



# TERMINAL TIRTONADI

**INGAT dan WAJIB**  
• Pakai Masker  
• Cuci Tangan  
• Jaga Jarak  
• Hindari Kerumunan

GALLERY ATM

Selamat Datang  
Di Terminal Tirtonadi

**INGAT dan WAJIB**  
• Pakai Masker  
• Cuci Tangan  
• Jaga Jarak  
• Hindari Kerumunan

# LMCK

LAPORAN MONITORING CAPAIAN KINERJA

TRIWULAN I TAHUN 2022

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT



ditjen\_hubdat



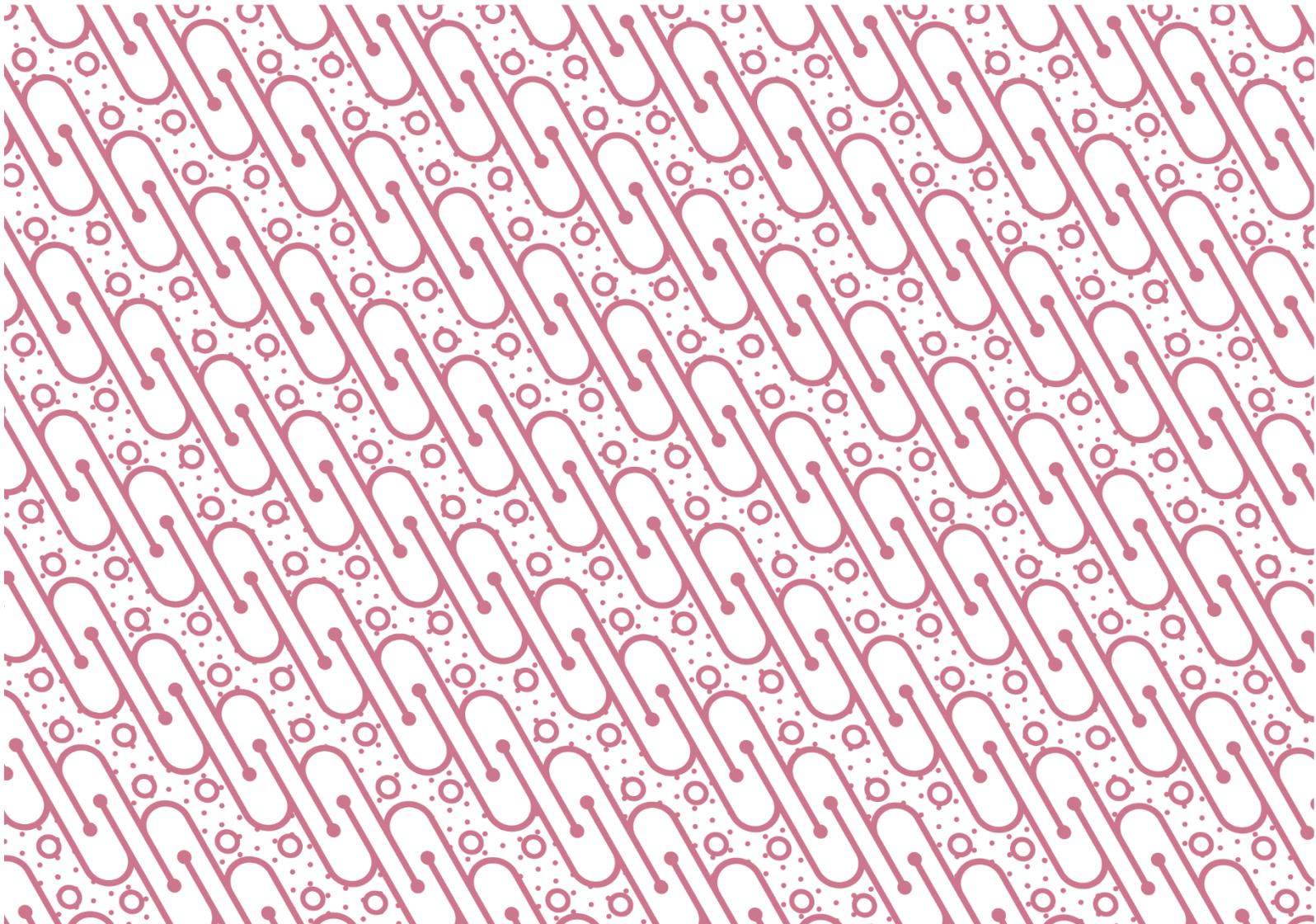
hubdat151



ditjen perhubungan darat



hubdat.dephub.go.id



# LMCK

**LAPORAN MONITORING CAPAIAN KINERJA**

TRIWULAN I TAHUN 2022

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

# 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 Monitoring Capaian Kinerja Triwulan I 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 Monitoring Capaian Kinerja Triwulan I ini dapat memberikan penjelasan pertanggungjawaban terhadap berbagai pelaksanaan kegiatan serta dapat memberikan manfaat secara optimal dalam penyelenggaraan pemerintahan pada tahun-tahun mendatang.

Jakarta, 18 April 2022

Direktur Jenderal Perhubungan Darat



Drs. BUDI SETIYADI, S.H, M.Si.



**Drs. Budi Setiyadi, S.H., M.Si.**  
Direktur Jenderal Perhubungan Darat



# 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 **Periode Triwulan I** 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% ( $0\% \leq IKP < 100\%$ ).

Dari 9 (sembilan) Indikator Kinerja Program (IKP) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2022 **Periode Triwulan I**, terdapat 8 (delapan) Indikator Kinerja Program yang lebih besar atau sama dengan 100% ( $IKP \geq 100\%$ ) dan 1 (satu) Indikator Kinerja 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 1 (SP 1) Rasio Konektivitas Transportasi Darat terealisasi sebesar 117% atau mencapai 0,925 dari target 0,79;
2. IKP 5 (SP 1) Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 100% atau mencapai 0,500 dari target 0,500;
3. IKP 1 (SP 2) Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat terealisasi sebesar 108% atau mencapai 91,8 dari target 85;
4. IKP 6 (SP 2) *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP terealisasi sebesar 100,08% atau mencapai 83,27 dari target 83,2;
5. IKP 7 (SP 2) *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 145,7% atau mencapai 40,8 dari target 28;
6. IKP 1 (SP 3) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan terealisasi sebesar 200% atau mencapai 0 dari target 0,016;
7. IKP 2 (SP 3) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran terealisasi sebesar 200% atau mencapai 0 dari target 0,085;
8. IKP 1 (SP 4) 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 0,1;

**II. Indikator Kinerja Program Kurang dari 100% ( $0\% \leq IKP < 100\%$ ):**

1. IKP 1 (SP 5) Indeks RB Kementerian Perhubungan terealisasi sebesar 99% atau mencapai 78,39 dari target 79,5.

# DAFTAR ISI

<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>i</b>
<b>RINGKASAN EKSEKUTIF</b> .....	<b>ii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>iii</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>vi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>ix</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>xi</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
<b>I.1</b> Latar Belakang .....	I-2
<b>I.2</b> Tugas Pokok dan Fungsi .....	I-3
<b>I.3</b> Bagan Struktur Organisasi.....	I-4
<b>I.4</b> Sumber Daya Manusia .....	I-14
<b>I.5</b> Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan .....	I-14
<b>I.6</b> Sistematika Laporan .....	I-16
<b>I.7 Uraian Singkat Perencanaan Strategis</b> .....	<b>II-18</b>
<b>I.7.1</b> Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2022 .....	II-19
<b>I.8</b> Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2022 .....	II-20
<b>BAB II AKUNTABILITAS KINERJA</b>	
<b>II.1</b> Tahapan Pengukuran Kinerja.....	II-24
<b>II.2</b> Pengukuran Capaian Kinerja.....	II-24
<b>II.2.1 SP1</b> Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi .....	II-26
<b>II.2.1.1 IKP 1</b> Rasio Konektivitas Transportasi Darat.....	II-26
a.1. Definisi Indikator Kinerja Program .....	II-27
a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2022 .....	II-29
a.3. Analisis Keberhasilan/Kegagalan.....	II-30
a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di masa yang akan datang.....	II-41
<b>IKP 2 Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan</b> .....	<b>II-43</b>
a.1. Definisi Indikator Program .....	II-43
a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2022 .....	II-45
a.3. Analisis Keberhasilan/Kegagalan.....	II-46
a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di masa yang akan datang. ....	II-50
<b>SP2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan</b> .....	<b>II-50</b>
<b>IKP 1 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat</b> .....	<b>II-51</b>
a.1. Definisi Indikator Program .....	II-51
a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2022 .....	II-53
a.3. Analisis Keberhasilan/Kegagalan.....	II-54
a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di masa yang akan datang.....	II-57
<b>IKP 6 Rata-rata On Time Performance (OTP) Transportasi SDP</b> .....	<b>II-57</b>
a.1. Definisi Indikator Program .....	II-57
a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2022 .....	II-58
a.3. Analisis Keberhasilan/Kegagalan.....	II-59
a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di masa yang akan datang.....	II-62
<b>IKP 7 Rata-rata On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan</b> .....	<b>II-62</b>
a.1. Definisi Indikator Program .....	II-62
a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2022 .....	II-63

a.3.	Analisis Keberhasilan/Kegagalan.....	II-64
a.4.	Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di masa yang akan datang.....	II-66
<b>SP3</b>	<b>Meningkatnya Keselamatan Transportasi.....</b>	<b>II-67</b>
<b>IKP 1</b>	<b>Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan .....</b>	<b>II-67</b>
a.1.	Definisi Indikator Program .....	II-67
a.2.	Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2022 .....	II-68
a.3.	Analisis Keberhasilan/Kegagalan.....	II-69
a.4.	Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di masa yang akan datang.....	II-73
<b>IKP 2</b>	<b>Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran .....</b>	<b>II-74</b>
a.1.	Definisi Indikator Program .....	II-74
a.2.	Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2022 .....	II-74
a.3.	Analisis Keberhasilan/Kegagalan.....	II-75
a.4.	Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di masa yang akan datang.....	II-77
<b>SP4</b>	<b>Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum .....</b>	<b>II-78</b>
<b>IKP 1</b>	<b>Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action Oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan .....</b>	<b>II-78</b>
a.1.	Definisi Indikator Program .....	II-78
a.2.	Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2022 .....	II-79
a.3.	Analisis Keberhasilan/Kegagalan.....	II-80
a.4.	Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di masa yang akan datang.....	II-83
<b>SP5</b>	<b>Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik.....</b>	<b>II-84</b>
<b>IKP 1</b>	<b>Indeks RB Kementerian Perhubungan .....</b>	<b>II-84</b>
a.1.	Definisi Indikator Program .....	II-84
a.2.	Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2022 .....	II-87
a.3.	Analisis Keberhasilan/Kegagalan.....	II-88
a.4.	Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di masa yang akan datang.....	II-92
<b>II.3</b>	<b>REALISASI ANGGARAN .....</b>	<b>III-93</b>
<b>II.3.1</b>	<b>Alokasi Anggaran Tahun 2022.....</b>	<b>III-93</b>
II.3.1.1	Pagu Anggaran .....	III-93
a.1.	Rincian Per Sumber Dana Tahun 2022 .....	III-93
a.2.	Rincian Per Jenis Belanja Tahun 2022 .....	III-94
a.3.	Uraian Surat Pengasahan Revisi Anggaran.....	III-94
II.3.1.2	Refocusing Anggaran Tahun 2022 .....	III-94
a.1.	Rincian Revisi Per Sumber Dana Tahun 2022 .....	III-94
a.2.	Rincian Revisi Per Jenis Belanja Tahun 2022 .....	III-95
a.3.	Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja Tahun 2022 .....	III-95
a.4.	Rincian Realokasi Per Sasaran Program dan Kegiatan Tahun 2022 .....	III-96
II.3.1.3	Perbandingan Pagu dan Realisasi Tahun 2020 – 2022 .....	III-96

<b>II.3.2 Realisasi Anggaran Tahun 2022 .....</b>	<b>III-97</b>
II.3.2.1 Realisasi Anggaran Per Sasaran Program dan Kegiatan Tahun 2022.....	III-97
II.3.2.2 Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja dan Per Jenis Sumber Dana Tahun 2022 .....	III-99
II.3.2.3 Analisis Dana Yang Tidak Terserap Oleh Unit Kerja .....	III-100
II.3.2.4 Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya .....	III-101
<b>II.3.3 Hambatan dan Kendala .....</b>	<b>III-102</b>

**BAB III PENUTUP**

<b>III.1 Penutup.....</b>	<b>IV-104</b>
III.1.1 ` Ringkasan Capaian .....	IV-105
<b>III.2 Hasil Evaluasi, Rekomendasi, dan Unit Kerja Penanggung Jawab</b>	<b>IV-106</b>

# DAFTAR TABEL

Tabel I. 1 Sasaran dan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 sesuai Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024.....	19
Tabel I. 2 Rencana Kinerja Tahunan 2022.....	20
Tabel I. 3 Perjanjian Kinerja Tahunan Tahun 2022.....	20
Tabel II. 26 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2020 dan Tahun 2021 ....	26
Tabel II. 27 Sasaran Program 3 Meningkatkan Keselamatan Transportasi.....	67
Tabel II. 28 Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan Tahun 2022.....	67
Tabel II. 29 Data Kecelakaan AKAP dan Bus Perintis.....	69
Tabel II. 30 Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun 2022.....	69
Tabel II. 31 Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun 2022.....	70
Tabel II. 32 Rasio kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan Tahun 2022.....	70
Tabel II. 33 Capaian Kinerja Indikator Kinerja Program - Rasio kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan Tahun 2022.....	70
Tabel II. 34 Kegiatan yang mendukung program dalam rencana aksi perjanjian kinerja.....	71
Tabel II. 35 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2020 dan Tahun 2021 ....	72
Tabel II. 36 Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran Tahun 2022.....	74
Tabel II. 37 Data Realisasi Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil Tahun 2022.....	75
Tabel II. 38 Anggaran terkait Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan.....	76
Tabel II. 39 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2020 dan Tahun 2021 ....	77
Tabel II. 40 Sasaran Program 4 Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum.....	78
Tabel II. 41 Capaian Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2022.....	78
Tabel II. 42 Anggaran terkait Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action.....	83
Tabel II. 43 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2020 dan Tahun 2021 ....	83
Tabel II. 44 Sasaran Program 4 Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik.....	84
Tabel II. 45 Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2022.....	84
Tabel II. 46 Pembobotan Nilai Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020.....	86
Tabel II. 47 Hasil Evaluasi Nilai Reformasi Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020.....	87
Tabel II. 48 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2020 dan Tahun 2021 ....	83
Tabel II. 49 Tabel Rincian per Sumber Dana Pagu Awal Tahun 2022.....	93
Tabel II. 50 Tabel Rincian per Jenis Belanja Pagu Awal Tahun 2022.....	93
Tabel II. 51 Tabel Rincian per Sumber Dana Pagu per Triwulan I TA. 2022.....	93
Tabel II. 52 Tabel Rincian per Jenis Belanja Pagu per Triwulan I TA. 2022.....	94
Tabel II. 53 Histori Revisi Per Sumber Dana T.A. 2022.....	95
Tabel II. 54 Histori Revisi per Jenis Belanja T.A. 2022.....	95
Tabel II. 55 Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja T.A. 2022.....	96
Tabel II. 56 Rincian Program – Program Kegiatan DIPA T.A. 2022.....	96
Tabel II. 57 Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 – Tahun 2022.....	98
Tabel II. 58 Kegiatan Program yang ada dalam DIPA.....	99
Tabel II. 59 Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Triwulan I 2022.....	99

<u>Tabel II. 60 Realisasi Anggaran Per Jenis Sumber Dana Triwulan I 2022</u> .....	100
<u>Tabel II. 61 Sisa Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2022</u> .....	100
<u>Tabel II. 62 Sisa Anggaran Per Sumber Dana Tahun 2022</u> .....	100
<u>Tabel II. 63 Rincian Sisa Anggaran Tahun 2022</u> .....	100
<u>Tabel II. 64 Efisiensi anggaran</u> .....	101
<u>Tabel III. 1 Hasil Evaluasi, Rekomendasi, dan Unit Kerja Penanggung Jawab</u> .....	148

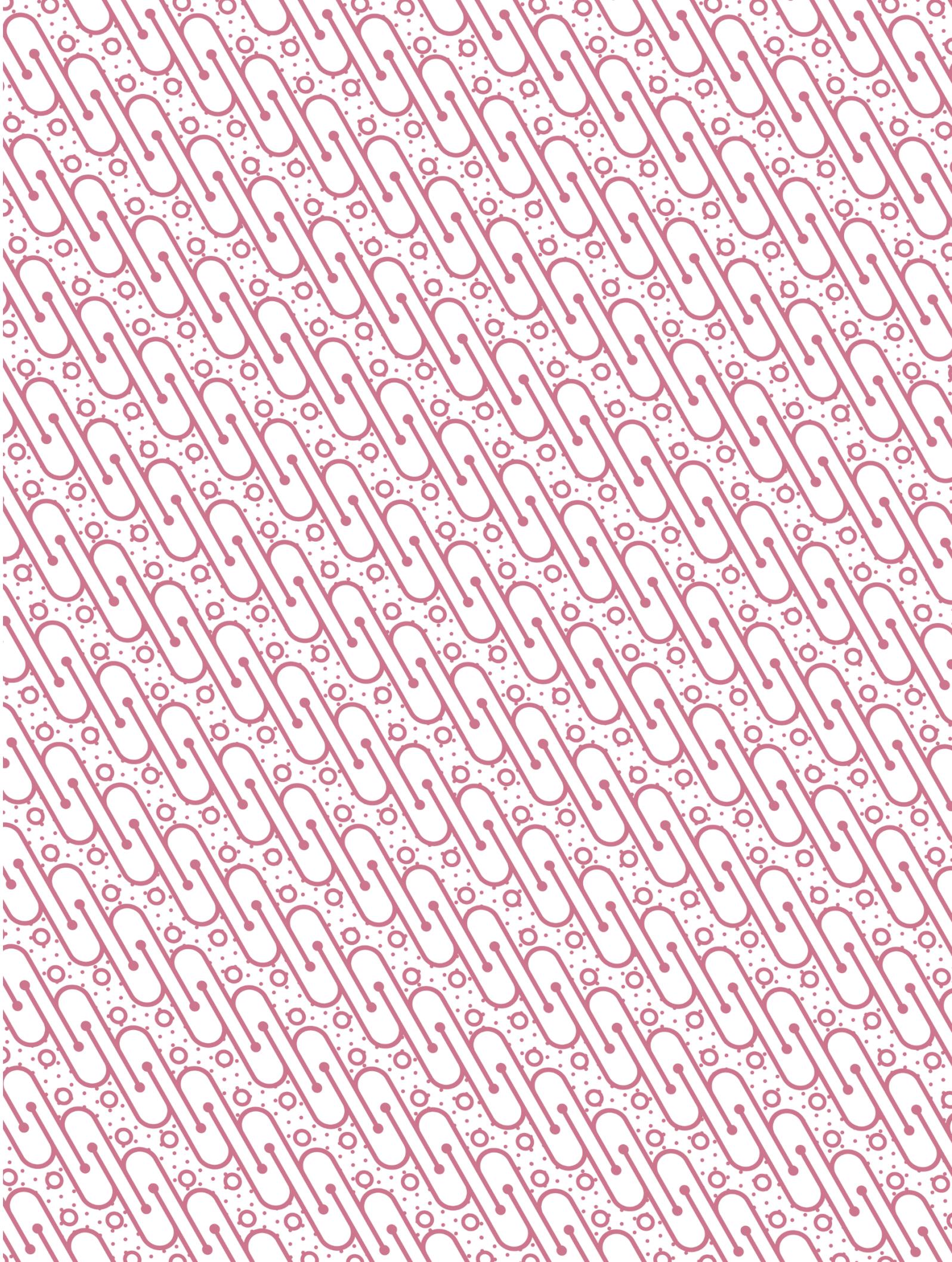
# DAFTAR GAMBAR

Gambar II. 1 Grafik Capaian IKP Rasio Konektivitas Transportasi Darat.....	30
Gambar II. 2 Grafik Capaian IKP Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan.....	46
Gambar II. 3 Grafik Capaian IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat.....	54
Gambar II. 4 Grafik Capaian IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Pada Dashboard SKM.....	55
Gambar II. 5 Grafik Capaian IKP Persentase Capaian <i>On Time</i> Performance (OTP) Triwulan I Transportasi SDP Tahun 2022 .....	59
Gambar II. 6 Grafik Capaian IKP Persentase Capaian <i>On Time</i> Performance (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2022 .....	63
Gambar II. 7 Grafik Capaian IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2022 .....	69
Gambar II. 8 Capaian IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Triwulan I Tahun 2022.....	75
Gambar II. 9 Capaian IKP Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan .....	79
Gambar II. 10 Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan .....	88
Gambar II. 4 Grafik Perbandingan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran Tahun 2017 – Tahun 2021 .....	98

# DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Surat Keputusan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024.....
Lampiran 2	Rencana Kinerja Tahunan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2022 .....
Lampiran 3	Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2022 ....
Lampiran 4	Rencana Aksi dan Monitoring Renaksi Tahun 2022 .....









# BAB I

## PENDAHULUAN



## **I.1**

# **LATAR BELAKANG**

### **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 No 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:

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

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

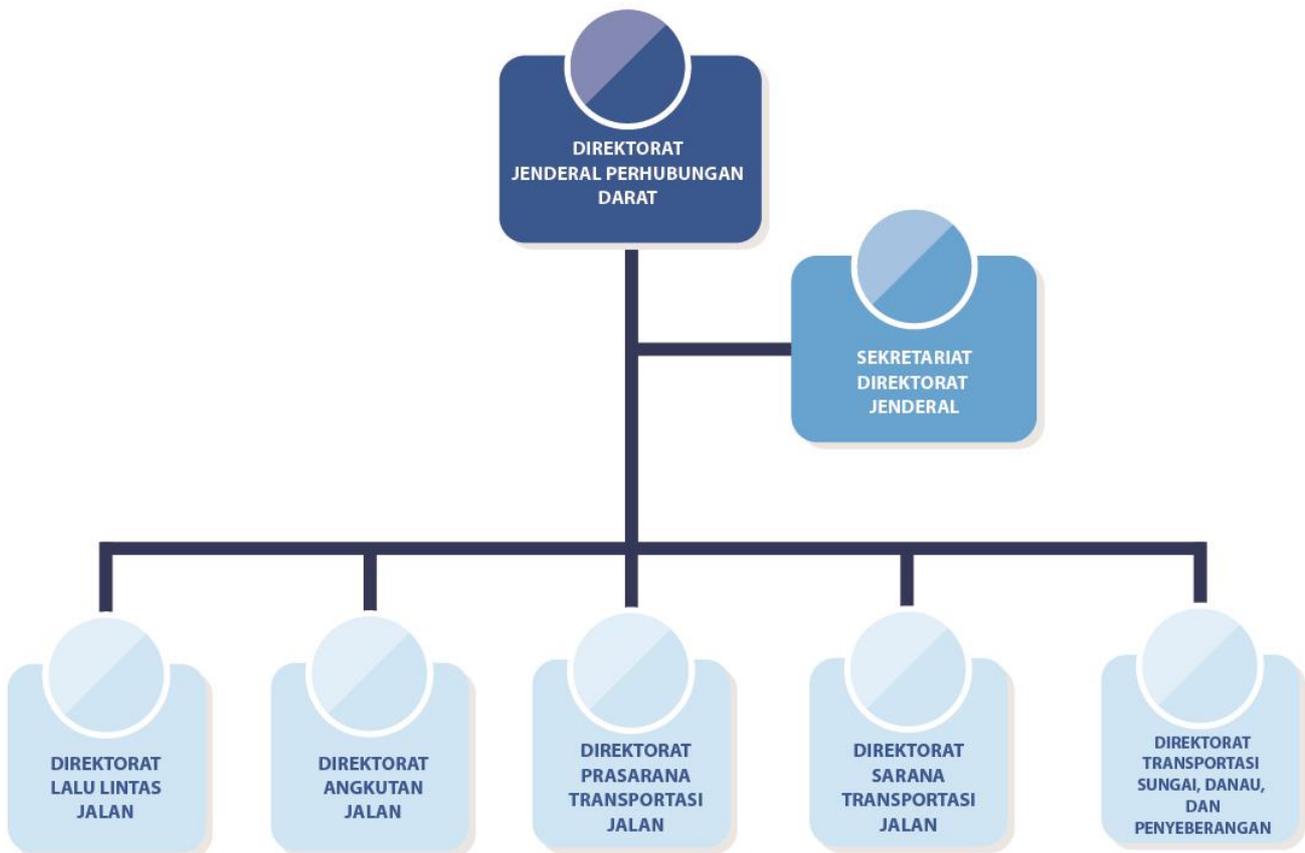
1. Perumusan kebijakan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;
2. Pelaksanaan kebijakan di bidang 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. 3. Bagan Struktur Organisasi



# BAGAN STRUKTUR ORGANISASI

## DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT



Bagan Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

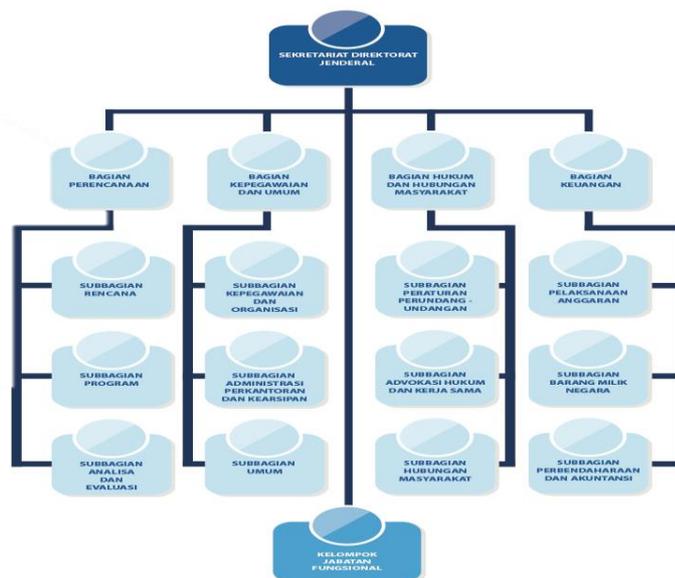
### I.2.1. Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

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:

1. 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;
2. 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;
3. 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;
4. 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.

  
**BAGAN STRUKTUR ORGANISASI**  
SEKRETARIAT DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT



Bagan Struktur Organisasi Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

## I.2.2. 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:

1. Penyiapan perumusan kebijakan di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;
2. Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;
3. 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;
4. 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;
5. 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;
6. Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, dan rumah tangga Direktorat.



### I.2.3. 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.

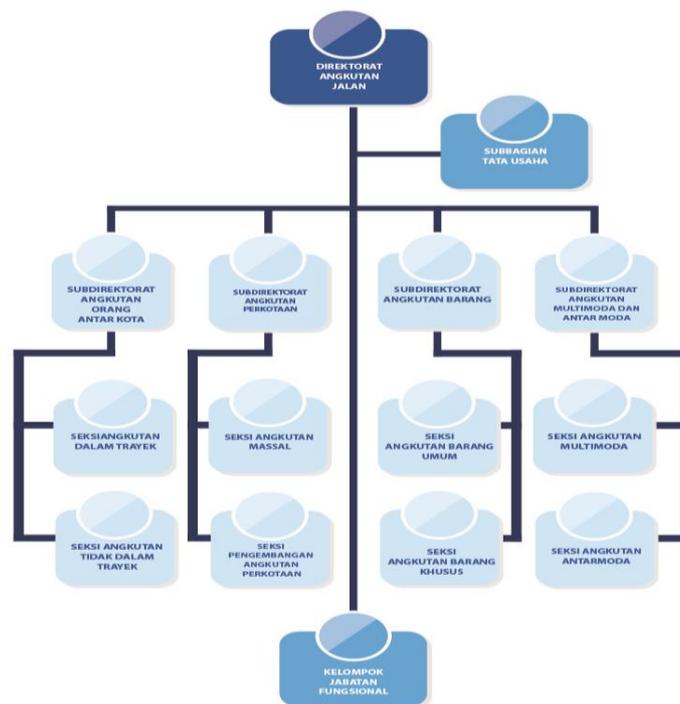
Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Angkutan Jalan menyelenggarakan fungsi:

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



## BAGAN STRUKTUR ORGANISASI

### DIREKTORAT ANGKUTAN JALAN



Bagan Struktur Organisasi Direktorat Angkutan Jalan

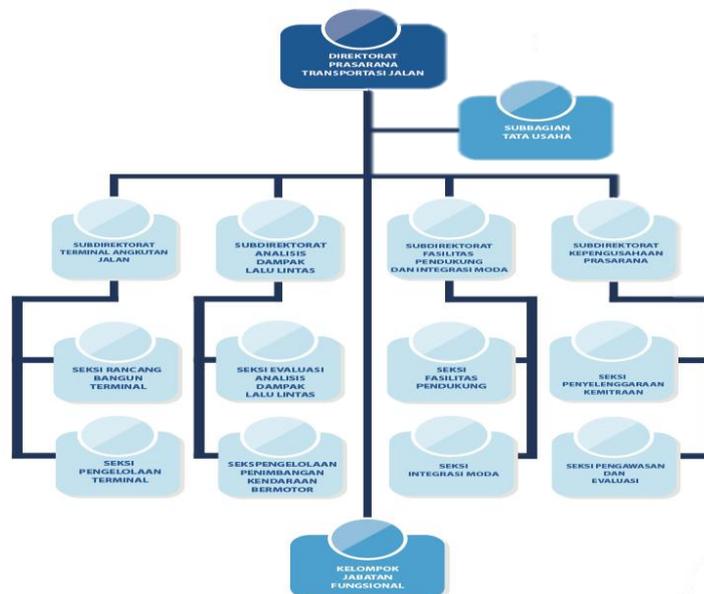
#### I.2.4. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

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:

1. Penyiapan perumusan kebijakan di bidang terminal angkutan jalan, penimbangan kendaraan bermotor, fasilitas pendukung dan integrasi moda, dan kepengusahaan prasarana;
2. Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang terminal angkutan jalan, penimbangan kendaraan bermotor, fasilitas pendukung dan integrasi moda, dan kepengusahaan prasarana;
3. Penyiapan penyusunan, norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang terminal angkutan jalan, penimbangan kendaraan bermotor, fasilitas pendukung dan integrasi moda, dan kepengusahaan prasarana;
4. Penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang terminal angkutan jalan, penimbangan kendaraan bermotor, fasilitas pendukung dan integrasi moda, dan kepengusahaan prasarana;
5. Penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang terminal angkutan jalan, penimbangan kendaraan bermotor, fasilitas pendukung dan integrasi moda, dan kepengusahaan prasarana; dan;
6. Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, dan rumah tangga Direktorat.

  
**BAGAN STRUKTUR ORGANISASI**  
DIREKTORAT PRASARANA TRANSPORTASI JALAN



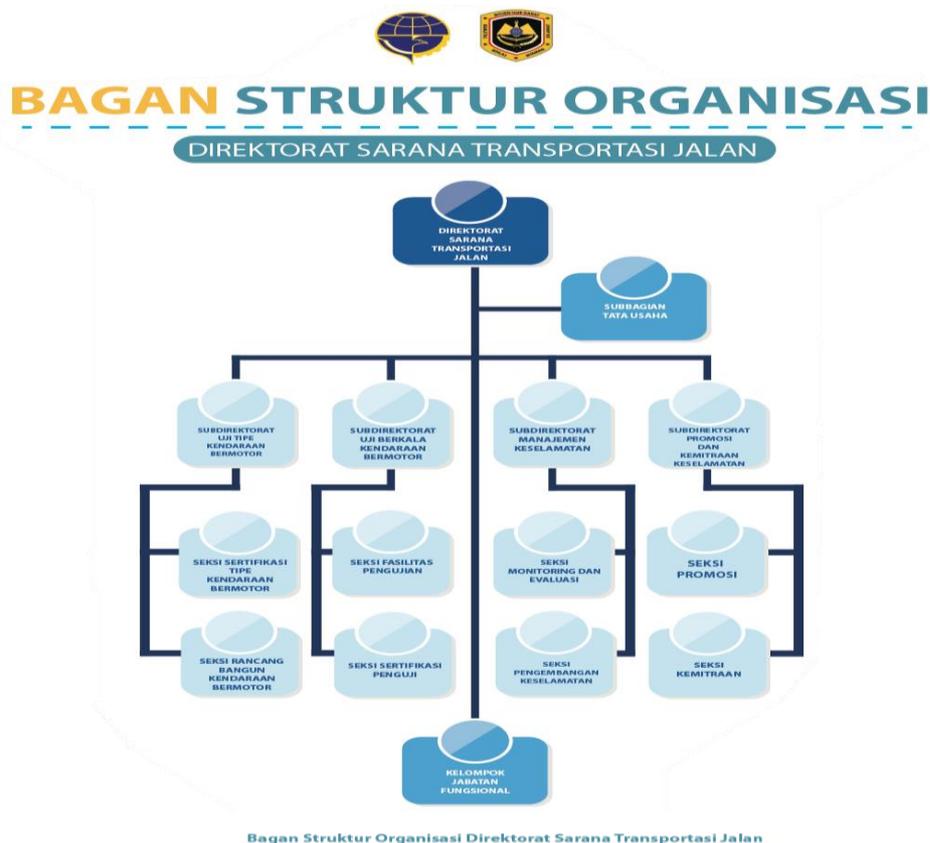
Bagan Struktur Organisasi Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

### I.2.5. 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:

1. Penyiapan perumusan kebijakan di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;
2. Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang uji tipe, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;
3. 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;
4. 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;
5. Penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan; dan;
6. Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, dan rumah tangga Direktorat.



### I.2.6. 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:

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



Bagan Struktur Organisasi Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

### I.2.7.1. 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.

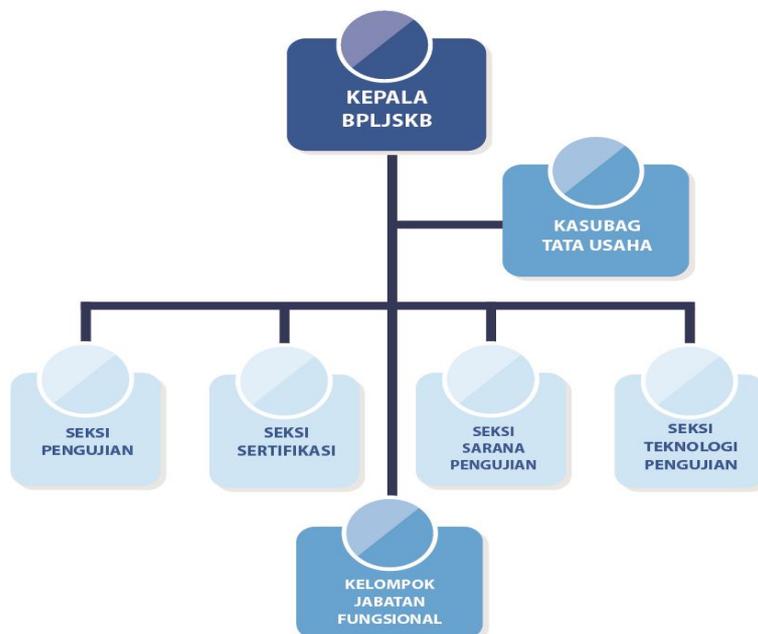
Fungsi Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor antara lain:

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



## BAGAN STRUKTUR ORGANISASI

BPLJSKB BEKASI



Bagan Struktur Organisasi BPLJSKB Bekasi

### **I.2.7.2. 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;

#### **1. Susunan Organisasi BPTD Tipe A terdiri atas:**

- a. Subbagian Tata Usaha;
- b. Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan;
- c. Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- d. Seksi Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Komersial dan Perintis; dan
- e. Kelompok Jabatan Fungsional.

#### **2. Susunan Organisasi BPTD Tipe B terdiri atas:**

- a. Sub Bagian Tata Usaha;
- b. Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan;
- c. Seksi Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- d. Seksi Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Perintis; dan
- e. Kelompok Jabatan Fungsional

#### **3. Susunan Organisasi BPTD Tipe C terdiri atas:**

- a. Sub Bagian Tata Usaha;
- b. Seksi Transportasi Jalan;
- c. Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Komersial dan Perintis;
- d. Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan Komersial dan Perintis; dan
- e. Kelompok Jabatan Fungsional.

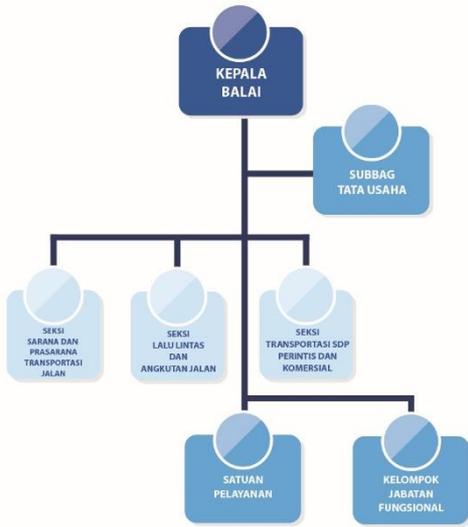
#### **4. 25 Balai Pengelola Transportasi Darat tersebut adalah sebagai berikut :**

- |                                      |                                       |
|--------------------------------------|---------------------------------------|
| 1. BPTD Wil. I Aceh                  | 14. BPTD Wil. XIV Kalbar              |
| 2. BPTD Wil. II Sumut                | 15. BPTD Wil. XV Kalsel               |
| 3. BPTD Wil. III Sumbar              | 16. BPTD Wil. XVI Kalteng             |
| 4. BPTD Wil. IV Riau dan Kepri       | 17. BPTD Wil. XVII Kaltim dan Kaltara |
| 5. BPTD Wil. V Jambi                 | 18. BPTD Wil. XVIII Sultra            |
| 6. BPTD Wil. VI Bengkulu dan Lampung | 19. BPTD Wil. XIX Sulsel dan Sulbar   |
| 7. BPTD Wil. VII Sumsel dan Babel    | 20. BPTD Wil. XX Sulteng              |
| 8. BPTD Wil. VIII Banten             | 21. BPTD Wil. XXI Gorontalo           |
| 9. BPTD Wil. IX Jabar                | 22. BPTD Wil. XXII Sulut              |
| 10. BPTD Wil. X Jateng dan DIY       | 23. BPTD Wil. XXIII Maluku            |
| 11. BPTD Wil. XI Jatim               | 24. BPTD Wil. XXIV Maluku Utara       |
| 12. BPTD Wil. XII Bali dan NTB       | 25. BPTD Wil. XXV Papua dan           |
| 13. BPTD Wil. XIII NTT               | Papua Barat.                          |



# BAGAN STRUKTUR ORGANISASI

BPTD TIPE A

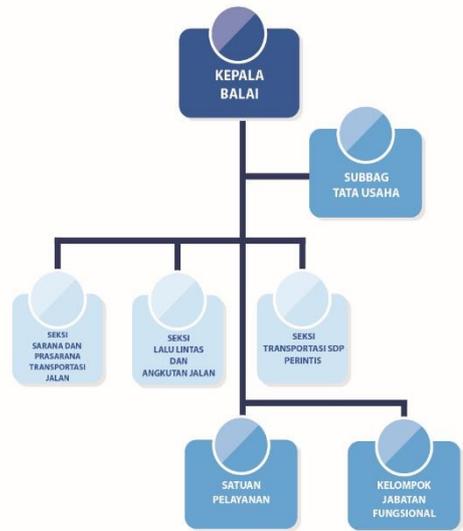


Bagan struktur Organisasi BPTD Tipe A



# BAGAN STRUKTUR ORGANISASI

BPTD TIPE B

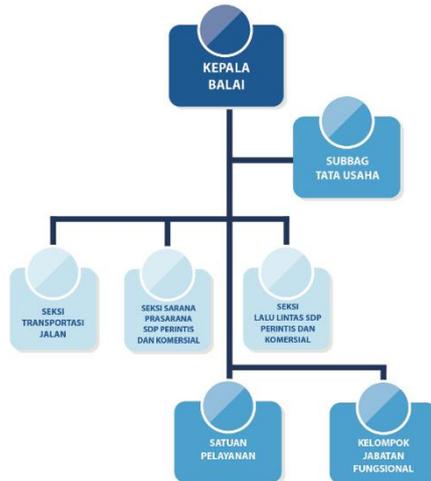


Bagan Struktur Organisasi BPTD Tipe B



# BAGAN STRUKTUR ORGANISASI

BPTD TIPE C



Bagan Struktur Organisasi BPTD Tipe C

#### I. 4. Sumber Daya Manusia

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menaungi sebanyak **3.610 Aparatur Sipil Negara (ASN)** dengan rincian sebagai berikut:

Unit Kerja	Jml. ASN
1. Direktur Jenderal Perhubungan Darat	: 1
2. Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	: 145
3. Direktorat Lalu Lintas Jalan	: 65
4. Direktorat Angkutan Jalan	: 56
5. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan	: 54
6. Direktorat Sarana Transportasi Jalan	: 79
7. Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan	: 77
8. BPLJSKB Bekasi	: 63
9. BPTD Wil. I Aceh	: 87
10. BPTD Wil. II Sumut	: 251
11. BPTD Wil. III Sumbar	: 148
12. BPTD Wil. IV Riau dan Kepri	: 73
13. BPTD Wil. V Jambi	: 272
14. BPTD Wil. VI Bengkulu dan Lampung	: 116
15. BPTD Wil. VII Sumsel dan Babel	: 152
16. BPTD Wil. VIII Banten	: 149
17. BPTD Wil. IX Jabar	: 44
18. BPTD Wil. X Jateng dan DIY	: 567
19. BPTD Wil. XI Jatim	: 372
20. BPTD Wil. XII Bali dan NTB	: 114
21. BPTD Wil. XIII NTT	: 33
22. BPTD Wil. XIV Kalbar	: 31
23. BPTD Wil. XV Kalsel	: 188
24. BPTD Wil. XVI Kalteng	: 28
25. BPTD Wil. XVII Kaltim dan Kaltara	: 71
26. BPTD Wil. XVIII Sultra	: 52
27. BPTD Wil. XIX Sulsel dan Sulbar	: 50
28. BPTD Wil. XX Sulteng	: 57
29. BPTD Wil. XXI Gorontalo	: 68
30. BPTD Wil. XXII Sulut	: 50
31. BPTD Wil. XXIII Maluku	: 22
32. BPTD Wil. XXIV Maluku Utara	: 48
33. BPTD Wil. XXV Papua dan Papua Barat	: 27

#### I. 5. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan

##### I.4.1. Kewenangan

- a. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan
  - 1) Terkait prasarana merupakan kewenangan Kementerian Perhubungan;
  - 2) Terkait jalan merupakan kewenangan Kementerian Pekerjaan Umum (sekarang bernama Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat);
  - 3) 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
  - 1) Pembagian urusan pemerintahan Bidang Perhubungan, untuk Pemerintah Pusat yaitu Penyelenggaraan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran dan Pengalihan P3D (Personil, Pembiayaan Sarana dan Prasarana, dan Dokumen);
  - 2) 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:

  - 1) Keselamatan dan Keamanan Pelayaran TSDP;
  - 2) Keselamatan dan Keamanan Angkutan di Perairan, Pelabuhan, Perlindungan Lingkungan Maritim.

#### **I.4.2. 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.

#### **I.4.3. 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.

#### **I.4.4. Isu Strategis**

Isu Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat adalah:

1. Peraturan Menteri Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;
2. Pengoperasian Jembatan Timbang (UPPKB);
3. Pengoperasian Terminal Penumpang;
4. Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan dan Angkutan Penyeberangan;
5. Penataan dan pembinaan SDM transportasi darat;
6. Perubahan *Mindset* dan *Cultureset* masyarakat, operator terkait prioritas angkutan jalan dan angkutan umum;
7. ODOL (*Over Dimension Over Loading*);
8. Perencanaan anggaran dan proses pengadaan;
9. Uji berkala kendaraan bermotor oleh pemerintah dan swasta.
10. Pengalihan P3D (Personil, Pembiayaan Sarana dan Prasarana, dan Dokumen) Terminal dan UPPKB.
11. Penganggaran melalui Pembiayaan Non APBN;
12. Penerapan Manajemen Risiko;
13. Pandemi Covid – 19.

### **I.4.5. Ruang Lingkup**

Ruang lingkup Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan I Direktorat Jenderal Perhubungan Tahun 2022 adalah:

1. Rencana Strategis
2. Perjanjian Kinerja
3. Indikator Kinerja Program
4. Pengukuran Kinerja
5. Evaluasi Kinerja

### **I. 6. Sistematika Laporan**

Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan I ini disusun dengan sistematika sebagai berikut:

#### **BAB 1 PENDAHULUAN**

- 1.1 Latar Belakang
- 1.2 Tugas Pokok dan Fungsi
- 1.3 Bagan Struktur Organisasi
- 1.4 Sumber Daya Manusia
- 1.5 Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan
- 1.6 Sistematika Laporan
- 1.7 Uraian Singkat Perencanaan Strategis
- 1.7.1 Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2022
- 1.8 Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2022

#### **BAB 2 CAPAIAN KINERJA TRIWULANAN**

- 2.1 Tahapan Pengukuran Kinerja
- 2.2 Pengukuran Capaian Kinerja
- 2.2.1 SP1. Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional
- 2.2.1.1 IKP 1 Rasio Konektivitas Transportasi Darat
- a.1 Definisi Indikator Kinerja Program
- a.2 Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2022
- a.3 Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- a.4 Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- 2.2.1.2 IKP 2 Rasio Konektivitas Perkotaan
- a.1 Definisi Indikator Kinerja Program
- a.2 Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2022
- a.3 Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- a.4 Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- 2.2.2 SP2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan
- 2.2.2.1 IKP 1 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat
- a.1 Definisi Indikator Kinerja Program
- a.2 Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2022

- a.3 Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
  - a.4 Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- 2.2.2.2 IKP 6 *On Time* Performance (OTP) Transportasi TSDP
- a.1 Definisi Indikator Kinerja
  - a.2 Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2022
  - a.3 Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
  - a.4 Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- 2.2.2.3 IKP 7 *On Time* Performance (OTP) Transportasi Perkotaan
- a.1 Definisi Indikator Kinerja Program
  - a.2 Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2022
  - a.3 Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
  - a.4 Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- 2.2.3 SP3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi
- 2.2.3.1 IKP 1 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan
- a.1 Definisi Indikator Kinerja Program
  - a.2 Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2022
  - a.3 Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
  - a.4 Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- 2.2.3.2 IKP 2 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran
- a.1 Definisi Indikator Kinerja Program
  - a.2 Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2022
  - a.3 Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
  - a.4 Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- 2.2.4 SP4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum
- 2.2.4.1 IKP 1 Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan
- a.1 Definisi Indikator Kinerja Program
  - a.2 Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2022
  - a.3 Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
  - a.4 Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- 2.2.5 SP5 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik
- 2.2.5.1 IKP 1 Indeks RB Kementerian Perhubungan
- a.1 Definisi Indikator Kinerja Program
  - a.2 Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2022

- a.3 Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- a.4 Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
  
- 2.3 Alokasi Anggaran Tahun 2022
  - 2.3.1 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
  - 2.3.2 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 Program dan Kegiatan Tahun 2022
  - 2.3.3 Perbandingan Pagu dan Realisasi Tahun 2020 – 2022
  
- 2.4 Realisasi Anggaran Tahun 2022
  - 2.4.1 Realisasi Anggaran Per Sasaran Program dan Kegiatan Tahun 2022
  - 2.4.2 Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2022
  - 2.4.3 Realisasi Anggaran Per Sumber Dana Tahun 2022
  - 2.4.4 Analisis Dana Yang Tidak Terserap Oleh Unit Kerja
  - 2.5 Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya
  - 2.6 Hambatan dan Kendala

### **BAB 3 PENUTUP**

- 3.1 Penutup
  - 3.1.1 Ringkasan Capaian
- 3.2 Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab

#### **Lampiran**

1. Rencana Kerja Tahunan Tahun 2022;
2. Perjanjian Kinerja Tahun 2022;
3. Rencana Aksi Tahun 2022;
4. Monitoring Rencana Aksi Tahun 2022;
5. Lain – lain yang dianggap perlu.

#### **I.7 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 I. 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
1	SP1	Terwujudnya Konektivitas Nasional	IKP 1	Rasio konektivitas transportasi darat	Rasio	0,64	0,71	0,79	0,86	0,93
			IKP 2	Rasio konektivitas transportasi Perkotaan	Rasio	0,273	0,455	0,591	0,727	1,000
2	SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	IKP 3	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	%	80	83	85	88,4	88,5
			IKP 4	Rata-rata <i>On Time</i> Performance (OTP) Transportasi SDP	%	83,0	83,1	83,2	83,3	83,4
			IKP 5	Rata-rata <i>On Time</i> Performance (OTP) Transportasi Perkotaan	%	50	55	60	65	70
3	SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 6	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,020	0,019	0,016	0,014	0,011
			IKP 7	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,088	0,086	0,085	0,084	0,083
4	SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	IKP 1	Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh Masyarakat dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,3	0,2	0,1	0,1	0,0
5	SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik	IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	78,0	79,0	79,5	80,0	80,5

### II.7.1 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 I. 2 Rencana Kinerja Tahunan 2022

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target
1	SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi	IKP 1	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	0,79
			IKP 2	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	Rasio	0,591
2	SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKP 1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	85
			IKP 6	Rata-rata <i>On Time</i> Performance (OTP) Transportasi SDP	%	83,2
			IKP 7	Rata-rata <i>On Time</i> Performance (OTP) Transportasi Perkotaan	%	60
3	SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 1	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,016
			IKP 2	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,085
4	SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	IKP 1	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,1
5	SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	79,5

### I.8 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 I. 3 Perjanjian Kinerja Tahunan Tahun 2022

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target 2022
1	SP1	Terwujudnya Konektivitas Nasional	IKP 1	Rasio konektivitas transportasi darat	Rasio	0,79
			IKP 2	Rasio konektivitas transportasi Perkotaan	Rasio	0,500
2	SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	IKP 3	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	%	83
			IKP 4	Rata-rata <i>On Time</i> Performance (OTP) Transportasi SDP	%	83,2
			IKP 5	Rata-rata <i>On Time</i> Performance (OTP) Transportasi Perkotaan	%	28

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target 2022
3	SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 6	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,016
			IKP 7	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,085
4	SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	IKP 1	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,1
5	SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	79,5

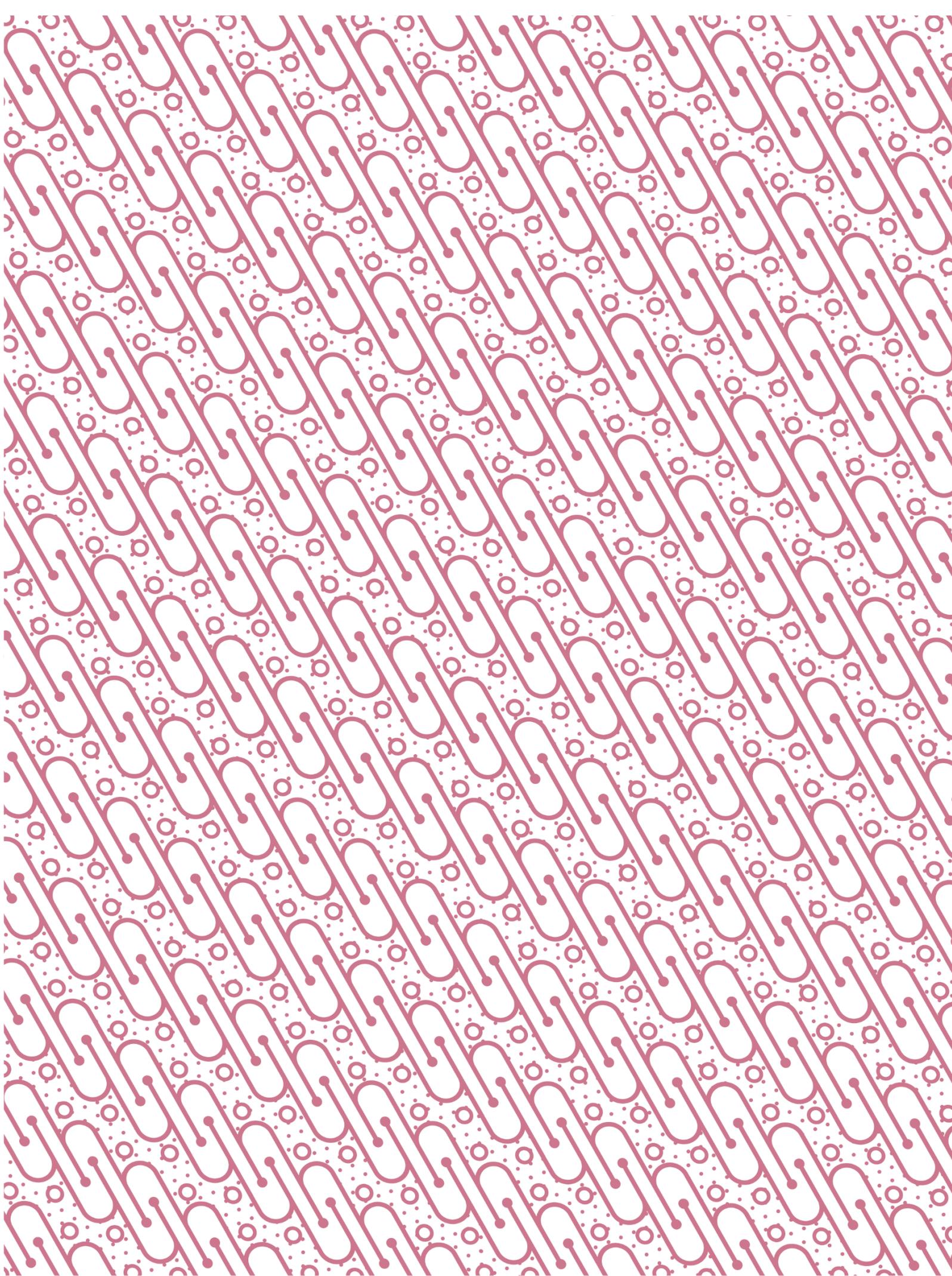
**Kegiatan**

1. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat
2. Pelayanan Transportasi Darat
3. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat
4. Penunjang Teknis Transportasi Darat
5. Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat
6. Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Darat

**Anggaran**

**Rp. 5.395.244.597.000**

- Rp. 2.089.454.222.000
- Rp. 1.116.885.188.000
- Rp. 665.765.271.000
- Rp. 584.841.767.000
- Rp. 408.477.037.000
- Rp. 529.821.112.000





# BAB II

## CAPAIAN KINERJA TRIWULANAN



## II.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.

### II. 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 II. 1 Pengukuran Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2022

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	Q1			
				T	R	C	
<b>SP1</b>	<b>Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional</b>						<b>108,5%</b>
IKP 1	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	rasio	0,79	0,79	0,925	117%	
IKP 5	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	rasio	0,500	0,500	0,500	100%	
<b>SP2</b>	<b>Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan</b>						<b>117,9%</b>
IKP 1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	85	85	91,8	108%	
IKP 6	On Time Performance (OTP) Transportasi SDP	%	83,2	83,2	83,27	100,08%	
IKP 7	On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan	%	28	28	40,8	145,7%	
<b>SP3</b>	<b>Meningkatnya Keselamatan Transportasi</b>						<b>200%</b>
IKP 1	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	rasio	0,016	0,016	0	200%	
IKP 2	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	rasio	0,085	0,085	0	200%	
<b>SP4</b>	<b>Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum</b>						<b>200%</b>
IKP 1	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,1	0,1	0	200%	
<b>SP5</b>	<b>Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik</b>						<b>99%</b>
IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	79,5	79,5	78,39	99%	
<b>Rata-Rata Persentase Capaian Sasaran Program</b>						<b>145,08%</b>	

**Rata-Rata Persentase Capaian Indikator Kinerja Program**

**141%**

**Jumlah Indikator Kinerja Program yang lebih besar atau sama dengan 100% (IKP≥100%)**

**8**

**Jumlah Indikator Kinerja Program kurang dari 100% (0%≤IKP<100%)**

**1**

Sumber: Data diolah dari Dit.Angkutan Jalan, Dit Prasarana TJ, Dit Sarana, Dit TSDP, Bag. Kepegawaian, 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:

### 2.2.1 Sasaran Program 1. Meningkatkan Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi

Tabel II. 2 Sasaran Program 1 Meningkatkan Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	Triwulan I		
				T	R	C
<b>Sasaran Program 1</b>						
IKP 1	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	rasio	0,79	0,79	0,925	117%
IKP 5	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	rasio	0,500	0,500	0,500	100%

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

Pencapaian Sasaran Program 1 diukur melalui 2 (dua) Indikator Kinerja Program (IKP) yaitu:

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

### 2.2.1.1 IKP 1 Rasio Konektivitas Transportasi Darat

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 1: Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Rasio Konektivitas Transportasi Darat, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II. 3 Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2022

SP 1	<b>Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional</b>	
IKP 1	<b>Rasio Konektivitas Transportasi Darat</b>	Satuan: Rasio
	Target/Realisasi/Capaian	Triwulan I
	Target	0,79
	Realisasi	0,925
	Capaian	117%

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 1 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 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 beririsan). Kawasan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Kawasan Strategis Nasional (28) terdiri dari:

a. 10 Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP)

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

b. 9 (Sembilan) Kawasan Industri (KI)

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

c. 9 Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)

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

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

2. 24 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) Dumai*;                |
| 10) Kutai Barat;    | 26) Bintan*;               |
| 11) Malinau;        | 27) Karimun*;              |
| 12) Nunukan;        | 28) Kupang*;               |
| 13) Belu;           | 29) Kep. Morotai*;         |
| 14) Rote Ndao;      | 30) Raja Ampat*;           |
| 15) Alor;           | 31) Merauke*;              |
| 16) Sabu Raijua;    | 32) Jayapura*.             |

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

### 3. 42 Pusat Kegiatan Nasional (PKN)

1. Banda Aceh;
2. Mebidangro;
3. Padang-Lubuk Agung-Pariaman;
4. Pekanbaru;
5. Dumai;
6. Batam;
7. Jambi;
8. Palembang dsk;
9. Bengkulu;
10. Pangkal Pinang;
11. Bandar Lampung;
12. Jabodetabek;
13. Serang;
14. Cilegon;
15. Bandung Raya;
16. Cirebon;
17. Surakarta;
18. Kedungsepur;
19. Cilacap;
20. Yogyakarta;
21. Gerbangkertosusilo;
22. Malang;
23. Sarbagita;
24. Mataram Raya;
25. Kupang;
26. Pontianak;
27. Palangkaraya;
28. Banjarmasin dsk;
29. Balikpapan-Samarinda-Bontang;
30. Tarakan;
31. Gorontalo;
32. Manado;
33. Bitung;
34. Palu;
35. Maminasata;
36. Kendari;
37. Ambon;
38. Ternate;
39. Sorong;
40. Timika;
41. Jayapura;
42. Merauke.

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

Capaian kinerja rasio konektivitas transportasi darat tahun 2022 sebesar 0,925 jika dibandingkan dengan target PK 2022 sebesar 0,79 maka capaian kinerja mencapai 117%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II.1**. Grafik Capaian IKP Rasio Konektivitas Transportasi Darat.



Gambar II. 1 Grafik Capaian IKP Rasio Konektivitas Transportasi Darat

### a.3 Analisa Keberhasilan/Kegagalan

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 6**. 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 <sup>1</sup>AKAP, <sup>2</sup>ALBN, <sup>3</sup>Angkutan Jalan Perintis, <sup>4</sup>Angkutan Antarmoda dan **Fasilitas Prasarana Jalan** melalui <sup>1</sup>Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A dan <sup>2</sup>Terminal Barang untuk umum adalah sebanyak **54 Kawasan (Lampiran 7)**. Layanan Angkutan dan Fasilitas Prasarana Jalan tersebut dijelaskan dalam rincian sebagai berikut:

##### a. Angkutan Antarkota Antarprovinsi (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 8**). Namun 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 dua) trayek yang melayani di 41 (empat puluh satu) Kawasan Strategis Nasional dengan rincian sebagaimana dalam **Lampiran 8**. 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/DJR/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:

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

Tabel III. 4 Trayek yang melayani 1 (satu) kawasan

No.	Trayek	Kawasan Prioritas Nasional
1.	Pontianak(Indonesia) – Kuching (Malaysia)	KEK MBTK (Maloy Batuta Trans Kalimantan)
2.	Pontianak(Indonesia) - Bandar Seri Bengawan(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**.

Dari 338 trayek tersebut terdapat 94 (Sembilan puluh empat) trayek yang melayani 24 (dua puluh empat) wilayah Kawasan Strategis Nasional sebagaimana dalam **Lampiran 12** dan sisanya 214 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 tanggal 27 Agustus 2021 berjumlah 90 trayek (**Lampiran 13**) 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 14**). 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 triwulan I tahun 2022 yang meliputi 10 (sepuluh) wilayah Kawasan Prioritas Nasional dengan rincian sebagai berikut **Lampiran 15**:

- a) **24 trayek** melayani pada 7 kawasan dari 10 kawasan Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP);
- b) Sedangkan, **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 triwulan I tahun 2022 sebanyak 61 trayek dari 93 trayek yang ditetapkan, hal ini dikarenakan:

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

Tabel II. 5 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 benar-bener 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 16**, jumlah Terminal Penumpang Tipe A adalah **126 (seratus dua puluh enam)** terminal dengan rincian eksisting sampai dengan tahun 2022 sebagai berikut:

1. **111 (seratus sebelas)** Terminal Penumpang Tipe A telah **serah terima** operasional yang menjadi kewenangan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
  - a) 103 Terminal Penumpang Tipe A **telah beroperasi**
  - b) 8 Terminal Penumpang Tipe A **belum beroperasi**, dengan rincian sebagai berikut:
    - 1) 4 Terminal Penumpang Tipe A masih dalam proses pembangunan yaitu:
      - a. Terminal Demak (Jawa Tengah)
      - b. Terminal Bimoku (Nusa Tenggara Timur)
      - c. Terminal Bolaangmongondow (Sulawesi Utara)
      - d. Terminal Singkawang (Kalimantan Barat)
    - 2) 1 Terminal Penumpang Tipe A masih proses kajian alih fungsi terminal (Terminal Betan Subing Provinsi Lampung).
    - 3) 1 Terminal Penumpang Tipe A rusak berat akibat gempa tahun 2000 (Terminal Air Sebakul Provinsi Bengkulu).
    - 4) 1 Terminal Penumpang Tipe A tidak ada jalan akses (Terminal Liwas Provinsi Sulawesi Utara).
    - 5) 1 Terminal Penumpang Tipe A masih terkendala karena sertifikat aset yang belum diserahkan (Terminal Kefamenanu Provinsi Nusa Tenggara Timur).
2. **4 (empat)** Terminal Penumpang Tipe A beroperasi yang menjadi kewenangan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) dan telah beroperasi;
3. **2 (dua)** Terminal Penumpang Tipe A beroperasi yang menjadi kewenangan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta;
4. **8 (delapan)** Terminal Penumpang Tipe A beroperasi kewenangan Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota yang belum diserahkan ke Pemerintah Pusat;
5. **1 (satu)** Terminal Penumpang Tipe A beroperasi yang dikelola oleh swasta.

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 **36 Kawasan** dari 93 Kawasan Strategis Nasional (**Lampiran 17**). 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 18**);
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 19**);
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 20**) dan;
4. KM 139 Tahun 2021 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum yang Berlokasi di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Provinsi Papua (**Lampiran 21**).

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

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

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

1. Terdapat 1 (satu) Terminal Barang Entikong Untuk Umum 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) Karena Pandemi Covid-19 Masih Berlangsung, Pihak Malaysia masih melakukan lockdown sehingga perbatasan di Entikong masih di Tutup. Perbatasan Entikong mulai di tutup sejak bulan Maret 2020 sampai dengan sekarang, dan hanya memperbolehkan melintas adalah PMI yang dipulangkan atau pulang secara mandiri.
  - b) Tanda Daftar Gudang TBI Entikong belum bisa di dapatkan, karena Pihak ke tiga sebagai pengelola Gudang/TPS belum ada yang serius sebagai pengelola gudang/TPS tersebut. Sehingga belum bisa diarahkan untuk mengurus Tanda Daftar Gudang di Dinas Penanaman Modal dan PTSP Kab. Sanggau.
  - c) Gedung Showcase sudah di survei oleh Calon Penyewa. Karena aktivitas operasional TBI Entikong belum dilaksanakan sehingga belum ada tindak lanjut dari Calon Penyewa showcase tersebut.
  - d) SOP komoditi Ekspor dan Import antar 2 negara belum di tetapkan, karena forum Sosek Malindo yang akan membahas hal tersebut belum dilaksanakan karena masih berlangsung pandemi covid-19 dan pihak Malaysia masih melakukan lockdown sehingga perbatasan mereka di tutup.
  - e) Proses Sertifikat tanah masih terdapat kendala dari pemilik tanah yang berbatasan langsung dengan TBI Entikong sehingga proses PSP tanah menjadi terhambat. Pihak yang berbatasan tanah tersebut tidak mau menanda tangani surat ukur tanah yang menjadi syarat untuk penerbitan sertifikat tanah TBI Entikong.

- f) Jalan akses khusus dari PLBN Entikong menuju TBI Entikong belum ada, tetapi sudah ditindak lanjuti oleh Direktorat Pembangunan Jalan Kementerian PUPR.
  - g) Model PNBPN untuk pengelola TPS, sewa atau bagi hasil belum ada dan perlu minta arahan KPKNL Pontianak. Hal ini terkendala dikarenakan penetapan pengelola TPS di TBI Entikong belum ada.
2. Terdapat **6 (enam) Terminal Barang** Untuk Umum yang masih dalam proses pembangunan.
- g. Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda Berdasarkan:
1. Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Tahun 2020 – 2024 (**Lampiran 22**);
  2. Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional (**Lampiran 23**) dan;
  3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024 (**Lampiran 24**).

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 8 lokasi, antara lain:

1. Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Mandalika;
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.

Dari **11 (sebelas)** lokasi penyediaan fasilitas pendukung, terdapat **8 (delapan)** lokasi sudah terealisasi yang berada di **5 kawasan**. tersaji pada **Lampiran 25**. Sedangkan dari 3 (tiga) lokasi penyediaan fasilitas pendukung, 1 (satu) lokasi telah terbangun pada lokasi yang sama yaitu terdapat pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Mandalika dan 2 (dua) lokasi lainnya belum terbangun karena kegiatan sudah dihapuskan dan menunggu anggaran PNBPN yaitu : Labuan Bajo dan Borobudur.

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

Kawasan Strategis Nasional yang telah **dilayani Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan** melalui <sup>1</sup>Angkutan Penyeberangan Komersil dan <sup>2</sup>Angkutan Penyeberangan Perintis dan **Fasilitas Sarana dan Prasarana Sungai, Danau dan Penyeberangan** melalui <sup>1</sup>pembangunan Pelabuhan Penyeberangan dan <sup>2</sup>Kapal Penyeberangan Perintis adalah sebanyak **78 (tujuh puluh delapan) Kawasan (Lampiran 26)**. Layanan Angkutan dan Fasilitas Sarana dan Prasarana Sungai, Danau dan Penyeberangan tersebut dijelaskan dalam rincian sebagai berikut:

## 1. Angkutan Penyeberangan Komersil

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan penyeberangan (**Lampiran 27**) 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 April tahun 2022 adalah sebanyak 74 (tujuh puluh empat) lintas. Dari 74 (tujuh puluh empat) lintas tersebut, **52 (lima puluh dua)** lintas terdapat pada 44 (empat puluh empat) kawasan prioritas dengan rincian sebagaimana dalam **Lampiran 28**. Sisanya 22 (dua puluh dua) lintas tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional.

## 2. 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 2021 dengan jumlah sebanyak **283 lintasan (Lampiran 29)**.

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 II. 6 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
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 30**), sebanyak **288 lintas** ditetapkan untuk dilayani Angkutan Penyeberangan Perintis.

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

1. 279 beroperasi

- a) Sementara dari 279 lintas, hanya **147** (seratus empat puluh tujuh) lintas penyeberangan yang melayani 48 (empat puluh delapan) Kawasan Strategis Nasional dari 93 Kawasan Prioritas Nasional sebagaimana dalam **Lampiran 31**.
- b) sisanya 132 lintas tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional.

2. 9 tidak beroperasi karena terkendala kekurangan anggaran dan belum tersedia kapal yaitu:

- a) 3 lintas di wilayah Asmat (Warse - amborep, Agats - yosakor, Agats - jinak) ;
- b) 4 lintas di wilayah Sultra (Wanci – Kaledupa, Kamaru – Kaledupa, Kaledupa – Tomia, Tomia – Binongko);
- c) 1 lintas di Wilayah Sumsel (Sri menanti - Karang baru);
- d) 1 lintas di Wilayah Babel (Tanjung Nyato – Tanjung Ru).

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 **235 (dua ratus tiga puluh lima) Pelabuhan;**
  - 2) Pelabuhan Penyeberangan yang masih dalam proses Pembangunan (KDP) sebanyak **22 (dua puluh dua) Pelabuhan;**
  - 3) Pelabuhan Penyeberangan yang masih dalam rencana Pembangunan yaitu terdapat sebanyak **187 (seratus delapan puluh tujuh) Pelabuhan.**

Dari **235 (dua ratus tiga puluh lima) Pelabuhan** yang telah selesai dibangun, hanya **84 (delapan puluh empat) Pelabuhan** yang melayani **43 (empat puluh tiga) Kawasan Strategis Nasional** dengan rincian sebagaimana dalam **Lampiran 33**. Dimana sisanya sebanyak 149 (seratus empat puluh sembilan) 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 **95 (sembilan puluh lima) kapal.**
  - 2) Kapal penyeberangan dalam proses pembangunan rencana selesai pada tahun 2022 sebanyak 3 (tiga) unit kapal, yaitu 1 (satu) unit kapal sudah selesai (KMP. Tirus Meranti) dan 2 (dua) unit kapal dalam proses pembangunan (KMP. Bahtera Nusantara 03 dan KMP. Oputa Yi Koo)

- 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 **109 (seratus sembilan) 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 35**. sisanya 50 (lima puluh) kapal tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk Kawasan Strategis Nasional.

**Keberhasilan Angkutan AKAP** pada 1.372 trayek di 41 Kawasan Strategis Nasional berhasil dicapai pada Triwulan I tahun 2022 karena adanya sistem perizinan online SPIONAM dimana saat ini sedang dilakukan pengembangan menjadi SPIONAM 2.0 agar dapat terintegrasi dengan sistem perizinan berusaha 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.

**Keberhasilan Angkutan ALBN** pada 2 trayek di 1 Kawasan Strategis Nasional berhasil dicapai pada triwulan I tahun 2022 karena adanya koordinasi Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah yang menangani daerah perbatasan dalam menyediakan angkutan umum bagi masyarakat.

**Keberhasilan Angkutan Jalan Perintis** pada 94 trayek di 24 Kawasan Strategis Nasional berhasil dicapai pada triwulan I tahun 2022 karena adanya dukungan pemerintah melalui pemberian subsidi angkutan jalan perintis, 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.

**Keberhasilan angkutan antarmoda** pada 24 trayek di 7 kawasan Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP) berhasil dicapai pada triwulan I tahun 2022 karena 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, Bali, dan Pacitan. Serta adanya kegiatan Monitoring dan Evaluasi angkutan kawasan strategis pariwisata nasional, dan pengawasan trayek angkutan kawasan strategis pariwisata nasional yang diawasi secara digitalisasi melalui GPS.

**Keberhasilan angkutan penyeberangan komersil** pada 52 lintas di 44 Kawasan Strategis Nasional berhasil dicapai pada TW I tahun 2022 karena :

1. peningkatan pelayanan dan pemenuhan terhadap SPM angkutan penyeberangan;
2. dukungan aplikasi AIR-SDP yang sudah terintegrasi Sistem 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 147 lintas di 48 Kawasan Strategis Nasional berhasil dicapai pada TW I tahun 2022 karena adanya dukungan pemerintah melalui Subsidi Angkutan Penyeberangan Perintis, Subsidi Roro LDF, Pembayaran *Air time Vessel Monitoring System* (VMS) untuk memonitor pergerakan kapal perintis dan validasi pembayaran subsidi perintis.

**Keberhasilan Pelabuhan Penyeberangan** pada 84 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 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 SPM Pelabuhan Penyeberangan.

**Keberhasilan terhadap operasional Terminal Penumpang Tipe A** yaitu konsistensi jumlah Terminal Penumpang Tipe A yang beroperasi tahun 2021 sama dengan jumlah Terminal Penumpang Tipe A yang beroperasi tahun sebelumnya yaitu sebesar 103 Terminal. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan meningkatkan operasional Terminal Penumpang Tipe A melalui digitalisasi sistem informasi terminal.

**Keberhasilan Ketersediaan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda** pada KSPN berhasil dicapai pada tahun 2021 karena terdapat pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda di KSPN Mandalika melalui Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XII Provinsi Bali dan Provinsi Nusa Tenggara Barat, pembangunan fasilitas pendukung BRT Pekanbaru melalui Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV Provinsi Riau dan Provinsi Kepulauan Riau, kegiatan Monitoring dan Evaluasi Pembangunan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda serta Survey Inventarisasi dan Pendataan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda Transportasi Jalan.

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan AKAP, Angkutan ALBN, dan Angkutan Jalan Perintis antara lain:

1. 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);
2. Pelayanan keperintisan angkutan jalan belum dapat dilaksanakan secara maksimal dikarenakan kondisi geografis (Seperti pegunungan atau dataran tinggi) dan akses jalan yang belum memadai;
3. Operator angkutan umum memberikan layanan trayek AKAP berdasarkan banyaknya permintaan (demand) penumpang sehingga ada trayek yang belum terlayani dikarenakan kurangnya permintaan.

Selain kendala dalam Layanan Angkutan AKAP, ALBN, dan Perintis terdapat juga beberapa kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan Antarmoda, antara lain :

1. Masih belum pulihnya sektor pariwisata nasional berdampak pada rendahnya *Load Factor* angkutan antarmoda KSPN, meski dengan pelonggaran peraturan yang ada saat ini berdampak pada peningkatan *Load Factor* di beberapa trayek, namun masih terdapat beberapa trayek yang memiliki *Load Factor* sangat rendah;
2. Adanya resistensi dari angkutan umum yang dilewati angkutan antarmoda;
3. Titik turun dan naik penumpang tidak berada pada lokasi yang strategis, seperti di KSPN Labuan Bajo;
4. Kurangnya sosialisasi dan promosi terhadap keberadaan angkutan antarmoda;
5. Masih banyak penumpang yang tidak melakukan tapping Tap On Bus, sehingga jumlah penumpang tidak terdata ;

6. Jadwal keberangkatan yang belum menyesuaikan dengan potensi demand;

Adapun beberapa **kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan penyeberangan perintis** antara lain:

1. Kebutuhan angkutan penyeberangan terus meningkat, terutama untuk mengakomodir wilayah 3TP, mengakibatkan belum semua lintas yang diusulkan 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 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. pandemi covid menyebabkan rendahnya *Load Factor* hampir di semua lintas penyeberangan;
2. pada beberapa lintasan, terkendala pada kekurangan fasilitas sandar (dermaga), sehingga kapal harus menunggu giliran untuk dapat sandar dan bongkar muat;
3. beberapa pelabuhan yang dikelola oleh Pemda kurang perawatan, sehingga kurang memberi kenyamanan untuk pengguna jasa;
4. pada beberapa lintas terkendala pasang surut dan perawatan SBNP.

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

1. pandemi covid menyebabkan rendahnya *Load Factor* hampir di semua lintas penyeberangan;
2. pada beberapa lintasan, terkendala pada kekurangan fasilitas sandar (dermaga), sehingga kapal harus menunggu giliran untuk dapat sandar dan bongkar muat;
3. beberapa pelabuhan yang dikelola oleh Pemda kurang perawatan, sehingga kurang memberi kenyamanan untuk pengguna jasa;
4. pada beberapa lintas terkendala pasang surut dan perawatan SBNP.

Faktor **kendala dalam pengembangan kapal penyeberangan perintis**

1. terdapat refocusing anggaran pada kegiatan pembangunan 4 unit kapal penyeberangan di tahun 2021 mengakibatkan perpanjangan waktu pekerjaan pembangunan kapal sampai dengan tahun 2022;
2. adanya moratorium pembangunan kapal penyeberangan pada tahun 2016-2017 dan berlanjut moratorium pada tahun 2021.

Adapun hal-hal yang menjadi **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.

Adapun Beberapa kendala yang dihadapi Direktorat Prasarana Transportasi Jalan antara lain:

1. Koordinasi perijinan dengan Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) terkait titik lokasi pembangunan fasilitas pendukung yang berada diatas bahu jalan;

2. Perubahan rute angkutan umum di wilayah KSPN menyebabkan perubahan titik lokasi fasilitas pendukung;
3. Adanya *refocusing* anggaran pada tahun 2021 sehingga terdapat 1 kegiatan yang tidak terlaksana yaitu pembangunan fasilitas pendukung di Palembang;
4. Jumlah SDM yang mengoperasikan terminal antara terminal yang satu dengan terminal yang lainnya tidak sesuai porsi kebutuhannya, sehingga terdapat beberapa terminal yang memiliki jumlah personil yg cukup akan tetapi masih banyak terminal yang masih kekurangan petugas.

Sehingga:

$$\text{Capaian Rasio Konektivitas} = \frac{(54+77)-46}{93} = 0,925$$

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program Rasio konektivitas Transportasi Darat Tahun 2021 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2021 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,925}{0,71} \times 100\% = 130\%$$

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

1. Penyelenggaraan Angkutan Antarmoda KSPN dengan jumlah 32 trayek di 10 Wilayah Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), termasuk di dalamnya 24 trayek dalam 7 Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP), dengan rincian penggunaan anggaran sebagai berikut:
  - a. Pengawasan dan Pengelolaan Angkutan Antarmoda KSPN dengan pagu anggaran sejumlah Rp 2.952.073.000.000,- dengan realisasi hingga triwulan I senilai Rp.0,- atau mencapai 0 %.
  - b. Monitoring Angkutan Antarmoda dengan pagu anggaran sejumlah Rp 325.255.000,- dengan realisasi hingga akhir tahun senilai Rp.123.588.000,- atau mencapai 38%.
2. Subsidi Angkutan Jalan dilaksanakan oleh masing-masing Balai Pengelola Transportasi Darat dengan Pagu Anggaran Sejumlah Rp. 106.444.602.703,-;
3. Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan dengan pagu anggaran sejumlah Rp. 350.000.000,-; dengan realisasi keuangan tahun 2021 senilai Rp. 348.270.195,- atau mencapai 99,5%;
4. Sewa alat pengawasan angkutan jalan perintis dengan pagu anggaran sejumlah Rp. 5.787.000.000,-; dengan realisasi keuangan tahun 2021 senilai Rp. 5.744.325.338,- atau mencapai 99,26%;
5. Pengembangan sistem perizinan online "SPIONAM 2.0".

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. Membuka lintas LDF Jangkar - Lembar, Jangkar - NTT untuk menambah capaian lintas pada PKN Gerbangkertosusilo (Surabaya dsk), KSPN Mandalika, PKN Mataram Raya dan PKN Kupang;
2. Membuka lintas perintis Kamaru – Kaledupa, Kaledupa – Tomia dan Tomia – Binongko untuk menambah capaian lintas pada KSPN Wakatobi;
3. Membuka lintas perintis Sri Menanti – Karang Baru untuk menambah capaian lintas pada KEK Tanjung Kelayang, KSN Palembang dsk;
4. Memberi bantuan teknis untuk penyusunan Rencana Induk Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pedoman pembangunan/pengembangan yang terarah dan terukur;
5. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun;
6. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya;
7. Melakukan pembangunan sarana kapal penyeberangan berdasarkan KM. 6 Tahun 2010 Tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010-2030;
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.

Adapun selain kegiatan real pada Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan kegiatan real pada Direktorat Prasarana Transportasi Jalan yang dapat mendukung tercapainya kinerja ini yaitu:

1. Monitoring Operasional Terminal Penumpang Tipe A dengan Pagu Anggaran sebesar Rp. 234.771.000,- dan realisasi keuangan Tahun 2021 sebesar Rp. 234.770.600,- (100%);
2. Monitoring dan Evaluasi Pembangunan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda serta Survey Inventarisasi dan Pendataan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda Transportasi Jalan dengan total Pagu Anggaran sebesar Rp. 404.449.000,- dan realisasi keuangan per Triwulan IV sebesar Rp. 404.448.374,- (100%);
3. Kegiatan pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda di wilayah KSPN Mandalika melalui Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XII Provinsi Bali dan Provinsi Nusa Tenggara Barat dengan Pagu Anggaran sebesar Rp. 1.261.034.662,- dan realisasi keuangan Tahun 2021 sebesar Rp. 1.261.034.662,- (100%);
4. Kegiatan pembangunan fasilitas pendukung BRT di Pekanbaru melalui Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV Provinsi Riau dan Provinsi Kepulauan Riau dengan Pagu Anggaran Rp. 9.137.695.000 dengan realisasi keuangan Tahun 2021 sebesar Rp. 9.137.695.000 (100%).

#### **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. Membuka lintas LDF Jangkar - Lembar, Jangkar - NTT untuk menambah capaian lintas pada PKN Gerbangkertosusilo (Surabaya dsk), KSPN Mandalika, PKN Mataram Raya dan PKN Kupang;
2. Membuka lintas perintis Kamaru – Kaledupa, Kaledupa – Tomia dan Tomia – Binongko untuk menambah capaian lintas pada KSPN Wakatobi;
3. Membuka lintas perintis Sri Menanti – Karang Baru untuk menambah capaian lintas pada KEK Tanjung Kelayang, KSN Palembang dsk;
4. Memberi bantuan teknis untuk penyusunan Rencana Induk Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pedoman pembangunan/pengembangan yang terarah dan terukur;
5. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun;
6. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya;
7. Melakukan pembangunan sarana kapal penyeberangan berdasarkan KM. 6 Tahun 2010 Tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010-2030;
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.

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 tipe A dan terminal barang baru berdasarkan hasil pengkajian lebih lanjut;
2. Meningkatkan kegiatan monitoring operasional Terminal Penumpang Tipe A untuk memperluas cakupan pengawasan pada kegiatan pengoperasian Terminal Penumpang Tipe A;
3. Mengusulkan revitalisasi dan rehabilitasi Terminal Penumpang Tipe A berdasarkan skala prioritas;

4. Menyusun kajian teknis revitalisasi dan rehabilitasi Terminal Penumpang Tipe A yang belum memiliki kajian teknis pengembangan terminal;
5. Menyusun kajian teknis penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda berdasarkan skala prioritas;
6. Melakukan koordinasi secara intensif dengan stakeholder lain terkait pembangunan fasilitas pendukung yang menjadi prioritas;
7. 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;
8. Memprioritaskan lokasi pembangunan fasilitas pendukung yang menjadi target capaian sesuai dengan Renstra.

### 2.2.1.2 IKP 2. Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 1: Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II. 7 Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2022

SP 1	<b>Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional</b>	
IKP 5	<b>Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan</b>	Satuan : Rasio
	Target/Realisasi/Capaian	Q1
	Target	0,500
	Realisasi	0,500
	Capaian	100%

Sumber: Data diloah 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*.

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 2021 adalah periode tahun berjalan yakni Tahun 2021.
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);
  2. Bandung Raya (Metropolitan Bandung);
  3. Kedungsepur (Metropolitan Semarang);
  4. Gerbangkertasusila (Metropolitan Surabaya);
  5. Maminassata (Metropolitan Makassar);
  6. Metropolitan Palembang;
  7. Metropolitan Denpasar;
  8. Metropolitan Banjarmasin;
  9. Kota Manado;
  10. Kota Baru Maja;
  11. Kota Baru Tanjung Selor;
  12. Kota Baru Sofifi;
  13. Kota Baru Sorong;
  14. KSPN Borobudur (Yogyakarta dsk);
  15. KSPN Mandalika (Lombok/Mataram dsk);
  16. Kota Batam;
  17. Kota Balikpapan;
  18. Kota Pekanbaru;
  19. Kota Salatiga;
  20. Kota Singkawang; dan
  21. Kota Surakarta.

Berdasarkan Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Darat pada tahun 2021 target pelaksanaan program Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan berbasis Jalan Skema Buy The Service dilakukan di 10 kawasan perkotaan sebagai berikut:

1. Kawasan Jabodetabek, target 1 lokasi dan terealisasi di tahun 2021 merupakan kewenangan BPTJ;
2. 9 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 Tahun 2021;
  - g. Kawasan Bandung Raya (Metropolitan Bandung), terealisasi di Kota Bandung Tahun 2021 dan saat ini operasional masih bersifat uji coba ;
  - h. Kawasan Metropolitan Banjarmasin, terealisasi di Kota Banjarmasin Tahun 2021 dan saat ini operasional masih bersifat uji coba;
  - i. Kawasan Gerbangkertasusila (Metropolitan Surabaya), terealisasi di Kota Surabaya Tahun 2021 dan saat ini operasional masih bersifat uji coba;
  - j. Kawasan Perkotaan Semarang;
  - k. Kawasan Perkotaan Pekanbaru;
  - l. Kawasan Perkotaan Batam.

Selain 13 (tiga belas) kawasan perkotaan di atas, pada Tahun 2021 telah dilakukan langkah kebijakan dengan penambahan 1 (satu) lokasi target yaitu Kawasan Perkotaan Barlingmascakep dan telah terealisasi di Kota Banyumas Tahun 2021.

Namun pelaksanaan program Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan berbasis Jalan Skema Buy The Service Tahun 2022 dioptimalkan pada 10 (sepuluh) kawasan perkotaan eksisting dengan mempertimbangkan besarnya kebutuhan anggaran subsidi dan kemampuan fiskal negara, maka sebagaimana penjelasan di atas dapat disimpulkan sebagaimana pada tabel di bawah ini :

Tabel II. 8 Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema Buy The Service

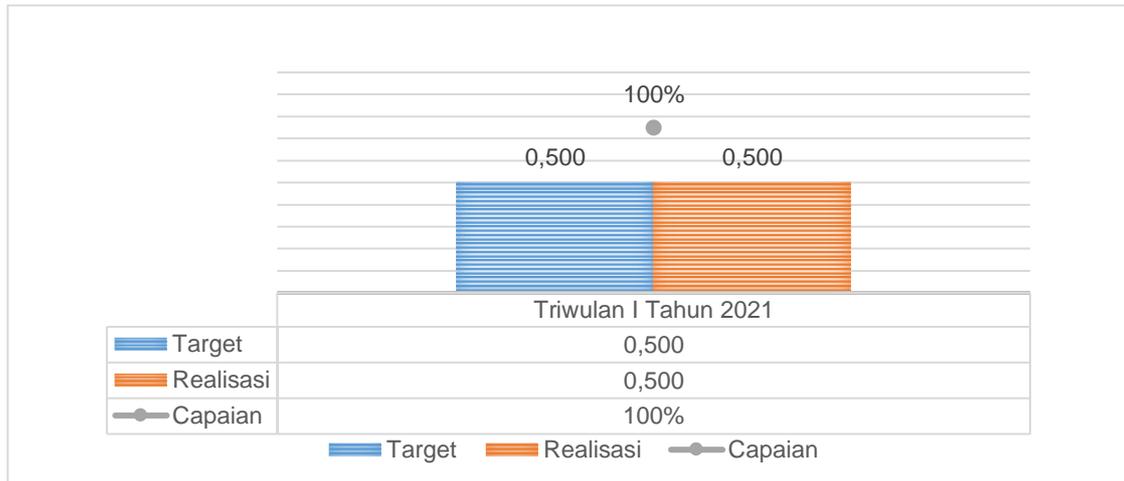
No	Kota Subsidi Angkutan Perkotaan Berbasis Jalan Skema Buy The Service Tahun 2021	Kawasan perkotaan prioritas	Target	Realisasi	Keterangan
1	Jabodetabek	Jabodetabek	√	√	Kewenangan BPTJ
2	Medan	Mebidangro (Metropolitan Medan)	√	√	Kewenangan Ditjen Hubdat
3	Palembang	Metropolitan Palembang	√	√	
4	Surakarta	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	Semarang	Kedungsepur (Metropolitan Semarang)	√	-	
12	Pekanbaru	Perkotaan Pekanbaru	√	-	
13	Batam	Perkotaan 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 Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2022**

Capaian kinerja rasio konektivitas transportasi perkotaan tahun 2022 sebesar 0,500 jika dibandingkan dengan target PK 2022 sebesar 0,500 maka capaian kinerja mencapai 100%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II.2.** Grafik Capaian IKP Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan.



Gambar II. 2 Grafik Capaian IKP Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan

### a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

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 37**), 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 38**), 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 dicarikan 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 resiko 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.

Selanjutnya diakhir 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 dilatar belakangi 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 II. 9 Lokasi Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema Buy The Service Tahun 2022

No.	Kota	Jenis Layanan	Koridor	Panjang Koridor (Km) PP	Total Penumpang	Okupansi (%)
1	<b>DKI Jakarta (Jabodetabek)</b>	<b>dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah DKI Jakarta dan merupakan kewenangan dari BPTJ</b>				
2	Surakarta	Utama	Bandara Adi Sumarmo – Terminal Palur	46.90	958.373	48,28
			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	435.920	58,57
			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	201.648	19,68
			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	538.407	31,70
			Bandara Ngurah Rai – GOR Ngurah Rai/Denpasar PP	33,30		

No.	Kota	Jenis Layanan	Koridor	Panjang Koridor (Km) PP	Total Penumpang	Okupansi (%)
			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	342.491	20,49
			Terminal Sako – Palembang Icon	32.28		
			Palembang Icon – Pusri	25.18		
			Alang Alang Lebar – Talang Jambe	27.76		
6	Medan	Utama	Pinang Baris - Lapangan Merdeka	20.20	1.042.626	42,51
			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	417.044	40,10
			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	117.016	51,91
			Raya Lidah Wetan – Karang Menjangan - ITS	47.00		
			Terminal Purabaya – Kenjeran via MERR (Tol)	51.00		
			GBT - Unesa - Mestrip	49.00		
			Terminal Benowo - Tunjungan	43.00		
			Terminal Purabaya -Unair Kampus C	43.00		
9	Bandung	Utama	Leuwipanjang – soreang (Gd Tutuka)	40.72	11.071	1,18
			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	150.922	52,81
			Terminal Siring KM 0 Banjarmasin - Terminal KM 17	35.80		

No.	Kota	Jenis Layanan	Koridor	Panjang Koridor (Km) PP	Total Penumpang	Okupansi (%)
			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	354.701	49,75
			Terminal Notog (Patikraja) – Terminal Baturaden Bawah	47.60		
			Bulupitu – Kebondalem	47.80		

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

Keterangan :

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 dengan mengimplementasikan 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 agar mematuhi standard operating procedure (SOP) dan standar minimal pelayanan yang sudah ditetapkan dengan kegiatan pelatihan Pengemudi BTS di beberapa kota Penerima Subsidi Buy The service;
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.

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

- a) Kurangnya koordinasi antara pemangku kepentingan baik di tingkat pusat maupun di daerah untuk mewujudkan pelayanan transportasi yang terintegrasi dan berkelanjutan;
- b) Belum siapnya regulasi yang mengatur tentang pengenaan tarif PNBK bagi pelayanan BTS menjadi sebab tertundanya proses pemberlakuan tarif pelayanan BTS;
- c) Keterbatasan anggaran, sehingga harus mengoptimalkan anggaran yang tersedia dalam pemenuhan kebutuhan layanan Buy The Service.

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

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

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program Rasio konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2021 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2021 yaitu sebesar:

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

Keberhasilan pencapaian indikator Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan antara lain dipengaruhi oleh :

1. koordinasi internal Ditjen Perhubungan Darat dalam mengupayakan anggaran pelaksanaan program subsidi BTS melalui Realokasi Anggaran;
2. koordinasi intensif dengan komponen pemerintah daerah yang terlibat dalam proses persiapan pelaksanaan program subsidi BTS.

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, senilai Rp 500.000.000.000,- dengan realisasi pada triwulan I senilai Rp 0,- atau mencapai 0%;
2. Fleet Management System Operasional Angkutan Perkotaan dengan Skema Buy The Service, senilai Rp 32.396.039.000,- dengan realisasi hingga akhir tahun senilai Rp 0,- atau mencapai 0%;
3. Pendampingan Manajemen Proyek Pengembangan Angkutan Massal berbasis Jalan di Kawasan Perkotaan, senilai Rp 31.583.173.000,- dengan realisasi hingga akhir tahun senilai Rp 0,- atau mencapai 0%.

#### ***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. mengupayakan usulan tarif layanan BTS masuk kedalam Peraturan Menteri Keuangan yang mengatur tentang jenis dan tarif PNBPN 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.

#### **2.2.2 Sasaran Program 2: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan**

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

1. IKP 1. Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat;
2. IKP 6. Rata-rata *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP;
3. IKP 7. Rata-rata *On Time Performance* (OTP) Perkotaan.

Tabel II. 10 Sasaran Program 2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET			
				T	R	C
<b>Sasaran Program 2</b>				<b>103%</b>		
IKP 1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	85	85	91.8	108%

### 2.2.2.1 IKP 1. Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 1: 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 II. 11 Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2022

SP 2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan		
IKP 1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	satuan : Rasio
Target/Realisasi/Capaian		Q1
Target		85
Realisasi		91,8
Capaian		108%

Sumber: Bagian Kepegawaian, Sesditjen Perhubungan Darat

#### a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Indeks Kepuasan Masyarakat 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 Permen PAN dan RB Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Publik. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) 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 3A IPK-IKM atau Survei Kepuasan Masyarakat (SKM) yang dapat diakses melalui [www.skm.dephub.go.id](http://www.skm.dephub.go.id). Unsur penilaian SKM meliputi:

1. Persyaratan, Persyaratan adalah syarat yang harus dipenuhi dalam pengurusan suatu jenis pelayanan, baik persyaratan teknis maupun administratif;
2. Sistem, Mekanisme dan Prosedur  
Prosedur adalah tata cara pelayanan yang dibakukan bagi pemberi dan penerima pelayanan termasuk pengaduan;

3. Waktu penyelesaian adalah jangka waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan seluruh proses pelayanan dari setiap jenis pelayanan;
4. 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;
5. Produk spesifikasi jenis pelayanan adalah hasil pelayanan yang diberikan dan diterima sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan;
6. Kompetensi Pelaksana adalah kemampuan yang harus dimiliki oleh pelaksana meliputi pengetahuan, keahlian, keterampilan, dan pengalaman;
7. Perilaku Pelaksana adalah sikap petugas dalam memberikan pelayanan;
8. Penanganan Pengaduan, saran dan masukan adalah tata cara pelaksanaan penanganan pengaduan dan tindak lanjut;
9. 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:

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

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 II. 12 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 2021 Perhitungan Indeks Kepuasan Masyarakat menggunakan aplikasi 3A IPK-IKM dengan rumus hitung dan unsurnya sesuai dengan Permen PANRB 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:

1. Pada tahun 2021 menggunakan asumsi dari pemenuhan Dokumen Standar Pelayanan;
2. Pada tahun 2022 menggunakan asumsi telah dilaksanakan reviu dokumen Standar Pelayanan dan Penerapan SPBE;
3. Pada tahun 2023 menggunakan asumsi pelaksanaan implementasi Road Map TIK untuk pelayanan; dan
4. Pada tahun 2024 menggunakan asumsi dari optimalisasi pelayanan pada penerapan SPBE.

Pelaksanaan Indeks Kepuasan Masyarakat dilaksanakan oleh Unit Penyelenggara Layanan0020dan 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:

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

dimana :

S = jumlah sampel

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

N = populasi

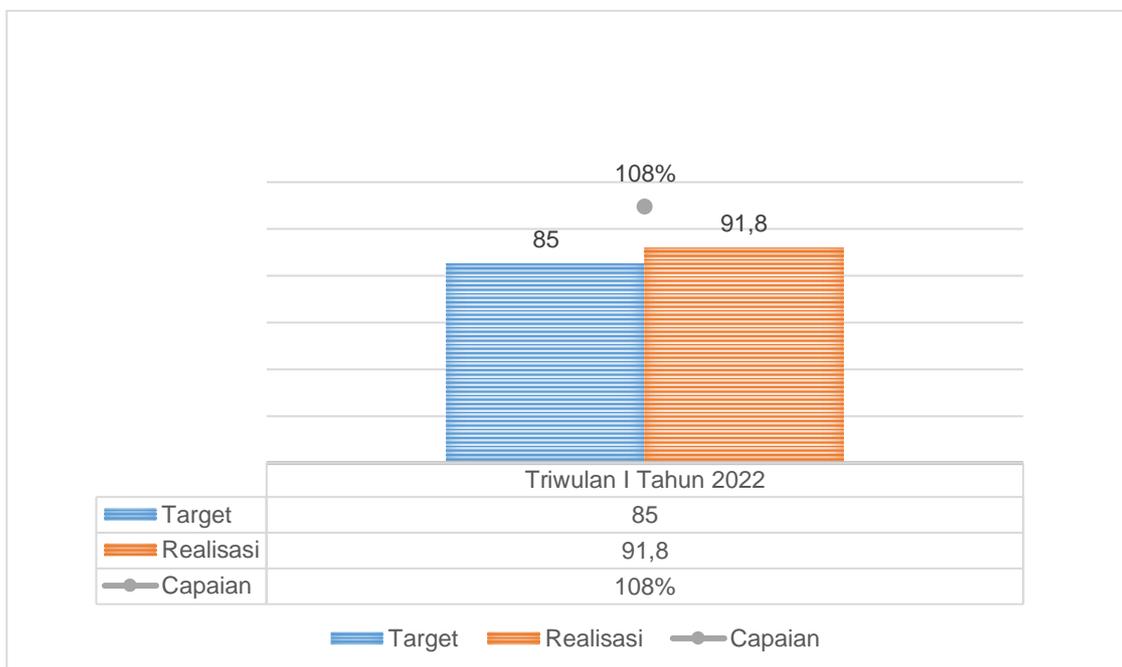
P (populasi menyebar normal) = Q = 0,5

d = 0,0

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

Pada Tahun 2022 Triwulan I Kinerja Pelayanan Transportasi Darat di targetkan mencapai nilai 85 berdasarkan target Renstra Ditjen Perhubungan Darat, dalam upaya mencapai target pelayanan transportasi darat di peroleh realisasi kinerja pelayanan pada penyeleggaraan 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 ditetapkan 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](http://www.skm.dephub.go.id). Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat tahun 2022 Triwulan I sebesar 91,8 jika dibandingkan dengan target PK 2022 sebesar 85 maka capaian kinerja mencapai 108%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II.3**. Grafik Capaian IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat pada Triwulan I.



Gambar II. 3 Grafik Capaian IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat

### a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

Dalam rangka pelaksanaan Reformasi Birokrasi pada area peningkatan pelayanan publik tahun 2022 Triwulan I, Kementerian Perhubungan 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.

Tahun 2022 Triwulan I, Indikator Kinerja Program Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap pelayanan Transportasi Darat memiliki target 85 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 Triwulan I sudah mencapai 91.8.

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.

Perolehan capaian nilai 91.8 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:

Capaian Nilai 91.8 diperoleh dari :

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

$$\frac{18.36}{20} \times 100 = 91,8$$

Capaian 91.8 bila disesuaikan pada tabel range akan diperoleh predikat kinerja unit pelayanan pada tingkat Sangat baik.



Gambar II. 4 Grafik Capaian IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Pada Dashboard SKM

Sumber : [www.skm.dephub.go.id](http://www.skm.dephub.go.id)

Hasil capaian 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), pada persyaratan capaian indikator nilai tertinggi untuk hasil survei persepsi pelayanan adalah Nilai 20. sehingga nilai capaian tertinggi indeks kepuasan masyarakat pada Aplikasi 3A IPK-IKM adalah 20.

Berdasarkan capaian indeks kepuasan masyarakat pada persepsi pelayanan transportasi darat di Triwulan I Tahun 2022 melalui Aplikasi 3A IPK-IKM diperoleh 18.36 sehingga angka ini mewakili capaian persepsi pelayanan transportasi darat tahun 2022 Triwulan I 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);

Detail nilai capaian 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 aparat 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 aparat 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. Sehingga capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat tahun 2022 Triwulan I adalah sebagai berikut:

$$\text{Capaian IKM} = 91,8$$

Adapun anggaran terkait Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Transportasi Darat tahun 2021 yaitu senilai Rp. 0,- dengan realisasi hingga akhir tahun senilai Rp. 0,- dikarenakan untuk IKP Indeks Kepuasan Masyarakat 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 PO terbaik;
8. Memberikan apresiasi kepada perusahaan angkutan penyeberangan yang telah memberikan pelayanan angkutan terbaik kepada masyarakat.

#### **2.2.2.2 IKP 6. Rata-rata *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP**

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 1: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Rata – rata *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II. 13 Capaian Rata – rata *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2022

SP 2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	
IKP 6	Rata – rata <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP	Satuan : Rasio
	Target/Realisasi/Capaian	Q1
	Target	83,2%
	Realisasi	83,27%
	Capaian	100,08%

Sumber: Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

#### **a.1. Definisi Indikator Kinerja Program**

Indikator Kinerja Program **Rata-rata *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 Rata-rata *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;                | 5. Kayangan-Pototano; |
| 2. Ketapang-Gilimanuk;             | 6. Bajoe-Kolaka;      |
| 3. Padangbai-Lembar;               | 7. Kariangau-Penajam. |
| 4. Tanjung Api-Api-Tanjung Kelian; |                       |

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

Capaian Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP tahun 2022 sebesar 83,27% jika dibandingkan dengan target PK 2022 sebesar 83,2% maka capaian kinerja mencapai 100,08%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II. 4** Grafik Capaian IKP Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Triwulan I Tahun 2022.



Gambar II. 5 Grafik Capaian IKP Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Triwulan I Transportasi SDP Tahun 2022

### a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

Dalam rangka mencapai keberhasilan indikator kinerja program Rata-rata *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 45**);
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan (**Lampiran 46**).

Pada tahun 2022 IKP Rata-rata *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP memiliki target sebesar 83,2. Angka tersebut diperoleh dari Renstra Ditjen Hubdat 2020-2024 dengan rincian perhitungan:

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 2021 tidak mengalami perubahan target. Pencapaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Triwulan I tahun 2022 pada angkutan penyeberangan pada 7 (tujuh) lintas utama sebesar 83.27, dengan rincian adalah pada tabel sebagai berikut:

Tabel II. 14 Pencapaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2021 (dalam persentase OTP terhadap jumlah keberangkatan)

No.	Lintas	Jumlah Keberangkatan	Keberangkatan <i>On Time</i>	OTP (%)
1.	Merak – Bakauheni	15.902	12.016	79,62
2.	Padangbai – Lembar	2.434	2.021	83,03
3.	Bajoe – Kolaka	521	442	84,84

No.	Lintas	Jumlah Keberangkatan	Keberangkatan <i>On Time</i>	OTP (%)
4.	Ketapang – Gilimanuk	37.598	31.255	83,33
5.	Kariangau – Penajam	16.632	14.189	85,31
6.	Tanjung Api-api – Tanjung Kalian	1.373	1.167	85,00
7.	Kayangan Pototano	7.106	6.077	85,52
<b>Total</b>		<b>80.666</b>	<b>67.167</b>	<b>83.27</b>

Sumber: Data olahan Direktorat TSDP

Rata-rata capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP tahun 2021 adalah total dari persentase *On Time Performance* dibagi sebanyak jumlah lintas yang diukur sebagai berikut:

$$\text{Capaian OTP Transportasi SDP} = \frac{67.167}{80.666} \times 100 = 83,27\%$$

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP tahun 2021 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2021 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian Kinerja} = \frac{83,27\%}{83,2} \times 100\% = 100,08\%$$

Namun demikian, sampai tahun 2021 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 II. 15 Realisasi OTP dibawah rata-rata

No	Lintas	Realisasi 2021	Realisasi 2022
1	Merak – Bakauheni	79,85	79,62
2	Padangbai – Lembar	82,24	83,03

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

1. Lintas Merak – Bakauheni, dikarenakan:

- kondisi alur pelayaran keluar pelabuhan merak yang masih menjadi satu antara pelayanan kapal eksekutif dan kapal reguler, sehingga pihak operator LPS (Local Port Services) mendahulukan kapal eksekutif untuk lewat terlebih dulu sehingga menyebabkan kapal reguler kerap tidak *On Time*;
- adanya kapal yang gagal sandar karena kondisi teknis atau cuaca, 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) karena terimbas pandemi Covid dan PPKM menyebabkan muatan berkurang sehingga pola operasi dirubah menjadi 2.5 jam pada siang hari dan 1.5 jam pada malam hari untuk membagi muatan;
  - b) karena kondisi prasarana yang tidak bisa dioperasikan (rusaknya dermaga 1 di Pelabuhan Lembar) sejak Oktober 2021 menyebabkan hanya 1 (satu) dermaga MB yang bisa dioperasikan, menyebabkan kapal harus menunggu giliran untuk sandar dan bongkar muat, sehingga kapal menjadi tidak *On Time* sesuai jadwalnya. Saat ini selain dermaga MB di Pelabuhan Lembar juga masih ada 2 (dua) dermaga plengsengan, namun untuk dermaga plengsengan juga menunggu pasang surut untuk dapat sandar;
  - c) adanya pembukaan lintas 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*.

Adanya pembukaan lintas 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*.

Kegiatan-kegiatan yang telah dilakukan oleh Ditjen Hubdat dalam keberhasilan IKP Rata-rata *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP adalah sebagai berikut:

1. Monitoring secara berkala terhadap pemenuhan SPM Angkutan Penyeberangan oleh BPTD.
- Keberhasilan tercapainya indikator Rata-rata *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 LPS (*Local Port Services*) untuk pengaturan lalu lintas kapal di dampingi oleh personil 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.

Beberapa kendala yang dihadapi dalam pencapaian rata-rata *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;
2. pada beberapa lintas terkendala pasang surut alur pelayaran sehingga membutuhkan waktu lebih ketika akan sandar;
3. pada beberapa lintas 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 SPM Angkutan Penyeberangan;
2. Menerapkan pelaksanaan online ticketing angkutan penyeberangan pada semua pelabuhan penyeberangan sesuai PM 19 Tahun 2020;
3. Berkoordinasi dengan stakeholder terkait agar lebih meningkatkan pelayanan angkutan penyeberangan dan ketepatan jadwal di lapangan;
5. Melakukan pengawasan secara periodik terhadap ketepatan jadwal di lapangan;
6. Melakukan evaluasi atas pelaksanaan pola operasi dan ketepatan jadwal;
7. Dukungan sistem Digitalisasi Pengawasan Operasional untuk pengawasan operasional di lapangan.

#### 2.2.2.3 IKP 7.Rata-rata *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 1: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menggunakan 3 (tiga) IKP salah satunya yaitu Rata – rata *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II. 16 Capaian Rata – rata *On Time Performance* (OTP)  
Triwulan I Transportasi Perkotaan Tahun 2022

SP 2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	
IKP 7	Rata – rata <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan	Satuan : Rasio
	Target/Realisasi/Capaian	Q1
	Target	28
	Realisasi	40,8
	Capaian	145,7%

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*. Data ketepatan waktu diperoleh berdasarkan pencatatan yang dilaksanakan melalui fleet management proyek subsidi angkutan perkotaan berbasis jalan dengan skema *Buy The Service*.

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

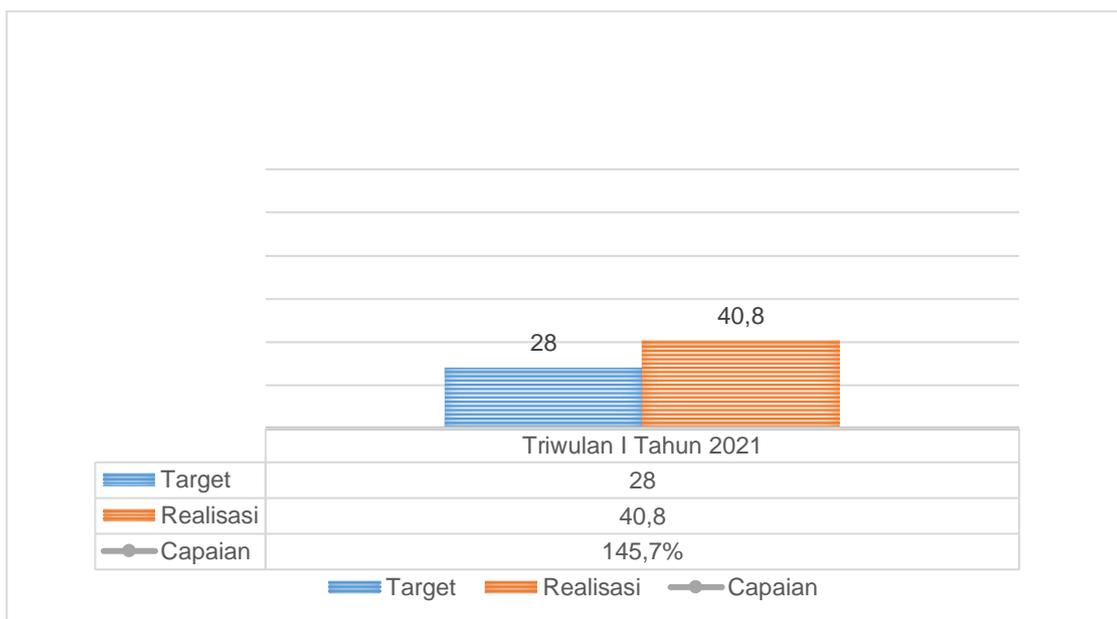
$$IKP7 = \frac{\text{Jumlah pelayanan BTS (rit) tepat waktu dalam 1 tahun}}{\text{Jumlah pelayanan BTS (rit) 1 tahun}} \times 100\%$$

**Keterangan:**

1. 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;
2. 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;
3. 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 Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2022**

Capaian Persentase *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan tahun 2022 sebesar 40,8 jika dibandingkan dengan target PK 2022 sebesar 28% maka capaian kinerja mencapai 145,7%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II. 5** Grafik Capaian IKP Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2022.



Gambar II. 6 Grafik Capaian IKP Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2022

### a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

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 47**);
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek (**Lampiran 48**).

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.

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 II. 17 Pencapaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2022

No.	Layanan BTS Perkotaan	Operator	Realisasi OTP (%)
1.	BTS Kota Medan	Medan Bus Transport	34.50
2.	BTS Kota Palembang	Trans Musi	34.88
3.	BTS Kota Denpasar	Satria Trans Jaya	34.43
4.	BTS Kota Jogjakarta	Jogja Tugu Trans	20.75
5.	BTS Kota Surakarta	Bengawan Solo Trans Transport Global Mandiri	39.25
6.	BTS Kota Makassar	Sinar Jaya	37.31
7.	BTS Kota Banyumas	Banyumas Raya Transportasi	77.42
8	BTS Kota Surabaya	Seduluran Bus Suroboyo	58.21
9	BTS Kota Banjarmasin	Bagong Dekaka Makmur	40.00
10	BTS Kota Bandung	Unit Bisnis Strategis Perum DAMRI Pusaka Burung Besar	31.58
<b>Jumlah OTP BTS Transportasi Perkotaan</b>			<b>408.33</b>

Sumber: OTP Fleet Management Transportasi Perkotaan

Khusus Kota Surakarta, pelaksanaan BTS terdiri atas 2 jenis layanan yaitu utama dan feeder, dengan nilai capaian realisasi OTP di Kota Surakarta sebagai berikut:

Tabel II. 18 Nilai capaian realisasi *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan di Kota Surakarta Tahun 2022

Layanan BTS Perkotaan	Jenis Layanan	Operator	Realisasi OTP (%)
BTS Kota Surakarta	Utama	Bengawan Solo Trans	39.25
	Feeder	Transport Global Mandiri	
Rata-rata Capaian OTP Kota Surakarta			

Nilai persentase realisasi OTP Kota Surakarta sebagaimana tercantum pada Tabel III. 20 merupakan rata2 realisasi dari 2 jenis layanan BTS yang dioperasikan di Kota Surakarta yaitu senilai 39.25% dengan pertimbangan layanan pengumpang (feeder) merupakan penghubung antara layanan utama dengan kawasan permukiman atau tujuan akhir pergerakan lainnya maka 2 (dua) jenis layanan tersebut dihitung sebagai 1 (satu) kesatuan layanan.

Sebagaimana rincian dalam tabel III.20, jumlah total nilai realisasi OTP dari 10 (sepuluh) kota di atas sebesar 408.33%. Sehingga capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan tahun 2022 adalah sebagai berikut:

$$\text{Capaian OTP Transportasi Perkotaan} = \frac{408.33}{10} \times 100\% = 40,8\%$$

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan tahun 2022 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2021 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian} = \frac{40.8}{28} \times 100\% = 145.7\%$$

Namun demikian pada tahun 2022, dari total 10 (sepuluh) layanan BTS Perkotaan yang beroperasi, 8 (delapan) layanan BTS perkotaan dengan realisasi *On Time Performance* (OTP) dibawah rata-rata sebagaimana tabel berikut:

Tabel II. 19 Layanan BTS Perkotaan dengan realisasi *On Time Performance* (OTP) Tahun 2022

No.	Layanan BTS Perkotaan	Operator	Realisasi OTP (%)
1	BTS Kota Medan	Medan Bus Transport	34.50
2	BTS Kota Palembang	Trans Musi	34.88
3	BTS Kota Denpasar	Satria Trans Jaya	34.43
4	BTS Kota Jogjakarta	Jogja Tugu Trans	20.75
5	BTS Kota Surakarta	Bengawan Solo Trans Transport Global Mandiri	39.25
6	BTS Kota Makassar	Sinar Jaya	37.31
7	BTS Kota Banjarmasin	Bagong Dekaka Makmur	40.00
8	BTS Kota Bandung	Unit Bisnis Strategis Perum DAMRI Pusaka Burung Besar	31.58

Penyebab nilai realisasi *On Time Performance* pada 8 (delapan) layanan BTS perkotaan di atas dibawah nilai rata-rata adalah sebagai berikut:

1. Penurunan level PPKM wilayah dan aktivitas masyarakat yang mulai kembali normal. Hal ini dapat dilihat dari kondisi lalu lintas di wilayah perkotaan yang kembali meningkat dan padat.
2. Peningkatan kepadatan lalu lintas pada 8 (delapan) kota layanan BTS di atas berdampak 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-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.

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.

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*, senilai Rp 500.000.000.000,- dengan realisasi pada triwulan I senilai Rp 0,- atau mencapai 0%;
2. *Fleet Management System Operasional Angkutan Perkotaan* dengan Skema *Buy The Service*, senilai Rp 32.396.039.000,- dengan realisasi hingga akhir tahun senilai Rp 0,- atau mencapai 0%;
3. Pendampingan Manajemen Proyek Pengembangan Angkutan Massal berbasis Jalan di Kawasan Perkotaan, senilai Rp 31.583.173.000,- dengan realisasi hingga akhir tahun senilai Rp 0,- atau mencapai 0%.

#### **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 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*;  
Melakukan rapat evaluasi efektifitas pengaturan manajemen dan rekayasa lalu lintas dan hal terkait lainnya.

### 2.2.3 Sasaran Program 3: 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 II. 20 Sasaran Program 3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	T	R	C
<b>Sasaran Program 3</b>						
IKP 1	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,016	0,016	0	200%
IKP 6	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,085	0,085	0	200%

#### 2.2.3.1 IKP 1. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 1: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II. 21 Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan Tahun 2022

SP 3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	
IKP 1	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan	Satuan : Rasio
Target/Realisasi/Capaian		Q1
	Target	0,016
	Realisasi	0
	Capaian	200%

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 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 Antarakota Antarprovinsi (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:

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

**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 2021.
  - 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 adalah data kecelakaan yang menonjol 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 2021.
  - 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).
    - 1) Data realisasi keberangkatan AKAP diperoleh dari Aplikasi SIASATI yang dapat diakses melalui website <http://siasati.dephub.go.id>
    - 2) Data realisasi penyelenggaraan subsidi keperintisan 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 Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2022**

Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2022 sebesar 0. Jika dibandingkan dengan target PK 2022 sebesar 0,016 maka capaian kinerja mencapai 200% Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II. 6**. Grafik Capaian IKP Rasio Kejadian Kecelakaan AKAP.



Gambar II. 7 Grafik Capaian IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2022

### a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

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

- Undang-Undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan;
- PP 55 tahun 2012 Tentang Kendaraan
- PP 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- PM 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
- Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035

Pada awal tahun 2022, target Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2022 ditargetkan 0,016 yang diperoleh dari angka target Renstra Ditjen Hubdat 2020-2024 dengan rincian perhitungan sebagai berikut.

Angka baseline tahun 2020 adalah sebesar 0,020 dengan asumsi terjadi penurunan sebesar 4% per tahun. Akan tetapi pada target tahun 2022 menggunakan asumsi proyeksi pimpinan pada saat rapat renstra 2020-2024 yaitu target Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan pada tahun 2022 sebesar 0,016.

Pada periode sampai dengan Triwulan I 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. Kendaraan bus AKAP dan Bus Perintis yang terlibat kecelakaan.

Tabel II. 22 Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun 2022

No	Uraian	Triwulan I
1	Jumlah Kecelakaan (Kumulatif)	0

Sedangkan, jumlah keberangkatan bus di Terminal Penumpang Tipe A dan realisasi penyelenggaraan subsidi angkutan keperintisan pada periode Januari sampai dengan Maret Tahun

2022 sebanyak 847.740 (Delapan Ratus Empat Puluh Tujuh Ribu Tujuh Ratus Empat Puluh) keberangkatan dengan rincian:

- Jumlah keberangkatan Bus AKAP periode Januari – Maret 2022 sebanyak 790.861 (Tujuh Ratus Sembilan Puluh Ribu Delapan Ratus Enam Puluh Satu) keberangkatan, dan
- Jumlah keberangkatan Bus Perintis periode Januari – Maret 2022 sebanyak 56.879 (Lima Puluh Enam Ribu Delapan Ratus Tujuh Puluh Sembilan) keberangkatan.

Tabel II. 23 Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun 2022

No	Jenis Angkutan Umum	Jumlah Keberangkatan (Kumulatif)
		Triwulan I
1	Bus AKAP	790.861
2	Bus Perintis	56.879
<b>Total</b>		<b>847.740</b>

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

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

$$\text{Realisasi IKP1} = \frac{0}{847.740} \times 10.000 \text{ Keberangkatan} = 0,0$$

Tabel II. 24 Rasio kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan Triwulan I Tahun 2022

No	Uraian	Capaian Rasio Kecelakaan Triwulan I
1	Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan	0
2	Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan	847.740
<b>Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan</b>		<b>200,00%</b>

Berdasarkan perhitungan realisasi indikator kinerja program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Triwulan I Tahun 2022, didapatkan hasil rasio 0,00.

Pada Triwulan I 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. Adanya Sosialisasi keselamatan jalan yang dilakukan melalui berbagai media
5. Regulasi di bidang keselamatan transportasi jalan yang sudah mengalami peningkatan penataan
6. Peningkatan pelaksanaan pengujian berkala kendaraan angkutan umum di daerah melalui Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB)
7. Adanya Sosialisasi keselamatan jalan yang dilakukan melalui berbagai media

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

1. Perusahaan angkutan umum yang menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) masih sangat sedikit, pada tahun 2021 hanya 24 perusahaan yang memiliki Sertifikat SMK dari kurang lebih 4.706 perusahaan angkutan umum. Hal tersebut dikarenakan belum diterapkannya sanksi bagi perusahaan angkutan yang belum menerapkan sehingga kesadaran akan hal tersebut masing sangat rendah dan dianggap tidak penting. Selain itu, minimnya Penilai Dokumen SMK PAU juga menyebabkan kurangnya kesiapan dari Instansi Perhubungan untuk melakukan pendampingan bagi perusahaan-perusahaan angkutan umum.
2. Adanya anggaran yang terkena blokir (\*) sehingga kegiatan Keselamatan Transportasi Jalan menjadi terhambat.

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

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

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2021 terhadap target Perjanjian Kinerja Triwulan I Tahun 2022 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian IKP1} = \frac{(0,016 - (0,00 - 0,016))}{0,016} \times 100\% = 200,00\%$$

Tabel II. 25 Capaian Kinerja Indikator Kinerja Program - Rasio kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan Triwulan I Tahun 2022

No	Uraian	Triwulan I
1	Target	0,016
2	Realisasi	0,00
<b>Capaian Kinerja</b>		<b>200,00%</b>

Adapun upaya yang telah dilakukan sebagai tindak lanjut untuk meningkatkan capaian Indikator Persentase 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 Maret 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 Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

2. Kegiatan peningkatan keselamatan dari sisi sarana
  - 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 Penilai Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum
  - Pelaksanaan kegiatan Program Aksi Keselamatan Pengemudi 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 - Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan adalah Direktorat Sarana Transportasi Jalan, Ditjen Hubdat. Kegiatan yang mendukung tercapai Indikator Kinerja Program tersebut dalam Rencana Aksi atas Perjanjian Kinerja adalah sebagai berikut:

Adapun anggaran kegiatan terkait Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2022 yaitu senilai Rp 4.883.000.000,- dan sampai dengan Triwulan I tahun 2022 realisasi anggaran senilai Rp 535.568.844,- atau sebesar 10,97%.

Tabel II. 26 Kegiatan yang mendukung program dalam rencana aksi perjanjian kinerja

NO	Kegiatan	Pagu	Realisasi	%	Keterangan
1	Pembinaan Teknis Perusahaan APM dan Importir Kendaraan Bermotor	250.000.000	-	0,00%	
2	Pembinaan Teknis Petugas Pemeriksa BAP Rancang Bangun Kendaraan Bermotor	250.000.000	-	0,00%	
3	Pembinaan Teknis Perusahaan Karoseri Kendaraan Bermotor	250.000.000	-	0,00%	
4	Inspeksi Keselamatan Kesiapan Sarana Angkutan Lebaran Natal dan Tahun Baru (Rampcheck)	500.000.000	-	0,00%	
5	Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Pengemudi Angkutan Orang	400.000.000	253.167.646	63,29%	
6	Bimbingan Teknis Manajemen Kampanye Keselamatan Transportasi Jalan	333.000.000	-	0,00%	
7	Pembinaan Teknis Penyusunan Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum	750.000.000	-	0,00%	
8	Monitoring Pembinaan Keselamatan Angkutan Umum (Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan)	500.000.000	102.181.600	20,44%	
9	Program Safety Riding	500.000.000	-	0,00%	
10	Bimbingan Teknis Keselamatan Jalan Anak Usia Sekolah	500.000.000	-	0,00%	
11	Monitoring dan Evaluasi Keselamatan Transportasi Jalan	400.000.000	180.219.598	45,05%	
12	Bimbingan Teknis Penilai Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum	750.000.000	-	0,00%	
	<b>Total</b>	<b>4.133.000.000</b>	<b>535.568.844</b>	<b>12,96%</b>	

#### **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 pada perusahaan angkutan umum (SMK) 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.

##### **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 awarness masyarakat terhadap keselamatan jalan.

##### **3. Implementas atau Penyelenggaraan**

- Melakukan Pelatihan Kompetensi Inspektur dan Auditor Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, dengan mengikut sertakan 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat;
- Melaksanakan Pembekalan dan pendampingan Penyusunan Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan terhadap Perusahaan Angkutan Umum, baik AKAP/Pariwisata maupun Angkutan Barang Khusus ( B3);
- 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;
- Melaksanakan Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan disiplin Pengemudi Angkutan umum;
- Melaksanakan Training Of Trainer (TOT) Sistem Manajemen Angkutan Umum Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) dalam rangka meningkatkan Kompetensi SDM Penilai SMK PAU.
- Melaksanakan Ramp Check Angkutan Umum.

##### **4. Monitoring dan Evaluasi**

- Monitoring dan Evaluasi Keselamatan Transportasi Jalan
- Melakukan Monitoring Pembinaan Angkutan Umum AKAP/Pariwisata maupun Angkutan Barang (B3).

##### **5. Teknologi Informasi**

- untuk mempermudah pendataan dan pengawasan penerapan SMK pada perusahaan angkutan umum akan dibangun sistem informasi SMK pada perusahaan angkutan umum (e-SMK) yang nantinya akan diintegrasikan dengan sistem informasi perijinan angkutan umum (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.

### 2.2.3.2 IKP 2. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 1: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II. 27 Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran Tahun 2022

SP 3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	
IKP 2	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran	Satuan : Rasio
	Target/Realisasi/Capaian	Q1
	Target	0,085
	Realisasi	0
	Capaian	200%

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:

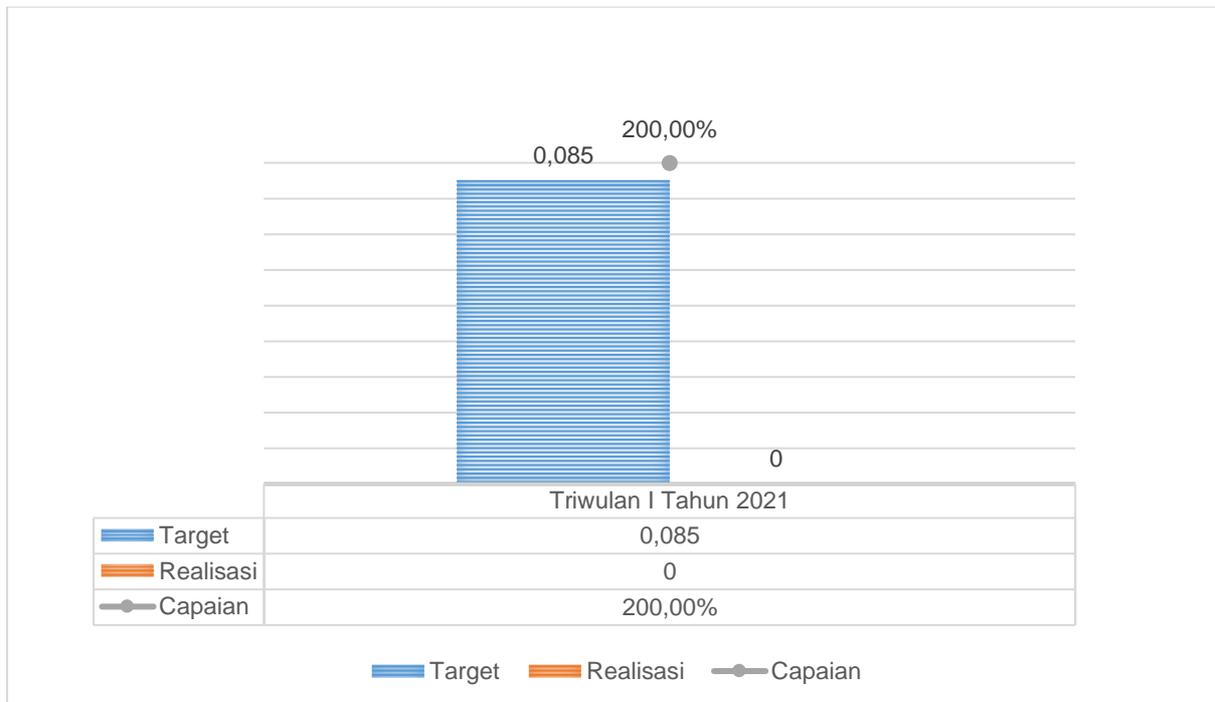
$$= \frac{\text{Jumlah Kecelakaan Angkutan Penyeberangan pada Tahun (n)}}{\text{Jumlah pelayaran Angkutan Penyeberangan pada Tahun (n)}} \times 10.000 \text{ pelayaran}$$

#### **Keterangan:**

- 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 SDP, Dit. TSDP, Ditjen Hubdat dengan Balai Pengelola Transportasi Darat.
  - (n) pada pembilang merujuk kepada tahun berjalan yaitu tahun 2022.
- 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).
  - (n) pada penyebut merujuk kepada tahun berjalan yaitu tahun 2022.

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

Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Penyeberangan Transportasi Darat tahun 2022 sebesar 0. Jika dibandingkan dengan target PK 2022 sebesar 0,085 maka capaian kinerja mencapai 200%. Pencapaian ini digambarkan pada Gambar II.7. Grafik Capaian IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran.



Gambar II. 8 Capaian IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Triwulan I Tahun 2022

### a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

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 56**);
2. Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang perkapalan (**Lampiran 57**).

Tahun 2022, Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan per 10.000 pelayaran memiliki target 0,085 yang bersumber dari target renstra ditjen hubdat 2020-2024. Dengan menggunakan baseline 2020 senilai 0,088. Target setiap tahun menggunakan asumsi terjadi penurunan sebesar 1,5% per tahun. Pada triwulan I tahun 2022 tidak terdapat kejadian kecelakaan pelayaran SDP.

Sedangkan Jumlah pelayaran angkutan penyeberangan baik perintis maupun komersil pada triwulan I Tahun 2022 sebesar 148.996 pelayaran. Data Realisasi Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil Tahun 2022 disajikan pada tabel berikut:

Tabel II. 28 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	148.996	148.996

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

Pada tahun 2022, Ditjen Hubdat berhasil mencapai target Indeks Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan karena faktor-faktor sebagai berikut:

1. SDM yang berkompetensi mengalami peningkatan pada tahun 2022 seperti penambahan marine inspektur sungai danau dan penyeberangan, penambahan ahli ukur kapal, penambahan auditor keselamatan kapal, penambahan ppns bidang LLASDP, dll;
2. Adanya bimbingan teknis dan sosialisasi di bidang keselamatan sungai, danau dan penyeberangan kepada 25 Balai Pengelola Transportasi Darat;
3. Pelaksanakan Monitoring dan Evaluasi Inspeksi keselamatan Transportasi Penyeberangan (Rampcheck) dan Monitoring secara berkala terhadap kelaikan sarana, prasarana dan Operasional Penyeberangan;
4. Regulasi di bidang keselamatan TSDP yang sudah mengalami peningkatan penataan.

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.

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

$$\text{Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan TW IV} = \frac{0}{148.996} \times 10.000 \text{ pelayaran} = 0$$

Dengan demikian, capaian Indikator Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran pada Triwulan I tahun 2021 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2022 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian} = \frac{(0,085 - (0 - 0,085))}{0,085} \times 100\% = 200 \%$$

#### **Keterangan:**

1. Peningkatan Keselamatan dari sisi SDM
  - a) Bimbingan Teknis Pelaksanaan Kesyahbandaran
  - b) Bimbingan teknis peningkatan Kinerja PPNS Bidang LLASDP
  - c) Bimbingan Teknis Auditor ISPS Code
  - d) Bimbingan Teknis Auditor ISM Code
  - e) Bimbingan Teknis Patroli Keamanan dan Penanggulangan Musibah
2. Peningkatan Keselamatan dari sisi sarana dan prasarana
  - a) Monitoring dan Evaluasi Inspeksi keselamatan Transportasi Penyeberangan (rampcheck)
  - b) Pengadaan peralatan keselamatan bidang TSDP
  - c) Monitoring Pelayanan Pelabuhan SDP
  - d) Monitoring dan evaluasi pelaksanaan penegakan hukum LLASDP
3. Peningkatan Keselamatan dari sisi Regulasi
  - a) Studi Penyusunan Standar Kompetensi Petugas Kesyahbandaran SDP
  - b) Studi Digitalisasi Pengawasan Operasional Transportasi SDP

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. 650.000.000,- target keuangan triwulan I senilai Rp. 120.900.000,- dan realisasi anggaran sebesar Rp. 120.873.500 atau 99.97 %.

#### ***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. Melakukuan 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.

## 2.2.4. Sasaran Program 4: Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum

Tabel II. 29 Sasaran Program 4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	Q1		
				T	R	C
<b>Sasaran Program 4</b>						
IKP 1	Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	Nilai	0,1	0,1	0,1	200%

### 2.2.4.1 IKP 1. Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 1: 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 II. 30 Capaian Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2022

SP 4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	
IKP 1	Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	Satuan : Rasio
Target/Realisasi/Capaian		Q1
Target		0,1
Realisasi		0
Capaian		200%

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 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum, dapat ditentukan dengan rumus:

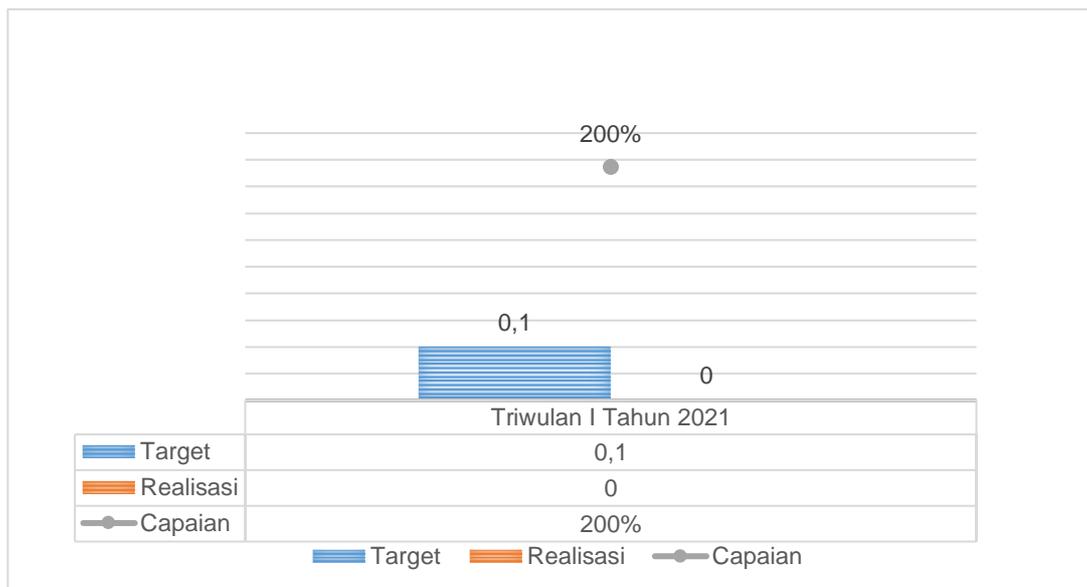
$$RK = \frac{Rt - (Ra - Rt)}{Rt} \times 100\%$$

**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 Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2022**

Capaian 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 PK 2022 sebesar 0.1 maka capaian kinerja mencapai 200%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II.8**.



Gambar II. 9 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**

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 sub sektor 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.

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 sejumlah 13 (tiga belas) 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 14 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan;
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas;
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang Dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor Di Jalan;
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 19 Tahun 2021 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor;
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 23 Tahun 2021 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2018 Tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor;
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan; dan
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Angkutan Jalan;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2021 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan;
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 61 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau;
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 74 Tahun 2021 tentang Perlengkapan Keselamatan Kendaraan Bermotor;
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 76 Tahun 2021 tentang Sistem Manajemen Transportasi Cerdas di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2021 tentang Kompetensi Sumber Daya Manusia Angkutan Barang Berbahaya di Jalan; dan
13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 83 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Pada Kawasan Tertentu

Sehingga 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*

$$\text{Rasio Class Action Tahun 2021} = \frac{0}{13} = 0$$

Keberhasilan capaian indikator kinerja Kualitas Kebijakan Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2021 dikarenakan beberapa faktor, antara lain:

1. Pelaksanaan kegiatan Penyuluhan/Sosialisasi Peraturan Perundang-undangan yang merupakan amanat dari Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Cipta Kerja) baik secara tatap muka maupun virtual sesuai dengan target.
2. Penyebarluasan informasi mengenai penetapan peraturan perundang-undangan lebih cepat dengan pengupload-an dokumen ke website JDIIH 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 dan sesuai target pelaksanaan

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

1. Adanya pembatasan pertemuan secara tatap muka pada musim pandemi covid-19 ini menjadikan pelaksanaan sosialisasi/penyuluhan tidak dapat mengundang peserta dalam jumlah yang cukup banyak. Sehingga penyampaian paparan sosialisasi mengenai muatan materi, maksud, tujuan dan pengaturan dalam Peraturan Menteri Perhubungan yang telah ditetapkan serta pertanyaan, keluhan, saran dan kritik masyarakat tidak dapat seluruhnya tersampaikan. Hal ini karena pelaksanaan kegiatan dilaksanakan secara hybrid (tatap muka dan virtual);
2. Pelaksanaan kegiatan penyuluhan/sosialisasi yang dilaksanakan secara virtual banyak ditemukannya peserta yang kesulitan pada jaringan maupun memahami pelaksanaan kebijakan yang ditetapkan;
3. 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.

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 2021 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2021 yaitu sebesar:

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

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

1. Koordinasi Penyusun Peraturan Perundang – undangan dan Asistensi Perda dan Raperda;
2. Penyuluhan Peraturan Perundang – undangan Bidang Perhubungan Darat;
3. Workshop Peraturan Perundang – undangan Bidang Perhubungan Darat.

Tabel II. 31 Anggaran terkait Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action

No	Kegiatan	Pagu	Realisasi		Ket.
			Keuangan	Pagu (%)	
1	Penyuluhan Peraturan Perundang-undangan	1.219.264.000	485.331.000	24,5%	
2	Workshop Peraturan Perundang-undangan	1.015.793.000	97.970.000	9,64%	
3	Pertimbangan Bantuan Hukum	741.736.000	162.375.460	21,89%	
	<b>Total</b>	<b>2.976.793.000</b>	<b>559.121.460</b>	<b>18,78%</b>	

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. 2.976.793.000,- untuk 3 (tiga) kegiatan dan realisasi anggaran sebesar Rp. 559.121.460,- dan adapun capaian kinerja yang tercapai yaitu 18,78%.

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

Upaya untuk meningkatkan capaian dimasa yang akan datang yang menjadi pokok 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.

## 2.2.5. Sasaran Program 5: Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik

Tabel II. 32 Sasaran Program 4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET			
				T	R	C
Sasaran Program 5				99%		
IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	79,5	79,5	78,39	99%

### 2.2.5.1 IKP 1. Indeks RB Kementerian Perhubungan

Dalam menggambarkan keberhasilan pencapaian Sasaran Program 1: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan, 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 II. 33 Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2022

SP 5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	
IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Satuan : Rasio
Target/Realisasi/Capaian		Q1
Target		79,5
Realisasi		78.39
Capaian		99%

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

#### a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Indeks Reformasi Birokrasi menggambarkan sejauh mana instansi pemerintah melaksanakan perbaikan tata kelola pemerintahan yang bertujuan pada pemerintahan yang efektif dan efisien, bersih dari KKN, dan memiliki pelayanan publik yang berkualitas.

Capaian kinerja Reformasi Birokrasi 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 Reformasi Birokrasi 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, 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 ASN Ditjen Perhubungan Darat
  - 2) Indeks Tata Kelola Manajemen ASN Ditjen Perhubungan Darat
- f) Penguatan Akuntabilitas;
  - 1) Nilai 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 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.42**.

Tabel II. 34 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%).
	Aspek Hasil Antara	10%	a. Kualitas Pengelolaan Arsip (1%); 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 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 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%)
	<b>Total</b>	<b>100%</b>	

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

Capaian 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 II. 35 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	15,51
1	Manajemen Perubahan	2,00	1,55
2	Deregulasi Kebijakan	2,00	1,33
3	Penataan dan Penguatan Organisasi	3,00	2,51
4	Penataan Tatalaksana	2,50	1,97
5	Penataan Sistem Manajemen SDM	3,00	2,69
6	Penguatan Akuntabilitas	2,50	1,92
7	Penguatan Pengawasan	2,50	1,80
8	Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik	2,50	1,74
II.	Hasil Antara Perubahan (10)	10,00	9,09
1	Kualitas Pengelolaan Arsip	1,00	0,92
2	Kualitas Pengelolaan Pengadaan Barang dan Jasa	1,00	0,30
3	Kualitas Pengelolaan Keuangan	1,00	0,70
4	Kualitas Pengelolaan Aset	1,00	0,70
5	Merit System	1,00	0,74
6	ASN Profesional	1,00	0,62
7	Kualitas Perencanaan	1,00	0,70
8	Maturitas SPIP	1,00	0,64
9	Kapabilitas APIP	1,00	0,40
10	Tingkat Kepatuhan Terhadap Standar Pelayanan Publik Sesuai Undang-undang 25 Tahun 2009	1,00	0,70
III.	Reform (30)	30,00	18,62
1	Manajemen Perubahan	3,00	2,11
2	Deregulasi Kebijakan	3,00	1,89
3	Penataan dan Penguatan Organisasi	4,50	2,98
4	Penataan Tatalaksana	3,75	2,20
5	Penataan Sistem Manajemen SDM	4,50	2,91
6	Penguatan Akuntabilitas	3,75	1,43
7	Penguatan Pengawasan	3,75	2,50
8	Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik	3,75	2,61
<b>Total Pengungkit</b>		<b>60,00</b>	<b>43,21</b>
B.	Hasil (40)	Bobot	Nilai
1	Akuntabilitas Keuangan (10)	102,00	8,24
a.	Opini BPK (3)	3,00	3,00
b.	Nilai Sakip (7)	7,00	5,24
2	Kualitas Pelayanan Publik (10)	10,00	8,58
Indeks Persepsi Kualitas Pelayanan Publik (IPKP)		10,00	8,58
3	Pemerintah yang Bersih dan Bebas KKN (10)	10,00	9,18
Indeks Persepsi Anti Korupsi (IPAK)		10,00	9,18
4	Kinerja Organisasi (10)	10,00	9,19

A. Pengungkit	Bobot	Nilai
a. Capaian Kinerja	5,00	4,94
b. Kinerja Lainnya	2,00	1,50
c. Survei Internal Organisasi	3,00	2,75
<b>Total Hasil</b>	<b>40,00</b>	<b>35,81</b>
<b>Total Evaluasi Reformasi Birokrasi</b>	<b>100,00</b>	<b>78,39</b>

Berdasarkan Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2022 atas evaluasi oleh tim evaluator KemenPANRB adalah sebesar 78,39, yang didapat atas nilai evaluasi pada tahun sebelumnya pada tahun 2020, dikarenakan hasil evaluasi pada tahun 2021 belum dipublikasikan oleh Tim Penilai Nasional (TPN) Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi, dan evaluasi pada tahun 2022 baru memasuki tahap awal pengisian lembar kerja Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi (PMPRB). Nilai tersebut merupakan nilai RB pada tingkat Kementerian dan belum dijabarkan hingga level Eselon I. Sehingga nilai Indeks RB Ditjen Perhubungan Darat masih menggunakan nilai pada tingkat kementerian yaitu sebesar 78,39. Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2022 adalah sebesar 78,39 jika dibandingkan dengan target PK 2022 sebesar 79,5 maka capaian kinerja mencapai 99%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II.9**.



Gambar II. 10 Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan

### a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

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 58**);
2. Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020 tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi (**Lampiran 59**);
3. Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM 234 Tahun 2021 tentang Roadmap Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan 2020-2024 (**Lampiran 60**).

Berdasarkan 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.

Target awal IKP I Reformasi Birokrasi 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 2020 oleh Tim Penilai Nasional (TPN) KemenPANRB pada masing-masing unit kerja Eselon I, salah satunya unit kerja Ditjen Perhubungan Darat. Sehingga pada tahun 2022 masih menggunakan capaian nilai RB Tahun 2020, dikarenakan capaian nilai RB Kementerian Perhubungan Tahun 2021 belum ditetapkan oleh Tim Penilai Nasional (TPN) KemenPANRB.

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 dikordinasi oleh Sekretariat Jenderal, diantaranya Akuntabilitas Kinerja dan Keuangan (10%), Kualitas Pelayanan Publik (10%), Pemerintahan Bersih dan Bebas KKN (10%), serta Kinerja Organisasi (10%)

Sehingga:

$$\text{Capaian Nilai RB tahun 2022} = 43,21 + 35,18 = 78,39$$

Berdasarkan capaian nilai reformasi birokrasi tingkat Kementerian Perhubungan Tahun 2022 sebesar 78,39, menjadi nilai hasil akhir dari penjumlahan komponen-komponen akan dipergunakan untuk menentukan tingkat pelaksanaan reformasi birokrasi. Dimana nilai tersebut termasuk dalam kategori 'BB' dengan predikat '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.

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2022 (Triwulan I) terhadap target Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2022 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian} = \frac{78,39}{79,5} \times 100\% = 99\%$$

Dimana angka 79,5 didapat dari capaian target rencana strategis 2020-2024, sedangkan angka 78,39 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% 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-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 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 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-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.

Adapun anggaran terkait Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2022 yaitu Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat senilai Rp 476,954.000,- dengan realisasi pada Tri wulan I senilai Rp 9,840,000,- atau mencapai 2,06%. 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. Mengoptimalkan peran agen perubahan dalam menciptakan budaya kinerja yang cepat, adaptif, dan dinamis dengan meningkatkan kapasitas, menyediakan media komunikasi aktif antar agen perubahan serta melakukan evaluasi atas kinerja agen perubahan dalam rangka meningkatkan budaya kerja dan perubahan mindset di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat;
3. 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;
4. Mengoptimalkan sistem pengendalian penyusunan peraturan perundang-undangan dan melakukan evaluasi terhadap peraturan perundang-undangan dibidang moda transportasi darat;
5. Melakukan evaluasi terhadap kesesuaian organisasi dengan kinerja yang akan dihasilkan dan mandat khususnya di level unit kerja;
6. Meningkatkan penerapan SPBE di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat dengan menyusun *Grand Design* pengembangan SPBE serta pengintegrasian sistem aplikasi baik dalam manajemen internal maupun pelayanan kepada masyarakat/stakeholder;
7. 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;
8. 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;
9. 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;

10. Mengoptimalkan peran APIP sebagai *Quality Assurance and Consulting* yang bukan hanya berperan terhadap hal yang terkait dengan keuangan tetapi juga terhadap hal yang terkait dengan kinerja;
11. 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 umum untuk meningkatkan kualitas layanan.

### II.3.. Realisasi Anggaran

#### II.3.1 Alokasi Anggaran Tahun 2022

##### II.3.1.1 Pagu Anggaran

- 1) Pagu Awal DIPA TA. 2021 sebesar **Rp5.395.244.597.000,-** dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II. 36 Tabel 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%
<b>TOTAL</b>	<b>Rp.</b>	<b>5.395.244.597.000</b>	<b>100,00%</b>

Tabel II. 37 Tabel 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%
<b>Total</b>	<b>Rp.</b>	<b>5.395.244.597.000</b>	<b>100,00%</b>

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 Triwulan I T.A. 2022 adalah sebesar **Rp5.395.244.597.000,-** dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II. 38 Tabel Rincian per Sumber Dana Pagu per Triwulan I TA. 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%

<b>PHLN</b>	Rp.	50.000.000.000	0,93%
<b>TOTAL</b>	<b>Rp.</b>	<b>5.395.244.597.000</b>	<b>100,00%</b>

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II. 39 Tabel Rincian per Jenis Belanja Pagu per Triwulan I TA. 2022

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

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Penambahan dan pergeseran anggaran tersebut sesuai Surat Pengesahan Revisi Anggaran 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-Satker di 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);

### II.3.1.2. Refocussing Anggaran Tahun 2021

Terdapat Automatic Adjustment Belanja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat dengan rincian 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) dengan rincian sebagai berikut:

No	Nama Satker	Nilai Automatic Adjustment
1	Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	22.676.561.000
2	Direktorat Sarana Transportasi Jalan	7.969.197.000
3	Direktorat Prasarana Transportasi Jalan	7.823.460.000
4	Direktorat Lalu Lintas Jalan	28.591.885.000
5	Direktorat Angkutan Jalan	7.227.874.000
6	Direktorat Transportasi Sungai Danau Dan Penyeberangan	10.602.822.000
7	Balai Pengujian Laik Jalan Dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Di Bekasi	1.280.813.000
8	Bptd Wilayah I Provinsi Aceh	2.565.515.000

No	Nama Satker	Nilai Automatic Adjustment
9	Bptd Wilayah II Provinsi Sumatera Utara	5.292.958.000
10	Bptd Wilayah III Provinsi Sumatera Barat	3.707.943.000
11	Bptd Wilayah IV Provinsi Riau & Kepri	6.895.688.000
12	Bptd Wilayah V Provinsi Jambi	2.743.894.000
13	Bptd Wilayah VI Provinsi Bengkulu & Lampung	13.507.845.000
14	Bptd Wilayah VII Provinsi Sumsel & Babel	5.709.343.000
15	Bptd Wilayah VIII Provinsi Banten	1.940.178.000
16	Bptd Wilayah IX Provinsi Jawa Barat	7.321.799.000
17	Bptd Wilayah X Provinsi Jateng & D.I.Y	10.855.739.000
18	Bptd Wilayah XI Provinsi Jawa Timur	4.096.185.000
19	Bptd Wilayah XII Provinsi Bali & NTB	4.891.517.000
20	Bptd Wilayah XIII Provinsi NTT	1.815.127.000
21	Bptd Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat	3.209.231.000
22	Bptd Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan	966.726.000
23	Bptd Wilayah XVI Provinsi Kalimantan Tengah	1.612.624.000
24	Bptd Wilayah XVII Provinsi Kaltim & Kaltara	3.043.958.000
25	Bptd Wilayah XVIII Provinsi Sulawesi Tenggara	1.724.063.000
26	Bptd Wilayah XIX Provinsi Sulsel & Sulbar	3.399.802.000
27	Bptd Wilayah XX Provinsi Sulawesi Tengah	2.112.309.000
28	Bptd Wilayah XXI Provinsi Gorontalo	2.173.459.000
29	Bptd Wilayah XXII Provinsi Sulawesi Utara	11.484.732.000
30	Bptd Wilayah XXIII Provinsi Maluku	8.031.973.000
31	Bptd Wilayah XXIV Provinsi Maluku Utara	2.760.742.000
32	Bptd Wilayah XXV Provinsi Papua & Papua Barat	13.424.557.000
<b>TOTAL</b>		<b>211.460.519.000</b>

Selain *Automatic Adjustment*, Ditjen Perhubungan Darat juga melaksanakan realokasi anggaran pada dalam rangka optimalisasi pelaksanaan anggaran yang berupa pengusulan kegiatan baru yang bersumber dari sisa anggaran maupun kegiatan yang terkendala pelaksanaannya dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II. 40 Histori Revisi Per Sumber Dana T.A. 2022

	SUMBER DANA				JUMLAH
	RM	PNBP	SBSN	PHLN	
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

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II. 41 Histori Revisi per Jenis Belanja T.A. 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

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II. 42 Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja T.A. 2022

	PAGU AWAL	PERUBAHAN	PAGU AKHIR PER TRIWULAN I
<b>Belanja Pegawai</b>	<b>529.821.112.000</b>	<b>0</b>	<b>529.821.112.000</b>
<b>Belanja Barang</b>	<b>2.778.327.986.000</b>	<b>137.300.115.000</b>	<b>2.915.628.101.000</b>
· RM	2.610.514.288.000	169.045.135.000	2.779.559.423.000
· PNPB	167.813.698.000	-31.745.020.000	136.068.678.000
<b>Belanja Modal</b>	<b>2.087.095.499.000</b>	<b>-137.300.115.000</b>	<b>1.949.795.384.000</b>
· RM	880.678.729.000	-169.045.135.000	711.633.594.000
· PNPB	462.218.360.000	31.745.020.000	493.963.380.000
· SBSN	694.198.410.000	0	694.198.410.000
· PHLN	50.000.000.000	0	50.000.000.000
<b>TOTAL</b>	<b>5.395.244.597.000</b>	<b>0</b>	<b>5.395.244.597.000</b>

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Pagu tersebut dipergunakan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan program yang ada dalam DIPA Tahun Anggaran 2021 dengan rincian sebagai berikut (anggaran sesuai dengan yang telah direvisi):

Tabel II. 43 Rincian Program – Program Kegiatan DIPA T.A. 2021

KODE	NOMENKLATUR PROGRAM	PAGU AWAL (juta)	PAGU PER TRIWULAN I REALIASI (juta)	TRIWULAN I	
				(juta)	%
022.03	Ditjen Perhubungan Darat	5.395.245	5.395.245	554.369	10,28%
022.03.GA	Program Infrastruktur Konektivitas	4.456.946	4.456.946	378.743	8,50%
4637	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	2.238.701	2.238.701	148.600	6,64%
4638	Pelayanan Transportasi Darat	1.102.505	1.102.505	161.052	14,61%
4639	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	538.917	538.917	39.257	7,28%

KODE	NOMENKLATUR PROGRAM	PAGU AWAL (juta)	PAGU PER TRIWULAN I REALIASI (juta)	TRIWULAN I	
				(juta)	%
4640	Penunjang Teknis Transportasi Darat	576.823	576.823	29.834	5,17%
022.03.WA	Program Dukungan Manajemen	938.298	938.298	175.626	18,72%
4670	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	408.477	408.477	80.016	19,59%
4671	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Darat	529.821	529.821	95.610	18,05%

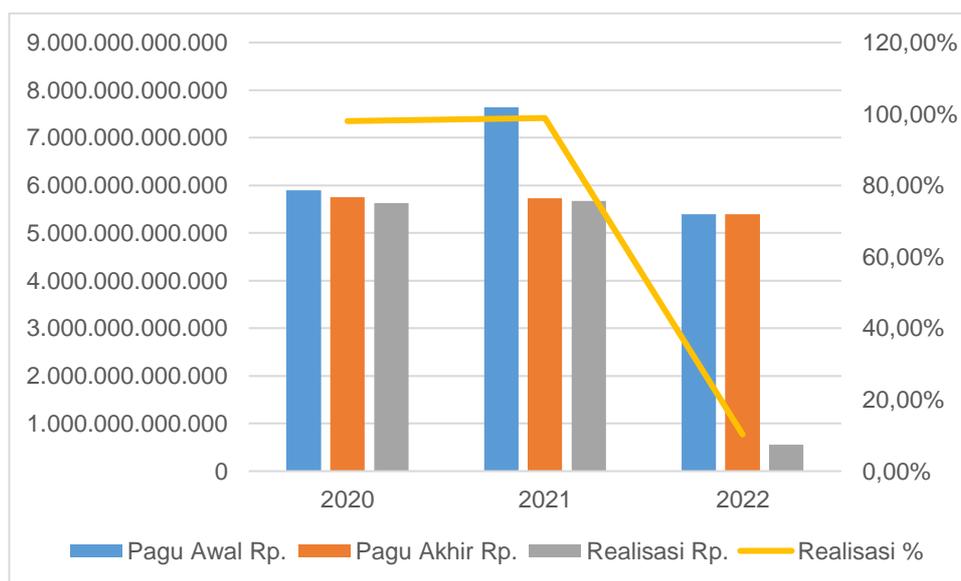
Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

### II.3.1.3. Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2017-2021

Adapun data perbandingan pagu dan realisasi dari tahun 2020 – 2022, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II. 44 Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 – Tahun 2022

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	5.395.244.597.000	554.368.922.060	10,28%



Gambar II. 11 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 2020 anggaran yang terserap sebesar Rp. 5.631.173.929.193,- atau mencapai 97,95% dari pagu akhir Rp. 5.758.848.778.000,-. Sedangkan pada tahun 2021 terjadi kenaikan tingkat serapan anggaran yaitu sebesar Rp. 5.669.994.570.892,- atau mencapai 98.88% dari pagu akhir Rp. 5.734.252.848.000,-.

### II.3.2. Realisasi Anggaran

#### II.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 2021 dengan rincian sebagai berikut (anggaran sesuai dengan yang telah direvisi):

Tabel II. 45 Kegiatan Program yang ada dalam DIPA

KODE	NOMENKLATUR PROGRAM	PAGU AWAL (juta)	PAGU PER TRIWULAN I (juta)	TRIWULAN I	
				REALIASI (juta)	%
022.03	Ditjen Perhubungan Darat	5.395.245	5.395.245	554.369	10,28%
022.03.GA	Program Infrastruktur Konektivitas	4.456.946	4.456.946	378.743	8,50%
4637	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	2.238.701	2.238.701	148.600	6,64%
4638	Pelayanan Transportasi Darat	1.102.505	1.102.505	161.052	14,61%
4639	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	538.917	538.917	39.257	7,28%
4640	Penunjang Teknis Transportasi Darat	576.823	576.823	29.834	5,17%
022.03.WA	Program Dukungan Manajemen	938.298	938.298	175.626	18,72%
4670	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	408.477	408.477	80.016	19,59%
4671	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Darat	529.821	529.821	95.610	18,05%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per jenis belanja Tahun 2022 dari Triwulan I sebesar 10,28% atau sebesar Rp554.368.922.060,-

### II.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 I, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II. 46 Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Triwulan I 2022

NO	JENIS BELANJA	PAGU ALOKASI (TW I)	REALISASI TW I	
		Rp. (ribu)	Rp. (ribu)	%
1	Belanja Pegawai	529.821.112	95.609.992	18,05%
2	Belanja Barang	2.915.628.101	245.980.686	8,44%
3	Belanja Modal	1.949.795.384	212.778.245	10,91%
<b>TOTAL</b>		<b>5.395.244.597</b>	<b>554.368.922</b>	<b>10,28%</b>

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per jenis belanja Tahun 2022 dari Triwulan I sebesar 10,28% atau sebesar Rp554.368.922.060,-

Tabel II. 47 Realisasi Anggaran Per Jenis Sumber Dana Triwulan I 2022

NO	SUMBER DANA	PAGU ALOKASI (TW I)	REALISASI TW I	
		Rp. (ribu)	Rp. (ribu)	%
1	RM	4.021.014.129	407.687.871	10,14%
2	PNBP	630.032.058	15.960.916	2,53%
3	SBSN	694.198.410	130.720.135	18,83%
4	PHLN	50.000.000	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>5.395.244.597</b>	<b>554.368.922</b>	<b>10,28%</b>

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per sumber dana Tahun 2022 dari Triwulan I sebesar 10,28% atau sebesar Rp554.368.922.060,-

### II.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 triwulan I tahun 2022, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II. 48 Sisa Anggaran Per Jenis Belanja Triwulan I Tahun 2022

NO	JENIS RUPIAH	PAGU AKHIR	REALISASI	SISA PAGU
		Rp.	Rp.	Rp.
1	Belanja Pegawai	529.821.112.000	95.609.991.731	434.211.120.269
2	Belanja Barang	2.915.628.101.000	245.980.685.558	2.669.647.415.442
3	Belanja Modal	1.949.795.384.000	212.778.244.771	1.737.017.139.229
<b>TOTAL</b>		<b>5.395.244.597.000</b>	<b>554.368.922.060</b>	<b>4.840.875.674.940</b>

Tabel III. 49 Sisa Anggaran Per Sumber Dana Triwulan I Tahun 2022

NO	JENIS RUPIAH	PAGU AKHIR	REALISASI	SISA PAGU
		Rp.	Rp.	Rp.
1	Rupiah Murni	4.021.014.129.000	407.687.870.909	3.613.326.258.091
2	PNBP	630.032.058.000	15.960.915.665	614.071.142.335
3	SBSN	694.198.410.000	130.720.135.486	563.478.274.514
4	PINJAMAN LUAR NEGERI	50.000.000.000	-	50.000.000.000
<b>TOTAL</b>		<b>5.395.244.597.000</b>	<b>554.368.922.060</b>	<b>4.840.875.674.940</b>

Tabel III. 50 Rincian Sisa Anggaran Triwulan I Tahun 2022

NO	Sisa Anggaran	PAGU AKHIR	REALISASI
		Rp.	Rp.
		5.395.244.597.000	554.368.922.060
1	Kegiatan yang tidak Terlaksana		-
2	Kegiatan yang Terblokir		-
3	Sisa Kontraktual		
	a. Belanja Barang		

NO	Sisa Anggaran	PAGU AKHIR	REALISASI
		Rp.	Rp.
	b. Belanja Modal		
4	Sisa Non Kontraktual		
	a. Belanja Barang		
	b. Belanja Modal		
5	Sisa Belanja Pegawai		434.211.120.269
<b>TOTAL</b>			

Dari total pagu anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebesar **Rp 5.395.244.597.000,-** sudah terealisasi sebesar **Rp 554.368.922.060,-** atau sebesar 10,28% sehingga total dana yang belum terserap di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat adalah sebesar **Rp 4.840.875.674.940,-** atau sebesar **1,12%**, dengan rincian sebagai berikut:

- Kegiatan terblokir dengan rincian sebagai berikut  
rupiah murni : 211.460.519.000  
PNBP : 150.000.000  
PHLN : 50.000.000.000
- Kegiatan yang dikontrakkan di lingkungan ditjen perhubungan darat

TOTAL PAKET		SUDAH LELANG		BELUM LELANG	
PAKET	NILAI (Rp)	PAKET	NILAI (Rp)	PAKET	NILAI (Rp)
564	3.878.250.194.000	267	3.110.085.638.000	297	768.164.556.000

Keterangan: Sudah lelang sebanyak **267** Paket senilai **Rp 3.110.085.638.000,-** dengan rincian:

- Sudah kontrak 147 paket dengan nilai Rp 2.574.946.324.000,-;
- Belum kontrak 120 paket dengan nilai Rp 535.139.314.000,-.

#### II.3.2.4. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

Berikut merupakan analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya berdasarkan sasaran program per Triwulan I Tahun 2022, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II. 51 Efisiensi anggaran

No	Sasaran Program	Triwulan I		
		% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (posisi triwulan I)
1	SP1 Meningkatkan Konektivitas Transportasi Nasional	108,5%	5,90%	102,6%
2	SP2 Meningkatkan Kinerja Pelayanan Perhubungan	117,9%	14,61%	103,29%
3	SP3 Meningkatkan Keselamatan Transportasi	200,00%	7,28%	192,7%
4	SP4 Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	200,00%	18,05%	181,95%

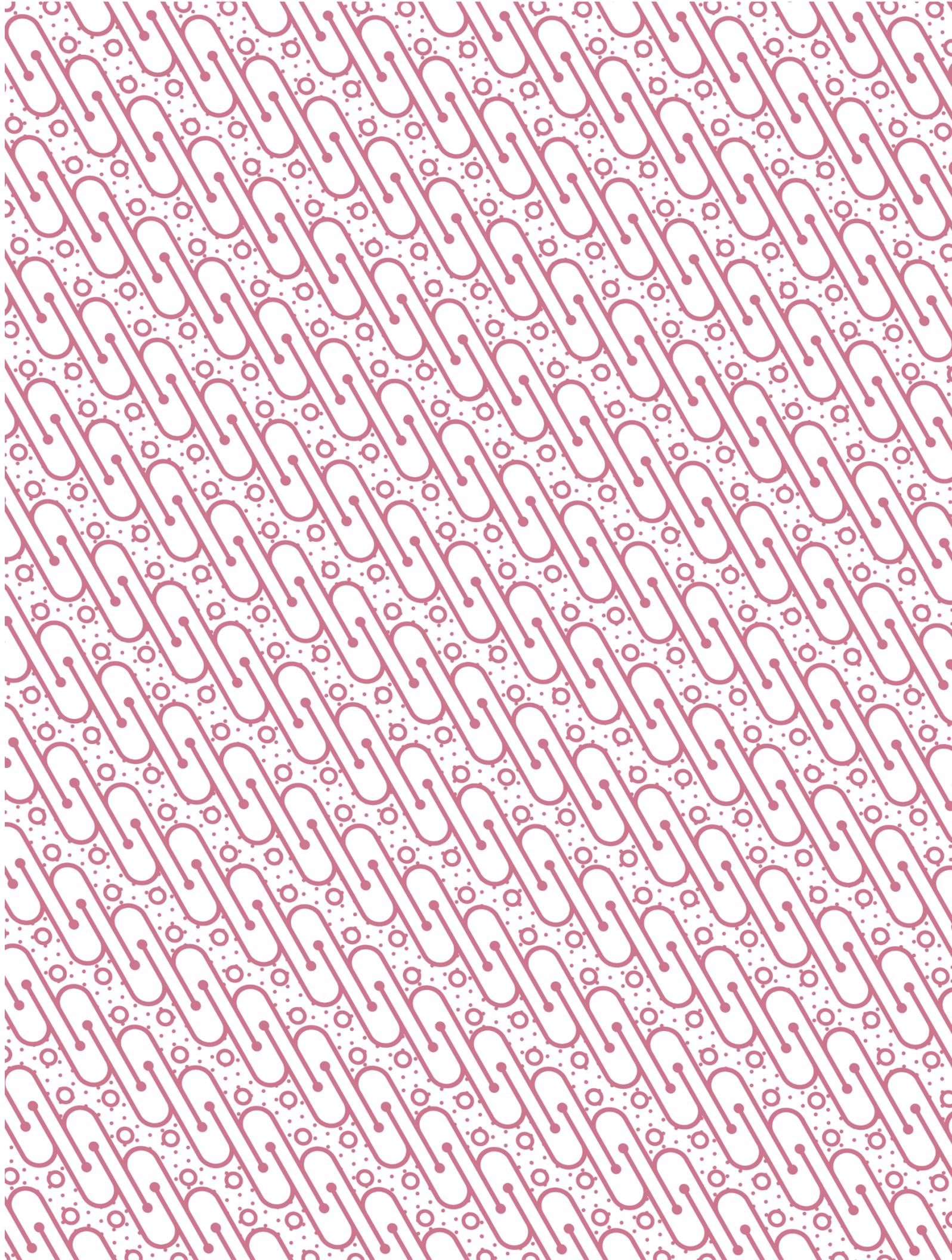
No	Sasaran Program	Triwulan I		
		% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (posisi triwulan I)
5	SP5 Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	99%	19,59%	79,41%
<b>Total</b>		<b>145,08%</b>	<b>13,09%</b>	<b>131,99%</b>

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui bahwa dibandingkan dengan rata-rata capaian kinerja sasaran sebesar 145,08%, dengan realisasi anggaran sebesar 13,09% menunjukkan adanya efisiensi anggaran sebesar 131,99%.

### II.3.3. Hambatan dan Kendala

Beberapa Hambatan/Kendala masih rendahnya realisasi daya serap anggaran antara lain:

1. Terjadinya pandemi Covid-19 di Indonesia, sehingga berdampak pada beberapa pekerjaan yang sempat ditunda pengerjaannya karena PSBB di lokasi setempat, sehingga waktu penyelesaian mundur dari target.
2. Terdapat refocusing 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.





# BAB III

## PENUTUP



# III PENUTUP

## III. Penutup

### III.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 Monitoring Capaian Kinerja Triwulan I ini perlu disusun secara berkala sebagai salah satu alat pendorong terwujudnya pemerintahan yang bersih dan berwibawa. Sebagai penutup dari Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan I Tahun 2022 dapat disampaikan hal-hal sebagai berikut:

1. Sebagai kelanjutan dari pelaksanaan kegiatan untuk Perjanjian Kinerja Tahun 2022, dari keseluruhan kegiatan yang telah dilakukan sampai dengan triwulan I Tahun 2022 ini terdapat 9 (sembilan) Indikator Kinerja Program (IKP) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat triwulan I tahun 2022. Terdapat 5 (Lima) Indikator Kinerja Program yang lebih besar atau sama dengan 100% ( $IKP \geq 100\%$ ) dan 4 (empat) Indikator Kinerja Program kurang dari 100% ( $0\% \leq IKP < 100\%$ ). Adapun rincian capaian untuk setiap IKP pada triwulan I tahun 2022 adalah sebagai berikut:
  - a) Rasio Konektivitas Transportasi Darat terealisasi sebesar 0,925 (target 0,79);
  - b) Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 0,500 (target 0,500);
  - c) Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat terealisasi sebesar 0 (target 85);
  - d) *On Time* Performance (OTP) Transportasi SDP terealisasi sebesar 83,27 (target 83,2);
  - e) *On Time* Performance (OTP) Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 40,8 (target 28);
  - f) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan terealisasi sebesar 0 (target 0,016);
  - g) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran terealisasi sebesar 0 (target 0,085);
  - h) 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);
  - i) Indeks RB Kementerian Perhubungan terealisasi sebesar 78,39 (target 79,5).
2. Untuk meningkatkan capaian kinerja di triwulan selanjutnya, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat akan melakukan monitoring dan pemantauan terhadap kegiatan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
3. 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.

### III.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	SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 1	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	rasio	0,790	0,790	0,925	117%	TERCAPAI	<p>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;</p> <p>2. pemanfaatan teknologi digital dalam penyebaran informasi pelayanan angkutan KSPN;</p> <p>3. Melakukan pemantauan dan evaluasi per triwulan terhadap trayek dan pelaksanaan angkutan antarmoda KSPN;</p> <p>4. Menambah jumlah layanan angkutan KSPN di daerah yang memiliki potensi wisata yang besar untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut;</p> <p>5. Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap operasional dan pelayanan angkutan KSPN agar pelayanan yang diberikan sesuai dengan standar pelayanan minimal (SPM);</p> <p>6. Mengoptimalkan digitalisasi trayek angkutan KSPN sehingga semua trayek dapat terpantau.</p> <p>7. Penguatan koordinasi terhadap pihak terkait, agar pelaksanaan angkutan antarmoda berjalan dengan baik dan tujuan penyelenggaraan angkutan antarmoda dapat tercapai;</p> <p>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;</p>	Dit. Angkutan Jalan dan Dit. TSDP

										<p>9. Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap trayek angkutan perintis, trayek angkutan AKAP dan trayek angkutan ALBN;</p> <p>10. Membuat digitalisasi trayek angkutan AKAP dan ALBN untuk memudahkan pemantauan trayek yang sudah terlayani atau belum.</p> <p>1. 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.</p> <p>2. Melakukan pembukaan lintas LDF Patimban- Panjang, Patimban – Pontianak di Kawasan PKN Cirebon dalam rangka mendukung angkutan logistic dari pulau Jawa ke Sumatera dan Kalimantan;</p> <p>3. Memberikan subsidi untuk pelayanan lintas penyeberangan perintis Onanrungu – Muara, Onanbakkara – Nainggolan, Nainggolan - Ajibata di Kawasan KSPN Danau Toba pada Tahun mendatang;</p> <p>4. Menyusun Rencana Induk Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pedoman pembangunan/pengembangan yang terarah dan terukur;</p> <p>5. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun;</p> <p>6. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya.</p> <p>1. Menyusun regulasi untuk penyediaan dan pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda;</p> <p>2. Menentukan titik lokasi penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai skala prioritas yang mengacu pada kebijakan strategis nasional;</p> <p>3. Penguatan koordinasi terhadap pihak terkait agar penyediaan fasilitas pendukung</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



			IKP 5	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	rasio	0,500	0,500	0,500	100%	TERCAPAI	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pelaksanaan konsolidasi untuk membahas rencana pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan di suatu wilayah;</li> <li>2. Melakukan review terhadap regulasi terkait pelaksanaan program pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan dengan skema buy the service;</li> <li>3. mengupayakan usulan tarif layanan BTS masuk kedalam Peraturan Menteri Keuangan yang mengatur tentang jenis dan tarif PNBPN yang bersifat volatil;</li> <li>4. Perencanaan yang komprehensif dalam menentukan lokasi yang akan dipilih untuk penerapan program buy the service dengan memperhatikan RPJMN dan Renstra;</li> <li>5. Komitmen antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dalam program pengembangan dan peningkatan pelayanan angkutan perkotaan;</li> <li>6. Sosialisasi penyelenggaraan Program Buy the Service kepada Pemerintah Daerah dan masyarakat;</li> <li>7. Melaksanakan monitoring dan evaluasi atas penyelenggaraan program buy the service secara reguler;</li> <li>8. Pengembangan dan peningkatan sisem IT pada layanan Buy The Service;</li> <li>9. Merencanakan alternatif pembiayaan dari sumber pendanaan lain untuk pengembangan program buy the service.</li> </ol>	Dit. Angkutan Jalan
2	SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKP 1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	85	85	91,8	108%	TERCAPAI	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan sosialisasi kepada perusahaan angkutan jalan terkait standar pelayanan minimal angkutan jalan.</li> <li>2. Memberikan apresiasi kepada perusahaan angkutan jalan yang telah memberikan pelayanan angkutan terbaik kepada masyarakat melalui kegiatan pemilihan PO terbaik.</li> <li>3. Mengadakan Bimbingan Teknis Aplikasi 3A IKM-IPK kepada seluruh petugas pelaksana SKM</li> <li>4. Mengadakan pendampingan pelaksanaan SKM secara bertahap</li> <li>5. Monitoring dan Evaluasi pelaksanaan SKM</li> <li>6. Tindak lanjut atas hasil evaluasi</li> </ol>	Dit. Angkutan Jalan

			IKP 6	<i>On Time Performance (OTP)</i> Transportasi SDP	%	83,2	83,2	83,27	100,08%	TERCAPAI	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melaksanakan kegiatan Sosialisasi/Bimbingan Teknis SPM Angkutan Penyeberangan;</li> <li>2. Menerapkan pelaksanaan online ticketing angkutan penyeberangan pada semua pelabuhan penyeberangan sesuai PM 19 Tahun 2020;</li> <li>3. Berkoordinasi dengan stakeholder terkait agar lebih meningkatkan pelayanan angkutan penyeberangan dan ketepatan jadwal di lapangan;</li> <li>4. Melakukan pengawasan secara periodik terhadap ketepatan jadwal di lapangan;</li> <li>5. Melakukan evaluasi atas pelaksanaan pola operasi dan ketepatan jadwal;</li> <li>6. Dukungan sistem Digitalisasi Pengawasan Operasional untuk pengawasan operasional di lapangan.</li> </ol>	Dit. TSDP
			IKP 7	<i>On Time Performance (OTP)</i> Transportasi Perkotaan	%	28	28	40,8	145,7%	TERCAPAI	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pemanfaatan teknologi ITS Bus Priority untuk memberikan prioritas bagi angkutan umum;</li> <li>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 ;</li> <li>3. Melakukan evaluasi secara periodik terhadap realisasi <i>On Time</i> performance;</li> <li>4. Melakukan rapat evaluasi efektifitas pengaturan manajemen dan rekayasa lalu lintas dan hal terkait lainnya</li> </ol>	Dit. Angkutan Jalan
3	SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 1	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	rasio	0,016	0,016	0	200%	TERCAPAI	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Akan disempurnakan peraturan terkait Sistem Manajemen Keselamatan pada perusahaan angkutan umum (SMK) terkait dengan pembagian wewenang antara pusat dan daerah dalam hal pembinaan keselamatan angkutan umum;</li> <li>2. akan diatur regulasi terakait dengan penyediaan fasilitas tempat istirahat pengemudi angkutan umum;</li> </ol>	Dit. Sarana TJ





											<p>Penyeberangan serta 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat;</p> <p>8. Pemberian Bantuan Teknis Perlengkapan keselamatan angkutan penyeberangan di 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat;</p> <p>9. Perumusan aturan Manajemen keselamatan kapal, patroli dan pengamanan;</p> <p>10. Penyusunan Kebijakan terkait kompetensi kesyahbandaran dan database kinerja pengawasan operasional SDP;</p> <p>11. Melakukan koordinasi dan tata kelola bidang kesyahbandaran;</p> <p>12. Melakukan Pengawasan tertib berlayar ;</p> <p>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;</p> <p>14. Melaksanakan Monitoring Pelaksanaan Tusi Keselamatan dan Keamanan Pelayaran TSDP di Seluruh Indonesia Melalui Zoom dengan 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat;</p> <p>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.</p>	
4	SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	IKP 1	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	200,00%	TERCAPAI	<p>1. Membuat timeline target penyusunan peraturan perundang-undangan sehingga proses penyusunan berjalan sesuai waktu yang ditentukan.</p> <p>2. Memantau proses pengharmonisasian yang dilaksanakan oleh Kementerian Hukum dan HAM yang dihadiri oleh Kementerian/Lembaga/Stakeholder terkait sehingga peraturan yang diajukan dapat segera ditetapkan dan diundangkan.</p> <p>3. Apabila peraturan sudah diundangkan maka diharapkan segera mendapatkan tanggapan/class action dari masyarakat.</p>	Bagian Hukum dan Humas, Setditjen Hubdat
5	SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola	IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	79,5	79,5	78,39	99%	BELUM TERCAPAI	<p>1. Meningkatkan komitmen Pimpinan Tinggi untuk lebih mendorong pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Ditjen</p>	Bagian Kepegawaian



