G20 INDONESIA 2022

# LMCK

## LAPORAN MONITORING CAPAIAN KINERJA

### TRIWULAN III TAHUN 2022

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI

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

# Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan III
# Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
# Tahun 2022

| No. | Proses | Nama | Jabatan | Tanggal | Paraf |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Dikonsep | 1. Mhd. Makhrojal Nasution, S.Tr. Ak.<br>2. Alang Raukha, S.Tr.Tra | Staff Setditjen Hubdat | | |
| 2. | Diperiksa | Irly Saritini Permata, S.T., M.Sc. | Ketua Tim Substansi Analisa dan Evaluasi | | |
| 3. | Diperiksa | Avi Mukti Amin, S.SIT., M.T. | Kepala Bagian Perencanaan | | |
| 4. | Disetujui | Amirulloh | Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan | | |

G20 INDONESIA 2022

# KATA PENGANTAR

# KATA PENGANTAR

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

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

Jakarta, 20 Oktober 2022

Direktur Jenderal Perhubungan Darat

Drs. Hendro Sugiatno, M.M.

G20 INDONESIA 2022

# 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 direfeksikan 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. Meniingkatnya 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 III** 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≥100%) dan 1 (satu) Sasaran Program kurang dari 100% (0%≤IKP<100%).

Dari ke-9 (sembilan) Indikator Kinerja Program (IKP) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2022 **Periode Triwulan III**, semua Indikator Kinerja Program memiliki nilai yang lebih besar atau sama dengan 100% (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≥100%):**

1. IKP 01 (SP 01) Rasio Konektivitas Transportasi Darat terealisasi sebesar 100% atau mencapai 0,925 dari target 0,925;
2. IKP 05 (SP 01) Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 100% atau mencapai 0,500 dari target 0,500;
3. IKP 01 (SP 02) Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat terealisasi sebesar 113,39% atau mencapai 94,114 dari target 83,000;
4. IKP 06 (SP 02) *On Time* Performance (OTP) Transportasi SDP terealisasi sebesar 100,10% atau mencapai sebesar 83,280 dari target 83,200;
5. IKP 07 (SP 02) *On Time* Performance (OTP) Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 102,43% atau mencapai 40,970 dari target 40,000;
6. IKP 01 (SP 03) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan terealisasi sebesar 200% atau mencapai 0 dari target 0,016;
7. IKP 02 (SP 03) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran terealisasi sebesar 200% atau mencapai 0 dari target 0,085;
8. IKP 01 (SP 04) Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan terealisasi sebesar 200% atau mencapai 0 dari target 0,1;
9. IKP 01 (SP 05) Indeks RB Kementerian Perhubungan terealisasi sebesar 108,73% atau mencapai 79,50 dari target 86,44.

# DAFTAR ISI

KATA SAMBUTAN ..... ii
RINGKASAN EKSEKUTIF ..... i
DAFTAR ISI ..... 3
DAFTAR TABEL ..... 4
DAFTAR GAMBAR ..... 1
DAFTAR LAMPIRAN ..... 2
BAB I PENDAHULUAN ..... 3
I. 1. Latar Belakang ..... 4
I. 2. Tugas Pokok dan Fungsi ..... 4
I. 3. Sumber Daya Manusia ..... 2
I. 4. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan ..... 2
I. 5. Sistematika Laporan ..... 4
I. 6. Uraian Singkat Perencanaan Strategis ..... 8
I. 7. Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2022 ..... 10
I. 8. Uraian Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2022 ..... 11
BAB II AKUNTABILITAS KINERJA ..... 13
II. 1. Tahapan Pengukuran Kinerja ..... 14
II. 2. Pengukuran Capaian Kinerja ..... 14
II.3. Realisasi Anggaran ..... 93
BAB III PENUTUP ..... 106
III. 1. Penutup ..... 107
III. 2. Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab ..... 108
LAMPIRAN ..... 117

# DAFTAR TABEL

**Tabel I. 1** Jumlah Aparatur Sipil Negara (ASN) di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat ..... 2
**Tabel I. 2** Sasaran dan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 sesuai Rencana Strategis Direktotar Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024 ..... 8
**Tabel I. 3** Rencana Kinerja Tahunan 2022 ..... 9
**Tabel I. 4** Perjanjian Kinerja Tahunan Tahun 2022 ..... 10
**Tabel I. 4** Revisi I Perjanjian Kinerja Tahunan Tahun 2022 ..... 11
**Tabel II. 1** Pengukuran Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2022 ..... 16
**Tabel II. 2** Sasaran Program 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional ..... 17
**Tabel II. 3** Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2022 ..... 17
**Tabel II. 4** Lintasan Trayek ALBN ..... 21
**Tabel II. 5** Trayek yang melayani 1 (satu) kawasan ..... 22
**Tabel II. 6** Rincian Trayek Angkutan Antarmoda KSPN 2022 ..... 23
**Tabel II. 7** Rincian Penghapusan Lintas Sebanyak 1 Lintas Serta Penambahan/Perubahan Lintas Sebanyak 7 Lintas ..... 27
**Tabel II. 8** Realisasi Anggaran ..... 34
**Tabel II. 9** Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2022 ..... 36
**Tabel II. 10** Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema *Buy The Service* (BTS) ..... 38
**Tabel II. 11** Lokasi Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema BTS Tahun 2022 ..... 41
**Tabel II. 12** Sasaran Program 2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan ..... 45
**Tabel II. 13** Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2022 ..... 46
**Tabel II. 14** Nilai Resepsi, Nilai Interval Konversi, Mutu Pelayanan, dan Kinerja Unit Pelayanan ..... 48
**Tabel II. 15** Capaian *On Time* Performance (OTP) Transportasi SDP Tahun 2022 ..... 54
**Tabel II. 16** Pencapaian *On Time* Performance (OTP) Transportasi SDP Tahun 2022 (dalam persentase OTP terhadap jumlah keberangkatan) ..... 56
**Tabel II. 17** Realisasi OTP dibawah rata-rata ..... 57
**Tabel II. 18** Capaian *On Time* Performance (OTP) Triwulan III Transportasi Perkotaan Tahun 2022 ..... 58
**Tabel II. 19** Pencapaian *On Time* Performance (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2022 ..... 61
**Tabel II. 20** Layanan BTS Perkotaan dengan realisasi *On Time* Performance (OTP) Tahun 2022 ..... 62
**Tabel II. 21** Sasaran Program 3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi ..... 63
**Tabel II. 22** Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan Tahun 2022 ..... 65
**Tabel II. 23** Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun 2022 ..... 67
**Tabel II. 24** Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun 2022 ..... 67
**Tabel II. 25** Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan Triwulan III Tahun 2022 ..... 68

**Tabel II. 26** Capaian Kinerja Indikator Kinerja Program – Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan Triwulan III Tahun 2022 ..... 68
**Tabel II. 27** Kegiatan yang mendukung program dalam rencana aksi perjanjian kinerja ..... 71
**Tabel II. 28** Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran Tahun 2022 ..... 73
**Tabel II. 29** Data Realisasi Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil Tahun 2022 ..... 75
**Tabel II. 30** Sasaran Program 4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum ..... 77
**Tabel II. 31** 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. 32** Anggaran terkait Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* Triwulan III ..... 82
**Tabel II. 33** Sasaran Program 02 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik 83
**Tabel II. 34** Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2022 ..... 83
**Tabel II. 35** Pembobotan Nilai Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020 ..... 85
**Tabel II. 36** Hasil Evaluasi Nilai Reformasi Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020 ..... 86
**Tabel II. 37** Rincian per Sumber Dana Pagu Awal Tahun 2022 ..... 93
**Tabel II. 38** Rincian per Sumber Dana Pagu Triwulan III TA. 2022 ..... 93
**Tabel II. 39** Rincian per Jenis Belanja Pagu Awal Tahun 2022 ..... 94
**Tabel II. 40** Rincian per Jenis Belanja Pagu Triwulan III TA. 2022 ..... 94
**Tabel II. 41** Rincian Pagu Blokir (*Automatic Adjustment*) pada DIPA Satker-Satker di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat per Triwulan III ..... 95
**Tabel II. 42** Histori Revisi Per Sumber Dana Tahun Anggaran 2022 ..... 97
**Tabel II. 43** Histori Revisi per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2022 ..... 97
**Tabel II. 44** Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2022 98
**Tabel II. 45** Rincian Program – Program Kegiatan DIPA T.A. 2021 ..... 99
**Tabel II. 46** Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 – Tahun 2022 (Triwulan III) ..... 100
**Tabel II. 47** Kegiatan Program yang ada dalam DIPA ..... 101
**Tabel II. 48** Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Triwulan III 2022 ..... 102
**Tabel II. 49** Realisasi Anggaran Per Jenis Sumber Dana Triwulan III 2022 ..... 102
**Tabel II. 52** Kegiatan yang dikontrakkan di lingkungan ditjen perhubungan darat ..... 103
**Tabel II. 54** Efisiensi Anggaran ..... 104
**Tabel II. 55** Perbandingan jumlah kebutuhan dan jumlah eksisting SDM ..... 105
**Tabel III. 1** Hasil Evaluasi, Rekomendasi, dan Unit Kerja Penanggung Jawab ..... 108

# DAFTAR GAMBAR

**Gambar I. 1** Bagan Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat ..... 5
**Gambar II. 1** Grafik Capaian IKP Rasio Konektivitas Transportasi Darat ..... 20
**Gambar II. 2** Grafik Capaian IKP Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan ..... 40
**Gambar II. 3** Grafik Capaian IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat ..... 49
**Gambar II. 4** Realisasi IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Pada Dashboard SKM ..... 51
**Gambar II. 5** Grafik Capaian IKP Persentase Capaian *On Time* Performance (OTP) Triwulan III Transportasi SDP Tahun 2022 ..... 55
**Gambar II. 6** Grafik Capaian IKP Persentase Capaian *On Time* Performance (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2022 ..... 60
**Gambar II. 7** Grafik Capaian IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2022 ..... 66
**Gambar II. 8** Capaian IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Triwulan III Tahun 2022 ..... 74
**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. 11** Grafik Perbandingan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran Tahun 2017 – Tahun 2021 ..... 100

# DAFTAR LAMPIRAN

**Lampiran. 1** Rencana Kerja Tahunan Tahun 2022..... 119
**Lampiran. 2** Perjanjian Kinerja Tahun 2022..... 123
**Lampiran. 3** Revisi I Perjanjian Kinerja ..... 130
**Lampiran. 4** Rencana Aksi Tahun 2022..... 136
**Lampiran. 5** Monitoring Rencana Aksi Triwulan III Tahun 2022 ..... 140

# BAB I
# PENDAHULUAN

## I. 1. Latar Belakang

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

## I. 2. Tugas Pokok dan Fungsi

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

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

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

1. Perumusan kebijakan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;
2. Pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;
3. Penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;
4. Pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;
5. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;
6. Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat; dan
7. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri.

### I.2.1. Bagan Struktur Organisasi

**Gambar I. 1** Bagan Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

## 1. Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

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

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

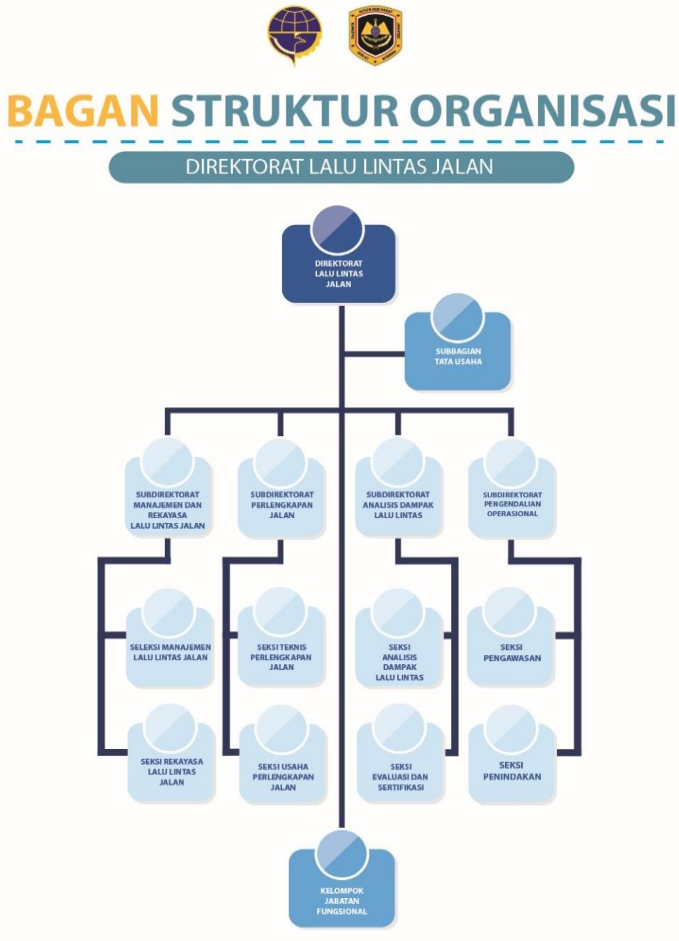
Bagan Struktur Organisasi Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

## 2. Direktorat Lalu Lintas Jalan

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

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Lalu Lintas Jalan mempunyai fungsi:

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



Bagan Struktur Organisasi Direktorat Lalu Lintas Jalan

## 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:

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

Bagan Struktur Organisasi Direktorat Angkutan Jalan

## 4. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

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

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

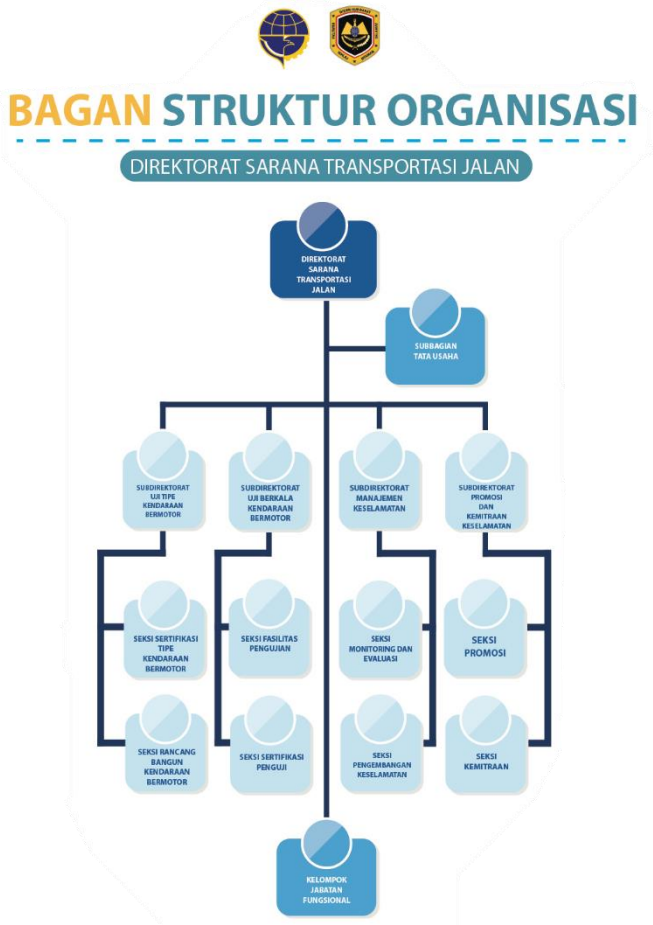
Bagan Struktur Organisasi Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

## 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:

a) Penyiapan perumusan kebijakan di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;
b) Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang uji tipe, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jaian;
c) 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;
d) 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;
e) Penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan; dan;
f) Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, dan rumah tangga Direktorat.



Bagan Struktur Organisasi Direktorat Sarana Transportasi Jalan

## 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:

a) Penyiapan perumusan kebijakan di bidang sarana, prasarana, lalu lintas, angkutan, dan pengawasan operasional sungai, danau, dan penyeberangan;
b) Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang sarana, prasarana, lalu lintas, angkutan, dan pengawasan operasional sungai, danau, dan penyeberangan;
c) Penyiapan penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria di bidang sarana, prasarana, lalu lintas, angkutan, dan pengawasan operasional sungai, danau, dan penyeberangan;
d) Penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang sarana, prasarana, lalu lintas, angkutan, dan pengawasan operasional sungai, danau, dan penyeberangan;
e) Penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang sarana, prasarana, lalu lintas, angkutan, dan pengawasan operasional sungai, danau, dan penyeberangan; dan;
f) 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

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

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

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

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

Bagan Struktur Organisasi BPLJSKB Bekasi

## 8. Balai Pengelola Transportasi Darat

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

a) BPTD yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat pada wilayah dengan karakteristik daratan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersial dan perintis, yang selanjutnya disebut BPTD Tipe A;
b) BPTD yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat pada wilayah dengan karakteristik daratan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan perintis, yang selanjutnya disebut BPTD Tipe B;
c) BPTD yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat pada wilayah dengan karakteristik kepulauan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersial dan perintis, yang selanjutnya disebut BPTD Tipe C;

i Susunan Organisasi BPTD Tipe A terdiri atas:
- Subbagian Tata Usaha;
- Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan;
- Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- Seksi Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Komersial dan Perintis; dan
- Kelompok Jabatan Fungsional.

ii Susunan Organisasi BPTD Tipe B terdiri atas:
- Sub Bagian Tata Usaha;
- Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan;
- Seksi Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- Seksi Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Perintis; dan
- Kelompok Jabatan Fungsional

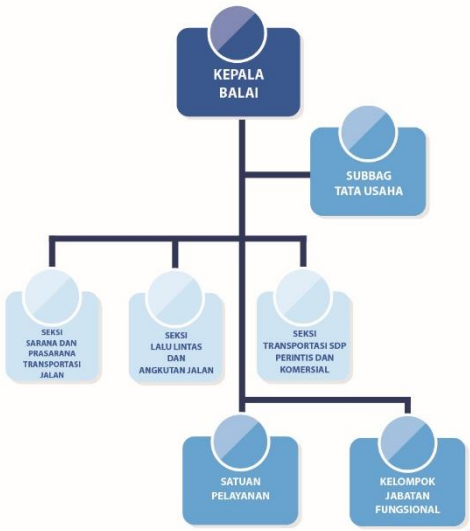
iii Susunan Organisasi BPTD Tipe C terdiri atas:
- Sub Bagian Tata Usaha;
- Seksi Transportasi Jalan;
- Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Komersial dan Perintis;
- Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan Komersial dan Perintis; dan
- Kelompok Jabatan Fungsional.

iv 25 Balai Pengelola Transportasi Darat tersebut adalah sebagai berikut :

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

## BAGAN STRUKTUR ORGANISASI

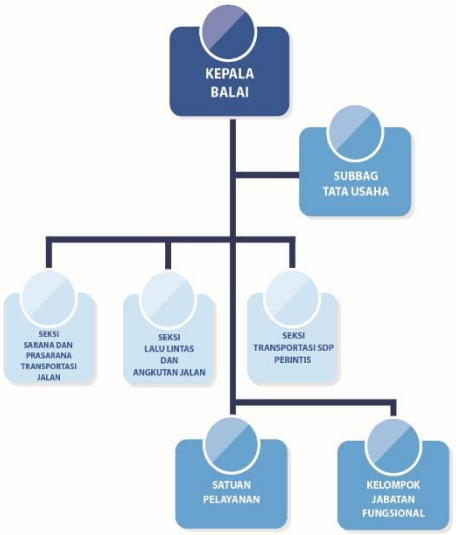
BPTD TIPE A




Bagan struktur Organisasi BPTD Tipe A

## BAGAN STRUKTUR ORGANISASI

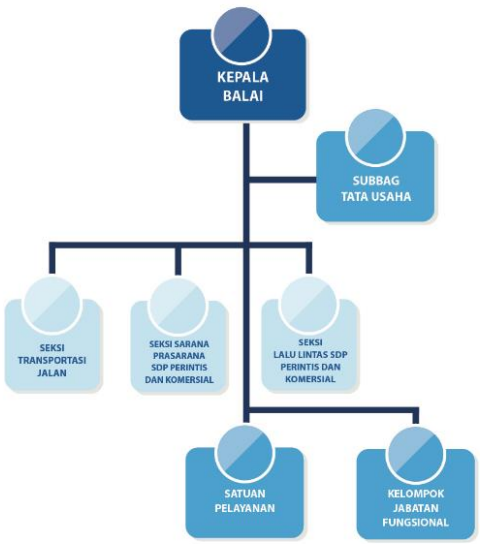
BPTD TIPE B




Bagan Struktur Organisasi BPTD Tipe B

## BAGAN STRUKTUR ORGANISASI

BPTD TIPE C



## I. 3. Sumber Daya Manusia

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

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

| No | Unit Kerja | Jumlah ASN |
|---|---|---|
| 1. | Direktur Jenderal Perhubungan Darat | : 1 |
| 2. | 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. 4. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan

### 1. Kewenangan

a) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan
   i Terkait prasarana merupakan kewenangan Kementerian Perhubungan;
   ii Terkait jalan merupakan kewenangan Kementerian Pekerjaan Umum (sekarang bernama Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat);
   iii Peraturan Pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.
   Berbagai peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 telah dapat diselesaikan sebagai dasar pelaksanaan pekerjaan. Namun demikian masih

terdapat Petunjuk Teknis yang masih harus diselesaikan di tahun-tahun mendatang.

b) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah;
   i Pembagian urusan pemerintahan Bidang Perhubungan, untuk Pemerintah Pusat yaitu Penyelenggaraan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran dan Pengalihan P3D (Personil, Pembiayaan Sarana dan Prasarana, dan Dokumen).
   ii Komitmen Pemda dalam mendukung Pembangunan Prasarana Sub Sektor Perhubungan Darat, seperti ketersediaan/pembebasan lahan untuk jalan akses.

c) Peratutan Menteri Nomor 67 Tahun 2021
   Yang menjadi kewenangan Kementerian Perhubungan dalam Transportasi Penyeberangan adalah sebagai berikut:
   i Keselamatan dan Keamanan Pelayaran TSDP;
   ii Keselamatan dan Keamanan Angkutan di Perairan, Pelabuhan, Perlindungan Lingkungan Maritim.

**2. Sumber Daya Manusia**

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

**3. Anggaran**

Terdapat perbedaan yang cukup besar antara pagu kebutuhan usulan dengan alokasi anggaran, sementara tugas yang diamanahkan begitu besar sehingga Direktorat Jenderal Perhubungan Darat hanya dapat memenuhi sebagian kebutuhan terhadap prasarana dan sarana perhubungan darat.

**4. Isu Strategis**

Isu Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat adalah:

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

**5. Ruang Lingkup**

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

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

## I. 5. Sistematika Laporan

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

**HALAMAN PERSETUJUAN LAPORAN KINERJA**
**KATA PENGANTAR**
**RINGKASAN EKSEKUTIF**
**DAFTAR ISI**
**DAFTAR TABEL**
**DAFTAR GAMBAR**
**DAFTAR LAMPIRAN**
**BAB I PENDAHULUAN**

I. 1. Latar Belakang
I. 2. Tugas Pokok dan Fungsi
  I.2.1. Bagan Struktur Organisasi
I. 3. Sumber Daya Manusia
I. 4. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan
I. 5. Sistematika Laporan
I. 6. Uraian Singkat Perencanaan Strategis
  I.6.1. Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2022
I. 7. Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2022

**BAB II AKUNTABILITAS KINERJA**

II. 1. Tahapan Pengukuran Kinerja
II. 2. Pengukuran Capaian Kinerja

GA Program Infrastruktur Konektivitas

**II.2.1. SP 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional**

II.2.1.1. IKP 01 Rasio Konektivitas Transportasi Darat

a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2022
a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- Narasi Dasar Hukum
- Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
- Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
- Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
- Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
- Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
- Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan

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

II.2.1.2. IKP 02 Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan

a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

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

a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

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

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

### II.2.2. SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan

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

a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

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

a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

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

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

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

a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

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

a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

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

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

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

a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

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

a.3.Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

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

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

### II.2.3. SP 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi

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

a.1.Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

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

a.3.Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

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

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

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

a.1.Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

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

a.3.Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

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

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

WA Program Dukungan Manajemen

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

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

a.1.Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

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

a.3.Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

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

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

**II.2.5. SP 02 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik**

II.2.5.1. IKP 01 Indeks RB Kementerian Perhubungan

a.1.Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

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

a.3.Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

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

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

II. 3. Realisasi Anggaran

II.3.1. Alokasi Anggaran Tahun 2022

II.3.1.1. Pagu Anggaran

a.1. Rincian Per Sumber Dana Tahun 2022

a.2. Rincian Per Jenis Belanja Tahun 2022

a.3. Uraian Surat Pengesahan Revisi Anggaran

II.3.1.2. Refocusing Anggaran Tahun 2022

a.1. Rincian Revisi Per Sumber Dana Tahun 2022

a.2. Rincian Revisi Per Jenis Belanja Tahun 2022

a.3. Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja Tahun 2022

a.4. Rincian Realokasi Per Sasaran Kegiatan dan Kegiatan Tahun 2022

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

II.3.2. Realisasi Anggaran Tahun 2022

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

II.3.2.2. Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2022

II.3.2.3. Realisasi Anggaran Per Sumber Dana Tahun 2022

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

II.3.3. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

II.3.3.1. Analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya keuangan

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

II.3.3.3. Hambatan dan Kendala

**BAB III PENUTUP**

III. 1. Penutup

III.1.1. Ringkasan Capaian

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

**Lampiran**

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

## I. 6. Uraian Singkat Perencanaan Strategis

Rencana Strategis Direktotat 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 Direktotar Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 - 2024, sebagaimana tabel berikut ini:

**Tabel I. 2** Sasaran dan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 sesuai Rencana Strategis Direktotar Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024

| No | Sasaran Program | | Indikator Kinerja Program | | Satuan | Target | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| | GA Program Infrastruktur Konektivitas | | | | | | | | | |
| 1 | SP 01 | Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional | IKP 01 | Rasio konektivitas transportasi darat | Rasio | 0,64 | 0,71 | 0,79 | 0,86 | 0,93 |
| | | | IKP 05 | Rasio konektivitas transportasi Perkotaan | Rasio | 0,273 | 0,455 | 0,500 | 0,727 | 1,000 |
| 2 | SP 02 | Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi | IKP 01 | Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat | Nilai | 80 | 83 | 85 | 88,4 | 88,5 |
| | | | IKP 06 | *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP | % | 83,0 | 83,1 | 83,2 | 83,3 | 83,4 |
| | | | IKP 07 | *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan | % | 50 | 55 | 28 | 65 | 70 |

| No | Sasaran Program | | Indikator Kinerja Program | | Satuan | Target | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| 3 | SP 03 | Meningkatnya Keselamatan Transportasi | IKP 01 | Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan | Rasio | 0,020 | 0,019 | 0,016 | 0,014 | 0,011 |
| | | | IKP 02 | Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran | Rasio | 0,088 | 0,086 | 0,085 | 0,084 | 0,083 |
| | WA Program Dukungan Manajemen | | | | | | | | | |
| 4 | SP 01 | Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum | IKP 01 | Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang DIkeluarkan/Ditetapkan | % | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,0 |
| 5 | SP 02 | Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik | IKP 01 | Indeks RB Kementerian Perhubungan | Nilai | 78,0 | 79,0 | 79,5 | 80,0 | 80,5 |

### I.6.1. 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. 3** Rencana Kinerja Tahunan 2022

| No | Sasaran Program | | Indikator Kinerja Program | | Satuan | Target |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | SP 01 | Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional | IKP 01 | Rasio konektivitas transportasi darat | Rasio | 0,79 |
| | | | IKP 05 | Rasio konektivitas transportasi Perkotaan | Rasio | 0,500 |
| 2 | SP 02 | Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi | IKP 01 | Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat | Nilai | 85 |
| | | | IKP 06 | *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP | % | 83,2 |
| | | | IKP 07 | *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan | % | 28 |
| 3 | SP 03 | Meningkatnya Keselamatan Transportasi | IKP 01 | Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan | Rasio | 0,016 |
| | | | IKP 02 | Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran | Rasio | 0,085 |

| No | Sasaran Program | | Indikator Kinerja Program | | Satuan | Target |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 4 | SP 01 | Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum | IKP 01 | Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang DIkeluarkan/Ditetapkan | % | 0,1 |
| 5 | SP 02 | Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik | IKP 01 | Indeks RB Kementerian Perhubungan | Nilai | 79,5 |

## I. 7. 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. 4** Perjanjian Kinerja Tahunan Tahun 2022

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

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

## I. 8. Uraian Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2022

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

**Tabel I. 5** Revisi I Perjanjian Kinerja Tahunan Tahun 2022

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

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

# 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 sistematik dan didasarkan pada kelompok indikator kinerja.

Tahapan Pengukuran Kinerja dilakukan melalui sistem aplikasi berbasis web *e-Performance* yang menyediakan fasilitas Inputing, 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:

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

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

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

- **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 | | | Q2 | | | Q3 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | T | R | C | T | R | C | T | R | C |
| **GA Program Infrastruktur Konektivitas** | | | | | | | | | | | | |
| **SP 01** | **Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional** | | | | | **108,54%** | | | **109.87%** | | | **100,00%** |
| IKP 01 | Rasio Konektivitas Transportasi Darat | Rasio | 0,790 | 0,790 | 0,925 | 117,09% | 0,790 | 0,946 | 120,00% | 0,925 | 0,925 | 100,00% |
| IKP 05 | Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan | Rasio | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 100,00% | 0,500 | 0,500 | 100,00% | 0,500 | 0,500 | 100,00% |
| **SP 02** | **Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi** | | | | | **117,93%** | | | **123.64%** | | | **105,30%** |
| IKP 01 | Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat | Nilai | 85,000 | 85.000 | 91,800 | 108,00% | 85,000 | 94.057 | 111,00% | 83,000 | 94,114 | 113,39% |
| IKP 06 | *On Time* Performance (OTP) Transportasi SDP | % | 83,200 | 83,200 | 83,270 | 100,08% | 83,200 | 83,27 | 100,08% | 83,200 | 83,280 | 100,10% |
| IKP 07 | *On Time* Performance (OTP) Transportasi Perkotaan | % | 28,000 | 28,000 | 40,800 | 145,7% | 28,000 | 44,850 | 160,18% | 40,000 | 40,970 | 102,43% |
| **SP 03** | **Meningkatnya Keselamatan Transportasi** | | | | | **200,00%** | | | **200.00%** | | | **200.00%** |
| IKP 01 | Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan | Rasio | 0,016 | 0,016 | 0 | 200% | 0,016 | 0 | 200,00% | 0,016 | 0 | 200,00% |
| IKP 02 | Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran | Rasio | 0,085 | 0,085 | 0 | 200% | 0,085 | 0 | 200,00% | 0,085 | 0 | 200,00% |
| **WA Program Dukungan Manajemen** | | | | | | | | | | | | |
| **SP 01** | **Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum** | | | | | **200,00%** | | | **200.00%** | | | **200.00%** |
| IKP 01 | Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang DIkeluarkan/Ditetapkan | % | 0,100 | 0,100 | 0 | 200,00% | 0,100 | 0 | 200,00% | 0,100 | 0 | 200,00% |
| **SP 02** | **Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik** | | | | | **99,00%** | | | **99,60%** | | | **108,73%** |
| IKP 01 | Indeks RB Kementerian Perhubungan | Nilai | 79,5 | 79,5 | 78,390 | 99,00% | 79,500 | 79,200 | 99,60% | 79,500 | 86,44 | 108,73% |
| **Rata-rata Persentase Capaian Sasaran Program** | | | | | | **145,08%** | | | **146.63%** | | | **104,68%** |
| **Rata-rata Persentase Capaian Indikator Kinerja Program** | | | | | | **141%** | | | **143.37%** | | | **136,07%** |
| **Jumlah Indikator Kinerja Program lebih besar atau sama dengan 100% (IKP≥100%)** | | | | | | **8** | | | **8** | | | **9** |
| **Jumlah Indikator Kinerja Program kurang dari atau sama dengan 100% (IKP≤100%)** | | | | | | **1** | | | **1** | | | **0** |

*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:

### II.2.1. Sasaran Program 01. Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional

**Tabel II. 2** Sasaran Program 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional

| SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM | | SATUAN | TARGET | Q1 | | | Q2 | | | Q3 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | T | R | C | T | R | C | T | R | C |
| **SP 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional** | | | | | | | | | | | | |
| IKP 01 | Rasio Konektivitas Transportasi Darat | rasio | 0,790 | 0,790 | 0,925 | 117,09% | 0,790 | 0,946 | 120,00% | 0,925 | 0,925 | 100,00% |
| IKP 05 | Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan | rasio | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 100,00% | 0,500 | 0,500 | 100,00% | 0,500 | 0,500 | 100,00% |

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

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

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

#### II.2.1.1. IKP 01 Rasio Konektivitas Transportasi Darat

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

**Tabel II. 3** Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2022

| **SP 01** | **Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional** | | | |
|---|---|---|---|---|
| IKP 01 | **Rasio Konektivitas Transportasi Darat** | Satuan: | Rasio | |
| Target/Realisasi/Capaian | | Q1 | Q2 | Q3 |
| Target | | 0,790 | 0,790 | 0,925 |
| Realisasi | | 0,925 | 0,946 | 0,925 |
| Capaian | | 117,09% | 120,00% | 100,00% |

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

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

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

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

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

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

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

2. 24 Daerah Terpencil, Perbatasan, Kepulauan (DTPK)
   1) Sabang;
   2) Serdang Bedagai;
   3) Kep. Meranti;
   17) Kep. Sangihe;
   18) Kep. Talaud;
   19) Maluku Barat Daya;

4) Natuna;
5) Kep. Anambas;
6) Sambas;
7) Sanggau;
8) Kapuas Hulu;
9) Sintang;
10) Kutai Barat;
11) Malinau;
12) Nunukan;
13) Belu;
14) Rote Ndao;
15) Alor;
16) Sabu Raijua;
20) Maluku Tenggara Barat;
21) Kep. Aru;
22) Keerom;
23) Boven Digoel;
24) Peg. Bintang;
25) *Dumai*;*
26) *Bintan*;*
27) *Karimun*;*
28) *Kupang*;*
29) *Kep. Morotai*;*
30) *Raja Ampat*;*
31) *Merauke*;*
32) *Jayapura*.*

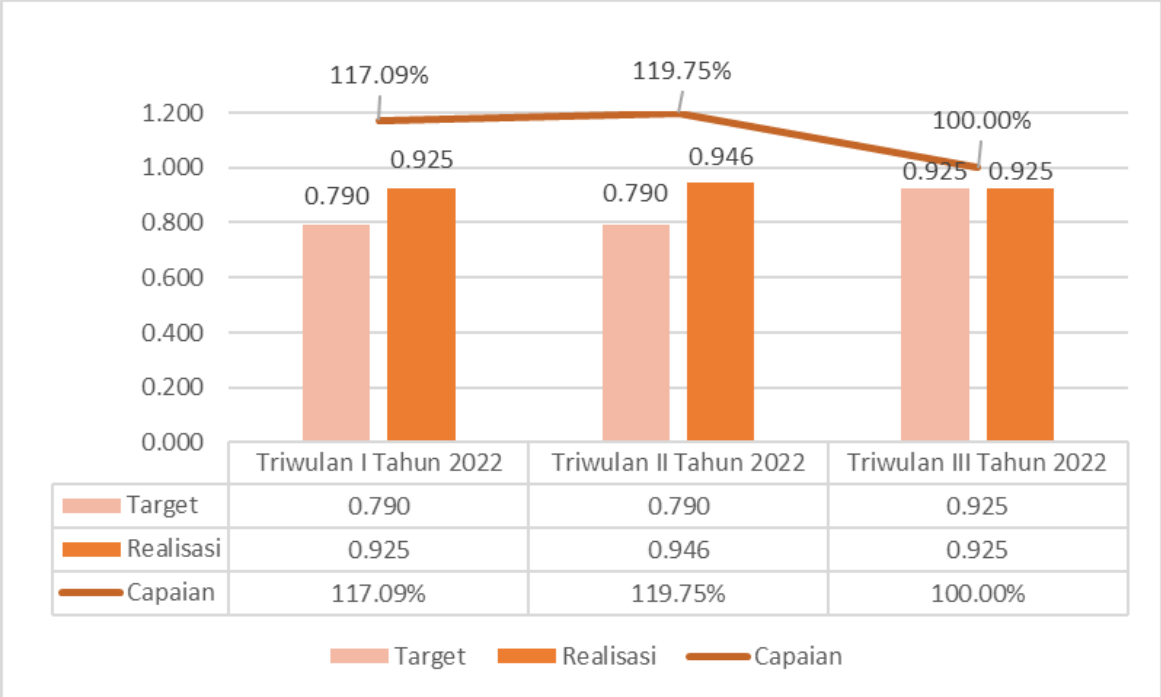
**) Tidak masuk perhitungan dalam RPJMN 2020-2024 sebagai penyebut Rasio Konektivitas Transportasi Darat*

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;
    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;

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

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

Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat pada Triwulan III tahun 2022 sebesar 0,925 jika dibandingkan dengan target PK 2022 sebesar 0,925 maka capaian kinerja mencapai 100%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II.1**. Grafik Capaian IKP 01 Rasio Konektivitas Transportasi Darat.




**Gambar II. 1** Grafik Capaian IKP Rasio Konektivitas Transportasi Darat

### a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Berdasarkan RPJMN Tahun 2020-2024 Kementerian Perhubungan, terdapat sebanyak 93 (Sembilan puluh tiga) Kawasan Strategis Nasional yang ditetapkan untuk dilayani Angkutan Umum dan Fasilitas Prasarana Jalan serta Angkutan dan Fasilitas Sarana dan Prasarana Penyeberangan sebagaimana terdapat dalam **Lampiran 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 [1]AKAP, [2]ALBN, [3]Angkutan Jalan Perintis, [4]Angkutan Antarmoda dan **Fasilitas Prasarana Jalan** melalui [1]Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A dan [2]Terminal Barang untuk umum adalah sebanyak **42 Kawasan (Lampiran 7)**. Layanan Angkutan dan Fasilitas Prasarana Jalan tersebut dijelaskan dalam rincian sebagai berikut:

### a) Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)

Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.6298/AJ.205/DJRD/2014 tanggal 7 Oktober 2014 tentang Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan pada Trayek Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di Seluruh Indonesia ditetapkan sebanyak 2.473 trayek untuk dilayani AKAP (Lampiran 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 puluh 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/DJRD/2014 tanggal 7 Oktober 2014 tentang Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan pada Trayek Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di Seluruh Indonesia sebagaimana dalam Lampiran 9, terdapat 4 (empat) trayek ALBN yang ditetapkan dan semua trayek yang ditetapkan telah dilayani. 4 trayek ALBN tersebut adalah sebagai berikut:

**Tabel II. 4** Lintasan Trayek ALBN

| No. | Kode Trayek | Lintasan Trayek ALBN |
|---|---|---|
| 1. | 6171100001 | Pontianak (Indonesia) - Ngambang (Indonesia) - Entikong (Indonesia) - Tebedu (Malaysia) – Seriam (Malaysia) – Kuching (Malaysia) |
| 2. | 6171100002 | Pontianak (Indonesia) - Ngabang (Indonesia)- Entikong (Indonesia)- Tebedu (Malaysia) – Serian (Malaysia) - Kuching (Malaysia) |
| 3. | 6171990001 | Pontianak (Indonesia) - Ngambang (Indonesia)- Entikong (Indonesia)- Tebedu (Malaysia)- Seriam (Malaysia) – Kuching (Malaysia) |
| 4. | 6171990002 | Pontianak (Indonesia) - Entikong (Indonesia)- Serian (Malaysia) - Sriaman (Malaysia) - Sarike (Malaysia) – Sibu (Malaysia) – Bintulu (Malaysia) - Miri (Malaysia) – Kuala (Brunei Darussalam) - Belati (Brunei Darussalam) -Bandar Seri Begawan (Brunei Darussalam) |

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

**Tabel II. 5** Trayek yang melayani 1 (satu) kawasan

| No. | Trayek | Kawasan Prioritas Nasional |
|---|---|---|
| 1. | Pontianak (Indonesia) – Kuching (Malaysia) | Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Maloy Batuta Trans Kalimantan (MBTK) |
| 2. | Pontianak (Indonesia) - Bandar Seri 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. Namun realisasi trayek perintis yang terlayani saat ini sebanyak 336 Trayek dari 32 provinsi yang melayani trayek perintis dengan pelaksanaan subsidi melalui 25 Balai Pengelola Transportasi Darat di Indonesia, hal ini disebabkan ada 2 trayek di Provinsi Sumatera Barat yaitu trayek Terminal Simpang IV - Bateh Samui dan trayek Terminal Simpang IV - Batas Sumbar Sumut tidak dapat dilalui infrastruktur jalannya dikarenakan adanya faktor bencana alam (gempa).

Dari 336 trayek tersebut terdapat 94 (Sembilan puluh empat) trayek yang melayani 24 (dua puluh empat) wilayah Kawasan Strategis Nasional sebagaimana dalam **Lampiran 12** dan sisanya 242 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 III tahun 2022 yang meliputi 10 (sepuluh) wilayah Kawasan Prioritas Nasional dengan rincian sebagai berikut **Lampiran 15**:

1) **24 trayek** melayani pada 7 kawasan dari 10 kawasan Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP);
2) **8 trayek** melayani di luar kawasan DPP akan tetapi masuk dalam kawasan KSPN yang tidak dihitung pada perhitungan Rasio Konektivitas Transportasi Darat.

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

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

**Tabel II. 6** Rincian Trayek Angkutan Antarmoda KSPN 2022

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

**e) Terminal Penumpang Tipe-A**

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia sebagaimana dalam **Lampiran 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:
      i. 4 Terminal Penumpang Tipe A masih dalam proses pembangunan yaitu:
         - Terminal Demak (Jawa Tengah)
         - Terminal Bimoku (Nusa Tenggara Timur)
         - Terminal Bolaangmongondow (Sulawesi Utara)
         - Terminal Singkawang (Kalimantan Barat)
      ii. 1 Terminal Penumpang Tipe A masih proses kajian alih fungsi terminal (Terminal Betan Subing Provinsi Lampung).
      iii. 1 Terminal Penumpang Tipe A rusak berat akibat gempa tahun 2000 (Terminal Air Sebakul Provinsi Bengkulu).
      iv. 1 Terminal Penumpang Tipe A tidak ada jalan akses (Terminal Liwas Provinsi Sulawesi Utara).
      v. 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 **53** Terminal Penumpang Tipe A telah melayani Kawasan Strategis Nasional sebanyak **41 Kawasan** dari 93 Kawasan Strategis Nasional

(Lampiran 17). Sisanya 73 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 Pekerja Migran Indonesia (PMI) yang dipulangkan atau pulang secara mandiri.
   b) Tanda Daftar Gudang Terminal Barang Internasional (TBI) Entikong belum bisa di dapatkan, karena Pihak ke tiga sebagai pengelola Gudang/Tempat Penimbunan Sementara (TPS) belum ada yang serius sebagai pengelola gudang/Tempat Penimbunan Sementara (TPS) tersebut. Sehingga belum bisa diarahkan untuk mengurus Tanda Daftar Gudang di Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu (PTSP) Kab. Sanggau.
   c) Gedung *Showcase* sudah di survei oleh Calon Penyewa. Karena aktivitas operasional Terminal Barang Internasional (TBI) Entikong belum dilaksanakan sehingga belum ada tindak lanjut dari Calon Penyewa *showcase* tersebut.

d) Standar Operasional Prosedur komoditi *Eksport* 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 Terminal Barang Internasional (TBI) Entikong sehingga proses Penetapan Status Penggunaan (PSP) tanah menjadi terhambat. Pihak yang berbatasan tanah tersebut tidak mau menanda tangani surat ukur tanah yang menjadi syarat untuk penerbitan sertifikat tanah Terminal Barang Internasional (TBI) Entikong.
f) Jalan akses khusus dari Pembangunan Pos Lintas Batas Negara (PLBN) Entikong menuju Terminal Barang Internasional (TBI) Entikong belum ada, tetapi sudah ditindak lanjuti oleh Direktorat Pembangunan Jalan Kementerian PUPR.
g) Model Penerima Negara Bukan Pajak (PNBP) untuk pengelola Tempat Penimbunan Sementara (TPS), sewa atau bagi hasil belum ada dan perlu minta arahan Kantor Pelayanan Kekayaan Negara dan Lelang (KPKNL) Pontianak. Hal ini terkendala dikarenakan penetapan pengelola Tempat Penimbunan Sementara (TPS) di TBI Entikong belum ada.

2. Terdapat **6 (enam) Terminal Barang** Untuk Umum yang masih dalam proses pembangunan, yaitu Aruk di Kalimantan Barat, Nanga Badau di Kalimantan Barat, Motaain di Nusa Tenggara Timur, Motamasin di Nusa Tenggara Timur, Wini di Nusa Tenggara Timur, dan Skouw di Papua. (PKN Jayapura).

**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 11 lokasi, antara lain:

1. Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Mandalika dan Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Mandalika (mendukung penyelenggaraan Moto GP tahun 2022);
2. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Magelang;
3. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Purworejo;
4. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Surakarta;
5. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Klaten;
6. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Salatiga;
7. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Palembang;
8. Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kota Pekanbaru.

9. Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Danau Toba
10. Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Borobudur
11. Pembangunan Fasilitas Pendukung pada Angkutan Perkotaan skema *Buy The Service* di Denpasar.

Dari **11 (sebelas)** lokasi penyediaan fasilitas pendukung, terdapat **11 (sebelas)** lokasi sudah terealisasi yang berada di **7 kawasan.** tersaji pada **Lampiran 25**. Dari 11 (sebelas) lokasi, yang sudah selesai terbangun sebanyak 8 lokasi, yaitu Mandalika, Magelang, Purworejo, Surakarta, Klaten, Salatiga, Palembang dan Pekanbaru. Sedangkan untuk pembangunan yang masih dalam proses ada 3 (tiga) lokasi, yaitu Danau Toba, Borobudur, dan Denpasar.

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

Kawasan Strategis Nasional yang telah dilayani Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan melalui [1]Angkutan Penyeberangan Komersil dan [2]Angkutan Penyeberangan Perintis dan Fasilitas Sarana dan Prasarana Sungai, Danau dan Penyeberangan melalui [1]pembangunan Pelabuhan Penyeberangan dan [2]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:

a) 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 Juni tahun 2022 adalah sebanyak 89 (delapan puluh sembilan) lintas. Dari 89 (delapan puluh sembilan) lintas tersebut, **67 (enam puluh tujuh)** 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.

b) Angkutan Penyeberangan Perintis

Pada awal 2022, pelayanan lintas penyeberangan perintis mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 3493 Tahun 2021 Tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2022 dengan jumlah sebanyak **283 lintasan (Lampiran 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. 7** 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<br>2. Kamaru – Kaledupa<br>3. Kaledupa – Tomia<br>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 **170** (seratus tujuh puluh) lintas penyeberangan yang melayani **58 (lima puluh delapan)** Kawasan Strategis Nasional dari 93 Kawasan Prioritas Nasional sebagaimana dalam **Lampiran 31.**
   b) Sisanya 109 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 **239 (dua ratus tiga puluh sembilan) Pelabuhan**;
      2) Pelabuhan Penyeberangan yang masih dalam proses Pembangunan Konstruksi Dalam Pengerjaan (KDP) sebanyak **18 (delapan belas) Pelabuhan;**
      3) Pelabuhan Penyeberangan yang masih dalam rencana Pembangunan yaitu terdapat sebanyak **188 (seratus delapan puluh delapan) Pelabuhan.**

Dari **239 (dua ratus tiga puluh sembilan)** Pelabuhan yang telah selesai dibangun, hanya **82 (delapan puluh dua)** Pelabuhan yang melayani **43 (empat puluh tiga)** Kawasan Strategis Nasional dengan rincian sebagaimana dalam Lampiran 33. Dimana sisanya sebanyak 157 (seratus lima puluh tujuh) pelabuhan tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional.

4. Kapal Penyeberangan Perintis
   a) Berdasarkan Data aset Barang Milik Negara (BMN) Ditjen Perhubungan Darat, jumlah Kapal Penyeberangan Perintis hingga Tahun 2022 yaitu:
      1) Kapal penyeberangan yang selesai dibangun dan beroperasi sebanyak **96 (sembilan puluh enam) kapal.**
      2) Kapal penyeberangan dalam proses pembangunan pada tahun 2022 sebanyak 2 (dua) unit kapal, yaitu 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 **96 (sembilan puluh enam) kapal penyeberangan perintis** yang telah dibangun dan beroperasi tersebut terdapat **61 (enam puluh satu) kapal** yang melayani **53 (lima puluh tiga) Kawasan Strategis Nasional** dengan rincian sebagaimana dalam **Lampiran 35**. sisanya 35 (tiga puluh lima) kapal tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk Kawasan Strategis Nasional.

- **Faktor Keberhasilan**

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

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

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

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

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

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

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

**Keberhasilan angkutan antarmoda**

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

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

**Keberhasilan terhadap operasional Terminal Penumpang Tipe A** yaitu:

1. 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 untuk Terminal Penumpang Tipe A dan 1 terminal untuk Terminal Barang Umum.
2. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan telah meningkatkan operasional Terminal Penumpang Tipe A melalui digitalisasi sistem informasi terminal.
3. Mengoptimalkan kegiatan Monitoring Operasional Terminal Penumpang Tipe A dengan melakukan pemantauan secara periodik terkait implementasi kegiatan operasional di Terminal Tipe A

**Keberhasilan terhadap operasional Terminal Barang Umum** yaitu:

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

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

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

**Keberhasilan Angkutan Penyeberangan Komersil** pada 67 lintas di 44 Kawasan Strategis Nasional berhasil dicapai pada Triwulan III tahun 2022 karena :

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

**Keberhasilan Angkutan Penyeberangan Perintis** pada 170 lintas di 58 Kawasan Strategis Nasional berhasil dicapai pada Triwulan III tahun 2022 karena:

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

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

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

**Keberhasilan Kapal Penyeberangan Perintis** pada 61 kapal yang melayani 53 Kawasan Strategis Nasional berhasil dicapai pada tahun 2022 karena:

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

- **Faktor Kendala**

**Angkutan AKAP**

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

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

**Angkutan ALBN**

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam Angkutan ALBN antara lain :

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

**Angkutan Jalan Perintis**

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

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

**Angkutan Antarmoda**

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

a. Pelayanan trayek keperintisan angkutan jalan saat ini berdasarkan usulan dari Pemerintah Daerah dimana lokasi yang diusulkan adalah daerah yang belum terlayani oleh angkutan umum saja, belum mengakomodir daerah 3T (Terdepan, Terluar, Tertinggal);

b. Pelayanan keperintisan angkutan jalan belum dapat dilaksanakan secara maksimal dikarenakan kondisi geografis (Seperti pegunungan atau dataran tinggi) dan akses jalan yang belum memadai;
c. Kendaraan operasional angkutan jalan perintis sebagian besar sudah mencapai umur teknis sehingga perlu diremajakan dan kendaraan yang digunakan tidak sesuai dengan akses jalan yang dilalui.

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

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

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

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

**Faktor kendala dalam Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan** antara lain :

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

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

1. Terdapat *refocusing* anggaran pada kegiatan pembangunan 4 unit kapal penyeberangan di tahun 2021 mengakibatkan perpanjangan waktu pekerjaan pembangunan kapal sampai dengan tahun 2022;
2. Adanya moratorium pembangunan kapal penyeberangan pada tahun 2021 sampai dengan sekarang;
3. Keterlambatan galangan dalam penyelesaian pembangunan kapal penyeberangan sesuai dengan kontrak yang disepakati.

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

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

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

1. Terdapat kendala operasional kendaraan barang belum masuk ke terminal dikarenakan kesepakatan dengan negara lain masih dalam proses administrasi dan pembangunan jalan khusus belum selesai dibangun.
2. Terdapat *backlog* kegiatan pembangunan Terminal Barang Untuk Umum lanjutan kerena keterbatasan anggaran sehingga pembangunan lanjutan tidak dapat dilaksanakan pada semua terminal yang belum selesai dibangun.
3. Operasional kendaraan barang masuk ke Terminal Barang Untuk Umum tergantung pada kesepakatan antara 2 negara setuju untuk membuka perbatasan untuk dilewati kendaraan barang lintas negara.

Adapun beberapa **kendala yang dihadapi dalam Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda** 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. Keterbatasan alokasi anggaran untuk pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda

- **Realisasi Kinerja**

Sehingga:

$$Realisasi\ Rasio\ Konektivitas = \frac{(54+76)-46}{93} = 0{,}925$$

- **Capaian Kinerja**

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

$$\%\ Capaian = \frac{0{,}925}{0{,}925}\ x\ 100\% = 100\%$$

- **Realisasi Anggaran**

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

**Tabel II. 8** Realisasi Anggaran

| Sasaran Program/Indikator Kinerja Program | PAGU AWAL | PAGU TW I | REALISASI TW I | | PAGU TW II | REALISASI TW II | | PAGU TW III | REALISASI TW III | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | KEUANGAN (RP) | PAGU (%) | | KEUANGAN (RP) | PAGU (%) | | KEUANGAN (RP) | PAGU (%) |
| GA Program Infrastruktur Konektivitas | | | | | | | | | | |
| SP 01. Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional | | | | | | | | | | |
| IKP 01. Rasio konektivitas transportasi darat | 1,625,517,470,000 | 1,625,517,470,000 | 115,520,534,864 | 7,11% | 1,703,309,456,000 | 645,230,367,345 | 37,88% | 1,703,309,456,000 | 645,230,367,345 | 37,88% |
| JALAN | | | | | | | | | | |
| Subsidi Angkutan Antarmoda untuk mendukung KSPN | 30,000,000,000 | 30,000,000,000 | 2,866,158,385 | 9,55% | 26,565,592,000 | 11,495,063,247 | 43,27%% | 26,597,191,000 | 17,723,526,294 | 66,64%% |
| Subsidi Angkutan Jalan Perintis | 131,815,378,000 | 131,815,378,000 | 24,787,965,661 | 18,81% | 125,159,942,000 | 48,791,664,101 | 38,98% | 125,159,942,000 | 77,298,002,570 | 61,76% |
| Trayek AKAP yang dilayani | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | |
| Subsidi Perkotaan Buy The Service | 563,979,212,000 | 563,979,212,000 | 1,977,505,500 | 0,35% | 651,861,042,000 | 217,951,913,024 | 33,44% | 651,861,042,000 | 217,951,913,024 | 33,44% |
| Terminal Tipe A : (Operasional Terminal) Pusat + Balai | 211,195,641,000 | 211,195,641,000 | 52,980,000 | 0,03% | 211,195,641,000 | 100,120,360,589 | 47,41% | 208,265,310,000 | 144,606,073,975 | 69,43% |
| Terminal Barang | 2,288,357,000 | 2,288,357,000 | 130,836,986 | 5,72% | 2,288,357,000 | 716,862,038 | 31,33% | 2,189,099,000 | 1,350,666,956 | 61,70% |
| Faspim (Pusat + Balai) | 24,593,907,000 | 24,593,907,000 | 187,267,740 | 0,76% | 24,593,907,000 | 19,273,081,240 | 78,37% | 24,593,907,000 | 19,273,081,240 | 78,37% |

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

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

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

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

1. Mengevaluasi *load factor* dan tarif pada lintas perintis serta mendorong lintas Kamaru – Wanci dan Kendari – Langara untuk menjadi pelayanan komersil sehingga dapat meningkatkan capaian lintas komersil pada KSPN Wakatobi dan PKN Kendari;
2. Membuka lintas Jangkar – Nusa Tenggara Timur (NTT) untuk menambah capaian lintas pada Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Gerbangkertosusilo (Surabaya dan sekitarnya) PKN Kupang;
3. Membuka lintas perintis Kamaru – Kaledupa, Kaledupa – Tomia dan Tomia – Binongko untuk menambah capaian lintas pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Wakatobi;
4. Membuka lintas perintis Sri Menanti – Karang Baru untuk menambah capaian lintas pada Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Kelayang, KSN Palembang dsk;
5. Membuka lintas perintis lintas Baktiraja - Muara Kapal Motor Penyeberangan (KMP) Asa Asa untuk menambah capaian lintas pada KSPN Danau Toba;
6. Membuka lintas perintis lintas Tongging - Silalahi (KMP. Jurung Jurung) untuk menambah capaian lintas sekaligus menambah capaian kawasan pada PKN Mebidangro;
7. Membuka lintas perintis Teluk Gurita – Ilwaki untuk menambah capaian lintas pada kawasan Daerah Terpencil Kepulauan Perbatasan (DTPK) Maluku Barat Daya;
8. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan KM 6 tahun 2010 tentang cetak biru pengembangan transportasi penyeberangan tahun 2010 - 2030 dan sesuai dengan target renstra;

9. Melakukan pembangunan sarana kapal penyeberangan berdasarkan KM. 6 Tahun 2010 Tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010-2030.

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

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

### II.2.1.2. IKP 05. Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan

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

**Tabel II. 9** Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2022

| **SP 01** | **Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional** | | |
|---|---|---|---|
| IKP 05 Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan | Satuan : Rasio | | |
| Target/Realisasi/Capaian | Q2 | Q2 | Q2 |
| Target | 0,500 | 0,500 | 0,500 |
| Realisasi | 0,500 | 0,500 | 0,500 |
| Capaian | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

*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* (BTS).

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

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

**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 sebagaiamana 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 2022 target pelaksanaan program Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan berbasis Jalan Skema *Buy The Service* dilakukan di 13 (tiga belas) kawasan perkotaan sebagai berikut:

1. Kawasan Jabodetabek, target 1 (satu) lokasi dan terealisasi di tahun 2021 merupakan kewenangan BPTJ;
2. 12 (dua belas) Kawasan Perkotaan yang menjadi wewenangan Ditjen Hubdat:
   a) Kawasan Mebidangro (Metropolitan Medan), terealisasi di Kota Medan dan merupakan program lanjutan Tahun 2020;
   b) Kawasan Metropolitan Palembang, terealisasi di Kota Palembang dan merupakan program lanjutan Tahun 2020;
   c) Kota Surakarta, terealiasi di Kota Surakarta dan merupakan program lanjutan Tahun 2020;
   d) Kawasan KSPN Borobudur, terealisasi di Kota Yogyakarta dan merupakan program lanjutan Tahun 2020;

e) Kawasan Metropolitan Denpasar, terealisasi di Kota Denpasar dan merupakan program lanjutan Tahun 2020;
f) Kawasan Mamminasata, terealisasi di Kota Makassar dan merupakan program lanjutan Tahun 2021;
g) Kawasan Bandung Raya (Metropolitan Bandung), terealisasi di Kota Bandung dan merupakan program lanjutan Tahun 2021;
h) Kawasan Metropolitan Banjarmasin, terealisasi di Kota Banjarmasin dan merupakan program lanjutan Tahun 2021;
i) Kawasan Gerbangkertasusila (Metropolitan Surabaya), terealisasi di Kota Surabaya dan merupakan program lanjutan Tahun 2021.
j) Kawasan Perkotaan Semarang,
k) Kawasan Perkotaan Pekanbaru,
l) Kawasan Perkotaan Batam.

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

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

**Tabel II. 10** Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema *Buy The Service* (BTS)

| 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) | √ | √ | |

| No | *Kota Subsidi Angkutan Perkotaan Berbasis Jalan Skema Buy The Service Tahun 2021* | Kawasan perkotaan prioritas | Target | Realisasi | Keterangan |
|---|---|---|---|---|---|
| 9 | Makassar | Maminassata (Metropolitan Makassar) | √ | √ | |
| 10 | Surabaya | Gerbangkertasusila (Metropolitan Surabaya) | √ | √ | |
| 11 | Banyumas | Perkotaan Banyumas | - | √ | |
| 12 | Semarang | Kedungsepur (Metropolitan Semarang) | √ | - | Telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Semarang |
| 13 | Pekanbaru | Perkotaan Pekanbaru | √ | - | Telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Pekanbaru |
| 14 | Batam | Perkotaan Batam | √ | - | Telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Batam |

**Keterangan:**

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

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

Realisasi 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 III.2**. Grafik Capaian IKP Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan.

**Gambar II. 2** Grafik Capaian IKP Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan

### a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Dalam rangka mencapai keberhasilan Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengacu pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lampiran 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 mahalnya biaya layanan angkutan umum dengan standar yang baik.

Program ini dilakukan dengan tujuan menyediakan layanan angkutan umum massal perkotaan yang aman, nyaman, tepat waktu dan ekonomis bagi seluruh lapisan masyarakat. Walaupun

tanggung jawab untuk menangani transportasi perkotaan di kota-kota di Indonesia telah didesentralisasi, namun kota menghadapi tantangan dalam pengembangan kapasitas, arah kebijakan dan akses ke sumber daya keuangan untuk mengembangkan sistem transportasi perkotaan yang berkelanjutan, sehingga memerlukan dukungan dari Pemerintah Pusat.

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

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Selanjutnya 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. 11** Lokasi Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema BTS Tahun 2022

| No. | Kota | Jenis Layanan | Koridor | Panjang Koridor (Km) PP | Total Penumpang | Okupansi (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | **DKI Jakarta (Jabodetabek)** | **dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah DKI Jakarta dan merupakan kewenangan dari BPTJ** | | | | |
| 2 | Surakarta | Utama | Bandara Adi Sumarmo – Terminal Palur | 46.90 | 3.783.144 | 62.30 |
| | | | Termial Palur – Sub Terminal Kerten | 29.10 | | |
| | | | Terinal Kartusuro – Tugu Cembengan | 34.60 | | |
| | | | Terminal Kartosuro – Terminal Palur Via Terminal Tirtonadi | 42.00 | | |
| | | | Terminal Kartosuro – Simpang Sidan | 52.60 | | |
| | | | Terminal Tirtonadi – Solo Baru | 21.21 | | |
| | | Feeder | RSUD Ngipang – Pasar Klewer | 18.90 | 1.518.702 | 67.01 |
| | | | Cemani (Lotte Grosir) – Taman Jayawijaya | 19.40 | | |
| | | | Sub Terminal Semanggi – Mojosongo | 21.90 | | |
| | | | Pasar Klewer – Teminal Palur | 16.70 | | |

| No. | Kota | Jenis Layanan | Koridor | Panjang Koridor (Km) PP | Total Penumpang | Okupansi (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 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 | 691.482 | 22.41 |
| | | | Rute Ngecamatan 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 | 1.834.485 | 37.91 |
| | | | Bandara Ngurah Rai – GOR Ngurah Rai/Denpasar PP | 33,30 | | |
| | | | Pantai Matahari Terbit – Terminal Ubung PP | 30.30 | | |
| | | | Sentral Parkir Monkey Forest – Teminal Ubung PP | 61.70 | | |
| | | | Sentral Parkir Kuta – Terminal Ubung | 69.00 | | |
| 5 | Palembang | Utama | Terminal Alang Alang – Dempo Lingkar | 38.18 | 1.167.876 | 23.74 |
| | | | 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 | 3.698.191 | 50.67 |
| | | | 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 | 1.570.583 | 46.05 |
| | | | Mall Panakkukang - Bandara Internasional Sultan Hasanuddin | 42.65 | | |

| No. | Kota | Jenis Layanan | Koridor | Panjang Koridor (Km) PP | Total Penumpang | Okupansi (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 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 | 658.600 | 72.25 |
| | | | Raya Lidah Wetan – Karang Menjangan - ITS | 47.00 | | |
| | | | Terminal Purabaya – Kenjeran via MERR (Tol) | 51.00 | | |
| | | | GBT - Unesa - Mastrip | 49.00 | | |
| | | | Terminal Benowo - Tunjungan | 43.00 | | |
| | | | Terminal Purabaya - Unair Kampus C | 43.00 | | |
| 9 | Bandung | Utama | Leuwipanjang – soreang (Gd Tutuka) | 40.72 | 696.938 | 62.33 |
| | | | Alun Alun Kota Bandung – Kota Baru Parahyangan (Padalarang) | 42.12 | | |
| | | | Baleendah – BEC | 35.24 | | |
| | | | Leuwipanjang – Dago | 24.94 | | |
| | | | Dipatiukur – Jatinangor (via Tol) | 67.50 | | |
| 10 | Banjarmasin | Utama | Terminal KM 17 - Terminal Simpang Empat | 46.30 | 1.443.839 | 64,03 |
| | | | Terminal Siring KM 0 Banjarmasin - Terminal KM 17 | 35.80 | | |
| | | | Terminal Handil Bakti - Terminal KM 6 | 32.80 | | |
| | | | Terminal KM 17 - Simpang 3 Bentok | 48.80 | | |
| 11 | Banyumas | Utama | Pasar Pon – Terminal Ajibarang | 39.00 | 1.491.235 | 61.94 |
| | | | Terminal Notog (Patikraja) – Terminal Baturaden Bawah | 47.60 | | |
| | | | Bulupitu – Kebondalem | 47.80 | | |

*Sumber: Data diolah dari Direktorat Angkutan Jalan, Ditjen Hubdat Tahun 2022 (data dashboard btskemenhub.com per tanggal 11 Oktober 2022)*

- **Faktor Keberhasilan**

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

1. Adanya dukungan dari Pemerintah Daerah dan masyarakat dalam pengembangan angkutan umum massal melalui implementasi penataan angkutan massal perkotaan di masing-masing kota Penerima subsidi BTS sehingga sejalan dengan program pemerintah pusat yang bertujuan untuk menarik kembali minat masyarakat terhadap transportasi massal;
2. Adanya pembinaan kepada para pengemudi bus BTS melalui pelaksanaan kegiatan pelatihan Pengemudi BTS di beberapa kota Penerima Subsidi *Buy The Service* untuk dalam upaya pemenuhan Standard Operating Procedure (SOP) dan Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang sudah ditetapkan;
3. Pemanfaatan teknologi melalui pengembangan aplikasi bernama "TEMAN BUS" memberikan kemudahan akses informasi bagi masyarakat/penumpang terkait jadwal, rute dan posisi real time bus dan kemudahan dalam pelaksanaan pengawasan operasional dan pelayanan melalui pemanfaatan *Digital Checker*, *Fleet Management System*, *Cashless Payment*, memberikan kemudahan bagi regulator dan manajemen pengelola dalam melakukan pengawasan operasional dan pencatatan data dan informasi.

- **Faktor Kendala**

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

a) Masih adanya ego sektoral dan kurangnya dukungan dari pemerintah daerah;
b) adanya penolakan dari organisasi pengangkutan setempat;
c) Keterbatasan anggaran, sehingga harus mengoptimalkan anggaran yang tersedia dalam pemenuhan kebutuhan layanan *Buy The Service*.

- **Realisasi Kinerja**

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

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

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

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

- **Realisasi Anggaran**

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

1. Subsidi Perkotaan *Buy The Service*, PAGU awal Rp.500.000.000.000,- kemudian mendapatkan realokasi menjadi Rp 651.861.042.000,- dengan realisasi pada triwulan III senilai Rp 217.951.913.024,- atau mencapai 33,44%;
2. *Fleet Management System* Operasional Angkutan Perkotaan dengan Skema *Buy The Service*, senilai Rp 32.396.039.000,- dengan realisasi pada triwulan III senilai Rp 18.912.983.347,- atau mencapai 61,5%;

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 9.060.326.437,- atau mencapai 28,69%.

### 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 PNBP 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*.

## II.2.2. Sasaran Program 02: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan

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

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

**Tabel II. 12** Sasaran Program 2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan

| SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM | | SATUAN | TARGET | Q1 | | | Q2 | | | Q3 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | T | R | C | T | R | C | T | R | C |
| **SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan** | | | | | | | | | | | | |
| IKP 01 | Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat | Nilai | 85,000 | 85,000 | 91,800 | 108,00% | 85,000 | 94.057 | 111,00% | 83,000 | 94,114 | 113,39% |
| IKP 06 | *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP | Nilai | 83,200 | 83,200 | 83,270 | 100,08% | 83,200 | 83,27 | 100,08% | 83,200 | 83,280 | 100,10% |
| IKP 07 | *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan | % | 28,000 | 28,000 | 40,800 | 145,7% | 28,000 | 44,850 | 160,18% | 40,000 | 40,970 | 102,43% |

### II.2.2.1. IKP 01. Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat

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

**Tabel II. 13** Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2022

| **SP 02** | **Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan** | | | |
|---|---|---|---|---|
| IKP 01 | Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat | Satuan : Rasio | | |
| Target/Realisasi/Capaian | | Q1 | Q2 | Q2 |
| Target | | 85,000 | 85,000 | 83,000 |
| Realisasi | | 91,800 | 94,057 | 94,114 |
| Capaian | | 108,00% | 111,00% | 113,39% |

*Sumber: Bagian Kepegawaian, Sesditjen Perhubungan Darat*

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

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

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

1. Aspek Penilaian

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

a) Persyaratan, Persyaratan adalah syarat yang harus dipenuhi dalam pengurusan suatu jenis pelayanan, baik persyaratan teknis maupun administratif;
b) Sistem, Mekanisme dan Prosedur:
   Prosedur adalah tata cara pelayanan yang dibakukan bagi pemberi dan penerima pelayanan termasuk pengaduan;
c) Waktu penyelesaian adalah jangka waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan seluruh proses pelayanan dari setiap jenis pelayanan;

d) Biaya/Tarif adalah ongkos yang dikenakan kepada penerima layanan dalam mengurus dan/atau memperoleh pelayanan dari penyelenggara yang besarnya ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara penyelenggara dan masyarakat;
e) Produk spesifikasi jenis pelayanan adalah hasil pelayanan yang diberikan dan diterima sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan;
f) Kompetensi Pelaksana adalah kemampuan yang harus dimiliki oleh pelaksana meliputi pengetahuan, keahlian, keterampilan, dan pengalaman;
g) Perilaku Pelaksana adalah sikap petugas dalam memberikan pelayanan;
h) Penanganan Pengaduan, saran dan masukan adalah tata cara pelaksanaan penanganan pengaduan dan tindak lanjut;
i) Sarana dan Prasarana, Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan. Prasarana adalah segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses (usaha, pembangunan, proyek) sarana digunakan untuk benda yang bergerak (komputer,mesin) dan prasarana untuk benda yang tidak bergerak (gedung).

2. Pembobotan Nilai

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

Nilai rata-rata tertimbang dengan rumus sebagai berikut:

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

Keterangan:

Nilai rata-rata meliputi unsur :

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

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

$$SKM\ Unit\ Pelayanan\ X\ 25$$

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. 14** Nilai Resepsi, Nilai Interval Konversi, Mutu Pelayanan, dan Kinerja Unit Pelayanan

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

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

3. Parameter

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

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

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

4. Penetapan Jumlah Responden

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

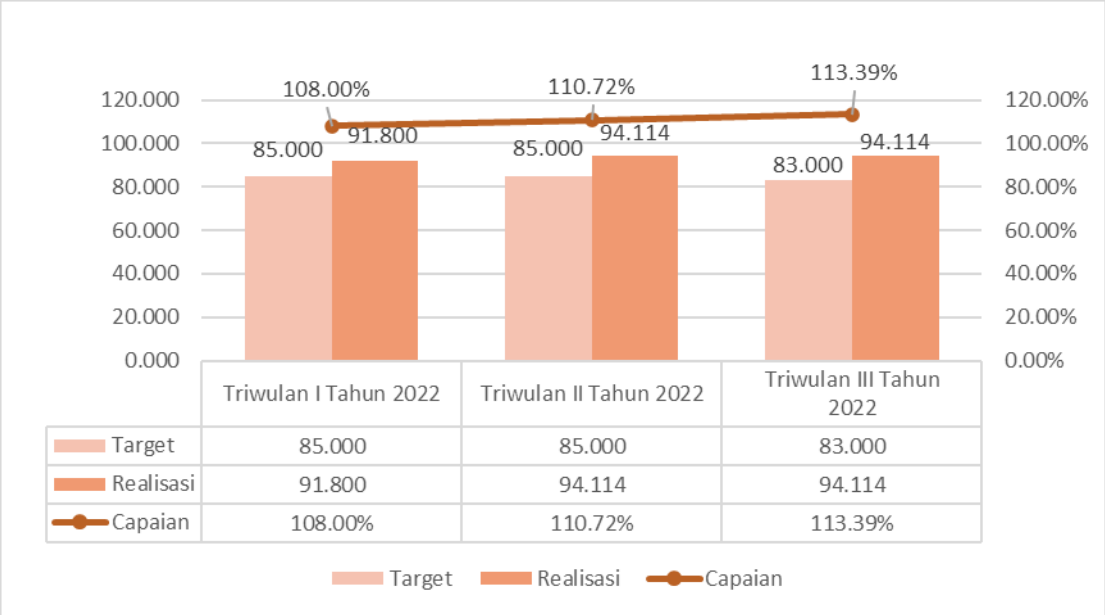
$$S = \frac{\{\lambda^2 . N . P . Q\}}{\{d^2(N-1) + \lambda^2 . P . Q\}}$$

dimana :
S = jumlah sampel
λ2 = 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 III Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat di targetkan mencapai nilai 83 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 tetapkan sehingga di peroleh Indeks Kepuasan Masyarakat.

Penghitungan Indeks Kepuasan Masyarakat melalui pelaksanaan survei kepuasan masyarakat di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat yang telah terakomodir pada aplikasi 3A IPK-IKM dan dapat di akses melalui alamat *www.skm.dephub.go.id*. Realisasi Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat tahun 2022 Triwulan III sebesar 94.114 jika dibandingkan dengan target PK 2022 sebesar 83 maka capaian kinerja mencapai 113,39%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II.3**. Grafik Capaian IKP 01 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat pada Triwulan III.




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

## a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

- **Dasar Hukum**

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

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

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

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

Pada tahun 2022 pelaksanaan SKM masih menggunakan aplikasi Survey Kepuasan Masyarakat melalui Aplikasi 3A IPK-IKM dan masih berfokus pada pendampingan dan supervisi atas pelaksanaan Survey Kepuasan Masyarakat dimaksud kepada petugas layanan dan target Survei itu sendiri yaitu seluruh pengguna layanan. Sehingga masih banyak kendala yang dihadapi baik dari sisi pemahaman petugas pelaksana layanan maupun dari sisi pemahaman pengguna jasa yang menyebabkan Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Transportasi Darat tahun 2022 Triwulan III sudah mencapai 94,114.

- **Realisasi Kinerja**

Perolehan capaian nilai 94,114 merupakan hasil konversi dari Indeks Kepuasan Masyarakat pada Aplikasi SKM terhadap *range* nilai yang terdapat pada Aplikasi 3A IPK-IKM, tabel range dimaksud sebagai berikut:

Realisasi Nilai 94,114 diperoleh dari :

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

$$\frac{16.47}{17.50}\ x\ 100 = 94{,}114$$

Realisasi **94,114** bila disesuaikan pada tabel range akan diperoleh predikat kinerja unit pelayanan pada tingkat Sangat baik.

**Gambar II. 4** Realisasi IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Pada Dashboard SKM
Sumber : *www.skm.dephub.go.id*

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

Berdasarkan realisasi indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat di Triwulan III Tahun 2022 melalui Aplikasi 3A IPK-IKM diperoleh 16.47 sehingga angka ini mewakili capaian persepsi pelayanan transportasi darat tahun 2022 Triwulan III 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. Komptensi Pelaksana (pengguna jasa masih melihat minimnya kemampuan yang dimiliki oleh petugas pelaksana);
7. Perilaku pelaksana (pengguna jasa masih mendapati perilaku pelaksana yang kurang tanggap atau tidak memuaskan);

8. Penanganan, Pengaduan, saran dan masukan (pengguna jasa masih belum mendapati layanan pengaduan);
9. sarana dan prasarana (pengguna jasa masih mendapati sarana dan prasarana pada unit penyelenggara layanan yang belum memberikan kenyamanan).

- **Faktor Keberhasilan**

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

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

- **Faktor Kendala**

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

1. Kualitas Pelayanan
   Masih didapati pengguna jasa yang belum seluruhnya mendapatkan kualitas pelayanan yang baik salah satunya yaitu belum mendapatkan informasi secara lengkap terkait prosedur layanan serta petugas pelaksana belum sepenuhnya mendapatkan pemahaman secara lengkap terkait prosedur layanan serta penerapan pelaksanaan pelayanan yang berkualitas pada pengguna jasa.
2. Tingkat persepsi Pelayanan
   Dalam kenyataanya pelayanan publik oleh aparatur 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 aparatur pemerintah.

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

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

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

- **Capaian Kinerja**

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

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

$$Capaian\ Indeks\ Kepuasan\ Masyarakat\ Terhadap\ Pelayanan\ Transportasi\ = 94{,}114$$

- **Realisasi Anggaran**

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

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

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

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

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

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

**Tabel II. 15** Capaian *On Time* Performance (OTP) Transportasi SDP Tahun 2022

| **SP 02** | **Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan** | | | |
|---|---|---|---|---|
| IKP 06 | *On Time* Performance (OTP) Transportasi SDP | Satuan : Rasio | | |
| Target/Realisasi/Capaian | | Q1 | Q2 | Q3 |
| Target | | 83,200 | 83,200 | 83,200 |
| Realisasi | | 83,270 | 83,270 | 83,280 |
| Capaian | | 100,08% | 100,08% | 100,10% |

*Sumber: Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan*

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

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

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

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

$$IKP6 = \frac{Jumlah\ pelayaran\ tepat\ waktu\ dalam\ 1\ tahun\ pada\ 7\ Lintas\ Utama}{Jumlah\ pelayaran\ 1\ tahun\ pada\ 7\ lintas\ Utama} x100\%$$

**Keterangan:**

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

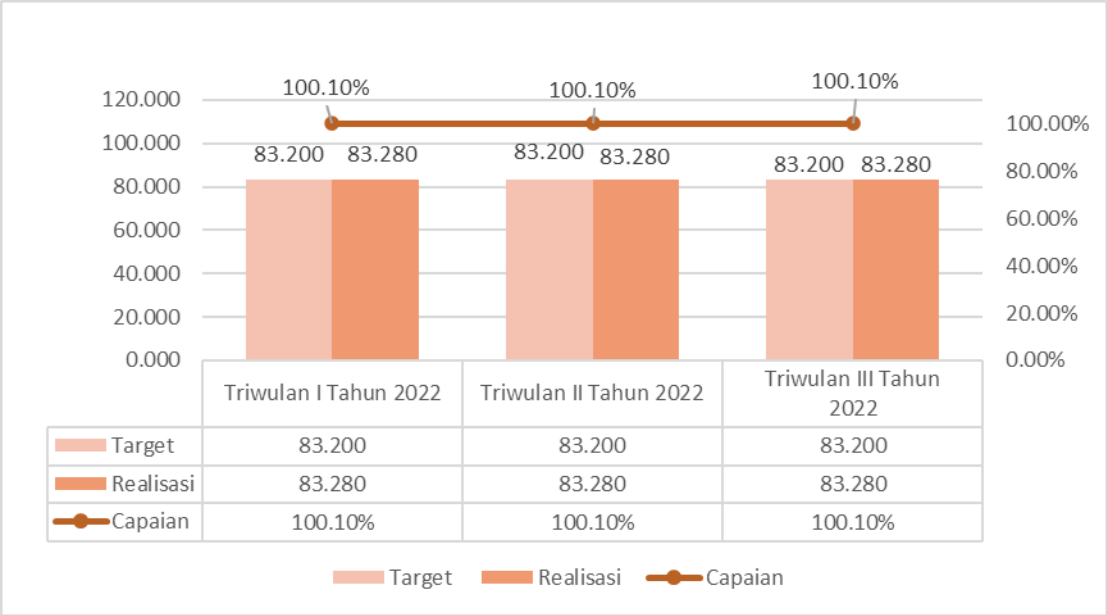
Adapun 7 (tujuh) lintas utama dimaksud adalah:

1. Merak-Bakauheni;
2. Ketapang-Gilimanuk;
5. Kayangan-Pototano;
6. Bajoe-Kolaka;

3. Padangbai-Lembar;
4. Tanjung Api-Api-Tanjung Kelian;
7. Kariangau-Penajam.

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

Realisasi Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP tahun 2022 sebesar 83,280% jika dibandingkan dengan target PK 2022 sebesar 83,200% maka capaian kinerja mencapai 100,10%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II. 5** Grafik Capaian IKP 06 Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Triwulan III Tahun 2022.




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

### a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

- **Dasar Hukum**

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

1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan **(Lampiran 45)**;
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan **(Lampiran 46)**.

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

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

- **Capaian Kinerja**

Capaian *On Time Performance (OTP)* Transportasi SDP Triwulan III tahun 2022 pada angkutan penyeberangan pada 7 (tujuh) lintas utama sebesar 83.27, dengan rincian adalah pada tabel sebagai berikut:

**Tabel II. 16** Pencapaian *On Time* Performance (OTP) Transportasi SDP Tahun 2022 (dalam persentase OTP terhadap jumlah keberangkatan)

| No. | Lintas | Jumlah Keberangkatan | Keberangkatan *On Time* | OTP (%) |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Merak – Bakauheni | 46.030 | 36.727 | 79,79 |
| 2. | Padangbai – Lembar | 6.378 | 5.276 | 82,72 |
| 3. | Bajoe – Kolaka | 1.578 | 1.346 | 85,30 |
| 4. | Ketapang – Gilimanuk | 114.720 | 95.533 | 83,27 |
| 5. | Kariangau – Penajam | 48.796 | 41.685 | 85,43 |
| 6. | Tanjung Api-api – Tanjung Kalian | 4.534 | 3.863 | 85,20 |
| 7. | Kayangan Pototano | 21.380 | 18.280 | 85,50 |
| **Total** | | **162.157** | **243.416** | **83.28** |

*Sumber: Data olahan Direktorat TSDP*

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

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

- **Realisasi Kinerja**

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

$$Capaian\ OTP\ Transportasi\ SDP = \frac{202.710}{243.416} \times 100 = 83{,}28$$

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

**Tabel II. 17** Realisasi OTP dibawah rata-rata

| No | Lintas | Realisasi 2021 | Realisasi 2022 |
|---|---|---|---|
| 1 | Merak – Bakauheni | 79,85 | 79,79 |
| 2 | Padangbai – Lembar | 82,24 | 82,72 |

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

1. Lintas Merak – Bakauheni, dikarenakan:
   a) 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*;
   b) 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 di operasikan, 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*.

- **Faktor Keberhasilan**

Kegiatan-kegiatan yang telah dilakukan oleh Ditjen Hubdat dalam keberhasil IKP 06 *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP adalah sebagai berikut:

1. Monitoring secara berkala terhadap pemenuhan SPM Angkutan Penyeberangan oleh BPTD.

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

1. Telah diterapkannya online ticketing pada Pelabuhan Merak, Pelabuhan Bakauheni, Pelabuhan Ketapang dan Pelabuhan Gilimanuk sehingga mengurangi antrian di pelabuhan serta kepastian *port time* dan konsistensi *sailing time* dapat terpenuhi selain itu penerbitan SPB dapat lebih cepat karena manifes sudah diambil dari data online ticketing;
2. Pengoperasian 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.

- **Faktor Kendala**

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

1. Belum diterapkannya pelaksanaan online ticketing angkutan penyeberangan pada semua pelabuhan penyeberangan sesuai PM 19 Tahun 2020;
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;
4. Melakukan pengawasan secara periodik terhadap ketepatan jadwal di lapangan;
5. Melakukan evaluasi atas pelaksanaan pola operasi dan ketepatan jadwal;
6. Dukungan sistem Digitalisasi Pengawasan Operasional untuk pengawasan operasional di lapangan.

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

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

**Tabel II. 18** Capaian *On Time* Performance (OTP) Triwulan III Transportasi Perkotaan Tahun 2022

| **SP 02** | **Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan** | | |
|---|---|---|---|
| IKP 07 | *On Time* Performance (OTP) Transportasi Perkotaan | Satuan : Rasio | |
| Target/Realisasi/Capaian | Q2 | Q2 | Q3 |
| Target | 28,000 | 28,000 | 40,000 |
| Realisasi | 40,800 | 44,850 | 42,67 |
| Capaian | 145,7% | 160,18% | 106,68% |

*Sumber: Data diolah Direktorat Angkutan, Ditjen Hubdat Tahun 2022*

### a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

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

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

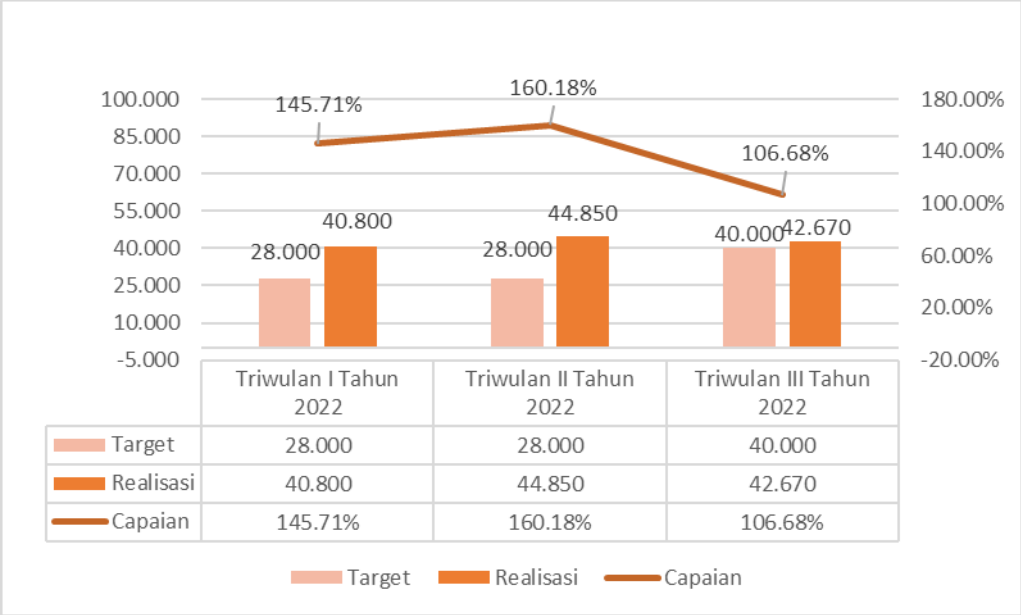
$$IKP7 = \frac{Jumlah\ pelayanan\ BTS\ (rit)\ tepat\ waktu\ dalam\ 1\ tahun}{Jumlah\ pelayanan\ BTS\ (rit)\ 1\ tahun} x100\%$$

**Keterangan:**

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

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

Realisasi Persentase *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan tahun 2022 sebesar 42,67 jika dibandingkan dengan target PK 2022 sebesar 40% maka capaian kinerja mencapai 106,68%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II. 6** 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

- **Dasar Hukum**

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

1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal berbasis Jalan **(Lampiran 47)**;
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek **(Lampiran 48).**

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Target Indikator kinerja program capaian *On Time* performance (OTP) Transportasi Perkotaan tahun 2022 sebesar 28% diperoleh berdasarkan asumsi dengan memperhatikan masih adanya pelaksanaan BTS yang belum beroperasi secara menyeluruh di tahun 2021 dan masih belum optimalnya realisasi OTP di sebagian besar kota-kota BTS.

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

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

| No. | Layanan BTS Perkotaan | Operator | Realisasi OTP (%) |
|---|---|---|---|
| 1. | BTS Kota Medan | Medan Bus Transport | 43,5 |
| 2. | BTS Kota Palembang | Trans Musi | 40,8 |
| 3. | BTS Kota Denpasar | Satria Trans Jaya | 45,77 |
| 4. | BTS Kota Jogjakarta | Jogja Tugu Trans | 24,17 |
| 5. | BTS Kota Surakarta | Bengawan Solo Trans<br>Transport Global Mandiri | 38,45 |
| 6. | BTS Kota Makassar | Sinar Jaya | 45,16 |
| 7. | BTS Kota Banyumas | Banyumas Raya Transportasi | 74,71 |
| 8 | BTS Kota Surabaya | Seduluran Bus Suroboyo | 61,19 |
| 9 | BTS Kota Banjarmasin | Bagong Dekaka Makmur | 29,2 |
| 10 | BTS Kota Bandung | Unit Bisnis Strategis Perum DAMRI<br>Pusaka Burung Besar | 23,75 |
| **Jumlah OTP BTS Transportasi Perkotaan** | | | **426,7** |

Sumber: OTP Fleet Management Transportasi Perkotaan (data dashboard per tanggal 13 Oktober 2012)

- **Realisasi Kinerja**

Sebagaimana rincian dalam tabel II.18, jumlah total nilai realisasi OTP dari 10 (sepuluh) kota di atas sebesar 426.7%. Sehingga capaian *On Time Performance (OTP)* Transportasi Perkotaan tahun 2022 adalah sebagai berikut:

$$Capaian\ OTP\ Transportasi\ Perkotaan = \frac{426{,}7}{10} X\ 100\% = 42{,}67\%$$

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

$$\%\ Capaian = \frac{42{,}67}{40} x\ 100\% = 106{,}68\%$$

NNamun demikian pada tahun 2022, dari total 10 (sepuluh) layanan BTS Perkotaan yang beroperasi, 5 (lima) layanan BTS perkotaan dengan realisasi *On Time* Performance (OTP) dibawah rata-rata sebagaimana tabel berikut:

**Tabel II. 20** Layanan BTS Perkotaan dengan realisasi *On Time* Performance (OTP) Tahun 2022

| No. | Layanan BTS Perkotaan | Operator | Realisasi OTP (%) |
|---|---|---|---|
| 1. | BTS Kota Palembang | Trans Musi | 40,8 |
| | | Transport Global Mandiri | |
| 2. | BTS Kota Jogjakarta | Jogja Tugu Trans | 24,17 |
| 3. | BTS Kota Surakarta | Bengawan Solo Trans | 38,45 |
| | | Transport Global Mandiri | |
| 4. | BTS Kota Banjarmasin | Bagong Dekaka Makmur | 29,2 |
| 5. | BTS Kota Bandung | Unit Bisnis Strategis Perum DAMRI | 23,75 |
| | | Pusaka Burung Besar | |

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

- **Faktor Keberhasilan**

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

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

- **Faktor Kendala**

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

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

- **Realisasi Anggaran**

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

1. Subsidi Perkotaan Buy The Service, PAGU awal Rp.500.000.000.000,- kemudian mendapatkan realokasi menjadi Rp 591.041.164.000,- dengan realisasi pada Triwulan III senilai Rp 158.996.241.169,- atau mencapai 26,90%;
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 10.872.252.699,- atau mencapai 33,56%;
3. Pendampingan Manajemen Proyek Pengembangan Angkutan Massal berbasis Jalan di Kawasan Perkotaan, senilai Rp 58.873.431.668,- dengan realisasi hingga akhir tahun senilai Rp17.243.037.662,- atau mencapai 29,29%.

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

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

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

## II.2.3. Sasaran Program 03: Meningkatnya Keselamatan Transportasi

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

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

**Tabel II. 21** Sasaran Program 3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi

| SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM | | SATUAN | TARGET | Q1 | | | Q2 | | | Q3 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | T | R | C | T | R | C | T | R | C |
| **SP 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi** | | | | | | | | | | | | |
| IKP 01 | Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan | Rasio | 0,016 | 0,016 | 0,000 | 200,00% | 0,016 | 0,000 | 200,00% | 0,016 | 0,000 | 200,00% |
| IKP 06 | Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran | Rasio | 0,085 | 0,085 | 0,000 | 200,00% | 0,085 | 0,000 | 200,00% | 0,085 | 0,000 | 200,00% |

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

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

**Tabel II. 22** Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan Tahun 2022

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

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

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

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

$$Realisasi\ IKP1 = \frac{Jumlah\ \ Kecelakaan\ yang\ melibatkan\ AKAP\ dan\ atau\ Angkutan\ Perintis\ di\ Jalan\ pada\ Tahun\ (n)}{Jumlah\ keberangkatan\ perjalanan\ AKAP\ dan\ atau\ Angkutan\ Perintis\ di\ Jalan\ pada\ Tahun\ (n)} x10.000\ Keberangkatan$$

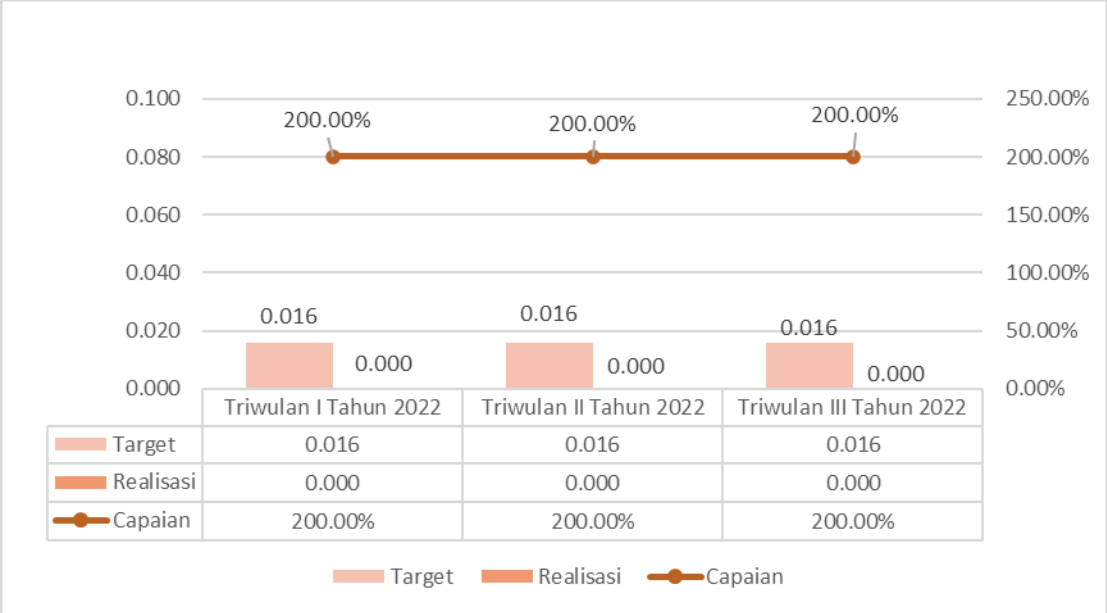
**Keterangan:**

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 Lalu Lintas Menonjol merupakan Kecelakaan Lalu Lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia paling sedikit 5 (lima) orang 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).
      i. Data realisasi keberangkatan AKAP diperoleh dari Aplikasi SIASATI yang dapat diakses melalui website http://siasati.dephub.go.id

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

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

Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2022 sebesar 0,000. Jika dibandingkan dengan target PK 2022 sebesar 0,016 maka capaian kinerja mencapai 200% Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II. 7**. Grafik Capaian IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan.




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

### a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

- **Dasar Hukum**

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

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

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Pada 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.

- **Realisasi Kinerja**

Pada periode sampai dengan Triwulan III 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. 23** Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun 2022

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

Sedangkan, jumlah keberangkatan bus di Terminal Penumpang Tipe A dan Jumlah Keberangkatan angkutan keperintisan pada periode Januari sampai dengan September Tahun 2022 sebanyak 2.945.570 (Dua Juta Sembilan Ratus Empat Puluh Lima Ribu Lima Ratus Tujuh Puluh) keberangkatan dengan rincian:

- Jumlah keberangkatan Bus AKAP periode Januari – September 2022 sebanyak 2.728.348 (Dua Juta Tujuh Ratus Dua Puluh Delapan Ribu Tiga Ratus Empat Puluh Delapan) keberangkatan, dan
- Jumlah keberangkatan Bus Perintis periode Januari – September 2022 sebanyak 217.222 (Dua Ratus Tujuh Belas Ribu Dua Ratus Dua Puluh Dua Rupiah) keberangkatan.

**Tabel II. 24** Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun 2022

| No | Jenis Angkutan Umum | Jumlah Keberangkatan (Kumulatif) | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Triwulan I | Triwulan II | Triwulan III |
| 1 | Bus AKAP | 790.861 | 1.762.491 | 2.728.348 |
| 2 | Bus Parintis | 56.879 | 137.872 | 217.222 |
| | **Total** | **827.740** | **1.900.363** | **2.945.570** |

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

$$Realisasi\ IKP1\ = \frac{Jumlah\ \ Kecelakaan\ yang\ melibatkan\ AKAP\ dan\ atau\ Angkutan\ Perintis\ di\ Jalan\ pada\ Tahun\ (n)}{Jumlah\ keberangkatan\ perjalanan\ AKAP\ dan\ atau\ Angkutan\ Perintis\ di\ Jalan\ pada\ Tahun\ (n)} x10.000\ Keberangkatan$$

$$IKP\ 1\ = \frac{0}{2.945.570} x10.000\ = 0{,}00$$

**Tabel II. 25** Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan Triwulan III Tahun 2022

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

Berdasarkan perhitungan realisasi indikator kinerja program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Triwulan III Tahun 2022, didapatkan hasil realisasi rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan 0,00.

- **Capaian Kinerja**

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

$$\%\ Capaian\ IKP1\ =\ \frac{(Target\ 2022 - (Realisasi\ 2022 - Target\ 2022))}{Target\ 2022} x100\%$$

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

$$\%\ Capaian\ IKP1\ =\ \frac{(0{,}016 - (0{,}00 - 0{,}016))}{0{,}016} x100\% = 200{,}00\%$$

**Tabel II. 26** Capaian Kinerja Indikator Kinerja Program – Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan Triwulan III Tahun 2022

| No | Uraian | Triwulan I | Triwulan II | Triwulan II |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Target | 0,016 | 0,016 | 0,016 |
| 2 | Realisasi | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| **Capaian Kinerja** | | **200,00%** | **200,00%** | **200,00%** |

- **Faktor Keberhasilan**

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

1. Adanya pelaksanaan Pembinaan Teknis Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum di seluruh Indonesia dalam rangka penerapan Sistem Manajemen Keselamatan di Perusahaan Angkutan Umum;
2. Pelaksanaan Monitoring Keselamatan Transportasi Jalan;
3. Pelaksanaan Monitoring Pembinaan Angkutan Umum AKAP maupun Angkutan Barang;
4. Pelaksanaan Pembinaan Teknis Manajemen Batas Kecepatan;
5. Adanya Sosialisasi keselamatan jalan yang dilakukan melalui berbagai media;
6. Regulasi di bidang keselamatan transportasi jalan yang sudah mengalami peningkatan penaatan;
7. Peningkatan pelaksanaan pengujian berkala kendaraan angkutan umum di daerah melalui Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB);
8. Adanya Sosialisasi keselamatan jalan yang dilakukan melalui berbagai media.

- **Faktor-faktor kendala**

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

1. Perusahaan angkutan umum yang menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) masih sangat sedikit, sampai Juni tahun 2022 hanya 39 perusahaan yang memiliki Sertifikat SMK dari kurang lebih 22.102 Perusahaan Angkutan Umum (PAU). Hal tersebut dikarenakan belum diterapkannya sanksi bagi perusahaan angkutan yang belum menerapkan sehingga kesadaran akan hal tersebut masing sangat rendah dan dianggap tidak penting. 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.
3. Dalam kegiatan sertifikasi terhadap perusahaan angkutan umum terdapat tahapan kegiatan monitoring lapangan secara langsung ke perusahaan-perusahaan yang telah mengajukan dan dilakukan penilaian dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum oleh penilai dengan keluarannya berupa Berita Acara untuk penerbitan Sertifikat Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum serta SK Direktur Jenderal Perhubungan Darat. Namun disebabkan anggaran terkena blokir (*) maka tahap penerbitan SMK PAU dan SK Direktur Jenderal Perhubungan Darat menjadi terhambat.

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

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

1. Kegiatan peningkatan keselamatan dari sisi regulasi:

- Penyusunaaan Peraturan Menteri tentang  Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor;
- Penyusunaan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perlengkapan Keselamatan Kendaraan Bermotor;
- Penyusunaan Peraturan Dirjen tentang Pedoman Teknis Bukti Lulus Uji Berkala Kendaraan Bermotor;
- Penyusunaan Edaran Dirjen Hubdat tentang Penerbitan dan Penggunaan Surat Keterangan Elektronik Sementara dalam Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor;
- Penyusunaan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor;
- Penyusunaan Peraturan Dirjen tentang Kompetensi Penilai Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
- Penyusunaan Keputusan Dirjen tentang Pedoman Pelaksanaan Pekan Nasional Keselamatan Jalan;
- Penyusunaan Pedoman Rancang Bangun Kendaraan *Mixer* dan *Hi Blow*;
- Penyusunaan Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

2. Kegiatan peningkatan keselamatan dari sisi sarana
   - Pembinaan Teknis Perusahaan Karoseri Kendaraan Bermotor;
   - Pembinaan Teknis Perusahaan Agen Pemegan Merek (APM) dan Importir Kendaraan Bermotor;
   - Inspeksi Keselamatan Kesiapan Sarana Angkutan Lebaran Natal dan Tahun Baru (*Rampcheck*);
   - Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB);
3. Kegiatan peningkatan keselamatan dari sisi SDM
   - Pembinaan Teknis Petugas Pemeriksa Berita Acara Pemeriksaan (BAP) Rancang Bangun Kendaraan Bermotor;
   - Pembinaan Teknis Penyegaran Penguji Kendaraan Bermotor;
   - Pembinaan Teknis Penilai Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
4. Kegiatan peningkatan keselamatan dari sisi Perusahaan angkutan umum
   - Pembinaan Teknis Penyusunan Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
   - Monitoring Pembinaan Keselamatan Angkutan Umum (Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan).

Koordinator atas Indikator Kinerja Program - Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan adalah Direktorat Sarana Transportasi Jalan, Ditjen Hubdat. Kegiatan yang mendukung tercapai Indikator Kinerja Program tersebut dalam Rencana Aksi atas Perjanjian Kinerja adalah sebagai berikut:

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran kegiatan terkait Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2022 yaitu senilai Rp 6.183.706.644,- dan sampai dengan Triwulan III tahun 2022 realisasi anggaran senilai Rp 4.381.762.656,- atau sebesar 70,85%..

**Tabel II. 27** Kegiatan yang mendukung program dalam rencana aksi perjanjian kinerja

| No | Kegiatan | Pagu | Realisasi | % | Keterangan |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Pembinaan Teknis Investigasi Kecelakaan | 750.000.000 | 358.554.220 | 52,35% | Berdasarkan Pm 67 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kemenhub bahwannya dalam Tupoksi Subdit Manajemen Keselamatan tidak terdapat kegiatan Bimtek Investigasi Kecelakaan sehingga untuk kegiatan Bimtek Investigasi Kecelakaan diganti menjadi Bimten Manajemen Kecepatan sesuai dengan Tupoksi Subdit Manajemen Keselamatan |
| 2 | Pembinaan Teknis Perusahaan APM dan Importir Kendaraan Bermotor | 250.000.000 | 202.766.700 | 96,10% | Kegiatan Pembinaan Teknis Perusahaan APM dan Importir Kendaraan Bermotor akan dilaksanakan sebanyak 2 kali kegiatan dengan harapan dapat mensosialisasikan peraturan perundangan terkait uji tipe secara menyeluruh dan dapat menampung isu strategis yang dihadapi oleh perusahaan APM/IU. |
| 3 | Pembinaan Teknis Petugas Pemeriksa BAP Rancang Bangun Kendaraan Bermotor | 250.000.000 | 165.096.700 | 66,04% | Rencana kegiatan akan dilaksanakan bulan agustus 2022, menunggu jadwal pelaksanaan uji guling dengan metode *complete vehicle rollover test* sesuai UN-ECE R66 |
| 4 | Pembinaan Teknis Perusahaan Karoseri Kendaraan Bermotor | 250.000.000 | - | 0,00% | Rencana Kegiatan akan dilaksanakan bulan agustus 2022 |
| 5 | Inspeksi Keselamatan Kesiapan Sarana Angkutan Lebaran Natal dan Tahun Baru (Rampcheck) | 500.000.000 | 199.940.000 | 40% | Telah dilaksanakan inspeksi keselamatan kesiapa Sarana Angkutan Lebaran. Rencana kegiatan inspeksi keselamatan angkutan Natal dan Tahun Baru akan dilaksanakan minggu ke-3 bulan Desember. Dari total pagu anggaran, terdapat blokir sejumlah Rp. 300.059.910 |
| 6 | Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Pengemudi Angkutan Orang | 264.907.644 | 264.907.644 | 100% | |
| 7 | Bimbingan Teknis Manajemen Kampanye Keselamatan Transportasi Jalan | 265.500.000 | 217.524.000 | 81,93% | |
| 8 | Pembinaan Teknis Penyusunan Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum | 655.951.000 | 505.904.146 | 77,13% | |

| No | Kegiatan | Pagu | Realisasi | % | Keterangan |
|---|---|---|---|---|---|
| 9 | Monitoring Pembinaan Keselamatan Angkutan Umum (Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan) | 494.900.000 | 307.362.020 | 62,11% | |
| 10 | Program Safety Riding | 1.480.096.000 | 1.061.217.880 | 71,70% | |
| 11 | Bimbingan Teknis Keselamatan Jalan Anak Usia Sekolah | 364.132.000 | 341.682.910 | 98,71% | |
| 12 | Monitoring dan Evaluasi Keselamatan Transportasi Jalan | 603.764..000 | 416.225.718 | 68,94% | |
| 13 | Bimbingan Teknis Penilai Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum | 658.220.000 | 340.580.718 | 51,73% | |
| **TOTAL** | | **6.133.000.000** | **4.381.762.656** | **70,85%** | |

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

Untuk meningkatkan capaian dimasa yang akan datang yaitu salah satunya dengan menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan Pada Perusahaan Angkutan Umum dan melanjutkan kegiatan-kegiatan rutin yang sudah dilakukan selama ini untuk menurunkan angka kecelakaan AKAP dan bus perintis, antara lain:

1. **Kebijakan atau regulasi**
   - Akan disempurnakan peraturan terkait Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) pada perusahaan angkutan umum terkait dengan pembagian wewenang antara pusat dan daerah dalam hal pembinaan keselamatan angkutan umum;
   - Akan diatur regulasi terkait dengan penyediaan fasilitas tempat istirahat pengemudi angkutan umum;
   - Akan diberikan *reward* kepada perusahaan angkutan umum yang sudah menerapkan SMK dan akan mendorong kepada perusahaan angkutan umum untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan pada perusahaannya dengan melakukan asistensi atau pendampingan dalam penerapan SMK.
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 meningkatakan 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 Bahan Berbahaya dan Beracun (B3);

- Melaksanakan Bimbingan Teknis Penilai Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum, dengan mengikut sertakan 25 (dua puluh lima ) Balai Pengelola Transportasi Darat 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 Keselamatan 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 Elektronik Sistem Manajemen Keselamatan (e-SMK) yang nantinya akan diintegrasikan dengan Sistem Informasi Perizinan Online Angkutan dan Multimoda (SPIONAM) sehingga pembinaan dan pengawasan dapat dilakukan secara optimal;
- Optimalisasi aplikasi Terminal Online Sistem (TOS) untuk pengawasan keberangkatan bus AKAP di terminal;
- Integrasi aplikasi *ramcheck* dengan aplikasi TOS dan SPIONAM sehingga mempermudah dalam pelaksanaan inspeksi keselamatan pada kendaraan angkutan umum.

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

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

**Tabel II. 28** Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran Tahun 2022

| **SP 3** | **Meningkatnya Keselamatan Transportasi** | | |
|---|---|---|---|
| IKP 02 | Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran | Satuan : Rasio | |
| Target/Realisasi/Capaian | | Q1 | Q2 | Q3 |
| Target | | 0,085 | 0,085 | 0,085 |
| Realisasi | | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Capaian | | 200,00% | 200,00% | 200,00% |

*Sumber: Data diolah dari Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan*

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

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

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

**Keterangan:**

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

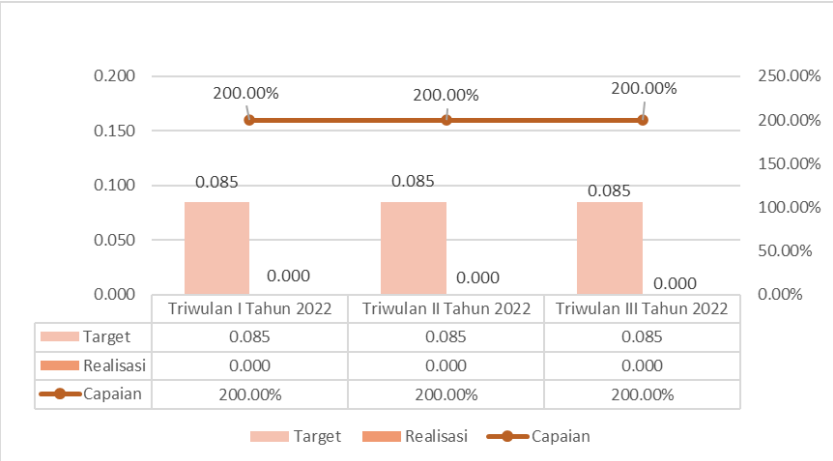
   a) (n) pada pembilang merujuk kepada tahun berjalan yaitu tahun 2022.

2. Data kecelakaan angkutan penyeberangan terdiri dari, kecelakaan yang menyebabkan kapal karam, kapal terbakar, dan korban meninggal dunia (MD). Data kecelakaan tersebut diperoleh dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD).

   a) (n) pada penyubut merujuk kepada tahun berjalan yaitu tahun 2022.

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

Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran tahun 2022 sebesar 0. Jika dibandingkan dengan target PK 2022 sebesar 0,085 maka capaian kinerja mencapai 200%. Pencapaian ini digambarkan pada Gambar II.8. 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 III Tahun 2022

### a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

- **Dasar Hukum**

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

1. Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran **(Lampiran 56)**;
2. Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang perkapalan **(Lampiran 57)**.

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Tahun 2022, Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Per 10.000 Pelayaran memiliki target 0,085 yang bersumber dari target renstra ditjen hubdat 2020-2024. Dengan menggunakan baseline 2020 senilai 0,088. Target setiap tahun menggunakan asumsi terjadi penurunan sebesar 1,5% per tahun.

- **Realisasi Kinerja**

Pada Triwulan III tahun 2022 tidak terdapat kejadian kecelakaan pelayaran SDP. Sedangkan Jumlah pelayaran angkutan penyeberangan baik perintis maupun komersil pada Triwulan III Tahun 2022 sebesar 384.069 pelayaran. Data Realisasi Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil Tahun 2022 disajikan pada tabel berikut:

**Tabel II. 29** 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 |
| 2. | Triwulan II | 94.286 | 243.282 |
| 3. | Triwulan III | 84.557 | 384.069 |

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

- **Realisasi Kinerja**

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

$$Realisasi\ \ Rasio\ Kejadian\ Kecelakaan\ TW\ II = \frac{0}{243.282} x 10.000\ pelayaran = 0$$

- **Capaian Kinerja**

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

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

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

- **Faktor Keberhasilan**

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

1. Sumber Daya Manusia yang berkompetensi mengalami peningkatan pada tahun 2022 seperti penambahan marine inspektur sungai danau dan penyeberangan, penambahan ahli ukur kapal, penambahan auditor keselamatan kapal, penambahan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) bidang 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 penaatan.

- **Faktor Kendala**

Adapun yang menjadi kendala dalam meminimalisir kejadian kecelakan 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 permasalah yang mungkin timbul dalam operasional kapal;
3. Awak kapal yang belum mempunyai sertifikasi pengawakan kapal.

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2022 (anggaran Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Penegakan Hukum Bidang TSDP) yaitu senilai Rp.650.000.000,- target keuangan Triwulan III 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.

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

**Tabel II. 30** Sasaran Program 4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum

| SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM | | SATUAN | TARGET | Q1 | | | Q2 | | | Q3 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | T | R | C | T | R | C | T | R | C |
| **SP 01 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum** | | | | | | | | | | | | |
| IKP 01 | Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan | Nilai | 0,1 | 0,1 | 0 | 200% | 0,1 | 0 | 200% | 0,1 | 0 | 200% |

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

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

**Tabel II. 31** Capaian Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2022

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

*Sumber: Data Bagian Hukum dan Hubungan Masyarakat Tahun 2022*

### a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

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

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

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

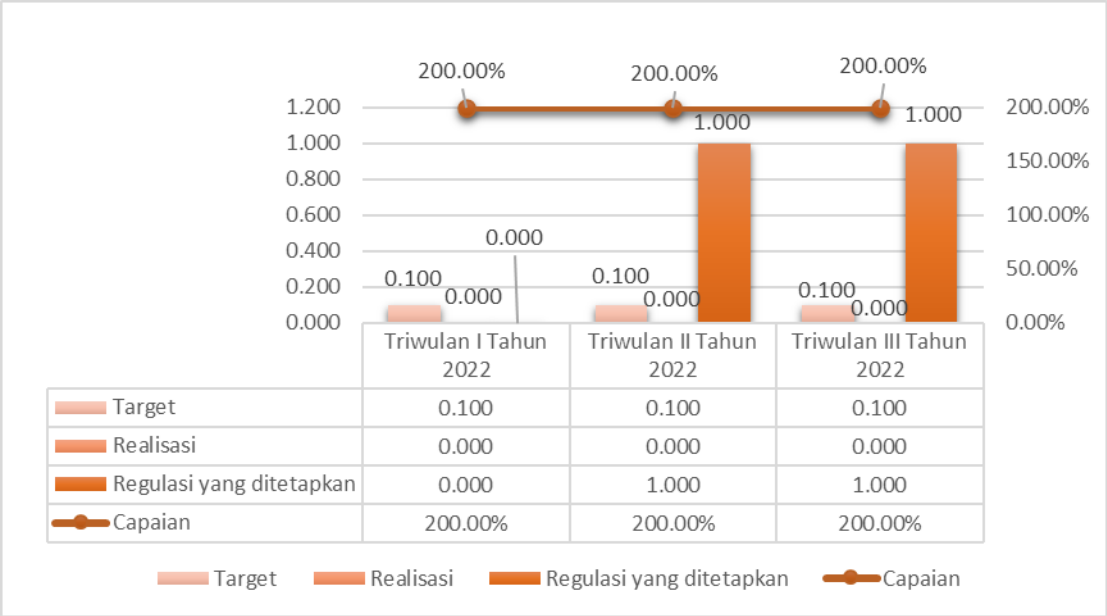
$$RK = \frac{Rt - (Ra - Rt)}{Rt} x\ 100\%$$

**Keterangan:**

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

### a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I 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 Revisi I PK 2022 sebesar 0,1 maka capaian kinerja mencapai 200%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II.9**.




**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

- **Dasar Hukum**

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

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

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

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

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

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

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

Pada Tahun 2022 ini, realisasi pencapaian penetapan kebijakan di bidang Perhubungan Darat pada Triwulan III sejumlah 3 (tiga) peraturan, sedangkan untuk peraturan yang mendapatkan *class action* dari masyarakat tidak ada atau 0 (nol). Untuk capaian Rasio Kualitas Kebijakan berdasarkan rumus yang sudah ditentukan yaitu mencapai 200%.

Capaian Keberhasilan Sekretariat Ditjen Perhubungan Darat berdasarkan IKP 1 Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan memiliki persentase capaian sebesar 200% yang menunjukkan bahwa realisasi Indikator ini sudah mencapai target yang ditetapkan yaitu 0,1 atau tidak ada peraturan yang mendapatkan class action dari masyarakat. Adapun Peraturan Menteri Perhubungan yang telah ditetapkan, yaitu:

1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 9 Tahun 2020 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan (ditetapkan pada 5 Januari 2022);
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2022 tentang Konversi Kendaraan Bermotor Selain Sepeda Motor Dengan Penggerak Motor Bakar Menjadi Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (ditetapkan pada 9 Agustus 2022);

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2022 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan Danau Toba (ditetapkan pada 26 Agustus 2022).

- **Realisasi Kinerja**

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

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

$$Rasio\ Class\ Action\ Tahun\ 2022\ (triwulan\ III)\ = \frac{0}{3} = 0$$

- **Capaian Kinerja**

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

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

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

- **Faktor Keberhasilan**

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

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

- **Faktor Kendala**

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

1. 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 ditemukenali 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.

- **Realisasi Anggaran**

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. 32** Anggaran terkait Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* Triwulan III

| No | Kegiatan | Pagu | Realisasi | | Ket. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Keuangan | Pagu (%) | |
| 1 | Penyuluhan Peraturan Perundang-undangan | 1.216.242.000 | 1.007.229.000 | 82,81% | |
| 2 | Workshop Peraturan Perundang-undangan | 658.115.000 | 658.115.000 | 100% | |
| 3 | Pertimbangan Bantuan Hukum | 1.280.316.000 | 566.117.735 | 46,55% | |
| | **Total** | 3.154.673.000 | 2.231.461.735 | 70,74% | |

Berdasarkan data dari tabel diatas dapat diketahui anggaran terkait Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2022 yaitu senilai Rp. 3.154.673.000,- untuk 3 (tiga) kegiatan dan realisasi anggaran sebesar Rp. 2.231.461.735,- dengan capaian kinerja yang tercapai yaitu 70,74%.

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

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

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

1. Perlu adanya pemetaan mengenai Peraturan Perundang-undangan yang belum disusun/ ditetapkan berdasarkan amanat Undang-Undang/Peraturan Pemerintah/Peraturan di atasnya sehingga dapat ditentukan target penyusunan dan penyelesaiannya;
2. Perlu diinformasikan kepada Direktorat teknis/Pemrakarsa mengenai posisi peraturan perundang-undangan yang dibutuhkan, perlu direvisi/ dicabut, maupun posisi Rancangan Peraturan Perundang-undangan yang perlu diharmonisasikan melalui Kementerian Hukum dan HAM sehingga penyelesaiannya sesuai dengan target;
3. Melakukan monitoring dan evaluasi secara berkala terhadap alur proses penyusunan/revisi peraturan perundang-undangan sehingga proses penyusunan/revisi dimaksud tepat waktu dan tepat sasaran baik di lingkup Kementerian Perhubungan maupun Kementerian/Lembaga yang berpengaruh terhadap muatan materi peraturan tersebut;
4. Meningkatkan sistem teknologi informasi yang dapat memonitoring perkembangan aturan yang diusulkan dengan yang telah direalisasikan ataupun turunan/aturan pelaksana peraturan perundang-undangan sehingga seluruh masyarakat khususnya operator/perusahaan sebagai pelaksana kegiatan di lapangan dapat memonitor perkembangan peraturan terbaru sesuai dengan bidangnya secara online.

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

**Tabel II. 33** Sasaran Program 02 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik

| SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM | | SATUAN | TARGET | Q1 | | | Q2 | | | Q3 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | T | R | C | T | R | C | T | R | C |
| **SP 02 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik** | | | | | | | | | | | | |
| IKP 01 | Indeks RB Kementerian Perhubungan | Nilai | 79,500 | 79,500 | 78,390 | 99,00% | 79,500 | 78,390 | 99,00% | 79,500 | 86,44 | 108,73% |

#### II.2.5.1. IKP 01. Indeks RB Kementerian Perhubungan

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

**Tabel II. 34** Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2022

| **SP 02** | **Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik** | | |
|---|---|---|---|
| IKP 01 | Indeks RB Kementerian Perhubungan | Satuan | : Rasio |
| Target/Realisasi/Capaian | | Q1 | Q2 | Q3 |
| Target | | 79,50 | 79,500 | 79,500 |
| Realisasi | | 78,390 | 79,200 | 86,44 |
| Capaian | | 98,60% | 99,60% | 108,73% |

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

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

Indeks RB Kementerian Perhubungan mengambarkan sejauh mana instansi pemerintah melaksanakan perbaikan tata kelola pemerintahan yang bertujuan pada pemerintahan yang

efektif dan efisien, bersih dari Korupsi Kolusi Nepotisme (KKN), dan memiliki pelayanan publik yang berkualitas.

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

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

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

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

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

### 1. Aspek Penilaian

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

Birokrasi), tim evaluator menetapkan rencana aksi tindak lanjut sebagai dasar perbaikan pada periode berikutnya.

Aspek Penilaian:

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

## 2. Pembobotan

Untuk lebih jelasnya pembobotan nilai pada tiap komponen dan sub-komponen berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020 tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi dapat dilihat pada **tabel III.35.**

**Tabel II. 35** Pembobotan Nilai Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020

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

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

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

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

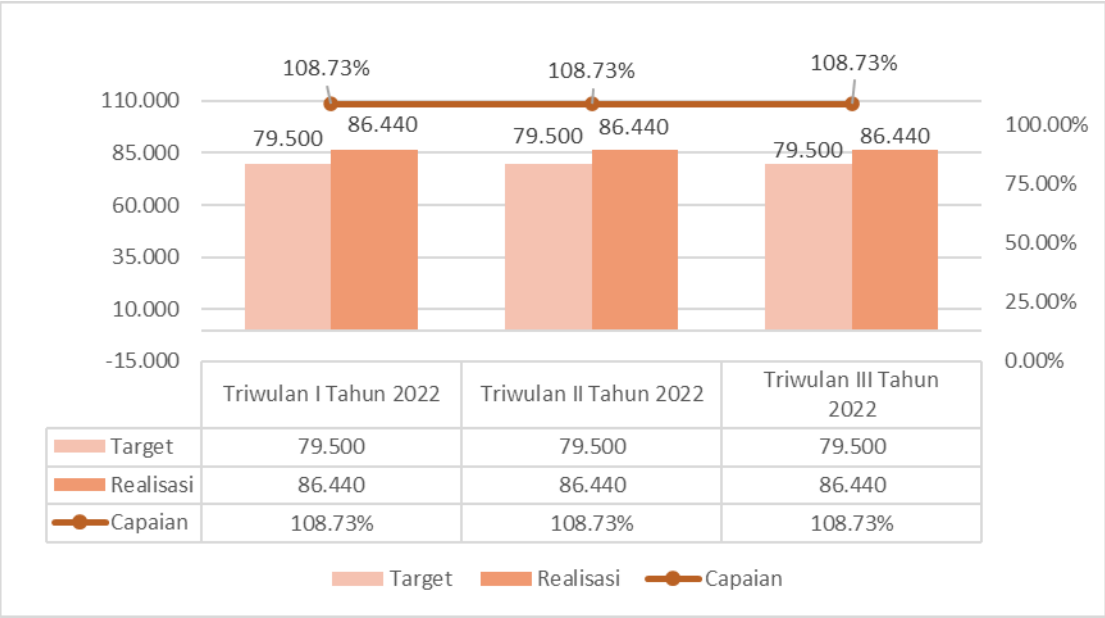
**Tabel II. 36** Hasil Evaluasi Nilai Reformasi Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020

| A. | Pengungkit | Bobot | Nilai |
|---|---|---|---|
| I. Pemenuhan (20) | | 20,00 | 18,84 |
| 1 | Manajemen Perubahan | 2,00 | 1,91 |
| 2 | Deregulasi Kebijakan | 2,00 | 1,54 |
| 3 | Penataan dan Penguatan Organisasi | 3,00 | 2,97 |
| 4 | Penataan Tatalaksana | 2,50 | 2,23 |
| 5 | Penataan Sistem Manajemen SDM | 3,00 | 2,97 |
| 6 | Penguatan Akuntabilitas | 2,50 | 2,50 |

| A. | Pengungkit | Bobot | Nilai |
|---|---|---|---|
| 7 | Penguatan Pengawasan | 2,50 | 2,39 |
| 8 | Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik | 2,50 | 2,33 |
| II. Hasil Antara Perubahan (10) | | 10,00 | 9,09 |
| 1 | Kualitas Pengelolaan Arsip | 1,00 | 0,86 |
| 2 | Kualitas Pengelolaan Pengadaan Barang dan Jasa | 1,00 | 0,76 |
| 3 | Kualitas Pengelolaan Keuangan | 1,00 | 0,91 |
| 4 | Kualitas Pengelolaan Aset | 1,00 | 0,57 |
| 5 | Merit System | 1,00 | 0,64 |
| 6 | ASN Profesional | 1,00 | 0,36 |
| 7 | Kualitas Perencanaan | 1,00 | 0,56 |
| 8 | Maturitas SPIP | 1,00 | 0,60 |
| 9 | Kapabilitas APIP | 1,00 | 0,40 |
| 10 | Tingkat Kepatuhan Terhadap Standar Pelayanan Publik Sesuai Undang-undang 25 Tahun 2009 | 1,00 | 0,89 |
| III. Reform (30) | | 30,00 | 20,59 |
| 1 | Manajemen Perubahan | 3,00 | 2,27 |
| 2 | Deregulasi Kebijakan | 3,00 | 2,10 |
| 3 | Penataan dan Penguatan Organisasi | 4,50 | 3,01 |
| 4 | Penataan Tatalaksana | 3,75 | 2,59 |
| 5 | Penataan Sistem Manajemen SDM | 4,50 | 3,15 |
| 6 | Penguatan Akuntabilitas | 3,75 | 1,81 |
| 7 | Penguatan Pengawasan | 3,75 | 2,68 |
| 8 | Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik | 3,75 | 2,97 |
| **Total Pengungkit** | | **60,00** | **52,39** |
| B. | Hasil (40) | Bobot | Nilai |
| 1 | Akuntabilitas Keuangan (10) | 10,00 | 8,29 |
| | a. Opini BPK (3) | 3,00 | 3,00 |
| | b. Nilai Sakip (7) | 7,00 | 5,28 |
| 2 | Kualitas Pelayanan Publik (10) | 10,00 | 9,10 |
| | Indeks Persepsi Kualitas Pelayanan Publik (IPKP) | 10,00 | 9,10 |
| 3 | Pemerintah yang Bersih dan Bebas KKN (10) | 10,00 | 8,20 |
| | Indeks Persepsi Anti Korupsi (IPAK) | 10,00 | 8,20 |
| 4 | Kinerja Organisasi (10) | 10,00 | 8,44 |
| | a. Capaian Kinerja | 5,00 | 4,51 |
| | b. Kinerja Lainnya | 2,00 | 1,50 |
| | c. Survei Internal Organisasi | 3,00 | 2,43 |
| **Total Hasil** | | **40,00** | **34,04** |
| **Total Evaluasi Reformasi Birokrasi** | | **100,00** | **86,44** |

Berdasarkan Realisasi Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2022 atas evaluasi oleh tim evaluator KemenPANRB adalah diperoleh nilai sebesar 86,44, yang didapat atas nilai evaluasi pada tahun sebelumnya pada tahun 2021, dan evaluasi pada tahun 2022 baru memasuki tahap submit pengisian lembar kerja Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi (PMPRB). Nilai tersebut merupakan nilai RB pada tingkat Kementerian Perhubungan dan level Eselon I Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengikuti nilai Kementerian Perhubungan. Sehingga nilai Indeks RB Kementerian Perhubungan masih menggunakan nilai pada tingkat kementerian yaitu sebesar 86,44.

Realisasi Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2022 adalah 86,44 jika dibandingkan dengan target PK 2022 sebesar 79,500 maka capaian kinerja mencapai 108,73%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II.10**




**Gambar II. 10** Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan

### a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

- **Dasar Hukum**

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

1. Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2010 tentang *Grand Design* Reformasi Birokrasi 2010-2025 **(Lampiran 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 Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024 Kementerian Perhubungan, menargetkan sasaran pelaksanaan Reformasi Birokrasi Tahun 2020-2024 sebagai berikut:

1. Birokrasi yang Bersih dan Akuntabel
2. Birokrasi yang Kapabel
3. Pelayanan Publik yang Prima

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

1. Penguatan implementasi manajemen ASN, melalui penerapan manajemen talenta nasional ASN, peningkatan sistem merit ASN, penyederhanaan eselonisasi serta penataan jabatan secara nasional;

2. Penataan kelembagaan dan proses bisnis melalui penataan kelembagaan instansi pemerintah dan penerapan SPBE yang terintegrasi;
3. Reformasi sistem akuntabilitas kinerja, melalui perluasan implementasi sistem terintegrasi, penguatan pengelolaan reformasi birokrasi sistem perencanaan dan penganggaran;
4. Transformasi pelayanan publik, melalui pelayanan publik berbasis elektronik (*e-service*), penguatan ekosistem inovasi dan penguatan pelayanan terpadu.

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

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

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

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

- **Realisasi Kinerja**

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

Sehingga:

$$Realisasi\ Nilai\ RB\ tahun\ 2022 = 52{,}39 + 34{,}04 = 86{,}44$$

Berdasarkan realisasi nilai reformasi birokrasi tingkat Kementerian Perhubungan Tahun 2022 sebesar 86,44, menjadi nilai hasil akhir dari penjumlahan komponen-komponen akan dipergunakan untuk menentukan tingkat pelaksanaan reformasi birokrasi. mana nilai tersebut termasuk dalam kategori 'A' dengan predikat 'Memuaskan', dengan interpretasi secara instansional Kementerian Perhubungan khususnya Ditjen Perhubungan Darat mampu mewujudkan sebagian besar sasaran Reformasi Birokrasi, namun pencapaian sasaran pada tingkat unit kerja hanya sebagian kecil saja. Setelah diperoleh nilai akhir (Indeks Reformasi Birokrasi), menetapkan rencana aksi tindak lanjut sebagai dasar perbaikan pada periode berikutnya.

- **Capaian Kinerja**

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

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

$$\%\ Capaian = \frac{86{,}44}{79{,}5} x\ 100\% = 108{,}73\%$$

Dimana angka 79,5 didapat dari capaian target rencana strategis 2020-2024, sedangkan angka 86,44 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 108,73% dari nilai yang ditargetkan, hal ini didukung adanya perbaikan dari hasil evaluasi reformasi birokrasi pada tahun sebelumnya, walaupun belum mencapai nilai yang ditargetkan. Selisih nilai tersebut akan menjadi bahan evaluasi dan perbaikan kembali untuk tercapainya target pada tahun berikutnya.

- **Faktor Keberhasilan**

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

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

*center* (CC) 151 ataupun melalui unit kerja masing-masing, dengan tindak lanjut yang responsif;

10. Adanya kemauan dan kemampuan Ditjen Perhubungan Darat dalam meningkatkan pelayanan publik untuk menciptakan budaya pelayanan prima pada setiap pelayanannya, dimana telah tersusunnya Standar Pelayanan pada setiap unit kerjanya, serta adanya tindak lanjut atas masukan dalam survei kepuasan masyarakat.

- **Faktor Kendala**

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

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

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

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2022 yaitu Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat senilai Rp 435.954.000,- dengan realisasi pada Tri wulan III senilai Rp 427.663.663,- atau mencapai 98,10%. Kegiatan - kegiatan real yang telah dilakukan oleh Ditjen Perhubungan Darat dalam keberhasilan IKP Indeks Reformasi Birokrasi tahun 2022 adalah monitoring dan evaluasi pelaksanaan RB di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat.

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

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

1. Meningkatkan kualitas penerapan reformasi birokrasi Ditjen Perhubungan Darat dengan melakukan penguatan dan penajaman program-program reformasi birokrasi yang dituangkan dalam *Road Map* reformasi birokrasi Ditjen Perhubungan Darat, agar fokus pada upaya konkret yang akan dilakukan dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang bersih dan akuntabel, efektif dan efisien, serta pelayanan publik yang berkualitas;
2. Memperkuat peran *Agent of Change* dengan mengoptimalkan monev kinerja seluruh *Agent of Change* dengan mempromosikan perubahan di lingkungan kerjanya namun juga dapat membangun *social control* diantara rekan kerja dalam penguatan integritas;
3. Melakukan internalisasi Core Values ASN BerAkhlak dan melaksanakan pengukuran tingkat pemahaman pegawai terhadap 8 (delapan) area pembangunan Reformasi Birokrasi dan budaya kerja yang telah diinternalisasi atau disosialisasikan terhadapt seluruh pegawai;
4. Melakukan pemetaan terhadap seluruh produk hukum yang telah dan akan terbit, sehingga dapat diidentifikasi peraturan yang tidak sinkron/harmonis dengan kebijakan lain dan memiliki potensi memperlambat proses pelayanan publik. Selanjutnya hasil identifikasi tersebut ditindaklanjuti dengan penyederhanaan atau deregulasi kebijakan;
5. Mengoptimalkan sistem pengendalian penyusunan peraturan perundang-undangan dan melakukan evaluasi terhadap peraturan perundang-undangan dibidang moda transportasi darat;
6. Melakukan evaluasi terhadap kesesuaian organisasi dengan kinerja yang akan dihasilkan dan mandat khususnya di level unit kerja;
7. Melakukan monitoring dan evaluasi atas seluruh aplikasi yang telah dibangun dalam rangka melakukan perbaikan secara berkelanjutan yang dapat memberikan dampak kepada kemudahan baik dalam manajemen internal maupun dalam pelayanan kepada *stakeholders*;
8. Mengoptimalkan pengelolaan sistem manajemen SDM dengan menindaklanjuti pemanfaatan hasil *assessment* sebagai dasar pengembangan karir individu berbasis kompetensi, menyusun perencanaan pengembangan kompetensi pegawai atau HCDP secara menyeluruh dan memetakan talenta/*talent pool* sebagai dasar penempatan jabatan kritikal dan rencana suksesi jabatan dan menyusun peta kompetensi sebagai dasar penetapan rotasi/mutasi individu;
9. Menyempurnakan ukuran kinerja individu sehingga lebih berorientasi hasil sesuai dengan levelnya serta melakukan penyempurnaan penjenjangan kinerja dan ditindaklanjuti dengan optimalisasi pemanfaatan aplikasi monitoring dan evaluasi kinerja sampai dengan individu

dan dijadikan dasar dalam memberikan apresiasi/ penghargaan ataupun *punishment* bagi pegawai;

10. Memperkuat kebijakan pengawasan internal, seperti penanganan gratifikasi, pengelolaan pengaduan masyarakat, *Whistle-Blowing System* dan kebijakan benturan kepentingan. Serta memperkuat penerapan Sistem Pengendalian Internal Pemerintah, dengan mendorong setiap unit kerja mampu mengidentifikasi dan melakukan pengendalian risiko yang melekat pada upaya pencapaian kinerja, sebagai salah satu upaya optimalisasi pelaksanaan pengendalian internal;
11. Meningkatkan pembangunan Zona Integritas yang sudah berjalan, dan mendorong unit kerja utama untuk memperoleh predikat WBK/ WBBM;
12. Melakukan upaya peningkatan kapabilitas APIP agar dapat mengoptimalkan implementasi *three lines of defenses* dalam rangka meningkatkan efektivitas pengawasan internal pemerintah di Ditjen Perhubungan Darat;
13. Mengoptimalkan implementasi pelayanan publik khususnya di tingkat unit pelayanan publik dalam hal pemberian kompensasi kepada penerima layanan bila layanan tidak sesuai standar dan menginformasikan hasil survey eksternal kepada stakeholder serta menindaklanjuti hasil survei eksternal terutama terhadap komponen survei yang memiliki nilai rendah dengan melakukan perbaikan-perbaikan secara untuk meningkatkan kualitas layanan.

## II.3. Realisasi Anggaran

### II.3.1. Alokasi Anggaran Tahun 2022

#### II.3.1.1. Pagu Anggaran

##### a.1. Rincian Per Sumber Dana Tahun 2022

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

**Tabel II. 37** Rincian per Sumber Dana Pagu Awal Tahun 2022

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

Terdapat Revisi Anggaran di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat namun tidak mengakibatkan perubahan dan pergeseran anggaran yang menyebabkan perubahan pagu pada DIPA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun Anggaran 2022 Sehingga Total Pagu akhir DIPA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat per Sumber Dana pada Triwulan III Tahun Anggaran 2022 adalah sebesar **Rp5.395.244.597.000,-** dengan rincian sebagai berikut:

**Tabel II. 38** Rincian per Sumber Dana Pagu Triwulan III 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% |
| **PHLN** | Rp. | 50.000.000.000 | 0,93% |
| **TOTAL** | **Rp.** | **5.395.244.597.000** | **100,00%** |

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

### a.2. Rincian Per Jenis Belanja Tahun 2022

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

**Tabel II. 39** Rincian per Jenis Belanja Pagu Awal Tahun 2022

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

Terdapat Revisi Anggaran di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat namun tidak mengakibatkan perubahan dan pergeseran anggaran yang menyebabkan perubahan pagu pada DIPA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat T.A. 2022 Sehingga Total Pagu akhir DIPA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada per Jenis Belanja Triwulan III T.A. 2022 adalah sebesar **Rp5.395.244.597.000,-** dengan rincian sebagai berikut:

**Tabel II. 40** Rincian per Jenis Belanja Pagu Triwulan III TA. 2022

| **Jenis Belanja** | Anggaran | | % |
|---|---|---|---|
| **Belanja Pegawai** | Rp. | 529.821.112.000 | 9,82% |
| **Belanja Barang** | Rp. | 2.922.492.126.000 | 54,17% |
| **Belanja Modal** | Rp. | 1.942.931.359.000 | 36,01% |
| **Total** | **Rp.** | **5.395.244.597.000** | **100,00%** |

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

### a.3. Uraian Surat Pengesahan Revisi Anggaran

Penambahan dan pergeseran anggaran tersebut sesuai Surat Pengesahan Revisi Anggaran 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, Kementeria Keuangan Nomor S-35/PB.2/2021 tanggal 16 Februari 2022 Pengesahan Revisi Anggaran. Sehubungan dengan Surat Dirjen Perhubungan Darat Nomor KU.001/1/7/DRJD/2022 tanggal 15 Februari 2022 Perihal Usulan Revisi Anggaran TA 2022;

4. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-118/AG/AG.3/2022 Tanggal 16 Maret 2022 Perihal Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-3);
5. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor : S-168/AG/AG.3/2022 Tanggal 12 April 2022Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-4);
6. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor : S-339/AG/AG.3/2022 14 Juni 2022 Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-5);
7. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-400/AG/AG.3/2022 Tanggal 18 Juli 2022 Perihal Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-6);
8. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-475/AG/AG.3/2022 Tanggal 21 Agustus 2022 Perihal Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-7);
9. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-506/AG/AG.3/2022 Tanggal 31 Agustus 2022 Perihal Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-8);

### II.3.1.2. Refocussing/*Automatic Adjustment* Anggaran Tahun 2022

Terdapat kebijakan *Automatic Adjustment* Belanja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat sesuai surat DJA sebagai berikut:

1. Penandaan Blokir sesuai Surat Direktur Jenderal Anggaran S-938/AG/AG.3/2021 tanggal 14 Desember 2021 Pengesahan Revisi Anggaran (*Automatic Adjustment*) pada DIPA Satker-Satker di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan, TA 2022 (Revisi ke-1) sebesar Rp 211.460.519.000,-
2. Penandaan Blokir sesuai Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-339/AG/AG.3/2022 14 Juni 2022 Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-5) sebesar Rp 314.077.878.000,-
3. Pembukaan Blokir sesuai Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-506/AG/AG.3/2022 Tanggal 31 Agustus 2022 Perihal Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2022 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-8) sebesar Rp239.856.021.000,-

Sehingga Total Blokir (*Automatic Adjustment*) pada Ditjen Perhubungan Darat sebesar Rp285.682.376.000,-
Selain itu juga masih terdapat Blokir Sumber Dana PHLN sebesar Rp50.000.000.000,- (sedang proses pembukaan Blokir)

**Tabel II. 41** Rincian Pagu Blokir (*Automatic Adjustment*) pada DIPA Satker-Satker di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat per Triwulan III

| No | Nama Satker | Nilai Automatic Adjustment |
|---|---|---|
| 1 | Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat | 18.778.272.000 |
| 2 | Direktorat Sarana Transportasi Jalan | 13.416.199.000 |

| No | Nama Satker | Nilai Automatic Adjustment |
|---|---|---|
| 3 | Direktorat Prasarana Transportasi Jalan | 8.982.232.000 |
| 4 | Direktorat Lalu Lintas Jalan | 18.820.284.000 |
| 5 | Direktorat Angkutan Jalan | 9.129.009.458 |
| 6 | Direktorat Transportasi Sungai Danau Dan Penyeberangan | 31.822.195.000 |
| 7 | Balai Pengujian Laik Jalan Dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Di Bekasi | 943.343.000 |
| 8 | BPTD Wilayah I Provinsi Aceh | 10.632.363.000 |
| 9 | BPTD Wilayah II Provinsi Sumatera Utara | 19.015.797.000 |
| 10 | BPTD Wilayah III Provinsi Sumatera Barat | 6.777.375.000 |
| 11 | BPTD Wilayah IV Provinsi Riau & Kepri | 5.521.299.000 |
| 12 | BPTD Wilayah V Provinsi Jambi | 2.846.130.000 |
| 13 | BPTD Wilayah VI Provinsi Bengkulu & Lampung | 12.603.001.000 |
| 14 | BPTD Wilayah VII Provinsi Sumsel & Babel | 4.015.080.000 |
| 15 | BPTD Wilayah VIII Provinsi Banten | 4.397.431.000 |
| 16 | BPTD Wilayah IX Provinsi Jawa Barat | 2.435.490.000 |
| 17 | BPTD Wilayah X Provinsi Jateng & D.I.Y | 11.629.944.000 |
| 18 | BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur | 2.301.770.000 |
| 19 | BPTD Wilayah XII Provinsi Bali & NTB | 11.704.287.000 |
| 20 | BPTD Wilayah XIII Provinsi NTT | 3.031.723.000 |
| 21 | BPTD Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat | 8.266.114.000 |
| 22 | BPTD Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan | 6.042.370.000 |
| 23 | BPTD Wilayah XVI Provinsi Kalimantan Tengah | 3.055.720.000 |
| 24 | BPTD Wilayah XVII Provinsi Kaltim & Kaltara | 3.241.698.000 |
| 25 | BPTD Wilayah XVIII Provinsi Sulawesi Tenggara | 2.354.664.000 |
| 26 | BPTD Wilayah XIX Provinsi Sulsel & Sulbar | 15.744.753.000 |
| 27 | BPTD Wilayah XX Provinsi Sulawesi Tengah | 4.428.658.000 |
| 28 | BPTD Wilayah XXI Provinsi Gorontalo | 2.497.170.000 |
| 29 | BPTD Wilayah XXII Provinsi Sulawesi Utara | 14.156.931.000 |
| 30 | BPTD Wilayah XXIII Provinsi Maluku | 12.467.883.000 |
| 31 | BPTD Wilayah XXIV Provinsi Maluku Utara | 4.333.438.000 |
| 32 | BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua & Papua Barat | 10.289.753.000 |
| | **TOTAL** | **285.682.376.000** |

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. 42** Histori Revisi Per Sumber Dana Tahun Anggaran 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 |
| REVISI KE-5 | 4.021.014.129.000 | 630.032.058.000 | 694.198.410.000 | 50.000.000.000 | 5.395.244.597.000 |
| REVISI KE-6 | 4.021.014.129.000 | 630.032.058.000 | 694.198.410.000 | 50.000.000.000 | 5.395.244.597.000 |
| REVISI KE-7 | 4.021.014.129.000 | 630.032.058.000 | 694.198.410.000 | 50.000.000.000 | 5.395.244.597.000 |
| REVISI KE-8 | 4.021.014.129.000 | 630.032.058.000 | 694.198.410.000 | 50.000.000.000 | 5.395.244.597.000 |

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

**Tabel II. 43** Histori Revisi per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2022

| | JENIS BELANJA | | | JUMLAH |
|---|---|---|---|---|
| | BELANJA PEGAWAI | BELANJA BARANG | BELANJA MODAL | |
| PAGU AWAL | 529.821.112.000 | 2.778.327.986.000 | 2.087.095.499.000 | 5.395.244.597.000 |
| REVISI KE-1 | 529.821.112.000 | 2.778.327.986.000 | 2.087.095.499.000 | 5.395.244.597.000 |
| REVISI KE-2 | 529.821.112.000 | 2.785.021.441.000 | 2.080.402.044.000 | 5.395.244.597.000 |
| REVISI KE-3 | 529.821.112.000 | 2.896.835.251.000 | 1.968.588.234.000 | 5.395.244.597.000 |
| REVISI KE-4 | 529.821.112.000 | 2.915.628.101.000 | 1.949.795.384.000 | 5.395.244.597.000 |
| REVISI KE-5 | 529.821.112.000 | 2.924.750.501.000 | 1.940.672.984.000 | 5.395.244.597.000 |
| REVISI KE-6 | 529.821.112.000 | 2.920.728.842.000 | 1.944.694.643.000 | 5.395.244.597.000 |
| REVISI KE-7 | 529.821.112.000 | 2.923.262.003.000 | 1.942.161.482.000 | 5.395.244.597.000 |
| REVISI KE-8 | 529.821.112.000 | 2.947.057.320.000 | 1.918.366.165.000 | 5.395.244.597.000 |

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

**Tabel II. 44** Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2022

| | PAGU AWAL | PERUBAHAN | PAGU AKHIR PER TRIWULAN I | PERUBAHAN | PAGU AKHIR PER TRIWULAN II | PERUBAHAN | PAGU AKHIR PER TRIWULAN III |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Belanja Pegawai** | **529.821.112.000** | **0** | **529.821.112.000** | **0** | **529.821.112.000** | **0** | **529.821.112.000** |
| **Belanja Barang** | **2.778.327.986.000** | **137.300.115.000** | **2.915.628.101.000** | **6.864.025.000** | **2.922.492.126.000** | **769.877.000** | **2.923.262.003.000** |
| · RM | 2.610.514.288.000 | 169.045.135.000 | 2.779.559.423.000 | 7.250.698.000 | 2.786.810.121.000 | 2.824.913.000 | 2.789.635.034.000 |
| · PNBP | 167.813.698.000 | -31.745.020.000 | 136.068.678.000 | -386.673.000 | 135.682.005.000 | -2.055.036.000 | 133.626.969.000 |
| **Belanja Modal** | **2.087.095.499.000** | **-137.300.115.000** | **1.949.795.384.000** | **-6.864.025.000** | **1.942.931.359.000** | **-769.877.000** | **1.942.161.482.000** |
| · RM | 880.678.729.000 | -169.045.135.000 | 711.633.594.000 | -7.250.698.000 | 704.382.896.000 | -2.824.913.000 | 701.557.983.000 |
| · PNBP | 462.218.360.000 | 31.745.020.000 | 493.963.380.000 | 386.673.000 | 494.350.053.000 | 2.055.036.000 | 496.405.089.000 |
| · SBSN | 694.198.410.000 | 0 | 694.198.410.000 | 0 | 694.198.410.000 | 0 | 694.198.410.000 |
| · PHLN | 50.000.000.000 | 0 | 50.000.000.000 | 0 | 50.000.000.000 | 0 | 50.000.000.000 |
| **TOTAL** | **5.395.244.597.000** | **0** | **5.395.244.597.000** | **0** | **5.395.244.597.000** | **0** | **5.395.244.597.000** |

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Pagu tersebut dipergunakan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan program yang ada dalam DIPA Tahun Anggaran 2022 dengan rincian sebagai berikut (anggaran sesuai dengan yang telah direvisi).

**Tabel II. 45** Rincian Program – Program Kegiatan DIPA T.A. 2021

| KODE | NOMENKLATUR PROGRAM | Pagu Awal | Pagu Per Triwulan I | Triwulan I | | Pagu Per Triwulan II | Triwulan II | | Pagu Per Triwulan III | Triwulan II | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Realiasi | | | Realiasi | | | Realiasi | |
| | | (Juta) | (Juta) | (Juta) | (%) | (Juta) | (Juta) | (%) | (Juta) | (Juta) | (%) |
| 022.03 | Ditjen Perhubungan Darat | 5.395.244.597 | 5.395.244.597 | 554.368.922 | 10,28% | 5.395.244.597 | 1.847.021.842 | 34,23% | 5.395.244.597 | 3.098.885.302 | 57,44% |
| 022.03.GA | Program Infrastruktur Konektivitas | 4.456.946.448 | 4.456.946.448 | 378.743.314 | 8,50% | 4.456.846.448 | 1.451.541.921 | 32,57% | 4.450.471.210 | 2.469.150.747 | 55,48% |
| 4637 | Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat | 2.089.454.222 | 2.238.701.090 | 148.599.704 | 6,64% | 2.232.449.770 | 769.524.502 | 34,47% | 2.183.399.750 | 1.252.892.893 | 57,38% |
| 4638 | Pelayanan Transportasi Darat | 1.116.885.188 | 1.102.504.604 | 161.052.203 | 14,61% | 1.108.242.952 | 409.264.536 | 36,93% | 1.125.609.839 | 637.804.445 | 56,66% |
| 4639 | Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat | 665.765.271 | 538.917.277 | 39.257.000 | 7,28% | 537.776.836 | 127.393.400 | 23,69% | 536.866.176 | 272.295.880 | 50,72% |
| 4640 | Penunjang Teknis Transportasi Darat | 584.841.767 | 576.823.477 | 29.834.408 | 5,17% | 578.376.890 | 145.359.482 | 25,13% | 604.595.445 | 306.157.529 | 50,64% |
| 022.03.WA | Program Dukungan Manajemen | 938.298.149 | 938.298.149 | 175.625.608 | 18,72% | 938.398.149 | 395.479.920 | 42,14% | 944.773.387 | 629.734.556 | 66,65% |
| 4670 | Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat | 408.477.037 | 408.477.037 | 80.015.616 | 19,59% | 408.577.037 | 174.100.779 | 42,61% | 414.952.275 | 273.001.254 | 65,79% |
| 4671 | Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Darat | 529.821.112 | 529.821.112 | 95.609.992 | 18,05% | 529.821.112 | 221.379.141 | 41,78% | 529.821.112 | 356.733.301 | 67,33% |

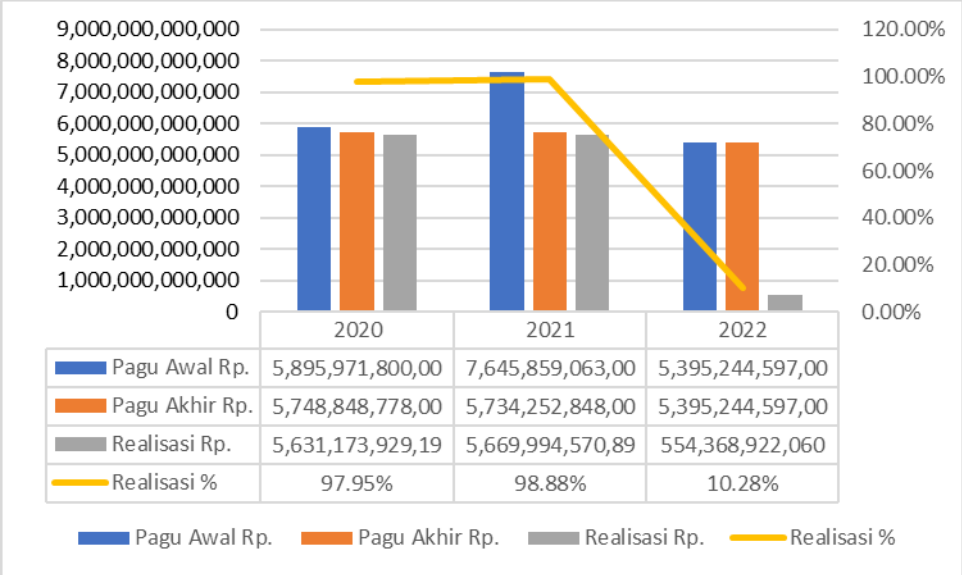
Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

### II.3.1.3. Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2022

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

**Tabel II. 46** Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 – Tahun 2022 (Triwulan III)

| 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 | 3.098.885.302.447 | 57,44% |




**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 2021 anggaran yang terserap sebesar Rp. 5.669.994.570.892,- atau mencapai 98,88% dari pagu akhir Rp. 5.734.252.848.000,-. Sedangkan pada tahun 2022 tingkat serapan anggaran yaitu sebesar Rp. 3.098.885.302.447,- atau mencapai 57,44% dari pagu per Triwulan III Rp. 5.395.244.597.000,-.

## II.3.2. Realisasi Anggaran Tahun 2022

### 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 2022 dengan rincian sebagai berikut (anggaran sesuai dengan yang telah direvisi):

**Tabel II. 47** Kegiatan Program yang ada dalam DIPA

| Kode | Nomenklatur Program | Pagu Awal | Pagu Per Triwulan I | Triwulan I Realiasi | | Pagu Per Triwulan II | Triwulan II Realiasi | | Pagu Per Triwulan III | Triwulan III Realiasi | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | (Juta) | (Juta) | (Juta) | % | (Juta) | (Juta) | % | (Juta) | (Juta) | % |
| 022.03 | Ditjen Perhubungan Darat | 5.395.244.597 | 5.395.244.597 | 554.368.922 | 10,28% | 5.395.244.597 | 1.847.021.842 | 34,23% | 5.395.244.597 | 3.098.885.302 | 57,44% |
| 022.03.GA | Program Infrastruktur Konektivitas | 4.456.946.448 | 4.456.946.448 | 378.743.314 | 8,50% | 4.456.846.448 | 1.451.541.921 | 32,57% | 4.450.471.210 | 2.469.150.747 | 55,48% |
| 4637 | Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat | 2.089.454.222 | 2.238.701.090 | 148.599.704 | 6,64% | 2.232.449.770 | 769.524.502 | 34,47% | 2.183.399.750 | 1.252.892.893 | 57,38% |
| 4638 | Pelayanan Transportasi Darat | 1.116.885.188 | 1.102.504.604 | 161.052.203 | 14,61% | 1.108.242.952 | 409.264.536 | 36,93% | 1.125.609.839 | 637.804.445 | 56,66% |
| 4639 | Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat | 665.765.271 | 538.917.277 | 39.257.000 | 7,28% | 537.776.836 | 127.393.400 | 23,69% | 536.866.176 | 272.295.880 | 50,72% |
| 4640 | Penunjang Teknis Transportasi Darat | 584.841.767 | 576.823.477 | 29.834.408 | 5,17% | 578.376.890 | 145.359.482 | 25,13% | 604.595.445 | 306.157.529 | 50,64% |
| 022.03.WA | Program Dukungan Manajemen | 938.298.149 | 938.298.149 | 175.625.608 | 18,72% | 938.398.149 | 395.479.920 | 42,14% | 944.773.387 | 629.734.556 | 66,65% |
| 4670 | Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat | 408.477.037 | 408.477.037 | 80.015.616 | 19,59% | 408.577.037 | 174.100.779 | 42,61% | 414.952.275 | 273.001.254 | 65,79% |
| 4671 | Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Darat | 529.821.112 | 529.821.112 | 95.609.992 | 18,05% | 529.821.112 | 221.379.141 | 41,78% | 529.821.112 | 356.733.301 | 67,33% |

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per jenis belanja Tahun 2022 dari Triwulan III sebesar 34,07% atau sebesar Rp. 1.838.054.845.021,-

### 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 III, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

**Tabel II. 48** Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Triwulan III 2022

| NO | JENIS BELANJA | PAGU ALOKASI (TW I) | REALISASI TW I | | PAGU ALOKASI (TW II) | REALISASI TW II | | PAGU ALOKASI (TW III) | REALISASI TW III | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Rp. (ribu) | Rp. (ribu) | % | Rp. (ribu) | Rp. (ribu) | % | Rp. (ribu) | Rp. (ribu) | % |
| 1 | Belanja Pegawai | 529.821.112 | 95.609.992 | 18,05% | 529.821.112 | 221.379.141 | 41,78% | 529.821.112 | 356.733.301 | 67,33% |
| 2 | Belanja Barang | 2.915.628.101 | 245.980.686 | 8,44% | 2.922.492.126 | 1.099.798.192 | 37,63% | 2.923.262.003 | 1.777.570.726 | 60,81% |
| 3 | Belanja Modal | 1.949.795.384 | 212.778.245 | 10,91% | 1.942.931.359 | 525.844.509 | 27,06% | 1.942.161.482 | 964.581.275 | 49,67% |
| **TOTAL** | | **5.395.244.597** | **554.368.922** | **10,28%** | **5.395.244.597** | **1.847.021.842** | **34,23%** | **5.395.244.597** | **3.098.885.302** | **57,44%** |

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per jenis belanja Tahun 2022 dari Triwulan III sebesar 57,44% atau sebesar Rp3.098.885.302,-

**Tabel II. 49** Realisasi Anggaran Per Jenis Sumber Dana Triwulan III 2022

| NO | SUMBER DANA | PAGU ALOKASI (TW I) | REALISASI TW I | | PAGU ALOKASI (TW II) | REALISASI TW II | | PAGU ALOKASI (TW III) | REALISASI TW III | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Rp. (ribu) | Rp. (ribu) | % | Rp. (ribu) | Rp. (ribu) | % | Rp. (ribu) | Rp. (ribu) | % |
| 1 | RM | 4.021.014.129 | 407.687.871 | 10,14% | 4.021.014.129 | 1.507.602.261 | 37,49% | 4.021.014.129 | 2.444.589.368 | 60,80% |
| 2 | PNBP | 630.032.058 | 15.960.916 | 2,53% | 630.032.058 | 98.947.561 | 15,71% | 630.032.058 | 248.174.088 | 39,39% |
| 3 | SBSN | 694.198.410 | 130.720.135 | 18,83% | 694.198.410 | 240.472.019 | 34,64% | 694.198.410 | 406.121.847 | 58,50% |
| 4 | PHLN | 50.000.000 | 0 | 0,00% | 50.000.000 | 0 | 0,00% | 50.000.000 | 0 | 0,00% |
| **TOTAL** | | **5.395.244.597** | **554.368.922** | **10,28%** | **5.395.244.597** | **1.847.021.842** | **34,23%** | **5.395.244.597** | **3.098.885.302** | **57,44%** |

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per sumber dana Tahun 2022 dari Triwulan III sebesar 57,44% atau sebesar Rp3.098.885.302,-.

### II.3.2.3. Analisis Dana yang Tidak Terserap oleh Unit Kerja

Kegiatan terblokir dengan rincian sebagai berikut
Rupiah Murni : 285.682.376.000
PHLN : 50.000.000.000

**Tabel II. 50** Kegiatan yang dikontrakkan di lingkungan ditjen perhubungan darat

| TOTAL PAKET | | SUDAH LELANG | | BELUM LELANG | |
|---|---|---|---|---|---|
| PAKET | NILAI (Rp) | PAKET | NILAI (Rp) | PAKET | NILAI (Rp) |
| 549 | 3.752.894.393.000 | 516 | 3.665.702.815.000 | 33 | 87.191.578.000 |

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

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

| RENCANA LELANG | PAGU | SUDAH KONTRAK | | PROGRES LELANG | | RENCANA LELANG TA.2022 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | E-KATALOG | | LELANG | |
| | | PKT | PAGU | PKT | PAGU | PKT | PAGU | PKT | PAGU |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 522 | 3.758.205.003.000 | 296 | 3.207.449.768.000 | 61 | 237.674.690.000 | 149 | 167.852.041.000 | 16 | 145.228.504.000 |

### II.3.4. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

### II.3.3.1. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya Keuangan

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

**Tabel II. 51** Efisiensi Anggaran

| No | Sasaran Progam | | Triwulan I | | | Triwulan II | | | Triwulan III | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | % Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran | % Capaian Keuangan | Efisiensi (Posisi Triwulan I) | % Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran | % Capaian Keuangan | Efisiensi (Posisi Triwulan II) | % Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran | % Capaian Keuangan | Efisiensi (Posisi Triwulan III) |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) = (4)-(5) | (7) | (8) | (9) = (7)-(8) | (10) | (11) | (12) = (10)-(11) |
| 1 | SP 01 | Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional | 108,5% | 5,90% | 102,6% | 109,87% | 32,35% | 77,52% | 100.00% | 54.01% | 45.99% |
| 2 | SP 02 | Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan | 117,9% | 14,61% | 103,29% | 123,64% | 34,26% | 89,38% | 105.30% | 56,66% | 48.64% |
| 3 | SP 03 | Meningkatnya Keselamatan Transportasi | 200,00% | 7,28% | 192,7% | 200% | 24,97% | 175,03% | 200.00% | 50,72% | 149.28% |
| 4 | SP 01 | Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum | 200,00% | 18,05% | 181,95% | 200% | 36,87% | 163,13% | 200.00% | 65,79% | 134.21% |
| 5 | SP 02 | Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik | 99% | 19,59% | 79,41% | 99,62% | 36,87% | 62,75% | 108.73% | 67,33% | 41.40% |
| **Rata-Rata** | | | **145,08%** | **13,09%** | **131,99%** | **146,63%** | **37,23%** | **112,87%** | **142.81%** | **58.90%** | **83.90%** |

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui bahwa dibandingkan dengan rata-rata capaian kinerja sasaran sebesar 146,63%, dengan realisasi anggaran sebesar 37,23% menunjukkan adanya efisiensi anggaran sebesar 112,87%.

### II.3.3.2. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya Manusia (SDM)

**Tabel II. 52** Perbandingan jumlah kebutuhan dan jumlah eksisting SDM

| No | Jumlah Kebutuhan SDM | Realisasi SDM | Capaian SDM | Target Kinerja | Realisasi Kinerja | Capaian Kinerja |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | 15.424 | 11.150 | 72,2% | 30,796 | 33,67% | 146,63% |

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui bahwa dibandingkan dengan rata-rata target kinerja sebesar 30,796, dengan realisasi kinerja sebesar 33,67% menunjukkan capaian SDM sebesar 72,2% dengan realisasi sebanyak 11.150 SDM dari jumlah kebutuhan SDM sebesar 15.424.

### II.3.3.3. 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 *Automatic Adjusment* anggaran untuk membantu pencegahan dampak pandemi Covid-19 sehingga beberapa pekerjaan terjadi pengurangan anggaran, ditunda pelaksanaannya dan/atau diperpanjang waktu pelaksanaanya di tahun selanjutnya untuk anggaran penanganan covid dan kegiatan PEN (Pemulihan Ekonomi Nasional).

# BAB III
# PENUTUP

## III. 1. Penutup

### III.1.1. Ringkasan Capaian

Dalam rangka perwujudan pertanggung jawaban pelaksanaan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat serta Pengelolahan Sumber Daya dan Pelaksanaan Kebijakan dan Program. Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan III ini perlu disusun secara berkala sebagai salah satu alat pendorong terwujudnya pemerintahan yang bersih dan berwibawa. Sebagai penutup dari Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan III Tahun 2022 dapat disampaikan hal-hal sebagai berikut:

Sebagai kelanjutan dari pelaksanaan kegiatan untuk Perjanjian Kinerja Tahun 2022, dari keseluruhan kegiatan yang telah dilakukan sampai dengan Triwulan III Tahun 2022 ini terdapat 9 (sembilan) Indikator Kinerja Program (IKP) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Triwulan III tahun 2022. Terdapat 9 (sembilan) Indikator Kinerja Program yang lebih besar atau sama dengan 100% (IKP≥100%). Adapun rincian capaian untuk setiap IKP pada Triwulan III tahun 2022 adalah sebagai berikut:

1. Rasio Konektivitas Transportasi Darat terealisasi sebesar 0,25 (target 0,925);
2. Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 0,500 (target 0,500);
3. Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat terealisasi sebesar 94,114 (target 83);
4. *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP terealisasi sebesar 83,280 (target 83,2);
5. *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 40,970 (target 40);
6. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan terealisasi sebesar 0 (target 0,016);
7. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran terealisasi sebesar 0 (target 0,085);
8. Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan terealisasi sebesar 0 (target 0,1);
9. Indeks RB Kementerian Perhubungan terealisasi sebesar 86,440 (target 79,5).

Untuk meningkatkan capaian kinerja di triwulan selanjutnya, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat akan melakukan monitoring dan pemantauan terhadap kegiatan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat juga akan meningkatkan koordinasi dengan melakukan monitoring keselamatan dan keamanan transportasi darat dan penyeberangan agar dapat lebih meningkatkan kinerja menuju *zero accident*.

### III. 2. Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab

Adapun hasil evaluasi, rekomendasi dan unit kerja penanggung jawab dijabarkan sebagai berikut:

**Tabel III. 1** Hasil Evaluasi, Rekomendasi, dan Unit Kerja Penanggung Jawab

| NO | SASARAN PROGRAM | | INDIKATOR KINERJA PROGRAM | | SATUAN | TARGET DALAM PK | TRIWULAN III | | | EVALUASI | TINDAK LANJUT | PENANGGUNG JAWAB |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | TARGET KINERJA | REALISASI KINERJA | CAPAIAN KINERJA | | | |
| (1) | (2) | | (3) | | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) |
| 1 | SP 01 | Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional | IKP 01 | Rasio Konektivitas Transportasi Darat | rasio | 0,925 | 0,925 | 0,925 | 100,00% | TERCAPAI | Direktorat Prasarana Transportasi Jalan:<br>1. Menetapkan lokasi Terminal Penumpang Tipe A dan Terminal Barang Untuk Umum baru berdasarkan hasil pengkajian lebih lanjut;<br>2. Mewujudkan pembangunan dan peningkatan Terminal Penumpang Tipe A yang terpadu dengan moda transportasi lainnya;<br>3. Meningkatkan kegiatan monitoring operasional Terminal Penumpang Tipe A untuk memperluas cakupan pengawasan pada kegiatan pengoperasian Terminal Penumpang Tipe A;<br>4. Mengusulkan revitalisasi dan rehabilitasi Terminal Penumpang Tipe A berdasarkan skala prioritas;<br>5. Menyusun kajian teknis revitalisasi dan rehabilitasi Terminal Penumpang Tipe A yang belum memiliki kajian teknis pengembangan terminal;<br>6. Menyusun kajian teknis penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda berdasarkan skala prioritas;<br>7. Melakukan koordinasi secara intensif dengan stakeholder lain terkait pembangunan fasilitas pendukung yang menjadi prioritas; | Dit. AJ,<br>Dit. PTJ, Dit. TSDP |

| NO | SASARAN PROGRAM | | INDIKATOR KINERJA PROGRAM | | SATUAN | TARGET DALAM PK | TRIWULAN III | | | EVALUASI | TINDAK LANJUT | PENANGGUNG JAWAB |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | TARGET KINERJA | REALISASI KINERJA | CAPAIAN KINERJA | | | |
| (1) | (2) | | (3) | | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) |
| | | | | | | | | | | | 8. Meningkatkan kegiatan monitoring pembangunan fasilitas pendukung untuk memperluas cakupan pengawasan pada kegiatan pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda yang dilakukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat;<br>9. Memprioritaskan lokasi pembangunan fasilitas pendukung yang menjadi target capaian sesuai dengan Renstra.<br><br>Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan:<br><br>1. Melakukan optimalisasi lintasan LDF Ferry Patimban-Panjang, Patimban-Banjarmasin dan Patimban-Pontianak di Kawasan PKN Cirebon dalam rangka mendukung angkutan logistik dari pulau Jawa ke Sumatera dan Kalimantan;<br>2. Menyusun Rencana Induk Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pedoman pembangunan/pengembangan yang terarah dan terukur;<br>3. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun;<br>4. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya. | |
| | | | IKP 5 | Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan | rasio | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 100% | TERCAPAI | 1. Pelaksanaan konsolidasi untuk membahas rencana pengembangan angkutan umum | Dit. AJ |

| NO | SASARAN PROGRAM | | INDIKATOR KINERJA PROGRAM | | SATUAN | TARGET DALAM PK | TRIWULAN III | | | EVALUASI | TINDAK LANJUT | PENANGGUNG JAWAB |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | TARGET KINERJA | REALISASI KINERJA | CAPAIAN KINERJA | | | |
| (1) | (2) | | (3) | | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) |
| | | | | | | | | | | | massal perkotaan berbasis jalan di suatu wilayah;<br>2. Melakukan review terhadap regulasi terkait pelaksanaan program pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan dengan skema buy the service;<br>3. mengupayakan usulan tarif layanan BTS masuk kedalam Peraturan Menteri Keuangan yang mengatur tentang jenis dan tarif PNBP yang bersifat volatil;<br>4. Perencanaan yang komprehensif dalam menentukan lokasi yang akan dipilih untuk penerapan program buy the service dengan memperhatikan RPJMN dan Renstra;<br>5. Komitmen antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dalam program pengembangan dan peningkatan pelayanan angkutan perkotaan;<br>6. Sosialisasi penyelenggaraan Program Buy the Service kepada Pemerintah Daerah dan masyarakat;<br>7. Melaksanakan monitoring dan evaluasi atas penyelenggaraan program buy the service secara reguler;<br>8. Pengembangan dan peningkatan sisem IT pada layanan Buy The Service;<br>9. Merencanakan alternatif pembiayaan dari sumber pendanaan lain untuk pengembangan program buy the service. | |

| NO | SASARAN PROGRAM | | INDIKATOR KINERJA PROGRAM | | SATUAN | TARGET DALAM PK | TRIWULAN III | | | EVALUASI | TINDAK LANJUT | PENANGGUNG JAWAB |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | TARGET KINERJA | REALISASI KINERJA | CAPAIAN KINERJA | | | |
| (1) | (2) | | (3) | | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) |
| 2 | SP 02 | Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan | IKP 01 | Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat | Nilai | 83 | 83 | 94.114 | 113,39% | TERCAPAI | 1. Pemantauan dan Evaluasi secara berkala pelaksanaan SKM menggunanakan aplikasi 3A IPK-IKM di seluruh UPP Ditjen Hubdat ;<br>2. Reviu Standar Pelayanan ;<br>3. Sosilaisasi peningkatan pelayanan pada pengguna jasa dan stakeholder ;<br>4. Edukasi pelayanan pada pelaksana layanan. | Bagian Kepegawaian dan Umum, Setditjen Hubdat |
| | | | IKP 06 | *On Time Performance (OTP)* Transportasi SDP | % | 83,2 | 83,2 | 83,280 | 100,10% | TERCAPAI | 1. Berkoordinasi dengan stakeholder terkait agar lebih meningkatkan pelayanan angkutan penyeberangan dan ketepatan jadwal di lapangan;<br>2. Melakukan pengawasan secara periodik terhadap ketepatan jadwal di lapangan;<br>3. Melakukan rapat evaluasi efektifitas pengaturan jadwal;<br>4. Memberlakukan sanksi yang tegas dan pemberian efek jera atas ketidakpatuhan perusahaan angkutan penyeberangan dalam mematuhi jam pelayanan yang telah ditetapkan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. | Dit. TSDP |
| | | | IKP 07 | *On Time Performance (OTP)* Transportasi Perkotaan | % | 40 | 40 | 40,970 | 102,43% | TERCAPAI | 1. Pemanfaatan teknologi ITS Bus Priority untuk memberikan prioritas bagi angkutan umum;<br>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 | Dit. AJ |

| NO | SASARAN PROGRAM | | INDIKATOR KINERJA PROGRAM | | SATUAN | TARGET DALAM PK | TRIWULAN III | | | EVALUASI | TINDAK LANJUT | PENANGGUNG JAWAB |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | TARGET KINERJA | REALISASI KINERJA | CAPAIAN KINERJA | | | |
| (1) | (2) | | (3) | | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) |
| | | | | | | | | | | | pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas seperti pembatasan kecepatan bagi kendaraan pribadi di suatu ruas jalan tertentu ;<br>3. Melakukan evaluasi secara periodik terhadap realisasi On Time performance;<br>4. Melakukan rapat evaluasi efektifitas pengaturan manajemen dan rekayasa lalu lintas dan hal terkait lainnya | |
| 3 | SP 03 | Meningkatnya Keselamatan Transportasi | IKP 01 | Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan | rasio | 0,016 | 0,016 | 0 | 200% | TERCAPAI | 1. Akan disempurnakan peraturan terkait Sistem Manajemen Keselamatan pada Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) terkait dengan pembagian wewenang antara pusat dan daerah dalam hal pembinaan keselamatan angkutan umum;<br>2. Akan diatur regulasi terkait dengan penyediaan fasilitas tempat istirahat pengemudi angkutan umum;<br>3. Akan diberikan reward kepada perusahaan angkutan umum yang sudah menerapkan SMK dan akan mendorong kepada perusahaan angkutan umum untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan pada perusahaannya dengan melakukan asistensi atau pendampingan dalam penerapan SMK.<br>4. Melaksanakan kegiatan sosialisasi tentang keselamatan secara menyeluruh baik offline maupun online (melalui media elektronik, media sosial dll); | Dit. STJ |

| NO | SASARAN PROGRAM | | INDIKATOR KINERJA PROGRAM | | SATUAN | TARGET DALAM PK | TRIWULAN III | | | EVALUASI | TINDAK LANJUT | PENANGGUNG JAWAB |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | TARGET KINERJA | REALISASI KINERJA | CAPAIAN KINERJA | | | |
| (1) | (2) | | (3) | | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) |
| | | | | | | | | | | | 5. Menggandeng public figure untuk mengkampanyekan keselamatan jalan sehingga meningkatakan awarness masyarakat terhadap keselamatan jalan.<br>6. Melakukan Pelatihan Kompetensi Inspektur dan Auditor Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, dengan mengikut sertakan 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat;<br>7. Melaksanakan Pembekalan dan pendampingan Penyusunan Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan terhadap Perusahaan Angkutan Umum, baik AKAP/Pariwisata maupun Angkutan Barang Khusus Bahan Berbahaya dan Beracun (B3);<br>8. Melaksanakan Bimbingan Teknis Penilai Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum, dengan mengikut sertakan 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat dan staf kompeten dari Direktorat Angkutan Jalan;<br>9. Melaksanakan Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan disiplin Pengemudi Angkutan umum;<br>10. Melaksanakan Training Of Trainer (TOT) Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) dalam rangka meningkatkan Kompetensi SDM Penilai SMK PAU.<br>11. Melaksanakan Ramp Check Angkutan Umum. | |

| NO | SASARAN PROGRAM | | INDIKATOR KINERJA PROGRAM | | SATUAN | TARGET DALAM PK | TRIWULAN III | | | EVALUASI | TINDAK LANJUT | PENANGGUNG JAWAB |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | TARGET KINERJA | REALISASI KINERJA | CAPAIAN KINERJA | | | |
| (1) | (2) | | (3) | | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) |
| | | | | | | | | | | | 12. Monitoring dan Evaluasi Keselamatan Transportasi Jalan<br>13. Melakukan Monitoring Pembinaan Angkutan Umum AKAP/Pariwisata maupun Angkutan Barang Bahan Berbahaya dan Beracun (B3).<br>14. Untuk mempermudah pendataan dan pengawasan penerapan SMK pada perusahaan angkutan umum akan dibangun sistem informasi SMK pada perusahaan angkutan umum Elektronik Sistem Manajemen Keselamatan (e-SMK) yang nantinya akan diintegrasikan dengan Sistem Perizinan Online Angkutan Darat dan Multimoda (SPIONAM) sehingga pembinaan dan pengawasan dapat dilakukan secara optimal;<br>15. Optimalisasi aplikasi Terminal Online Sistem (TOS) untuk pengawasan keberangkatan bus AKAP di terminal;<br>16. Integrasi aplikasi ramcheck dengan aplikasi TOS dan SPIONAM sehingga mempermudah dalam pelaksanaan inspeksi keselamatan pada kendaraan angkutan umum. | |
| | | | IKP 02 | Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran | rasio | 0,085 | 0,085 | 0 | 200% | TERCAPAI | 1. Melaksanakan Monitoring dan Evaluasi Inspeksi keselamatan Transportasi Penyeberangan (Rampcheck) dan Monitoring secara berkala terhadap kelaikan sarana, prasarana dan Operasional Penyeberangan;<br>2. Mengadakan Bimbingan Teknis di bidang keselamatan angkutan penyeberangan kepada 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat sebagai berikut: | Dit. TSDP |

| NO | SASARAN PROGRAM | | INDIKATOR KINERJA PROGRAM | | SATUAN | TARGET DALAM PK | TRIWULAN III | | | EVALUASI | TINDAK LANJUT | PENANGGUNG JAWAB |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | TARGET KINERJA | REALISASI KINERJA | CAPAIAN KINERJA | | | |
| (1) | (2) | | (3) | | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) |
| | | | | | | | | | | | a. Bimbingan Teknis Pelaksanaan Kesyahbandaran;<br>b. Bimbingan Teknis Tata Cara Pemeriksaan Keselamatan Kapal Penyeberangan;<br>c. Bimbingan Teknis Tata Cara Pemeriksaan Keselamatan Kapal Sungai dan Danau;<br>d. Bimbingan Teknis Auditor ISPS Code;<br>e. Bimbingan Teknis Auditor ISM Code;<br>f. Bimbingan Teknis Peningkatan Kinerja Penyidik Pegawai Negeri Sipil Bidang LLASDP;<br>g. Bimbingan Teknis Patroli Keamanan dan Penanggulangan Musibah di Bidang SDP.<br>3. Melakukan pembangungan kapal patroli Multipurpose untuk pengawasan di lokasi daerah yang rawan kecelakaan dan meningkatkan kordinasi pantauan terhadap cuaca ekstrim;<br>4. Mengadakan sosialisasi keselamatan angkutan penyeberangan kepada para operator Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan serta 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat;<br>5. Pemberian Bantuan Teknis Perlengkapan keselamatan angkutan penyeberangan;<br>6. Perumusan aturan Manajemen keselamatan kapal, patroli dan pengamanan.<br>7. Penyusunan Kebijakan terkait kompetensi kesyahbandaran dan database kinerja pengawasan operasional SDP; | |

| NO | SASARAN PROGRAM | | INDIKATOR KINERJA PROGRAM | | SATUAN | TARGET DALAM PK | TRIWULAN III | | | EVALUASI | TINDAK LANJUT | PENANGGUNG JAWAB |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | TARGET KINERJA | REALISASI KINERJA | CAPAIAN KINERJA | | | |
| (1) | (2) | | (3) | | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) |
| | | | | | | | | | | | 8. Melakukuan koordinasi dan tata kelola bidang kesyahbandaran; | |
| 4 | SP 01 | Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum | IKP 01 | Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan | % | 0,1 | 0,1 | 0 | 200% | TERCAPAI | 1. Membuat timeline target penyusunan peraturan perundang-undangan sehingga proses penyusunan berjalan sesuai waktu yang ditentukan.<br>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.<br>3. Apabila peraturan sudah diundangkan maka diharapkan segera mendapatkan tanggapan/class action dari masyarakat. | Bagian Hukum dan Humas, Setditjen Hubdat |
| 5 | SP 02 | Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik | IKP 01 | Indeks RB Kementerian Perhubungan | Nilai | 79,5 | 79,5 | 86,44 | 108,73% | TERCAPAI | 1. Internalisasi Rencana Aksi RB Ditjen Hubdat ;<br>2. Pendampingan pelaksanaan RB Ditjen Hubdat;<br>3. Monev berkala pelaksanaan rencana kerja RB Ditjen Hubdat. | Bagian Kepegawaian dan Umum, Setditjen Hubdat |

# LAMPIRAN

# LAMPIRAN 1

**Lampiran. 1** Rencana Kerja Tahunan Tahun 2022

## RENCANA KINERJA TAHUNAN
## TAHUN 2022
## DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

| 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 On Time Performance (OTP) Transportasi SDP | % | 83,2 |
| | | | IKP 7 | Rata-rata On Time 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 *Class Action* 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 |

Jakarta, 2022

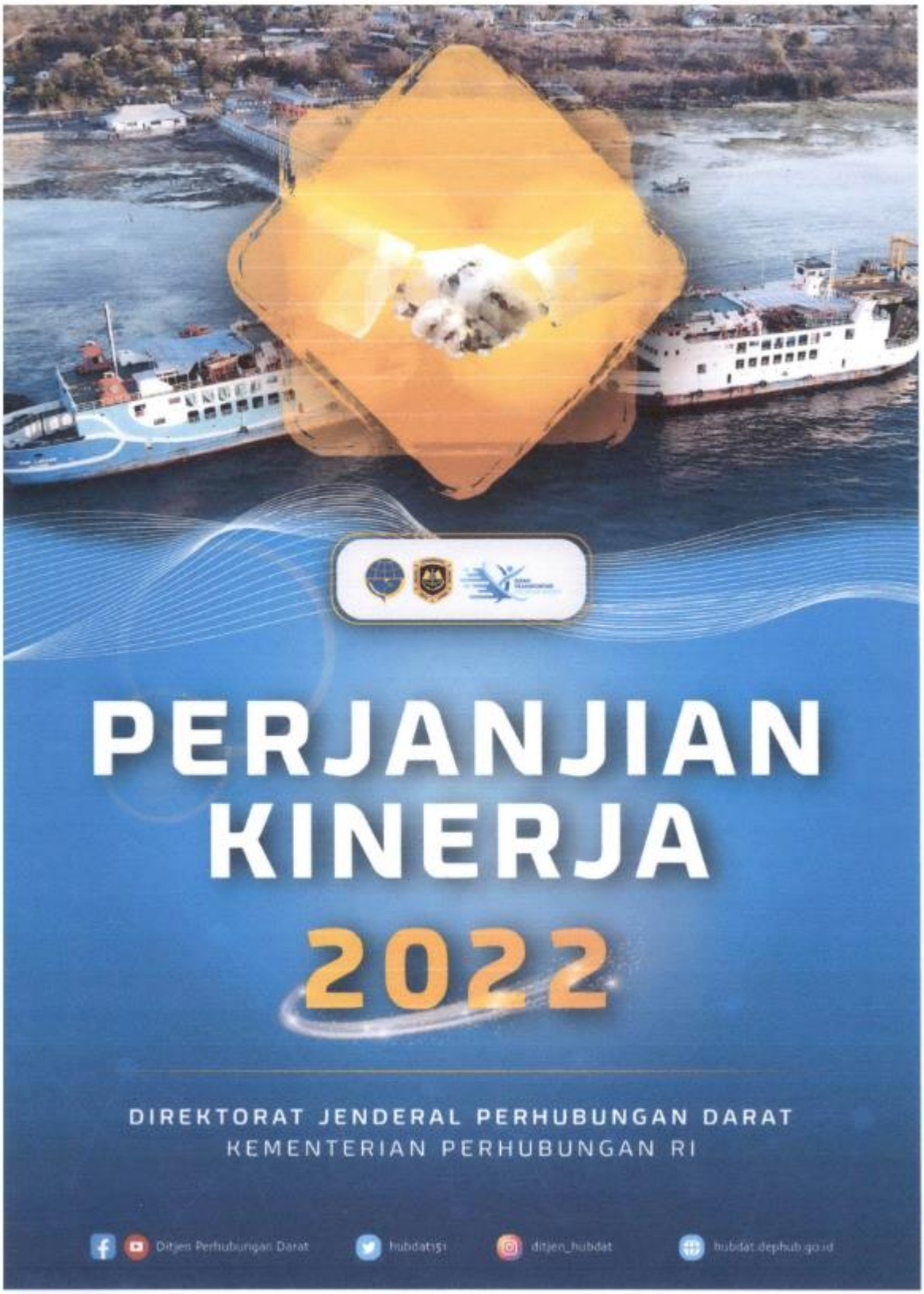
**DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

**Drs. BUDI SETIYADI, SH, M.Si**

INSAN
TRANSPORTASI
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KEMENTERIAN PERUBUNGAN RI
ditjen_hubdat
hubdat151
ditjen perhubungan darat
hubdat.dephub.go.id

# LAMPIRAN 2

**Lampiran. 2** Perjanjian Kinerja Tahun 2022



**PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2022**

**DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : **Drs. BUDI SETIYADI, SH, M.Si**
Jabatan : **DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

Selanjutnya disebut pihak pertama

Nama : **BUDI KARYA SUMADI**
Jabatan : **MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA**

selaku atasan pihak pertama, selanjutnya disebut pihak kedua

Pihak pertama berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggungjawab kami.

Pihak kedua akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, Januari 2022

| **Pihak Kedua** | **Pihak Pertama** |
| --- | --- |
| **BUDI KARYA SUMADI** | **Drs. BUDI SETIYADI, SH, M.Si** |

**PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2022**
**DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Budi Setiyadi

Jabatan : Direktur Jenderal Perhubungan Darat

selanjutnya disebut pihak pertama

Nama : Budi Karya Sumadi

Jabatan : Menteri Perhubungan

selaku atasan pihak pertama, selanjutnya disebut pihak kedua.

Pihak pertama berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

Pihak Kedua akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, Januari 2022

| Pihak Kedua, | Pihak Pertama |
|---|---|
| Menteri Perhubungan | Direktur Jenderal Perhubungan Darat |
| BUDI KARYA SUMADI | BUDI SETIYADI |

**PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2022**

**DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

| NO | SASARAN PROGRAM | | INDIKATOR KINERJA PROGRAM | | SATUAN | TARGET |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *1* | *2* | | *3* | | *4* | *5* |
| 1 | SP1 | Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional | IKP 1 | Rasio Konektivitas Transportasi Darat | Rasio | 0,790 |
| | | | IKP 5 | Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan | Rasio | 0,500 |
| 2 | SP2 | Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan | IKP 1 | Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat | Nilai | 83,000 |
| | | | IKP 6 | On Time Performance (OTP) Transportasi SDP | % | 83,200 |
| | | | IKP7 | On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan | % | 28,000 |
| 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 *class action* oleh masyarakat dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang dikeluarkan/ditetapkan | % | 0,100 |
| 5 | SP5 | Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik | IKP 1 | Indeks RB Kementerian Perhubungan | Nilai | 79,500 |

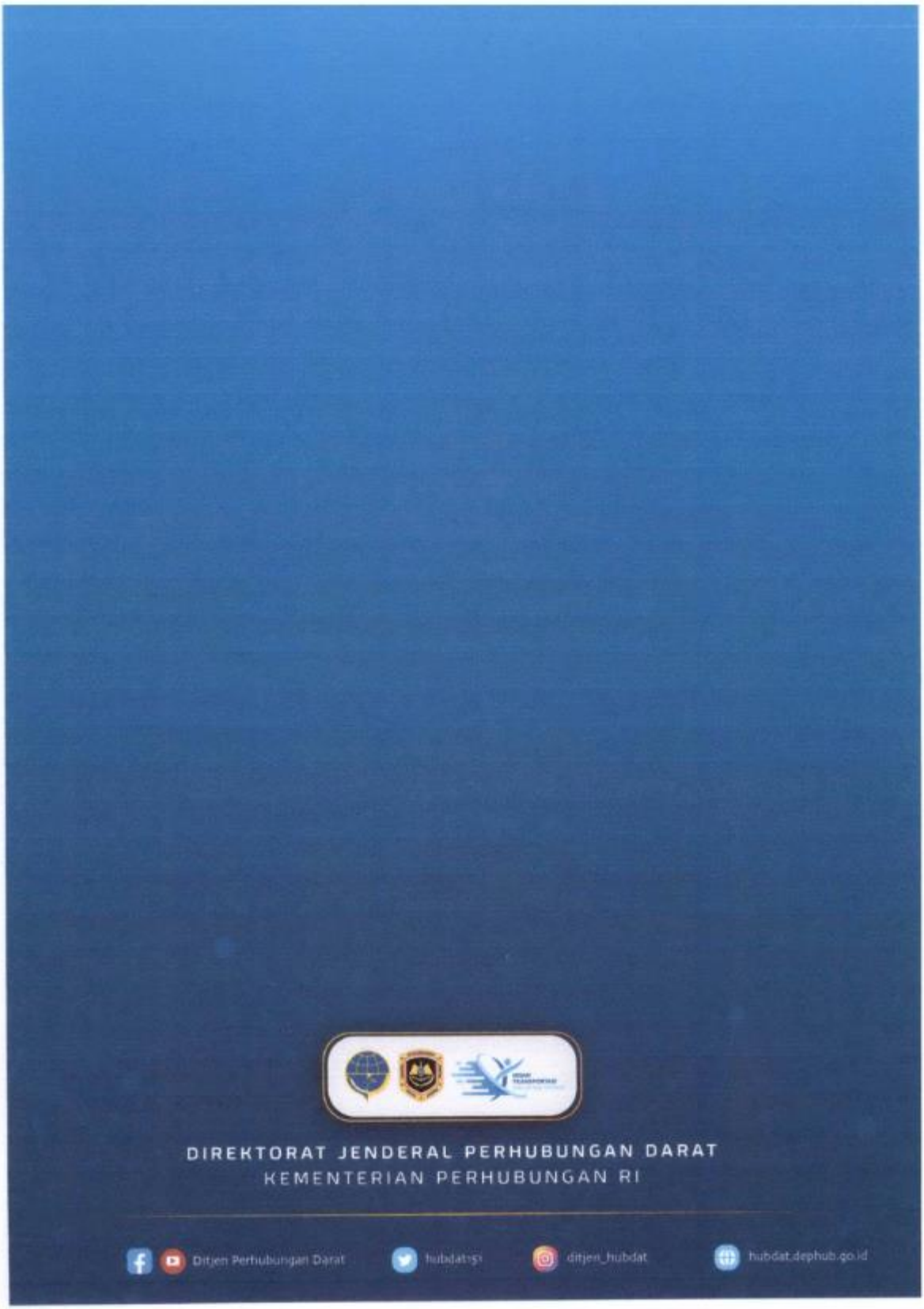
| Kegiatan | | Anggaran |
|---|---|---|
| 1. | Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat | Rp. 2.089.454.222.000 |
| 2. | Pelayanan Transportasi Darat | Rp. 1.116.885.188.000 |
| 3. | Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat | Rp. 665.765.271.000 |
| 4. | Penunjang Teknis Transportasi Darat | Rp. 584.841.767.000 |
| 5. | Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat | Rp. 408.477.037.000 |
| 6. | Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Darat | Rp. 529.821.112.000 |

Disetujui,
Menteri Perhubungan

BUDI KARYA SUMADI

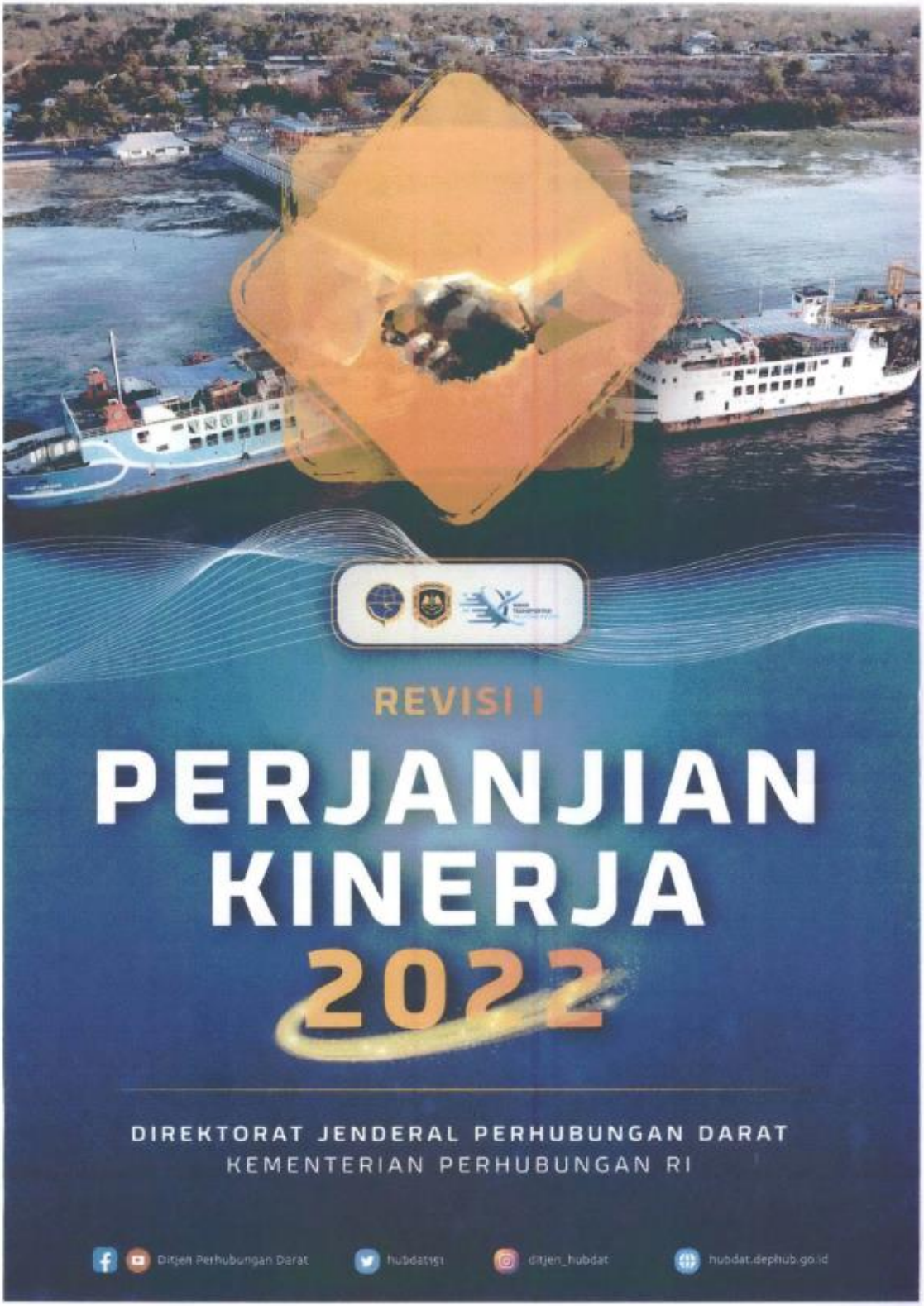
Jakarta, Januari 2022
Direktur Jenderal Perhubungan Darat

BUDI SETIYADI


DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI
Ditjen Perhubungan Darat
hubdatrsi
ditjen_hubdat
hubdat.dephub.go.id

# LAMPIRAN 3

**Lampiran. 3** Revisi I Perjanjian Kinerja



**REVISI I PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2022**
**DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Drs. Hendro Sugiatno, M.M.
Jabatan : Direktur Jenderal Perhubungan Darat

Selanjutnya disebut pihak pertama

Nama : Budi Karya Sumadi
Jabatan : Menteri Perhubungan Republik Indonesia

Selaku atasan pihak pertama, selanjutnya disebut pihak kedua

Pihak pertama berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

Pihak kedua akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, Agustus 2022

| Pihak Kedua | Pihak Pertama |
|---|---|
| Menteri Perhubungan | Direktur Jenderal Perhubungan Darat |
| BUDI KARYA SUMADI | Drs. HENDRO SUGIATNO, M.M. |

**REVISI I PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2022**
**DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

| No | Sasaran Program | | Indikator Kinerja Program | | Satuan | Target |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | | 3 | | 4 | 5 |
| 1 | SP 01 | Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional | IKP 01 | Rasio Konektivitas Transportasi Darat | Rasio | 0,925 |
| | | | IKP 05 | Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan | Rasio | 0,500 |
| 2 | SP 02 | Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan | IKP 01 | Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat | Nilai | 83,000 |
| | | | IKP 06 | *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP | % | 83,200 |
| | | | IKP 07 | *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan | % | 40,000 |
| 3 | SP 03 | Meningkatnya Keselamatan Transportasi | IKP 01 | Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan | Rasio | 0,016 |
| | | | IKP 02 | Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran | Rasio | 0,085 |
| 4 | SP 01 | Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum | IKP 01 | Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang mendapat *class action* oleh masyarakat dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang dikeluarkan/ditetapkan | % | 0,100 |
| 5 | SP 02 | Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik | IKP 01 | Indeks RB Kementerian Perhubungan | Nilai | 79,500 |

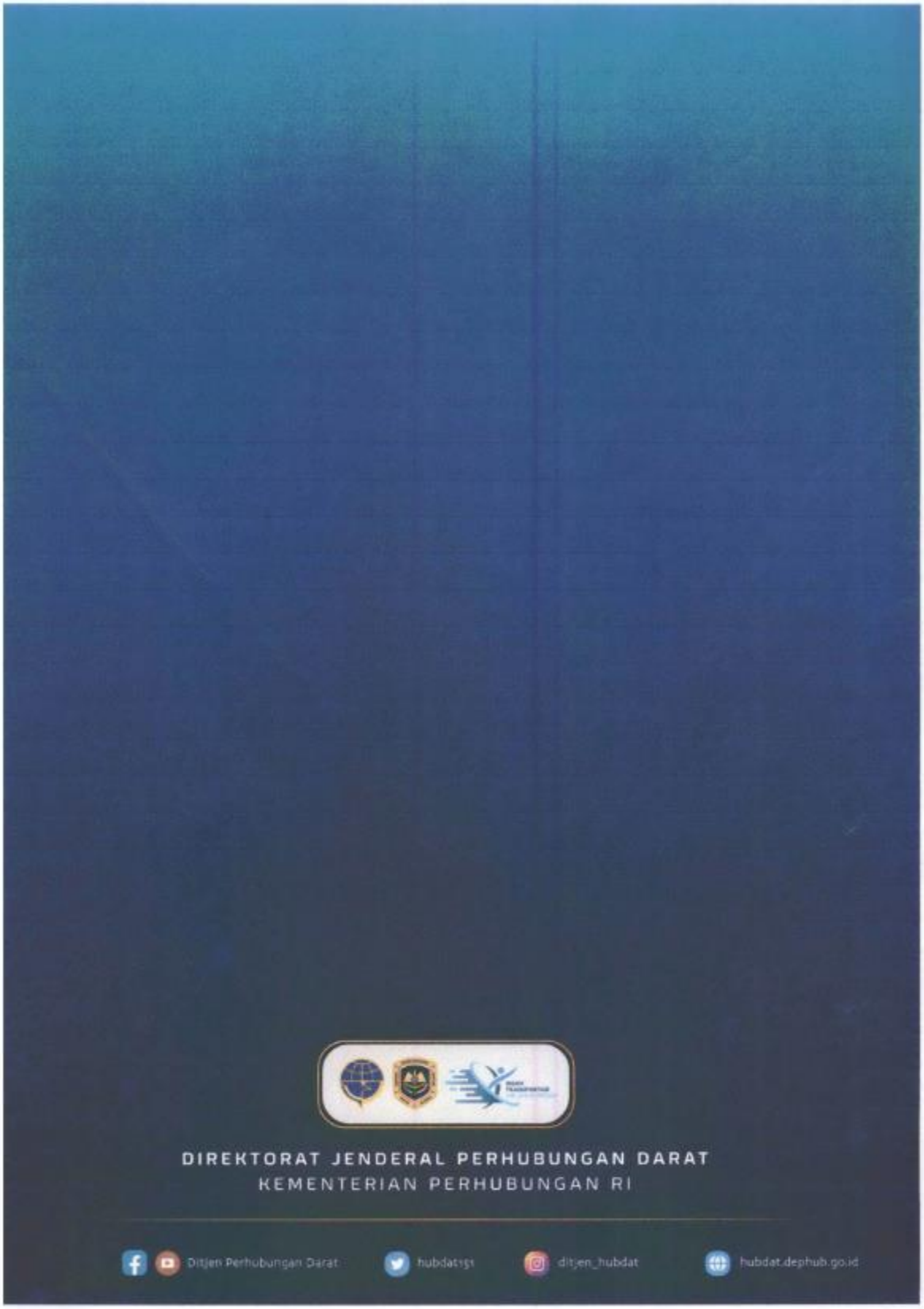
| Kegiatan | | | Anggaran |
|---|---|---|---|
| 1. | Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat | Rp. | 2.232.449.770.000 |
| 2. | Pelayanan Transportasi Darat | Rp. | 1.108.242.952.000 |
| 3. | Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat | Rp. | 537.776.836.000 |
| 4. | Penunjang Teknis Transportasi Darat | Rp. | 578.376.890.000 |
| 5. | Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat | Rp. | 408.577.037.000 |
| 6. | Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Darat | Rp. | 529.821.112.000 |

Disetujui
Menteri Perhubungan

BUDI KARYA SUMADI

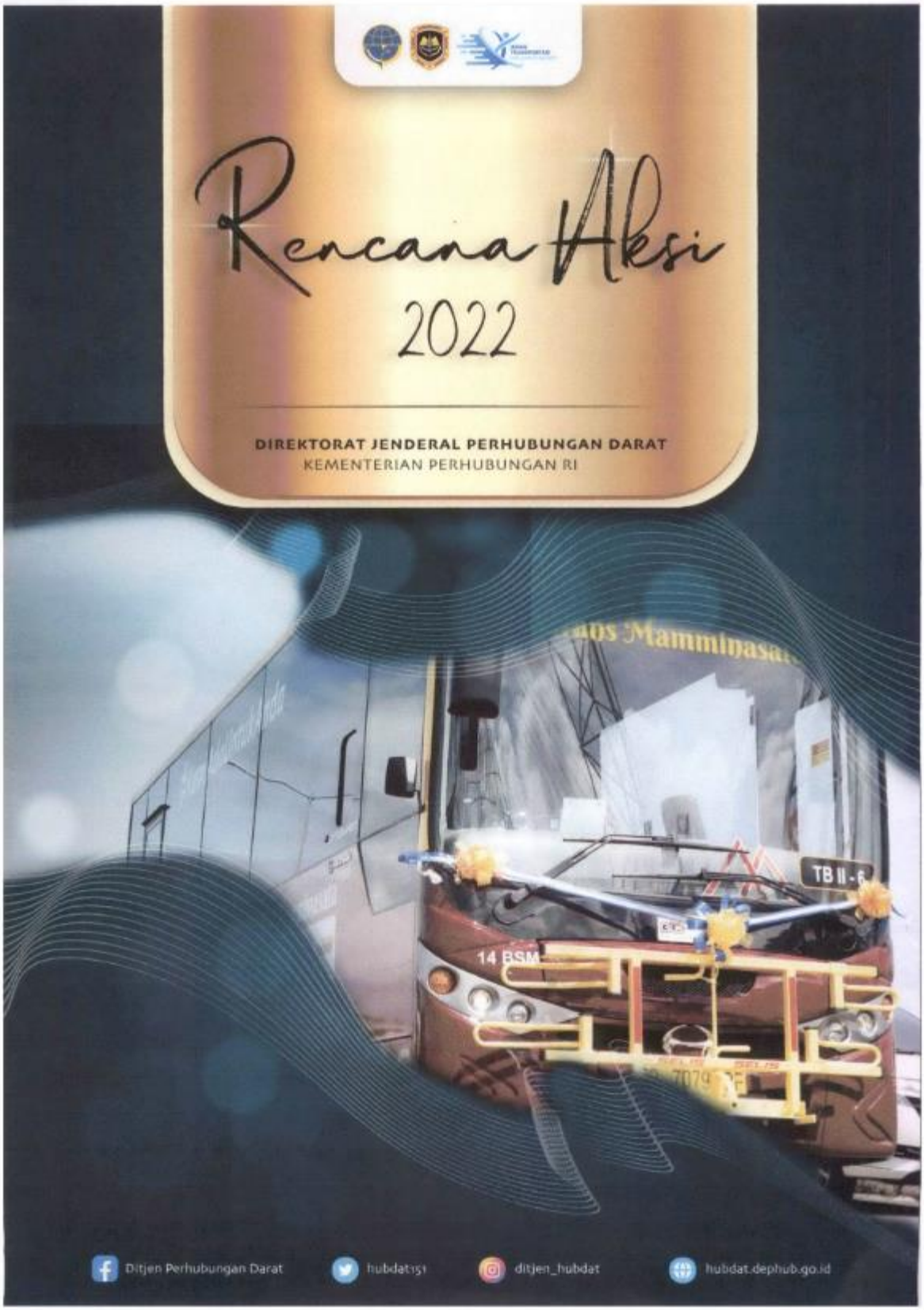
Jakarta, Agustus 2022
Direktur Jenderal Perhubungan Darat

Drs. HENDRO SUGIATNO, M.M.


DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI
Ditjen Perhubungan Darat
hubdat151
ditjen_hubdat
hubdat.dephub.go.id

# LAMPIRAN 4

**Lampiran. 4** Rencana Aksi Tahun 2022



**RENCANA AKSI ATAS PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2022**
**DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

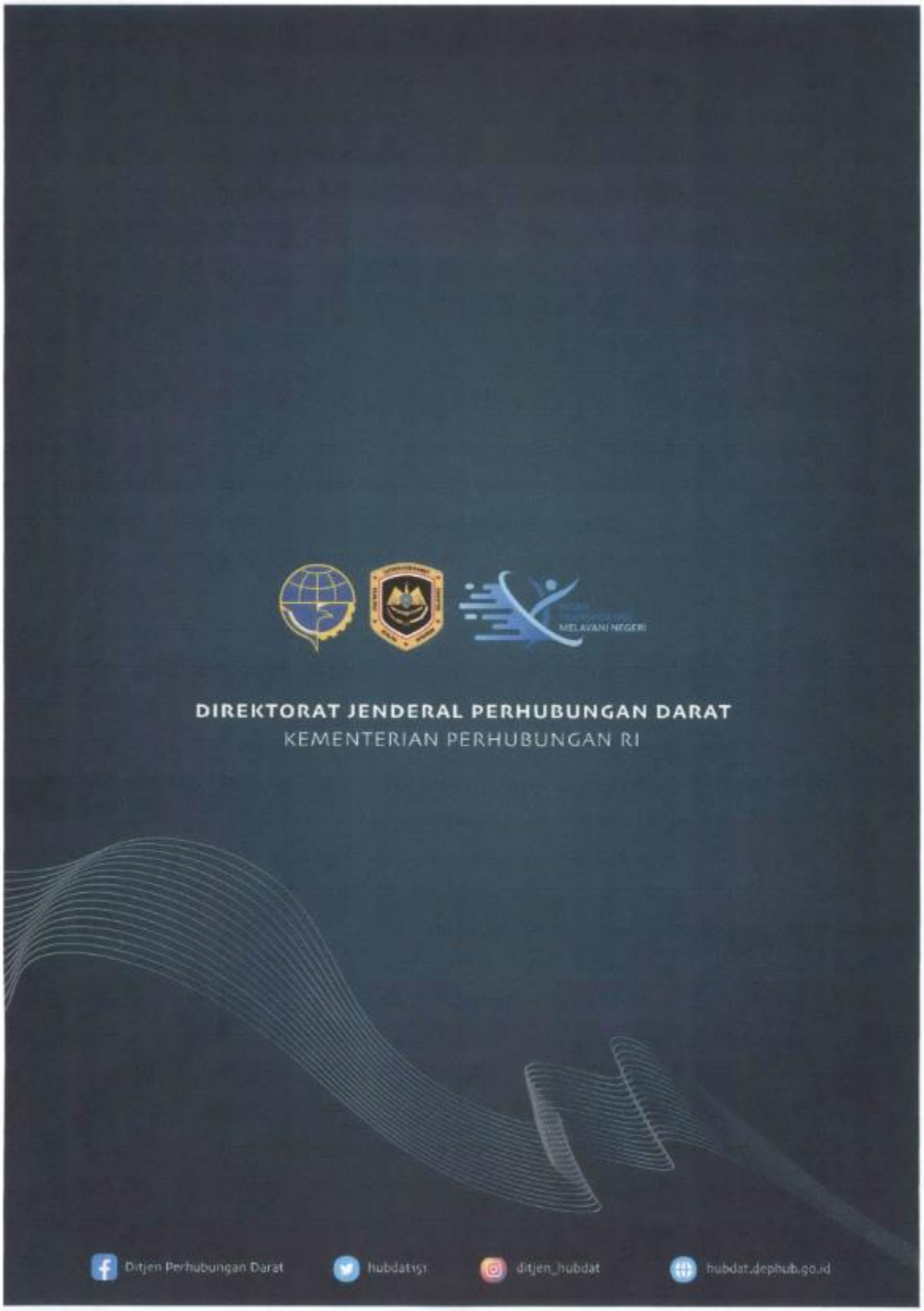
| NO | SASARAN PROGRAM | | INDIKATOR KINERJA PROGRAM | | SATUAN | TARGET | KEGIATAN | RENCANA PELAKSANAAN | | | | | | | | | | | | ANGGARAN (Rp) | PENANGGUNG JAWAB |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | Bulan-1 | Bulan-2 | Bulan-3 | Bulan-4 | Bulan-5 | Bulan-6 | Bulan-7 | Bulan-8 | Bulan-9 | Bulan-10 | Bulan-11 | Bulan-12 | | |
| (1) | (2) | | (3) | | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) | (12) | (13) | (14) | (15) | (16) | (17) | (18) | (20) | (21) |
| 1 | SP1 | Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi | IKP 1 | Rasio konektivitas transportasi darat | rasio | 0.79 | 1. Sewa Alat Pengawasan Angkutan Jalan Perintis<br>2. Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Kepemilikan Angkutan Jalan | 0.79 | 0.79 | 0.79 | 0.79 | 0.79 | 0.79 | 0.79 | 0.79 | 0.79 | 0.79 | 0.79 | 0.79 | 512.782.130.000 | Dit. Angkutan Jalan |
| | | | | | | | 1. Subsidi Angkutan Antarmoda untuk mendukung KSPN;<br>2.Subsidi Angkutan Jalan Perintis;<br>3. Trayek AKAP yang di layani. | | | | | | | | | | | | | | Dit. Angkutan Jalan |
| | | | | | | | 1. Monitoring Operasional Terminal Penumpang Tipe A | | | | | | | | | | | | | | Dit. Prasarana TJ |
| | | | | | | | 1. Monitoring dan Evaluasi Pembangunan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda<br>2. Monitoring simpul-simpul transportasi di KSPN<br>3. Inventarisasi dan pendataan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda transportasi jalan | | | | | | | | | | | | | | Dit. Prasarana TJ |
| | | | | | | | 1. Subsidi Ro-Ro Long Distance Ferry Jakarta - Surabaya;<br>2. Subsidi Angkutan Penyeberangan Perintis (Prioritas Nasional);<br>3. Subsidi Angkutan Penyeberangan Perintis;<br>4. Pembangunan Kapal 300 GT Wakatobi;<br>5. Pembangunan Kapal 300 GT Meranti;<br>6. Pembangunan Kapal 1500 GT Natuna;<br>7. Pembangunan Kapal 500 GT Tanjung Pinang (Kep. Aru);<br>8. Pembangunan Kapal 150 GT Sumsel. | | | | | | | | | | | | | | Dit. TSDP |
| | | | IKP 2 | Rasio konektivitas transportasi Perkotaan | rasio | 0.500 | Subsidi Perkotaan Buy The Service | 0.500 | 0.500 | 0.500 | 0.500 | 0.500 | 0.500 | 0.500 | 0.500 | 0.500 | 0.500 | 0.500 | 0.500 | 100,000,000,000 | Dit. Angkutan Jalan |
| 2 | SP2 | Meningkatnya Kinerja pelayanan Perhubungan | IKP 1 | Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat | Nilai | 83 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | Dit. Angkutan Jalan |
| | | | | | | | 1. Pelaksanaan Survei Kepuasan Masyarakat pada seluruh Unit Pelayanan Publik (UPP) di lingkungan Ditjen Hubdat, menggunakan aplikasi SA IPK-IKM<br>2. Monitoring dan Evaluasi kepuasan masyarakat terhadap pelayanan Transportasi Darat | 83 | 83 | 83 | 83 | 83 | 83 | 83 | 83 | 83 | 83 | 83 | 83 | - | Bagian Kepegawaian, Setditjen Hubdat |
| | | | IKP 6 | Rata-rata On Time Performance (OTP) Transportasi SDP | % | 83.2 | 1. Pemeriksaan Kapal Dalam Rangka Penerbitan Persetujuan Pengoperasian Kapal Angkutan Penyeberangan<br>2. Pemeriksaan Kapal Angkutan Penyeberangan Setelah Docking Termasuk Kapal Perintis | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 83.2 | - | Dit. TSDP |
| | | | IKP7 | Rata-rata On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan | % | 28 | Fleet Management System Operasional Angkutan Perkotaan dengan skema Buy The Service | 28 | 28 | 28 | 28 | 28 | 28 | 28 | 28 | 28 | 28 | 28 | 28 | 52,196,031,000 | Dit. Angkutan Jalan |
| 3 | SP3 | Meningkatnya keselamatan transportasi | IKP 1 | Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan | rasio | 0.016 | 1. Pembinaan Teknis Perusahaan APM dan Importir Kendaraan Bermotor<br>2. Pembinaan Teknis Petugas Pemeriksa BAP Rancang Bangun Kendaraan Bermotor<br>3. Pembinaan Teknis Perusahaan Karoseri Kendaraan Bermotor<br>4. Inspeksi Keselamatan Kesiapan Sarana Angkutan Lebaran Natal dan Tahun Baru (Rampcheck)<br>5. Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Pengemudi Angkutan Orang<br>6. Program Safety Riding<br>7. Bimbingan Teknis Manajemen Kampanye Keselamatan Transportasi Jalan<br>8. Pembinaan Teknis Penyusunan Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum<br>9. Monitoring Pembinaan Keselamatan Angkutan Umum (Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan)<br>10. Bimbingan Teknis Penilai Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum | 0.06 | 0.03 | 0.027 | 0.025 | 0.025 | 0.023 | 0.023 | 0.018 | 0.018 | 0.018 | 0.016 | 0.015 | 4,607,381,000 | Dit. Angkutan Jalan<br>Dit. Sarana TJ<br>Dit. Lalin |

| NO | SASARAN PROGRAM | | INDIKATOR KINERJA PROGRAM | | SATUAN | TARGET | KEGIATAN | RENCANA PELAKSANAAN | | | | | | | | | | | | ANGGARAN (Rp) | PENANGGUNG JAWAB |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | Bulan-1 | Bulan-2 | Bulan-3 | Bulan-4 | Bulan-5 | Bulan-6 | Bulan-7 | Bulan-8 | Bulan-9 | Bulan-10 | Bulan-11 | Bulan-12 | | |
| | | | IKP 2 | Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran | rasio | 0.085 | Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Penegakan Hukum Bidang TSDP | 0.085 | 0.085 | 0.085 | 0.085 | 0.085 | 0.085 | 0.085 | 0.085 | 0.085 | 0.085 | 0.085 | 0.085 | 650,000,000 | Dit. TSDP |
| 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 Ditetapkan/Ditetapkan | % | 0.1 | elaksanakan kegiatan Penyuluhan/Sosialisasi Peraturan Perundang-undangan di bidang Perhubungan Darat khususnya mengenai Investasi, Perizinan Berusaha, Keamanan dan Keselamatan dengan tujuan untuk mendapatkan Class Action dari masyarakat sebagai pelaku usaha/pelaksana kebijakan sehingga dapat mengukur/mengetahui/menilai indeks kualitas kebijakan.<br>1.Sosialisasi Peraturan Perundang-undangan mengenai Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Pada Kawasan Strategis Nasional<br>2.Sosialisasi Peraturan Perundang-undangan mengenai Kompetensi Sumber Daya Manusia Angkutan Barang Berbahaya di Jalan<br>3.Sosialisasi Peraturan Perundang-undangan mengenai Perlengkapan Keselamatan Kendaraan Bermotor<br>4.Sosialisasi Peraturan Perundang-undangan mengenai Sistem Manajemen Transportasi Cerdas di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 3,111,000,000 | Bagian Hukum dan Humas, Setditjen Hubdat |
| 5 | SP5 | Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik | IKP 1 | Indeks RB Kementerian Perhubungan | % | 79.5 | Pelaksanaan 8 (delapan) pengungkit Reformasi Birokrasi :<br>1.Manajemen Perubahan ;<br>2.Deregulasi Kebijakan;<br>3.Penataan Tata Laksana<br>4.Penataan Organisasi;<br>5.Pengelolaan Manajemen SDM;<br>6.Penguatan Akuntabilitas;<br>7.Penguatan pengawasan;<br>8.Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik.<br>+Evaluasi dan Penilaian capaian RB dengan sasaran :<br>1.Birokrasi yang bersih dan Akuntabel;<br>2.Birokrasi yang Kapabel;<br>3.Pelayanan Publik yang Prima. | 79.5 | 79.5 | 79.5 | 79.5 | 79.5 | 79.5 | 79.5 | 79.5 | 79.5 | 79.5 | 79.5 | 79.5 | 276,954,000 | Bagian Kepegawaian, Setditjen Hubdat |

Jakarta, Januari 2022

**DIREKTUR JENDERAL**

**Drs. BUDI SETIYADI, SH, M.Si**


MELAYANI NEGERI
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI
Ditjen Perhubungan Darat
hubdat151
ditjen_hubdat
hubdat.dephub.go.id

# LAMPIRAN 5

**Lampiran. 5** Monitoring Rencana Aksi Triwulan III Tahun 2022

MONITORING ATAS RENCANA AKSI ATAS PERJANJIAN KINERJA

| NO | SASARAN PROGRAM | | INDIKATOR KINERJA | SATUAN | TARGET PK | KEGIATAN | INDIKATOR KINERJA PROGRAM | TARGET KINERJA PROGRAM | TARGET BULAN-4 | | | REALISASI BULAN-4 | | % CAPAIAN BULAN-4 | | TARGET BULAN-5 | | | REALISASI BULAN-5 | | % CAPAIAN BULAN-5 | | TARGET BULAN-6 | | | | REALISASI BULAN-6 | | % CAPAIAN BULAN-6 | | EVALUASI | RENCANA TINDAK LANJUT | PENANGGUNG JAWAB |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | TARGET KINERJA volume | % | TARGET ANGGARAN volume | % | REALISASI KINERJA Volume | REALISASI ANGGARAN Volume | CAPAIAN KINERJA % | CAPAIAN ANGGARAN % | TARGET KINERJA volume | % | TARGET ANGGARAN volume | % | REALISASI KINERJA Volume | REALISASI ANGGARAN Volume | CAPAIAN KINERJA % | CAPAIAN ANGGARAN % | TARGET KINERJA volume | % | TARGET ANGGARAN volume | % | REALISASI KINERJA Volume | REALISASI ANGGARAN Volume | CAPAIAN KINERJA % | CAPAIAN ANGGARAN % | | | |
| (1) | (2) | | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) | (12) | (13) | (14) | (15) | (16) | (18) | (19) | (20) | (21) | (22) | (23) | (24) | (25) | (26) | (27) | (28) | (29) | (30) | (31) | (32) | (33) | (34) | (35) | (36) |
| 2 | SP1 | Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi | IKP 1 | Rasio konektivitas transportasi darat | Rasio | 0,71 | 1. Subsidi Angkutan Antarmoda untuk mendukung KSPN<br>2. Subsidi Angkutan Jalan Perintis<br>3. Trayek AKAP yang dibayani<br>4. Subsidi Perkotaan Buy The Service<br>5. Subsidi Angkutan Penyeberangan Perintis<br>6. Pembangunan Kapal Penyeberangan Lanjutan<br>7. Subsidi Long Distance Ferry | Rasio konektivitas transportasi darat | 0.79 | 0.79 | | | 100 | 0.946 | | 119.75% | | 0.79 | | | 100 | 0.946 | | 119.75% | | 0.79 | | | 100 | 0.946 | | 119.75% | | | | |
| | | | IKP 2 | Rasio konektivitas transportasi Perkotaan | Rasio | 0,455 | Subsidi Perkotaan Buy The Service | Rasio konektivitas transportasi Perkotaan | 0.500 | 0.500 | | | 100 | 0.500 | | 100.00% | | 0.500 | | | 100 | 0.500 | | 100.00% | | 0.500 | | | 100 | 0.500 | | 100.00% | | | | |
| 3 | SP2 | Meningkatnya Kinerja pelayanan Perhubungan | IKP 1 | Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat | Nilai | 83 | - | Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat | 85 | 85 | | | 100 | 94.057 | | 110.66% | | 85 | | | 100 | 94.057 | | 110.66% | | 85 | | | 100 | 94.057 | | 110.66% | | | | |
| | | | IKP 6 | On Time Performance (OTP) Transportasi SDP | % | 83,1 | (kegiatan tahun lalu tidak masuk POK tahun ini) | On Time Performance (OTP) Transportasi SDP | 83.2 | 83.2 | | | 100 | 83.270 | | 100.08% | | 83.2 | | | 100 | 83.270 | | 100.08% | | 83.2 | | | 100 | 83.270 | | 100.08% | | | | |
| | | | IKP 7 | On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan | % | 30 | 1. Subsidi Perkotaan Buy The Service<br>2. Fleet Management System Operasional Angkutan Perkotaan dengan Skema Buy The Service<br>3. Pendampingan Manajemen Proyek Pengembangan Angkutan Massal berbasis Jalan di Kawasan Perkotaan | On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan | 28 | 28 | | | 100 | 44.850 | | 160.18% | | 28 | | | 100 | 44.850 | | 160.18% | | 28 | | | 100 | 44.850 | | 160.18% | | | | |
| 4 | SP3 | Meningkatnya keselamatan transportasi | IKP 1 | Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan | Rasio | 0,0100 | 1. Pembinaan Teknis Perusahaan ARM dan Importir Kendaraan Bermotor<br>2. Pembinaan Teknis Petugas Pemeriksa BAP Rancang Bangun Kendaraan Bermotor<br>3. Pembinaan Teknis Perusahaan Karoseri Kendaraan Bermotor<br>4. Inspeksi Keselamatan Kesiapan Sarana Angkutan Lebaran Natal dan Tahun Baru (Rampcheck)<br>5. Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Pengemudi Angkutan Orang<br>6. Program Safety Riding<br>7. Bimbingan Teknis Manajemen Kampanye Keselamatan Transportasi Jalan<br>8. Pembinaan Teknis Penyusunan Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum<br>9. Monitoring Pembinaan Keselamatan Angkutan Umum (Persiapan Sistem Manajemen Keselamatan)<br>10. Bimbingan Teknis Penilai Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum | Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan | 0.016 | 0.016 | | | 100 | 0.000 | | 200.00% | | 0.016 | | | 100 | 0.000 | | 200.00% | | 0.016 | | | 100 | 0.000 | | 200.00% | | | | |
| | | | IKP 2 | Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran | Rasio | 0,086 | Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Penegakan Hukum Bidang TSDP | Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran | 0.085 | 0.085 | | | 100 | 0.000 | | 200.00% | | 0.085 | | | 100 | 0.000 | | 200.00% | | 0.085 | | | 100 | 0.000 | | 200.00% | | | | |
| 5 | 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 | % | 0,2 | | Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan | 0.1 | 0.1 | | | 100 | 0 | | 200.00% | | 0.1 | | | 100 | 0 | | 200.00% | | 0.1 | | | 100 | 0 | | 200.00% | | | | |
| 6 | SP5 | Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik | IKP 1 | Indeks RB Kementerian Perhubungan | % | 79 | | Indeks RB Kementerian Perhubungan | 79.5 | 79.5 | | | 100 | 79.200 | | 99.62% | | 79.5 | | | 100 | 79.200 | | 99.62% | | 79.5 | | | 100 | 79.200 | | 99.62% | | | | |

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI