 05. Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 01: Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III. 13 Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2022

SP 01	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional				
IKP 05	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan				Satuan: Rasio
Target/Realisasi/Capaian	Q1	Q2	Q3	Q4	Tahun 2022
Target	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500
Realisasi	0,500	0,500	0,500	0,626	0,636
Capaian	100,00%	100,00%	100,00%	127,20%	127,20%

Sumber: Data diolah dari Direktorat Angkutan Jalan, Ditjen Hubdat Tahun 2022

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Rasio konektivitas transportasi perkotaan merupakan perbandingan layanan transportasi pada kawasan perkotaan prioritas nasional terhadap jumlah total kawasan perkotaan prioritas nasional yang telah ditetapkan. Layanan transportasi perkotaan dapat berupa subsidi layanan angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service* (BTS).

Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan digunakan rumus sebagai berikut:

$$= \frac{\text{Jumlah Kawasan Perkotaan Prioritas yang telah dilayani subsidi angkutan perkotaan berbasis jalan skema Buy The Service}}{\text{Jumlah Kawasan Perkotaan Prioritas Nasional}}$$

Keterangan:

1. Jumlah kawasan perkotaan prioritas yang telah dilayani subsidi angkutan perkotaan berbasis jalan skema *Buy The Service* pada LKIP tahun 2022 adalah periode tahun berjalan yakni Tahun 2022.
2. Kawasan perkotaan prioritas nasional adalah jumlah total kawasan perkotaan prioritas nasional yang direncanakan untuk program pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan sebagaimana dalam Rencana Strategis Ditjen Hubdat 2020-2024 sebanyak 22 (dua puluh dua) kawasan perkotaan. Berdasarkan kewenangan 22 (dua puluh dua) kawasan tersebut, dapat dirinci sebagai berikut:
 - a. 1 (satu) kawasan yakni kawasan Jabodetabek merupakan kewenangan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ), dan
 - b. 21 (dua puluh satu) kawasan lainnya merupakan kewenangan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, sebagai berikut:

1. Mebidangro (Metropolitan Medan);	12. Kota Baru Sofifi;
2. Bandung Raya (Metropolitan Bandung);	13. Kota Baru Sorong;
3. Kedungsepur (Metropolitan Semarang);	14. KSPN Borobudur (Yogyakarta dsk);
4. Gerbangkertasusila (Metropolitan Surabaya);	15. KSPN Mandalika (Lombok/Mataram dsk);
5. Maminassata (Metropolitan Makassar);	16. Kota Batam;
6. Metropolitan Palembang;	17. Kota Balikpapan;
7. Metropolitan Denpasar;	18. Kota Pekanbaru;
8. Metropolitan Banjarmasin;	19. Kota Salatiga;
9. Kota Manado;	20. Kota Singkawang; dan
10. Kota Baru Maja;	21. Kota Surakarta.
11. Kota Baru Tanjung Selor;	

Berdasarkan Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Darat pada tahun 2022 target pelaksanaan program Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan berbasis Jalan Skema *Buy The Service* dilakukan di 13 (tiga belas) kawasan perkotaan sebagai berikut:

1. Kawasan Jabodetabek, target 1 (satu) lokasi dan terealisasi di tahun 2021 merupakan kewenangan BPTJ;

2. 12 (dua belas) Kawasan Perkotaan yang menjadi wewenangan Ditjen Hubdat:
- a) Kawasan Mebidangro (Metropolitan Medan), terealisasi di Kota Medan dan merupakan program lanjutan Tahun 2020;
 - b) Kawasan Metropolitan Palembang, terealisasi di Kota Palembang dan merupakan program lanjutan Tahun 2020;
 - c) Kota Surakarta, terealisasi di Kota Surakarta dan merupakan program lanjutan Tahun 2020;
 - d) Kawasan KSPN Borobudur, terealisasi di Kota Yogyakarta dan merupakan program lanjutan Tahun 2020;
 - e) Kawasan Metropolitan Denpasar, terealisasi di Kota Denpasar dan merupakan program lanjutan Tahun 2020;
 - f) Kawasan Mamminasata, terealisasi di Kota Makassar dan merupakan program lanjutan Tahun 2021;
 - g) Kawasan Bandung Raya (Metropolitan Bandung), terealisasi di Kota Bandung dan merupakan program lanjutan Tahun 2021;
 - h) Kawasan Metropolitan Banjarmasin, terealisasi di Kota Banjarmasin dan merupakan program lanjutan Tahun 2021;
 - i) Kawasan Gerbangkertasusila (Metropolitan Surabaya), terealisasi di Kota Surabaya dan merupakan program lanjutan Tahun 2021.
 - j) Kawasan Perkotaan Semarang,
 - k) Kawasan Perkotaan Pekanbaru,
 - l) Kawasan Perkotaan Batam.

Pada Tahun 2022, program Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan berbasis Jalan Skema *Buy The Service* juga dilaksanakan di Kota Banyumas, sehingga Pada Tahun 2022 layanan Program Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan berbasis Jalan Skema *Buy The Service* telah dilaksanakan pada 10 (sepuluh) kawasan perkotaan.

Sedangkan pada Tahun 2022, walaupun target pelaksanaan program Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan berbasis Jalan Skema *Buy The Service* Tahun 2022 yang menjadi wewenang Ditjen Perhubungan Darat adalah 12 (dua belas) kawasan perkotaan, namun mempertimbangkan besarnya kebutuhan anggaran subsidi dan kemampuan fiskal negara, maka pelaksanaan dioptimalkan pada 10 (sepuluh) kawasan perkotaan eksisting sebagaimana pada tabel di bawah ini:

Tabel III. 14 Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema *Buy The Service* (BTS)

No	Kota Subsidi Angkutan Perkotaan Berbasis Jalan Skema <i>Buy The Service</i> Tahun 2021	Kawasan perkotaan prioritas	Target	Realisasi	Keterangan
1	Jabodetabek	Jabodetabek	√	√	Kewenangan BPTJ
2	Medan	Mebidangro (Metropolitan Medan)	√	√	Kewenangan Ditjen Hubdat
3	Palembang	Metropolitan Palembang	√	√	
4	Surakarta	Kota Surakarta	√	√	
5	Yogyakarta	KSPN Borobudur (Yogyakarta dsk)	√	√	
6	Denpasar	Metropolitan Denpasar	√	√	
7	Banjarmasin	Metropolitan Banjarmasin	√	√	
8	Bandung	Bandung Raya (Metropolitan Bandung)	√	√	
9	Makassar	Maminassata (Metropolitan Makassar)	√	√	
10	Surabaya	Gerbangkertasusila (Metropolitan Surabaya)	√	√	
11	Banyumas	Perkotaan Banyumas	-	√	
12	Semarang	Kedungsepur (Metropolitan Semarang)	√	-	Telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Semarang
13	Pekanbaru	Perkotaan Pekanbaru	√	-	Telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Pekanbaru
14	Batam	Perkotaan Batam	√	-	Telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Batam

Keterangan:

1. Target adalah sasaran pelaksanaan program pengembangan angkutan umum massal perkotaan skema *Buy The Service* tahun 2022
2. Realisasi adalah pelaksanaan program sasaran pada Tahun 2022.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2022

Realisasi kinerja rasio konektivitas transportasi perkotaan tahun 2022 sebesar 0,500 jika dibandingkan dengan target Revisi PK tahun 2022 sebesar 0,500 maka capaian kinerja mencapai 100%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III.3**. Grafik Capaian IKP Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan.



Gambar III. 3 Grafik Capaian IKP Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Dalam rangka mencapai keberhasilan Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengacu pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (**Lampiran 29**), Pasal 158 yang menyebutkan bahwa Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis Jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di kawasan perkotaan. Hal ini sejalan dengan Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024 (**Lampiran 19**), dimana salah satu tema dan agenda pembangunan nasional Adalah Memperkuat Infrastruktur Untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar, dengan salah satu Program Kegiatan Prioritas adalah Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan.

Salah satu permasalahan di kawasan perkotaan adalah tidak tertatanya transportasi umum yang baik sehingga kendaraan pribadi mendominasi jalanan di kawasan perkotaan dan menyebabkan kemacetan. Hal ini berdampak besar pada pemborosan BBM, kehilangan waktu, kerugian ekonomi dan polusi udara. Permasalahan ini perlu dicari solusi yang tepat sehingga mobilitas di kawasan perkotaan bisa dioptimalkan. Namun penyediaan pelayanan prima seringkali berbenturan dengan kemampuan operator untuk menjalankan bisnis angkutan secara menguntungkan. Sebagaimana diketahui kinerja industri bus angkutan perkotaan semakin menurun dan bila terus dibiarkan dapat berujung pada kematian industri bus angkutan perkotaan. Intervensi Pemerintah diperlukan untuk menghindari terjadinya hal ini.

Program Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis Jalan Skema *Buy The Service* merupakan skema subsidi yang dilakukan untuk mengambil alih risiko mahal biaya layanan angkutan umum dengan standar yang baik.

Program ini dilakukan dengan tujuan menyediakan layanan angkutan umum massal perkotaan yang aman, nyaman, tepat waktu dan ekonomis bagi seluruh lapisan masyarakat. Walaupun tanggung jawab untuk menangani transportasi perkotaan di kota-kota di Indonesia telah didesentralisasi, namun kota menghadapi tantangan dalam pengembangan kapasitas, arah kebijakan dan akses ke sumber daya keuangan untuk mengembangkan sistem transportasi perkotaan yang berkelanjutan, sehingga memerlukan dukungan dari Pemerintah Pusat.

Dukungan Pemerintah Pusat diwujudkan melalui penetapan sasaran Program Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan berbasis jalan dengan skema *Buy The Service* pada RPJMN dan Renstra Ditjen Perhubungan Darat periode 2020-2024.

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Selanjutnya di akhir periode waktu pelaksanaan akan dilakukan evaluasi pelaksanaan program untuk menentukan langkah kebijakan selanjutnya. Pada tahun 2022, target Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan sebesar 0,500 atau sama dengan nilai capaian tahun sebelumnya. Hal ini dilatarbelakangi pertimbangan besarnya kebutuhan anggaran dan kemampuan fiskal negara, maka diambil langkah kebijakan optimalisasi pelaksanaan Program *Buy The Service* di 10 (sepuluh) kota eksisting yang menjadi kewenangan Ditjen Perhubungan Darat tanpa penambahan kota baru pada tahun 2022.

Berdasarkan Kebijakan Pimpinan, pada Tahun 2022 target pelaksanaan program pengembangan angkutan umum massal perkotaan skema *buy the service* dioptimalkan pada 10 (sepuluh) lokasi eksisting dengan rincian sebagai berikut:

Tabel III. 15 Lokasi Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema BTS
Tahun 2022

No.	Kota	Jenis Layanan	Koridor	Panjang Koridor (Km) PP	Total Penumpang	Okupansi (%)
1	DKI Jakarta (Jabodetabek)	dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah DKI Jakarta dan merupakan kewenangan dari BPTJ				
2	Surakarta	Utama	Bandara Adi Sumarmo – Terminal Palur	46.90	5.494.430	106,57
			Terminal Palur – Sub Terminal Kerten	29.10		
			Terminal Kartusuro – Tugu Cembengan	34.60		
			Terminal Kartosuro – Terminal Palur Via Terminal Tirtonadi	42.00		
			Terminal Kartosuro – Simpang Sidan	52.60		
			Terminal Tirtonadi – Solo Baru	21.21		
		Feeder	RSUD Ngipang – Pasar Klewer	18.90	1.518.702	67.01
			Cemani (Lotte Grosir) – Taman Jayawijaya	19.40		
			Sub Terminal Semanggi – Mojosongo	21.90		
			Pasar Klewer – Terminal Palur	16.70		
			Pasar Klewer – Terminal Tirtonadi	23.10		
			Pasar Klewer - Gentan	23.90		
3	Yogyakarta	Utama	Rute Kecamatan Godean Pasar Godean – Terminal Ngabean – Pasar Godean	22.90	1.085.077	41.76
			Rute Kecamatan Ngempak Pasar PAKEM – Terminal Condongcatur PP	32.10		
			Rute Kecamatan Ngaglik UII – Bandara Adisutjipto PP	37.40		
4	Bali	Utama	Terminal Pesiapan – Sentral Parkir Kuta PP	58.40	2.395.254	55.17
			Bandara Ngurah Rai – GOR Ngurah Rai/Denpasar PP	33,30		
			Pantai Matahari Terbit – Terminal Ubung PP	30.30		
			Sentral Parkir Monkey Forest – Terminal Ubung PP	61.70		
			Sentral Parkir Kuta – Terminal Ubung	69.00		
5	Palembang	Utama	Terminal Alang Alang – Dempo Lingkar	38.18	1.594.168	31.11
			Terminal Sako – Palembang Icon	32.28		
			Palembang Icon – Pusri	25.18		
			Alang Alang Lebar – Talang Jambe	27.76		

No.	Kota	Jenis Layanan	Koridor	Panjang Koridor (Km) PP	Total Penumpang	Okupansi (%)
6	Medan	Utama	Pinang Baris - Lapangan Merdeka	20.20	4.925.306	71,77
			Terminal Amplas – Lapangan Merdeka	19.10		
			Belawan – Lapangan Merdeka	49.05		
			Medan Tuntungan – Lapangan Merdeka	34.20		
			Tembung – Lapangan Merdeka	15.40		
7	Makassar	Utama	Terminal Mallengkeri - UNHAS	53.25	2.123.218	53,86
			Mall Panakkukang - Bandara Internasional Sultan Hasanuddin	42.65		
			Kampus 2 PNUP- Kampus 2 PIP	51.21		
			Pelabuhan Soekarno Hatta - UIN Samata	41.70		
8	Surabaya	Utama	Terminal Purabaya – Tanjung Perak via Raya Darmo	44.00	889.001	119,43
			Raya Lidah Wetan – Karang Menjangan - ITS	47.00		
			Terminal Purabaya – Kenjeran via MERR (Tol)	51.00		
			GBT - Unesa - Masprip	49.00		
			Terminal Benowo - Tunjungan	43.00		
			Terminal Purabaya -Unair Kampus C	43.00		
9	Bandung	Utama	Leuwipanjang – soreang (Gd Tutuka)	40.72	1.000.970 1.075.351	35,34 81,72
			Alun Alun Kota Bandung – Kota Baru Parahyangan (Padalarang)	42.12		
			Baleendah – BEC	35.24		
			Leuwipanjang – Dago	24.94		
			Dipatiukur – Jatinangor (via Tol)	67.50		
10	Banjarmasin	Utama	Terminal KM 17 - Terminal Simpang Empat	46.30	1.977.100	89,96
			Terminal Siring KM 0 Banjarmasin - Terminal KM 17	35.80		
			Terminal Handil Bakti - Terminal KM 6	32.80		
			Terminal KM 17 - Simpang 3 Bentok	48.80		
11	Banyumas	Utama	Pasar Pon – Terminal Ajibarang	39.00	2.056.774	86,47
			Terminal Notog (Patikraja) – Terminal Baturaden Bawah	47.60		
			Bulupitu – Kebondalem	47.80		

Sumber: Data diolah dari Direktorat Angkutan Jalan, Ditjen Hubdat Tahun 2022 (data dashboard btskemenhub.com per tanggal 09 Januari 2023)

- **Faktor Keberhasilan**

Beberapa faktor yang diidentifikasi bisa memberikan dampak positif keberhasilan Program Subsidi *Buy The Service* Tahun 2022, diantaranya sebagai berikut :

1. Adanya dukungan dari Pemerintah Daerah dan masyarakat dalam pengembangan angkutan umum massal melalui implementasi penataan angkutan massal perkotaan di masing-masing kota Penerima subsidi BTS sehingga sejalan dengan program pemerintah pusat yang bertujuan untuk menarik kembali minat masyarakat terhadap transportasi massal;
2. Adanya pembinaan kepada para pengemudi bus BTS melalui pelaksanaan kegiatan pelatihan Pengemudi BTS di beberapa kota Penerima Subsidi *Buy The Service* untuk dalam upaya pemenuhan *Standard Operating Procedure* (SOP) dan Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang sudah ditetapkan;
3. Pemanfaatan teknologi melalui pengembangan aplikasi bernama "TEMAN BUS" memberikan kemudahan akses informasi bagi masyarakat/penumpang terkait jadwal, rute dan posisi real time bus dan kemudahan dalam pelaksanaan pengawasan operasional dan pelayanan melalui pemanfaatan *Digital Checker, Fleet Management System, Cashless Payment*; memberikan kemudahan bagi regulator dan manajemen pengelola dalam melakukan pengawasan operasional dan pencatatan data dan informasi;
4. Penerapan tarif layanan bus BTS berupa Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 138/PMK.02/2022 tahun 2022 dengan sistem pembayaran non-tunai menggunakan kartu uang elektronik dan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS).

- **Faktor Kendala**

Namun selain faktor-faktor positif di atas, Program Subsidi BTS juga memiliki beberapa faktor kendala seperti :

- a) Masih adanya ego sektoral dan kurangnya dukungan dari pemerintah daerah;
- b) adanya penolakan dari organisasi pengangkutan setempat;
- c) Keterbatasan anggaran, sehingga harus mengoptimalkan anggaran yang tersedia dalam pemenuhan kebutuhan layanan *Buy The Service*;
- d) Terjadi penurunan jumlah penumpang pada masa awal penerapan tarif akibat adanya penumpang yang belum terbiasa dengan metode pembayaran non-tunai;
- e) Masih ditemukan ketidaksesuaian antara transaksi pembayaran dengan tarif yang sudah ditentukan yang menyebabkan adanya selisih dalam realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).

- **Realisasi Kinerja**

Sehingga capaian rasio konektivitas transportasi perkotaan Tahun 2022 adalah sebagai berikut:

$$\text{Realisasi Rasio Konektivitas} = \frac{11}{22} = 0,500$$

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program Rasio konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2022 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2022 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,500}{0,500} \times 100\% = 100\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh Ditjen Hubdat Tahun 2022 untuk mendukung capaian indikator kinerja program Rasio konektivitas transportasi darat adalah sebagai berikut:

1. Subsidi Perkotaan *Buy The Service*, Pagu awal Rp.500.000.000.000,- kemudian mendapatkan realokasi menjadi Rp Rp 589.241.164.000,- dengan realisasi pada triwulan IV senilai Rp 584.893.092.438,- atau mencapai 99,26%;
2. *Fleet Management System* Operasional Angkutan Perkotaan dengan Skema *Buy The Service*, senilai Rp 29.536.767.000,- dengan realisasi triwulan IV senilai Rp 28.156.884.365,- atau mencapai 95,33%;
3. Pendampingan Manajemen Proyek Pengembangan Angkutan Massal berbasis Jalan di Kawasan Perkotaan, senilai Rp 30.201.089.000,- dengan realisasi triwulan IV senilai Rp 30.201.088.123,- atau mencapai 100%.

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang

Adapun upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu:

1. Pelaksanaan konsolidasi untuk membahas rencana pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan di suatu wilayah;
2. Melakukan review terhadap regulasi terkait pelaksanaan program pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan dengan skema *Buy The Service*;
3. Perencanaan yang komprehensif dalam menentukan lokasi yang akan dipilih untuk penerapan program *Buy The Service* dengan memperhatikan RPJMN dan Renstra;
4. Komitmen antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dalam program pengembangan dan peningkatan pelayanan angkutan perkotaan;

5. Sosialisasi penyelenggaraan Program *Buy the Service* kepada Pemerintah Daerah dan masyarakat;
6. Melaksanakan monitoring dan evaluasi atas penyelenggaraan program *Buy The Service* secara reguler;
7. Pengembangan dan peningkatan sistem IT pada layanan *Buy The Service*;
8. Penyempurnaan sistem pembayaran tarif layanan bus BTS, termasuk integrasi pembayaran antarmoda;
9. Merencanakan alternatif pembiayaan dari sumber pendanaan lain untuk pengembangan program *Buy The Service*.

a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2021 dan 2020

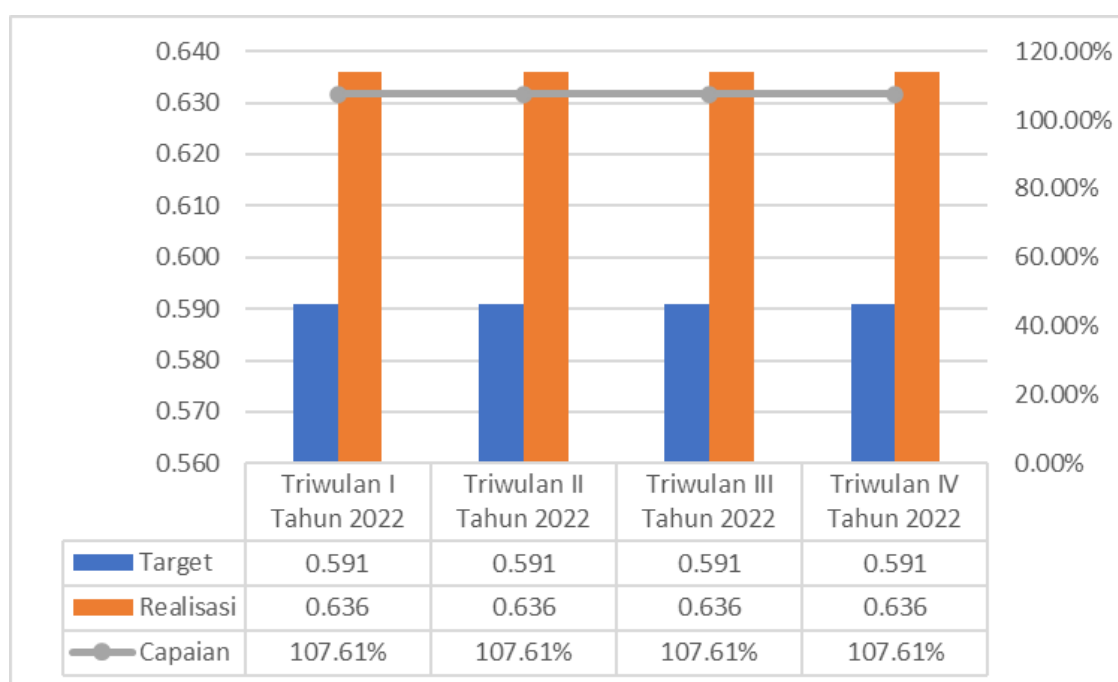
Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan tahun 2022 sebesar 0,636 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2022 dalam Revisi II Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2022 sebesar 0,500 maka capaian kinerja mencapai 127,200%, sedangkan pada tahun sebelumnya tahun 2021 realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan sebesar 0,500 dengan target 0,455 maka capaian kinerja mencapai 109,890%. Jadi realisasi pada tahun 2022 mengalami kenaikan dibandingkan tahun 2021 yaitu dari 0,500 menjadi 0,636 untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III. 16 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2021 dan 2020

SP.01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional						
No	Tahun	IKP	Target	Realisasi	Capaian (%)	Naik/Turun
1	2020	IKP.05	0,273	0,286	104,762	-
2	2021	IKP.05	0,455	0,500	109,890	Naik
3	2022	IKP.05	0,500	0,636	127,200	Naik

a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan tahun 2022 sebesar 0,636 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2022 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 0,591 maka capaian kinerja mencapai 107,61% untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar III. 4 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

a.7. *Benchmark Internasional*

Benchmark internasional untuk rasio konektivitas perkotaan dapat menggunakan data dari negara Kolombia. Rasio cakupan wilayah layanan *TransMilenio* mencapai 27% pada tahun 2013. Nilai tersebut mengacu kepada asumsi wilayah cakupan pada radius 500 meter di sekitar koridor bus.

III.2.2. Sasaran Program 02: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan

Pencapaian Sasaran Program 02 diukur melalui 3 (tiga) Indikator Kinerja Program (IKP) yaitu:

1. IKP 01. Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat;
2. IKP 06. *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP;
3. IKP 07. *On Time Performance* (OTP) Perkotaan.

Tabel III. 17 Sasaran Program 2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	Q1	Q2	Q3	Q4
SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan							
IKP 01	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	85,000				
		Target		85,000	85,000	83,000	83,000
		Realisasi		91,800	94,080	94,080	94,057
		Capaian		108,00%	110,68%	113,35%	113,53%
IKP 06	On Time Performance (OTP) Transportasi SDP	Nilai	83,200				
		Target		83,200	83,200	83,200	83,310
		Realisasi		83,270	83,270	83,280	83,580
		Capaian		100,08%	100,08%	100,10%	100,32%
IKP 07	On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan	%	28,000				
		Target		28,000	28,000	40,000	40,000
		Realisasi		40,800	44,850	42,67	40,867
		Capaian		145,7%	160,18%	106,68%	102,17%

III.2.2.1. IKP 01. Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III. 18 Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2022

SP 02	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan				
IKP 01	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat				Satuan: Rasio
Target/Realisasi/Capaian		Q1	Q2	Q3	Q4
Target		85,000	85,000	83,000	83,000
Realisasi		91,800	94,080	94,080	94,057
Capaian		108,00%	110,68%	113,35%	113,32%

Sumber: Bagian Kepegawaian, Sesditjen Perhubungan Darat

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat merupakan nilai capaian kualitas pelayanan publik yang dirasakan oleh publik dimana nilai capaian/Indeks Kepuasan dimaksud diperoleh melalui pelaksanaan Survei yang disebut Survei Kepuasan Masyarakat sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri PAN dan RB Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Publik. Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat adalah metode untuk mengukur tingkat kepuasan masyarakat sebagai pengguna layanan dan meningkatkan kualitas penyelenggaraan pelayanan publik transportasi darat yang terdiri atas penyelenggaraan angkutan jalan dan angkutan penyeberangan.

Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat menggunakan Proses perumusan Kuesioner Indeks Kepuasan Masyarakat meliputi:

1. Aspek Penilaian

Penilaian publik atas penyelenggaraan transportasi darat melalui aplikasi *Transparent, Informative, Great, Action and Actual* (3A) Indeks Persepsi Korupsi (IPK) - Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) atau Survei Kepuasan Masyarakat (SKM) yang dapat diakses melalui www.skm.dephub.go.id. Unsur penilaian SKM meliputi:

- a) Persyaratan, Persyaratan adalah syarat yang harus dipenuhi dalam pengurusan suatu jenis pelayanan, baik persyaratan teknis maupun administratif;
- b) Sistem, Mekanisme dan Prosedur:
Prosedur adalah tata cara pelayanan yang dibakukan bagi pemberi dan penerima pelayanan termasuk pengaduan;
- c) Waktu penyelesaian adalah jangka waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan seluruh proses pelayanan dari setiap jenis pelayanan;
- d) Biaya/Tarif adalah ongkos yang dikenakan kepada penerima layanan dalam mengurus dan/atau memperoleh pelayanan dari penyelenggara yang besarnya ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara penyelenggara dan masyarakat;
- e) Produk spesifikasi jenis pelayanan adalah hasil pelayanan yang diberikan dan diterima sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan;
- f) Kompetensi Pelaksana adalah kemampuan yang harus dimiliki oleh pelaksana meliputi pengetahuan, keahlian, keterampilan, dan pengalaman;
- g) Perilaku Pelaksana adalah sikap petugas dalam memberikan pelayanan;
- h) Penanganan Pengaduan, saran dan masukan adalah tata cara pelaksanaan penanganan pengaduan dan tindak lanjut;
- i) Sarana dan Prasarana, Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan. Prasarana adalah segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses (usaha, pembangunan, proyek) sarana digunakan untuk benda yang bergerak (komputer, mesin) dan prasarana untuk benda yang tidak bergerak (gedung).

2. Pembobotan Nilai

Untuk memperoleh nilai Survei Kepuasan Masyarakat unit pelayanan digunakan pendekatan sebagai berikut:

Nilai rata-rata tertimbang dengan rumus sebagai berikut:

$$SKM = \frac{\text{Total dari Nilai Persepsi Per Unsur}}{\text{Total Unsur yang Terisi}} \times \text{Nilai Penimbang}$$

Keterangan:

Nilai rata-rata meliputi unsur :

- Persyaratan
- Sistem, Mekanisme dan Prosedur
- Waktu penyelesaian
- Biaya/Tarif
- Produk spesifikasi jenis pelayanan
- Kompetensi Pelaksana
- Perilaku Pelaksana
- Penanganan Pengaduan, saran dan masukan
- Sarana dan Prasarana, Sarana

Untuk memudahkan interpretasi terhadap penilaian SKM yaitu antara 25 - 100, maka hasil penilaian tersebut di atas dikonversikan dengan nilai dasar 25, dengan rumus sebagai berikut:

$$SKM \text{ Unit Pelayanan} \times 25$$

Mengingat unit pelayanan mempunyai karakteristik yang berbeda-beda, maka setiap unit pelayanan dimungkinkan untuk:

1. Menambah unsur yang dianggap relevan;
2. memberikan bobot yang berbeda terhadap 9 (sembilan) unsur yang dominan dalam unit pelayanan, dengan catatan jumlah bobot seluruh unsur tetap 1.

Tabel III. 19 Nilai Resepsi, Nilai Interval Konversi, Mutu Pelayanan, dan Kinerja Unit Pelayanan

Nilai Persepsi	Nilai Interval (NI)	Nilai Interval Konversi (NIK)	Mutu Pelayanan (x)	Kinerja Unit Pelayanan (y)
1	1,00 - 2,5996	25,00 - 64,99	D	Tidak Baik
2	2,60 - 3,064	65,00 - 76,60	C	Kurang Baik
3	3,0644 - 3,532	76,61 - 88,30	B	Baik
4	3,5324 - 4,00	88,31 - 100,00	A	Sangat Baik

Keterangan Tabel : Nilai Persepsi, Nilai Interval Konversi, Mutu Pelayanan, dan Kinerja Unit Pelayanan

3. Parameter

Pada tahun 2022 Perhitungan Indeks Kepuasan Masyarakat menggunakan aplikasi 3A IPK-IKM dengan rumus hitung dan unsurnya sesuai dengan Peraturan Menteri PAN dan RB Nomor 14 Tahun 2017. Aplikasi 3A ditujukan untuk melakukan survei cepat penilaian Indeks Persepsi Korupsi (IPK) dan Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) dengan menggunakan asumsi penentuan target yang merujuk pada target sebagai berikut:

- a) Pada tahun 2021 menggunakan asumsi dari pemenuhan Dokumen Standar Pelayanan;
- b) Pada tahun 2022 menggunakan asumsi telah dilaksanakan reviu dokumen Standar Pelayanan dan Penerapan Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE);
- c) Pada tahun 2023 menggunakan asumsi pelaksanaan implementasi *Road Map* Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) untuk pelayanan; dan
- d) Pada tahun 2024 menggunakan asumsi dari optimalisasi pelayanan pada penerapan Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE).

Pelaksanaan Indeks Kepuasan Masyarakat dilaksanakan oleh Unit Penyelenggara Layanan dan dilakukan oleh Para Pengguna Layanan.

4. Penetapan Jumlah Responden

Teknik penarikan sampel dapat disesuaikan dengan jenis layanan, tujuan survei dan data yang ingin diperoleh. responden dipilih secara acak yang ditentukan sesuai dengan cakupan wilayah masing-masing unit pelayanan. sedangkan untuk besaran sampel dan populasi dapat menggunakan tabel sampel dari **Krejcie and Morgan** atau dihitung dengan menggunakan rumus:

$$S = \frac{\{\lambda^2 . N . P . Q\}}{\{d^2(N - 1) + \lambda^2 . P . Q\}}$$

dimana :

S = jumlah sampel

λ^2 = lambda (faktor pengali) dengan dk = 1,
taraf kesalahan bisa 1 %, 5 %, 10 %

N = populasi

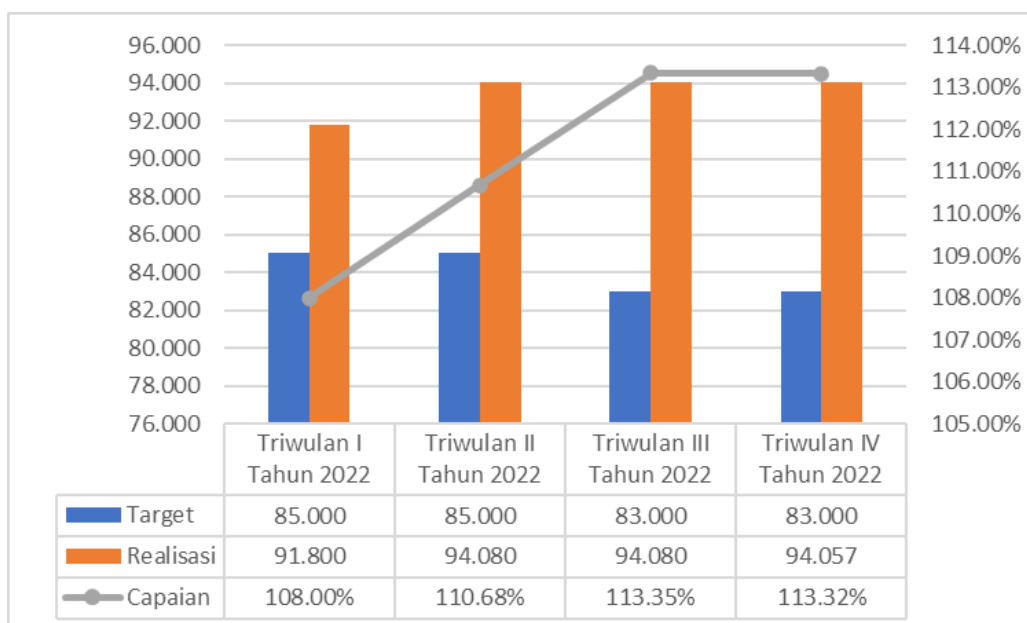
P (populasi menyebar normal) = Q = 0,5

d = 0,0

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2022

Pada Tahun 2022 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat ditargetkan mencapai nilai 83 berdasarkan target Renstra Ditjen Perhubungan Darat, dalam upaya mencapai target pelayanan transportasi darat di peroleh realisasi kinerja pelayanan pada penyelenggaraan angkutan jalan dan angkutan penyeberangan berdasarkan aspek-aspek pelayanan yang tertuang pada dokumen standar pelayanan dan penerapan SPBE, serta di nilai melalui pelaksanaan Survei Kepuasan masyarakat atas standar pelayanan yang telah di tetapkan sehingga di peroleh Indeks Kepuasan Masyarakat.

Penghitungan Indeks Kepuasan Masyarakat melalui pelaksanaan survei kepuasan masyarakat di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat yang telah terakomodir pada aplikasi 3A IPK-IKM dan dapat di akses melalui alamat www.skm.dephub.go.id. Realisasi Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat tahun 2022 sebesar 94.057 jika dibandingkan dengan target Revisi II PK tahun 2022 sebesar 83 maka capaian kinerja mencapai 113,32%. Pencapaian ini digambarkan pada Diagram Capaian IKP 01 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat pada tahun 2022 dibawah ini:



Gambar III. 5 Diagram Capaian IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

• Dasar Hukum

Dalam rangka pelaksanaan Reformasi Birokrasi pada area peningkatan pelayanan publik tahun 2022, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah melaksanakan survey pada unit penyelenggara pelayanan publik di lingkungan Kementerian Perhubungan khususnya Ditjen Perhubungan Darat dengan menggunakan Aplikasi. Survey tersebut dilaksanakan untuk mengukur Nilai Indeks Persepsi Korupsi (IPK) dan Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) pada pengguna jasa / *stakeholders* pada unit layanan Ditjen Perhubungan Darat yang mengacu pada kepada dasar hukum sebagai berikut:

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang bersih dan Bebas dari Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme;
2. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik;
3. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 54 Tahun 2018 tentang Strategi Nasional Pencegahan Korupsi;
4. Peraturan Menteri PANRB Nomor 14 tahun 2017 tentang Pedoman Survei Kepuasan Masyarakat terhadap penyelenggaraan pelayanan publik;
5. Peraturan Menteri PANRB Nomor 90 tahun 2021 tentang Pembangunan dan Evaluasi ZI menuju WBK/WBBM.

• Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Tahun 2022, Indikator Kinerja Program Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat memiliki target 83 yang diperoleh dari Renstra Tahun 2020-2024. Target tersebut merupakan asumsi proyeksi pimpinan pada rapat Rencana Strategis 2020-2024.

Pada tahun 2022 pelaksanaan SKM masih menggunakan aplikasi Survey Kepuasan Masyarakat melalui Aplikasi 3A IPK-IKM dan masih berfokus pada pendampingan dan supervisi atas pelaksanaan Survey Kepuasan Masyarakat dimaksud kepada petugas layanan dan target Survei itu sendiri yaitu seluruh pengguna layanan. Sehingga masih banyak kendala yang dihadapi baik dari sisi pemahaman petugas pelaksana layanan maupun dari sisi pemahaman pengguna jasa yang menyebabkan Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Transportasi Darat tahun 2022 sudah mencapai 94,057.

• Realisasi Kinerja

Perolehan capaian nilai 94,057 merupakan hasil konversi dari Indeks Kepuasan Masyarakat pada Aplikasi SKM terhadap *range* nilai yang terdapat pada Aplikasi 3A IPK-IKM, tabel range dimaksud sebagai berikut:

Realisasi Nilai 94,057 diperoleh dari :

$$\frac{\text{Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat}}{\text{Nilai Maksimum Persepsi Layanan}} \times 100$$

$$\frac{16.46}{17.50} \times 100 = 94,057$$

Realisasi **94,057** bila disesuaikan pada tabel range akan diperoleh predikat kinerja unit pelayanan pada tingkat Sangat baik.



Gambar III. 6 Realisasi IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Pada Dashboard SKM

Sumber : www.skm.dephub.go.id

Hasil realisasi Indeks Kepuasan Masyarakat melalui Aplikasi 3A IPK-IKM tidak hanya digunakan sebagai alat pengukuran capaian kinerja pelayanan namun digunakan juga sebagai alat penghitungan Indeks sebagai pemenuhan indikator penilaian Zona Integritas pada Indikator Hasil Kualitas Pelayanan Publik (Hasil Survey Persepsi Pelayanan), perhitungan pada aplikasi survey management system terdapat perubahan pada nilai maksimal sebagai nilai pembagi yang mengacu pada Peraturan Menteri PAN&RB Tahun 90 tahun 2021 yaitu pedoman penilaian pembangunan Zona Integritas menuju predikat Wilayah Bebas Korupsi (WBK) dan Wilayah Birokrasi Bersih Melayani (WBBM). sehingga nilai capaian tertinggi indeks kepuasan masyarakat pada Aplikasi 3A IPK-IKM adalah 17.50.

Berdasarkan realisasi indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat di tahun 2022 melalui Aplikasi 3A IPK-IKM diperoleh 16.46 sehingga angka ini mewakili capaian persepsi pelayanan transportasi darat tahun 2022 menggunakan unsur SKM sebagai berikut:

1. Persyaratan (pengguna jasa masih beranggapan persyaratan dalam prosedur layanan masih belum sederhana;
2. Sistem, mekanisme dan prosedur (pengguna jasa masih beranggapan sistem, mekanisme dan prosedur masih belum mudah untuk diikuti);
3. Waktu penyelesaian (pengguna jasa masih beranggapan bahwa jangka waktu; penyelesaian belum sesuai yang ditetapkan oleh unit penyelenggara layanan)
4. Biaya tarif (pengguna jasa masih beranggapan bahwa Biaya Tarif yang dibayarkan pada unit layanan tidak sesuai dengan biaya/tarif yang telah ditetapkan;
5. Produk spesifikasi jenis layanan (pengguna jasa beranggapan bahwa hasil pelayanan yang diberikan dan diterima tidak sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan);
6. Kompetensi Pelaksana (pengguna jasa masih melihat minimnya kemampuan yang dimiliki oleh petugas pelaksana);
7. Perilaku pelaksana (pengguna jasa masih mendapati perilaku pelaksana yang kurang tanggap atau tidak memuaskan);
8. Penanganan, Pengaduan, saran dan masukan (pengguna jasa masih belum mendapati layanan pengaduan);
9. sarana dan prasarana (pengguna jasa masih mendapati sarana dan prasarana pada unit penyelenggara layanan yang belum memberikan kenyamanan).

- **Faktor Keberhasilan**

Tercapainya nilai Indeks Kepuasan Masyarakat dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain :

1. Peningkatan pada kualitas pelayanan
2. Tingkat persepsi layanan yang baik
3. Standar Pelayanan yang tersedia

- **Faktor Kendala**

Detail nilai realisasi yang disajikan pada tabel di atas, terdapat beberapa faktor yang menjadi kendala, antara lain:

1. Kualitas Pelayanan

Masih didapati pengguna jasa yang belum seluruhnya mendapatkan kualitas pelayanan yang baik salah satunya yaitu belum mendapatkan informasi secara lengkap terkait prosedur layanan serta petugas pelaksana belum sepenuhnya mendapatkan pemahaman secara lengkap terkait prosedur layanan serta penerapan pelaksanaan pelayanan yang berkualitas pada pengguna jasa.

2. Tingkat persepsi Pelayanan

Dalam kenyataannya pelayanan publik oleh aparaturnya pemerintah masih banyak dijumpai kelemahan, sehingga belum dapat memenuhi kualitas yang diharapkan masyarakat, hal ini ditandai dengan masih adanya berbagai keluhan masyarakat yang disampaikan melalui media massa, sehingga menimbulkan citra yang kurang baik terhadap aparaturnya pemerintah.

Dari beberapa faktor kendala tersebut unit penyelenggara layanan telah melakukan perbaikan layanan antara lain perbaikan sarana dan prasarana, mensosialisasikan informasi terkait prosedur layanan dan produk layanan yang ada secara bertahap serta penerapan pelayanan yang berkualitas pada pengguna jasa.

Dalam mencapai kinerja pelayanan transportasi darat masih di temukan banyak permasalahan, yang selama tahun 2022 masih belum sepenuhnya teratasi, adapun permasalahan yang banyak di temukan pada unit pelayanan publik sebagai berikut:

1. Persyaratan teknis maupun administratif yang dianggap belum memudahkan para pengguna layanan;
2. Prosedur yang dianggap tidak mudah untuk diikuti oleh pengguna layanan;
3. Jangka waktu penyelesaian yang masih belum sesuai dengan yang ditetapkan oleh unit pelayanan;
4. Biaya/Tarif yang dibebankan kepada pengguna layanan belum sesuai dengan ketentuan;
5. Hasil pelayanan yang diberikan dan diterima masih belum sesuai dengan yang ditetapkan;
6. Masih minimnya kemampuan yang dimiliki oleh petugas layanan;
7. Perilaku petugas pelaksana yang masih dianggap kurang responsif;
8. Layanan pengaduan yang masih belum tersedia;
9. Sarana dan Prasarana yang belum memadai.

• Capaian Kinerja

Sehingga capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat tahun 2022 adalah sebagai berikut:

$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100 \%$$

$$\text{Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi} = 94,057$$

• Realisasi Anggaran

Adapun anggaran terkait Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Transportasi Darat tahun 2022 yaitu senilai Rp. 0,- dengan realisasi hingga akhir tahun senilai Rp. 0,- dikarenakan untuk IKP Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Transportasi Darat belum dianggarkan.

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang

Adapun upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu:

1. Menerapkan Reformasi Pelayanan Publik dengan melakukan penilaian mandiri (*Self Assesment*) sesuai dengan Pedoman Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi
2. Melakukan sosialisasi secara berkala dan masif terkait produk layanan yang dimiliki serta menyiapkan sarana dan prasarana yang dibutuhkan untuk melaksanakan Survey Kepuasan Masyarakat melalui *online*;
3. Melakukan Internalisasi dan melaksanakan pelatihan terkait pelayanan prima kepada seluruh petugas pelayanan terkait mekanisme penyebaran informasi Standar Pelayanan bidang Perhubungan Darat secara masif kepada Pengguna Jasa dan Pemangku Kepentingan;
4. Melakukan Monitoring dan Evaluasi secara berkala dan berkelanjutan terkait pelaksanaan Survei Kepuasan Masyarakat melalui Aplikasi *Online*;
5. Menetapkan kompensasi bagi pengguna jasa bila ada pelayanan yang tidak sesuai standar pelayanan;
6. Melakukan sosialisasi kepada perusahaan angkutan jalan dan penyeberangan terkait standar pelayanan minimal angkutan jalan dan penyeberangan;
7. Memberikan apresiasi kepada perusahaan angkutan jalan yang telah memberikan pelayanan angkutan terbaik kepada masyarakat melalui kegiatan pemilihan Perusahaan Otobus (PO) terbaik;
8. Memberikan apresiasi kepada perusahaan angkutan penyeberangan yang telah memberikan pelayanan angkutan terbaik kepada masyarakat.

a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2021 dan 2020

Realisasi kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat tahun 2022 sebesar 94,057 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2022 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 83 maka capaian kinerja mencapai 113,32% sedangkan pada tahun sebelumnya tahun 2021 realisasi kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat sebesar 86,25 dengan target 83 maka capaian kinerja mencapai 103%. Jadi realisasi pada tahun 2022 mengalami kenaikan pada tahun 2021 yaitu dari 86,25 menjadi 94,057, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III. 20 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2021 dan 2020

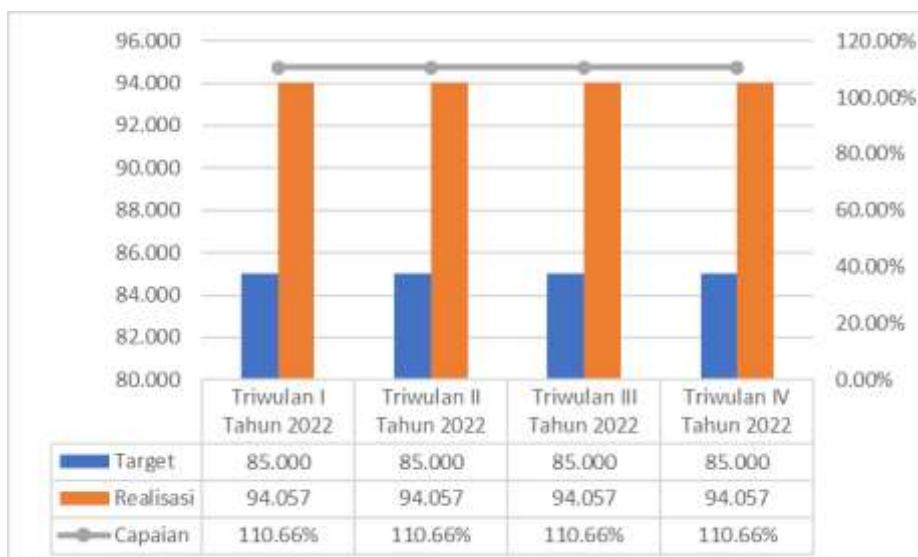
SP.02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Pehubungan						
No.	Tahun	IKP	Target	Realisasi	Capaian (%)	Naik/Turun
1	2020	IKP.01	0	0	0	0
2	2021	IKP.01	83	86,25	103%	Naik
3	2022	IKP.01	83	94,057	113,32%	Naik

Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Transportasi Darat pada tahun 2022 merupakan komitmen terhadap perbaikan layanan antara lain perbaikan sarana dan prasarana, mensosialisasikan informasi terkait prosedur layanan dan produk layanan yang ada secara bertahap serta penerapan pelayanan yang berkualitas pada pengguna jasa. Sehingga capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat tahun 2022 adalah 94.057 atau naik sebanyak 113,32%, dibanding dengan capaian pada tahun 2021 yaitu sebesar 86,25.

Pada Tahun 2021 pelaksanaan SKM baru memasuki tahapan implementasi penggunaan aplikasi Survey Kepuasan Masyarakat melalui aplikasi 3A IPK-IKM sehingga yang menyebabkan Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Transportasi Darat tahun 2021 mencapai 86.25 atau mencapai 103% dibanding dengan capaian pada tahun 2020 yaitu 0.

a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

Realisasi kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat sebesar 94,057 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2022 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 85 maka capaian kinerja mencapai 110,66%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III. 7.** Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2022 dalam Renstra Ditjen Hubdat Tahun 2020-2024.



Gambar III. 7 Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2022 dalam Renstra Ditjen Hubdat Tahun 2020-2024

a.7. *Benchmark Nasional*

Benchmark Indeks Kepuasan Masyarakat Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2022 adalah dengan membandingkan capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Balai Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2022 sebagai berikut:

Tabel III. 21 Benchmark Indeks Kepuasan Masyarakat Ditjen Perhubungan Darat dengan Balai Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2022

Uraian	IKM Ditjen Perhubungan Darat	IKM BPTJ
Target Tahun 2022 Sesuai Renstra	83	90
Realisasi Tahun 2022 Sesuai Renstra	94,057	92,23
Capaian	113,32%	102,48%

Tabel di atas merupakan hasil dari pencapaian pelaksanaan Survey Kepuasan Masyarakat di lingkungan Balai Pengelola Transportasi Jabodetabek, yang terdiri dari pencapaian kinerja pencapaian kinerja di terminal angkutan umum.

III.2.2.2. IKP 06. *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 02: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP 06 *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III. 22 Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2022

SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan					
IKP 06 <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP					Satuan : Rasio
Target/Realisasi/Capaian	Q1	Q2	Q3	Q4	Tahun 2022
Target	83,200	83,200	83,200	83,310	83,310
Realisasi	83,270	83,270	83,280	83,580	83,580
Capaian	100,08%	100,08%	100,10%	100,32%	100,32%

Sumber: Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Indikator Kinerja Program ***On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP** merupakan persentase jumlah jadwal keberangkatan angkutan penyeberangan yang tepat waktu pada lintas penyeberangan utama dibandingkan seluruh jadwal keberangkatan angkutan penyeberangan pada lintas penyeberangan utama dalam 1 (satu) tahun.

Lintas penyeberangan yang digunakan dalam perhitungan IKP *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP adalah lintas penyeberangan utama yang berjumlah 7 (tujuh) lintas. Adapun **hanya** 7 (tujuh) lintas utama yang dihitung karena produksi terbesar hanya pada lintas-lintas utama dengan kriteria *Load Factor* diatas 60% baik penumpang maupun kendaraan.

Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP digunakan rumus sebagai berikut:

$$IKP6 = \frac{\text{Jumlah pelayaran tepat waktu dalam 1 tahun pada 7 Lintas Utama}}{\text{Jumlah pelayaran 1 tahun pada 7 lintas Utama}} \times 100\%$$

Keterangan:

1. Jumlah pelayaran tepat waktu dalam 1 tahun pada 7 lintas utama yang dimaksud adalah pelayaran yang tepat waktu pada range waktu 5 menit (dalam kondisi normal);
2. Data pelayaran tepat waktu tersebut diperoleh dari koordinasi antara Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan dengan Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan di Balai Pengelola Transportasi Darat;
3. Jumlah pelayaran 1 tahun pada 7 lintas utama adalah pada periode tahun berjalan yaitu tahun 2021;

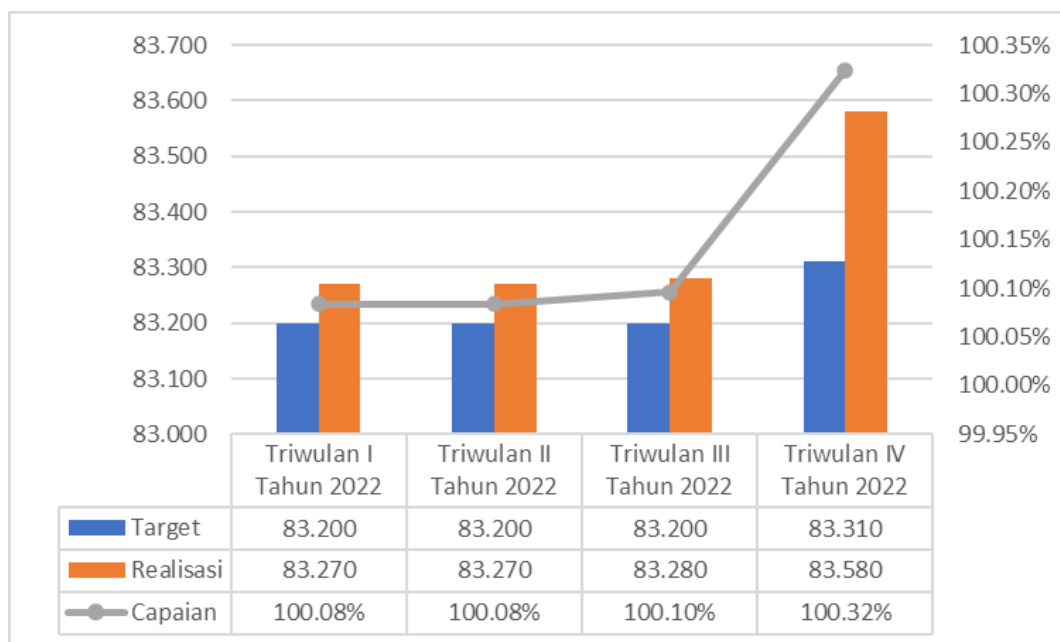
4. Jumlah pelayaran tersebut diperoleh dari koordinasi antara Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan dengan Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan di Balai Pengelola Transportasi Darat.

Adapun 7 (tujuh) lintas utama dimaksud adalah:

1. Merak-Bakauheni;
2. Ketapang-Gilimanuk;
3. Padangbai-Lembar;
4. Tanjung Api-Api-Tanjung Kelian;
5. Kayangan-Pototano;
6. Bajoe-Kolaka;
7. Kariangau-Penajam.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2022

Realisasi Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP tahun 2022 sebesar 83,580% jika dibandingkan dengan target revisi II PK tahun 2022 sebesar 83,310% maka capaian kinerja mencapai 100,32%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III. 8** diagram Capaian IKP 06 Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2022.



Gambar III. 8 Diagram Capaian IKP Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2022

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Dalam rangka mencapai keberhasilan indikator kinerja program *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP, Ditjen Hubdat mengacu kepada dasar hukum sebagai berikut:

1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan **(Lampiran 23)**;
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan **(Lampiran 30)**.

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Angka *baseline* tahun 2020 sebesar 83. Kemudian menggunakan asumsi terjadi peningkatan ketepatan waktu sebesar 0,1% per tahun. Sehingga pada tahun 2022, memiliki target sebesar 83,2. Sampai akhir tahun 2022 mengalami perubahan target pada revisi PK II menjadi 83,31.

- **Capaian Kinerja**

Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP tahun 2022 pada angkutan penyeberangan pada 7 (tujuh) lintas utama sebesar 83,580, dengan rincian adalah pada tabel sebagai berikut:

Tabel III. 23 Pencapaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2022 (dalam persentase OTP terhadap jumlah keberangkatan)

No.	Lintas	Jumlah Keberangkatan	Keberangkatan <i>On Time</i>	OTP (%)
1.	Merak – Bakauheni	68.714	54.876	79,86
2.	Padangbai – Lembar	9.472	7.854	82,92
3.	Bajoe – Kolaka	2.100	1.819	86,62
4.	Ketapang – Gilimanuk	152.610	128.026	83,89
5.	Kariangau – Penajam	65.171	55.751	85,55
6.	Tanjung Api-api – Tanjung Kalian	6.084	5.261	86,47
7.	Kayangan Pototano	28.842	24.727	85,73
Total		332.993	278.314	83,580

Sumber: Data olahan Direktorat TSDP

Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP tahun 2022 adalah total dari persentase *On Time Performance* dibagi sebanyak jumlah lintas yang diukur sebagai berikut:

$$\% \text{ OTP} = \frac{\text{Jumlah pelayaran tepat waktu dalam 1 tahun pada 7 lintas utama}}{\text{Jumlah pelayaran 1 Tahun pada 7 lintas utama}} \times 100\%$$

• Realisasi Kinerja

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP tahun 2022 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2022 yaitu sebesar:

$$\text{Capaian OTP Transportasi SDP} = \frac{278.314}{332.993} \times 100 = 83,580$$

Namun demikian, sampai tahun 2022 masih terdapat 2 (dua) lintas penyeberangan yang realisasi *On Time Performance* (OTP) nya dibawah rata-rata dari 7 (tujuh) lintas utama sebagaimana tabel berikut:

Tabel III. 24 Realisasi OTP dibawah rata-rata

No	Lintas	Realisasi 2021	Realisasi 2022
1	Merak – Bakauheni	79,85	79,86
2	Padangbai – Lembar	82,24	82,92

Realisasi *On Time performance* pada 2 (dua) lintas tersebut mengalami penurunan jika dibandingkan dengan realisasi tahun 2021 (tahun sebelumnya):

1. Lintas Merak – Bakauheni, dikarenakan:

- a) Saat ini pengaturan dan pengendalian lalu lintas kapal di alur/kolam pelabuhan Merak telah dilaksanakan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) melalui Stasiun Local Port Service (LPS) Pelabuhan Penyeberangan, sehingga lebih meningkatkan keteraturan dan ketepatan jadwal operasional kapal dan pelabuhan, namun karena keterbatasan alur masuk dan keluar di Pelabuhan Merak, menyebabkan kendala keterlambatan kapal pada satu dermaga mempengaruhi semua pelayanan baik keberangkatan maupun kedatangan kapal;

- b) karena kondisi teknis atau cuaca masih terdapat juga kapal yang gagal sandar, sehingga jika satu kapal tidak *On Time* menyebabkan keterlambatan pada jadwal kapal setelahnya;
- c) Adanya kendala teknis di dermaga, dan membutuhkan waktu untuk kapal dapat sandar dan bongkar muat, sehingga jika satu kapal tidak *On Time* menyebabkan keterlambatan pada jadwal kapal setelahnya.

2. Lintas Padangbai – Lembar, dikarenakan:

- a) Saat ini produktivitas Lintas Padangbai - Lembar sudah berangsur pulih pasca terimbas pandemi Covid, sehingga muatan mengalir langsung masuk ke dalam kapal dan dapat lebih meningkatkan keteraturan dan ketepatan jadwal operasional kapal dan pelabuhan;
- b) Kondisi prasarana (dermaga) di Pelabuhan Lembar saat ini sudah dapat dioperasikan semua (2 dermaga *Movable Bridge* (MB) dan 2 dermaga plengsengan), namun demikian untuk sandar di dermaga plengsengan masih dipengaruhi oleh pasang surut dan draft kapal sehingga kapal masih menunggu pasang surut untuk dapat sandar di dermaga plengsengan;
- c) Adanya pembukaan lintas *Long Distance Ferry* (LDF) Ketapang - Lembar yang juga melakukan bongkar muat di dermaga yang sama di Pelabuhan Lembar menyebabkan kapal harus menunggu giliran untuk sandar, sehingga kapal menjadi tidak *On Time*.
- d) dari sisi Pelabuhan Padangbai, hanya tersedia 2 dermaga *Movable Bridge* (MB) dimana dermaga yang sama digunakan juga untuk sandar kapal yang melayani lintasan dalam provinsi Padangbai - Nusa Penida, sehingga menyebabkan antrian sandar yang kerap menyebabkan kapal tidak *On Time*.

• **Faktor Keberhasilan**

Keberhasilan tercapainya indikator *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP, dipengaruhi dari beberapa faktor antara lain:

1. Telah diterapkannya *online ticketing* pada Pelabuhan Merak, Pelabuhan Bakauheni, Pelabuhan Ketapang dan Pelabuhan Gilimanuk sehingga mengurangi antrian di pelabuhan serta kepastian *port time* dan konsistensi *sailing time* dapat terpenuhi selain itu penerbitan SPB dapat lebih cepat karena manifes sudah diambil dari data online ticketing;
2. Pengoperasian *Local Port Services* (LPS) untuk pengaturan lalu lintas kapal telah dilaksanakan oleh personil Badan Pengelola Transportasi Darat (BPTD).
3. Memberi sanksi terhadap pelanggaran Kepatuhan terhadap jadwal (tidak menunda keberangkatan) untuk operator yang melanggar;
4. Memastikan kapasitas alur pelayaran sesuai dengan pola operasi;

5. Mengatur kondisi muatan di tempat parkir siap muat agar memperlancar proses bongkar muat.

- **Faktor Kendala**

Beberapa kendala yang dihadapi dalam pencapaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP antara lain:

1. Belum diterapkannya pelaksanaan online ticketing angkutan penyeberangan pada semua pelabuhan penyeberangan sesuai PM 19 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik;
2. Pasang surut alur pelayaran pada beberapa lintas SDP sehingga membutuhkan waktu lebih ketika akan sandar;
3. Kekurangan fasilitas dermaga sementara jumlah kapalnya banyak, sehingga harus menunggu giliran untuk sandar dan melakukan bongkar muat;
4. Adanya keterlambatan pelayaran yang disebabkan oleh kapal yang gagal sandar karena kondisi teknis atau cuaca.

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang

Upaya untuk meningkatkan kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Direktorat Jenderal Perhubungan Darat akan melakukan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Melaksanakan kegiatan Sosialisasi/Bimbingan Teknis Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Penyeberangan;
2. Menerapkan pelaksanaan *online ticketing* angkutan penyeberangan pada semua pelabuhan penyeberangan sesuai PM 19 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik;
3. Berkoordinasi dengan stakeholder terkait agar lebih meningkatkan pelayanan angkutan penyeberangan dan ketepatan jadwal di lapangan;
4. Melakukan pengawasan secara periodik terhadap ketepatan jadwal di lapangan;
5. Melakukan evaluasi atas pelaksanaan pola operasi dan ketepatan jadwal;
6. Dukungan sistem Digitalisasi Pengawasan Operasional untuk pengawasan operasional di lapangan.

a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2021 dan 2020

Realisasi kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP tahun 2022 sebesar 83,58 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2022 dalam Revisi II Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2022 sebesar 83,31 maka capaian kinerja

mencapai 100,32%, sedangkan pada tahun sebelumnya tahun 2021 realisasi kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi SDP sebesar 83,31 dengan target 83,1 maka capaian kinerja mencapai 100,25%. Jadi realisasi pada tahun 2022 mengalami kenaikan pada tahun 2021 yaitu dari 83,31 menjadi 83,58, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III. 25 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2021 dan 2020

SP.02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Pehubungan						
No	Tahun	IKP	Target	Realisasi	Capaian (%)	Naik/Turun
1	2020	IKP.06	83,0	84,70	102,05%	-
2	2021	IKP.06	83,1	83,31	100,25%	Turun
3	2022	IKP.06	83,2	83,58	100,32%	Naik

Capaian On Time Performance pada tahun 2022 adalah 100,32% atau naik dibanding dengan capaian pada tahun 2021 yaitu sebesar 100,25%.

a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

Realisasi kinerja On Time Performance Transportasi SDP Tahun 2022 sebesar 83,58 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2022 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 83,20 maka capaian kinerja mencapai 100,46%. Pencapaian ini digambarkan pada:



Gambar III. 9 Perbandingan Realisasi Kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi SDP Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2022 dalam Renstra Ditjen Hubdat Tahun 2020-2024.

Realisasi kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi SDP tahun 2022 sebesar 83,58 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2022 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 83,2 maka capaian kinerja mencapai 100,46% sedangkan pada tahun sebelumnya tahun 2021 capaian kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi SDP sebesar 83,31 dengan target 83,1 maka capaian kinerja mencapai 100,25%. Jadi realisasi pada tahun 2022 mengalami kenaikan pada tahun 2021 yaitu dari 83.31 menjadi 83.58, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III. 26 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

SP.02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Pehubungan						
No	Tahun	IKP	Target	Realisasi	Capaian (%)	Naik/Turun
1	2021	IKP.06	83,1	83,31	100,25%	Naik
2	2022	IKP.06	83,2	83,58	100,46%	Naik

Capaian On Time Performance pada tahun 2022 adalah 100,46% atau naik dibanding dengan capaian pada tahun 2021 yaitu sebesar 86,25.

a.7. Benchmark Nasional

Benchmark Nasional On Time Performance (OTP) Transportasi SDP Tahun 2022 adalah dengan membandingkan capaian OTP Transportasi Laut Tahun 2022 sebagai berikut:

Tabel III. 27 Benchmark OTP Transportasi SDP dengan OTP Transportasi Laut Tahun 2022

Uraian	OTP Transportasi Penyeberangan	OTP Transportasi Laut
Target Tahun 2022 Sesuai Rencana Strategis Kemenhub tahun 2020-2024	83,31	83
Realisasi Tahun 2022 Sesuai Rencana Strategis Kemenhub tahun 2020-2024	83,58	83
Capaian	100,46%	100%

OTP (*On Time Performance*) Transportasi Laut merupakan rata-rata persentase dari pencapaian kinerja di pelabuhan laut, yang terdiri dari pencapaian kinerja pelayanan kapal (pencapaian *Waiting Time* (WT) dan pencapaian *Approach Time* (AT)) dan pencapaian kinerja di terminal (pencapaian *Effective Time : Berthing Time* (ET:BT)).

Waiting Time (WT) merupakan selisih waktu antara waktu penetapan kapal masuk di area lego jangkar dengan waktu saat pandu naik ke atas kapal (*pilot on board*/POB) pada pelayanan kapal masuk ke pelabuhan. Perhitungan *waiting time* (WT) diperoleh dari capaian WT pada pelabuhan dibagi standar WT pada pelabuhan dikali 100 persen.

Perhitungan *Approach Time* (AT) diperoleh dari capaian AT pada pelabuhan dibagi standar AT pada pelabuhan dikali 100 persen. disajikan dalam satuan persentase (%). *Effective Time Berthing Time* (ET:BT) diperoleh dari capaian capaian ET:BT pada pelabuhan dibagi standar pada pelabuhan dikali 100 persen. disajikan dalam satuan persentase (%).

OTP (*On Time Performance*) Transportasi Laut dihitung pada Pelabuhan Utama dan Pengumpul. Capaian OTP Transportasi Laut Tahun 2022 didukung oleh Standar Kinerja Pelayanan Pelabuhan di Masing-masing Unit Penyelenggara Teknis (UPT) di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut semakin meningkat.

Sementara OTP Transportasi SDP = (Jumlah pelayaran tepat waktu dalam 1 tahun pada 7 lintas utama / Jumlah pelayaran 1 tahun pada 7 lintas utama). Capaian OTP Transportasi SDP didukung oleh pelaksanaan online ticketing pada lintas Merak- Bakauheni dan Padangbai - Lembar, serta Pengoperasian *Local Port Services* (LPS) untuk pengaturan lalu lintas kapal yang telah dilaksanakan oleh personil Badan Pengelola Transportasi Darat (BPTD) pada pelabuhan penyeberangan Merak, pelabuhan penyeberangan Bakauheuni, pelabuhan penyeberangan Ketapang dan pelabuhan penyeberangan Gilimanuk.

III.2.2.3. IKP 07. *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 02 Meningkatkan Kinerja Pelayanan Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menggunakan 3 (tiga) IKP salah satunya yaitu *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III. 28 Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2022

SP 02	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan				
IKP 07 <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan					Satuan: Rasio
Target/Realisasi/Capaian	Q2	Q2	Q3	Q4	Tahun 2022
Target	28,000	28,000	40,000	40,000	40,000
Realisasi	40,800	44,850	42,67	40,867	40,867
Capaian	145,7%	160,18%	106,68%	102,17%	102,17%

Sumber: Data diolah Direktorat Angkutan, Ditjen Hubdat Tahun 2022

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Indikator Kinerja Program Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan merupakan kinerja ketepatan waktu yang diukur pada layanan subsidi angkutan perkotaan berbasis jalan dengan skema *Buy The Service* (BTS). Data ketepatan waktu diperoleh berdasarkan pencatatan yang dilaksanakan melalui fleet management proyek subsidi angkutan perkotaan berbasis jalan dengan skema *Buy The Service*.

Rumus manual yang digunakan untuk menghitung Indikator Kinerja Program Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan sebagai berikut:

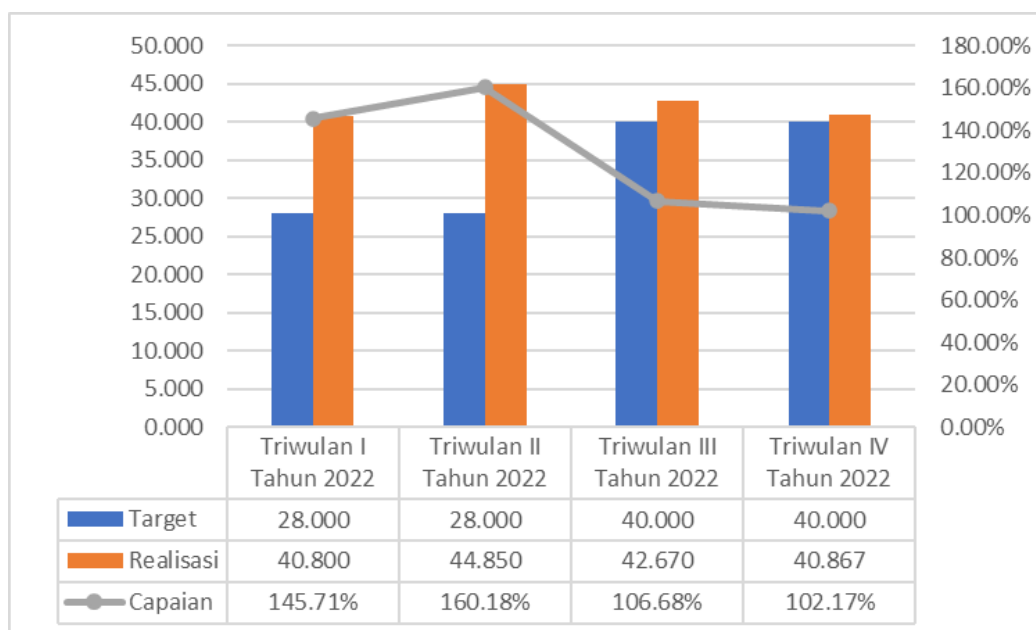
$$IKP7 = \frac{\text{Jumlah pelayanan BTS (rit) tepat waktu dalam 1 tahun}}{\text{Jumlah pelayanan BTS (rit) 1 tahun}} \times 100\%$$

Keterangan:

- Jumlah pelayanan BTS (rit) tepat waktu dalam 1 tahun dan Jumlah pelayanan BTS (rit) 1 tahun terhitung otomatis oleh Aplikasi Fleet Management yang dapat diakses melalui [btskemenhub dot com](http://btskemenhub.dot.com);
- OTP yang dimaksud adalah perhitungan layanan bus yang tiba pada range 7-12 menit, sedangkan *early* time kondisi 0-7 menit dan *late* lebih dr 12 menit tidak masuk perhitungan Hal tersebut mengacu pada PM 10 Tahun 2012 dalam hal keteraturan waktu tunggu;
- Jumlah Pelayanan BTS tahun 2021 dilakukan pada 10 kawasan perkotaan yang menjadi kewenangan Ditjen Hubdat, yaitu:
 1. BTS Kota Medan;
 2. BTS Kota Denpasar;
 3. BTS Kota Palembang;
 4. BTS Kota Jogjakarta;
 5. BTS Kota Surakarta;
 6. BTS Kota Makassar;
 7. BTS Kota Banyumas;
 8. BTS Kota Bandung;
 9. BTS Kota Banjarmasin;
 10. BTS Kota Surabaya.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2022

Realisasi Persentase *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan tahun 2022 sebesar 40,867 jika dibandingkan dengan target revisi II PK tahun 2022 sebesar 40% maka capaian kinerja mencapai 102,17%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III. 10** Grafik Capaian IKP Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2022.



Gambar III. 10 Grafik Capaian IKP Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2022

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

• Dasar Hukum

Untuk mendukung capaian Indikator Kinerja Program Capaian *On Time Performance* Tahun 2022, Ditjen Perhubungan Darat mengacu kepada dasar aturan sebagai berikut:

1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal berbasis Jalan (**Lampiran 31**);
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek (**Lampiran 32**).

• Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Target Indikator kinerja program capaian *On Time performance* (OTP) Transportasi Perkotaan tahun 2022 sebesar 28% diperoleh berdasarkan asumsi dengan memperhatikan masih adanya

pelaksanaan BTS yang belum beroperasi secara menyeluruh di tahun 2021 dan masih belum optimalnya realisasi OTP di sebagian besar kota-kota BTS.

Pada Revisi I Perjanjian Kinerja 2022 yang diterbitkan pada bulan Agustus 2022 terjadi perubahan target Indikator Kinerja Program *On Time Performace* (OTP) Transportasi Perkotaan yang semula 28% menjadi 40% dengan dasar pertimbangan telah beroperasinya seluruh layanan di 10 (sepuluh) kota dan adanya peningkatan kinerja OTP pada kota-kota tersebut. Setelah revisi II Perjanjian Kinerja 2022 yang diterbitkan pada bulan Desember 2022, target indikator kinerja program *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan masih tetap 40%.

Pelaksanaan pemantauan dan pengawasan operasional program pembelian layanan (*Buy the Service*) dilakukan dengan memanfaatkan teknologi informasi melalui sistem *fleet management* yang mensinergikan antara perangkat telematika berbasis satelit yang dipasang di setiap Bus dengan platform yang dikembangkan oleh Direktorat Angkutan Jalan. Dari hasil output sistem *fleet management* tersebut diperoleh capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan pada masing-masing kota dengan layanan BTS tahun 2022 sebagai berikut:

Tabel III. 29 Pencapaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2022

No.	Layanan BTS Perkotaan	Operator	Realisasi OTP (%)
1.	BTS Kota Medan	Medan Bus Transport	50,00
2.	BTS Kota Palembang	Trans Musi	45,77
3.	BTS Kota Denpasar	Satria Trans Jaya	46,92
4.	BTS Kota Jogjakarta	Jogja Tugu Trans	19,19
5.	BTS Kota Surakarta	Bengawan Solo Trans Transport Global Mandiri	35,96
6.	BTS Kota Makassar	Sinar Jaya	43,40
7.	BTS Kota Banyumas	Banyumas Raya Transportasi	61,18
8.	BTS Kota Surabaya	Seduluran Bus Suroboyo	62,69
9.	BTS Kota Banjarmasin	Bagong Dekaka Makmur	21,49
10.	BTS Kota Bandung	Unit Bisnis Strategis Perum DAMRI Pusaka Burung Besar	22,07
Jumlah OTP BTS Transportasi Perkotaan			408,67

Sumber: *OTP Fleet Management* Transportasi Perkotaan (data dashboard per tanggal 09 Januari 2023)

- **Realisasi Kinerja**

Sebagaimana rincian dalam tabel II.18, jumlah total nilai **realisasi** OTP dari 10 (sepuluh) kota di atas sebesar 408.67%. Sehingga capaian *On Time Performance (OTP)* Transportasi Perkotaan tahun 2022 adalah sebagai berikut:

$$\text{Capaian OTP Transportasi Perkotaan} = \frac{408,67}{10} \times 100\% = 40,867\%$$

Dengan demikian, keberhasilan **capaian** Indikator Kinerja Program *On Time Performance (OTP)* Transportasi Perkotaan tahun 2022 **terhadap target** Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2022 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian} = \frac{408.67}{40} \times 100\% = 102,17\%$$

Namun demikian pada tahun 2022, dari total 10 (sepuluh) layanan BTS Perkotaan yang beroperasi, 4 (empat) layanan BTS perkotaan dengan realisasi *On Time Performance (OTP)* dibawah rata-rata sebagaimana tabel berikut:

Tabel III. 30 Layanan BTS Perkotaan dengan realisasi *On Time Performance (OTP)*
Tahun 2022

No.	Layanan BTS Perkotaan	Operator	Realisasi OTP (%)
1.	BTS Kota Yogyakarta	Jogja Tugu Trans	19,19
2.	BTS Kota Surakarta	Bengawan Solo Trans	35,96
		Transport Global Mandiri	
3.	BTS Kota Banjarmasin	Bagong Dekaka Makmur	21,49
4.	BTS Kota Bandung	Unit Bisnis Strategis Perum DAMRI	22,07
		Pusaka Burung Besar	

Penyebab nilai realisasi *On Time Performance* pada 5 (lima) layanan BTS perkotaan di atas dibawah nilai rata-rata adalah penggunaan jalur bercampur (*mix traffic*) dengan lalu lintas kendaraan lainnya memberikan dampak pada waktu tiba armada BTS pada titik-titik tertentu. Walau keterlambatan hanya terjadi sepersekian detik, namun perhitungan tetap dikategorikan sebagai keterlambatan (*late*) jika lebih dari 12 menit.

- **Faktor Keberhasilan**

Faktor-faktor yang berpengaruh bagi keberhasilan pencapaian indikator kinerja persentase capaian *On Time performance* transportasi perkotaan adalah sebagai berikut:

1. Pelaksanaan kebijakan *Push and Pull Strategy*, dimana pemerintah pusat melakukan *pull strategy* melalui program subsidi BTS dan Pemerintah daerah melakukan *push strategy* dengan kebijakan pembatasan ruang dan waktu;
2. Pelaksanaan pengawasan secara digital memanfaatkan teknologi telematika disertai pengawasan operasional di lapangan oleh manajemen pengelola;
3. Penyediaan variasi metode pembayaran tarif guna memudahkan penumpang dalam melakukan pembayaran.

- **Faktor Kendala**

Faktor-faktor yang menjadi kendala pada indikator kinerja persentase capaian *On Time performance* transportasi perkotaan adalah sebagai berikut:

1. Penggunaan jalur yang sama (bercampur) dengan lalu lintas lainnya;
2. Komitmen pemerintah daerah dalam penerapan kebijakan strategy push melalui kebijakan ruang dan waktu.
3. Kendala integrasi sistem GPS BTS Kota Bandung yang digunakan oleh operator Damri berbeda dengan yang digunakan oleh Kemenhub berdampak pada data *On Time Performance* yang terbaca lebih rendah.

- **Realisasi Anggaran**

Adapun kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2022 untuk mendukung capaian indikator kinerja program capaian persentase *On Time performance* transportasi Perkotaan Tahun 2022 adalah sebagai berikut:

1. Subsidi Perkotaan *Buy The Service*, Pagu awal Rp.500.000.000.000,- kemudian mendapatkan realokasi menjadi Rp 589.241.164.000,- dengan realisasi pada tahun 2022 senilai Rp 584.893.092.438,- atau mencapai 99,26%;
2. *Fleet Management System* Operasional Angkutan Perkotaan dengan Skema *Buy The Service*, senilai Rp 29.536.767.000,- dengan realisasi tahun 2022 senilai Rp 28.156.884.365,- atau mencapai 95,33%;
3. Pendampingan Manajemen Proyek Pengembangan Angkutan Massal berbasis Jalan di Kawasan Perkotaan, senilai Rp 30.201.089.000,- dengan realisasi tahun 2022 senilai Rp 30.201.088.123,- atau mencapai 100%.

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang

Untuk meningkatkan capaian kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat akan melakukan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Pemanfaatan teknologi *Intelligent Transport System* (ITS) Bus Priority untuk memberikan prioritas bagi angkutan umum;
2. Berkoordinasi dengan pemerintah daerah terkait untuk pelaksanaan dan penerapan *push strategy* khususnya pada kawasan yang dilayani oleh BTS agar lebih meningkatkan pelayanan angkutan perkotaan dan ketepatan jadwal di lapangan, misalnya dengan pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas seperti pembatasan kecepatan bagi kendaraan pribadi di suatu ruas jalan tertentu;
3. Melakukan evaluasi secara periodik terhadap realisasi *On Time performance*;
4. Melakukan rapat evaluasi efektifitas pengaturan manajemen dan rekayasa lalu lintas dan hal terkait lainnya.

a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2021 dan 2020

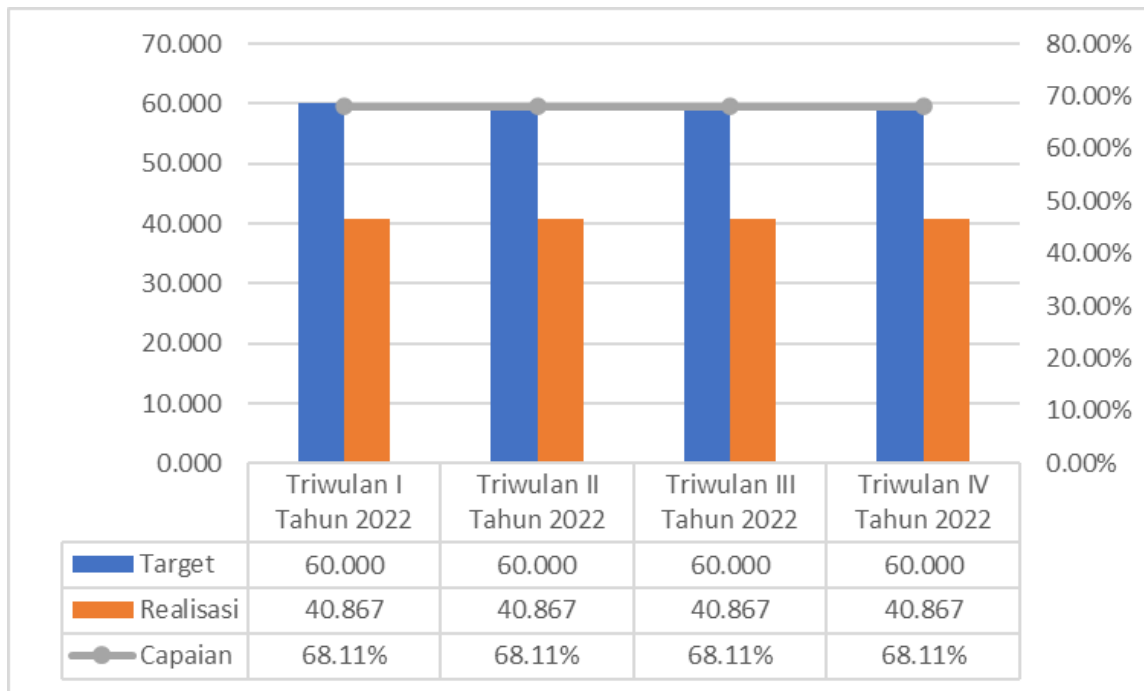
Realisasi kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan tahun 2022 sebesar 40,867 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2022 dalam Revisi II Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2022 sebesar 40,00% maka capaian kinerja mencapai 102,18%, sedangkan pada tahun sebelumnya tahun 2021 realisasi kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan sebesar 32,24% dengan target 30,00% maka capaian kinerja mencapai 107%. Jadi realisasi pada tahun 2022 mengalami kenaikan pada tahun 2021 yaitu dari 32,24 menjadi 40,867 untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III. 31 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2021 dan 2020

SP.02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan						
No	Tahun	IKP	Target (%)	Realisasi (%)	Capaian (%)	Naik/Turun
1	2020	IKP.07	50,00	50,24	100,48	-
2	2021	IKP.07	30,00	32,24	107	Turun
3	2022	IKP.07	40,00	40,867	102,18	Naik

a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

Realisasi kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan tahun 2022 sebesar 40,867 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2022 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 60% maka terdapat selisih yang belum tercapai pada realisasi tahun 2022 yaitu sebesar 68,11%.



Gambar III. 11 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

a.7. Benchmark Internasional

Benchmark internasional untuk *On Time Performance* dapat menggunakan data dari negara Korea Selatan. Berdasarkan data *Seoul Metropolitan Government*, *On Time Performance* bus kota Seoul pada tahun 2022 sebesar 94.3%. Pencapaian kinerja bus pada kota Seoul tersebut didukung oleh adanya lajur khusus bus yang tidak mengganggu lalu lintas kendaraan lain. Berbeda dengan layanan bus BTS yang belum memiliki lajur khusus bus dan masih bercampur dengan lalu lintas kendaraan lain.

III.2.3. Sasaran Program 03: Meningkatnya Keselamatan Transportasi

Pencapaian Sasaran Program 3 diukur melalui 2 (dua) Indikator Kinerja Program (IKP) yaitu:

1. IKP 1. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan;
2. IKP 2. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran;

Tabel III. 32 Sasaran Program 3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	Q1	Q2	Q3	Q4
SP 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi							
IKP 01	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,016				
		Target		0,016	0,016	0,016	0,015
		Realisasi		0	0	0	0
		Capaian		200,00%	200,00%	200,00%	200,00%
IKP 06	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,085				
		Target		0,085	0,085	0,085	0,085
		Realisasi		0	0	0	0
		Capaian		200,00%	200,00%	200,00%	200,00%

III.2.3.1. IKP 01. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP 01 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III. 33 Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan Tahun 2022

SP 03	Meningkatnya Keselamatan Transportasi				
IKP 01	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan				Satuan : Rasio
Target/Realisasi/Capaian		Q1	Q2	Q3	Q4
Target		0,016	0,016	0,016	0,015
Realisasi		0,000	0,000	0,000	0,000
Capaian		200,00%	200,00%	200,00%	200,00%

Sumber: Data Kecelakaan Bus AKAP dan Bus Perintis (KNKT), Data Keberangkatan Bus AKAP (Dit. Prasarana Transportasi Jalan), Data ritase Bus Perintis (Dit. Angkutan Jalan), dioalah kembali oleh Dit. Sarana Transportasi Jalan.

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan merupakan jumlah kecelakaan pada tahun (n) per 10.000 keberangkatan angkutan umum di jalan. Adapun angkutan umum di jalan terdiri dari layanan Angkutan Antara Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Angkutan Perintis di Jalan yang disubsidi APBN. Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan digunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Realisasi IKP1} = \frac{\text{Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan atau Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun (n)}}{\text{Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan atau Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun (n)}} \times 10.000 \text{ Keberangkatan}$$

Keterangan:

1. Jumlah kecelakaan yang melibatkan AKAP dan/atau Angkutan Perintis di Jalan pada tahun (n), dimana (n) merupakan periode pada tahun berjalan yaitu tahun 2022.
 - a) Data kecelakaan yang melibatkan AKAP dan/atau Angkutan Perintis diperoleh dari koordinasi dengan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Kementerian Perhubungan;
 - b) Data kecelakaan yang melibatkan AKAP dan/atau Angkutan Perintis yang digunakan menurut Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi adalah:
 - Data kecelakaan Lalu Lintas yang menyebabkan korban paling sedikit 8 (delapan) orang;
 - Mengundang perhatian publik secara luas;
 - Menimbulkan polemik/kontroversi;
 - Menimbulkan prasarana rusak berat
 - Berulang-ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam satu tahun
 - Berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun.

data kecelakaan tersebut merupakan data yang didapatkan melalui pencatatan yang dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Kementerian Perhubungan.
2. Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan/atau Angkutan Perintis di Jalan pada tahun (n), dimana (n) merupakan periode pada tahun berjalan yaitu tahun 2022.
 - a) Data keberangkatan (ritase) angkutan umum di jalan didapatkan melalui data realisasi keberangkatan AKAP di terminal dan data realisasi penyelenggaraan subsidi keperintisan angkutan jalan pada tahun (n).
 - i. Data realisasi keberangkatan AKAP diperoleh dari Aplikasi SIASATI yang dapat diakses melalui website <http://siasati.dephub.go.id>
 - ii. Data realisasi penyelenggaraan subsidi keperintisan angkutan jalan diperoleh melalui koordinasi antara Direktorat Angkutan Jalan, Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), dan Perum DAMRI.

3. Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan/atau Angkutan Perintis di Jalan pada tahun (n), dimana (n) merupakan periode pada tahun berjalan yaitu tahun 2021.

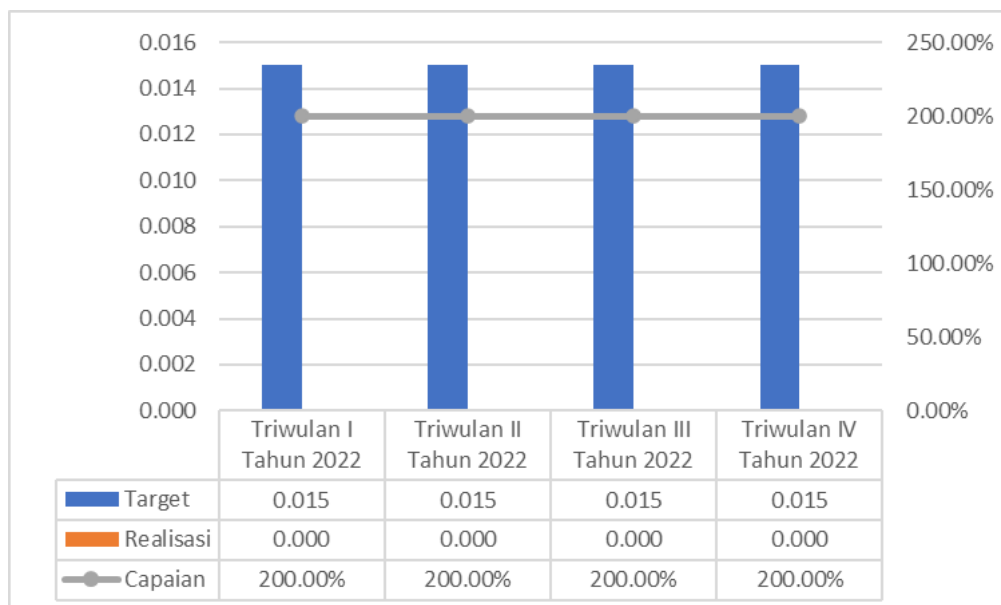
a) Data keberangkatan (ritase) angkutan umum di jalan didapatkan melalui data realisasi keberangkatan AKAP di terminal dan data realisasi penyelenggaraan subsidi keberintisan angkutan jalan pada tahun (n).

i. Data realisasi keberangkatan AKAP diperoleh dari Aplikasi SIASATI yang dapat diakses melalui website <http://siasati.dephub.go.id>

ii. Data realisasi penyelenggaraan subsidi keberintisan angkutan jalan diperoleh melalui koordinasi antara Direktorat Angkutan Jalan, Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), dan Perum DAMRI.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2022

Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2022 sebesar 0,000. Jika dibandingkan dengan target Revisi II PK tahun 2022 sebesar 0,015 maka capaian kinerja mencapai 200% Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III. 112**. Grafik Capaian IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan.



Gambar III. 12 Grafik Capaian IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2022

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

• Dasar Hukum

Dalam rangka mencapai keberhasilan Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengacu kepada aturan:

1. Undang-Undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan;
2. PP 55 tahun 2012 Tentang Kendaraan;
3. PP 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
4. Perpres Nomor 1 Tahun 2022 Tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) LLAJ;
5. PM 85 Tahun 2018 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

• Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Pada tahun 2022, target Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2022 ditargetkan 0,015 yang diperoleh dari angka capaian realisasi tahun 2021 yaitu sebesar 0,015.

• Realisasi Kinerja

Pada periode sampai dengan Tahun 2022, berdasarkan data yang dihimpun dari website Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) <http://knkt.go.id/>, kecelakaan yang melibatkan kendaraan bus AKAP dan bus Perintis adalah **sebanyak 0 (nol)** kejadian kecelakaan. Adapun kecelakaan yang masuk dalam perhitungan merupakan banyaknya kecelakaan menonjol yang melibatkan angkutan umum di jalan yang terdiri dari layanan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Angkutan Perintis yang disubsidi oleh APBN.

Tabel III. 34 Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun 2022

No	Uraian	Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
1.	Jumlah Kecelakaan (Kumulatif)	0	0	0	0

Sedangkan, jumlah keberangkatan bus di Terminal Penumpang Tipe A dan Jumlah Keberangkatan angkutan keperintisan pada periode Januari sampai dengan September Tahun 2022 sebanyak 3.890.106 (Tiga Juta Delapan Ratus Sembilan Puluh Ribu Seratus Enam) keberangkatan dengan rincian:

- Jumlah keberangkatan Bus AKAP periode Januari – Desember 2022 sebanyak 3.600.500 (Tiga Juta Enam Ratus Ribu Lima Ratus) keberangkatan, dan
- Jumlah keberangkatan Bus Perintis periode Januari – Desember 2022 sebanyak 289.606 (Dua Ratus Delapan Puluh Sembilan Ribu Enam Ratus Enam) keberangkatan.

Tabel III. 35 Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun 2022

No	Jenis Angkutan Umum	Jumlah Keberangkatan (Kumulatif)			
		Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
1	Bus AKAP	790.861	1.762.491	2.728.348	3.600.500
2	Bus Perintis	56.879	137.872	217.222	289.606
	Total	827.740	1.900.363	2.945.570	3.890.106

Sehingga, realisasi indikator kinerja program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan pada tahun 2022 adalah sebagai berikut:

$$Realisasi IKP1 = \frac{\text{Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan atau Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun (n)}}{\text{Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan atau Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun (n)}} \times 10.000 \text{ Keberangkatan}$$

$$IKP 1 = \frac{0}{3.890.106} \times 10.000 = 0,00$$

Tabel III. 36 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan tahun 2022

No	Uraian	Rasio Kecelakaan			
		Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
1	Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan	0	0	0	0
2	Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan	847.740	1.900.363	2.945.570	3.890.106
Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan		0,000	0,000	0,000	0,000

Berdasarkan perhitungan realisasi indikator kinerja program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2022, didapatkan hasil realisasi rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan adalah 0,00. Jumlah perhitungan kecelakaan tersebut merupakan banyaknya kecelakaan sesuai dengan PP 62 Tahun 2018 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi yaitu terdapat korban jiwa paling sedikit 8 (delapan) orang, mengundang perhatian publik secara luas, menimbulkan polemik/kontroversi, menimbulkan prasarana rusak berat, berulang-ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam satu tahun, berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun.

- **Capaian Kinerja**

Realisasi pencapaian kinerja semakin tinggi menunjukkan kinerja yang semakin buruk, maka perhitungan pengukuran capaian kinerja menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\% \text{ Capaian IKP1} = \frac{(Target\ 2022 - (Realisasi\ 2022 - Target\ 2022))}{Target\ 2022} \times 100\%$$

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2022 terhadap target Perjanjian Kinerja tahun 2022 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian IKP1} = \frac{(0,015 - (0,00 - 0,015))}{0,015} \times 100\% = 200,00\%$$

Tabel III. 37 Capaian Kinerja Indikator Kinerja Program – Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan tahun 2022

No	Uraian	Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
1	Target	0,016	0,016	0,016	0,015
2	Realisasi	0,000	0,000	0,000	0,000
Capaian Kinerja		200,00%	200,00%	200,00%	200,00%

- **Faktor Keberhasilan**

Pada tahun 2022, Direktorat Sarana Transportasi Jalan berhasil mencapai target Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan karena faktor-faktor sebagai berikut:

1. Adanya pelaksanaan Pembinaan Teknis Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum di seluruh Indonesia dalam rangka penerapan Sistem Manajemen Keselamatan di Perusahaan Angkutan Umum;
2. Pelaksanaan Monitoring Keselamatan Transportasi Jalan;
3. Pelaksanaan Monitoring Pembinaan Angkutan Umum AKAP maupun Angkutan Barang;
4. Pelaksanaan Pembinaan Teknis Manajemen Batas Kecepatan;
5. Adanya Sosialisasi keselamatan jalan yang dilakukan melalui berbagai media;
6. Regulasi di bidang keselamatan transportasi jalan yang sudah mengalami peningkatan kepatuhan;

7. Peningkatan pelaksanaan pengujian berkala kendaraan angkutan umum di daerah melalui Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB);
8. Adanya Sosialisasi keselamatan jalan yang dilakukan melalui berbagai media.

- **Faktor-faktor kendala**

Beberapa faktor kendala yang menghambat pencapaian Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan pada tahun 2022 adalah sebagai berikut:

1. Perusahaan angkutan umum yang menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) masih sangat sedikit, sampai Desember tahun 2022 sebanyak 72 perusahaan yang memiliki Sertifikat Sistem Manajemen Keselamatan dari kurang lebih 22.102 Perusahaan Angkutan Umum (PAU). Hal tersebut dikarenakan belum diterapkannya sanksi bagi perusahaan angkutan yang belum menerapkan sehingga kesadaran akan hal tersebut masing sangat rendah dan dianggap tidak penting.
2. Adanya anggaran yang terkena *Automatic Adjustment* sehingga kegiatan Keselamatan Transportasi Jalan menjadi terhambat.
3. Dalam kegiatan sertifikasi terhadap perusahaan angkutan umum terdapat tahapan kegiatan monitoring lapangan secara langsung ke perusahaan-perusahaan yang telah mengajukan dan dilakukan penilaian dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum oleh penilai dengan keluarannya berupa Berita Acara untuk penerbitan Sertifikat Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum serta SK Direktur Jenderal Perhubungan Darat. Namun disebabkan anggaran terkena *Automatic Adjustment* maka tahap penerbitan Sertifikat Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dan SK Direktur Jenderal Perhubungan Darat menjadi terhambat.

Adapun upaya yang telah dilakukan sebagai tindak lanjut untuk meningkatkan capaian Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan antara lain dengan dilaksanakannya monitoring dan pembinaan sistem manajemen keselamatan pada perusahaan angkutan umum, serta didukung oleh peningkatan mutu dengan tetap menerapkan standar pelayanan minimal sesuai ketentuan sehingga dapat menurunkan tingkat kejadian kecelakaan pada angkutan bus AKAP dan Perintis.

Adapun kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh Ditjen Hubdat Tahun 2022 sampai dengan periode Juni 2022 untuk mendukung capaian indikator kinerja program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan adalah sebagai berikut:

1. Kegiatan peningkatan keselamatan dari sisi regulasi:

- Penyusunan Peraturan Menteri tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor;
 - Penyusunan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perlengkapan Keselamatan Kendaraan Bermotor;
 - Penyusunan Peraturan Dirjen tentang Pedoman Teknis Bukti Lulus Uji Berkala Kendaraan Bermotor;
 - Penyusunan Edaran Dirjen Hubdat tentang Penerbitan dan Penggunaan Surat Keterangan Elektronik Sementara dalam Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor;
 - Penyusunan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor;
 - Penyusunan Peraturan Dirjen tentang Kompetensi Penilai Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
 - Penyusunan Keputusan Dirjen tentang Pedoman Pelaksanaan Pekan Nasional Keselamatan Jalan;
 - Penyusunan Pedoman Rancang Bangun Kendaraan *Mixer* dan *Hi Blow*;
 - Penyusunan Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
2. Kegiatan peningkatan keselamatan dari sisi sarana
- Pembinaan Teknis Perusahaan Karoseri Kendaraan Bermotor;
 - Pembinaan Teknis Perusahaan Agen Pemegang Merek (APM) dan Importir Kendaraan Bermotor;
 - Inspeksi Keselamatan Kesiapan Sarana Angkutan Lebaran Natal dan Tahun Baru (*Rampcheck*);
 - Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB);
3. Kegiatan peningkatan keselamatan dari sisi SDM
- Pembinaan Teknis Petugas Pemeriksa Berita Acara Pemeriksaan (BAP) Rancang Bangun Kendaraan Bermotor;
 - Pembinaan Teknis Penyegaran Penguji Kendaraan Bermotor;
 - Pembinaan Teknis Penilai Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
4. Kegiatan peningkatan keselamatan dari sisi Perusahaan angkutan umum
- Pembinaan Teknis Penyusunan Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
 - Monitoring Pembinaan Keselamatan Angkutan Umum (Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan).

Koordinator atas Indikator Kinerja Program - Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan adalah Direktorat Sarana Transportasi Jalan, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, dan Direktorat Angkutan Jalan Ditjen Hubdat

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran kegiatan terkait Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2022 yaitu senilai Rp 5.322.290.000,- dan sampai dengan tahun 2022 realisasi anggaran senilai Rp 5.285.916.688,- atau sebesar 99,32%.

Tabel III. 38 Kegiatan yang mendukung program dalam rencana aksi perjanjian kinerja

No	Kegiatan	Pagu	Realisasi	%	Keterangan
1	Pembinaan Teknis Investigasi Kecelakaan	375.167.000	374.644.220	99,86%	
2	Pembinaan Teknis Perusahaan APM dan Importir Kendaraan Bermotor	204.950.000	202.766.700	98,93%	
3	Pembinaan Teknis Petugas Pemeriksa BAP Rancang Bangun Kendaraan Bermotor	250.000.000	249.596.700	99,84%	
4	Pembinaan Teknis Perusahaan Karoseri Kendaraan Bermotor	237.950.000	237.757.200	99,92%	
5	Inspeksi Keselamatan Kesiapan Sarana Angkutan Lebaran Natal dan Tahun Baru (Rampcheck)	200.000.000	199.940.000	99,97%	
6	Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Pengemudi Angkutan Orang	264.909.000	264.907.644	100,00%	
7	Bimbingan Teknis Manajemen Kampanye Keselamatan Transportasi Jalan	265.047.000	264.699.000	99,87%	
8	Pembinaan Teknis Penyusunan Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum	505.951.000	505.907.146	99,99%	
9	Monitoring Pembinaan Keselamatan Angkutan Umum (Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan)	307.428.000	307.362.020	99,98%	
10	Program Safety Riding	1.484.096.000	1.483.915.580	99,99%	
11	Bimbingan Teknis Keselamatan Jalan Anak Usia Sekolah	364.132.000	341.682.910	93,83%	
12	Monitoring dan Evaluasi Keselamatan Transportasi Jalan	496.205.000	496.204.203	100,00%	
13	Bimbingan Teknis Penilai Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum	366.455.000	356.533.365	97,29%	
TOTAL		5.322.290.000	5.285.916.688	99,32%	

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang

Untuk meningkatkan capaian dimasa yang akan datang yaitu salah satunya dengan menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan Pada Perusahaan Angkutan Umum dan melanjutkan kegiatan-

kegiatan rutin yang sudah dilakukan selama ini untuk menurunkan angka kecelakaan AKAP dan bus perintis, antara lain:

1. Kebijakan atau regulasi

- Akan disempurnakan peraturan terkait Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) pada perusahaan angkutan umum terkait dengan pembagian wewenang antara pusat dan daerah dalam hal pembinaan keselamatan angkutan umum;
- Akan diatur regulasi terkait dengan penyediaan fasilitas tempat istirahat pengemudi angkutan umum;
- Akan diberikan *reward* kepada perusahaan angkutan umum yang sudah menerapkan SMK dan akan mendorong kepada perusahaan angkutan umum untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan pada perusahaannya dengan melakukan asistensi atau pendampingan dalam penerapan SMK;
- Penyusunan Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kementerian Perhubungan.

2. Sosialisasi

- Melaksanakan kegiatan sosialisasi tentang keselamatan secara menyeluruh baik offline maupun online (melalui media elektronik, media sosial dll);
- Menggandeng *public figure* untuk mengkampanyekan keselamatan jalan sehingga meningkatkan awareness masyarakat terhadap keselamatan jalan.

3. Implementasi atau Penyelenggaraan

- Melaksanakan Pembekalan dan pendampingan Penyusunan Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan terhadap Perusahaan Angkutan Umum, baik AKAP/Pariwisata maupun Angkutan Barang Khusus Bahan Berbahaya dan Beracun (B3);
- Melaksanakan Bimbingan Teknis Penilai Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum, dengan mengikut sertakan 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat, staf kompeten dari Direktorat Angkutan Jalan dan Dinas Perhubungan Provinsi Seluruh Indonesia;
- Melaksanakan Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan disiplin Pengemudi Angkutan umum;
- Melaksanakan *Training Of Trainer* (TOT) Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) dalam rangka meningkatkan Kompetensi SDM Penilai SMK PAU;
- Melaksanakan *Ramp Check* Angkutan Umum;

- melaksanakan Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bidang keselamatan jalan harmonisasi RUNK;
- Melaksanakan Verifikasi kepada Perusahaan Angkutan Umum AKAP/Pariwisata maupun Angkutan Barang (B3) yang telah menerapkan dan menyusun Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
- Melaksanakan Pembinaan Teknis tentang manajemen batas kecepatan kepada perusahaan angkutan umum dan Dinas Perhubungan daerah.

4. Monitoring dan Evaluasi

- Monitoring dan Evaluasi Keselamatan Transportasi Jalan;
- Melakukan Monitoring Pembinaan Angkutan Umum AKAP/Pariwisata maupun Angkutan Barang (B3) yang telah dinyatakan lulus Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

5. Teknologi Informasi

- Untuk mempermudah pendataan dan pengawasan penerapan SMK pada perusahaan angkutan umum akan dibangun sistem informasi SMK pada perusahaan angkutan umum Elektronik Sistem Manajemen Keselamatan (e-SMK) yang nantinya akan diintegrasikan dengan Sistem Informasi Perizinan Online Angkutan dan Multimoda (SPIONAM) sehingga pembinaan dan pengawasan dapat dilakukan secara optimal;
- Optimalisasi aplikasi Terminal Online Sistem (TOS) untuk pengawasan keberangkatan bus AKAP di terminal;
- Integrasi aplikasi *ramcheck* dengan aplikasi TOS dan SPIONAM sehingga mempermudah dalam pelaksanaan inspeksi keselamatan pada kendaraan angkutan umum.

a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2021 dan 2020

Realisasi kinerja kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2022 sebesar 0,00 jika dibandingkan dengan target kinerja pada Perjanjian Kinerja tahun 2022 sebesar 0,015, maka capaian kinerja mencapai 200,00%. Sedangkan pada tahun sebelumnya yaitu tahun 2021 capaian kinerja sebesar 0,0152 dengan target pada Perjanjian Kinerja tahun 2021 sebesar 0,019 maka capaian mencapai 120,00%. Pada tahun 2020 capaian kinerja sebesar 0,0037 dengan target pada perjanjian kinerja tahun 2020 sebesar 0,020 maka capaian kinerja mencapai 181,5%. Jadi capaian kinerja tahun 2022 mengalami kenaikan sebesar 80,00% dibandingkan dengan capaian kinerja pada tahun 2021 sedangkan capaian kinerja tahun 2022 mengalami kenaikan

sebesar 18,50% dibandingkan dengan capaian kinerja pada tahun 2020, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

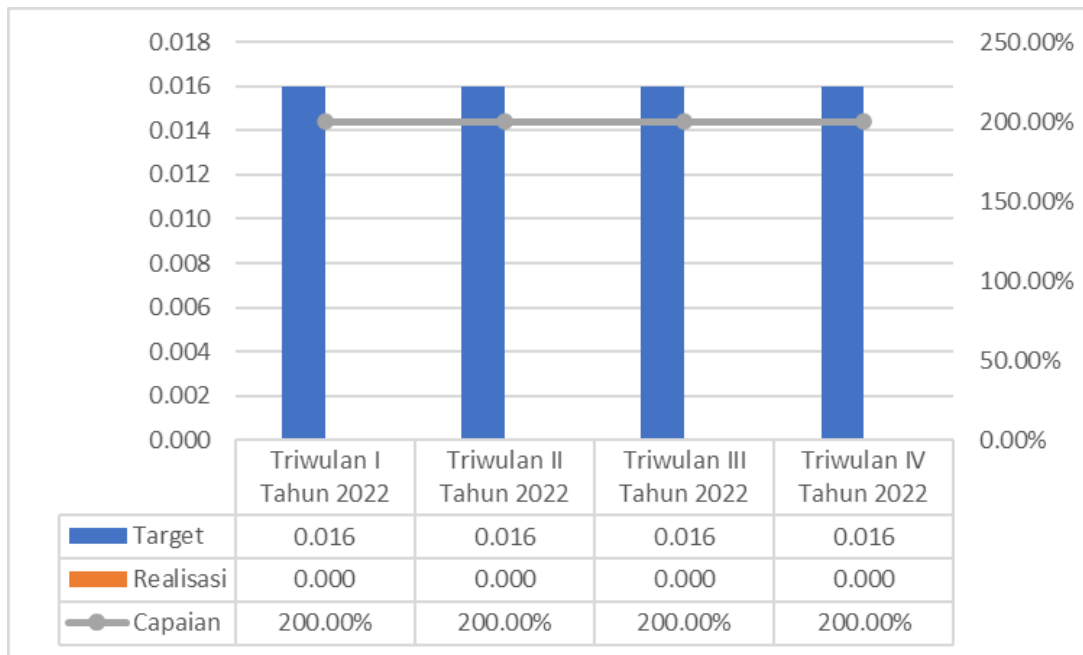
Tabel III. 39 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2021 dan 2020

SP.03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi						
No	Tahun	IKP	Target	Realisasi	Capaian (%)	Naik/Turun
1	2020	IKP.01	0,02	0,0037	181,50	Naik
2	2021	IKP.01	0,019	0,0152	120,00	Naik
3	2022	IKP.01	0,015	0,000	200,00	Naik

Kenaikan capaian kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan disebabkan karena laporan kecelakaan dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah 0 (nol) kecelakaan, adapun kecelakaan yang masuk dalam perhitungan merupakan banyaknya kecelakaan yang melibatkan angkutan umum di jalan yang terdiri dari layanan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Angkutan Perintis yang disubsidi oleh APBN tidak termasuk Angkutan Pariwisata dan Angkutan Barang dan sesuai dengan ketentuan kecelakaan yang terdapat dalam PP 62 Tahun 2018 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi yaitu terdapat korban jiwa paling sedikit 8 (delapan) orang, mengundang perhatian publik secara luas, menimbulkan polemik/kontroversi, menimbulkan prasarana rusak berat, berulang-ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam satu tahun, berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun. Direktorat Sarana Transportasi Jalan terus mendorong dan mensosialisasikan kepada Perusahaan Angkutan Umum untuk terus menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) dengan dilaksanakannya kegiatan Pembinaan Teknis Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum kepada Perusahaan Angkutan Umum di seluruh Indonesia baik Perusahaan angkutan orang maupun barang.

a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2022 sebesar 0,000 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2022 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 0,0160 maka capaian kinerja mencapai 200%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III. 13** Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2022 dalam Renstra Ditjen Hubdat Tahun 2020-2024.



Gambar III. 13 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2022 dalam Renstra Ditjen Hubdat Tahun 2020-2024

a.7. *Benchmark Internasional*

Berdasarkan data *World Health Organization* (WHO) pada tahun 2020 didapatkan data perbandingan kecelakaan lalu lintas berdasarkan angka kematian per 100.000 orang. Berikut merupakan perbandingan beberapa negara di Asia dengan data kecelakaan lalu lintas berdasarkan angka kematian per 10.000 orang.

Tabel III. 40 Perbandingan kecelakaan lalu lintas berdasarkan angka kematian per 100.000 orang

No	Negara	Nilai	Rangking
1	China	15,09	96
2	Indonesia	11,88	115
3	Singapore	1,69	181

Sumber : *World Health Organization (WHO) 2020, ROAD TRAFFIC ACCIDENTS ASIA CAUSE OF DEATH (worldlifeexpectancy.com)*

Bedasarkan tabel diatas diketahui bahwa Indonesia menempati rangking ke-115 di Dunia mengenai angka kematian per 100.000 orang dengan nilai sebesar 11,88. Apabila dibandingkan dengan negara di Asia yaitu China, Indonesia memiliki angka kematian per 100.000 orang lebih baik dibandingkan China yaitu dengan perbedaan sebesar 3,21. sedangkan apabila dibandingkan dengan Negara Singapore, Indonesia memiliki angka kematian per 100.000 orang lebih buruk yaitu dengan perbedaan sebesar 8,67.

III.2.3.2. IKP 02. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 03: Meningkatnya Keselamatan Transportasi, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III. 41 Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran Tahun 2022

SP 03	Meningkatnya Keselamatan Transportasi				
IKP 02	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran				Satuan : Rasio
Target/Realisasi/Capaian	Q1	Q2	Q3	Q4	Tahun 2022
Target	0,085	0,085	0,085	0,039	0,039
Realisasi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Capaian	200,00%	200,00%	200,00%	200,00%	200,00%

Sumber: Data diolah dari Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran merupakan jumlah kecelakaan pada tahun (n) per 10.000 pelayaran angkutan penyeberangan, baik komersil maupun perintis. Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran digunakan rumus sebagai berikut:

$$= \frac{\text{Jumlah Kecelakaan Angkutan Penyeberangan pada Tahun (n)}}{\text{Jumlah pelayaran Angkutan Penyeberangan pada Tahun (n)}} \times 10.000 \text{ pelayaran}$$

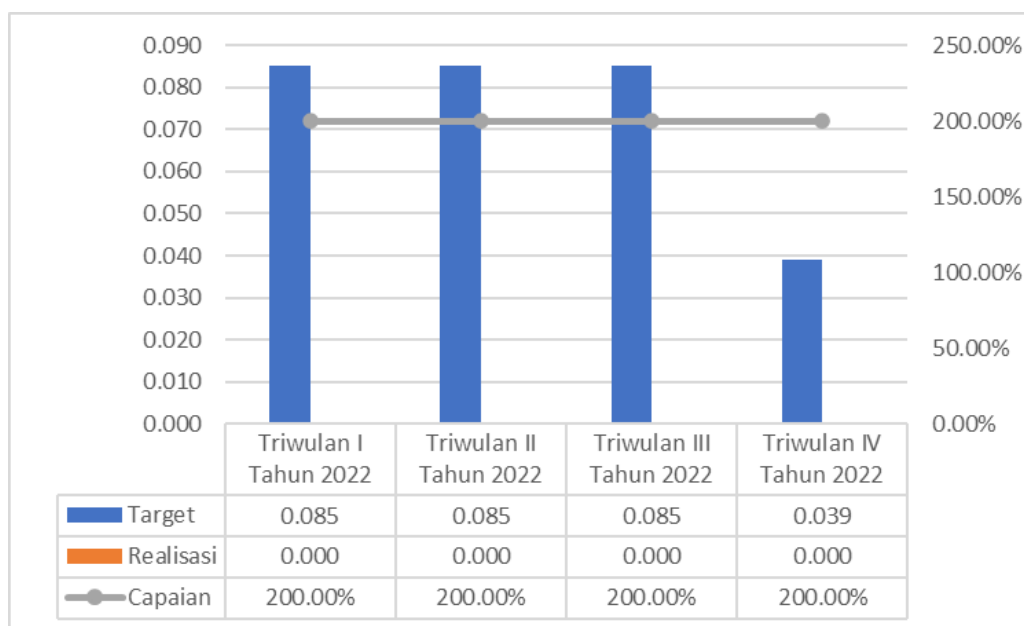
Keterangan:

1. Data jumlah pelayaran per tahun didapatkan melalui data realisasi pelayaran angkutan komersil dan realisasi penyelenggaraan subsidi keperintisan angkutan penyeberangan. Data tersebut diperoleh dari koordinasi antara Sub Direktorat Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan, Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan Balai Pengelola Transportasi Darat.

- a) (n) pada pembilang merujuk kepada tahun berjalan yaitu tahun 2022.
2. Data kecelakaan angkutan penyeberangan terdiri dari, kecelakaan yang menyebabkan kapal karam, kapal terbakar, dan korban meninggal dunia (MD). Data kecelakaan tersebut diperoleh dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD).
- a) (n) pada penyebut merujuk kepada tahun berjalan yaitu tahun 2022.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2022

Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran tahun 2022 sebesar 0. Jika dibandingkan dengan target Revisi II PK tahun 2022 sebesar 0,039 maka capaian kinerja mencapai 200%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III. 14**. Grafik Capaian IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran.



Gambar III. 14 Capaian IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2022

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

• Dasar Hukum

Dalam rangka mencapai keberhasilan Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengacu kepada aturan:

1. Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (**Lampiran 33**);
2. Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang perkapalan (**Lampiran 34**).

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Tahun 2022, Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Per 10.000 Pelayaran memiliki target 0,085 yang bersumber dari target renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2020-2024. Dengan menggunakan baseline 2020 senilai 0,088. Target setiap tahun menggunakan asumsi terjadi penurunan sebesar 1,5% per tahun. Target akhir 2022 pada revisi II Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat adalah 0,039 menyesuaikan capaian akhir tahun 2021.

- **Realisasi Kinerja**

Pada tahun 2022 tidak terdapat kejadian kecelakaan pelayaran yang menyebabkan kapal karam, kapal terbakar, dan terdapat korban meninggal dunia (MD) dengan data diperoleh dari website Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) <http://knkt.go.id/>, BPTD, Media Online.

Sedangkan Jumlah pelayaran angkutan penyeberangan baik perintis maupun komersil hingga tahun 2022 sebanyak 593.581 pelayaran. Data Realisasi Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil Tahun 2022 disajikan pada tabel berikut:

Tabel III. 42 Data Realisasi Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil Tahun 2022

No.	Periode	Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil	Akumulasi Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil
1.	Triwulan I	149.867	149.867
2.	Triwulan II	149.108	298.975
3.	Triwulan III	149.284	448.259
4.	Triwulan IV	145.294	593.581

Sumber data : Data olahan dari Subdit Angkutan Direktorat TSDP, terhitung tanggal Januari s.d Desember 2022

- **Realisasi Kinerja**

Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2022 adalah sebagai berikut:

$$\text{Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan} \frac{0}{593.581} \times 10.000 \text{ pelayaran} = 0$$

- **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, capaian Indikator Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran pada tahun 2022 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2022 yaitu sebesar:

$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{(\text{Target} - (\text{Realisasi} - \text{Target}))}{\text{Target}} \times 100 \%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{(0,039 - (0 - 0,039))}{0,039} \times 100\% = 200 \%$$

- **Faktor Keberhasilan**

da tahun 2022, Ditjen Hubdat berhasil mencapai target Indeks Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran karena faktor-faktor sebagai berikut:

1. Sumber Daya Manusia yang berkompetensi mengalami peningkatan pada tahun 2022 seperti penambahan marine inspektur sungai danau dan penyeberangan, penambahan ahli ukur kapal, penambahan auditor keselamatan kapal, penambahan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) bidang Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (LLASDP), dll;
2. Adanya bimbingan teknis dan sosialisasi di bidang keselamatan sungai, danau dan penyeberangan kepada 25 Balai Pengelola Transportasi Darat;
3. Pelaksanaan Monitoring dan Evaluasi Inspeksi keselamatan Transportasi Penyeberangan (*Rampcheck*) dan Monitoring secara berkala terhadap kelaikan sarana, prasarana dan Operasional Penyeberangan;
4. Regulasi di bidang keselamatan Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan (TSDP) yang sudah mengalami peningkatan pnaatan.

- **Faktor Kendala**

Adapun yang menjadi kendala dalam meminimalisir kejadian kecelakaan dipengaruhi faktor-faktor sebagai berikut:

1. Faktor cuaca yang buruk dan gelombang yang tinggi terjadi secara tiba-tiba;
2. Kelalaian awak kapal dalam menghadapi berbagai permasalahan yang mungkin timbul dalam operasional kapal;
3. Adanya kerusakan alat navigasi kapal saat sedang beroperasi.

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2022 (anggaran Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Penegakan Hukum

Bidang TSDP) yaitu senilai Rp. 317.500.000,- target keuangan Tahun 2022 senilai Rp.317.500.000,- dan realisasi anggaran sebesar Rp. 317.494.371,- atau 99,99%.

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang

Untuk meningkatkan capaian dimasa yang akan datang yaitu dengan terus melakukan kegiatan-kegiatan rutin yang sudah dilakukan selama ini untuk menurunkan angka kecelakaan angkutan penyeberangan, antara lain:

1. Segera Melaksanakan sosialisasi kepada seluruh syahbandar dan petugas kesyahbandaran terkait dengan cara mengetahui prakiraan cuaca dan pengimplementasian terhadap penerbitan SPB;
2. Menyediakan monitor cuaca untuk pemantauan data realtime cuaca pada lintas penyeberangan;
3. Berkoordinasi dengan BMKG terkait prakiraan cuaca;
4. Melaksanakan Monitoring dan Evaluasi Inspeksi keselamatan Transportasi Penyeberangan (Rampcheck) dan Monitoring secara berkala terhadap kelaikan sarana, prasarana dan Operasional Penyeberangan;
5. Mengadakan Bimbingan Teknis di bidang keselamatan angkutan penyeberangan kepada 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat;
6. Melakukan pengadaan kapal patroli untuk pengawasan di lokasi daerah yang rawan kecelakaan dan meningkatkan kordinasi pantauan terhadap cuaca ekstrim;
7. Mengadakan sosialisasi keselamatan angkutan penyeberangan kepada para operator Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan serta 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat;
8. Pemberian Bantuan Teknis Perlengkapan keselamatan angkutan penyeberangan di 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat;
9. Perumusan aturan Manajemen keselamatan kapal, patroli dan pengamanan;
10. Penyusunan Kebijakan terkait kompetensi kesyahbandaran dan database kinerja pengawasan operasional SDP;
11. Melakukan koordinasi dan tata kelola bidang kesyahbandaran;
12. Melakukan Pengawasan tertib berlayar ;
13. Peningkatan Kompetensi SDM dibidang transportasi SDP dengan Pemberian Diklat Kompetensi seperti diklat Syahbandar, diklat Syahbandar Pembantu, Diklat Marine Inspector, yang bekerjasama dengan Diklat Pemberdayaan SDM yang terkait seperti BP2TL dan Poltektrans SDP;

14. Melaksanakan Monitoring Pelaksanaan Tusi Keselamatan dan Keamanan Pelayaran TSDP di Seluruh Indonesia Melalui Zoom dengan 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat;
15. Pemberian Webinar terkait tata cara pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran TSDP dan Webinar terkait tata cara pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kepada 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat.

a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2021 dan 2020

Realisasi rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 pelayaran pada tahun 2022 sebesar 0 dari target tahun 2022 sebesar 0,085 pada target renstra. Jika dibandingkan dengan realisasi kinerja tahun 2021 sebesar 0,039 dari target tahun 2021 sebesar 0,086. Maka capaian kinerja pada tahun 2022 mencapai 200% lebih tinggi jika dibanding tahun 2021 sebesar 154,65%. Pencapaian ini digambarkan pada tabel capaian IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran.

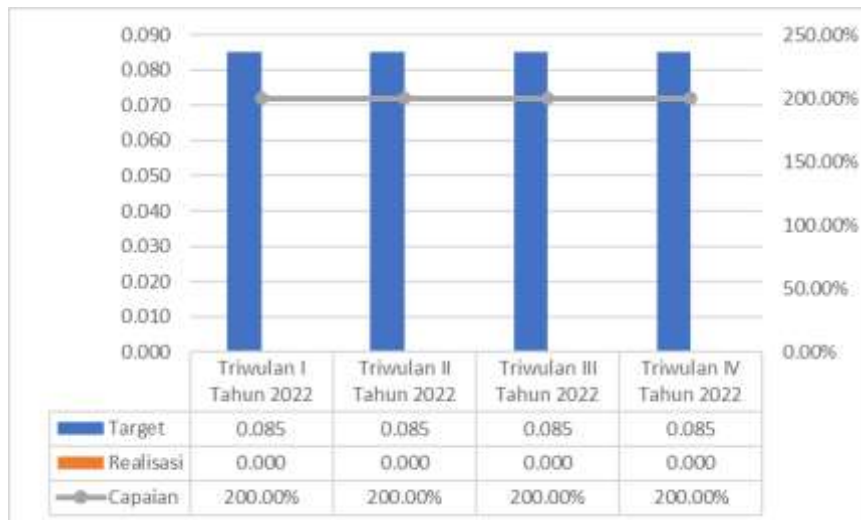
Tabel III. 43 Perbandingan Target, Realisasi dan Capaian tahun 2020, 2021 dan Tahun 2022

SP.03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi						
No	Tahun	IKP	Target	Realisasi	Capaian (%)	Naik/Turun
1	2020	IKP.02	0,088	0,129	53,41 %	-
2	2021	IKP.02	0,086	0,039	154,65 %	Naik
3	2022	IKP.02	0,039	0,0	200 %	Naik

Adapun realisasi rasio Kejadian Kecelakaan pada tahun 2022 sebesar 0, dikarenakan tidak terdapat kecelakaan angkutan penyeberangan yang disebabkan kapal karam, kapal terbakar, dan korban meninggal dunia (MD).

a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

Pada Tahun 2022, realisasi Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran memiliki target 0,085 yang bersumber dari target Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2020-2024. Dengan menggunakan *baseline* 2020 senilai 0,088. Target capaian setiap tahun menggunakan asumsi terjadi penurunan sebesar 1,5% per tahun. Namun target akhir tahun 2022 pada revisi II Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat adalah 0,039 menyesuaikan capaian akhir tahun 2021.



Gambar III. 15 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 terhadap target kinerja tahun 2022 pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2020-2024

a.7. *Benchmark Internasional*

Organisasi Maritim Internasional (International Maritime Organization/IMO) merupakan badan khusus di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa dibentuk pada tahun 1948, yang awalnya dikenal sebagai *International Governmental Maritime Consultative Organization* (IMCO). *International Maritime Organization* (IMO) merupakan otoritas internasional yang menetapkan standar keamanan, keselamatan, dan perlindungan lingkungan hidup maritim yang terkait dengan pelayaran internasional.

International Maritime Organization (IMO) saat ini beranggotakan 174 negara serta 3 *associate members* dengan kantor pusat berada di London, Inggris yang mana Indonesia sudah jadi anggota *International Maritime Organization* (IMO) sejak 1961 dan telah meratifikasi *Convention on the Establishment of the International Maritime Consultative Organization 1948* (IMO Convention 1948) dengan Surat Pejabat Presiden Kepada Sekretaris Jenderal IMO IMO No. 9796/1960 tanggal 7 Mei 1960 serta Keputusan Presiden Republik Indonesia No.14 Tahun 1996 tentang Pengesahan *Amendments To The Convention on The International Maritime Organization (Institutionalization of The Facilitation Committee), To The Convention on The International Maritime Organization 1993* (Amandemen Konvensi Organisasi Maritim Internasional,1993).

Konvensi yang dihasilkan oleh *International Maritime Organization* (IMO) berkaitan dengan banyak aspek antara lain: pencegahan kecelakaan, termasuk standar rancangan kapal, konstruksi, perlengkapan, kegiatan operasional dan ketenagakerjaan berdasarkan perjanjian internasional

dapat ditemukan dalam *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS) tahun 1974 dan 1978; *Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (MARPOL) tahun 1973; dan *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) tahun 1978. Sedangkan konvensi yang mengatur mengenai komunikasi keadaan darurat dan keselamatan adalah *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation* (OPRC) tahun 1990

Dalam struktur keanggotaan *International Maritime Organization* (IMO) selain anggota regular, beberapa diantaranya juga dipilih untuk masuk sebagai anggota dewan yang terdiri atas Anggota Dewan A, B dan C, dimana Indonesia termasuk dalam kategori C pada struktur keanggotaan IMO.

Tabel III. 44 Tabel struktur keanggotaan *International Maritime Organization* (IMO)

No.	Struktur Dewan IMO	Uraian	Nama Negara Anggota
1	Kategori A	Mewakili armada pelayaran niaga internasional terbesar dan sebagai penyedia angkutan laut internasional terbesar	Jepang, Republic of Korea, Italia, China, Yunani, Panama, Inggris, Norwegia, Amerika Serikat, dan Federasi Rusia
2	Kategori B	Mewakili kepentingan terbesar dalam "International Seaborne Trade"	Australia, Jerman, Prancis, Brazil, Spanyol, India, Kanada, Uni Emirat Arab, Brazil dan Argentina
3	Kategori C	Perwakilan dari negara-negara yang mempunyai kepentingan khusus dalam angkutan laut dan mencerminkan pembagian perwakilan yang adil secara geografis	Malta, Malaysia, Cyprus, Indonesia , Bahama, Afrika Selatan, Mexico, Chili, Belgia, Mesir, Peru, Maroko, Denmark, Turki, Thailand, Jamaica, Filipina, Kuwait, dan Kenya

III.2.4. Sasaran Program 01: Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum

Tabel III. 45 Sasaran Program 4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	Q1	Q2	Q3	Q4
SP 01 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum							
IKP 01	Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	Nilai	0,1				
		Target		0,1	0,1	0,1	0,1
		Realisasi		0	0	0	0
		Capaian		200,00%	200,00%	200,00%	200,00%

III.2.4.1. IKP 01. Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 01: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III. 46 Capaian Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2022

SP 01 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum					
IKP 01	Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan				Satuan: Rasio
Target/Realisasi/Capaian		Q1	Q2	Q3	Q4
Target		0,100	0,100	0,100	0,100
Realisasi		0,000	0,000	0,000	0,000
Capaian		200,00%	200,00%	200,00%	200,00%

Sumber: Data Bagian Hukum dan Hubungan Masyarakat Tahun 2022

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang mendapat *Class Action* oleh masyarakat dibandingkan dengan jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang dikeluarkan/ditetapkan merupakan sebuah instrumen untuk menilai kualitas kebijakan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang dilihat dari proses pembuatan kebijakan dan bagaimana melakukan pengaturan agenda, formulasi, implementasi, dan proses evaluasi.

Salah satu agenda reformasi birokrasi yang penting untuk diwujudkan adalah peningkatan kualitas kebijakan. Rendahnya kualitas kebijakan dapat dilihat dari kekecewaan masyarakat (*class action*) karena dianggap pembuat kebijakan membuat kebijakan-kebijakan tanpa didukung oleh data yang akurat (*evidenceless-based*) untuk membuktikan ketepatan dari keputusan yang dibuat, tetapi seringkali dibuat atas dasar intuisi, opini, atau desakan kelompok tertentu. Revisi atau bahkan pembatalan/ pencabutan terhadap berbagai peraturan perundang-undangan banyak terjadi karena tidak sesuai dengan kondisi masyarakat saat ini atau bertentangan dengan kebijakan yang lebih tinggi.

Hal ini mengindikasikan masih rendahnya kualitas proses pembuatan kebijakan. Dalam menentukan Rasio terhadap Sasaran Program Kegiatan Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum, dapat ditentukan dengan rumus:

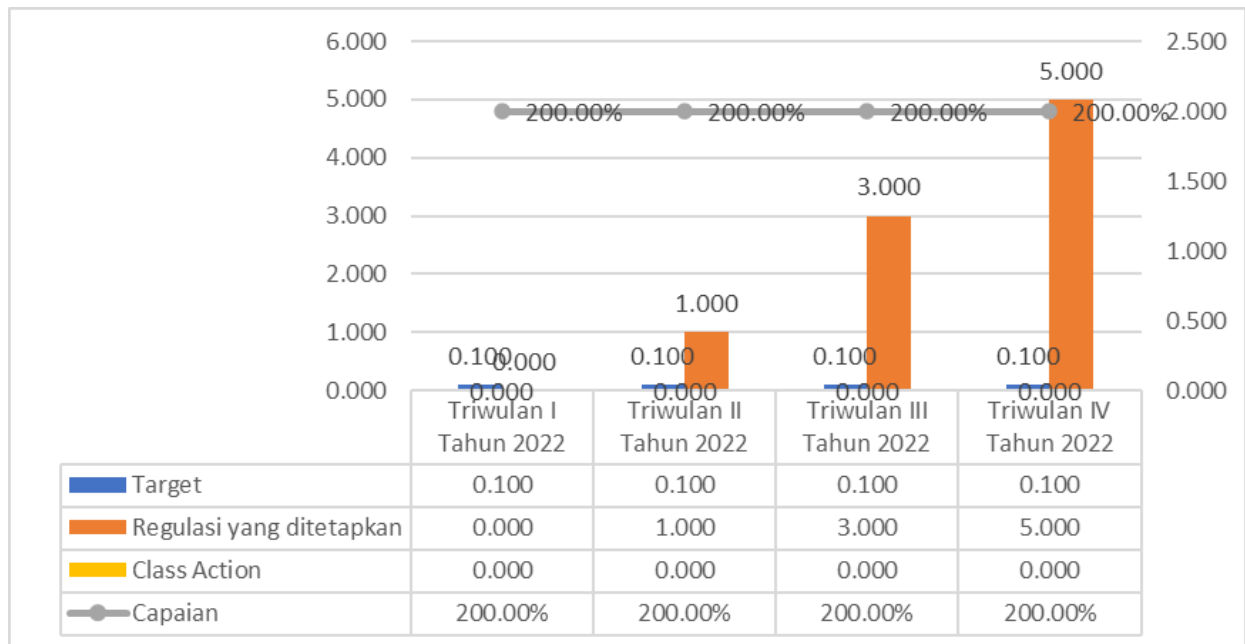
$$RK = \frac{Rt - (Ra - Rt)}{Rt} \times 100\%$$

Keterangan:

1. RK : Rasio Kualitas Kebijakan;
2. Rt : Rasio Target Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan pada tahun 2022;
3. Ra : Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan pada tahun berjalan yaitu 2022;
4. Pada tahun 2024 diharapkan seluruh Regulasi yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan tidak mendapat Class Action dari masyarakat;
5. Angka Rasio adalah 1 s.d 0.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2022

Realisasi Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan tahun 2022 sebesar 0 jika dibandingkan dengan target Revisi II PK 2022 sebesar 0,1 maka capaian kinerja mencapai 200%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III.16**.



Gambar III. 16 Capaian IKP Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang *Mendapat Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

• Dasar Hukum

Sesuai dalam Pasal 122 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 67 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Sekretariat Ditjen Perhubungan Darat memiliki tupoksi melalui Bagian Hukum dan Hubungan Masyarakat melaksanakan penyiapan koordinasi pembentukan peraturan perundang-undangan, pemberian pertimbangan dan advokasi, evaluasi peraturan perundang-undangan serta perjanjian/kontrak/kesepakatan bersama, pelaksanaan dokumentasi hukum, hubungan masyarakat dan antar lembaga, informasi publik, layanan pengaduan publik, peliputan dan dokumentasi kegiatan, serta kerja sama dalam negeri dan luar negeri subsektor transportasi darat.

Dalam melaksanakan tugas dimaksud, Sekretariat Ditjen Perhubungan Darat melalui Bagian Hukum dan Hubungan Masyarakat berdasarkan Pasal 123 huruf a Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 67 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan menyelenggarakan fungsi penyiapan bahan koordinasi pembentukan peraturan perundang-undangan, sosialisasi hukum, evaluasi peraturan perundang-undangan, serta asistensi penyusunan Rancangan Peraturan Daerah yang berkaitan dengan subsektor transportasi darat.

Proses akhir dari pembuatan peraturan perundang-undangan adalah pengundangan dan penyebarluasan yang memerlukan penanganan secara terarah, terpadu, terencana, efektif dan efisien serta akuntabel. Pengundangan adalah penempatan peraturan perundang-undangan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia, Berita Negara Republik Indonesia, dan Tambahan Berita Negara Republik Indonesia. Maksudnya agar supaya setiap orang dapat mengetahui peraturan perundang-undangan, pemerintah wajib menyebarluaskan peraturan perundang-undangan yang telah diundangkan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia dan Berita Negara Republik Indonesia. Dengan penyebarluasan diharapkan masyarakat mengerti, dan memahami maksud-maksud yang terkandung dalam peraturan perundang-undangan, sehingga dapat melaksanakan ketentuan peraturan perundang-undangan dimaksud.

Dalam penyebarluasan peraturan perundang-undangan ini dapat dilakukan melalui media cetak, media elektronik, dan cara lainnya. Penyebarluasan melalui media elektronik dilakukan melalui situs web Kementerian Perhubungan dan dapat diakses melalui website: <https://jdih.dephub.go.id>. Penyebarluasan dengan cara sosialisasi dapat dilakukan dengan tatap muka atau dialog langsung, berupa ceramah/seminar, pertemuan ilmiah, konferensi pers, dan cara lainnya.

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Pada Tahun 2022, Target Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan pada tahun 2022 sebesar 0,1 dengan rincian:

1. Target Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang ditetapkan/dikeluarkan yang mendapat *class action* dari masyarakat Tahun 2022 sebesar 0,1.
2. Target Renstra Kementerian Perhubungan pada tahun 2024 tidak mendapat *class action* dari masyarakat.

Pada Tahun 2022 ini, realisasi pencapaian penetapan kebijakan di bidang Perhubungan Darat pada tahun 2022 sejumlah 5 (lima) peraturan, sedangkan untuk peraturan yang mendapatkan class action dari masyarakat tidak ada atau 0 (nol). Untuk capaian Rasio Kualitas Kebijakan berdasarkan rumus yang sudah ditentukan yaitu mencapai 200%.

Capaian Keberhasilan Sekretariat Ditjen Perhubungan Darat berdasarkan IKP 1 Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan memiliki persentase capaian sebesar 200% yang menunjukkan bahwa realisasi Indikator ini sudah mencapai target

yang ditetapkan yaitu 0,1 atau tidak ada peraturan yang mendapatkan class action dari masyarakat. Adapun Peraturan Menteri Perhubungan yang telah ditetapkan, yaitu:

1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 9 Tahun 2020 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan (ditetapkan pada 5 Januari 2022);
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2022 tentang Konversi Kendaraan Bermotor Selain Sepeda Motor Dengan Penggerak Motor Bakar Menjadi Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (ditetapkan pada 9 Agustus 2022);
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2022 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan Danau Toba (ditetapkan pada 26 Agustus 2022).
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 22 Tahun 2022 tentang Kompetensi Penguji Kendaraan Bermotor (ditetapkan pada 13 September 2022);
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pengawasan dan Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di Bidang Transportasi Darat (ditetapkan pada 23 September 2022)

- **Realisasi Kinerja**

Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan adalah sebagai berikut:

Capaian Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang mendapat *Class Action*

$$Rasio\ Class\ Action\ Tahun\ 2022 = \frac{0}{5} = 0$$

- **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, capaian Indikator Kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan pada tahun 2022 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2022 yaitu sebesar:

$$Capaian\ Kinerja = \frac{(Target - (Realisasi - Target))}{Target} \times 100\%$$

$$\% Capaian = \frac{(0,1 - (0 - 0,1))}{0,1} \times 100\% = 200\%$$

- **Faktor Keberhasilan**

Keberhasilan capaian indikator kinerja Kualitas Kebijakan Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2022 dikarenakan beberapa faktor, antara lain:

1. Pelaksanaan kegiatan Penyuluhan/Sosialisasi Peraturan Perundang-undangan yang merupakan salah satu tugas dan fungsi Bagian Hukum dan Hubungan Masyarakat sebagaimana tercantum dalam Pasal 124 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan dapat dilaksanakan sesuai dengan target baik secara tatap muka maupun virtual.
2. Penyebarluasan informasi mengenai penetapan peraturan perundang-undangan lebih cepat dengan pengupload-an dokumen ke website JDIH Kementerian Perhubungan sehingga informasi lebih efektif tersampaikan dan dapat diakses oleh seluruh masyarakat dengan cepat.
3. Monitoring penjadwalan kegiatan sosialisasi/penyuluhan yang dilaksanakan oleh pimpinan dengan berkoordinasi lintas Kementerian/Lembaga dan Direktorat teknis, sehingga kegiatan dapat terlaksana secara berkala, tepat sasaran (efektif), dan sesuai target pelaksanaan.

- **Faktor Kendala**

Adapun beberapa faktor yang menjadi kendala dalam pelaksanaan kegiatan yang menunjang capaian rasio kualitas kebijakan antara lain:

1. Karena keterbatasan anggaran pelaksanaan kegiatan penyuluhan dan uji publik, maka acara diselenggarakan secara hybrid, dengan mengundang perwakilan dari peserta atau wilayah sehingga kebanyakan dari peserta hadir secara virtual;
2. Pelaksanaan rangkaian kegiatan penyuluhan dan uji publik yang dilaksanakan secara virtual banyak dikeluhkan oleh peserta yang kesulitan pada jaringan maupun memahami penjelasan pelaksanaan kebijakan yang ditetapkan;
3. Saran dan masukan dari masyarakat belum dapat diakomodir usulannya dengan baik, karena keterlambatan informasi dan pengiriman. Sehingga peraturan yang ditetapkan tidak sesuai dengan harapan.
4. Pengundangan Peraturan Menteri Perhubungan yang sudah selesai diharmonisasikan tidak sesuai dengan target, sehingga penyebarluasan peraturan perundang-undangan belum dapat dilakukan. Oleh karena itu, pelaksanaan kegiatan sosialisasi/penyuluhan juga harus mengikuti menunggu pengundangan dimaksud.

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait capaian Indikator Kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang mendapat *Class Action* Tahun 2022 yaitu sebagai berikut:

1. Penyuluhan Peraturan Perundang – undangan Bidang Perhubungan Darat;
2. Workshop Peraturan Perundang – undangan Bidang Perhubungan Darat;
3. Pertimbangan Bantuan Hukum.

Tabel III. 47 Anggaran terkait Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* Tahun 2022

No	Kegiatan	Pagu	Realisasi		Ket.
			Keuangan	Pagu (%)	
1	Penyuluhan Peraturan Perundang-undangan	2.250.201.000	2.250.200.250	99,99%	
2	Workshop Peraturan Perundang-undangan	658.115.000	658.115.000	100%	
3	Pertimbangan Bantuan Hukum	1.044.206.000	1.044.205.025	99,99%	
	Total	3.952.522.000	3.952.520.275	99,99%	

Berdasarkan data dari tabel diatas dapat diketahui anggaran terkait Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2022 yaitu senilai Rp. 3.952.522.000,- untuk 5 (lima) kegiatan dan realisasi anggaran sebesar Rp. 3.952.520.275,- dengan capaian kinerja yang tercapai yaitu 99,99%.

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang

permasalahan utama yaitu koordinasi mengenai tahapan penetapan peraturan yang membutuhkan waktu dan pembahasan lanjut yaitu permohonan persetujuan Presiden terhadap usulan peraturan berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 68 Tahun 2021 tentang Pemberian Persetujuan Presiden terhadap Rancangan Peraturan Menteri/Kepala Lembaga serta harmonisasi peraturan yang diusulkan melalui Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia.

Untuk mempertahankan dan meningkatkan capaian kinerja di masa yang akan datang antara lain:

1. Perlu adanya pemetaan mengenai Peraturan Perundang-undangan yang belum disusun/ ditetapkan berdasarkan amanat Undang-Undang/Peraturan Pemerintah/Peraturan di atasnya sehingga dapat ditentukan target penyusunan dan penyelesaiannya;
2. Perlu diinformasikan kepada Direktorat teknis/Pemrakarsa mengenai posisi peraturan perundang-undangan yang dibutuhkan, perlu direvisi/ dicabut, maupun posisi Rancangan

Peraturan Perundang-undangan yang perlu diharmonisasikan melalui Kementerian Hukum dan HAM sehingga penyelesaiannya sesuai dengan target;

3. Melakukan monitoring dan evaluasi secara berkala terhadap alur proses penyusunan/revisi peraturan perundang-undangan sehingga proses penyusunan/revisi dimaksud tepat waktu dan tepat sasaran baik di lingkup Kementerian Perhubungan maupun Kementerian/Lembaga yang berpengaruh terhadap muatan materi peraturan tersebut;
4. Meningkatkan sistem teknologi informasi yang dapat memonitoring perkembangan aturan yang diusulkan dengan yang telah direalisasikan ataupun turunan/aturan pelaksana peraturan perundang-undangan sehingga seluruh masyarakat khususnya operator/perusahaan sebagai pelaksana kegiatan di lapangan dapat memonitor perkembangan peraturan terbaru sesuai dengan bidangnya secara online.

a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2021 dan 2020

Realisasi Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan pada tahun 2022 sebesar 0 dari target tahun 2022 sebesar 0,100 pada target renstra. Jika dibandingkan dengan realisasi kinerja tahun 2021 sebesar 0,200 dari target tahun 2021 sebesar 0. Maka capaian kinerja pada tahun 2022 mencapai 200% masih sama dengan tahun 2021 begitu juga pada tahun 2020 dengan realisasi 0. pencapaian ini digambarkan pada tabel capaian IKP Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan.

Tabel III. 48 Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan

SP.01 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum						
No	Tahun	IKP	Target	Realisasi	Capaian (%)	Naik/Turun
1	2020	IKP.01	0,300	0,00	200 %	-
2	2021	IKP.01	0,200	0,00	200 %	Tetap
3	2022	IKP.01	0,100	0,00	200 %	Tetap

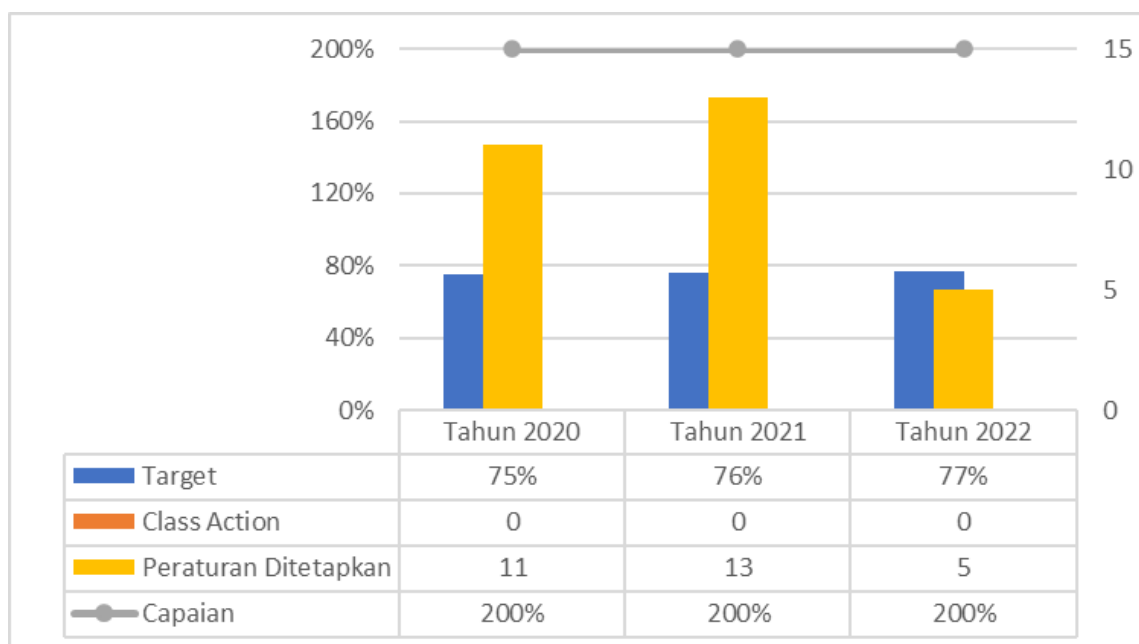
Realisasi kinerja kegiatan Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Tahun 2022 sebanyak 0 (nol) peraturan, artinya tidak ada peraturan pada tahun berjalan yang mendapatkan *class action* dari masyarakat. Jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2022 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 sebesar 0,1, maka

capaian kinerja mencapai 200%. Sedangkan pada tahun 2021, capaian kinerja kegiatan Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebanyak 0 (nol) peraturan dengan target 0,1, maka capaian kinerja mencapai 200%. Pada tahun 2020, capaian kinerja kegiatan Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebanyak 0 (nol) peraturan dengan target 0,1, maka capaian kinerja mencapai 200% Jadi realisasi kinerja pada tahun 2022, tahun 2021, dan tahun 2020 sama yaitu 200% dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III. 49 Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022, Tahun 2021 dan Tahun 2020

No	Rincian	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022
1	Target	0,1	0,1	0,1
2	Peraturan ditetapkan	11	13	5
3	<i>Class Action</i>	0	0	0
4	Capaian	200,0%	200,0%	200%

Sumber: Data Bagian Hukum dan Humas Setditjen Hubdat, 2022



Gambar III. 17 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022, Tahun 2021 dan Tahun 2020

- **Justifikasi Realisasi Tetap (Sama dengan Tahun Sebelumnya)**

Pada tahun 2022 realisasi penetapan peraturan perundang-undangan sejumlah 5 (lima) turun dari tahun 2021 sejumlah 13 (tiga belas) dikarenakan proses penyusunan peraturan menteri perhubungan yang diusulkan mengalami penundaan waktu pembahasan. Penundaan waktu dimaksud diantaranya karena peraturan yang diusulkan dikembalikan untuk proses perbaikan serta adanya rancangan peraturan menteri perhubungan yang pembahasannya melebihi dari target waktu yang ditentukan dikarenakan kesiapan dari para stakeholder yang terkait belum siap untuk melakukan pembahasan. Dari jumlah peraturan yang ditetapkan dan kegiatan sosialisasi, uji publik dan pertimbangan hukum yang dilaksanakan oleh Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, tidak ada peraturan yang mendapatkan *class action* dari masyarakat. Hal ini dianggap kebijakan yang dikeluarkan dapat diterima oleh Kementerian/Lembaga yang berkaitan langsung dengan penetapan peraturan ini serta Perusahaan/Operator angkutan/Masyarakat selaku pelaku transportasi.

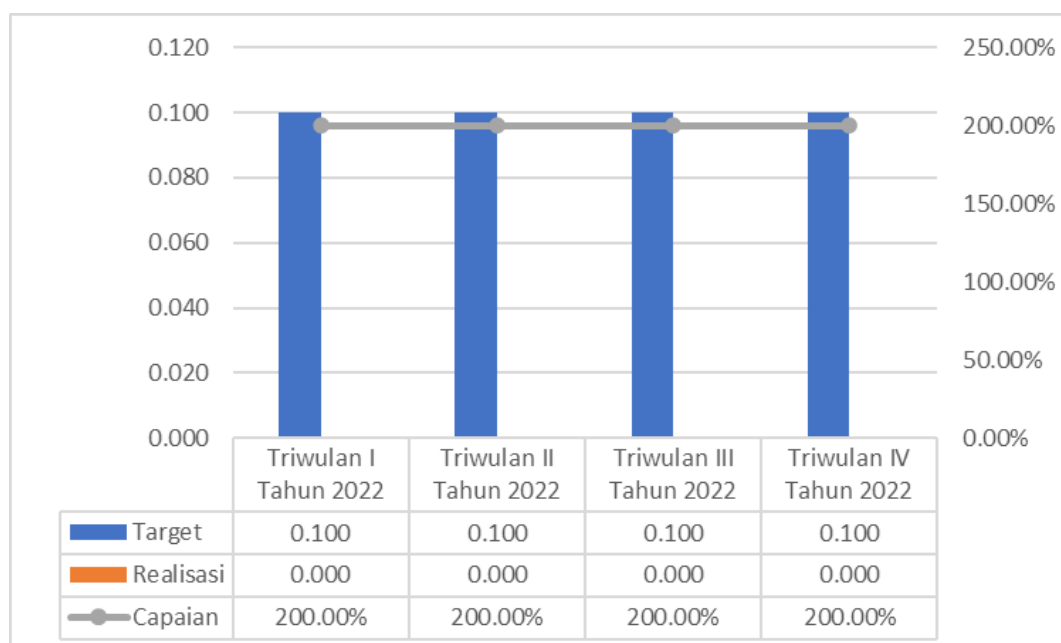
- **Justifikasi Capaian Tetap (Sama dengan Tahun Sebelumnya)**

Pada tahun 2022 ini, dengan jumlah realisasi *class action* dari masyarakat terhadap penetapan peraturan perundang-undangan sama dengan tahun 2021, maka capaian kinerja Tahun 2022 sama dengan Tahun 2021 sebesar 200%. Hal ini dikarenakan penyusunan, pengusulan, penetapan dan pengundangan Peraturan Menteri Perhubungan pada tahun 2022 sesuai dengan standar dan persyaratan penyusunan peraturan perundang-undangan berdasarkan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022, sehingga peraturan perundang-undangan disosialisasikan kepada masyarakat secara efektif baik tatap muka, virtual maupun penyebarluasan melalui website JDIH Kementerian Perhubungan tidak mendapatkan *class action* dari masyarakat.

**a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022
Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024**

Realisasi Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan tahun 2022 sebesar 0,000 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2022 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 0,100 maka capaian kinerja mencapai 200%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III. 17** Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan

Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2022 dalam Renstra Ditjen Hubdat Tahun 2020-2024.



Gambar III. 18 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

Capaian kinerja kegiatan Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Tahun 2022 sebanyak 0 (nol) atau tidak ada peraturan yang mendapatkan *class action* dari masyarakat. Jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2022 dalam Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 sebesar 0,1, maka capaian kinerja mencapai 200%.

Tabel III. 50 Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

No	Rincian	Tahun 2022
1	Target Kinerja Indeks Kualitas Kebijakan	0,1
2	Capaian Kinerja Indeks Kualitas Kebijakan	200,0%
3	Class Action Masyarakat	0
4	Peraturan yang ditetapkan	5

Sumber: Data Bagian Hukum dan Humas Setditjen Hubdat, 2022

a.7. *Benchmark Nasional*

Berdasarkan data dari Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan (Sekjen Kementerian Perhubungan) pada tahun 2021 didapatkan data realisasi dan capaian kinerja Indeks kualitas kebijakan. Berikut merupakan perbandingan indikator kinerja Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat:

Tabel III. 51 Perbandingan indikator kinerja Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

No	Uraian	Sekjen Kementerian Perhubungan	Ditjen Perhubungan Darat
1	Target	76	0,1
2	Realisasi	50,8	0
3	Persentase Capaian Kinerja	66,84%	200,00%

Sumber: Data Biro Hukum Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan, 2022

Berdasarkan tabel di atas indikator kinerja Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Direktorat Jenderal Perhubungan Darat lebih tinggi dibandingkan dengan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan. Hal ini disebabkan karena Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan meliputi matra darat, laut, udara, kereta api, serta penunjang. Sehingga realisasi kinerja Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan jauh lebih kecil daripada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

III.2.5. Sasaran Program 02: Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik

Tabel III. 52 Sasaran Program 02 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	Q1	Q2	Q3	Q4
SP 02 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik							
IKP 01	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	79,500				
		Target		79,50	79,500	79,500	79,50
		Realisasi		78,390	79,200	79,20	79,20
		Capaian		98,60%	99,62%	99,62%	99,62%

III.2.5.1. IKP 01. Indeks RB Kementerian Perhubungan

Dalam menggambarkan keberhasilan pencapaian Sasaran Program 02: Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menggunakan 2 (dua) IKP salah satunya yaitu Indeks RB Kementerian Perhubungan, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III. 53 Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2022

SP 02	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik				
IKP 01	Indeks RB Kementerian Perhubungan				Satuan: Rasio
Target/Realisasi/Capaian	Q1	Q2	Q3	Q4	Tahun 2022
Target	79,500	79,500	79,500	79,500	79,500
Realisasi	78,390	79,200	79,200	79,200	79,200
Capaian	98,60%	99,62%	99,62%	99,62%	99,62%

Sumber: Renstra Ditjen Perhubungan Darat Th. 2020-2024 dan Hasil Evaluasi Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2022

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Indeks RB Kementerian Perhubungan menggambarkan sejauh mana instansi pemerintah melaksanakan perbaikan tata kelola pemerintahan yang bertujuan pada pemerintahan yang efektif dan efisien, bersih dari Korupsi Kolusi Nepotisme (KKN), dan memiliki pelayanan publik yang berkualitas.

Capaian kinerja RB Kementerian Perhubungan dihitung berdasarkan penilaian 2 komponen, yaitu komponen pengungkit dan komponen hasil sesuai dengan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020 tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi. Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Indeks RB Kementerian Perhubungan digunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Capaian Nilai RB tahun 2022} = \text{Nilai Pengungkit (60\%)} + \text{Nilai Hasil (40\%)}$$

Penilaian terhadap setiap program dalam komponen pengungkit (proses) dan sasaran reformasi birokrasi diukur melalui indikator-indikator yang dipandang mewakili program tersebut. Sehingga dengan menilai indikator tersebut diharapkan dapat memberikan gambaran pencapaian upaya yang berdampak pada pencapaian sasaran. Komponen pengungkit terdiri dari 3 (tiga) aspek, yaitu Aspek Pemenuhan, Hasil Antara Area Perubahan, dan Aspek Reform. Kategori-kategori pengungkit ini menjadi bagian dari 8 (delapan) area perubahan reformasi birokrasi, yaitu: manajemen perubahan, deregulasi kebijakan, organisasi, tata laksana, Sumber Daya Manusia (SDM) aparatur, akuntabilitas, pengawasan, dan pelayanan publik. Sedangkan Komponen Hasil

merupakan dampak dari upaya-upaya atau program/kegiatan yang telah dilakukan oleh Kementerian dalam mewujudkan sasaran Reformasi Birokrasi.

Nilai pengungkit memiliki besaran 60% dari total nilai capaian RB, dimana nilai tersebut didapat dari beberapa aspek, yang terdiri atas Pemenuhan (20%) yang berisi penilaian dari tim evaluator RB atas pemenuhan 8 area perubahan leading sektor dan sub sektor, lalu Hasil Antara (10%) yang berisi penilaian dari masing-masing instansi pembina atas perubahan yang telah dicapai dan merupakan indikator hasil jangka panjang, dan Reform (30%) yang berisi penilaian dari tim evaluator RB atas perubahan-perubahan nyata terhadap pemenuhan 8 area perubahan yang telah dicapai.

Nilai Hasil memiliki besaran 40% dari total nilai capaian RB, dimana hasil tersebut didapat berdasarkan penilaian dari instansi pembina atas capaian beberapa aspek yang dikoordinasi oleh Sekretariat Jenderal, diantaranya Akuntabilitas Kinerja dan Keuangan (10%), Kualitas Pelayanan Publik (10%), Pemerintahan Bersih dan Bebas KKN (10%), serta Kinerja Organisasi (10%). Proses perumusan meliputi:

1. Aspek Penilaian

Penilaian pelaksanaan reformasi birokrasi tidak hanya difokuskan pada data yang tertuang dalam dokumen formal semata, tetapi juga dari sumber lain yang akurat dan relevan dengan pelaksanaan reformasi birokrasi Kementerian Perhubungan. Penilaian harus menyimpulkan hasil penilaian atas fakta objektif dalam melaksanakan program reformasi birokrasi sesuai dengan indikator masing-masing komponen yang ada dalam Lembar Kerja Evaluasi (LKE). Setiap sub-komponen pada komponen pengungkit akan dibagi kedalam beberapa pernyataan sebagai indikator pemenuhan subkomponen tersebut. Setiap pertanyaan/pernyataan akan dijawab dengan ya/tidak atau a/b/c atau a/b/c/d/e atau numerik dan memiliki bobot nilai pada setiap jawabannya sesuai lembar kerja. Setelah setiap pertanyaan diberikan nilai maka penyimpulan akan dilakukan dengan menjumlahkan angka tertimbang dari masing-masing komponen. Nilai hasil akhir dari penjumlahan komponen-komponen akan dipergunakan untuk menentukan tingkat pelaksanaan reformasi birokrasi. Setelah diperoleh nilai akhir (Indeks Reformasi Birokrasi), tim evaluator menetapkan rencana aksi tindak lanjut sebagai dasar perbaikan pada periode berikutnya.

Aspek Penilaian:

- a) Manajemen Perubahan;
 - 1) Indeks Kepemimpinan Perubahan Ditjen Perhubungan Darat
 - 2) Reputasi Positif Ditjen Perhubungan Darat
- b) Deregulasi Kebijakan;

- 1) Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Transportasi Darat
- c) Penataan Organisasi;
 - 1) Indeks Kelembagaan Ditjen Perhubungan Darat
- d) Penataan Tatalaksana;
 - 1) Indeks SPBE Kementerian Perhubungan Darat
 - 2) Indeks Pengawasan Kearsipan Ditjen Perhubungan Darat
- e) Penataan Manajemen SDM;
 - 1) Indeks Profesionalisme Aparatur Sipil Negara (ASN) Ditjen Perhubungan Darat
 - 2) Indeks Tata Kelola Manajemen ASN Ditjen Perhubungan Darat
- f) Penguatan Akuntabilitas;
 - 1) Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat
 - 2) Indeks Perencanaan Ditjen Perhubungan Darat
 - 3) Indeks Pengelolaan Keuangan Ditjen Perhubungan Darat
 - 4) Indeks Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa Ditjen Perhubungan Darat
 - 5) Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Darat
- g) Penguatan Pengawasan;
 - 1) Indeks Maturitas Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) Ditjen Perhubungan Darat
- h) Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik.
 - 1) Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat

2. Pembobotan

Untuk lebih jelasnya pembobotan nilai pada tiap komponen dan sub-komponen berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020 tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi dapat dilihat pada tabel III.49.

Tabel III. 54 Pembobotan Nilai Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020

No.	Komponen	Bobot	Sub-Komponen
1	Pengungkit	60%	
	Aspek Pemenuhan	20%	a. Manajemen Perubahan (2%); b. Deregulasi Kebijakan (2%); c. Penataan Organisasi (3%); d. Penataan Tatalaksana (2,5%); e. Penataan Manajemen SDM (3%); f. Penguatan Akuntabilitas (2,5%); g. Penguatan Pengawasan (2,5%); h. Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik (2,5%).
		10%	a. Kualitas Pengelolaan Arsip (1%);

No.	Komponen	Bobot	Sub-Komponen
	Aspek Hasil Antara		b. Kualitas Pengelolaan Pengadaan Barang (1%); c. Kualitas Pengelolaan Keuangan (1%); d. Kualitas Pengelolaan Aset (1%); e. Merit System (1%); f. ASN Profesional (1%); g. Kualitas Perencanaan (1%); h. Maturitas SPIP (1%); i. Kapabilitas Aparat Pengawasan Intern Pemerintah (APIP) (1%); j. Tingkat Kepatuhan Standar Pelayanan (1%)
	Aspek Reform	30%	a. Manajemen Perubahan (3%); b. Deregulasi Kebijakan (3%); c. Penataan Organisasi (4,5%); d. Penataan Tatalaksana (3,75%); e. Penataan Manajemen SDM (4,5%); f. Penguatan Akuntabilitas (3,75%); g. Penguatan Pengawasan (3,75%); h. Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik (3,75%)
2	Hasil	40%	
	Akuntabilitas Kinerja dan Keuangan	10%	a. Opini Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) (3%); b. Nilai Akuntabilitas Kinerja (7%)
	Kualitas Pelayanan Publik	10%	Indeks Persepsi Kualitas Pelayanan (10%)
	Pemerintah yang Bersih dan Bebas KKN	10%	Indeks Persepsi Anti Korupsi (10%)
	Kinerja Organisasi	10%	a. Capaian Kinerja (5%) b. Kinerja Lainnya (2%) c. Survei Internal Organisasi (3%)
Total		100%	

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2022

Realisasi nilai evaluasi RB Kementerian Perhubungan tahun 2022 merupakan hasil evaluasi atas pelaksanaan reformasi birokrasi pada tahun sebelumnya. Dimana nilai tersebut merupakan gambaran pencapaian atas pemenuhan komponen dan sub-komponen pada tabel pembobotan. Untuk lebih jelasnya rincian hasil evaluasi dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel III. 55 Hasil Evaluasi Nilai Reformasi Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020

A.	Pengungkit	Bobot	Nilai
I. Pemenuhan (20)		20,00	17,86
1	Manajemen Perubahan	1,80	1,91
2	Deregulasi Kebijakan	1,50	1,54
3	Penataan dan Penguatan Organisasi	2,97	2,97
4	Penataan Tatalaksana	2,19	2,23
5	Penataan Sistem Manajemen SDM	2,84	2,97
6	Penguatan Akuntabilitas	2,19	2,50

A.	Pengungkit	Bobot	Nilai
7	Penguatan Pengawasan	2,23	2,39
8	Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik	2,13	2,33
II. Hasil Antara Perubahan (10)		10,00	9,09
1	Kualitas Pengelolaan Arsip	0,86	0,86
2	Kualitas Pengelolaan Pengadaan Barang dan Jasa	0,76	0,76
3	Kualitas Pengelolaan Keuangan	0,91	0,91
4	Kualitas Pengelolaan Aset	0,57	0,57
5	Merit System	0,64	0,64
6	ASN Profesional	0,36	0,36
7	Kualitas Perencanaan	0,56	0,56
8	Maturitas SPIP	0,60	0,60
9	Kapabilitas APIP	0,40	0,40
10	Tingkat Kepatuhan Terhadap Standar Pelayanan Publik Sesuai Undang-undang 25 Tahun 2009	0,89	0,89
III. Reform (30)		30,00	20,59
1	Manajemen Perubahan	2,27	2,27
2	Deregulasi Kebijakan	2,10	2,10
3	Penataan dan Penguatan Organisasi	3,01	3,01
4	Penataan Tatalaksana	2,59	2,59
5	Penataan Sistem Manajemen SDM	3,15	3,15
6	Penguatan Akuntabilitas	1,81	1,81
7	Penguatan Pengawasan	2,68	2,68
8	Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik	2,97	2,97
Total Pengungkit		60,00	52,39
B.	Hasil (40)	Nilai	Nilai
1	Akuntabilitas Keuangan (10)	8,29	8,29
	a. Opini BPK (3)	3,00	3,00
	b. Nilai Sakip (7)	7,00	5,28
2	Kualitas Pelayanan Publik (10)	9,10	9,10
	Indeks Persepsi Kualitas Pelayanan Publik (IPKP)	10,00	9,10
3	Pemerintah yang Bersih dan Bebas KKN (10)	8,20	8,20
	Indeks Persepsi Anti Korupsi (IPAK)	10,00	8,20
4	Kinerja Organisasi (10)	8,44	8,44
	a. Capaian Kinerja	5,00	4,51
	b. Kinerja Lainnya	2,00	1,50
	c. Survei Internal Organisasi	3,00	2,43
Total Hasil		40,00	34,04
Total Evaluasi Reformasi Birokrasi		100,00	79,20

Berdasarkan Realisasi Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2022 atas evaluasi oleh tim evaluator KemenPANRB adalah diperoleh nilai sebesar 79,20, yang didapat atas nilai evaluasi pada tahun sebelumnya pada tahun 2021, dan evaluasi pada tahun 2022 masih dalam proses penilaian hingga keluarnya nilai evaluasi Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi (PMPRB). Nilai tersebut merupakan nilai RB pada tingkat Kementerian Perhubungan dan level Eselon I Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengikuti nilai Kementerian Perhubungan. Sehingga nilai Indeks RB Kementerian Perhubungan masih menggunakan nilai pada tingkat kementerian yaitu sebesar 79,20.

Realisasi Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2022 adalah 79,20 jika dibandingkan dengan target PK 2022 sebesar 79,50 maka capaian kinerja mencapai 99,62%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III.18**.



Gambar III. 19 Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

• Dasar Hukum

Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan RI memiliki dasar hukum sebagai dasar acuan penilaian mandiri pelaksanaan reformasi birokrasi, diantaranya yaitu:

1. Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2010 tentang *Grand Design* Reformasi Birokrasi 2010-2025 (**Lampiran 35**);
2. Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020 tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi (**Lampiran 36**);
3. Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM 234 Tahun 2021 tentang Roadmap Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan 2020-2024 (**Lampiran 37**).

Berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024 Kementerian Perhubungan, menargetkan sasaran pelaksanaan Reformasi Birokrasi Tahun 2020-2024 sebagai berikut:

1. Birokrasi yang Bersih dan Akuntabel
2. Birokrasi yang Kapabel

3. Pelayanan Publik yang Prima

Penyempurnaan dan peningkatan kualitas Reformasi Birokrasi Nasional (RBN), diarahkan dalam 4 (empat) strategi, diantaranya:

1. Penguatan implementasi manajemen ASN, melalui penerapan manajemen talenta nasional ASN, peningkatan sistem merit ASN, penyederhanaan eselonisasi serta penataan jabatan secara nasional;
2. Penataan kelembagaan dan proses bisnis melalui penataan kelembagaan instansi pemerintah dan penerapan SPBE yang terintegrasi;
3. Reformasi sistem akuntabilitas kinerja, melalui perluasan implementasi sistem terintegrasi, penguatan pengelolaan reformasi birokrasi sistem perencanaan dan penganggaran;
4. Transformasi pelayanan publik, melalui pelayanan publik berbasis elektronik (*e-service*), penguatan ekosistem inovasi dan penguatan pelayanan terpadu.

• **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Target awal Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2022 senilai 79,5 diperoleh dari Renstra 2020-2024 dengan berdasarkan asumsi proyeksi arahan pimpinan pada rapat renstra 2020-2024. Sepanjang tahun 2022 tidak terdapat perubahan target Perjanjian Kinerja (PK) 2022.

Pelaksanaan penilaian capaian Reformasi Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat menggunakan nilai indeks RB Kementerian Perhubungan berdasarkan hasil evaluasi pada tahun sebelumnya yaitu pada tahun 2021 oleh Tim Penilai Nasional (TPN) KemenPANRB pada masing-masing unit kerja Eselon I, salah satunya unit kerja Ditjen Perhubungan Darat.

Nilai pengungkit memiliki besaran 60% dari total nilai capaian RB, dimana nilai tersebut didapat dari beberapa aspek, yang terdiri atas Pemenuhan (20%) yang berisi penilaian dari tim evaluator RB atas pemenuhan 8 area perubahan leading sektor dan sub sektor, lalu Hasil Antara (10%) yang berisi penilaian dari masing-masing instansi pembina atas perubahan yang telah dicapai dan merupakan indikator hasil jangka panjang, dan Reform (30%) yang berisi penilaian dari tim evaluator RB atas perubahan-perubahan nyata terhadap pemenuhan 8 area perubahan yang telah dicapai.

• **Realisasi Kinerja**

Nilai Hasil memiliki besaran 40% dari total nilai realisasi RB, dimana hasil tersebut didapat berdasarkan penilaian dari instansi pembina atas capaian beberapa aspek yang dikoordinasi oleh Sekretariat Jenderal, diantaranya Akuntabilitas Kinerja dan Keuangan (10%), Kualitas Pelayanan Publik (10%), Pemerintahan Bersih dan Bebas KKN (10%), serta Kinerja Organisasi (10%).

Sehingga:

$$\text{Realisasi Nilai RB tahun 2022} = 45,17 + 34,03 = 79,20$$

Berdasarkan realisasi nilai reformasi birokrasi tingkat Kementerian Perhubungan Tahun 2022 sebesar 79,20 menjadi nilai hasil akhir dari penjumlahan komponen-komponen akan dipergunakan untuk menentukan tingkat pelaksanaan reformasi birokrasi. mana nilai tersebut termasuk dalam kategori 'BB' dengan predikat 'Sangat Baik', dengan interpretasi secara instansional Kementerian Perhubungan khususnya Ditjen Perhubungan Darat mampu mewujudkan sebagian besar sasaran Reformasi Birokrasi, namun pencapaian sasaran pada tingkat unit kerja hanya sebagian kecil saja. Setelah diperoleh nilai akhir (Indeks Reformasi Birokrasi), menetapkan rencana aksi tindak lanjut sebagai dasar perbaikan pada periode berikutnya.

- **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2022 terhadap target Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2022 yaitu sebesar:

$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100 \%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{79,20}{79,5} \times 100\% = 99,62\%$$

Dimana angka 79,5 didapat dari capaian target rencana strategis 2020-2024, sedangkan angka 79,20 didapat dari realisasi tercapai dari evaluasi reformasi birokrasi oleh Tim Penilai Nasional (TPN) KemenPANRB, yang didapat berdasarkan nilai pengungkit dan nilai hasil RB Kementerian Perhubungan. Ketercapaian hasil tercapai 99,62% dari nilai yang ditargetkan, hal ini didukung adanya perbaikan dari hasil evaluasi reformasi birokrasi pada tahun sebelumnya, walaupun belum mencapai nilai yang ditargetkan. Selisih nilai tersebut akan menjadi bahan evaluasi dan perbaikan kembali untuk tercapainya target pada tahun berikutnya.

- **Faktor Keberhasilan**

Faktor-faktor keberhasilan dalam pelaksanaan reformasi birokrasi khususnya di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Penerapan reformasi birokrasi pada tingkat Eselon I sudah berjalan sesuai arahan Leading Sektor hingga melibatkan unit kerja Unit Pelaksana Teknis (UPT), dibuktikan dengan tersusunnya SK Tim hingga kehadiran pada setiap sosialisasi dan internalisasi reformasi birokrasi;

2. Tersusunnya *roadmap* reformasi birokrasi Ditjen Perhubungan Darat 2020-2024 sebagai acuan dan masukan terhadap roadmap reformasi birokrasi Kementerian Perhubungan;
3. Keterlibatan seluruh unit kerja dalam menetapkan Agen Perubahan, dimana menjadi role model pada setiap unit kerja masing-masing yang berdampak mengubah pola pikir dan budaya kerja setiap pegawai hingga unit terkecilnya;
4. Adanya evaluasi kelembagaan yang berdasar atas ketepatan fungsi dan ukuran organisasi, dimana dalam perkembangannya mengubah tingkat penataan UPT Balai Pengelola Transportasi Darat serta berencana menciptakan UPT Kantor Otoritas Pelabuhan Danau Toba dan Badan Layanan Umum UPT Kantor Pengelola Terminal Tipe A Provinsi Jawa Tengah;
5. Adanya antusias, pemahaman dan kontribusi setiap pemangku jabatan fungsional hasil penyetaraan dalam perencanaan penyederhanaan birokrasi di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat;
6. Pengembangan pegawai telah berdasarkan kompetensi sesuai rencana dan kebutuhan pengembangan kompetensi;
7. Penegakan aturan Nilai Dasar Kode Etik dan Kode Perilaku (NDKEKP) pegawai telah disosialisasi dan diinternalisasi ke sebagian besar pegawai, dengan dijadikannya Kementerian Perhubungan sebagai *pilot project* penerapan NDKEKP oleh Komisi Aparatur Sipil Negara;
8. Penguatan pengawasan telah ditegakkan dengan meminimalisir adanya pungli/ gratifikasi hingga unit terkecil Ditjen Perhubungan Darat, dibuktikan dengan sosialisasi rutin serta keikutsertaan unit kerja dalam menciptakan Zona Integritas Menuju Wilayah Bebas dari Korupsi (WBK) / Wilayah Birokrasi Bersih Melayani (WBBM);
9. Aktifnya unit pengaduan masyarakat yang terdapat pada Ditjen Perhubungan Darat, dimana setiap unit nya mempunyai pengelolaan pengaduan, baik secara terpusat melalui *contact center* (CC) 151 ataupun melalui unit kerja masing-masing, dengan tindak lanjut yang responsif;
10. Adanya kemauan dan kemampuan Ditjen Perhubungan Darat dalam meningkatkan pelayanan publik untuk menciptakan budaya pelayanan prima pada setiap pelayanannya, dimana telah tersusunnya Standar Pelayanan pada setiap unit kerjanya, serta adanya tindak lanjut atas masukan dalam survei kepuasan masyarakat.

• **Faktor Kendala**

Faktor-faktor kendala dalam pelaksanaan reformasi birokrasi khususnya di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Penerapan reformasi birokrasi pada tingkat Eselon I sudah berjalan sesuai arahan *Leading Sector*, namun belum terinternalisasi secara menyeluruh hingga ke tingkat unit kerja dibawahnya;
2. Agen perubahan yang dibentuk di tingkat unit kerja belum berjalan optimal seperti pengembangan kapasitas untuk agen perubahan, belum adanya media komunikasi aktif antar agen perubahan serta belum dilakukannya evaluasi atas kinerja agen perubahan dalam meningkatkan budaya kerja dan perubahan *mindset*;
3. Monitoring dan evaluasi rencana kerja pelaksanaan reformasi birokrasi di level unit kerja belum seluruhnya dilakukan;
4. Seluruh peraturan perundang-undangan yang tidak harmonis/sinkron teridentifikasi dan dipetakan dengan baik namun hasil identifikasi dan analisis tersebut belum sepenuhnya ditindaklanjuti sehingga belum dapat dipastikan kebijakan yang dibuat oleh Ditjen Perhubungan Darat harmonis dengan kebijakan lain;
5. Belum optimalnya sistem pengendalian dalam penyusunan peraturan perundang-undangan dan belum terdapat evaluasi terhadap peraturan perundang-undangan tentang transportasi;
6. Belum optimalnya evaluasi terhadap kesesuaian organisasi dengan kinerja yang akan dihasilkan dan mandat kepada unit kerja;
7. Penerapan *E-Government* di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat belum sepenuhnya optimal dan beberapa aplikasi manajemen internal maupun pelayanan kepada masyarakat/stakeholder yang belum terintegrasi;
8. Penguatan sistem manajemen SDM belum sepenuhnya optimal, hal ini disebabkan antara lain belum dilakukannya pemetaan talenta sebagai dasar penempatan jabatan kritikal/suksesi serta penyusunan perencanaan pengembangan kompetensi pegawai atau *Human Capital Development Plan* (HCDP) yang belum dilakukan secara menyeluruh serta pola rotasi dan mutasi yang dilakukan secara masif belum didasarkan pemetaan kompetensi yang jelas;
9. Indikator kinerja individu sebagai turunan dari kinerja organisasi di atasnya belum dijabarkan dengan optimal, sehingga belum sepenuhnya dimanfaatkan sebagai indikator capaian kinerja pegawai dalam Sasaran Kerja Pegawai (SKP);
10. Monitoring dan evaluasi implementasi penguatan kebijakan pengawasan internal dan integritas masih belum mengukur tingkat efektifitas penanganan gratifikasi, penerapan SPIP, pengelolaan pengaduan masyarakat, *Whistle-Blowing System* dan kebijakan benturan kepentingan;
11. Implementasi pelayanan publik belum sepenuhnya optimal, hal ini ditunjukkan dengan masih sedikitnya unit kerja yang telah menindaklanjuti hasil survei kepuasan masyarakat dan

menerapkan kebijakan pemberian kompensasi kepada penerima layanan bila layanan tidak sesuai standar.

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2022 yaitu Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat senilai Rp 435.754.000,- dengan realisasi pada tahun 2022 senilai Rp 435.671.457,- atau mencapai 99,98%. Kegiatan - kegiatan real yang telah dilakukan oleh Ditjen Perhubungan Darat dalam keberhasilan IKP Indeks Reformasi Birokrasi tahun 2022 adalah monitoring dan evaluasi pelaksanaan RB di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat.

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang

Adapun upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu:

1. Meningkatkan kualitas penerapan reformasi birokrasi Ditjen Perhubungan Darat dengan melakukan penguatan dan penajaman program-program reformasi birokrasi yang dituangkan dalam *Road Map* reformasi birokrasi Ditjen Perhubungan Darat, agar fokus pada upaya konkret yang akan dilakukan dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang bersih dan akuntabel, efektif dan efisien, serta pelayanan publik yang berkualitas;
2. Memperkuat peran *Agent of Change* dengan mengoptimalkan monev kinerja seluruh *Agent of Change* dengan mempromosikan perubahan di lingkungan kerjanya namun juga dapat membangun *social control* diantara rekan kerja dalam penguatan integritas;
3. Melakukan internalisasi Core Values ASN BerAkhlak dan melaksanakan pengukuran tingkat pemahaman pegawai terhadap 8 (delapan) area pembangunan Reformasi Birokrasi dan budaya kerja yang telah diinternalisasi atau disosialisasikan terhadap seluruh pegawai;
4. Melakukan pemetaan terhadap seluruh produk hukum yang telah dan akan terbit, sehingga dapat diidentifikasi peraturan yang tidak sinkron/harmonis dengan kebijakan lain dan memiliki potensi memperlambat proses pelayanan publik. Selanjutnya hasil identifikasi tersebut ditindaklanjuti dengan penyederhanaan atau deregulasi kebijakan;
5. Mengoptimalkan sistem pengendalian penyusunan peraturan perundang-undangan dan melakukan evaluasi terhadap peraturan perundang-undangan dibidang moda transportasi darat;
6. Melakukan evaluasi terhadap kesesuaian organisasi dengan kinerja yang akan dihasilkan dan mandat khususnya di level unit kerja;

7. Melakukan monitoring dan evaluasi atas seluruh aplikasi yang telah dibangun dalam rangka melakukan perbaikan secara berkelanjutan yang dapat memberikan dampak kepada kemudahan baik dalam manajemen internal maupun dalam pelayanan kepada *stakeholders*;
8. Mengoptimalkan pengelolaan sistem manajemen SDM dengan menindaklanjuti pemanfaatan hasil *assessment* sebagai dasar pengembangan karir individu berbasis kompetensi, menyusun perencanaan pengembangan kompetensi pegawai atau HCDP secara menyeluruh dan memetakan talenta/*talent pool*/sebagai dasar penempatan jabatan kritikal dan rencana suksesi jabatan dan menyusun peta kompetensi sebagai dasar penetapan rotasi/mutasi individu;
9. Menyempurnakan ukuran kinerja individu sehingga lebih berorientasi hasil sesuai dengan levelnya serta melakukan penyempurnaan penjenjangan kinerja dan ditindaklanjuti dengan optimalisasi pemanfaatan aplikasi monitoring dan evaluasi kinerja sampai dengan individu dan dijadikan dasar dalam memberikan apresiasi/ penghargaan ataupun *punishment* bagi pegawai;
10. Memperkuat kebijakan pengawasan internal, seperti penanganan gratifikasi, pengelolaan pengaduan masyarakat, *Whistle-Blowing System* dan kebijakan benturan kepentingan. Serta memperkuat penerapan Sistem Pengendalian Internal Pemerintah, dengan mendorong setiap unit kerja mampu mengidentifikasi dan melakukan pengendalian risiko yang melekat pada upaya pencapaian kinerja, sebagai salah satu upaya optimalisasi pelaksanaan pengendalian internal;
11. Meningkatkan pembangunan Zona Integritas yang sudah berjalan, dan mendorong unit kerja utama untuk memperoleh predikat WBK/ WBBM;
12. Melakukan upaya peningkatan kapabilitas APIP agar dapat mengoptimalkan implementasi *three lines of defenses* dalam rangka meningkatkan efektivitas pengawasan internal pemerintah di Ditjen Perhubungan Darat;
13. Mengoptimalkan implementasi pelayanan publik khususnya di tingkat unit pelayanan publik dalam hal pemberian kompensasi kepada penerima layanan bila layanan tidak sesuai standar dan menginformasikan hasil survey eksternal kepada stakeholder serta menindaklanjuti hasil survei eksternal terutama terhadap komponen survei yang memiliki nilai rendah dengan melakukan perbaikan-perbaikan secara untuk meningkatkan kualitas layanan.

a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2021 dan 2020

Realisasi kinerja Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2022 sebesar 79.20 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2022 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal

Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 79.50 maka capaian kinerja mencapai 99.62% sedangkan pada tahun sebelumnya tahun 2021 capaian kinerja RB Kementerian Perhubungan sebesar 78.39 dengan target 79 maka capaian kinerja mencapai 99.22%, dan pada tahun sebelumnya tahun 2020 capaian kinerja RB Kementerian Perhubungan sebesar 77.7 dengan target 78 maka capaian kinerja mencapai 99.62% Jadi realisasi pada tahun 2022 meningkat dari pada tahun 2021 dan tahun 2020, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III. 56 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2022, Tahun 2021 dan Tahun 2020

SP.02 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik						
No	Tahun	IKP	Target	Realisasi	Capaian (%)	Naik/Turun
1	2020	IKP.01	78	77,7	99,61%	-
2	2021	IKP.01	79,0	78,39	99,22%	Turun
3	2022	IKP.01	79,5	79,2	99,62%	Naik

Sumber: Hasil Evaluasi RB Kementerian Perhubungan Tahun 2020, Tahun 2021 dan Tahun 2022.

Berdasarkan hasil perbandingan target, realisasi, dan capaian pada tahun 2020, tahun 2021 dan tahun 2022, didapatkan hasil capaian yang meningkat, dimana capaian pada tahun 2020 sebesar 99,61%, tahun 2021 sebesar 99,22% dan tahun 2022 sebesar 99,62%. Hal ini membuktikan pelaksanaan reformasi birokrasi berjalan sesuai rencana dan hampir memenuhi target secara real nya. Setelahnya, hasil evaluasi akan ditindaklanjuti dengan rencana kerja pada tahun berikutnya.

a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Tahun 2022 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

Realisasi Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2022 sebesar 79,20 jika dibandingkan dengan target dalam Renstra Dirjen Perhubungan Darat 2021 sebesar 79,5 maka capaian kinerja mencapai 99,62%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III.19**.



Gambar III. 20 Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan

a.7. Benchmark Nasional

Perbandingan Nilai Reformasi Birokrasi mengacu terhadap Reformasi Birokrasi antar Kementerian/ Lembaga di Indonesia, dengan mengacu ke capaian nilai tertinggi Reformasi Birokrasi Kementerian Keuangan Republik Indonesia. Pencapaian ini digambarkan pada tabel sebagai berikut:

Tabel III. 57 *Benchmark* Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan RI dengan Reformasi Birokrasi Kementerian Keuangan Tahun 2022.

Uraian	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Indeks RB Kementerian Keuangan
	79,2	88,69
Indeks RB Kementerian/ Lembaga Rata-rata	75,65	75,65
Capaian	104,69%	117,23%

Sumber : Hasil Evaluasi Reformasi Birokrasi Tahun 2022 oleh KemenPANRB (2022)

Berdasarkan hasil evaluasi Indeks Reformasi Birokrasi seluruh instansi pemerintah, didapatkan nilai Reformasi Birokrasi Kementerian/ Lembaga rata-rata dengan nilai 75,65, dengan nilai tertinggi nilai Reformasi Birokrasi terdapat pada Kementerian Keuangan dengan nilai 88,69. Mengacu terhadap hasil evaluasi tersebut, didapatkan perbandingan capaian persentase nilai

Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan dengan nilai rata-rata sebesar 104,69%, dimana nilai Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan berada di atas rata-rata nilai Reformasi Birokrasi seluruh Kementerian/ Lembaga di Indonesia.

III.3. Realisasi Anggaran

III.3.1. Alokasi Anggaran Tahun 2022

III.3.1.1. Pagu Anggaran

a.1. Rincian Per Sumber Dana Tahun 2022

Pagu Awal DIPA TA. 2022 sebesar **Rp5.395.244.597.000,-** dengan rincian per Sumber Dana Tahun 2022 sebagai berikut:

Tabel III. 58 Rincian per Sumber Dana Pagu Awal Tahun 2022

Sumber Dana	Anggaran	%
RM	Rp. 4.021.014.129.000	74,53%
PNBP	Rp. 630.032.058.000	11,68%
SBSN	Rp. 694.198.410.000	12,87%
PHLN	Rp. 50.000.000.000	0,93%
TOTAL	Rp. 5.395.244.597.000	100,00%

Terdapat Revisi Anggaran di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat namun tidak mengakibatkan perubahan dan pergeseran anggaran yang menyebabkan perubahan pagu pada DIPA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun Anggaran 2022 Sehingga Total Pagu akhir DIPA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat per Sumber Dana pada Triwulan IV Tahun Anggaran 2022 adalah sebesar **Rp5.364.897.340.000,-** dengan rincian sebagai berikut:

Tabel III. 59 Rincian per Sumber Dana Pagu Triwulan IV TA. 2022

Sumber Dana	Anggaran	%
RM	Rp. 3.990.666.872.000	74,38%
PNBP	Rp. 630.032.058.000	11,74%
SBSN	Rp. 694.198.410.000	12,94%
PHLN	Rp. 50.000.000.000	0,93%
TOTAL	Rp. 5.364.897.340.000	100,00%

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

a.2. Rincian Per Jenis Belanja Tahun 2022

Pagu Awal DIPA TA. 2022 sebesar **Rp5.395.244.597.000,-** dengan rincian per Jenis Belanja Tahun 2022 sebagai berikut:

Tabel III. 60 Rincian per Jenis Belanja Pagu Awal Tahun 2022

Jenis Belanja	Anggaran	%
Belanja Pegawai	Rp. 529.821.112.000	9,82%
Belanja Barang	Rp. 2.778.327.986.000	51,50%
Belanja Modal	Rp. 2.087.095.499.000	38,68%
Total	Rp. 5.395.244.597.000	100,00%

Terdapat Revisi Anggaran di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat namun tidak mengakibatkan perubahan dan pergeseran anggaran yang menyebabkan perubahan pagu pada DIPA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat T.A. 2022 Sehingga Total Pagu akhir DIPA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada per Jenis Belanja Triwulan IV T.A. 2022 adalah sebesar **Rp5.364.897.340.000,-** dengan rincian sebagai berikut:

Tabel III. 61 Rincian per Jenis Belanja Pagu Triwulan IV TA. 2022

Jenis Belanja	Anggaran	%
Belanja Pegawai	Rp. 503.919.106.000	9,82%
Belanja Barang	Rp. 2.924.854.923.000	54,17%
Belanja Modal	Rp. 1.936.123.311.000	36,01%
Total	Rp. 5.364.897.340.000	100,00%

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

a.3. Uraian Surat Pengesahan Revisi Anggaran

Penambahan dan pergeseran anggaran tersebut sesuai Surat Pengesahan Revisi Anggaran (**Lampiran 38**) sebagai berikut:

1. Surat Direktur Jenderal Anggaran S-938/AG/AG.3/2021 tanggal 14 Desember 2021 Pengesahan Revisi Anggaran (*Automatic Adjustment*) pada DIPA Satker-Satkerdi Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan, TA 2022 (Revisi ke-1);
2. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-54/AG/AG.3/2022 tanggal 9 Februari 2022 Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-2);
3. Surat Dirjen Perbendaharaan, Kementerian Keuangan Nomor S-35/PB.2/2021 tanggal 16 Februari 2022 Pengesahan Revisi Anggaran. Sehubungan dengan Surat Dirjen Perhubungan Darat Nomor KU.001/1/7/DRJD/2022 tanggal 15 Februari 2022 Perihal Usulan Revisi Anggaran TA 2022;
4. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-118/AG/AG.3/2022 Tanggal 16 Maret 2022 Perihal Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-3);

5. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor : S-168/AG/AG.3/2022 Tanggal 12 April 2022 Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-4);
6. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor : S-339/AG/AG.3/2022 14 Juni 2022 Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-5);
7. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-400/AG/AG.3/2022 Tanggal 18 Juli 2022 Perihal Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-6);
8. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-475/AG/AG.3/2022 Tanggal 21 Agustus 2022 Perihal Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-7);
9. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-506/AG/AG.3/2022 Tanggal 31 Agustus 2022 Perihal Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-8);
10. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-600/AG/AG.3/2022 Tanggal 5 Oktober 2022 Perihal Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-9);
11. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-645/AG/AG.3/2022 Tanggal 12 Oktober 2022 Perihal Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-10);
12. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-715/AG/AG.3/2022 Tanggal 25 Oktober 2022 Perihal Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-11);
13. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-796/AG/AG.3/2022 Tanggal 8 November 2022 Perihal Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-12);
14. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-894/AG/AG.3/2022 Tanggal 5 Desember 2022 Perihal Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-13).

II.3.1.2. Refocussing/ *Automatic Adjustment* Anggaran Tahun 2022

Terdapat kebijakan *Automatic Adjustment* Belanja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat sesuai surat DJA sebagai berikut:

1. Penandaan Blokir sesuai Surat Direktur Jenderal Anggaran S-938/AG/AG.3/2021 tanggal 14 Desember 2021 Pengesahan Revisi Anggaran (*Automatic Adjustment*) pada DIPA Satker-Satker di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan, TA 2022 (Revisi ke-1) sebesar Rp211.460.519.000,-;
2. Penandaan Blokir sesuai Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-339/AG/AG.3/2022 14 Juni 2022 Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-5) sebesar Rp314.077.878.000,-;
3. Pembukaan Blokir sesuai Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-506/AG/AG.3/2022 Tanggal 31 Agustus 2022 Perihal Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-8) sebesar Rp239.856.021.000,-;
4. Pembukaan Blokir sesuai Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-600/AG/AG.3/2022 Tanggal 5 Oktober 2022 Perihal Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-9) sebesar Rp74.403.291.000,-;
5. Pembukaan Blokir sesuai Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-715/AG/AG.3/2022 Tanggal 25 Oktober 2022 Perihal Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-11) sebesar Rp180.931.828.000,-;
6. Pergeseran Anggaran ke Bagian Anggaran Bendahara Umum Negara (BA BUN), Kementerian Keuangan sesuai Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-894/AG/AG.3/2022 Tanggal 5 Desember 2022 Perihal Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-13) sebesar Rp30.347.257.000,-

Sehingga Total Blokir (*Automatic Adjustment*) pada Ditjen Perhubungan Darat telah dibuka semua hingga akhir tahun, blokir pada Ditjen Perhubungan Darat sebesar Rp0,-

Tabel III. 62 Histori Revisi Per Sumber Dana Tahun Anggaran 2022

	SUMBER DANA					JUMLAH
	RM	PNBP	SBSN	PHLN	BLU	
PAGU AWAL	4.021.014.129.000	630.032.058.000	694.198.410.000	50.000.000.000		5.395.244.597.000
REVISI KE-1	4.021.014.129.000	630.032.058.000	694.198.410.000	50.000.000.000		5.395.244.597.000
REVISI KE-2	4.021.014.129.000	630.032.058.000	694.198.410.000	50.000.000.000		5.395.244.597.000
REVISI KE-3	4.021.014.129.000	630.032.058.000	694.198.410.000	50.000.000.000		5.395.244.597.000
REVISI KE-4	4.021.014.129.000	630.032.058.000	694.198.410.000	50.000.000.000		5.395.244.597.000
REVISI KE-5	4.021.014.129.000	630.032.058.000	694.198.410.000	50.000.000.000		5.395.244.597.000
REVISI KE-6	4.021.014.129.000	630.032.058.000	694.198.410.000	50.000.000.000		5.395.244.597.000
REVISI KE-7	4.021.014.129.000	630.032.058.000	694.198.410.000	50.000.000.000		5.395.244.597.000

	SUMBER DANA					JUMLAH
	RM	PNBP	SBSN	PHLN	BLU	
REVISI KE-8	4.021.014.129.000	630.032.058.000	694.198.410.000	50.000.000.000		5.395.244.597.000
REVISI KE-9	4.021.014.129.000	630.032.058.000	694.198.410.000	50.000.000.000		5.395.244.597.000
REVISI KE-10	4.021.014.129.000	630.032.058.000	694.198.410.000	50.000.000.000		5.395.244.597.000
REVISI KE-11	4.021.014.129.000	630.032.058.000	694.198.410.000	50.000.000.000		5.395.244.597.000
REVISI KE-12	4.021.014.129.000	630.032.058.000	694.198.410.000	50.000.000.000		5.395.244.597.000
REVISI KE-13	3.990.666.872.000	630.032.058.000	694.198.410.000	50.000.000.000	3.489.000.000	5.364.897.340.000

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel III. 63 Histori Revisi per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2022

	JENIS BELANJA			JUMLAH
	BELANJA PEGAWAI	BELANJA BARANG	BELANJA MODAL	
PAGU AWAL	529.821.112.000	2.778.327.986.000	2.087.095.499.000	5.395.244.597.000
REVISI KE-1	529.821.112.000	2.778.327.986.000	2.087.095.499.000	5.395.244.597.000
REVISI KE-2	529.821.112.000	2.785.021.441.000	2.080.402.044.000	5.395.244.597.000
REVISI KE-3	529.821.112.000	2.896.835.251.000	1.968.588.234.000	5.395.244.597.000
REVISI KE-4	529.821.112.000	2.915.628.101.000	1.949.795.384.000	5.395.244.597.000
REVISI KE-5	529.821.112.000	2.924.750.501.000	1.940.672.984.000	5.395.244.597.000
REVISI KE-6	529.821.112.000	2.920.728.842.000	1.944.694.643.000	5.395.244.597.000
REVISI KE-7	529.821.112.000	2.923.262.003.000	1.942.161.482.000	5.395.244.597.000
REVISI KE-8	529.821.112.000	2.947.057.320.000	1.918.366.165.000	5.395.244.597.000
REVISI KE-9	529.821.112.000	2.947.057.320.000	1.918.366.165.000	5.395.244.597.000
REVISI KE-10	529.821.112.000	2.937.927.335.000	1.927.496.150.000	5.395.244.597.000
REVISI KE-11	529.821.112.000	2.925.535.844.000	1.939.887.641.000	5.395.244.597.000
REVISI KE-12	529.821.112.000	2.942.818.322.000	1.936.978.974.000	5.395.244.597.000
REVISI KE-13	503.919.106.000	2.924.854.923.000	1.936.123.311.000	5.364.897.340.000

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel III. 64 Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2022

	PAGU AWAL	PERUBAHAN	PAGU AKHIR PER TRIWULAN I	PERUBAHAN	PAGU AKHIR PER TRIWULAN II	PERUBAHAN	PAGU AKHIR PER TRIWULAN III	PERUBAHAN	PAGU AKHIR PER TRIWULAN IV
Belanja Pegawai	529.821.112.000	0	529.821.112.000	0	529.821.112.000	0	529.821.112.000	-25.902.006.000	503.919.106.000
Belanja Barang	2.778.327.986.000	137.300.115.000	2.915.628.101.000	6.864.025.000	2.922.492.126.000	769.877.000	2.923.262.003.000	1.592.920.000	2.924.854.923.000
· RM	2.610.514.288.000	169.045.135.000	2.779.559.423.000	7.250.698.000	2.786.810.121.000	2.824.913.000	2.789.635.034.000	-62.428.226.000	2.727.206.808.000
· PNPB	167.813.698.000	-31.745.020.000	136.068.678.000	-386.673.000	135.682.005.000	-2.055.036.000	133.626.969.000	60.047.348.000	193.674.317.000
· PHLN	0	0	0	0	0	0	0	2.984.798.000	2.984.798.000
· BLU	0	0	0	0	0	0	0	989.000.000	989.000.000
Belanja Modal	2.087.095.499.000	-137.300.115.000	1.949.795.384.000	-6.864.025.000	1.942.931.359.000	-769.877.000	1.942.161.482.000	-6.038.171.000	1.936.123.311.000
· RM	880.678.729.000	-169.045.135.000	711.633.594.000	-7.250.698.000	704.382.896.000	-2.824.913.000	701.557.983.000	57.982.975.000	759.540.958.000
· PNPB	462.218.360.000	31.745.020.000	493.963.380.000	386.673.000	494.350.053.000	2.055.036.000	496.405.089.000	-63.536.348.000	432.868.741.000
· SBSN	694.198.410.000	0	694.198.410.000	0	694.198.410.000	0	694.198.410.000	0	694.198.410.000
· PHLN	50.000.000.000	0	50.000.000.000	0	50.000.000.000	0	50.000.000.000	-2.984.798.000	47.015.202.000
· BLU	0	0	0	0	0	0	0	2.500.000.000	2.500.000.000
TOTAL	5.395.244.597.000	0	5.395.244.597.000	0	5.395.244.597.000	0	5.395.244.597.000	-30.347.257.000	5.364.897.340.000

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Pagu tersebut dipergunakan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan program yang ada dalam DIPA Tahun Anggaran 2022 dengan rincian sebagai berikut (anggaran sesuai dengan yang telah direvisi).

Tabel III. 65 Rincian Program – Program Kegiatan DIPA T.A. 2022

KODE	NOMENKLATUR PROGRAM	Pagu Awal	Pagu Per Triwulan I	Triwulan I		Pagu Per Triwulan II	Triwulan II		Pagu Per Triwulan III	Triwulan III		Pagu Per Triwulan IV	Triwulan IV	
				Realiasi			Realiasi			Realiasi			Realiasi	
				(Juta)	(%)		(Juta)	(%)		(Juta)	(%)		(Juta)	(%)
022.03	Ditjen Perhubungan Darat	5.395.244.597	5.395.244.597	554.368.922	10,28%	5.395.244.597	1.847.021.842	34,23%	5.395.244.597	3.098.885.302	57,44%	5.364.897	5.285.236	98,52%
022.03.GA	Program Infrastruktur Konektivitas	4.456.946.448	4.456.946.448	378.743.314	8,50%	4.456.846.448	1.451.541.921	32,57%	4.450.471.210	2.469.150.747	55,48%	4.432.516	4.358.904	98,34%
4637	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	2.089.454.222	2.238.701.090	148.599.704	6,64%	2.232.449.770	769.524.502	34,47%	2.183.399.750	1.252.892.893	57,38%	2.099.957	2.083.927	99,24%
4638	Pelayanan Transportasi Darat	1.116.885.188	1.102.504.604	161.052.203	14,61%	1.108.242.952	409.264.536	36,93%	1.125.609.839	637.804.445	56,66%	1.074.937	1.024.397	95,30%
4639	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	665.765.271	538.917.277	39.257.000	7,28%	537.776.836	127.393.400	23,69%	536.866.176	272.295.880	50,72%	674.866	670.918	99,41%
4640	Penunjang Teknis Transportasi Darat	584.841.767	576.823.477	29.834.408	5,17%	578.376.890	145.359.482	25,13%	604.595.445	306.157.529	50,64%	582.756	579.661	99,47%
022.03.WA	Program Dukungan Manajemen	938.298.149	938.298.149	175.625.608	18,72%	938.398.149	395.479.920	42,14%	944.773.387	629.734.556	66,65%	932.381	926.332	99,35%
4670	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	408.477.037	408.477.037	80.015.616	19,59%	408.577.037	174.100.779	42,61%	414.952.275	273.001.254	65,79%	428.462	426.489	99,54%
4671	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Darat	529.821.112	529.821.112	95.609.992	18,05%	529.821.112	221.379.141	41,78%	529.821.112	356.733.301	67,33%	503.919	499.842	99,19%

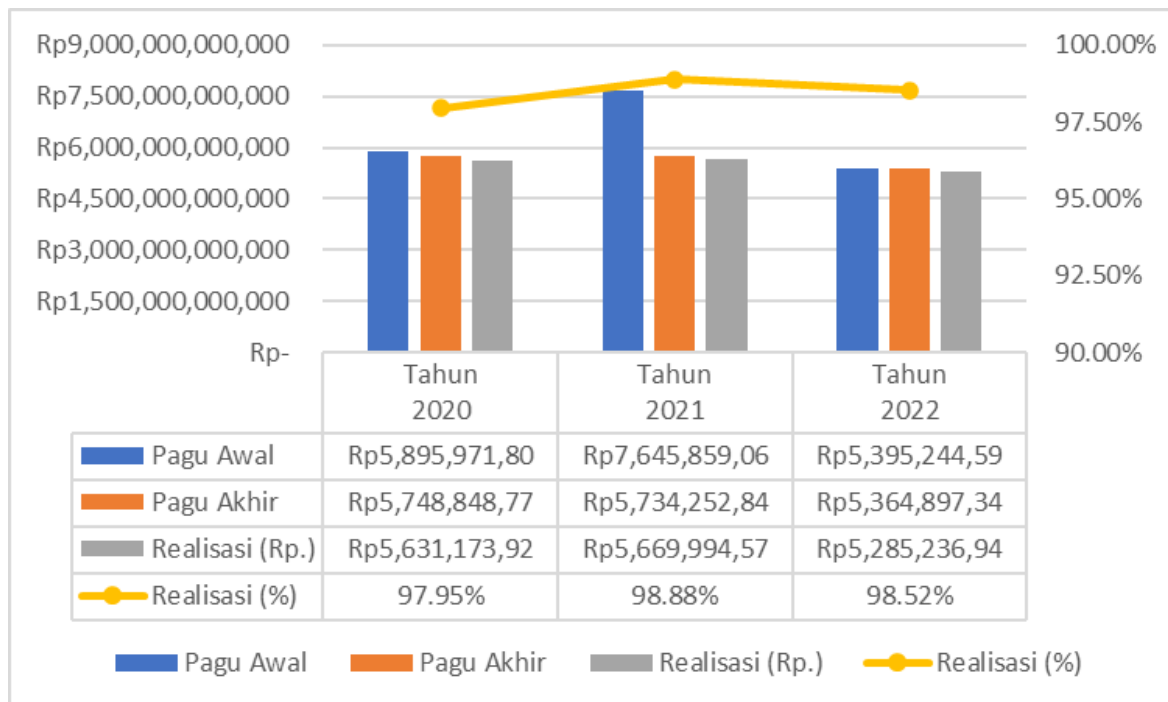
Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

II.3.1.3. Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2022

Adapun data perbandingan pagu dan realisasi dari tahun 2020 – 2022, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III. 66 Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 – Tahun 2022
(Triwulan IV)

No	Tahun	Pagu Awal	Pagu Akhir	Realisasi	
		Rp.	Rp.	Rp.	%
1	2020	5.895.971.800.000	5.748.848.778.000	5.631.173.929.193	97,95%
2	2021	7.645.859.063.000	5.734.252.848.000	5.669.994.570.892	98,88%
3	2022	5.395.244.597.000	5.364.897.340.000	5.285.236.947.122	98,52%



Gambar III. 21 Grafik Perbandingan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran
Tahun 2017 – Tahun 2021

Berdasarkan data di atas dapat diketahui nilai pagu awal, pagu akhir, dan realisasi setiap tahunnya, sehingga diketahui masing – masing dana yang terserap setiap tahunnya. Seperti pada tahun 2021 anggaran yang terserap sebesar Rp 5.669.994.570.892,- atau mencapai 98,88% dari pagu akhir Rp 5.734.252.848.000,-. Sedangkan pada tahun 2022 tingkat serapan anggaran yaitu sebesar Rp 5.285.236.947.122,- atau mencapai 98,52% dari pagu per Triwulan IV Rp 5.364.897.340.000,-.

III.3.2. Realisasi Anggaran Tahun 2022

III.3.2.1. Realisasi Anggaran Per Sasaran Program dan Kegiatan Tahun 2022

Pagu tersebut dipergunakan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan program yang ada dalam DIPA Tahun Anggaran 2022 dengan rincian sebagai berikut (anggaran sesuai dengan yang telah direvisi):

Tabel III. 67 Kegiatan Program yang ada dalam DIPA

Kode	Nomenklatur Program	Pagu Awal	Pagu Per Triwulan I	Triwulan I		Pagu Per Triwulan II	Triwulan II		Pagu Per Triwulan III	Triwulan III		Pagu Per Triwulan IV	Triwulan IV	
				Realiasi			Realiasi			Realiasi			Realiasi	
				(Juta)	%		(Juta)	%		(Juta)	%		(Juta)	%
022.03	Ditjen Perhubungan Darat	5.395.244.597	5.395.244.597	554.368.922	10,28%	5.395.244.597	1.847.021.842	34,23%	5.395.244.597	3.098.885.302	57,44%	5.364.897	5.285.237	98,52%
022.03.GA	Program Infrastruktur Konektivitas	4.456.946.448	4.456.946.448	378.743.314	8,50%	4.456.846.448	1.451.541.921	32,57%	4.450.471.210	2.469.150.747	55,48%	4.432.516	4.358.905	98,34%
4637	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	2.089.454.222	2.238.701.090	148.599.704	6,64%	2.232.449.770	769.524.502	34,47%	2.183.399.750	1.252.892.893	57,38%	2.099.957	2.083.927	99,24%
4638	Pelayanan Transportasi Darat	1.116.885.188	1.102.504.604	161.052.203	14,61%	1.108.242.952	409.264.536	36,93%	1.125.609.839	637.804.445	56,66%	1.074.937	1.024.397	95,30%
4639	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	665.765.271	538.917.277	39.257.000	7,28%	537.776.836	127.393.400	23,69%	536.866.176	272.295.880	50,72%	674.866	670.920	99,42%
4640	Penunjang Teknis Transportasi Darat	584.841.767	576.823.477	29.834.408	5,17%	578.376.890	145.359.482	25,13%	604.595.445	306.157.529	50,64%	582.756	579.661	99,47%
022.03.WA	Program Dukungan Manajemen	938.298.149	938.298.149	175.625.608	18,72%	938.398.149	395.479.920	42,14%	944.773.387	629.734.556	66,65%	932.381	926.332	99,35%
4670	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	408.477.037	408.477.037	80.015.616	19,59%	408.577.037	174.100.779	42,61%	414.952.275	273.001.254	65,79%	428.462	426.489	99,54%
4671	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Darat	529.821.112	529.821.112	95.609.992	18,05%	529.821.112	221.379.141	41,78%	529.821.112	356.733.301	67,33%	503.919	499.842	99,19%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per jenis belanja Tahun 2022 dari Triwulan IV sebesar Rp 5.285.236.947.122,- atau sebesar 98,52%.

III.3.2.2. Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja dan Per Jenis Sumber Dana Tahun 2022

Adapun data realisasi anggaran per jenis belanja pada tahun 2022 yang sudah di analisis per Triwulan IV, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III. 68 Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Triwulan IV 2022

NO	JENIS BELANJA	PAGU ALOKASI (TW I)	REALISASI TW I		PAGU ALOKASI (TW II)	REALISASI TW II		PAGU ALOKASI (TW III)	REALISASI TW III		PAGU ALOKASI (TW IV)	REALISASI TW III	
		Rp. (ribu)	Rp. (ribu)	%	Rp. (ribu)	Rp. (ribu)	%	Rp. (ribu)	Rp. (ribu)	%	Rp. (ribu)	Rp. (ribu)	%
1	Belanja Pegawai	529.821.112	95.609.992	18,05%	529.821.112	221.379.141	41,78%	529.821.112	356.733.301	67,33%	503.919.106	499.842.491	99,19%
2	Belanja Barang	2.915.628.101	245.980.686	8,44%	2.922.492.126	1.099.798.192	37,63%	2.923.262.003	1.777.570.726	60,81%	2.924.854.923	2.905.823.939	99,35%
3	Belanja Modal	1.949.795.384	212.778.245	10,91%	1.942.931.359	525.844.509	27,06%	1.942.161.482	964.581.275	49,67%	1.936.123.311	1.879.570.517	97,08%
TOTAL		5.395.244.597	554.368.922	10,28%	5.395.244.597	1.847.021.842	34,23%	5.395.244.597	3.098.885.302	57,44%	5.364.897.340	5.285.236.947	98,52%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per jenis belanja Tahun 2022 dari Triwulan IV sebesar Rp 5.285.236.947.122,- atau sebesar 98,52%.

Tabel III. 69 Realisasi Anggaran Per Jenis Sumber Dana Triwulan IV 2022

NO	SUMBER DANA	PAGU ALOKASI (TW I)	REALISASI TW I		PAGU ALOKASI (TW II)	REALISASI TW II		PAGU ALOKASI (TW III)	REALISASI TW III		PAGU ALOKASI (TW IV)	REALISASI TW IV	
		Rp. (ribu)	Rp. (ribu)	%	Rp. (ribu)	Rp. (ribu)	%	Rp. (ribu)	Rp. (ribu)	%	Rp. (ribu)	Rp. (ribu)	%
1	RM	4.021.014.129	407.687.871	10,14%	4.021.014.129	1.507.602.261	37,49%	4.021.014.129	2.444.589.368	60,80%	60,80%	3.990.666.872	3.969.476.067
2	PNBP	630.032.058	15.960.916	2,53%	630.032.058	98.947.561	15,71%	630.032.058	248.174.088	39,39%	39,39%	626.543.058	618.171.822
3	SBSN	694.198.410	130.720.135	18,83%	694.198.410	240.472.019	34,64%	694.198.410	406.121.847	58,50%	58,50%	694.198.410	692.997.033
4	PHLN	50.000.000	0	0,00%	50.000.000	0	0,00%	50.000.000	0	0,00%	0,00%	50.000.000	1.382.778
5	BLU											3.489.000	3.489.000
TOTAL		5.395.244.597	554.368.922	10,28%	5.395.244.597	1.847.021.842	34,23%	5.395.244.597	3.098.885.302	57,44%	5.364.897.340	5.285.236.947	98,52%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per sumber dana Tahun 2022 dari Triwulan IV sebesar Rp5.285.236.947.122,- atau sebesar 98,52%

III.3.2.3. Analisis Dana yang Tidak Terserap oleh Unit Kerja

Berikut merupakan data dari dana yang tidak terserap oleh unit kerja berdasarkan per jenis belanja, per sumber dana, dan sisa anggaran pada tahun 2022, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III. 70 Sisa Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2022

No	Jenis Rupiah	Pagu Akhir	Realisasi	Sisa Pagu
		Rp.	Rp.	Rp.
1	Belanja Pegawai	503.919.106.000	499.842.490.713	4.076.615.287
2	Belanja Barang	2.924.854.923.000	2.905.822.538.165	19.032.384.835
3	Belanja Modal	1.936.123.311.000	1.879.570.517.247	56.552.793.753
TOTAL		5.364.897.340.000	5.285.236.947.122	79.660.392.878

Tabel III. 71 Sisa Anggaran Per Sumber Dana Tahun 2022

No	Sumber Dana	Pagu Akhir	Realisasi	Sisa Pagu
		Rp.	Rp.	Rp.
1	Rupiah Murni	3.990.666.872.000	3.969.474.665.916	21.192.206.084
2	PNBP	630.032.058.000	621.381.069.307	8.650.988.693
3	SBSN	694.198.410.000	692.997.033.313	1.201.376.687
4	PHLN	50.000.000.000	1.382.777.589	48.617.222.411
5	BLU	3.489.000.000	3.209.246.890	279.753.110
TOTAL		5.364.897.340.000	5.285.236.947.122	79.660.392.878

Tabel III. 72 Rincian sisa Anggaran Tahun 2022

NO			Sisa Anggaran
			Rp.
1	Kegiatan yang tidak Terlaksana		52.015.202.000
2	Kegiatan yang Terblokir		0
3	Sisa Kontraktual		7.971.333.453
	a. Belanja Barang	5.360.868.757	
	b. Belanja Modal	2.610.464.696	
4	Sisa Non Kontraktual		15.597.242.138
	a. Belanja Barang	13.687.134.744	
	b. Belanja Modal	1.910.107.394	
5	Sisa Belanja Pegawai		4.076.615.287
TOTAL			79.660.392.878

Dari total pagu anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebesar Rp5.364.897.340.000,- (Lima Triliun Tiga Ratus Enam Puluh Empat Milyar Delapan Ratus Sembilan Puluh Tujuh Juta Tiga Ratus Empat Puluh Ribu Rupiah) yang dapat terealisasi sebesar Rp5.285.236.947.122,- (Lima Triliun Dua Ratus Delapan Puluh Lima Milyar Dua Ratus Tiga Puluh Lima Juta Lima Ratus Empat Puluh Enam Ribu Seratus Dua Puluh Lima Rupiah) atau sebesar 98,52% sehingga total dana yang tidak terserap di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat adalah sebesar Rp79.661.793.875,- (Tujuh Puluh Sembilan Milyar Enam Ratus Enam Puluh Satu Juta Tujuh Ratus Sembilan Puluh Tiga Ribu Delapan Ratus Tujuh Puluh Lima Rupiah) atau sebesar 1,51%, dengan rincian sebagai berikut:

1. Terdapat kegiatan yang tidak terlaksana sebagai berikut :
 - a. Pembangunan Sistem Angkutan Umum Massal di Kota Medan dan Kota Bandung pada Direktorat Angkutan Jalan sebesar Rp 47.015.202.000,- dikarenakan Penetapan Pemenang menunggu persetujuan WFO sebagai Lender sehingga kegiatan tidak dapat berkontrak di TA. 2022;
 - b. Pembangunan Terminal Barang Internasional Aruk Tahap III pada BPTD Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat sebesar Rp 5.000.000.000,- dikarenakan Kegiatan mengalami perubahan Desain dan harus melakukan Studi ulang sehingga baru berkontrak pada Bulan Desember 2022 dan penyedia tidak sanggup melaksanakan pekerjaan.
2. Tidak Ada Kegiatan yang terblokir;
3. Sisa Kontraktual sebesar Rp 7.971.333.453,-.
 - a. Sisa belanja modal sebesar Rp 2.610.464.696,- berasal dari sisa kontrak yang sudah tidak dapat di realokasi dikarenakan mengacu pada PMK tentang tata cara revisi (untuk revisi DIPA antar sumber belanja dan jenis belanja merupakan wewenang DJA yang maksimal pengajuan hanya sampai 31 Oktober), sedangkan sisa belanja modal baru diketahui saat akhir tahun;
 - b. Sisa belanja barang sebesar Rp 5.360.868.757,- berasal dari anggaran subsidi dengan skema *Buy The Service* yang tidak tercapai dan menjadi sisa anggaran;
4. Sisa Non Kontraktual sebesar Rp 15.597.242.138,-
 - a. Sisa belanja modal sebesar Rp 1.910.107.394,- berasal dari sisa Belanja Modal Peralatan dan Mesin untuk penunjang kegiatan pada tiap satker
 - b. Sisa belanja barang sebesar Rp 13.687.134.744,- berasal dari sisa kegiatan operasional serta penunjang pada tiap satker;
5. Sisa sumber dana PNBPN sebesar Rp 8.650.988.693,- berasal dari belanja modal dan belanja barang di akhir tahun dan tidak dapat dilakukan realokasi dikarenakan dapat mengubah pagu

penggunaan PNBPN tiap satker yang membutuhkan proses persetujuan ke Kementerian Keuangan hingga 1 bulan, sedangkan waktu tersebut akan berdampak pada waktu pelaksanaan kegiatan;

6. Sisa sumber dana SBSN sebesar Rp 1.201.376.687,- berasal dari sisa kegiatan Proyek SBSN TA. 2022 (MYC);
7. Sisa Belanja Pegawai Rp4.076.615.287,- (Empat Belas Milyar Tujuh Ratus Empat Puluh Tujuh Juta Delapan Ratus Dua Puluh Tiga Ribu Seratus Dua Belas Rupiah). Terdapat sisa belanja pegawai yang disebabkan realisasi P3D yang kurang dari target dan mengacu pada PMK tentang tata cara revisi (untuk revisi DIPA antar sumber belanja dan jenis belanja merupakan wewenang DJA yang maksimal pengajuan hanya sampai 31 Oktober), sedangkan sisa belanja modal baru diketahui saat akhir tahun

III.3.3. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

III.2.2.1. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya Keuangan

Berikut merupakan analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya berdasarkan sasaran program per Triwulan IV Tahun 2022, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini dengan rincian sebagai berikut:

Tabel III. 73 Efisiensi Anggaran

No	Sasaran Program		Triwulan I			Triwulan II			Triwulan III			Triwulan IV		
			% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (Posisi Triwulan I)	% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (Posisi Triwulan II)	% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (Posisi Triwulan III)	% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (Posisi Triwulan IV)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) = (4)-(5)	(7)	(8)	(9) = (7)-(8)	(10)	(11)	(12) = (10)-(11)	(13)	(14)	(15) = (13)-(14)
1	SP 01	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	108,5%	5,90%	102,6%	109,87%	32,35%	77,52%	100.00%	54.01%	45.99%	114,74%	98,64%	16,09%
2	SP 02	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	117,9%	14,61%	103,29%	123,64%	34,26%	89,38%	105.30%	56,66%	48.64%	105,27%	99,56%	5,74%
3	SP 03	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	200,00%	7,28%	192,7%	200%	24,97%	175,03%	200.00%	50,72%	149.28%	200%	99,66%	100,34%
4	SP 01	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	200,00%	18,05%	181,95%	200%	36,87%	163,13%	200.00%	65,79%	134.21%	200%	100%	100,00%
5	SP 02	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	99%	19,59%	79,41%	99,62%	36,87%	62,75%	108.73%	67,33%	41.40%	99,62%	99,98%	-0,36%
Rata-Rata			145,08%	13,09%	131,99%	146,63%	37,23%	112,87%	142.81%	58.90%	83.90%	143,93%	99,57%	44,36%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui bahwa dibandingkan dengan rata-rata capaian kinerja sasaran sebesar 109,59%, dengan capaian anggaran sebesar 99,57% menunjukkan adanya efisiensi anggaran sebesar 49,19%.

III.2.2.2. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya Manusia (SDM)

Tabel III. 74 Perbandingan jumlah kebutuhan dan jumlah eksisting SDM

No	Jumlah Kebutuhan SDM	Realisasi SDM	Capaian SDM	Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja
1.	15.424	11.150	72,2%	30,796	33,67%	146,63%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui bahwa dibandingkan dengan rata-rata target kinerja sebesar 30,796, dengan realisasi kinerja sebesar 33,67% menunjukkan capaian SDM sebesar 72,2% dengan realisasi sebanyak 11.150 SDM dari jumlah kebutuhan SDM sebesar 15.424, dimana realisasi tersebut terdiri atas 3.494 Pegawai Negeri Sipil (PNS) dan 7.656 Pegawai Pemerintah Non Pegawai Negeri (PPNPN).

III.2.2.3. Hambatan dan Kendala

Beberapa Hambatan/Kendala masih rendahnya realisasi daya serap anggaran antara lain:

1. Terdapat *Automatic Adjustment* anggaran untuk membantu pencegahan dampak pandemi Covid-19 sehingga beberapa pekerjaan terjadi pengurangan anggaran, ditunda pelaksanaannya dan/atau diperpanjang waktu pelaksanaannya di tahun selanjutnya untuk anggaran penanganan covid dan kegiatan PEN (Pemulihan Ekonomi Nasional).
2. Terdapat beberapa kegiatan yang memerlukan perbaikan data dukung atau kekurangan data dukung saat pengajuan kontrak pengadaan barang dan jasa sehingga waktu pelaksanaan kurang sesuai target;
3. Pencapaian realisasi anggaran pada semester I TA.2022 masih lambat sehingga menjadi beban pada semester II;
4. Pencapaian PNPB sudah melebihi prognosa akan tetapi terdapat beberapa kendala yang menghambat realisasi seperti Pemberlakuan PMK 138 Tahun 2021, PM 92 Tahun 2021, dan efek pandemi terhadap produksi sparepart;
5. Kemampuan penanganan terhadap kendala pembangunan infrastruktur yang masih lemah;
6. Terdapat beberapa kegiatan termasuk dalam kontrak kritis;
7. Pemanfaatan Sisa Anggaran belum ditunjang dengan Stok program kegiatan yang mumpuni.



BAB IV

PENUTUP

IV. 1. Penutup

IV.1.1. Ringkasan Capaian

Dalam rangka perwujudan pertanggung jawaban pelaksanaan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat serta Pengelolaan Sumber Daya dan Pelaksanaan Kebijakan dan Program. Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) Tahun 2022 ini perlu disusun secara berkala sebagai salah satu alat pendorong terwujudnya pemerintahan yang bersih dan berwibawa. Sebagai penutup dari Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) Tahun 2022 dapat disampaikan hal-hal sebagai berikut:

Sebagai kelanjutan dari pelaksanaan kegiatan untuk Perjanjian Kinerja Tahun 2022, dari keseluruhan kegiatan yang telah dilakukan sampai dengan akhir tahun 2022 ini terdapat 9 (sembilan) Indikator Kinerja Program (IKP) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2022. Terdapat 8 (delapan) Indikator Kinerja Program yang lebih besar atau sama dengan 100% ($IKP \geq 100\%$) dan 1 (satu) Sasaran Program kurang dari 100% ($0\% \leq IKP < 100\%$). Adapun rincian capaian untuk setiap IKP pada tahun 2022 adalah sebagai berikut:

1. Rasio Konektivitas Transportasi Darat terealisasi sebesar 0,946 (target 0,925);
2. Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 0,636 (target 0,500);
3. Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat terealisasi sebesar 94,057 (target 83);
4. *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP terealisasi sebesar 83,580 (target 83,10);
5. *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 40,867 (target 40);
6. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan terealisasi sebesar 0 (target 0,015);
7. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran terealisasi sebesar 0 (target 0,039);
8. Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan terealisasi sebesar 0 (target 0,1);
9. Indeks RB Kementerian Perhubungan terealisasi sebesar 79,2 (target 79,5).

Untuk meningkatkan capaian kinerja di tahun selanjutnya, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat akan melakukan monitoring dan pemantauan terhadap kegiatan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat juga akan meningkatkan koordinasi dengan melakukan monitoring keselamatan dan keamanan transportasi darat dan penyeberangan agar dapat lebih meningkatkan kinerja menuju *zero accident*.

IV. 2. Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab

Adapun hasil evaluasi, rekomendasi dan unit kerja penanggung jawab dijabarkan sebagai berikut:

Tabel IV. 1 Hasil Evaluasi, Rekomendasi, dan Unit Kerja Penanggung Jawab

NO	SASARAN PROGRAM		INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN IV			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
							TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
1	SP 01	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 01	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	rasio	0,925	0,925	0,925	100,00%	TERCAPAI	Direktorat Prasarana Transportasi Jalan: 1. Menetapkan lokasi Terminal Penumpang Tipe A dan Terminal Barang Untuk Umum baru berdasarkan hasil pengkajian lebih lanjut; 2. Mewujudkan pembangunan dan peningkatan Terminal Penumpang Tipe A yang terpadu dengan moda transportasi lainnya; 3. Meningkatkan kegiatan monitoring operasional Terminal Penumpang Tipe A untuk memperluas cakupan pengawasan pada kegiatan pengoperasian Terminal Penumpang Tipe A; 4. Mengusulkan revitalisasi dan rehabilitasi Terminal Penumpang Tipe A berdasarkan skala prioritas; 5. Menyusun kajian teknis revitalisasi dan rehabilitasi Terminal Penumpang Tipe A yang belum memiliki kajian teknis pengembangan terminal; 6. Menyusun kajian teknis penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda berdasarkan skala prioritas; 7. Melakukan koordinasi secara intensif dengan stakeholder lain terkait pembangunan fasilitas pendukung yang menjadi prioritas; 8. Meningkatkan kegiatan monitoring pembangunan fasilitas pendukung untuk memperluas cakupan pengawasan pada kegiatan	Dit. AJ, Dit. PTJ, Dit. TSDP

NO	SASARAN PROGRAM		INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN IV			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
							TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda yang dilakukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat; 9. Memprioritaskan lokasi pembangunan fasilitas pendukung yang menjadi target capaian sesuai dengan Renstra. Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan: 1. Melakukan optimalisasi lintasan LDF Ferry Patimban-Panjang, Patimban-Banjarmasin dan Patimban-Pontianak di Kawasan PKN Cirebon dalam rangka mendukung angkutan logistik dari pulau Jawa ke Sumatera dan Kalimantan; 2. Menyusun Rencana Induk Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pedoman pembangunan/pengembangan yang terarah dan terukur; 3. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun; 4. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya.	
			IKP 5	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	rasio	0,500	0,500	0,636	127,20%	TERCAPAI	1. Pelaksanaan konsolidasi untuk membahas rencana pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan di suatu wilayah; 2. Melakukan review terhadap regulasi terkait pelaksanaan program pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan dengan skema buy the service; 3. mengupayakan usulan tarif layanan BTS masuk kedalam Peraturan Menteri Keuangan yang mengatur	Dit. AJ

NO	SASARAN PROGRAM		INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN IV			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
							TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											tentang jenis dan tarif PNPB yang bersifat volatil; 4. Perencanaan yang komprehensif dalam menentukan lokasi yang akan dipilih untuk penerapan program buy the service dengan memperhatikan RPJMN dan Renstra; 5. Komitmen antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dalam program pengembangan dan peningkatan pelayanan angkutan perkotaan; 6. Sosialisasi penyelenggaraan Program Buy the Service kepada Pemerintah Daerah dan masyarakat; 7. Melaksanakan monitoring dan evaluasi atas penyelenggaraan program buy the service secara reguler; 8. Pengembangan dan peningkatan sistem IT pada layanan Buy The Service; 9. Merencanakan alternatif pembiayaan dari sumber pendanaan lain untuk pengembangan program buy the service.	
2	SP 02	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKP 01	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	83	83	94,057	113,32%	TERCAPAI	1. Menerapkan Reformasi Pelayanan Publik dengan melakukan penilaian mandiri (Self Assessment) sesuai dengan Pedoman Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi; 2. Melakukan sosialisasi secara berkala dan masif terkait produk layanan yang dimiliki serta menyiapkan sarana dan prasarana yang dibutuhkan untuk melaksanakan Survey Kepuasan Masyarakat melalui online; 3. Melakukan Internalisasi dan melaksanakan pelatihan terkait pelayanan prima kepada seluruh petugas pelayanan terkait mekanisme penyebaran informasi Standar Pelayanan bidang	Bagian SDM dan Umum, Setditjen Hubdat

NO	SASARAN PROGRAM		INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN IV			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
							TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											Perhubungan Darat secara masif kepada Pengguna Jasa dan Pemangku Kepentingan; 4. Melakukan Monitoring dan Evaluasi secara berkala dan berkelanjutan terkait pelaksanaan Survei Kepuasan Masyarakat melalui Aplikasi Online; 5. Menetapkan kompensasi bagi pengguna jasa bila ada pelayanan yang tidak sesuai standar pelayanan; 6. Melakukan sosialisasi kepada perusahaan angkutan jalan dan penyeberangan terkait standar pelayanan minimal angkutan jalan dan penyeberangan; 7. Memberikan apresiasi kepada perusahaan angkutan jalan yang telah memberikan pelayanan angkutan terbaik kepada masyarakat melalui kegiatan pemilihan Perusahaan Otobus (PO) terbaik; 8. Memberikan apresiasi kepada perusahaan angkutan penyeberangan yang telah memberikan pelayanan angkutan terbaik kepada masyarakat.	
			IKP 06	<i>On Time Performance (OTP)</i> Transportasi SDP	%	83,310	83,310	83,580	100,32%	TERCAPAI	1. Berkoordinasi dengan stakeholder terkait agar lebih meningkatkan pelayanan angkutan penyeberangan dan ketepatan jadwal di lapangan; 2. Melakukan pengawasan secara periodik terhadap ketepatan jadwal di lapangan; 3. Melakukan rapat evaluasi efektifitas pengaturan jadwal; 4. Memberlakukan sanksi yang tegas dan pemberian efek jera atas ketidakpatuhan perusahaan angkutan penyeberangan dalam mematuhi jam pelayanan yang telah ditetapkan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.	Dit. TSDP

NO	SASARAN PROGRAM		INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN IV			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
							TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
			IKP 07	On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan	%	40	40	40,867	102,17%	TERCAPAI	1. Pemanfaatan teknologi ITS Bus Priority untuk memberikan prioritas bagi angkutan umum; 2. Berkoordinasi dengan pemerintah daerah terkait untuk pelaksanaan dan penerapan push strategy khususnya pada kawasan yang dilayani oleh BTS agar lebih meningkatkan pelayanan angkutan perkotaan dan ketepatan jadwal di lapangan, misalnya dengan pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas seperti pembatasan kecepatan bagi kendaraan pribadi di suatu ruas jalan tertentu ; 3. Melakukan evaluasi secara periodik terhadap realisasi On Time performance; 4. Melakukan rapat evaluasi efektifitas pengaturan manajemen dan rekayasa lalu lintas dan hal terkait lainnya	Dit. AJ
3	SP 03	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 01	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	rasio	0,015	0,015	0	200%	TERCAPAI	1. Akan disempurnakan peraturan terkait Sistem Manajemen Keselamatan pada Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) terkait dengan pembagian wewenang antara pusat dan daerah dalam hal pembinaan keselamatan angkutan umum; 2. Akan diatur regulasi terkait dengan penyediaan fasilitas tempat istirahat pengemudi angkutan umum; 3. Akan diberikan reward kepada perusahaan angkutan umum yang sudah menerapkan SMK dan akan mendorong kepada perusahaan angkutan umum untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan pada perusahaannya dengan melakukan asistensi atau pendampingan dalam penerapan SMK.	Dit. STJ

NO	SASARAN PROGRAM		INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN IV			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
							TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											4. Melaksanakan kegiatan sosialisasi tentang keselamatan secara menyeluruh baik offline maupun online (melalui media elektronik, media sosial dll); 5. Menggandeng public figure untuk mengkampanyekan keselamatan jalan sehingga meningkatkan awarness masyarakat terhadap keselamatan jalan. 6. Melakukan Pelatihan Kompetensi Inspektur dan Auditor Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, dengan mengikut sertakan 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat; 7. Melaksanakan Pembekalan dan pendampingan Penyusunan Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan terhadap Perusahaan Angkutan Umum, baik AKAP/Pariwisata maupun Angkutan Barang Khusus Bahan Berbahaya dan Beracun (B3); 8. Melaksanakan Bimbingan Teknis Penilai Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum, dengan mengikut sertakan 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat dan staf kompeten dari Direktorat Angkutan Jalan; 9. Melaksanakan Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan disiplin Pengemudi Angkutan umum; 10. Melaksanakan Training Of Trainer (TOT) Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) dalam rangka meningkatkan Kompetensi SDM Penilai SMK PAU. 11. Melaksanakan Ramp Check Angkutan Umum. 12. Monitoring dan Evaluasi Keselamatan Transportasi Jalan	

NO	SASARAN PROGRAM		INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN IV			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
							TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											13. Melakukan Monitoring Pembinaan Angkutan Umum AKAP/Pariwisata maupun Angkutan Barang Bahan Berbahaya dan Beracun (B3). 14. Untuk mempermudah pendataan dan pengawasan penerapan SMK pada perusahaan angkutan umum akan dibangun sistem informasi SMK pada perusahaan angkutan umum Elektronik Sistem Manajemen Keselamatan (e-SMK) yang nantinya akan diintegrasikan dengan Sistem Perizinan Online Angkutan Darat dan Multimoda (SPIONAM) sehingga pembinaan dan pengawasan dapat dilakukan secara optimal; 15. Optimalisasi aplikasi Terminal Online Sistem (TOS) untuk pengawasan keberangkatan bus AKAP di terminal; 16. Integrasi aplikasi ramcheck dengan aplikasi TOS dan SPIONAM sehingga mempermudah dalam pelaksanaan inspeksi keselamatan pada kendaraan angkutan umum.	
			IKP 02	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	rasio	0,039	0,039	0	200%	TERCAPAI	1. Melaksanakan Monitoring dan Evaluasi Inspeksi keselamatan Transportasi Penyeberangan (Rampcheck) dan Monitoring secara berkala terhadap kelaikan sarana, prasarana dan Operasional Penyeberangan; 2. Mengadakan Bimbingan Teknis di bidang keselamatan angkutan penyeberangan kepada 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat sebagai berikut: a. Bimbingan Teknis Pelaksanaan Kesyahbandaran; b. Bimbingan Teknis Tata Cara Pemeriksaan Keselamatan Kapal Penyeberangan; c. Bimbingan Teknis Tata Cara Pemeriksaan Keselamatan Kapal Sungai dan Danau;	Dit. TSDP

NO	SASARAN PROGRAM		INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN IV			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
							TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											d. Bimbingan Teknis Auditor ISPS Code; e. Bimbingan Teknis Auditor ISM Code; f. Bimbingan Teknis Peningkatan Kinerja Penyidik Pegawai Negeri Sipil Bidang LLASDP; g. Bimbingan Teknis Patroli Keamanan dan Penanggulangan Musibah di Bidang SDP. 3. Melakukan pembangunan kapal patroli Multipurpose untuk pengawasan di lokasi daerah yang rawan kecelakaan dan meningkatkan kordinasi pantauan terhadap cuaca ekstrim; 4. Mengadakan sosialisasi keselamatan angkutan penyeberangan kepada para operator Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan serta 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat; 5. Pemberian Bantuan Teknis Perlengkapan keselamatan angkutan penyeberangan; 6. Perumusan aturan Manajemen keselamatan kapal, patroli dan pengamanan. 7. Penyusunan Kebijakan terkait kompetensi kesyahbandaran dan database kinerja pengawasan operasional SDP; 8. Melakukan koordinasi dan tata kelola bidang kesyahbandaran;	
4	SP 01	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	IKP 01	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,1	0,1	0	200%	TERCAPAI	1. Membuat timeline target penyusunan peraturan perundang-undangan sehingga proses penyusunan berjalan sesuai waktu yang ditentukan. 2. Memantau proses pengharmonisasian yang dilaksanakan oleh Kementerian Hukum dan HAM yang dihadiri oleh Kementerian/Lembaga/Stakeholder terkait sehingga peraturan yang	Bagian Hukum dan Humas, Setditjen Hubdat

NO	SASARAN PROGRAM		INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN IV			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
							TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											diajukan dapat segera ditetapkan dan diundangkan. 3. Apabila peraturan sudah diundangkan maka diharapkan segera mendapatkan tanggapan/class action dari masyarakat.	
5	SP 02	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 01	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	79,5	79,5	79,2	99,62%	TERCAPAI	1. Meningkatkan kualitas penerapan reformasi birokrasi Ditjen Perhubungan Darat dengan melakukan penguatan dan penajaman program-program reformasi birokrasi yang dituangkan dalam Road Map reformasi birokrasi Ditjen Perhubungan Darat, agar fokus pada upaya konkret yang akan dilakukan dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang bersih dan akuntabel, efektif dan efisien, serta pelayanan publik yang berkualitas; 2. Memperkuat peran Agent of Change dengan mengoptimalkan monev kinerja seluruh Agent of Change dengan mempromosikan perubahan di lingkungan kerjanya namun juga dapat membangun social control diantara rekan kerja dalam penguatan integritas; 3. Melakukan internalisasi Core Values ASN BerAkhlak dan melaksanakan pengukuran tingkat pemahaman pegawai terhadap 8 (delapan) area pembangunan Reformasi Birokrasi dan budaya kerja yang telah diinternalisasi atau disosialisasikan terhadap seluruh pegawai; 4. Melakukan pemetaan terhadap seluruh produk hukum yang telah dan akan terbit, sehingga dapat diidentifikasi peraturan yang tidak sinkron/harmonis dengan kebijakan lain dan memiliki potensi memperlambat proses pelayanan publik. Selanjutnya hasil identifikasi tersebut ditindaklanjuti dengan	Bagian SDM dan Umum, Setditjen Hubdat

NO	SASARAN PROGRAM		INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN IV			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
							TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											penyederhanaan atau deregulasi kebijakan; 5. Mengoptimalkan sistem pengendalian penyusunan peraturan perundang-undangan dan melakukan evaluasi terhadap peraturan perundang-undangan dibidang moda transportasi darat; 6. Melakukan evaluasi terhadap kesesuaian organisasi dengan kinerja yang akan dihasilkan dan mandat khususnya di level unit kerja; 7. Melakukan monitoring dan evaluasi atas seluruh aplikasi yang telah dibangun dalam rangka melakukan perbaikan secara berkelanjutan yang dapat memberikan dampak kepada kemudahan baik dalam manajemen internal maupun dalam pelayanan kepada stakeholders; 8. Mengoptimalkan pengelolaan sistem manajemen SDM dengan menindaklanjuti pemanfaatan hasil assessment sebagai dasar pengembangan karir individu berbasis kompetensi, menyusun perencanaan pengembangan kompetensi pegawai atau HCDP secara menyeluruh dan memetakan talenta/talent pool sebagai dasar penempatan jabatan kritikal dan rencana suksesi jabatan dan menyusun peta kompetensi sebagai dasar penetapan rotasi/mutasi individu; 9. Menyempurnakan ukuran kinerja individu sehingga lebih berorientasi hasil sesuai dengan levelnya serta melakukan penyempurnaan penjenjangan kinerja dan ditindaklanjuti dengan optimalisasi pemanfaatan aplikasi monitoring dan evaluasi kinerja sampai dengan individu dan dijadikan dasar dalam memberikan apresiasi/ penghargaan ataupun punishment bagi pegawai;	

NO	SASARAN PROGRAM		INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN IV			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
							TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											10. Memperkuat kebijakan pengawasan internal, seperti penanganan gratifikasi, pengelolaan pengaduan masyarakat, Whistleblowing System dan kebijakan benturan kepentingan. Serta memperkuat penerapan Sistem Pengendalian Internal Pemerintah, dengan mendorong setiap unit kerja mampu mengidentifikasi dan melakukan pengendalian risiko yang melekat pada upaya pencapaian kinerja, sebagai salah satu upaya optimalisasi pelaksanaan pengendalian internal; 11. Meningkatkan pembangunan Zona Integritas yang sudah berjalan, dan mendorong unit kerja utama untuk memperoleh predikat WBK/ WBBM; 12. Melakukan upaya peningkatan kapabilitas APIP agar dapat mengoptimalkan implementasi three lines of defenses dalam rangka meningkatkan efektivitas pengawasan internal pemerintah di Ditjen Perhubungan Darat; 13. Mengoptimalkan implementasi pelayanan publik khususnya di tingkat unit pelayanan publik dalam hal pemberian kompensasi kepada penerima layanan bila layanan tidak sesuai standar dan menginformasikan hasil survey eksternal kepada stakeholder serta menindaklanjuti hasil survei eksternal terutama terhadap komponen survei yang memiliki nilai rendah dengan melakukan perbaikan-perbaikan secara untuk meningkatkan kualitas layanan.	



LAMPIRAN

Lampiran. 1 Rencana Kerja Tahunan Tahun 2022

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/RKT2022



Lampiran. 2 Perjanjian Kinerja Tahun 2022

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/PK22DJPD>



Lampiran. 3 Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2022

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/REV1PK22



Lampiran. 4 Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2022

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/REV2PK>



Lampiran. 5 Rencana Aksi Tahun 2022

Dapat di akses pada link dibawah ini:

https://s.id/Renaksi_2022



Lampiran. 6 Revisi Rencana Aksi Tahun 2022

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/RevRenaksi22



Lampiran. 7 Monitoring Rencana Aksi Tahun 2022

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/MonitoringRenaksi22



Lampiran. 8 Proyek Prioritas Strategis (Major Project) RPJMN 2020-2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/RPJMN20-24



Lampiran. 9 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.6298/AJ.205/DJRD/2014 tanggal 7 Oktober 2014 tentang Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan pada Trayek Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di Seluruh Indonesia

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/TrayekAKAP



Lampiran. 10 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 3385 Tahun 2021 tanggal 11 November 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2022

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/AngkutanPerintis>



Lampiran. 11 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 9505 Tahun 2022 tanggal 21 November 2022 tentang Perubahan Atas Keputusan Direktur Jenderal

Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 3385 Tahun 2021 tanggal 11 November 2021 tentang
Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2022

Dapat di akses pada link dibawah ini:

https://s.id/Perub_TrayekPerintis



Lampiran. 12 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor
KP-DRJD 2654 TAHUN 2021 pada tanggal tanggal 27 Agustus 2021

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/PerubahanTrayek



Lampiran. 13 SK Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 4090 TAHUN 2021 pada tanggal
24 Desember 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional
(KSPN) Tahun 2022

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[https://s.id/Trayek KSPN](https://s.id/Trayek_KSPN)



Lampiran. 14 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[https://s.id/pm109 2019](https://s.id/pm109_2019)



Lampiran. 15 KP 75 Tahun 2016 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum dan Terminal Transit Penumpang di Entikong Kabupaten Sanggau, Provinsi Kalimantan Barat

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[https://s.id/KP75 2016](https://s.id/KP75_2016)



Lampiran. 16 KM 44 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Nanga Badau yang Berlokasi di Desa Janting, Kecamatan Badau, Kabupaten Kapuas Hulu, Provinsi Kalimantan Barat

Dapat di akses pada link dibawah ini:

https://s.id/KM44_2019



Lampiran. 17 KM 45 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Aruk yang Berlokasi di Desa Sebunga, Kecamatan Sajingan Besar, Kabupaten Sambas, Provinsi Kalimantan Barat

Dapat di akses pada link dibawah ini:

https://s.id/KM45_2019



Lampiran. 18 KM 139 Tahun 2021 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum yang Berlokasi di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Provinsi Papua

Dapat di akses pada link dibawah ini:

https://s.id/KM139_2021



Lampiran. 19 Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Tahun 2020 – 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

https://s.id/Perpres18_2020



Lampiran. 20 Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional

Dapat di akses pada link dibawah ini:

https://s.id/Perpres109_2020



Lampiran. 21 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

https://s.id/PM80_2020



Lampiran. 22 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 1545 Tahun 2022 tanggal 21 Maret 2022 Tentang Perubahan Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 3493 Tahun 2021

Dapat di akses pada link dibawah ini:

https://s.id/KP1545_2022



Lampiran. 23 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

https://s.id/PM104_2017



Lampiran. 24 Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 3493 Tahun 2021 Tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2022

Dapat di akses pada link dibawah ini:

https://s.id/KP3493_2021



Lampiran. 25 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 4938 Tahun 2022 tanggal 14 Juli 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 3493 Tahun 2021 tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2022

Dapat di akses pada link dibawah ini:

https://s.id/KP4938_2022



Lampiran. 26 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8618 Tahun 2022 tanggal 19 Oktober 2022 perihal Perubahan Ketiga Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 4938 Tahun 2022

Dapat di akses pada link dibawah ini:

https://s.id/KPDRJD8618_2022



Lampiran. 27 Data Dukung Pelabuhan Penyeberangan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/DataPelPenye>



Lampiran. 28 Kapal Penyeberangan di Kawasan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/KapalPenye>



Lampiran. 29 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

https://s.id/UU22_2009



Lampiran. 30 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

https://s.id/PM62_2019



Lampiran. 31 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal berbasis Jalan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

https://s.id/PM10_2012



Lampiran. 32 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek

Dapat di akses pada link dibawah ini:

https://s.id/PM98_2013



Lampiran. 33 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Dapat di akses pada link dibawah ini:

https://s.id/UU17_2008



Lampiran. 34 Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

https://s.id/PP51_2002



Lampiran. 35 Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2010 tentang *Grand Design* Reformasi Birokrasi 2010-2025

Dapat di akses pada link dibawah ini:

https://s.id/Perpres81_2010



Lampiran. 36 Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020 tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi

Dapat di akses pada link dibawah ini:

https://s.id/Permenpan26_2020



Lampiran. 37 Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM 234 Tahun 2021 tentang Roadmap Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan 2020-2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

https://s.id/KM234_2021



Lampiran. 38 Surat Pengesahan Revisi Anggaran

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/RevisiAnggaran>



Lampiran. 39 *Screenshoot* Aplikasi Teman Bus

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/OTPBTS>





**Kementerian Perhubungan RI
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat**