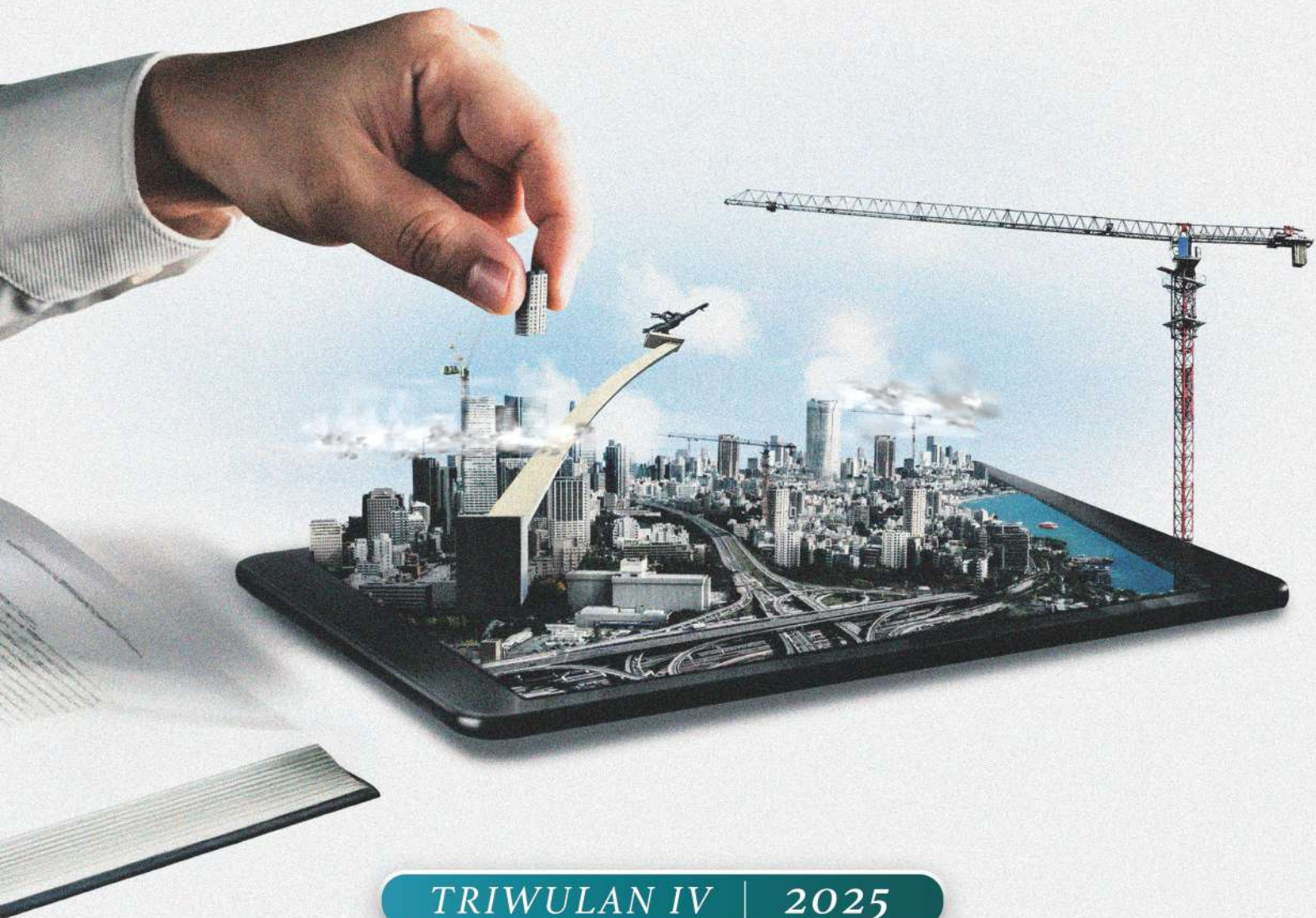




LMCK

(LAPORAN MONITORING CAPAIAN KINERJA)



TRIWULAN IV | 2025

BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS II D.I. YOGYAKARTA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI



**DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI**



• KATA

PENGANTAR

KATA PENGANTAR

Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta mengemban amanah menjadi organisasi pemerintah yang profesional, yang dapat memfasilitasi dan mendukung mobilitas masyarakat, melalui suatu layanan transportasi darat.

Sebagai institusi publik, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta bertanggung jawab melaksanakan tugas dan fungsi secara akuntabel. Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulanan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta merupakan perwujudan akuntabilitas dan transparansi kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta yang didalamnya menguraikan rencana kinerja yang telah ditetapkan, pencapaian atas rencana kinerja tersebut dan realisasi anggaran.

Penyusunan Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulanan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. Adapun isi dari laporan ini mencakup Perjanjian Kinerja Tahun 2025 dan Pengukuran Kinerja Triwulan IV Tahun 2025 serta tingkat efisiensi dan efektivitas penggunaan anggaran terhadap pencapaian kinerja Triwulan IV Tahun 2025.

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

Yogyakarta, 20 Januari 2026

Kepala BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta



Dody Arifianto, S.T., M.M.Tr
NIP. 19820803 200312 1 006



• RINGKASAN EKSEKUTIF

RINGKASAN EKSEKUTIF

Presiden Republik Indonesia Prabowo Subianto dan Wakil Presiden Gibran Rakabuming Raka melanjutkan kepemimpinan nasional melalui Kabinet Indonesia Maju periode 2024–2029 dengan mengusung visi "Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045". Visi ini dijabarkan dalam Asta Cita, yaitu memperkuat Pancasila, demokrasi, dan HAM; membangun SDM unggul melalui pendidikan dan kesehatan; mendorong ekonomi berkeadilan dan berkelanjutan; memperkuat ketahanan nasional dan keamanan negara; mewujudkan kesejahteraan sosial yang merata; membangun infrastruktur berkualitas; meningkatkan tata kelola pemerintahan yang bersih dan efektif; serta menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Pencapaian visi ini membutuhkan sinergi seluruh jajaran pemerintahan dan partisipasi aktif masyarakat dalam mendukung agenda prioritas nasional.

Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II D.I.Yogyakarta, sebagai bagian dari Kementerian Perhubungan, telah menetapkan visi yang sejalan dengan visi nasional "Indonesia Emas 2045: Negara Nusantara Berdaulat, Maju, dan Berkelanjutan". Visi ini diwujudkan melalui pelayanan transportasi darat yang andal, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah, sesuai dengan arah kebijakan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2025–2029. Dalam mendukung transformasi ekonomi dan penguatan infrastruktur, BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta berkomitmen meningkatkan konektivitas transportasi darat, memperbaiki kinerja layanan, serta memastikan keselamatan dan keberlanjutan lingkungan dalam sektor transportasi darat. Upaya ini diharapkan dapat berkontribusi signifikan dalam mewujudkan Indonesia yang maju dan berkelanjutan pada tahun 2045.

Renstra memuat 5 (lima) tujuan Pembangunan sub sektor Perhubungan Darat, yakni:

1. Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi;
2. Meningkatnya pelayanan transportasi darat;
3. Meningkatnya keselamatan transportasi darat;

4. Meningkatnya kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat;
5. Meningkatnya birokrasi Ditjen Perhubungan Darat akuntabel.

Dari tujuan di atas, dapat dijabarkan secara konkret ke dalam Sasaran Kegiatan. Setiap sasaran tersebut disertai dengan ukuran sebagai alat untuk mengetahui pencapaian sasaran dimaksud. Pada tahun 2025, ditetapkan 5 (lima) Sasaran Kegiatan (SK) dan 12 (Dua Belas) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK), beserta targetnya.

Dari 12 (Dua Belas) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) pada Triwulan IV Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta tahun 2025 terdapat 3 (Tiga) Indikator Kinerja Kegiatan yang lebih besar atau sama dengan 100% ($IKK \geq 100\%$) dan terdapat 11 (Sebelas) Indikator Kinerja Kegiatan kurang dari 100% ($0 \leq IKK < 100\%$). Adapun rincian capaian untuk setiap IKK pada Triwulan IV tahun 2025 adalah sebagai berikut:

1. Jumlah simpul transportasi nasional terlayani subsidi angkutan antarmoda terealisasi sebesar 3 Lokasi (target 3 Lokasi) tercapai 100%;
2. Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi terealisasi sebesar 2 Lokasi (target 2 Lokasi) tercapai 100%;
3. Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi terealisasi sebesar 2 Lokasi (target 2 Lokasi) tercapai 100%;
4. Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di terminal Tipe-A terealisasi sebesar 25 (target 75) tercapai 33,33%;
5. Presentase Penerapan SMART Terminal Tipe A terealisasi sebesar 0 (target 65%) tercapai 0%;
6. Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP terealisasi sebesar 19 (target 37,5) tercapai 25%;

7. Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal terealisasi sebesar 0 (target 10) tercapai 0%;
8. Persentase pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat terealisasi sebesar 38,16 (target 14) tercapai 72,80%;
9. Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan terealisasi sebesar 0 orang (target 350 orang) tercapai 0%;
10. Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor terealisasi sebesar 0 (target 100) tercapai 0%;
11. Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat terealisasi sebesar 22,50 (target 80) tercapai 25%;
12. Tingkat penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat terealisasi sebesar 22,50 (target 80) tercapai 25%.

Hasil rata-rata pengukuran pencapaian sasaran kinerja adalah sebesar 33,27%, dapat disimpulkan bahwa kinerja yang telah capai oleh BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta sampai dengan Triwulan IV baik dari segi kebijakan, program, sasaran, indikator kinerja utama dan kegiatan yang dilaksanakan sudah terlaksana dengan baik dalam mencapai tujuan dan sasaran serta mewujudkan visi dan misi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta sebagai mana yang telah dirumuskan dalam Rencana Strategis Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta Tahun 2024-2025.

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN LAPORAN KINERJA	1
KATA PENGANTAR	2
RINGKASAN EKSEKUTIF	3
DAFTAR ISI	6
DAFTAR TABEL	8
DAFTAR GAMBAR	10
DAFTAR LAMPIRAN	11
BAB I PENDAHULUAN	12
I.1. Latar Belakang	12
I.2. Tugas Pokok dan Fungsi	12
I.2.1. Bagan Struktur Organisasi BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta	15
I.3. Sumber Daya Manusia	17
I.4. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan	19
I.5. Sistematika Laporan	20
I.6. Uraian Singkat Perencanaan Strategis	25
I.6.1. Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2025	29
I.7. Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2025	31
BAB II AKUNTABILITAS KINERJA	34
II.1. Tahapan Pengukuran Kinerja	34
II.2. Pengukuran Capaian Kinerja	34
II.2.1. SK1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi	40
II.2.2. SK2 Meningkatnya Pelayanan Transportasi Darat	63
II.2.3. SK4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat	75
II.2.4. SK5 Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	92
II.2.5. SK1 Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	97
II.3. Realisasi Anggaran	103
II.3.1. Alokasi Anggaran Tahun 2025	103
II.3.2. Realisasi Anggaran Tahun 2025	106
II.3.3. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya	109
BAB III PENUTUP	112
III.1. Penutup	112
III.1.1. Ringkasan Capaian	112

III.2. Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab	115
LAMPIRAN	119
Lampiran 1 Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2025.....	119
Lampiran 2 Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta Tahun 2025	120
Lampiran 3 Rencana Aksi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta Tahun 2025	121
Lampiran 4 Monitoring Rencana Aksi BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Tahun 2025.....	122

DAFTAR TABEL

Tabel I.1	Rekapitulasi Jumlah Pegawai BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta..	18
Tabel I.2	Indikator Kinerja Kegiatan Sesuai Renstra BPTD II D.I.Yogyakarta Tahun 2025 – 2029	28
Tabel I.3	Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2025.....	30
Tabel I.4	Perjanjian Kinerja Tahun 2025.....	32
Tabel II.1	Pengukuran Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta Tahun 2025	38
Tabel II.2	Target dan Realisasi Kinerja Persentase Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025.....	42
Tabel II.3	Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis D.I.Yogyakarta Tahun 2025	43
Tabel II.4	Progres Pelaksanaan Angkutan Jalan Perintis D.I.Yogyakarta Triwulan IV Tahun 2025.....	43
Tabel II.5	Target dan Realisasi Kinerja Jumlah Simpul Transportasi Nasional Terlayani Subsidi Angkutan Antarmoda BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025	47
Tabel II.6	Jaringan Trayek Subsidi Angkutan Jalan pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Borobudur Tahun 2025	48
Tabel II.7	Progres Jaringan Trayek Subsidi Angkutan Jalan pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Borobudur Tahun 2025	49
Tabel II.8	Target dan Realisasi Kinerja Jumlah Terminal Tipe-A dan Terminal Barang yang Beroperasi BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2024	51
Tabel II.9	Target dan Realisasi Kinerja Persentase Pelaksanaan Pelayanan Keperintisan Angkutan Penyeberangan BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025.....	55
Tabel II.10	Lintasan Perintis Angkutan Penyeberangan D.I.Yogyakarta Tahun 2025.....	56
Tabel II.11	Progres Pelaksanaan Pelayanan Keperintisan Angkutan Penyeberangan Tahun 2025	57
Tabel II. 12	Target dan Realisasi Kinerja Jumlah Pelabuhan SDP yang Beroperasi di BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025	60
Tabel II.13	Pelabuhan yang Dikelola BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta.....	60
Tabel II. 14	Target dan Realisasi Kinerja Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Terminal Tipe-A BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025	65
Tabel II. 15	Target dan Realisasi Kinerja Persentase penerapan SMART terminal tipe-A BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025.....	68
Tabel II. 15	Target dan Realisasi Kinerja Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Pelabuhan SDP BPTD	

Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025	72
---	----

Tabel II. 16	Target dan Realisasi Kinerja Persentase Perlengkapan Jalan yang Telah Terpasang Terhadap Kondisi Ideal BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025	77
Tabel II. 17	Target dan Realisasi Kinerja Persentase Pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025	81
Tabel II. 18	Target dan Realisasi Jumlah Masyarakat Yang Tersosialisasi Tentang Keselamatan Transportasi Jalan BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025	86
Tabel II. 19	Target dan Realisasi Persentase Standarisasi Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025	89
Tabel II. 20	Target dan Realisasi Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025	93
Tabel II.21	Perhitungan Realisasi Kinerja Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	95
Tabel II. 22	Target dan Realisasi Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025	98
Tabel II.23	Perhitungan Realisasi Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	101
Tabel II.24	Tabel Rincian per Sumber Dana Pagu Awal Tahun 2025	103
Tabel II.25	Tabel Rincian per Jenis Belanja Pagu Awal Tahun 2025	103
Tabel II.26	Tabel Rincian per Sumber Dana Pagu Revisi ke-4 Tahun 2025	103
Tabel II.27	Tabel Rincian per Jenis Belanja Pagu Revisi ke-4 Tahun 2025	103
Tabel II.36	Rincian Revisi per Sumber Dana TA 2025	104
Tabel II.37	Rincian Revisi per Jenis Belanja Tahun 2025	104
Tabel II.38	Rincian Realokasi per Sumber Dana dan per Jenis Belanja TA 2025	104
Tabel II.39	Rincian Program-Program Kegiatan DIPA TA 2025	105
Tabel II.40	Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2025 Triwulan IV	105
Tabel II.41	Kegiatan Program yang ada Dalam DIPA 2025	106
Tabel II.42	Realisasi Anggaran per Jenis Belanja Triwulan IVTA 2025 ..	107
Tabel II.43	Realisasi Anggaran per Jenis Sumber Dana Triwulan IVTA 2025	107
Tabel II.44	Sisa Anggaran per Jenis Belanja Tahun 2025 Berjalan	108
Tabel II.45	Sisa Anggaran per Sumber Dana Tahun 2025 Berjalan	108
Tabel II. 46	Rincian Sisa Anggaran Triwulan IVTA 2025	108
Tabel II. 47	Perbandingan Jumlah Kebutuhan dan Jumlah Eksisting SDM	109
Tabel II.48	Tabel Efisiensi Anggaran	110
Tabel III.1	Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab	115

DAFTAR GAMBAR

Gambar II.1	Grafik Capaian IKK Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan Tahun 2025	41
Gambar II.2	Grafik Capaian IKK Jumlah Simpul Transportasi Nasional Terlayani Subsidi Angkutan Antarmoda Tahun 2025	47
Gambar II.3	Grafik Capaian IKK Jumlah Terminal Tipe-A dan Terminal Barang yang Beroperasi	51
Gambar II.4	Grafik Capaian IKK Persentase Pelaksanaan Pelayanan Keperintisan Angkutan Penyeberangan Tahun 2025	55
Gambar II.5	Grafik Capaian IKK Jumlah Pelabuhan SDP yang Beroperasi Tahun 2025	59
Gambar II.6	Grafik Capaian IKK Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Terminal Tipe-A.....	64
Gambar II.7	Grafik Capaian IKK Persentase Penerapan SMART Terminal Tipe-A Tahun 2025	68
Gambar II.7	Grafik Capaian IKK Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Pelabuhan SDP Tahun 2025.....	72
Gambar II.8	Grafik Capaian IKK Persentase Perlengkapan Jalan yang Telah Terpasang Terhadap Kondisi Ideal Tahun 2025	77
Gambar II.9	Grafik Capaian IKK Persentase Pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2025	81
Gambar II.10	Grafik Capaian IKK Jumlah Masyarakat yang Tersosialisasi Tentang Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025.....	85
Gambar II.11	Grafik Capaian IKK Persentase Standarisasi Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor Tahun 2025	89
Gambar II.12	Grafik Capaian IKK Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat Tahun 2025.....	93
Gambar II.13	Grafik Capaian IKK Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2025	98
Gambar II.14	Grafik Perbandingan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2025	106

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2025.....	119
Lampiran 2 Perjanjian Kinerja Tahun 2025	120
Lampiran 3 Rencana Aksi Tahun 2025	121
Lampiran 4 Monitoring Rencana Aksi Tahun 2025.....	122



BAB I

PENDAHULUAN

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta dituntut untuk menyelenggarakan sistem pemerintahan dengan *prudent*, transparan, akuntabel, efektif dan efisien sesuai dengan prinsip-prinsip *Good Governance* sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang No 28 Tahun 1999 tentang penyelenggaraan negara yang bersih dan bebas Korupsi, Kolusi dan Nepotisme, sehingga itu diperlukan Akuntabilitas Publik sebagai landasan bagi proses penyelenggaraanya.

I.2. Tugas Pokok dan Fungsi

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 33 UPT Balai Pengelola Transportasi Darat. Dengan dasar hukum Peraturan Menteri Perhubungan No PM 6 Tahun 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat.

1. Tugas

Balai Pengelola Transportasi Darat mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan terminal tipe A, terminal barang untuk umum, unit pelaksanaan penimbangan kendaraan bermotor, dan pelabuhan sungai, danau, penyeberangan, pengendalian dan pengawasan keselamatan sarana, prasarana, lalu lintas dan angkutan jalan, serta keselamatan dan keamanan pelayaran angkutan sungai, danau dan penyeberangan.

2. Fungsi

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, BPTD menyelenggarakan fungsi:

- a. Penyusunan rencana, program, dan anggaran;

- b. Pelaksanaan pengelolaan terminal tipe A, terminal barang untuk umum, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor, dan pelabuhan sungai, danau, penyeberangan;
- c. Pelaksanaan pengendalian keselamatan sarana dan angkutan jalan, keselamatan dan keamanan pelayaran sungai, danau dan penyeberangan, serta melaksanakan kegiatan keperintisan;
- d. Pelaksanaan kegiatan pengelolaan dan pengendalian lalu lintas jalan, sungai, danau dan penyeberangan;
- e. Pelaksanaan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan;
- f. Pelaksanaan urusan tata usaha, rumah tangga, sumber daya manusia, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat; dan
- g. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan.

Tipologi (BPTD) terdiri atas:

- a. BPTD yang mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan terminal tipe A, terminal barang untuk umum, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor, dan pelabuhan sungai, danau, penyeberangan, pengendalian, dan pengawasan keselamatan sarana, prasarana, lalu lintas dan angkutan jalan, serta keselamatan dan keamanan pelayaran angkutan sungai, danau, dan penyeberangan disebut BPTD Kelas I;
- 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 Kelas II;
- 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 Kelas III.

Susunan Organisasi BPTD Kelas I terdiri atas:

- a. Bagian Tata Usaha;
- b. Bidang Prasarana;
- c. Bidang Sarana dan Angkutan;

- d. Bidang Lalu Lintas dan Pengawasan;
- e. Kelompok Jabatan Fungsional.

Susunan Organisasi BPTD Kelas II terdiri atas:

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

Susunan Organisasi BPTD Kelas III terdiri atas:

- a. Kelompok Jabatan Fungsional

I.2.1. Bagan Struktur Organisasi BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta



Tugas dan tanggung jawab masing-masing seksi, sub bagian dan kelompok jabatan adalah sebagai berikut:

1. Subbagian Tata Usaha

Mempunyai tugas melaksanakan penyusunan rencana, program, anggaran, dan laporan evaluasi kinerja, pengelolaan urusan keuangan dan Penerimaan Negara Bukan Pajak, serta pelaporan Sistem Akuntansi Instansi, urusan sumber daya manusia, hukum, hubungan masyarakat, persuratan, kearsipan dan dokumentasi, pelayanan informasi publik, perlengkapan, rumah tangga, serta evaluasi dan pelaporan.

2. Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Mempunyai tugas melaksanakan pembangunan, pengembangan, pelayanan jasa, dan pengoperasian terminal tipe A, terminal barang untuk umum, dan unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor, pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan, serta bantuan teknis fasilitas pendukung dan integrasi.

3. Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Mempunyai tugas melaksanakan kalibrasi peralatan pengujian berkala dan pemeriksaan kesesuaian fisik rancang bangun kendaraan bermotor, pemeriksaan dan sertifikasi kelaiklautan kapal, analisis trayek angkutan jalan antar kota antar provinsi dan angkutan jalan yang disubsidi oleh pemerintah pusat, penetapan jadwal operasi, pemberian subsidi angkutan jalan dan pelayaran perintis sungai, danau, dan penyeberangan, serta bantuan teknis penyediaan sarana jalan, sungai, danau, dan penyeberangan.

4. Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan

Mempunyai tugas melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan untuk jaringan jalan nasional, penyediaan, pengoperasian, dan pemeliharaan perlengkapan jalan, rambu sungai dan danau, sarana bantu navigasi pelayaran, dan sistem informasi manajemen lalu lintas sungai, danau, dan penyeberangan, pengerukan dan reklamasi di kolam pelabuhan penyeberangan dan alur sungai dan danau, pemberian rekomendasi laik fungsi jalan nasional non-tol, pemberian bantuan teknis perlengkapan jalan, halte, dan rambu sungai danau,

pengamatan dan pemantauan perusahaan angkutan jalan, kegiatan karosesi, penyelenggara pengujian berkala kendaraan bermotor, pelabuhan dan penyelenggara pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersil, operator kapal sungai, danau, dan penyeberangan, kendaraan bermotor di jalan, tarif angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan, pemberian subsidi angkutan jalan, pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pemenuhan perlengkapan jalan, persetujuan teknis analisis dampak lalu lintas, pemeriksaan persyaratan teknis kendaraan, pemenuhan kelaiklautan kapal sungai, danau, dan penyeberangan, ketepatan waktu pelayanan, dan pemberian subsidi angkutan sungai, danau, dan penyeberangan, sarana bantu navigasi pelayaran sungai, danau, dan penyeberangan, rambu, alur, dan halte sungai danau, kegiatan pengerukan dan reklamasi di kolam pelabuhan penyeberangan dan alur sungai danau, dan pemanfaatan bantuan teknis, pelaksanaan kegiatan kesyahbandaran pada pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan, penegakan hukum terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan, serta patroli dan pengamanan pelayaran sungai, danau, dan penyeberangan.

I.3. Sumber Daya Manusia

Kebutuhan Pegawai Unit Kerja Mandiri di Lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta. Pembentukan Balai Pengelola Transportasi Darat berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat yang telah diubah menjadi Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 12 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat perlu didukung oleh penambahan jumlah pegawai dalam rangka pelaksanaan tupoksi BPTD.

Data sumber daya manusia pada satuan kerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta pada tahun 2025 meliputi Pegawai Negeri Sipil (PNS) sebanyak 201 orang, Calon Pegawai Negeri Sipil (CPNS) sebanyak 27 orang, Pegawai Pemerintah dengan

Perjanjian Kerja (PPPK) sebanyak 11 orang dan Pegawai Pemerintah Non Pegawai Negeri (PPNPN) 176 orang. Dengan rincian sebagai berikut:

Tabel I.1 Rekapitulasi Jumlah Pegawai BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta

No.	Unit Kerja	PNS	CPNS	PPPK	Jumlah
1	Subbag Tata Usaha				
2	Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan				
3	Kepala Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan				
4	Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan				
5	Satpel UPPKB Kalitirto				
6	Satpel UPPKB Kulwaru				
7	Satpel UPPKB Tamanmartani				
8	Satpel Terminal Tipe A Dhaksinarga				
9	Satpel Terminal Tipe A Giwangan				
	TOTAL	201	27	11	415



BAB II

AKUNTABILITAS KINERJA

I.4. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan

1. Kewenangan

a. UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan

- 1) terkait prasarana merupakan kewenangan Kementerian Perhubungan;
- 2) terkait jalan merupakan kewenangan Kementerian Pekerjaan Umum (sekarang bernama Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat).

b. Peraturan Pelaksanaan dari UU No. 22 Tahun 2009

Berbagai peraturan pelaksanaan dari UU No. 22 Tahun 2009 telah dapat diselesaikan sebagai dasar pelaksanaan pekerjaan. Namun demikian masih terdapat petunjuk teknis yang masih harus diselesaikan di tahun-tahun mendatang.

c. UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah

- 1) Pembagian urusan pemerintahan Bidang Perhubungan, untuk Pemerintah Pusat yaitu Penyelenggaraan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran dan Pengalihan P3D (Personil, Pembiayaan Sarana dan Prasarana, dan Dokumen);
- 2) Komitmen Pemda dalam mendukung Pembangunan Prasarana Sub Sektor Perhubungan Darat, seperti ketersediaan/pembebasan lahan untuk jalan akses.

d. PM No. 67 Tahun 2021

Yang menjadi kewenangan Kementerian Perhubungan dalam Transportasi Penyeberangan adalah sebagai berikut:

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

2. Sumber Daya Manusia

Kebutuhan Pegawai terutama untuk yang bertugas di Satuan Pelayanan, perlu didukung oleh penambahan jumlah pegawai dalam rangka pelaksanaan tupoksi sesuai Peraturan Menteri Perhubungan

Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2024 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 4 Tahun 2025 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

3. Anggaran

Terdapat perbedaan yang cukup besar antara pagu kebutuhan usulan dengan alokasi anggaran, sementara tugas yang diamanahkan begitu besar sehingga Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta hanya dapat memenuhi sebagian kebutuhan terhadap prasarana dan sarana perhubungan darat.

4. Isu Strategis

Isu Strategis Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta adalah:

1. Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan, Angkutan Penyeberangan, serta Angkutan Pariwisata;
2. Penataan dan pembinaan SDM transportasi darat;
3. Perubahan *Mindset* dan *Cultureset* masyarakat, operator terkait prioritas angkutan jalan dan angkutan umum;
4. Efisiensi anggaran;
5. Uji berkala kendaraan bermotor oleh pemerintah dan swasta.

5. Ruang Lingkup

Ruang lingkup Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan IV Tahun 2025 adalah:

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

I.5. Sistematika Laporan

Laporan Monitoring Capaian Kinerja (LMCK) ini disusun dengan sistematika sebagai berikut:

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 2025

I.7. Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2025

BAB II AKUNTABILITAS KINERJA

II.1. Tahapan Pengukuran Kinerja

II.2. Pengukuran Capaian Kinerja

II.2.1. SK1 Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi

II.2.1.1. IKK 1.1 Persentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan

- a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- a.4). Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.1.2. IKK 1.2 Jumlah simpul transportasi nasional terlayani subsidi angkutan antarmoda

- a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- a.4). Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.1.3. IKK 1.3 Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi

- a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- a.4). Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

**II.2.1.4. IKK 1.5 Persentase pelaksanaan pelayanan
keperintisan angkutan penyeberangan**

- a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- a.4). Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.1.5. IKK 1.6 Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi

- a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- a.4). Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.2. SK2 Meningkatnya pelayanan transportasi darat

II.2.2.1. IKK 2.1 Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di terminal tipe-A

- a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- a.4). Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.2.1. IKK 2.2 Persentase penerapan SMART Terminal Tipe-A

- a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- a.4). Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.2.2. IKK 2.3 Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP

- a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- a.4). Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.3. SK4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat

II.2.3.1. IKK 3.1 Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal

- a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

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

II.2.3.2. IKK 3.2 Persentase pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat

- a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- a.4). Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.3.3. IKK 3.5 Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan

- a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- a.4). Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.3.4. IKK 7a Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor

- a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- a.4). Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.4. SK5 Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat

II.2.4.1. IKK 5.1 Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat

- a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- a.4). Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.5. SK1 Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel

II.2.5.1. IKK 1 Tingkat penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat

- a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- a.4). Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.3. Realisasi Anggaran

II.3.1. Alokasi Anggaran Tahun 2025

II.3.2. Realisasi Anggaran Tahun 2025

II.3.3. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

BAB III PENUTUP

III.1. Penutup

III.1.1. Ringkasan Capaian

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

Jawab

LAMPIRAN

1. Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2025;
2. Perjanjian Kinerja Tahun 2025;
3. Rencana Aksi Tahun 2025;
4. Monitoring Rencana Aksi Tahun 2025;
5. Lain-lain yang dianggap perlu.

I.6. Uraian Singkat Perencanaan Strategis

BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Menyusun berbagai program kegiatan yang bersifat strategis dan menjadi prioritas dalam rangka melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya. Tujuan utama dari program ini adalah untuk menciptakan sistem transportasi darat yang aman, nyaman, serta terintegrasi.

Rangkaian kegiatan prioritas tersebut diselaraskan dengan arah kebijakan nasional, khususnya dalam upaya peningkatan kualitas layanan transportasi darat sebagaimana tercantum dalam Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029. Adapun fokus utama dari program-program prioritas ini meliputi hal-hal berikut:

1. Layanan angkutan jalan perintis di wilayah D.I.Yogyakarta
 - Gunung Sitoli – Teluk Dalam
 - Gunung Sitoli – Lahewa
 - Lahewa – Afulu
 - Tani Jaya – Pangkalan Brandan
 - Pantai Buaya – Pangkalan Brandan
 - Sihosar – Kabanjahe
 - Pematang Siantar – Bah Bolon
 - Pematang Siantar – Nagari Dolok
 - Pematang Siantar – Raya Bosi
2. Pelayanan angkutan pemadu moda/antarmoda pada Kawasan Strategis Nasional (KSN) dan kawasan wisata nasional lainnya, bandar udara, pelabuhan, dan stasiun kereta api di Wilayah D.I.Yogyakarta:
 - Pelabuhan Ajibata – Balige – Bandar Udara Silangit
 - Pelabuhan Ajibata – Pematang Siantar – Bandar Udara Kualanamu
 - Pelabuhan Ajibata – Simarjarunjung – Kabanjahe
3. Layanan angkutan penyeberangan perintis di Wilayah D.I.Yogyakarta
 - Teluk Dalam – Pulau Tello
 - Singkil – Gunung Sitoli

4. Revitalisasi/peningkatan terminal penumpang tipe-A di Wilayah D.I.Yogyakarta
 - Revitalisasi/peningkatan terminal penumpang tipe A Madya Tarutung Tahap I
 - Revitalisasi/peningkatan terminal penumpang tipe A Sibolga Tahap I
5. Penyelenggaraan pekan nasional keselamatan jalan Provinsi D.I.Yogyakarta
6. Pelaksanaan Sadar Lalu Lintas Usia Dini (SALUD) di D.I.Yogyakarta
7. Pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan di sepanjang jalan nasional wilayah D.I.Yogyakarta
8. Bantuan teknis perlengkapan jalan Kabupaten Humbang Hasundutan
9. Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di wilayah D.I.Yogyakarta
10. Penanganan perlintasan sebidang di D.I.Yogyakarta
11. Pemeliharaan perlengkapan jalan di D.I.Yogyakarta

Kemudian terdapat beberapa kegiatan strategis jangka menengah dan panjang, yaitu:

1. Layanan angkutan jalan perintis yang melayani 9 Kabupaten di D.I.Yogyakarta (Kabupaten Simalungun, Kabupaten Karo, Kabupaten Nias Selatan, Kabupaten Gunung Sitoli, Kabupaten Nias Utara, Kabupaten Batu Bara, Kabupaten Dairi, Kabupaten Pakpak Bharat, dan Kabupaten Langkat) pada tahun 2025-2029;
2. Subsidi angkutan multimoda KSPN Borobudur yang melalui 7 Kabupaten di D.I.Yogyakarta (Kabupaten Humbang Hasundutan, Kabupaten Simalungun, Kabupaten Karo, Kota Pematang Siantar, Kabupaten Tapanuli Utara, Kabupaten Samosir, dan Kabupaten Toba) pada tahun 2025-2029;
3. Layanan angkutan penyeberangan perintis yang melayani 2 Kabupaten di D.I.Yogyakarta (Kabupaten Nias Selatan dan Kabupaten Gunung Sitoli) pada tahun 2025-2029;
4. Rehabilitasi/peningkatan terminal tipe A Sibolga pada tahun 2026;

5. Rehabilitasi/peningkatan terminal tipe A Madya Tarutung pada tahun 2025-2026;
6. Bantuan teknis dalam mendukung program/kegiatan terhadap Kawasan Food Estate D.I.Yogyakarta di 4 Kabupaten (Kabupaten Humbang Hasundutan, Kabupaten Pakpak Bharat, Kabupaten Tapanuli Tengah, dan Kabupaten Tapanuli Utara) pada tahun 2025-2029;
7. Bantuan teknis angkutan barang dalam mendukung program/kegiatan terhadap Food Estate D.I.Yogyakarta pada tahun 2025-2029.

Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta Tahun 2025–2029 disusun untuk memberikan gambaran mengenai visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan, dan program kerja dalam kurun waktu tersebut. Renstra ini bertujuan untuk memastikan keselarasan dengan kebijakan nasional dan mendukung Rencana Strategis Kementerian Perhubungan serta Ditjen Perhubungan Darat, guna menciptakan sistem transportasi darat yang andal, berkelanjutan, dan berdaya saing.

Dalam rangka mendukung penyelenggaraan pemerintahan di bidang transportasi dan membantu Presiden dalam mewujudkan visi Indonesia Emas 2045, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta tetap berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Balai ini memiliki tugas utama dalam perumusan dan pelaksanaan kebijakan transportasi darat, termasuk penguatan konektivitas, peningkatan keselamatan, serta pengembangan infrastruktur yang ramah lingkungan dan berkelanjutan.

Guna mencapai sasaran, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta memperhatikan konsep *Balanced Score Card* (BSC) dan prinsip manajemen kinerja dan sebagai acuan ukuran kinerja ditetapkan Indikator Kinerja Kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta sesuai dengan yang telah ditetapkan dalam Rencana Strategis Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta Tahun 2025 - 2029, sebagaimana tabel berikut ini:

Tabel I.2 Indikator Kinerja Kegiatan Sesuai Renstra BPTD II Tahun 2025 – 2029

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	SK1 Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi	IKK1.2 Jumlah simpul transportasi nasional terlayani subsidi angkutan antarmoda	Lokasi	3
		IKK1.3 Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi	Lokasi	2
		IKK1.6 Jumlah Pelabuhan SDP yang beroperasi	Lokasi	2
2	SK2 Meningkatnya Kinerja pelayanan transportasi darat	IKK2.1 Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di terminal tipe-A	%	75
		IKK2.2 Persentase Penerapan SMART terminal tipe A	%	65
		IKK2.3 Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP	%	37,5
3	SK4 Meningkatnya keselamatan transportasi darat	IKK4.1 Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	%	10
		IKK4.2 Persentase pelanggaran pada UPPKB Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	%	14
		IKK4.5 Jumlah Masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	350
		IKK4.6 Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	100

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
4	SK5 Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	IKK5.1 Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	80
5	SK6 Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	IKK6.1 Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	80

I.6.1. Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2025

Dalam rangka mencapai sasaran kegiatan, maka dibuat Rencana Kinerja Tahunan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta sesuai dengan yang telah ditetapkan dalam Rencana Strategis Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta Tahun 2025 – 2029 dan Perjanjian Kinerja Tahun 2025, sebagaimana tabel berikut ini:

Tabel I.3 Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2025

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET TAHUN 2025	PIC
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
1	SK1 Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi	IKK1.2 Jumlah simpul transportasi nasional terlayani subsidi angkutan antarmoda	Lokasi	3	Kepala Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
		IKK1.3 Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi	Lokasi	2	Kepala Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
		IKK1.6 Jumlah Pelabuhan SDP yang beroperasi	Lokasi	2	Kepala Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
2	SK2 Meningkatnya Kinerja pelayanan transportasi darat	IKK2.1 Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di terminal tipe-A	%	75	Kepala Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan
		IKK2.2 Persentase Penerapan SMART terminal tipe A	%	65	Kepala Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
		IKK2.3 Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP	%	37,5	Kepala Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan
3	SK4 Meningkatnya keselamatan transportasi darat	IKK4.1 Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	%	10	Kepala Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET TAHUN 2025	PIC
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
		IKK4.2 Persentase pelanggaran pada UPPKB Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	%	14	Kepala Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan
		IKK4.5 Jumlah Masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	350	Kepala Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
		IKK4.6 Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	100	Kepala Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
4	SK5 Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	IKK5.1 Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	80	• Kepala Subbagian Tata Usaha • Kasi LLAJSDP • Kasi Sarana & Angkutan Kasi Prasarana
5	SK6 Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	IKK6.1 Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	80	Kepala Subbagian Tata Usaha

I.7. Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2025

Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta merupakan kontrak kinerja antara Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta dengan Direktur Jenderal Perhubungan Darat dan harus dilaksanakan dalam Tahun 2025 dan merupakan indikator yang didukung melalui pendanaan APBN.

Indikator Kinerja Kegiatan yang akan dilaksanakan untuk mencapai Sasaran Kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II

D.I.Yogyakarta melalui program penyelenggaraan dan pengelolaan transportasi darat dengan total anggaran **Rp. 81.295.133.000,-** adalah sebagai berikut:

Tabel I.4 Perjanjian Kinerja Tahun 2025

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	SK1 Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi	IKK1.2 Jumlah simpul transportasi nasional terlayani subsidi angkutan antarmoda	Lokasi	3
		IKK1.3 Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi	Lokasi	2
		IKK1.6 Jumlah Pelabuhan SDP yang beroperasi	Lokasi	2
2	SK2 Meningkatnya Kinerja pelayanan transportasi darat	IKK2.1 Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di terminal tipe-A	%	75
		IKK2.2 Persentase Penerapan SMART terminal tipe A	%	65
		IKK2.3 Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP	%	37,5
3	SK4 Meningkatnya keselamatan transportasi darat	IKK4.1 Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	%	10
		IKK4.2 Persentase pelanggaran pada UPPKB Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	%	14

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
		IKK4.5 Jumlah Masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	350
		IKK4.6 Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	100
4	SK5 Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	IKK5.1 Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	80
5	SK6 Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	IKK6.1 Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	80

Kegiatan	Anggaran
1. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	Rp. 4,839,610,000
2. Pelayanan Transportasi Darat	Rp. 29,300,964,000
3. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	Rp. 21,735,643,000
4. Penunjang Teknis Transportasi Darat	Rp. 3,637,655,000
5. Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	Rp. 4,779,439,000
6. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Darat	Rp. 17,001,822,000

BAB II

AKUNTABILITAS KINERJA

Akuntabilitas kinerja adalah pencapaian kinerja suatu instansi pemerintah dikaitkan dengan sejauh mana organisasi tersebut telah melakukan upaya-upaya Strategis dan Operasional untuk mencapai sasaran dan tujuan dalam rangka pemenuhan Visi dan Misinya.

II.1. Tahapan Pengukuran Kinerja

Setiap penyelenggara SAKIP melakukan pengukuran kinerja yang diharapkan mampu menggambarkan posisi kinerja dari tingkat satuan kerja hingga tingkat kementerian. Cakupan pengukuran kinerja meliputi:

- a. Sasaran Kegiatan;
- b. Indikator Kinerja Kegiatan;
- c. Target;
- d. Realisasi;
- e. Pagu anggaran; dan
- f. Realisasi anggaran.

II.2. Pengukuran Capaian Kinerja

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

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

dilakukan secara intensif sehingga penyelenggaraan manajemen kinerja organisasi menjadi optimal.

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

Melalui penggunaan aplikasi ini dapat dijadikan evaluasi rutin atas capaian kinerja secara periodik tiap bulannya, di mana hal ini menjadi salah satu materi yang direkomendasikan Tim Evaluator SAKIP dari Kementerian PAN dan RB, dimana gilirannya 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 Kegiatan adalah sebagai berikut:

Persentase Pengukuran Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)

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

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

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

- b. Apabila realisasi pencapaian semakin rendah menunjukkan kinerja yang semakin baik, maka perhitungan pengukuran kinerja menggunakan rumus sebagai berikut:

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

Pengukuran Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta Tahun 2025

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

1. Perbandingan realisasi kinerja tahun 2025 Triwulan IV terhadap target Perjanjian Kinerja tahun 2025, dan analisis penyebab keberhasilan atau kegagalan, serta alternatif solusi terhadap pencapaian Indikator Kinerja Kegiatan tahun 2025;
2. Perbandingan realisasi kinerja tahun 2025 Triwulan IV terhadap target kinerja pada tahun 2025 dalam RENSTRA Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta tahun 2025 – 2029.

Analisis dan evaluasi kinerja dilakukan melalui pengukuran kinerja dengan menggunakan formulir pengukuran kinerja sesuai Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja serta sesuai dengan SE Itjen No.1 Tahun 2024 tentang Pelaksanaan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Lingkungan Kementerian Perhubungan, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Monitoring Capaian Kinerja, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. Pengukuran kinerja digunakan sebagai dasar untuk menilai keberhasilan atau ketidakberhasilan pelaksanaan kegiatan program sesuai dengan sasaran yang telah ditetapkan.

Hasil pengukuran kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta, diperoleh berdasarkan data realisasi masing-masing Indikator Kinerja Kegiatan. Untuk mewujudkan 5 (lima) tujuan strategis yang telah ditetapkan dalam Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta 2025-2029, bermuara pada terwujudnya 5 (lima) Sasaran Kegiatan (SK) yang ingin dicapai pada periode 2025 – 2029.

Adapun dalam menjalankan tupoksinya, BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta juga membangun koordinasi dan kerjasama dengan berbagai stake holder yang terkait dalam penyelenggaraan transportasi darat di wilayah D.I.Yogyakarta seperti pihak:

1. Polda D.I.Yogyakarta (serta Polresta dan Polsek) dan TNI untuk bagian pengamanan, manajemen rekayasa lalu lintas, penegakan hukum di badan jalan dan data kecelakaan lalu lintas;
2. GAPASDAP D.I.Yogyakarta (PT. ASDP Indonesia Ferry, PT. Wira Jaya Logitama) untuk pelayanan keperintisan angkutan penyeberangan dan komersil;
3. Perum Damri cabang Medan untuk pelayanan keperintisan angkutan jalan dan subsidi angkutan multimoda KSPN Borobudur;
4. Dinas Perhubungan Provinsi/Kabupaten/Kota di D.I.Yogyakarta untuk penyelarasan rencana dan kebijakan penyelenggaran pengembangan transportasi darat di D.I.Yogyakarta;
5. Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional D.I.Yogyakarta untuk data jalan nasional dan koordinasi pengadaan dan pemasangan fasilitas perlengkapan jalan.

Dari hasil pengukuran kinerja, dengan menggunakan perbandingan antara target perjanjian kinerja dengan capaian Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta Triwulan IV maka diperoleh data Capaian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta Triwulan IV pada Tahun 2025 adalah sebesar 33,27%. Nilai tersebut berasal dari rata-rata capaian dari seluruh sasaran kinerja sebagaimana tertera pada tabel berikut:

Tabel II.1 Pengukuran Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta Tahun 2025

SASARAN KEGIATAN/ INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	TARGET 2025	TRIWULAN IV		
				T	R	C
SK1	Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi					78,73%
IKK1.2	Jumlah simpul transportasi nasional terlayani subsidi angkutan antarmoda	Lokasi	3	3	5,00	100%
IKK1.3	Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi	Lokasi	2	2	5,00	100%
IKK1.6	Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi	Lokasi	2	2	18,00	100%
SK2	Meningkatnya pelayanan transportasi darat					19,44%
IKK2.1	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di terminal tipe-A	%	75	75	25,00	33,33%
IKK2.2	Persentase Penerapan SMART Terminal Tipe-A	%	20	20	0,00	0,00%
IKK2.3	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP	%	76	76	19,00	25,00%
SK4	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat					18,20%
IKK3.1	Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	%	30	30	0,00	0,00%
IKK3.2	Persentase pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat	%	30	30	38,16	72,80%
IKK3.5	Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	350	350	0,00	0,00%
IKK7a	Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	100	100	0,00	0,00%

SASARAN KEGIATAN/ INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	TARGET 2025	TRIWULAN IV		
				T	R	C
SK5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat					25,00%
IKK5.1	Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	80	90	22,50	25,00%
SK1	Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel					25,00%
IKK1	Tingkat penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	80	90	22,50	25,00%
Rata-Rata Persentase Capaian Sasaran Kegiatan					33,27%	
Rata-Rata Persentase Capaian Indikator Kinerja Kegiatan					41,05%	
Jumlah Indikator Kinerja Kegiatan yang lebih besar atau sama dengan 100% (IKK≥100%)					3	
Jumlah Indikator Kinerja Kegiatan kurang dari 100% (0%≤IKK<100%)					11	

Selama tahun 2025, terdapat 5 Sasaran Kegiatan (SK) dan di dalamnya terdapat 14 Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta. Penjelasan capaian IKK untuk setiap Sasaran Kegiatan adalah sebagai berikut:

II.2.1. SK1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi

Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) di bawah Kementerian Perhubungan yang mempunyai peran strategis dalam mendorong pemangku kepentingan. Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta melaksanakan kebijakan dan strategi pembangunan di bidang transportasi darat yang dirumuskan dalam RPJMN dan Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta Tahun 2025 – 2029. Kegiatan pembangunan dan pelayanan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta mengawal dan memastikan program-program prioritas pembangunan nasional direncanakan, dan dilaksanakan, memiliki daya saing dan nilai tambah serta dapat memberikan manfaat pada kesejahteraan masyarakat Indonesia. Sehingga hasil pembangunan dan pelayanan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta dapat dimanfaatkan oleh para pemangku kepentingan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta dalam IKK membangun negara sesuai tugas dan wewenangnya secara efektif dan efisien untuk mencapai tujuan negara. Untuk mendukung kebijakan tersebut, strategi yang dilakukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta adalah dengan mewujudkan pelayanan transportasi darat yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah dalam rangka mewujudkan konektivitas dan peningkatan angkutan jalan di wilayah D.I.Yogyakarta.

Pencapaian Sasaran Kegiatan 1 diukur melalui 5 (lima) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yaitu:

1. IKK1.2 Jumlah simpul transportasi nasional terlayani subsidi angkutan antarmoda.
2. IKK1.3 Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi.
3. IKK1.6 Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi.

IKK 1.2 Jumlah Simpul Transportasi Nasional Terlayani Subsidi Angkutan Antarmoda

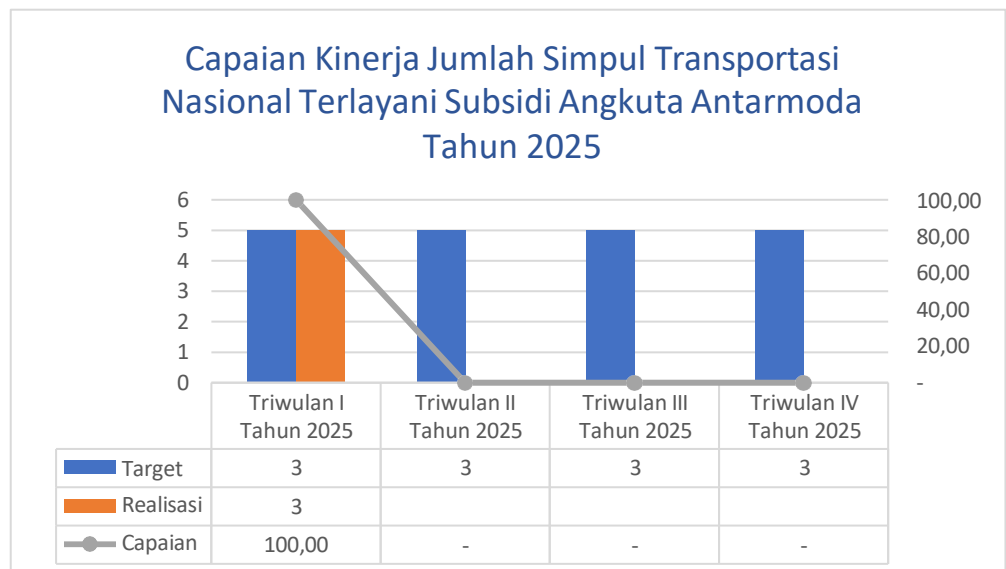
a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

Simpul transportasi tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda yang berupa terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau dan/atau bandar udara. Adapun telah ditetapkan bahwa pada tahun 2025, akan dilaksanakan subsidi pelayanan keperitisan angkutan KSPN oleh Perum Damri Cabang Medan untuk wilayah Borobudur. Hal ini bertujuan untuk mendukung kebijakan pemerintah terkait ditetapkannya Borobudur sebagai salah satu dari 10 daerah Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN). Capaian kinerja Jumlah Simpul Transportasi Nasional Terlayani Subsidi Angkutan Antarmoda dapat dihitung berdasarkan perbandingan target simpul yang dilayani dengan realisasi simpul yang terlayani. Adapun simpul transportasi yang dimaksud adalah pelayanan Bus Damri di daerah Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Borobudur.

a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

Realisasi kinerja pelaksanaan jumlah simpul transportasi nasional terlayani subsidi angkutan antarmoda tahun 2025 pada Triwulan IV sebesar 100%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II.2** Grafik Capaian IKK Jumlah Simpul Transportasi Nasional Terlayani Subsidi Angkutan Antarmoda Tahun 2025 dibawah ini. Dilihat dari progres pelaksanaan penyelenggaraan subsidi angkutan antarmoda pada bulan Maret telah terlaksana penyelenggaraan subsidi angkutan antarmoda yang melayani 3 simpul nasional yang ada D.I.Yogyakarta yaitu:

- Bandara Silangit
- Bandara Kualanamu
- Pelabuhan Ajibata
- Stasiun Kerata Api Siantar
- Terminal Kabanjahe



Gambar II.2 Grafik Capaian IKK Jumlah Simpul Transportasi Nasional Terlayani Subsidi Angkutan Antarmoda Tahun 2025

Berikut ini rincian capain setiap triwulan untuk Jumlah Simpul Transportasi Nasional Terlayani Subsidi Angkutan Antarmoda BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta tahun 2025.

Tabel II.5 Target dan Realisasi Kinerja Jumlah Simpul Transportasi Nasional Terlayani Subsidi Angkutan Antarmoda BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

No	Rincian	TW-I Tahun 2025	TW-II Tahun 2025	TW-III Tahun 2025	TW-IV Tahun 2025
1	Target	3	3	3	3
2	Realiasi	3	0	0	0
3	Capaian	100%	0%	0%	0%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja jumlah simpul transportasi nasional terlayani subsidi angkutan antarmoda BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus jumlah simpul transportasi nasional terlayani subsidi angkutan antarmoda, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

Pada Triwulan IV, target jumlah simpul transportasi nasional terlayani subsidi angkutan antarmoda yang ditetapkan sebesar 3 lokasi. Realisasi jumlah simpul transportasi nasional terlayani subsidi angkutan antarmoda pada Triwulan IVsebesar 3 lokasi. Sehingga

capaian jumlah simpul transportasi nasional terlayani subsidi angkutan antarmoda sebesar 100%.

a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 6665 Tahun 2024 tanggal 26 November 2024 tentang Trayek Layanan Angkutan Orang dengan Menggunakan Mobil Bus Umum pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional, sebanyak 14 (empat belas) KSPN ditetapkan untuk dilayani subsidi Angkutan Multimoda. Salah satunya KSPN Borobudur, dimana sampai dengan Triwulan IV(satu) terlayani 3 (tiga) trayek subsidi angkutan antarmoda tahun 2025 yang melayani 3 simpul yang ada di Wilayah D.I.Yogyakarta.

- **Kronologi target pada Perjanjian Kinerja**

Berdasarkan penetapan jaringan trayek angkutan jalan pada KSPN tahun 2025 dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 6665 Tahun 2024 diantaranya terdapat 3 (tiga) trayek subsidi angkutan antarmoda di D.I.Yogyakarta sebagaimana yang tertuang dalam tabel dibawah ini:

Tabel II.6 Jaringan Trayek Subsidi Angkutan Jalan pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Borobudur Tahun 2025

No	Provinsi	Trayek Yang Dilayani		Jarak (Km)
1	2	3		
1	D.I.YOGYAKARTA (Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Borobudur)	1	Pelabuhan Ajibata – Balige – Bandar Udara Silangit (PP)	158
		2	Pelabuhan Ajibata – Pematang Siantar – Bandar Udara Kualanamu (PP)	330
		3	Pelabuhan Ajibata – Simarjarunjung – Kabanjahe (PP)	210

Rata-rata capaian persentase jaringan trayek subsidi angkutan jalan pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Borobudur Tahun 2025 yang melayani 5 simpul transportasi nasional sampai dengan Triwulan IV Tahun 2025 sebesar 100% dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II.7 Progres Jaringan Trayek Subsidi Angkutan Jalan pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Borobudur Tahun 2025

No	Lintasan	Jumlah Rit/Tahun	Jarak PP (Km)	Total Realisasi (Trip)	Persentase (%)
1	Pelabuhan Ajibata - Balige - Bandar Udara Silangit	326	158,0	204,0	62,58
2	Pelabuhan Ajibata - Pematangsiantar - Bandar Udara Kualanamu	271	330,0	149,0	54,98
3	Pelabuhan Ajibata - Simarjarunjung - Kabanjahe	238	210,0	115,5	48,53
JUMLAH		835	698	468,5	56,11

- **Faktor Keberhasilan**

Faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan jaringan trayek angkutan jalan perintis antara lain:

- 1) Anggaran subsidi dan dukungan dari Pemerintah Daerah, Pemerintah Pusat dan penyelenggara angkutan lain yang baik.
- 2) Operasional angkutan subsidi yang baik.
- 3) Minat masyarakat dalam penggunaan angkutan subsidi pada KSPN Borobudur cukup tinggi.
- 4) Kemudahan akses tiap trayek yang dilayaninya.

- **Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan**

Faktor-faktor yang mempengaruhi kegagalan pelaksanaan jaringan trayek angkutan jalan perintis ini antara lain:

- 1) Jadwal kedatangan dan keberangkatan pada aplikasi dan di papan informasi halte yang kurang update.
- 2) Waktu tempuh yang cukup lama dibandingkan dengan angkutan komersial yang lebih fleksibel.
- 3) Faktor cuaca maupun kondisi geografis dari daerah yang dijangkau angkutan perintis.
- 4) Pengetahuan masyarakat yang minim akan adanya angkutan besubsidi.

- **Perhitungan Realisasi Kinerja**

Untuk menghitung Indikator Kinerja Jumlah Simpul Transportasi Nasional Terlayani Subsidi Angkutan Anatrmoda digunakan rumus sebagai berikut:

$$IKK\ 1.2 = \text{Jumlah simpul transportasi nasional yang dilayani subsidi angkutan antarmoda}$$

IKK 1.2 = 5 Lokasi

- **Perhitungan Capaian Kinerja**

*Capaian kinerja jumlah simpul transportasi nasional terlayani subsidi angkutan antarmoda = $\text{Realisasi} / \text{Target} \times 100\%$
 $= 3 / (3) \times 100\% = 100\%$*

- **Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan**

Adapun anggaran terkait subsidi angkutan antarmoda KSPN Borobudur Tahun 2025 yaitu sebagai berikut senilai **Rp 4,839,610,000,-** dengan realisasi hingga Triwulan IV Tahun 2025 **Rp 1.707.129.320,-** atau mencapai 49,86% dengan nomenklatur POK : Layanan Angkutan Multimoda (Prioritas Nasional) Angkutan Multimoda (Prioritas Nasional), kode anggaran (4637.QAH.002).

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

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

- a. Memperpanjang trayek yang dilayani oleh angkutan KSPN Borobudur.
- b. Memberikan layanan yang lebih baik.
- c. Melakukan monitoring secara rutin terhadap pelaksanaan subsidi angkutan antarmoda KSPN Borobudur apakah memenuhi target trip setiap layanan trayeknya sehingga memudahkan untuk dilakukan evaluasi dan tindak lanjut jika terjadi penurunan capaiannya.
- d. Pelaksanaan digitalisasi terhadap subsidi angkutan antarmoda KSPN Borobudur.
- e. Melakukan updating jadwal kedatangan dan keberangkatan pada aplikasi ticketing maupun pada papan informasi halte.

IKK 1.3 Jumlah Terminal Tipe-A dan Terminal Barang yang Beroperasi

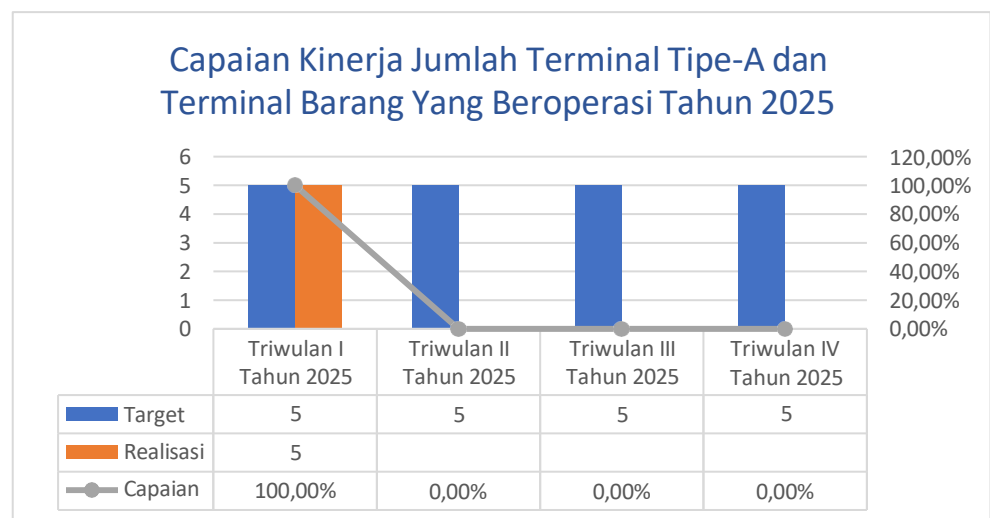
a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

Terminal Tipe-A yang beroperasi merupakan Terminal Tipe-A yang telah selesai dibangun dan telah beroperasi. Terminal tipe-A adalah Terminal Tipe-A yang dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, sedangkan Terminal Barang yang beroperasi merupakan

Terminal Barang yang telah selesai dibangun dan telah melayani Angkutan Barang di jalan.

a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi di D.I.Yogyakarta tahun 2025 sebanyak 2 Lokasi, jika dilihat pada target PK 2025 sebesar 2 Lokasi sehingga capaian kinerja mencapai 100%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II.3** Grafik Capaian IKK Jumlah Terminal Tipe-A dan Terminal Barang yang Beroperasi dibawah ini:



Gambar II.3 Grafik Capaian IKK Jumlah Terminal Tipe-A dan Terminal Barang yang Beroperasi

Berikut ini rincian capain setiap triwulan untuk Jumlah Terminal Tipe-A dan Terminal Barang yang Beroperasi BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta tahun 2025 Triwulan IV.

Tabel II.8 Target dan Realisasi Kinerja Jumlah Terminal Tipe-A dan Terminal Barang yang Beroperasi BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2024

No	Rincian	TW-I Tahun 2025	TW-II Tahun 2025	TW-III Tahun 2025	TW-IV Tahun 2025
1	Target	2	2	2	2
2	Realiasi	2	0	0	0
3	Capaian	100%	0%	0%	0%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja jumlah Jumlah Terminal Tipe-A dan Terminal Barang yang Beroperasi di BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta terhadap Perjanjian Kinerja Tahun

2025 yang dihitung berdasarkan rumus Jumlah Terminal Tipe-A dan Terminal Barang yang Beroperasi, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

Pada Triwulan IV, target Jumlah Terminal Tipe-A dan Terminal Barang yang Beroperasi yang ditetapkan sebesar 2 lokasi. Realisasi Jumlah Terminal Tipe-A dan Terminal Barang yang Beroperasi pada Triwulan IV sebesar 2 lokasi. Sehingga capaian Jumlah Terminal Tipe-A dan Terminal Barang yang Beroperasi sebesar 100%.

a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2024 perubahan atas PM 6 Tahun 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, terhadap Operasional Pelayanan Terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi pada tahun 2025 di 5 Terminal tipe-A D.I.Yogyakarta dengan rincian sebagai berikut:

1. Melakukan pengawasan harian dan berkala untuk memastikan pelaksanaan SOP terkait tugas dan tanggungjawab seluruh staf Terminal Tipe-A;
2. Melakukan evaluasi pelaksanaan terkait manajemen SDM;
3. Melakukan koordinasi dengan stakeholder terkait tugas dan tanggungjawab serta komitmen untuk pelaksanaan operasional di Terminal Tipe-A.

- **Kronologi target pada Perjanjian Kinerja**

Tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi terhadap konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi memiliki target 2 Lokasi yang berdasarkan pada target Renstra BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta tahun 2025-2029 sebesar 2 lokasi.

- **Faktor Keberhasilan**

Keberhasilan tercapainya Indikator Kinerja Kegiatan jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi tahun 2025 antara lain yaitu:

- 1) Penyewaan tenant kepada para pengusaha UMKM yang dapat menarik minat pengunjung serta menjadikan tempat tunggu yang nyaman;
- 2) Pemanfaatan loket pembelian tiket yang dimaksimalkan oleh perusahaan angkutan orang di wilayah D.I.Yogyakarta;
- 3) Tingginya antusias masyarakat menggunakan angkutan umum;
- 4) Informasi tentang pelayanan di terminal tersampaikan kepada masyarakat;
- 5) Banyak masyarakat yang menggunakan terminal sebagai tempat perpindahan koridor.

- **Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan**

Faktor-faktor yang mempengaruhi kegagalan pelaksanaan jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi ini antara lain:

- 1) Masih banyak PO Bus yang tidak mau masuk ke dalam terminal;
- 2) Lokasi jauh dari jalan utama;
- 3) Fasilitas umum di terminal masih kurang memadai bagi pengguna layanan;
- 4) Kurangnya minat masyarakat terhadap penggunaan angkutan umum yang telah di sediakan.

- **Perhitungan Realisasi Kinerja**

Untuk menghitung Indikator Kinerja Jumlah Terminal Tipe-A dan Terminal Barang yang Beroperasi digunakan rumus sebagai berikut:

$$IKK\ 1.3 = \frac{\text{Jumlah terminal tipe A dan terminal barang yang beroperasi}}{\text{Target}}$$

$$IKK\ 1.3 = \frac{2}{2} = 100\%$$

- **Perhitungan Capaian Kinerja**

$$\text{Capaian kinerja jumlah terminal tipe A dan terminal barang yang beroperasi} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\% = \frac{2}{2} \times 100\% = 100\%$$

- **Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan**

Adapun anggaran terkait terminal penumpang tipe-A dikelola Tahun 2025 yaitu sebagai berikut senilai **Rp 5,552,564,000,-** dengan realisasi hingga Triwulan IV Tahun 2025 **Rp 871.231.304,-** atau mencapai 7,97% dengan nomenklatur POK : Terminal Penumpang Tipe-A dikelola, kode anggaran (4638.CDP.040).

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

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

- a. Mengoptimalkan pemanfaatan fasilitas yang ada di terminal;
- b. Melakukan sosialisasi kepada organda serta masyarakat pengguna angkutan umum untuk turut serta meramaikan terminal yang sudah ada;
- c. Meningkatkan keamanan dan kenyamanan bagi pengguna fasilitas terminal tipe-A;
- d. Meningkatkan kemampuan pelayanan guna mengantisipasi kebutuhan dimasa yang akan datang;

IKK 1.6 Jumlah Pelabuhan SDP yang Beroperasi

a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

Pelabuhan penyeberangan adalah pelabuhan laut yang digunakan untuk angkutan penyeberangan. Pelabuhan penyeberangan adalah pelabuhan penyeberangan kelas I, kelas II, dan kelas III. Sedangkan, pelabuhan sungai dan danau adalah pelabuhan umum untuk kegiatan angkutan sungai, danau, waduk, dan terusan. Pelabuhan sungai dan danau adalah pelabuhan pengumpul dan pengumpan. Pelabuhan SDP yang beroperasi merupakan Pelabuhan SDP yang dibangun melalui APBN. BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta memiliki Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan SDP yang memiliki fungsi melakukan pengawasan harian dan berkala untuk memastikan pelaksanaan SOP terkait tugas dan tanggung jawab seluruh staf Pelabuhan Penyeberangan terhadap keselamatan transportasi angkutan umum di darat berjalan dengan benar serta mengevaluasi pelaksanaan terkait manajemen SDM.

a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi di D.I.Yogyakarta tahun 2025 sebanyak 2 Lokasi, dimana target 2 lokasi dikarenakan semua pelabuhan yang operasionalnya terdapat dalam POK dijadikan

menjadi target kinerja. Capaian kinerja persentase Jumlah Pelabuhan SDP yang Beroperasi tahun 2025 Triwulan IV sebesar 100%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II.5** Grafik Capaian IKK Jumlah Pelabuhan SDP yang Beroperasi Tahun 2025 sebagai berikut:

	Triwulan IV Tahun 2025	Triwulan IVI Tahun 2025	Triwulan IVII Tahun 2025	Triwulan IV Tahun 2025
Target	18	18	18	18
Realisasi	18			
Capaian	100%	0%	0%	0%

Gambar II.5 Grafik Capaian IKK Jumlah Pelabuhan SDP yang Beroperasi Tahun 2025

Berikut ini rincian capaian setiap triwulan untuk jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi tahun 2025 di BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta.

Tabel II. 12 Target dan Realisasi Kinerja Jumlah Pelabuhan SDP yang Beroperasi di BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

No	Rincian	TW-I Tahun 2025	TW-II Tahun 2025	TW-III Tahun 2025	TW-IV Tahun 2025
1	Target	2	2	2	2
2	Realiasi	2	0	0	0
3	Capaian	100%	0%	0%	0%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi di BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta tahun 2025 terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

Pada Triwulan IV, target jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi yang ditetapkan sebesar 2 lokasi. Realisasi jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi pada Triwulan IVsebesar 2 lokasi. Sehingga capaian jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi sebesar 100%.

a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2024 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat. serta POK BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta TA.2025 terdapat 2 pelabuhan yang operasionalnya dianggarkan dalam POK BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta TA.2025 seperti pada tabel di bawah ini:

Tabel II.13 Pelabuhan yang Dikelola BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta

No	Pelabuhan Penyeberangan	Dasar Hukum
1.	Pelabuhan Penyeberangan Sibolga	PM 12 Tahun 2024
2.	Pelabuhan Penyeberangan Teluk Dalam	PM 12 Tahun 2024
3.	Pelabuhan Sungai Babalan	PM 12 Tahun 2024
4.	Pelabuhan Sungai Batang Serai	PM 12 Tahun 2024

No	Pelabuhan Penyeberangan	Dasar Hukum
5.	Pelabuhan Sungai Tanjung Sarang Elang	PM 12 Tahun 2024
6.	Pelabuhan Gunung Sitoli	POK BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta TA.2025
7.	Pelabuhan Pulau Telo	
8.	Pelabuhan Perlis	
9.	Pelabuhan Kuala Besar Sicanggang	
10.	Pelabuhan Desa Jaring Halus Sicanggang	
11.	Pelabuhan Paluh Subur	
12.	Pelabuhan Karang Gading	
13.	Pelabuhan Kampung Nelayan	
14.	Pelabuhan Paluh Makna	
15.	Pelabuhan Dusun Harapan	
16.	Pelabuhan Labuhan Bilik	
17.	Pelabuhan Piandang	
18.	Pelabuhan Desa Sijawi Jawi	

- **Kronologi target pada Perjanjian Kinerja**

Tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah Pelabuhan SDP yang Beroperasi terhadap konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi memiliki target 2 terhadap PK di awal tahun dengan berdasarkan jumlah pelabuhan yang operasionalnya terdapat di POK BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta TA 2025.

- **Faktor Keberhasilan**

Keberhasilan tercapainya Indikator Kinerja Kegiatan jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi antara lain dipengaruhi oleh:

1. Operasional pelabuhan yang baik;
2. Pengawasan pelabuhan penyeberangan dibantu oleh petugas Satpel Pelabuhan Penyeberangan yang telah tersebar;
3. Selalu melaksanakan evaluasi kerja.

- **Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan**

Faktor kegagalan atau potensi kegagalan sehingga tidak tercapainya pelaksanaan Pelabuhan SDP yang beroperasi antara lain dipengaruhi oleh:

1. Cuaca yang tidak bisa diprediksi, sehingga membuat pengoperasian pelabuhan sering terhambat;
2. SDM yang kurang memadai.
3. Pemeliharaan dan perawatan fasilitas di pelabuhan yang tidak maksimal sehingga banyak fasilitas di pelabuhan yang rusak dan tidak berfungsi dengan baik.

- **Perhitungan Realisasi Kinerja**

Untuk menghitung Indikator Kinerja Kegiatan jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi digunakan rumus sebagai berikut:

$$\begin{aligned} IKK\ 1.6 &= \text{Jumlah Pelabuhan SDP yang telah selesai dibangun} \\ &\text{dan dioperasikan s.d tahun } (n) \\ &= 2 \end{aligned}$$

- **Perhitungan Capaian Kinerja**

$$\begin{aligned} \text{Capaian kinerja jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi} \\ &= \text{Realisasi/Target} \times 100\% = 2/(2) \times 100\% \\ &= 100\% \end{aligned}$$

- **Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan**

Adapun anggaran terkait pelaksanaan pelabuhan SDP yang beroperasi Tahun 2025 yaitu sebagai berikut senilai **Rp 248,400,000,-** dengan realisasi hingga Triwulan IV Tahun 2025 **Rp 746.958.943,-** atau mencapai 38,47% dengan nomenklatur POK : Operasional Pelabuhan Sungai, Danau, dan Penyeberangan dikelola dengan kode anggaran (4638.CDP.045).

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

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

1. Digitalisasi ticketing di seluruh pelabuhan SDP.
2. Pemeliharaan rutin fasilitas pelabuhan agar tetap layak dan aman digunakan.
3. Pemeriksaan rutin kelaikan kapal serta kelengkapan alat keselamatan (life jacket, pelampung, dll).
4. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya.
5. Pelatihan rutin bagi petugas pelabuhan dan operator kapal, termasuk keselamatan dan layanan pelanggan.

II.2.2. SK2 Meningkatnya Pelayanan Transportasi Darat

Dalam menggambarkan keberhasilan pencapaian Sasaran Kinerja 2: Meningkatnya pelayanan transportasi darat, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta menggunakan 3 (tiga) IKK, yaitu:

- IKK 2.1: Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di terminal tipe-A;
- IKK 2.2: Persentase Penerapan SMART Terminal Tipe-A;
- IKK 2.3: Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP.

IKK 2.1 Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Terminal Tipe-A

a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

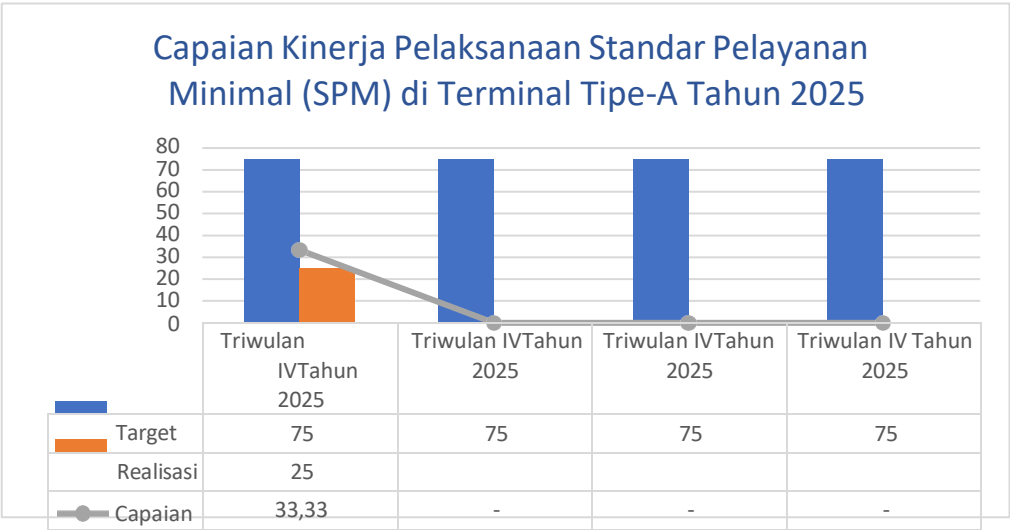
Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Terminal Tipe A adalah tolak ukur kinerja pelayanan yang wajib dipenuhi oleh pengelola terminal dalam memberikan layanan kepada pengguna, baik penumpang, operator angkutan, maupun pihak lain yang berkepentingan. SPM ini ditetapkan oleh pemerintah untuk menjamin mutu pelayanan yang aman, nyaman, tertib, dan teratur.

Berdasarkan PM 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Angkutan Jalan, Standar Pelayanan

terminal penumpang mencakup (1) pelayanan keselamatan, (2) pelayanan keamanan, (3) pelayanan kehandalan/keteraturan, (4) pelayanan kenyamanan, (5) pelayanan kemudahan/keterjangkauan, dan (6) pelayanan kesetaraan. Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Terminal Tipe-A dihitung pada Terminal Tipe-A yang dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

Capaian kinerja pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di terminal tipe-A tahun 2025 pada Triwulan IV sebesar 25%, sehingga jika dibandingkan dengan target perjanjian kinerja 2025 sebesar 75% maka nilai capaian pada SPM terminal tipe-A sebesar 33,33%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II.6** Grafik Capaian IKK Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Terminal Tipe-A Tahun 2025 sebagai berikut:



Gambar II.6 Grafik Capaian IKK Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Terminal Tipe-A

Berikut ini rincian capaian setiap triwulan untuk kegiatan pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Terminal Tipe-A Tahun 2025.

Tabel II. 14 Target dan Realisasi Kinerja Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Terminal Tipe-A BPTD Kelas II Sumut Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

No	Rincian	TW-I Tahun 2025	TW-II Tahun 2025	TW-III Tahun 2025	TW-IV Tahun 2025
1	Target	75	0	0	0
2	Realiasi	25	0	0	0
3	Capaian	33,33%	0%	0%	0%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Terminal Tipe-A BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta tahun 2025 terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus kinerja pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Terminal Tipe-A, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

Pada Triwulan IV, target kinerja pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Terminal Tipe-A yang ditetapkan sebesar 75%. Realisasi kinerja pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Terminal Tipe-A pada Triwulan IVsebesar 25%. Sehingga capaian kinerja pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Terminal Tipe-A sebesar 33,33%.

a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Standar Pelayanan Minimal (SPM) Terminal Penumpang Tipe A bisa dipedomani melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 40 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

- **Kronologi target pada Perjanjian Kinerja**

Berdasarkan evaluasi mandiri atas implementasi SAKIP tahun 2024, untuk pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di terminal tipe-A masih menjadi perhatian dalam arti masih perlu dilakukannya revitalisasi di beberapa terminal tipe-A yang ada di D.I.Yogyakarta. Sehingga untuk mengantisipasi tidak tercapainya kinerja persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Terminal Tipe-A, maka ditetapkan target pada Perjanjian Kinerja sebesar 75% sesuai dengan target tahun lalu.

- **Faktor Keberhasilan**

Faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di terminal tipe-A antara lain:

- 1) Petugas yang kompeten, terlatih, dan ramah sangat penting dalam memberikan pelayanan yang sesuai standar;
- 2) Adanya sistem manajemen mutu pelayanan, termasuk SOP yang jelas;
- 3) Ketersediaan dana operasional yang mencukupi untuk pemeliharaan fasilitas dan pembiayaan operasional;
- 4) Masukan dan keluhan dari pengguna jasa sebagai dasar perbaikan layanan.

- **Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan**

Faktor-faktor yang mempengaruhi kegagalan pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di terminal tipe-A antara lain:

- 1) Ketidakpuasan masyarakat saat menggunakan layanan transportasi yang digunakan;
- 2) Pelaksanaan operasional terminal Tipe-A yang belum sesuai Standar Operasional Prosedur Pengoperasian Terminal Penumpang Tipe A yang telah ditetapkan;
- 3) Tidak cukupnya dana untuk pemeliharaan, peningkatan fasilitas, atau pelatihan staf dapat menyebabkan penurunan kualitas pelayanan;
- 4) Kurangnya monitoring terhadap fasilitas di terminal dan operasional kendaraan yang beroperasi.

- **Perhitungan Realisasi Kinerja**

Untuk menghitung Indikator Kinerja Kegiatan Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Terminal Tipe-A digunakan rumus rata-rata nilai SPM pada 5 terminal tipe-A di D.I.Yogyakarta.

- **Perhitungan Capaian Kinerja**

Capaian kinerja pelaksanaan SPM di Terminal Tipe – A

$$= \text{Realisasi} / \text{Target} \times 100\% = 75 / (75) \times 100\% = 100\%$$

- **Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan**

Adapun anggaran terkait pelaksanaan SPM di terminal tipe-A Tahun 2025 yaitu sebagai berikut senilai **Rp 3.500.000.000,-** dengan realisasi hingga Triwulan IV Tahun 2025 **Rp 582.640.346,-** atau mencapai 16,65%.

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

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

1. Melakukan perbaikan dan survei standar pelayanan minimal pada terminal secara berkala, sehingga pelayanan yang kurang memadai dapat diatasi dan meningkatkan nilai persentase standar pelayanan di terminal tipe-A;
2. Melakukan monitoring dan pengecekan secara rutin terhadap fasilitas yang ada di terminal;
3. Pemanfaatan teknologi seperti integrasi sistem informasi jadwal keberangkatan dengan aplikasi transportasi publik;
4. Pelatihan rutin bagi petugas terminal tentang pelayanan prima, etika kerja, dan penanganan situasi darurat.

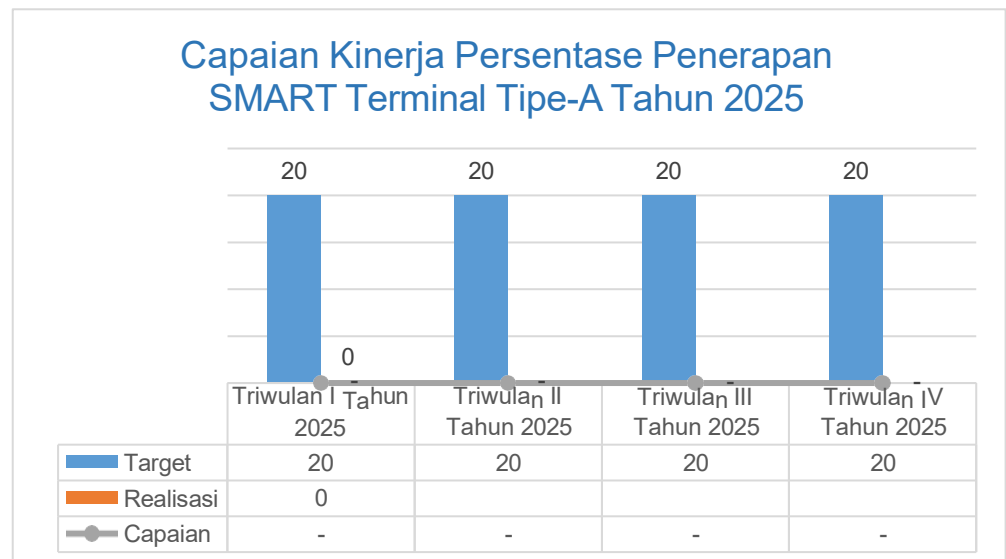
IKK 2.2 Persentase Penerapan SMART Terminal Tipe-A

a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

Penerapan SMART Terminal pada Terminal Tipe-A merupakan upaya modernisasi sistem manajemen terminal berbasis teknologi digital guna meningkatkan efisiensi, transparansi, dan kenyamanan layanan transportasi darat. Kegiatan ini mencakup pengelolaan pergerakan kendaraan secara real-time, digitalisasi sistem tiket dan pembayaran elektronik, pemantauan keamanan melalui CCTV dan IoT, penyediaan informasi jadwal perjalanan melalui papan digital dan aplikasi, serta optimalisasi fasilitas terminal berbasis teknologi. Dengan penerapan SMART Terminal, diharapkan Terminal Tipe-A dapat beroperasi lebih efisien, meningkatkan pengalaman pengguna, serta mendukung sistem transportasi yang lebih modern dan terintegrasi.

a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

Target persentase penerapan SMART terminal tipe-A di tahun 2025 sebesar 20%, dengan realisasi kinerja sampai dengan Triwulan IV sebesar 0%. Hal ini dikarenakan kegiatan penerapan SMART terminal tipe-A belum terlaksana di terminal tipe-A yang ada di D.I.Yogyakarta. Kegiatan penerapan SMART terminal tipe-A rencana akan dilaksanakan di bulan Desember 2025 akibat adanya efisiensi anggaran. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II.7** Grafik Capaian IKK Persentase Penerapan SMART Terminal Tipe-A Tahun 2025 sebagai berikut:



Gambar II.7 Grafik Capaian IKK Persentase Penerapan SMART Terminal Tipe-A Tahun 2025

Berikut ini rincian capain setiap triwulan untuk persentase penerapan SMART terminal tipe-A BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Tahun 2025.

Tabel II. 15 Target dan Realisasi Kinerja Persentase penerapan SMART terminal tipe-A BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

No	Rincian	TW-I Tahun 2025	TW-II Tahun 2025	TW-III Tahun 2025	TW-IV Tahun 2025
1	Target	20	20	20	20
2	Realiasi	0	0	0	0
3	Capaian	0%	0%	0%	0%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja persentase penerapan SMART terminal tipe-A di BPTD Kelas II

D.I.Yogyakarta terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus persentase penerapan SMART terminal tipe-A, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

Pada Triwulan IV, target persentase penerapan SMART terminal tipe-A yang ditetapkan sebesar 20%. Realisasi pelaksanaan penerapan SMART terminal tipe-A pada Triwulan IV sebesar 0%. Sehingga capaian pelaksanaan penerapan SMART terminal tipe-A sebesar 0%.

a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Dasar hukum pelaksanaan penerapan SMART Terminal Tipe-A di Indonesia dapat dilihat dari beberapa regulasi dan kebijakan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan dan instansi terkait. Salah satunya Permenhub Nomor PM 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Program “SMART Terminal” merupakan bagian dari transformasi digital terminal Tipe A. SMART Terminal mencakup digitalisasi pelayanan, pengawasan kendaraan angkutan, dan peningkatan fasilitas publik.

- **Kronologi target pada Perjanjian Kinerja**

Target persentase penerapan SMART terminal tipe-A pada tahun 2025 berdasarkan kegiatan yang terdapat pada DIPA/POK BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta TA 2025 dengan nama kegiatan “Pengadaan Perangkat Smart Teminal Amplas”.

- **Faktor Keberhasilan**

Faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan penerapan SMART terminal tipe-A antara lain:

1. Infrastruktur fisik yang memadai, dimana terminal harus memiliki fasilitas yang lengkap dan nyaman;
2. Digitalisasi dan teknologi pada sistem ticketing, informasi jadwal, sistem keamanan berbasis IoT;
3. Pengawasan dan audit berkala atas operasional terminal;
4. Perubahan budaya layanan dengan mengedukasi kepada masyarakat mengenai pemanfaatan layanan digital.

- **Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan**

Faktor-faktor yang mempengaruhi kegagalan pelaksanaan penerapan SMART terminal tipe-A antara lain:

1. Kurangnya integrasi antar sistem;
2. Infrastruktur fisik tidak memadai akibat kurangnya perawatan sarana dan prasarana yang menyebabkan cepat rusak;
3. Petugas terminal belum memiliki pelatihan terkait pengelolaan berbasis teknologi;
4. Sistem digitalisasi seperti e-ticketing, monitoring kendaraan, CCTV, Wi-Fi, dan sistem informasi belum diterapkan secara optimal.

- **Perhitungan Realisasi Kinerja**

Untuk menghitung Indikator Kinerja Kegiatan Persentase Penerapan SMART Terminal Tipe-A digunakan rumus sebagai berikut:

Persentase TTA Online

$$= \frac{\text{Jml terminal yg melaporkan operasional secara online}}{\text{Jml total terminal beroperasi}} \times 100\%$$

$$IKK\ 2.2 = (\text{Persentase TTA online} \times 50\%) +$$

$$(\text{Persentase TTA yg telah dipasang perangkat digitalisasi terminal} \times 50\%)$$

Penilaian penerapan SMART terminal tipe-A:

No	Aspek Penilaian	Bobot
1	<i>Vending Machine</i>	20%
2	<i>Passenger barrier gate</i>	20%
3	<i>Vehicle barrier gate</i>	20%
4	<i>CCTV</i>	10%
5	<i>Counting passenger</i>	10%
6	<i>Information display</i>	20%

$$\text{Persentase TTA Online} = \frac{0}{5} \times 100\% = 0\%$$

$$IKK\ 2.2 = (0) + (0) = 0\%$$

- **Perhitungan Capaian Kinerja**

Capaian kinerja penerapan SMART terminal tipe – A

$$= \text{Realisasi/Target} \times 100\% = 0/20 \times 100\% = 0\%$$

- **Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan**

Adapun anggaran terkait perapan SMART terminal tipe-A Tahun 2025 yaitu sebagai berikut senilai **Rp 6.000.000.000,-** dengan realisasi hingga Triwulan IV Tahun 2025 **Rp 0,-** atau mencapai 0% dengan nomenklatur POK : Pengembangan Sistem Layanan Transportasi Darat dengan kode anggaran 4638.CAC.028.053.A.532111.

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

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

1. Menyusun standar pelayanan minimal (SPM) yang rinci, misalnya ketersediaan toilet bersih, ruang tunggu nyaman, dan sistem informasi jadwal keberangkatan yang jelas;
2. Mengembangkan dashboard kinerja terminal yang memantau indikator seperti jumlah penumpang, kebersihan, kepatuhan jadwal, dll;
3. Menyusun program peningkatan secara bertahap, seperti peningkatan fasilitas dasar (toilet, ruang tunggu) di tahun pertama, digitalisasi layanan di tahun kedua, dst;
4. Menyesuaikan fasilitas dengan kebutuhan masyarakat dan perkembangan teknologi (misalnya WiFi, charging station, aplikasi jadwal bus);
5. Membuat timeline pengawasan dan evaluasi berkala (triwulanan atau semesteran).

IKK 2.3 Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Pelabuhan SDP

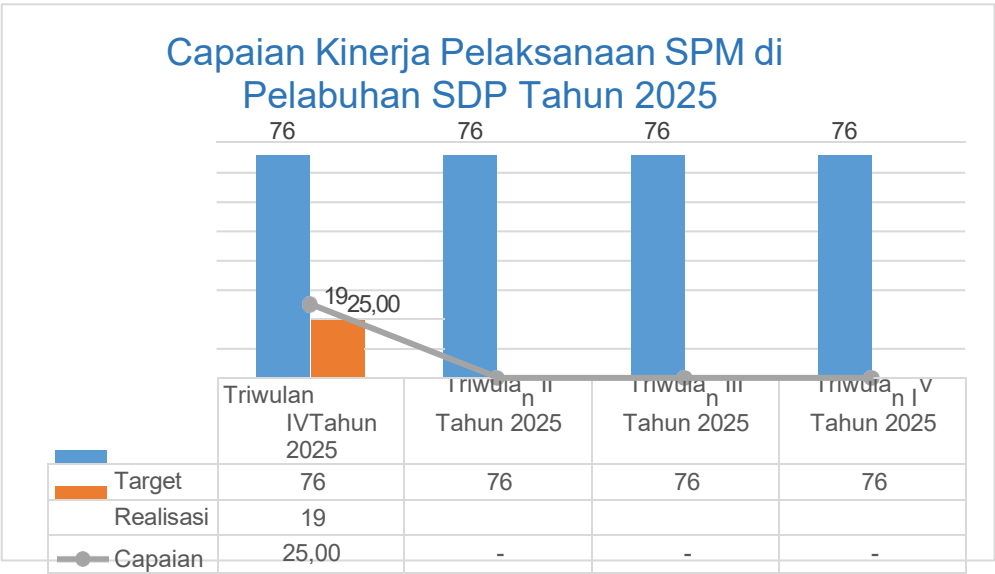
a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

Standar Pelayanan Minimal, yang selanjutnya disingkat SPM adalah ketentuan mengenai Jenis dan Mutu Pelayanan Dasar yang merupakan Urusan Pemerintahan Wajib yang berhak diperoleh setiap Warga Negara secara minimal. Pelabuhan Penyeberangan sebagai tempat pelayanan jasa angkutan penyeberangan, wajib juga memenuhi SPM yang telah ditentukan dalam ketentuan perundangan yang berlaku guna memastikan kenyamanan dan keamanan

pengguna jasa. Adapun BPTD II D.I.Yogyakarta sebagai pengawas pemenuhan SPM di Pelabuhan SDP juga bersinergi dengan para operator Pelabuhan SDP yang ada di wilayah D.I.Yogyakarta untuk memeriksa dan mengevaluasi pemenuhan SPM pada pelabuhan-pelabuhan SDP yang ada di wilayah D.I.Yogyakarta tersebut.

a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

Realisasi pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP pada Triwulan IV mencapai 19% dengan target sebesar 76% sehingga capaian kinerja pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP mencapai 25%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II.7** Grafik Capaian IKK persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP Tahun 2025 sebagai berikut:



Gambar II.8 Grafik Capaian IKK Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Pelabuhan SDP Tahun 2025

Berikut ini rincian capain setiap triwulan untuk persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Pelabuhan SDP BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Tahun 2025.

Tabel II. 16 Target dan Realisasi Kinerja Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Pelabuhan SDP BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

No	Rincian	TW-I Tahun 2025	TW-II Tahun 2025	TW-III Tahun 2025	TW-IV Tahun 2025
----	---------	-----------------	------------------	-------------------	------------------

1	Target	76	76	76	76
---	--------	----	----	----	----

No	Rincian	TW-I Tahun 2025	TW-II Tahun 2025	TW-III Tahun 2025	TW-IV Tahun 2025
2	Realiasi	19	0	0	0
3	Capaian	25%	0%	0%	0%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Pelabuhan SDP BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Pelabuhan SDP, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

Pada Triwulan IV, target persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Pelabuhan SDP yang ditetapkan sebesar 76%. Realisasi pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Pelabuhan SDP pada Triwulan IV sebesar 19%. Sehingga capaian pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Pelabuhan SDP sebesar 25%.

a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Pelabuhan SDP bisa dipedomani melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 62 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan.

- **Kronologi target pada Perjanjian Kinerja**

Berdasarkan evaluasi mandiri atas implementasi SAKIP tahun 2024, untuk pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP masih menjadi perhatian dalam arti masih perlu adanya perbaikan dan perawatan ekstra pada fasilitas di pelabuhan SDP yang ada di D.I.Yogyakarta. Sehingga untuk mengantisipasi tidak tercapainya kinerja persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP, maka ditetapkan target pada Perjanjian Kinerja sebesar 76%.

- **Faktor Keberhasilan**

Faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan Standar

Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan antara lain:

1. Kondisi fisik infrastruktur yang memadai sangat penting untuk mendukung pelayanan yang memenuhi standar;
2. Pelatihan, sertifikasi, dan etika pelayanan menjadi kunci kualitas layanan;
3. Ketersediaan dana untuk operasional, pemeliharaan, dan pengembangan fasilitas;
4. Perencanaan, pelaksanaan, monitoring, dan evaluasi yang baik oleh BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta;
5. Survei kepuasan pengguna untuk memastikan layanan sesuai harapan dan standar.

- **Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan**

Faktor-faktor yang mempengaruhi kegagalan pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan antara lain:

1. Minimnya alokasi dana dari pemerintah untuk infrastruktur dan operasional;
2. Tumpang tindih kewenangan yang menyebabkan kebingungan dalam implementasi kebijakan;
3. Tidak ada sistem pemantauan dan evaluasi yang konsisten terhadap penerapan SPM;
4. Banyak operator yang mengutamakan efisiensi biaya dibandingkan pelayanan;
5. Petugas dan masyarakat pengguna jasa sering tidak memahami standar pelayanan minimal yang harus diberikan/diperoleh.

- **Perhitungan Realisasi Kinerja**

Untuk menghitung Indikator Kinerja Kegiatan Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP digunakan rumus rata-rata nilai SPM pada pelabuhan SDP di D.I.Yogyakarta.

- **Perhitungan Capaian Kinerja**

Capaian kinerja pelaksanaan SPM di Pelabuhan SDP

$$= \text{Realisasi} / \text{Target} \times 100\% = 19/76 \times 100\% = 25\%$$

- **Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan**

Adapun anggaran terkait pelaksanaan SPM di Pelabuhan SDP Tahun 2025 yaitu sebagai berikut senilai **Rp 807.999.000,-** dengan realisasi

hingga Triwulan IV Tahun 2025 **Rp 134.666.500,-** atau mencapai 16,67%.

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

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

1. Peningkatan infrastruktur dan fasilitas seperti revitalisasi pelabuhan, penyediaan sarana keselamatan, dan digitalisasi layanan;
2. Peningkatan kompetensi SDM dengan mengikutsertakan pelatihan petugas pelabuhan, sertifikasi awak kapal, dan peningkatan integritas dan disiplin pegawai;
3. Pengawasan dan evaluasi berkala dengan melaksanakan audit pelayanan secara rutin untuk memastikan kesesuaian dengan SPM yang ditetapkan;
4. Kerjasama dan koordinasi antar instansi dalam pengelolaan dan pemeliharaan pelabuhan dengan pemerintah daerah, kolaborasi dengan pihak swasta untuk investasi fasilitas dan operasional, serta koordinasi dengan TNI/Polri dan Basarnas dalam penanganan kecelakaan atau bencana.

II.2.3. SK4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat

Pencapaian Sasaran Kegiatan 4 diukur melalui 4 (empat) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yaitu:

1. IKK3.1 Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal;
2. IKK3.2 Persentase pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat;
3. IKK3.5 Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan;
4. IKK7a Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor.

IKK 3.1 Persentase Perlengkapan Jalan yang telah Terpasang Terhadap Kondisi Ideal

a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

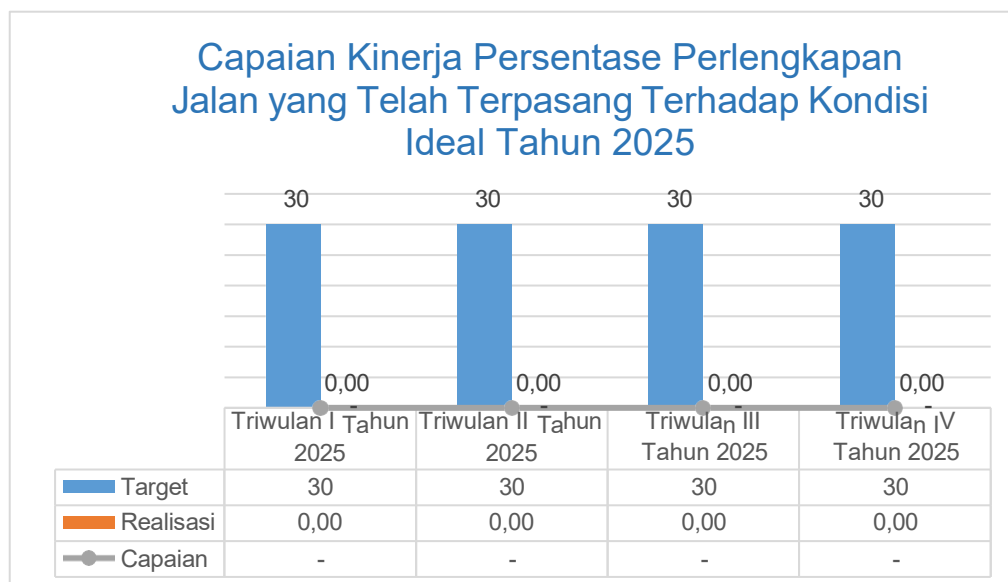
Kebutuhan perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan. Pemenuhan kebutuhan perlengkapan jalan merupakan perhitungan dari 9 (Sembilan) item perlengkapan jalan dengan satuan yang berbeda. Adapun 9 (Sembilan) item dimaksud meliputi:

1. Marka Jalan;
2. Rambu Lalu Lintas;
3. Patok Lalu Lintas;
4. Paku Jalan;
5. Pagar Pengaman Jalan;
6. Alat Penerangan Jalan;
7. Lampu Peringatan Pemakai Jalan;
8. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
9. Cermin Tikungan.

Terhadap kondisi ideal berarti melakukan evaluasi seberapa lengkap, tepat, dan berfungsinya perlengkapan jalan di lapangan bila dibandingkan dengan kondisi yang seharusnya (ideal)

a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

Capaian kinerja perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal tahun 2025 pada Triwulan IV sebesar 0%. Kegiatan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan di tahun 2025 masih belum dilaksanakan karena anggaran untuk melaksanakan kegiatan tersebut terkena blokir akibat adanya efisiensi anggaran TA 2025. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II.8** Grafik Capaian IKK Persentase Perlengkapan Jalan yang Telah Terpasang Terhadap Kondisi Ideal Tahun 2025 sebagai berikut:



Gambar II.9 Grafik Capaian IKK Persentase Perlengkapan Jalan yang Telah Terpasang Terhadap Kondisi Ideal Tahun 2025

Berikut ini rincian capaian setiap triwulan untuk persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Tahun 2025.

Tabel II. 17 Target dan Realisasi Kinerja Persentase Perlengkapan Jalan yang Telah Terpasang Terhadap Kondisi Ideal BPTD Kelas II Sumut Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

No	Rincian	TW-I Tahun 2025	TW-II Tahun 2025	TW-III Tahun 2025	TW-IV Tahun 2025
1	Target	30	30	30	30
2	Realiasi	0	0	0	0
3	Capaian	0%	0%	0%	0%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

Pada Triwulan IV, target persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal yang ditetapkan sebesar 30%. Realisasi perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal pada Triwulan IV sebesar 0%. Sehingga capaian perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal sebesar 0%.

a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Dasar hukum perlengkapan jalan di Indonesia diatur dalam beberapa peraturan perundang-undangan yang bertujuan menjamin keselamatan, keamanan, kelancaran, dan kenyamanan lalu lintas. Berikut adalah beberapa dasar hukum utama terkait perlengkapan jalan:

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ)
 - Pasal 25 ayat (1): Jalan harus dilengkapi dengan perlengkapan jalan sesuai dengan fungsi dan kelas jalan.
 - Pasal 25 ayat (2): Perlengkapan jalan meliputi rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL), alat penerangan jalan, cermin tikungan, pagar pengaman jalan (guardrail), dan perlengkapan lain.
2. Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
 - Mengatur tentang penyelenggaraan jaringan lalu lintas, termasuk perlengkapan jalan sebagai bagian dari prasarana penunjang.
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas
 - Mengatur jenis, bentuk, warna, dan penggunaan rambu lalu lintas secara teknis.
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 67 Tahun 2018 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL)
 - Menetapkan spesifikasi teknis dan pengoperasian APILL.
5. Peraturan Menteri PUPR Nomor 11/PRT/M/2010 tentang Penyelenggaraan Jalan
 - Mengatur penyediaan dan pemeliharaan prasarana jalan termasuk perlengkapan jalan dalam konstruksi dan operasi jalan.

- **Kronologi target pada Perjanjian Kinerja**

Berdasarkan evaluasi mandiri atas implementasi SAKIP tahun 2024, untuk perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal

telah terlaksana dengan baik dan sesuai dengan target yang ditentukan di tahun 2024, maka di tahun 2025 ditetapkan target pada Perjanjian Kinerja sebesar 30%.

- **Faktor Keberhasilan**

Faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan pemasangan perlengkapan jalan yang terpasang terhadap kondisi ideal antara lain:

1. Perencanaan yang tepat dengan menganalisis kebutuhan berdasarkan data lalu lintas, kecelakaan, dan kondisi geografis;
2. Kualitas material dan konstruksi harus tahan cuaca, korosi, dan vandalisme;
3. Koordinasi antar instansi penting untuk integrasi dengan proyek infrastruktur lainnya;
4. Pemeliharaan dan evaluasi berkala untuk memastikan perlengkapan masih berfungsi optimal.

- **Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan**

Faktor-faktor yang mempengaruhi kegagalan pelaksanaan pemasangan perlengkapan jalan yang terpasang terhadap kondisi ideal antara lain:

1. Perencanaan yang kurang matang dan tidak mengikuti standar teknis;
2. Kualitas material rendah, perlengkapan mudah rusak, pudar, atau korosi karena penggunaan bahan yang tidak tahan cuaca atau tidak sesuai spesifikasi;
3. Minimnya anggaran atau alokasi dana tidak efektif sehingga proyek dikerjakan secara parsial atau setengah-setengah karena keterbatasan dana;
4. Kurangnya pemeliharaan dan evaluasi, tidak ada audit atau evaluasi rutin terhadap efektivitas perlengkapan yang sudah terpasang.

- **Perhitungan Realisasi Kinerja**

Untuk menghitung Indikator Kinerja Kegiatan persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal digunakan rumus sebagai berikut:

$$IKK\ 3.1 = \frac{\text{Jumlah perlengkapan jalan yang terpasang}}{\text{Jumlah kebutuhan perlengkapan jalan}} \times 100\%$$

- **Perhitungan Capaian Kinerja**

Capaian kinerja persentase perlengkapan jalan

yang telah terpasang terhadap kondisi ideal

$$= \text{Realisasi/Target} \times 100\% = 0/30 \times 100\% = 0\%$$

- **Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan**

Adapun anggaran terkait pelaksanaan pemasangan perlengkapan jalan terhadap kondisi ideal Tahun 2025 yaitu sebagai berikut senilai

Rp 18.613.750.000,- dengan realisasi hingga Triwulan IV Tahun 2025

Rp 0,- atau mencapai 0%.

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

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

1. Pemutakhiran data dan pemantauan rutin menggunakan teknologi GIS dan IoT untuk memantau kondisi dan posisi perlengkapan jalan secara real time;
2. Perencanaan berbasis standar dengan menggunakan analisis kebutuhan lalu lintas dan keselamatan untuk menentukan lokasi ideal pemasangan;
3. Penganggaran dan pembiayaan yang efektif dengan menjalin kerjasama dengan pihak swasta untuk pengadaan dan pemeliharaan;
4. Peningkatan kualitas pelaksanaan menggunakan material dan teknologi yang tahan lama dan sesuai dengan spesifikasi teknis.

IKK 3.2 Persentase Pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat

a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

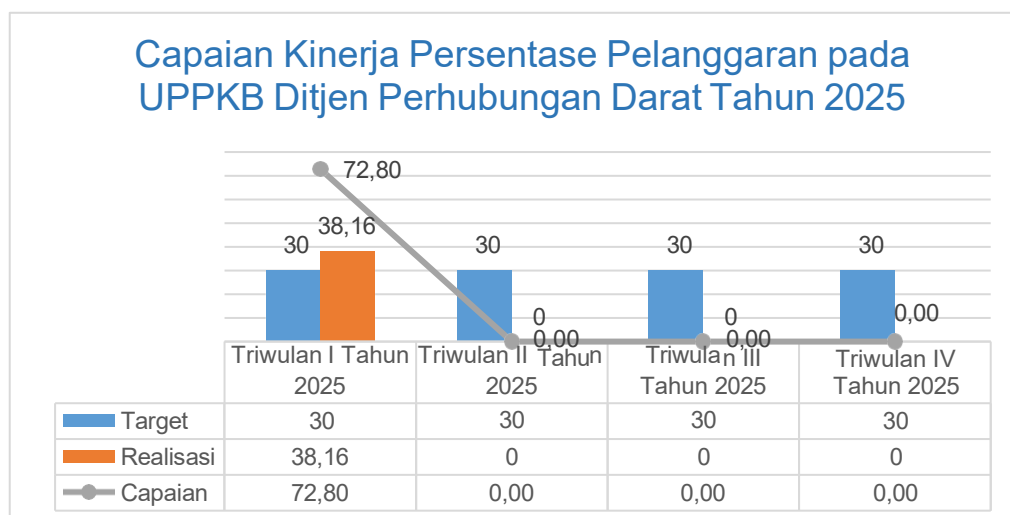
Persentase pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat yang dimaksud adalah perbandingan antara jumlah kendaraan angkutan barang yang melakukan pelanggaran dengan jumlah kendaraan yang masuk dalam UPPKB itu sendiri. Adapun jenis pelanggaran yang disebut berupa pada kelengkapan administrasi,

pemuatan, berat kendaraan beserta muatan dan dimensi kendaraan.

Semakin besar persentase pelanggaran yang ditemukan, maka dinilai buruk. Sebaliknya jika kecil persentase pelanggaran, maka dinilai baik.

a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

Jumlah kendaraan yang melanggar pada bulan Maret 2025 sebanyak 2.582 kendaraan, jika dibandingkan dengan kendaraan yang masuk UPPKB sebanyak 4.175 kendaraan maka realisasi kinerja pelanggaran pada UPPKB yang ada di D.I.Yogyakarta pada Triwulan IV sebesar 38,16%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II.9** Grafik Capaian IKK Persentase Pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2025 sebagai berikut:



Gambar II.10 Grafik Capaian IKK Persentase Pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2025

Berikut ini rincian capaian setiap triwulan untuk persentase pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Tahun 2025.

Tabel II. 18 Target dan Realisasi Kinerja Persentase Pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

No	Rincian	TW-I Tahun 2025	TW-II Tahun 2025	TW-III Tahun 2025	TW-IV Tahun 2025
1	Target	30	30	30	30
2	Realiasi	38,16	0	0	0
3	Capaian	72,80	0%	0%	0%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja persentase pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus persentase pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

Pada Triwulan IV, target persentase pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat yang ditetapkan sebesar 30%. Realisasi pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat pada Triwulan IV sebesar 38,16%. Sehingga capaian pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat sebesar 72,80%.

a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Pedoman Teknis Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan bisa dipedomani melalui Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.736/AJ/108/DRJD/2017 Tanggal 21 Februari 2017 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor di Jalan.

- **Narasi kronologi target pada Perjanjian Kinerja**

Berdasarkan evaluasi mandiri atas implementasi SAKIP tahun 2024, untuk persentase pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat telah terlaksana dengan baik dan sesuai dengan target yang ditentukan di tahun 2024, maka di tahun 2025 ditetapkan target pada Perjanjian Kinerja sebesar 30% dikarenakan untuk lebih meningkatkan faktor keselamatan dan keamanan, mengurangi banyaknya jumlah pelanggaran yang ada pada kendaraan dan mendukung *zero-odol*. selain itu juga harus memperhatikan pagu anggaran untuk kegiatan ini supaya nilai dalam pelaksanaan kegiatan ini sesuai dengan target yang ditentukan.

- **Faktor Keberhasilan**

Faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan pada

UPPKB Ditjen Perhubungan Darat antara lain:

1. Dalam rangka mencapai salah upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yang tertuang dalam LMCK Triwulan IV, BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta telah melaksanakan Penegakan Hukum (Gakum) secara rutin yang diselenggarakan bersama Dinas Perhubungan setempat, anggota Polisi, serta Jasa Raharja yang dilakukan di pintu tol maupun rest area;
2. Pelatihan berkelanjutan tentang regulasi, etika, dan teknologi penimbangan sangat penting;
3. Timbangan kendaraan (weighbridge) harus akurat, terkalibrasi, dan dalam kondisi baik;
4. Penegakan sanksi yang tegas, adil, dan transparan terhadap pelanggaran;
5. Pengemudi dan perusahaan angkutan harus diberi pemahaman tentang pentingnya batas muatan dan dampaknya terhadap keselamatan dan jalan.

- **Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan**

Faktor-faktor yang mempengaruhi kegagalan dalam pelaksanaan pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat antara lain:

1. Terdapat logger dan komputer penimbangan di UPPKB yang rusak akibat tersambar petir, sehingga mengakibatkan UPPKB tidak dapat beroperasi untuk sementara waktu;
2. Oknum petugas sering terlibat dalam pungli dan menerima suap dari pengemudi agar kendaraan bisa lolos meskipun melebihi batas muatan;
3. Masih banyak kendaraan yang tidak memasuki UPPKB untuk melakukan pengecekan kelaikan kendaraan;
4. Kekurangan petugas dengan kompetensi dan integritas tinggi;
5. Rendahnya kesadaran akan dampak kelebihan muatan terhadap keselamatan dan infrastruktur jalan.

- **Perhitungan Realisasi Kinerja**

Untuk menghitung Indikator Kinerja Kegiatan persentase pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat digunakan rumus sebagai berikut:

$$IKK\ 3.2 = \frac{\text{Jumlah kendaraan barang yang melakukan pelanggaran}}{\text{Jumlah kendaraan yang masuk pada UPPKB}} \times 100\%$$

$$IKK\ 3.2 = \frac{1593}{4175} \times 100\% = 38,16\%$$

- **Perhitungan Capaian Kinerja**

$$\begin{aligned} & \text{Capaian kinerja pelanggaran pada UPPKB} \\ &= \frac{\text{Target} - (\text{Realisasi} - \text{Target})}{\text{Target}} \times 100\% \\ &= \frac{30 - (38,16 - 30)}{30} \times 100\% = 72,80\% \end{aligned}$$

- **Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan**

Adapun anggaran terkait pelaksanaan UPPKB Tahun 2025 yaitu sebagai berikut senilai **Rp 8.791.273.000-** dengan realisasi hingga Triwulan IV tahun 2025 **Rp 761.056.836,-** atau mencapai 8,66%.

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

Untuk meningkatkan capaian dimasa yang akan datang dilakukan upaya-upaya sebagai berikut, antara lain:

1. Memberikan pelatihan teknis dan hukum secara berkala kepada petugas UPPKB;
2. Integrasi dengan Sistem Tilang Elektronik (ETLE) untuk penegakan hukum tanpa interaksi langsung;
3. Edukasi kepada pemilik kendaraan dan pengusaha angkutan tentang bahaya overload dan sanksinya;
4. Penegakan hukum yang tegas melalui denda, larangan operasional, atau tilang langsung bagi pelanggar;
5. Revitalisasi Gedung dan akses masuk UPPKB.

IKK 3.5 Jumlah Masyarakat yang Tersosialisasi Tentang Keselamatan Transportasi Jalan

a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

Sosialisasi keselamatan transportasi jalan adalah kegiatan penyampaian informasi tentang keselamatan transportasi jalan kepada masyarakat dengan tujuan untuk meningkatkan wawasan, pengetahuan dan kesadaran masyarakat akan pentingnya

keselamatan dalam bertransportasi. Jumlah Masyarakat yang

tersosialisasi adalah jumlah masyarakat yang mendapatkan sosialisasi keselamatan transportasi jalan melalui kegiatan Pekan Nasional Keselamatan Jalan yang diselenggarakan oleh Direktorat Sarana Transportasi Jalan bersama BPTD (Balai Pengelola Transportasi Darat). Jumlah masyarakat dihitung berdasarkan laporan pelaksanaan disetiap Balai Pengelola Transportasi Darat dan pelaksanaan di Direktorat Sarana Transportasi Jalan. Sasaran peserta dari kegiatan Pekan Keselamatan Jalan yaitu mulai dari anak-anak TK hingga SMA. Selain itu juga terdapat kegiatan Safety Riding sebagai bagian dari kegiatan PKJ serta kegiatan berupa FGD maupun sosialisasi mengenai keselamatan transportasi jalan.

a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

Capaian kinerja jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan tahun 2025 pada Triwulan IV sebesar 0%. Hal ini dikarenakan kegiatan sosialisasi keselamatan transportasi jalan baru akan dilaksanakan pada bulan Desember 2025. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II.10** Grafik Capaian IKK Jumlah Masyarakat yang Tersosialisasi Tentang Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025 sebagai berikut:



Gambar II.11 Grafik Capaian IKK Jumlah Masyarakat yang Tersosialisasi Tentang Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025

Berikut ini rincian capain setiap triwulan untuk persentase jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan Darat BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Tahun 2025.

Tabel II. 19 Target dan Realisasi Jumlah Masyarakat Yang Tersosialisasi Tentang Keselamatan Transportasi Jalan BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

No	Rincian	TW-I Tahun 2025	TW-II Tahun 2025	TW-III Tahun 2025	TW-IV Tahun 2025
1	Target	1000	1000	1000	1000
2	Realiasi	0	0	0	0
3	Capaian	0%	0%	0%	0%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

Pada Triwulan IV, target jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan yang ditetapkan sebesar 1000 orang. Realisasi jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan pada Triwulan IVsebesar 0 orang. Sehingga capaian jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan sebesar 0%.

a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

- Peraturan Pemerintah Nomor: PP 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2020 tentang Pedoman Pemberian Penghargaan Pelajar Pelopor Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- Peraturan Presiden Nomor 1 tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan (RUNKJ);
- Sosialisasi mengenai keselamatan transportasi jalan bisa dipedomani melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan

Darat Nomor KP-DRJD 3 Tahun 2022 tentang Pedoman Pelaksanaan Pekan Keselamatan Jalan.

- **Kronologi target pada Perjanjian Kinerja**

Target untuk kegiatan sosialisasi keselamatan transportasi jalan di tahun 2025 ditentukan berdasarkan hasil dari evaluasi mandiri atas implementasi SAKIP tahun 2024.

- **Faktor Keberhasilan**

Keberhasilan jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan dipengaruhi oleh:

1. Kualitas materi sosialisasi yang relevan dan mudah dipahami oleh semua kalangan, termasuk anak-anak, remaja, dewasa, dan lansia;
2. Pemanfaatan media massa dan media sosial untuk jangkauan luas;
3. Pendekatan harus disesuaikan dengan karakteristik dan kebutuhan masing-masing kelompok (anak sekolah, pengemudi ojek online, pengemudi truk, pejalan kaki, dll);
4. Sosialisasi harus disertai dengan aturan yang jelas dan penegakan hukum yang tegas agar masyarakat patuh;
5. Adanya mekanisme untuk mengevaluasi efektivitas kampanye (misalnya melalui survei atau data kecelakaan).

- **Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan**

Faktor kegagalan tidak tercapainya jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan antara lain dipengaruhi oleh:

1. Sosialisasi tidak disesuaikan dengan karakteristik target audiens (usia, budaya, tingkat pendidikan, dll);
2. Dana yang terbatas membuat jangkauan sosialisasi menjadi sempit;
3. Metode komunikasi satu arah yang kurang interaktif atau tidak melibatkan masyarakat secara langsung;
4. Sosialisasi tidak diiringi dengan penindakan hukum yang tegas, sehingga masyarakat tidak merasa perlu mengubah perilaku;
5. Adanya norma atau kebiasaan masyarakat yang bertentangan dengan prinsip keselamatan (misalnya membiarkan anak di bawah umur mengendarai motor).

- **Perhitungan Realisasi Kinerja**

IKK 3.5 = Jumlah kumulatif masyarakat yang mendapat sosialisasi pada PNKJ
= 0 orang

- **Perhitungan Capaian Kinerja**

Capaian kinerja jumlah masyarakat yang tersosialisasi
tentang keselamatan transportasi jalan

$$= \text{Realisasi/Target} \times 100\% = 0/1000 \times 100\% = 0\%$$

- **Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan**

Adapun anggaran terkait jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan Tahun 2025 yaitu sebagai berikut senilai **Rp 894.130.000,-** dengan realisasi hingga Triwulan IV tahun 2025 **Rp 0,-** atau mencapai 0%.

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

Untuk meningkatkan capaian dimasa yang akan datang yaitu dengan melakukan evaluasi terhadap kegiatan yang telah dilaksanakan sebelumnya, antara lain:

1. Pendidikan sejak dini di sekolah mengenai tata cara berlalu lintas yang benar;
2. Kolaborasi dengan komunitas motor/mobil untuk mengadakan kegiatan edukatif;
3. Sosialisasi secara terus-menerus sebelum pemberlakuan peraturan baru;
4. Menjalin kerjasama yang baik dengan instansi terkait demi terciptanya keberhasilan acara sosialisasi keselamatan transportasi jalan.

IKK 7a Persentase Standarisasi Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

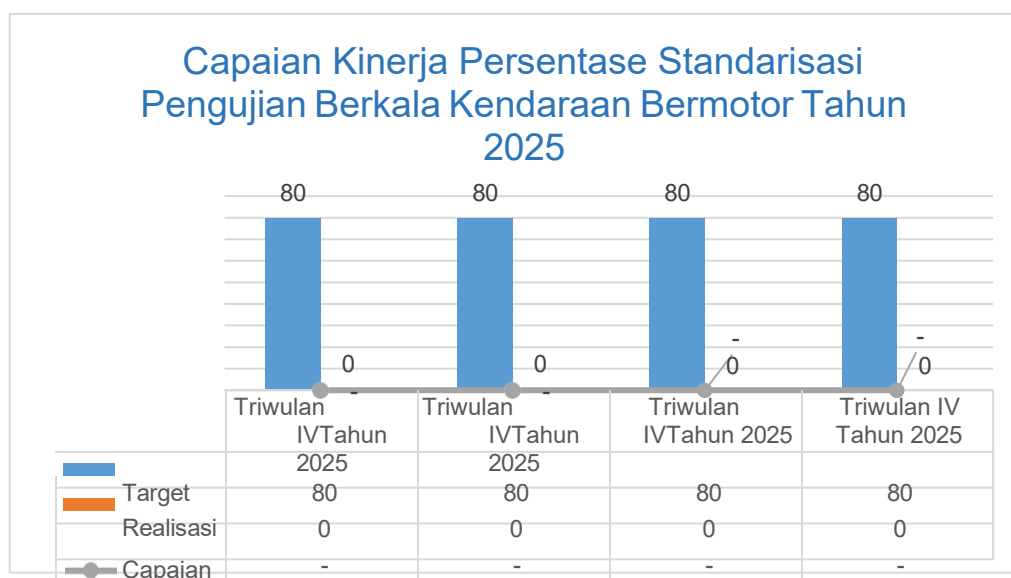
a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

Standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor adalah pemberian akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB) sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.4404/AJ.502/DRJD/2020. Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor merupakan persentase jumlah

kumulatif Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB) yang telah terakreditasi baik milik pemerintah daerah maupun swasta sampai dengan tahun ke n dibandingkan dengan jumlah Pemerintah Daerah di D.I.Yogyakarta dan jumlah Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB) milik swasta.

a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

Capaian kinerja persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor tahun 2025 pada Triwulan IV sebesar 0%. Hal ini disebabkan karena pada perencanaan pelaksanaan kegiatan ini baru akan dilaksanakan pada bulan Desember akibat adanya efisiensi anggaran. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II.11** Grafik Capaian IKK Persentase Standarisasi Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor Tahun 2025 sebagai berikut:



Gambar II.12 Grafik Capaian IKK Persentase Standarisasi Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor Tahun 2025

Berikut ini rincian capaian setiap triwulan untuk persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Tahun 2025.

Tabel II. 20 Target dan Realisasi Persentase Standarisasi Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

No	Rincian	TW-I Tahun 2025	TW-II Tahun 2025	TW-III Tahun 2025	TW-IV Tahun 2025
1	Target	80	80	80	80

No	Rincian	TW-I Tahun 2025	TW-II Tahun 2025	TW-III Tahun 2025	TW-IV Tahun 2025
2	Realiasi	0	0	0	0
3	Capaian	0%	0%	0%	0%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

Pada Triwulan IV, target persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor yang ditetapkan sebesar 80%. Realisasi persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor pada Triwulan IV sebesar 0%. Sehingga capaian persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor sebesar 0%.

a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor bisa dipedomani melalui Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.4404/AJ.502/DRJD/2020 Tentang Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor tanggal 21 September 2020 serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 19 Tahun 2021 Tentang Pengujian Kendaraan Bermotor.

- **Kronologi target pada Perjanjian Kinerja**

Target persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor pada tahun 2025 didasarkan pada hasil evaluasi mandiri atas implementasi SAKIP tahun 2024. Dari hasil evaluasi tersebut terlihat bahwa dengan target 75% capaian pada tahun 2024 sudah diatas 100% sehingga pada tahun 2025 ditetapkan target sebesar 80% dengan harapan capaian pada tiap tahunnya akan meningkat.

- **Faktor Keberhasilan**

Keberhasilan tercapainya indikator standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor antara lain dipengaruhi oleh:

1. Permintaan dari Dishub Kab/Kota yang ada di Provinsi D.I.Yogyakarta;

2. Pelaksanaan standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor sesuai Standar Operasional Prosedur standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor yang telah ditetapkan;
3. Fasilitas pengujian berkala kendaraan bermotor yang memadai;
4. Tenaga teknis yang memiliki kompetensi dan tersertifikasi;
5. Penerapan e-Tilang dan e-KIR untuk mencegah praktik manipulasi atau pemalsuan hasil uji.

- **Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan**

Faktor kegagalan tidak tercapainya indikator standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor antara lain dipengaruhi oleh:

1. Tidak memiliki gedung uji;
2. Kurangnya perawatan terhadap peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor;
3. Pengujian berkala kendaraan bermotor yang belum memenuhi syarat akreditasi;
4. Petugas uji kurang terlatih atau tidak tersertifikasi;
5. Minimnya audit internal maupun eksternal atas proses uji KIR.

- **Perhitungan Realisasi Kinerja**

$$IKK\ 7a = \frac{\text{Jumlah UPUBKB Pemda dan Swasta yang lulus akreditasi sampai dengan tahun } n}{\text{Jumlah Pemda (Kota + Kab + Jumlah UPUBKB Swasta)}} \times 100\%$$

$$IKK\ 7a = \frac{0}{22} \times 100\% = 0\%$$

- **Perhitungan Capaian Kinerja**

Capaian Kinerja Persentase Standarisasi

Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

$$= \text{Realisasi/Target} \times 100\% = 0/80 \times 100\% = 0\%$$

- **Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan**

Adapun anggaran terkait persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor tahun 2025 yaitu sebagai berikut senilai **Rp 1.933.410.000,-** dengan realisasi hingga Triwulan IV Tahun 2025 **Rp 0,-** atau mencapai 0%.

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

Untuk meningkatkan capaian dimasa yang akan datang yaitu dengan melakukan evaluasi terhadap kegiatan yang telah dilaksanakan sebelumnya, antara lain:

1. Penetapan standar minimum yang wajib dipenuhi oleh seluruh unit pelaksana uji berkala (UPUBKB), baik dari sisi peralatan maupun kompetensi SDM;
2. Mengoptimalkan pemanfaatan peminjaman alat pemeriksaan kelaikan jalan kendaraan bermotor nonstatis kepada UPUBKB yang belum menyelenggarakan pengujian;
3. Kalibrasi alat secara rutin oleh lembaga yang terakreditasi untuk menjamin akurasi hasil uji;
4. Pelatihan dan sertifikasi berkala bagi petugas uji kendaraan agar kompetensinya selalu mutakhir.

II.2.4. SK5 Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat

IKK 5.1 Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat

a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

Aspek penilaian kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat terdiri dari:

- a) Aspek Perencanaan;
- b) Aspek Kepegawaian (SDM);
- c) Aspek Keuangan;
- d) Aspek Penyelenggaraan Perkantoran (umum).

Aspek perencanaan dinilai berdasarkan ketepatan waktu penyusunan dan pengumpulan dokumen perencanaan yang terdiri dari: dokumen Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP), Dokumen Perjanjian Kinerja (PK), penginputan aplikasi e-performance.

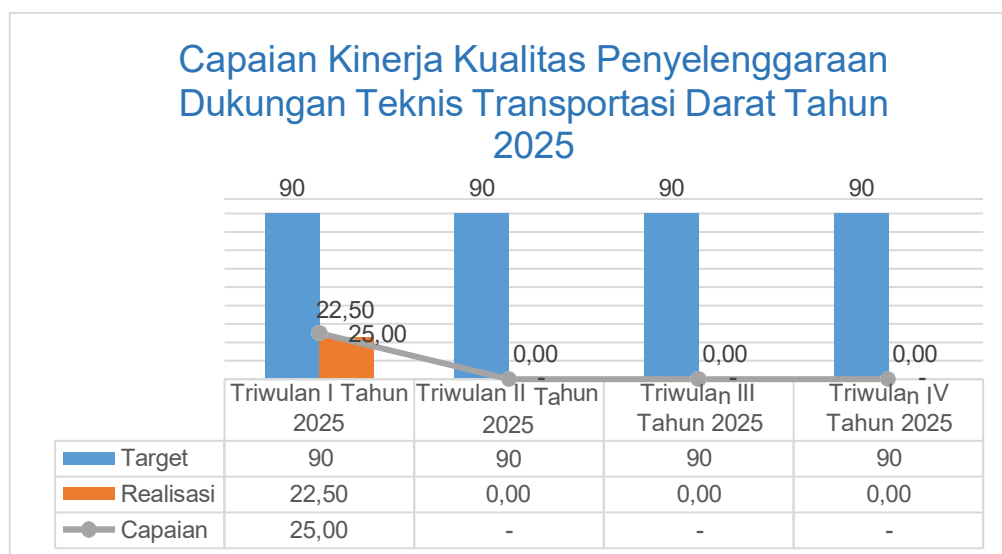
Aspek kepegawaian dinilai melalui indeks profesionalisme ASN yang terdiri dari sub aspek kualifikasi (Pendidikan formal terakhir), kompetensi, kinerja, dan disiplin.

Aspek keuangan dinilai berdasarkan tingkat penyerapan anggaran masing-masing satuan kerja. Sedangkan, aspek penyelenggaraan

perkantoran dinilai berdasarkan hasil survei indeks kepuasan pegawai satuan kerja terhadap penyelenggaraan perkantoran.

a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

Capaian kinerja kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat tahun 2025 pada Triwulan IV sebesar 25%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II.12** Grafik Capaian IKK Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat Tahun 2025 sebagai berikut:



Gambar II.13 Grafik Capaian IKK Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat Tahun 2025

Berikut ini rincian capaian setiap triwulan untuk kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Tahun 2025.

Tabel II. 21 Target dan Realisasi Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

No	Rincian	TW-I Tahun 2025	TW-II Tahun 2025	TW-III Tahun 2025	TW-IV Tahun 2025
1	Target	90	90	90	90
2	Realiasi	22,50	0	0	0
3	Capaian	25%	0%	0%	0%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang

dihitung berdasarkan rumus kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

Pada Triwulan IV, target kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat ditetapkan nilai 90. Realisasi kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat pada Triwulan IV

a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2024 perubahan atas PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, maka telah ditetapkan sebagai dasar penyelenggaraan kinerja kualitas dukungan teknis transportasi darat.

- **Kronologi target pada Perjanjian Kinerja**

Setelah dilakukan evaluasi mandiri atas implementasi SAKIP tahun 2024, maka ditetapkan target untuk kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat senilai 90. Penyelenggaraan kinerja kualitas dukungan teknis transportasi darat pada tahun 2025 telah dilakukan untuk kegiatan penunjang teknis. Adapun kegiatan yang telah dilaksanakan, yaitu:

1. Pengelolaan bidang ketatausahaan;
2. Monitoring pengelolaan sarana dan angkutan;
3. Monitoring pengendalian sarana dan angkutan;
4. Monitoring pengelolaan dan pengendalian prasarana;
5. Monitoring pengelolaan lalu lintas;
6. Monitoring pengendalian lalu lintas;
7. Pengawasan sarana, prasarana lalu lintas dan angkutan.

- **Faktor Keberhasilan**

Keberhasilan tercapainya kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat antara lain dipengaruhi oleh:

1. Menindaklanjuti hasil evaluasi yang tertuang dalam LMCK Triwulan IV tahun 2025 (hal 127), BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta telah rutin melaksanakan evaluasi internal terkait capaian kinerja masing-

masing seksi yang dilaporkan setiap bulan yang dihadiri oleh kepala balai, masing-masing kepala seksi, serta tim SAKIP BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta;

2. Ketersediaan dan pengelolaan anggaran;
3. Tenaga teknis dan manajerial yang memiliki kompetensi dan pengalaman di bidang transportasi darat;
4. Perencanaan yang matang;
5. Koordinasi yang baik dalam lingkungan kerja.

- **Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan**

Faktor kegagalan tidak tercapainya kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat antara lain dipengaruhi oleh:

1. Terjadi perubahan anggaran yang berpengaruh pada pelaksanaan;
2. Perencanaan yang kurang matang;
3. Koordinasi yang kurang baik dalam lingkungan kerja;
4. Peraturan yang tidak sinkron atau tumpang tindih;
5. Keterbatasan sumber daya.

- **Perhitungan Realisasi Kinerja**

Realisasi kinerja kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat dihitung berdasarkan nilai dari bobot setiap uraian pada formulir pada **Tabel II.21** di bawah ini:

Tabel II.22 Perhitungan Realisasi Kinerja Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat

NO	URAIAN		BOBOT	NILAI
A	Ketepatan waktu pelaksanaan dokumen perencanaan		35%	
	I	SAKIP	20%	
	a	Rencana Strategis (Renstra)		4
		Nilai 4 (empat) apabila selesai ≤ 60 hari setelah Renstra K/L ditetapkan		
		Nilai 2 (dua) apabila selesai 61-90 hari setelah Renstra K/L ditetapkan		
		Nilai 1 (satu) apabila selesai >90 hari setelah Renstra K/L ditetapkan		
	b	Rencana Kerja Tahunan (RKT)		
		Nilai 2 (dua) apabila selesai >30 hari sebelum Awal Tahun Anggaran (maksimal 1 Desember)		2
		Nilai 1,5 (satu koma lima) apabila selesai 1-30 hari sebelum Awal Tahun Anggaran (2-31 Desember)		
		Nilai 1 (satu) apabila selesai ≥ 1 hari setelah Awal Tahun Anggaran (≥ 1 Januari)		
	c	Perjanjian Kinerja (PK)		3
		Nilai 3 (tiga) apabila selesai ≤ 20 hari setelah dokumen pelaksanaan anggaran disahkan (maksimal 20 Januari)		
		Nilai 2 (dua) apabila selesai 21-50 hari setelah dokumen pelaksanaan anggaran disahkan (21 Januari – 19 Februari)		
		Nilai 1 (satu) apabila selesai >50 hari setelah dokumen pelaksanaan anggaran disahkan (20 Februari)		
	d	Rencana Aksi (Renaksi)		3
		Nilai 3 (tiga) apabila selesai ≤ 20 hari setelah dokumen pelaksanaan anggaran disahkan (maksimal 20 Januari)		

NO	URAIAN		BOBOT	NILAI
		Nilai 1,5 (satu koma lima) apabila selesai 21-50 hari setelah dokumen pelaksanaan anggaran disahkan (21 Januari – 19 Februari)		
		Nilai 1 (satu) apabila selesai >50 hari setelah dokumen pelaksanaan anggaran disahkan (20 Februari)		
	e	Input Aplikasi e-Performance		2
		Nilai 2 (dua) apabila selalu tepat waktu dalam periode tanggal 1-5 setiap bulannya		
		Nilai 1 (satu) apabila tidak tepat waktu dalam periode tanggal 1-5 setiap bulannya		
	f	Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan IV, II, III		2
		Nilai 2 (dua) apabila selalu tepat waktu dalam periode 20 hari setelah triwulan berakhir (1-20 April, 1-20 Juli, 1-20 Oktober)		
		Nilai 1 (satu) apabila tidak tepat waktu dalam periode 20 hari setelah triwulan berakhir (1-20 April, 1-20 Juli, 1-20 Oktober)		
	g	Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP)		4
		Nilai 4 (empat) apabila selesai ≤25 hari setelah Tahun Anggaran berakhir untuk UPT		
		Nilai 2 (dua) selesai 25-55 hari setelah Tahun Anggaran berakhir untuk UPT		
		Nilai 1 (satu) selesai >55 hari setelah Tahun Anggaran berakhir untuk UPT		
	2	Input Aplikasi e-Planning	15%	
	a	Input Aplikasi e-Planning Pagu Kebutuhan		5
	b	Input Aplikasi e-Planning Pagu Indikatif		5
	c	Input Aplikasi e-Planning Pagu Definitif		5
B	Indeks Profesionalisme ASN		35%	
	1	Kualifikasi (Pendidikan Formal Terakhir)		
	2	Kompetensi		
	3	Kinerja		
	4	Disiplin		
C	Tingkat Pengelolaan Keuangan		30%	
	1	Daya Serap Anggaran Satuan Kerja	30%	
		Nilai 10 (sepuluh) apabila status excellent atau capaian daya serap ≥100%		10
		Nilai 8 (delapan) apabila status on-track atau capaian daya serap 80,1% sampai dengan 99,99%		
		Nilai 6 (enam) apabila status warning atau capaian daya serap 60,1% sampai dengan 80%		
		Nilai 5 (lima) apabila status alert atau capaian daya serap di bawah 60%		
	2	Tingkat Pengelolaan Barang Milik Negara (BMN)		10
		Nilai 10 (sepuluh) apabila Penetapan Status Penggunaan (PSP) sebesar 80,1% sampai dengan 100%		
		Nilai 8 (delapan) apabila Penetapan Status Penggunaan (PSP) sebesar 60,1% sampai dengan 80%		
		Nilai 6 (enam) apabila Penetapan Status Penggunaan (PSP) sebesar 40,1% sampai dengan 60%		
		Nilai 4 (empat) apabila Penetapan Status Penggunaan (PSP) sebesar 20,1% sampai dengan 40%		
		Nilai 2 (dua) apabila Penetapan Status Penggunaan (PSP) di bawah 20%		
	3	Tingkat Penyelesaian Tindak Lanjut LHP dan LHA (Itjen dan BPK)		10
		Nilai 10 (sepuluh) apabila Persentase TL Tuntas sebesar 80,1% sampai dengan 100%		
		Nilai 8 (delapan) apabila Persentase TL Tuntas sebesar 60,1% sampai dengan 80%		
		Nilai 6 (enam) apabila Persentase TL Tuntas sebesar 40,1% sampai dengan 60%		
		Nilai 4 (empat) apabila Persentase TL Tuntas sebesar 20,1% sampai dengan 40%		
		Nilai 2 (dua) apabila Persentase TL Tuntas di bawah 20%		

- **Perhitungan Capaian Kinerja**

Capaian Kinerja Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat

$$= \text{Realisasi/Target} \times 100\% = 22,5/90 \times 100\% = 25\%$$

- **Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan**

Adapun anggaran terkait kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat Tahun 2025 yaitu sebagai berikut senilai **Rp 3.005.518.000,-** dengan realisasi hingga Triwulan IV Tahun 2025 **Rp 136.827.844,-** atau mencapai 4,55%.

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

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

1. Peningkatan kapasitas SDM dan pemanfaatan teknologi;
2. Pengawasan ketat dan evaluasi berkelanjutan;
3. Melaksanakan tindak lanjut perbaikan atas hasil pengawasan dan pemantauan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta.

II.2.5. SK1 Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel

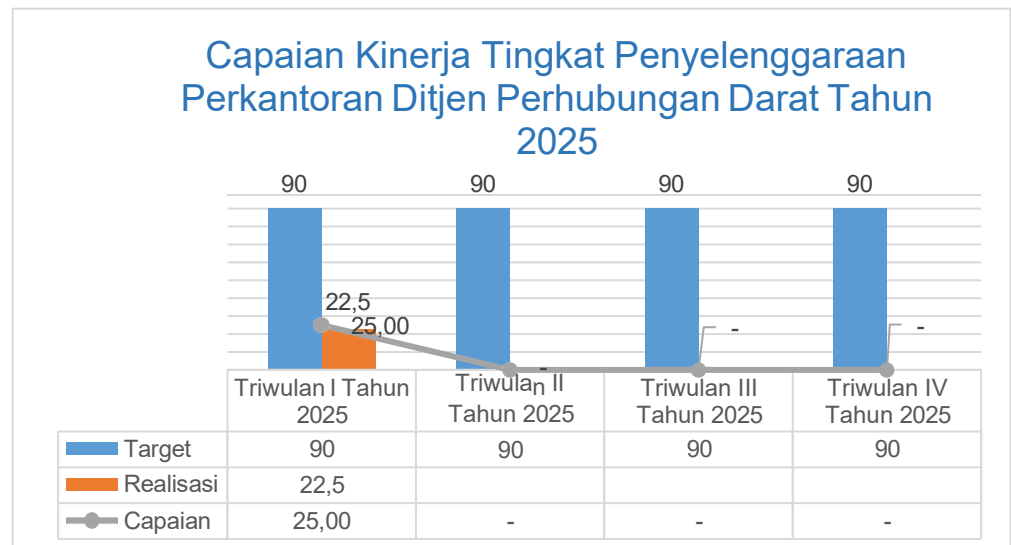
IKK 1 Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat

a.1). Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat adalah istilah yang biasanya merujuk pada tingkat kualitas, efektivitas, dan efisiensi dalam pengelolaan sarana dan prasarana perkantoran, serta pelaksanaan tugas administrasi dan manajerial di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat. Penyelenggaraan perkantoran ditujukan untuk meningkatkan kemampuan penyelenggara perkantoran dalam kegiatan penyelenggaraan perkantoran sehingga dapat berdayaguna, berhasil guna, dan dapat memberikan pelayanan terhadap pimpinan serta setiap pegawai pada unit kerja sesuai dengan kebutuhan dan standar untuk mendukung kinerja sebagai bentuk pelayanan prima.

a.2). Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

Capaian untuk tingkat penyelenggaraan perkantoran Ditjen Perhubungan Darat tahun 2025 sebesar 25% dengan realisasi pada Triwulan IV senilai 22,5 dibandingkan dengan target yg ditentukan dengan nilai 90. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II.13** Grafik Capaian IKK Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2025 sebagai berikut:



Gambar II.14 Grafik Capaian IKK Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2025

Berikut ini rincian capain setiap triwulan untuk tingkat penyelenggaraan perkantoran Ditjen Perhubungan Darat BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Tahun 2025.

Tabel II. 23 Target dan Realisasi Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

No	Rincian	TW-I Tahun 2025	TW-II Tahun 2025	TW-III Tahun 2025	TW-IV Tahun 2025
1	Target	90	90	90	90
2	Realiasi	22,5	0	0	0
3	Capaian	25%	0%	0%	0%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi tingkat penyelenggaraan perkantoran Ditjen Perhubungan Darat BPTD Kelas

II D.I.Yogyakarta terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus tingkat penyelenggaraan perkantoran Ditjen Perhubungan Darat, sehingga dapat disimpulkan bahwa: Pada Triwulan IV, target tingkat penyelenggaraan perkantoran Ditjen

Perhubungan Darat ditetapkan nilai 90. Realisasi tingkat penyelenggaraan perkantoran Ditjen Perhubungan Darat pada Triwulan IV dengan nilai 22,50. Sehingga capaian tingkat penyelenggaraan perkantoran Ditjen Perhubungan Darat sebesar 25%.

a.3). Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan

Dalam peraturan ini, disebutkan bahwa pembinaan dan pengelolaan sumber daya manusia, keuangan, perlengkapan, kearsipan, dokumentasi, dan persandian diselenggarakan oleh Kementerian dengan menerapkan sistem pemerintahan berbasis elektronik untuk mendukung transformasi digital.

2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD)

Peraturan ini menetapkan tugas dan fungsi BPTD, termasuk pengelolaan terminal tipe A, terminal barang untuk umum, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan. Hal ini mencakup pengendalian dan pengawasan keselamatan sarana, prasarana, lalu lintas, dan angkutan jalan.

3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2020 tentang Pedoman Pemberian Bantuan Teknis dalam Penyelenggaraan Sarana dan Prasarana Transportasi Darat

Peraturan ini memberikan pedoman mengenai pemberian bantuan teknis dalam penyelenggaraan sarana dan prasarana transportasi darat, yang mencakup aspek administrasi dan operasional perkantoran di lingkungan Ditjen Hubdat.

- **Kronologi target pada Perjanjian Kinerja**

Pada tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan tingkat penyelenggaraan perkantoran Ditjen Perhubungan Darat terhadap meningkatnya birokrasi Ditjen Perhubungan Darat akuntabel memiliki target bernilai

90 yang diperoleh dari capaian kinerja terhadap Perjanjian Kinerja di tahun sebelumnya dengan berdasarkan hasil evaluasi atas implementasi SAKIP tahun 2024.

- **Faktor Keberhasilan**

Keberhasilan tercapainya penyelenggaraan perkantoran Ditjen Perhubungan Darat antara lain dipengaruhi oleh:

1. BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta telah memberlakukan pemotongan tunjangan bagi pegawai yang telat dalam melaporkan SKP setiap bulannya, sehingga secara tidak langsung akan mempengaruhi budaya kerja dalam perkantoran yaitu lebih disiplin dalam pelaporan SKP secara tepat waktu;
2. Struktur organisasi yang jelas dengan pembagian tugas, wewenang, dan tanggung jawab yang terdefinisi dengan baik.;
3. Kompetensi dan kualifikasi pegawai sehingga pegawai memiliki keterampilan dan pengetahuan sesuai dengan tugasnya;
4. Fasilitas kantor yang layak seperti gedung, ruang kerja, dan peralatan pendukung yang menunjang produktivitas;
5. Monitoring dan Evaluasi Berkala.

- **Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan**

Faktor kegagalan tidak tercapainya penyelenggaraan perkantoran Ditjen Perhubungan Darat antara lain dipengaruhi oleh:

1. Penyelenggaraan tidak diawasi secara berkala, sehingga permasalahan tidak terdeteksi sejak dini;
2. Kurangnya pelatihan dan pengembangan kapasitas pegawai menyebabkan pelaksanaan tugas tidak optimal;
3. Pengelolaan anggaran tidak efisien;
4. Kondisi kantor tidak memadai;
5. Peraturan internal yang tumpang tindih atau tidak jelas sehingga menimbulkan kebingungan dalam pelaksanaan kerja.

- **Perhitungan Realisasi Kinerja**

1. Indikator Kinerja Kegiatan diukur melalui nilai kuesioner yang dikonversi ke dalam bentuk persentase (%) dan tingkat ketersediaan fasilitas perkantoran.
2. Bobot:

- Kuesioner tingkat kepuasan bagi pejabat tingkat Eselon III, dan Eselon IV (25%);
- Kuesioner tingkat kepuasan bagi Staf (25%); dan
- Tingkat Ketersediaan fasilitas perkantoran (50%).

Tabel II.24 Perhitungan Realisasi Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat

NO	URAIAN	BOBOT	NILAI
A	Tingkat Kepuasan Pejabat Eselon II, III dan IV	25%	21,8%
1	Tingkat kepuasan Pejabat Eselon III	15	12
2	Rata-rata tingkat kepuasan Pejabat Eselon IV	10	9,8
B	Tingkat Kepuasan Staf	25%	21,25%
C	Tingkat Ketersediaan Fasilitas Perkantoran	50%	47%
1	Tingkat Ketersediaan Fasilitas Meja dan Kursi (nilai x)	20	20
2	Tingkat Ketersediaan Fasilitas PC/Laptop (nilai y)	15	15
3	Tingkat Ketersediaan Fasilitas Internet (nilai z)	15	12

Cara Perhitungan:

- Tingkat Kepuasan Pejabat Eselon III dan IV diukur melalui kuesioner;
- Tingkat Kepuasan Staf diukur melalui kuisoner;
- Tingkat Ketersediaan Fasilitas Perkantoran:

- Tingkat Ketersediaan Fasilitas Meja dan Kursi

$$x = \frac{\text{Jumlah Kursi dan Meja di Kantor}}{\text{Jumlah Pegawai (Pejabat dan Staf)}} \times 100\%$$

$$= \frac{44}{44} \times 100\% = 100\%$$

- Tingkat Ketersediaan Fasilitas PC/Laptop

$$y = \frac{\text{Jumlah PC atau Laptop di Kantor}}{\text{Jumlah Pegawai (Pejabat dan Staf) di Kantor}} \times 100\%$$

$$= \frac{22}{22} \times 100\% = 100\%$$

- Tingkat Ketersediaan Fasilitas Internet

$$z = \frac{\text{Rata – rata kecepatan Internet (Unduh) di Kantor**}}{\text{Standar Kecepatan Internet (Unduh) di Kantor***}} \times 100\%$$

$$= \frac{80}{100} \times 100\% = 80\%$$

Note:

*) Jumlah Pegawai (Pejabat dan Staf di Kantor) = Jumlah Seluruh Pegawai – Pegawai Perbantuan

Pegawai Perbantuan = Pegawai Kebersihan + Driver + Pramubakti + Security

**) Rata-rata kecepatan internet (unduh) di kantor merupakan rata-rata kecepatan pengunduhan (*download*) yang diukur pada jam kantor (08-16), pada waktu tertentu dengan sample sekurang-kurangnya 5 lokasi/PC/Laptop di kantor

***) Standar Kecepatan Internet (unduh) di Kantor sebesar 5 Mbps

- Perhitungan Capaian Kinerja

Capaian Kinerja Tingkat Penyelenggaraan

Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat

$$= \text{Realisasi/Target} \times 100\% = 22,5/90 \times 100\% = 25\%$$

- **Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan**

Adapun anggaran terkait tingkat penyelenggaraan perkantoran Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2025 yaitu sebagai berikut senilai **Rp 42.004.855.000,-** dengan realisasi hingga Triwulan IV Tahun 2025 **Rp 9.953.948.360,-** atau mencapai 23,70% dengan nomenklatur POK : **Layanan Perkantoran**

- **Operasional dan Pemeliharaan Kantor**, dengan kode anggaran (4670.EBA.994. 002)

- **Gaji dan Tunjangan**, dengan kode anggaran (4671.EBA.994.001),

- **Pengadaan Perangkat Pengolah Data dan Informasi**, dengan kode anggaran (4596.EBB.906)

Tupoksi Ditjen Perhubungan Darat

- **Belanja Keperluan Perkantoran**, dengan kode anggaran (4670.EBD.909.051.A.521111)

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

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

1. Peningkatan tata Kelola dan administrasi;
2. Modernisasi sarana dan prasarana;
3. Peningkatan kualitas SDM;
4. Pemanfaatan teknologi informasi;

5. Pengawasan dan evaluasi berkala;
6. Penguatan koordinasi antar unit.

II.3. Realisasi Anggaran

II.3.1. Alokasi Anggaran Tahun 2025

1. Pagu Anggaran

a. Rincian Per Sumber Dana Tahun 2025

Pagu Awal DIPA TA. 2025 sebesar Rp 118.498.705.000,- dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II.25 Tabel Rincian per Sumber Dana Pagu Awal Tahun 2025

RM	Rp 106.565.295.000	89,93%
PNBP	Rp 11.933.410.000	10,07%
SBSN	Rp -	0,00%
Total	Rp 118.498.705.000	100%

b. Rincian Per Jenis Belanja Tahun 2025

Tabel II.26 Tabel Rincian per Jenis Belanja Pagu Awal Tahun 2025

Belanja Pegawai	Rp 31.551.227.000	26,63%
Belanja Barang	Rp 59.957.100.000	50,60%
Belanja Modal	Rp 26.990.378.000	22,78%
Total	Rp 118.498.705.000	100%

Pada tanggal 24 Maret 2025 telah dilakukan revisi DIPA oleh DJA, sampai dengan Triwulan IV/tahun 2025 telah terjadi revisi anggaran ke-4 sebesar Rp. 118.498.705.000,- dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II.27 Tabel Rincian per Sumber Dana Pagu Revisi ke-4 Tahun 2025

RM	Rp 106.565.295.000	89,93%
PNBP	Rp 11.933.410.000	10,07%
SBSN	Rp -	0,00%
Total	Rp 118.498.705.000	100%

Tabel II.28 Tabel Rincian per Jenis Belanja Pagu Revisi ke-4 Tahun 2025

Belanja Pegawai	Rp 31.551.227.000	26,63%
Belanja Barang	Rp 59.957.100.000	50,60%
Belanja Modal	Rp 26.990.378.000	22,78%
Total	Rp 118.498.705.000	100%

2. Refocusing Anggaran Tahun 2025

Berdasarkan dengan adanya revisi DIPA BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta yang dilakukan penyesuaian anggaran sebanyak 4 (empat) kali revisi DIPA. Berikut adalah rincian histori revisi per sumber dana dan jenis belanja:

a. Rincian Revisi Per Sumber Dana Tahun 2025

Tabel II.29 Rincian Revisi per Sumber Dana TA 2025

	SUMBER DANA			TOTAL
	RM	PNBP	SBSN	
PAGU AWAL	106.565.295.000	11.933.410.000	-	118.498.705.000
REVISI KE-1	106.565.295.000	11.933.410.000	-	118.498.705.000
REVISI KE-2	106.565.295.000	11.933.410.000	-	118.498.705.000
REVISI KE-3	106.565.295.000	11.933.410.000	-	118.498.705.000
REVISI KE-4	106.565.295.000	11.933.410.000	-	118.498.705.000

Sumber: Data diolah dari Seksi Tata Usaha, BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta

b. Rincian Revisi Per Jenis Belanja Tahun 2025

Tabel II.30 Rincian Revisi per Jenis Belanja Tahun 2025

	JENIS BELANJA			TOTAL
	BELANJA PEGAWAI	BELANJA BARANG	BELANJA MODAL	
PAGU AWAL	31.551.227.000	59.957.100.000	26.990.378.000	118.498.705.000
REVISI KE-1	31.551.227.000	59.957.100.000	26.990.378.000	118.498.705.000
REVISI KE-2	31.551.227.000	59.957.100.000	26.990.378.000	118.498.705.000
REVISI KE-3	31.551.227.000	59.957.100.000	26.990.378.000	118.498.705.000
REVISI KE-4	31.551.227.000	59.957.100.000	26.990.378.000	118.498.705.000

Sumber: Data diolah dari Seksi Tata Usaha, BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta

c. Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja Tahun 2025

Tabel II.31 Rincian Realokasi per Sumber Dana dan per Jenis Belanja TA 2025

	PAGU AWAL	PERUBAHAN	PAGU AKHIR PER TRIWULAN IV
Belanja Pegawai	31.551.227.000	0	31.551.227.000
Belanja Barang	60.826.930.000	0	60.826.930.000
· RM	58.893.520.000	-	58.893.520.000
· PNBP	1.933.410.000	-	1.933.410.000
Belanja Modal	26.120.548.000	0	26.120.548.000
· RM	16.120.548.000	-	16.120.548.000
· PNBP	10.000.000.000	-	10.000.000.000
· SBSN	0	-	0
TOTAL	118.498.705.000	0	118.498.705.000

Sumber: Data diolah dari Seksi Tata Usaha, BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta

Berdasarkan **Tabel II.38** di atas tidak terjadi perubahan nilai total pada pagu akhir per Triwulan IV dengan nilai pagu awal yaitu **Rp 118.498.705.000,-**. Pagu tersebut dipergunakan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan program yang ada dalam DIPA Tahun Anggaran 2025 dengan rincian pada **Tabel II.39** di bawah ini (anggaran sesuai dengan yang telah direvisi):

d. Rincian Realokasi Per Sasaran Program dan Kegiatan Tahun 2025

Tabel II.32 Rincian Program-Program Kegiatan DIPA TA 2025

KODE	NOMENKLATUR PROGRAM	PAGU AWAL	PAGU PER TRIWULAN IV	TRIWULAN IV	
				REALISASI	%
022.03.2.403842	BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta	118.498.705.000	118.498.705.000	16.377.981.036	13,82%
022.03.GA	Program Infrastruktur Konektivitas	76.493.850.000	76.493.850.000	6.424.032.676	8,40%
4637	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	20.079.534.000	20.079.534.000	3.190.650.903	15,89%
4638	Pelayanan Transportasi Darat	22.368.236.000	22.368.236.000	2.200.830.593	9,84%
4639	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	28.725.456.000	28.725.456.000	761.056.836	2,65%
4640	Penunjang Teknis Transportasi Darat	5.320.624.000	5.320.624.000	271.494.344	5,10%
022.03.WA	Program Dukungan Manajemen	42.004.855.000	42.004.855.000	9.953.948.360	23,70%
4670	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	10.453.628.000	10.453.628.000	1.688.584.793	16,15%
4671	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Darat	31.551.227.000	31.551.227.000	8.265.363.567	26,20%

Sumber: Data diolah dari Seksi Tata Usaha, BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta

3. Perbandingan Pagu dan Realisasi Tahun 2020-2025

Adapun data perbandingan pagu dan realisasi dari tahun 2020-2025 sampai dengan bulan berjalan, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II.33 Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2025 Triwulan IV

Tahun	Pagu Awal	Pagu Akhir	Realisasi	Realisasi
2020	439.448.113.000	455.329.267.000	448.996.604.047	98,61%
2021	408.801.289.000	277.187.383.000	275.430.682.861	99,37%
2022	274.668.876.000	248.111.425.000	245.044.388.273	98,76%
2023	291.508.219.000	290.534.239.000	287.937.019.771	99,11%
2024	134.300.647.000	138.978.717.000	133.745.874.198	96,23%
2025	118.498.705.000	118.498.705.000	16.377.981.036	13,82%

Sampai dengan posisi bulan Maret 2025 atau Triwulan IV, penyerapan anggaran BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta TA.2025 sebesar 13,82%.



Gambar II.15 Grafik Perbandingan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2025

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 2023 anggaran yang terserap sebesar Rp. 287.937.019.771,- atau mencapai 99,11% dari pagu akhir Rp. 290.534.239.000,-. Sedangkan pada tahun 2024 serapan anggaran sebesar Rp. 133.745.874.198,- atau mencapai 96,23% dari pagu akhir Rp. 138.978.717.000,-. Pada tahun 2025 berjalan tepatnya pada Triwulan IV anggaran yang terserap sebesar Rp. 16.377.981.036,- atau mencapai 13,82% dari pagu akhir Rp. 118.498.705.000,-.

II.3.2. Realisasi Anggaran Tahun 2025

1. Realisasi Anggaran Per Sasaran Program dan Kegiatan Tahun 2025

Pagu tersebut dipergunakan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan program yang ada dalam DIPA Tahun Anggaran 2025 dengan rincian sebagai berikut (anggaran sesuai dengan yang telah direvisi):

Tabel II.34 Kegiatan Program yang ada Dalam DIPA 2025

KODE	NOMENKLATUR PROGRAM	PAGU AWAL	PAGU PER TRIWULAN IV	TRIWULAN IV	
				REALISASI	%
022.03.2.403842	BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta	118.498.705.000	118.498.705.000	16.377.981.036	13,82%
022.03.GA	Program Infrastruktur Konektivitas	76.493.850.000	76.493.850.000	6.424.032.676	8,40%
4637	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	20.079.534.000	20.079.534.000	3.190.650.903	15,89%
4638	Pelayanan Transportasi Darat	22.368.236.000	22.368.236.000	2.200.830.593	9,84%
4639	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	28.725.456.000	28.725.456.000	761.056.836	2,65%
4640	Penunjang Teknis Transportasi Darat	5.320.624.000	5.320.624.000	271.494.344	5,10%
022.03.WA	Program Dukungan Manajemen	42.004.855.000	42.004.855.000	9.953.948.360	23,70%

KODE	NOMENKLATUR PROGRAM	PAGU AWAL	PAGU PER TRIWULAN IV	TRIWULAN IV	
				REALISASI	%
4670	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	10.453.628.000	10.453.628.000	1.688.584.793	16,15%
4671	Pengelolaan Keuangan, BMN, dan Transportasi Darat	31.551.227.000	31.551.227.000	8.265.363.567	26,20%

Sumber: Data diolah dari Seksi Tata Usaha, BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta

Realisasi penyerapan anggaran Triwulan IV Tahun 2025 adalah sebesar **Rp. 16.377.981.036,-** atau mencapai **13,82%** dari total pagu sebesar **Rp. 118.498.705.000,-**.

2. Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2025

Tabel II.35 Realisasi Anggaran per Jenis Belanja Triwulan IVTA 2025

NO	JENIS BELANJA	PAGU AWAL	PAGU ALOKASI (TW I)	REALISASI TW I	
			Rp.	Rp.	%
1	Belanja Pegawai	31.551.227.000	31.551.227.000	8.265.363.567	26,20
2	Belanja Barang	60.826.930.000	60.826.930.000	8.108.242.469	13,33
3	Belanja Modal	26.120.548.000	26.120.548.000	4.375.000	0,02
TOTAL		118.498.705.000	118.498.705.000	16.377.981.036	13,82

Sumber: Data diolah dari Seksi Tata Usaha, BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi penyerapan anggaran Triwulan I Tahun 2025 per jenis belanja adalah sebesar Rp 16.377.981.036,- atau mencapai 13,82% dari pagu akhir Rp 118.498.705.000,-.

3. Realisasi Anggaran Per Sumber Dana Tahun 2025

Adapun data realisasi anggaran per sumber dana pada tahun 2025 yang sudah di analisis per Triwulan IV, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II.36 Realisasi Anggaran per Jenis Sumber Dana Triwulan IVTA 2025

NO	SUMBER DANA	PAGU AWAL	PAGU ALOKASI (TW I)	REALISASI TW I	
			Rp.	Rp.	%
1	RM	106.565.295.000	106.565.295.000	16.377.981.036	15,37
2	PNBP	11.933.410.000	11.933.410.000	0	0,00
3	SBSN	0	0	0	0
TOTAL		118.498.705.000	118.498.705.000	16.377.981.036	13,82

Sumber: Data diolah dari Seksi Tata Usaha, BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi penyerapan anggaran Triwulan I Tahun 2025 per sumber dana adalah sebesar Rp 16.377.981.036,- atau mencapai 13,82% dari pagu akhir Rp 118.498.705.000,-.

4. Analisis Dana yang Tidak Terserap Oleh Unit Kerja

Berikut merupakan data dari dana yang tidak terserap oleh unit kerja berdasarkan per jenis belanja, per sumber dana, dan sisa anggaran pada tahun 2025 berjalan, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada table di bawah ini:

Tabel II.37 Sisa Anggaran per Jenis Belanja Tahun 2025 Berjalan

NO	JENIS RUPIAH	PAGU AKHIR TW I	REALISASI TW I	SISA PAGU TW I
		Rp.	Rp.	Rp.
1	Belanja Pegawai	31.551.227.000	8.265.363.567	23.285.863.433
2	Belanja Barang	60.826.930.000	8.108.242.469	52.718.687.531
3	Belanja Modal	26.120.548.000	4.375.000	26.116.173.000
TOTAL		118.498.705.000	16.377.981.036	102.120.723.964

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, BPTD Kelas II D.I. Yogyakarta

Tabel II.38 Sisa Anggaran per Sumber Dana Tahun 2025 Berjalan

NO	JENIS RUPIAH	PAGU AKHIR TW I	REALISASI TW I	SISA PAGU TW I
		Rp.	Rp.	Rp.
1	Rupiah Murni	106.565.295.000	16.377.981.036	90.187.313.964
2	PNBP	11.933.410.000	0	11.933.410.000
3	SBSN	0	0	0
TOTAL		118.498.705.000	16.377.981.036	102.120.723.964

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, BPTD Kelas II D.I. Yogyakarta

Tabel II. 39 Rincian Sisa Anggaran Triwulan IVTA 2025

No	SISA ANGGARAN	PAGU AKHIR	REALISASI	SISA ANGGARAN
		(Rp)	(Rp)	(Rp)
1	Kegiatan yang tidak Terlaksana	-	-	-
2	Kegiatan yang Terblokir	0	0	-
3	Sisa Kontraktual			
	a. Belanja Barang	28.620.669.000	3.773.291.249	24.847.377.751
	b. Belanja Modal	24.893.048.000	-	24.893.048.000
4	Sisa Non Kontraktual			
	a. Belanja Barang	32.206.261.000	4.334.951.220	27.871.309.780
	b. Belanja Modal	1.227.500.000	4.375.000	1.223.125.000
5	Sisa Belanja Pegawai	31.551.227.000	8.265.363.567	23.285.863.433
TOTAL				102.120.723.964

Dari total pagu anggaran akhir Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta Tahun 2025 sebesar Rp 118.498.705.000,- (Seratus Delapan Belas Milyar Empat Ratus Sembilan Puluh Delapan Juta Tujuh Ratus Lima Ribu Rupiah) yang dapat terealisasi sebesar Rp 16.377.981.036,- (Enam Belas Milyar Tiga Ratus Tujuh Puluh Tujuh Juta Sembilan Ratus Delapan Puluh Satu Ribu Tiga Puluh Enam Rupiah) atau

sebesar 13,82% sehingga total dana yang belum terserap di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta adalah sebesar Rp 102.120.723.964,- (Seratus Dua Miliar Seratus Dua Puluh Juta Tujuh Ratus Dua Puluh Tiga Ribu Sembilan Ratus Enam Puluh Empat Rupiah) atau sebesar 86,18%, dengan rincian sebagai berikut:

1. Tidak ada kegiatan yang tidak terlaksana;
2. Tidak ada kegiatan yang terblokir;
3. Sisa kontraktual sebesar Rp 49.740.425.751,- (Empat Puluh Sembilan Miliar Tujuh Ratus Empat Puluh Juta Empat Ratus Dua Puluh Lima Ribu Tujuh Ratus Lima Puluh Satu Rupiah);
 - a. Sisa belanja modal sebesar Rp 24.893.048.000,- berasal dari kegiatan pengadaan perangkat SMART terminal tipe-A, revitalisasi/peningkatan terminal tipe-A, pengadaan dan pemasangan fasilitas keselamatan jalan;
 - b. Sisa belanja barang sebesar Rp 24.847.377.751,- berasal dari sisa kontrak;
4. Sisa Non Kontraktual sebesar Rp 29.094.434.780,- (Dua Puluh Sembilan Miliar Sembilan Puluh Empat Juta Empat Ratus Tiga Puluh Empat Ribu Tujuh Ratus Delapan Puluh Rupiah);
 - a. Sisa belanja modal sebesar Rp 1.223.125.000,- berasal dari sisa kegiatan operasional terminal tipe-A, operasional UPPKB, pengadaan perangkat pengolah data dan informasi;
 - b. Sisa belanja barang sebesar Rp 27.871.309.780,- berasal dari sisa kegiatan operasional serta penunjang pada tiap satker;
5. Sisa Belanja Pegawai sebesar Rp 23.285.863.433,- (Dua Puluh Tiga Miliar Dua Ratus Delapan Puluh Lima Juta Delapan Ratus Enam Puluh Tiga Ribu Empat Ratus Tiga Puuluh Tiga Rupiah).

II.3.3. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

1. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya Manusia (SDM)

Tabel II. 40 Perbandingan Jumlah Kebutuhan dan Jumlah Eksisting SDM

No	Jumlah Kebutuhan SDM	Realisasi SDM	Capaian SDM
1.	450	415	92,22%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui bahwa dibandingkan dengan relaisasi SDM sebesar 415 pegawai, dengan jumlah kebutuhan SDM BPTD

Kelas II D.I.Yogyakarta sebesar 450 pegawai, menunjukkan capaian SDM sebesar 92,22%. Dimana realisasi tersebut terdiri atas 201 Pegawai Negeri Sipil (PNS), 27 CPNS, 11 PPPK, dan 176 PPNP.

2. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya Keuangan

Berikut merupakan analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya keuangan berdasarkan sasaran program per Triwulan IV tahun 2025, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II.41 Tabel Efisiensi Anggaran

No	Sasaran Kegiatan		% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	Triwulan IV	
				% Capaian Keuangan	Efisiensi (posisi Triwulan IV)
1	SK1	Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi	78,73%	23,41%	55,32%
2	SK2	Meningkatnya pelayanan transportasi darat	19,44%	11,10%	8,34%
3	SK4	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat	18,20%	2,16%	16,04%
4	SK5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	25,00%	4,55%	20,45%
5	SK1	Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	25,00%	23,70%	1,30%
Rata-Rata			33,27%	12,98%	20,29%

Berdasarkan data yang telah disampaikan, kita dapat menarik kesimpulan bahwa angka capaian kinerja sasaran yang mencapai rata-rata sebesar 33,27% jika dibandingkan dengan realisasi anggaran yang tercatat sebesar 12,98% menunjukkan adanya efisiensi dalam pengelolaan anggaran sebesar 20,29%. Efisiensi ini dapat diartikan sebagai hasil dari pelaksanaan semua kegiatan yang dilakukan pada Triwulan IV tahun 2025 yang telah dilaksanakan dengan baik dan berjalan sesuai dengan target yang telah ditetapkan. Hal ini mencerminkan

efektivitas dalam perencanaan dan pelaksanaan, serta komitmen untuk mencapai hasil yang optimal



BAB III

PENUTUP

BAB III

PENUTUP

III.1. Penutup

Dalam rangka perwujudan pertanggung jawaban pelaksanaan tugas dan fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta, Laporan Monitoring Capaian Kinerja (LMCK) Triwulanan ini perlu disusun secara berkala sebagai salah satu alat pendorong terwujudnya pemerintahan yang bersih dan berwibawa.

III.1.1. Ringkasan Capaian

Sebagai penutup dari Laporan Monitoring Capaian Kinerja (LMCK) Triwulan IVdapat disampaikan hal-hal sebagai berikut:

1. Sebagai kelanjutan dari pelaksanaan kegiatan untuk Perjanjian Kinerja tahun 2025, dari keseluruhan kegiatan yang telah dilakukan hingga Triwulan IVtahun 2025 ini terdapat 12 (Dua belas) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta dan dari ke 3 (Tiga) Indikator Kinerja Kegiatan yang lebih besar atau sama dengan 100% ($IKK \geq 100\%$) dan terdapat 11 (Sebelas) Indikator Kinerja Kegiatan kurang dari 100% ($0 \leq IKK < 100\%$). Adapun rincian capaian untuk setiap IKK pada tahun 2025 Triwulan IVadalah sebagai berikut:
 - 1) Jumlah simpul transportasi nasional terlayani subsidi angkutan antarmoda terealisasi sebesar 3 Lokasi (target 3 Lokasi) tercapai 100%;
 - 2) Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi terealisasi sebesar 2 Lokasi (target 2 Lokasi) tercapai 100%;
 - 3) Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi terealisasi sebesar 2 Lokasi (target 2 Lokasi) tercapai 100%;

- 4) Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di terminal Tipe-A terealisasi sebesar 25 (target 75) tercapai 33,33%;
 - 5) Presentase Penerapan SMART Terminal Tipe A terealisasi sebesar 0 (target 20%) tercapai 0%;
 - 6) Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP terealisasi sebesar 19 (target 76) tercapai 25%;
 - 7) Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal terealisasi sebesar 0 (target 30) tercapai 0%;
 - 8) Persentase pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat terealisasi sebesar 38,16 (target 30) tercapai 72,80%;
 - 9) Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan terealisasi sebesar 0 orang (target 350 orang) tercapai 0%;
 - 10) Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor terealisasi sebesar 0 (target 80) tercapai 0%;
 - 11) Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat terealisasi sebesar 22,50 (target 90) tercapai 25%;
 - 12) Tingkat penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat terealisasi sebesar 22,50 (target 90) tercapai 25%.
2. Dari total pagu per Triwulan IV yang telah dilakukan revisi ke-4 pada bulan Maret 2025 senilai 118.498.705.000,- (Seratus Delapan Belas Miliar Empat Ratus Sembilan Puluh Delapan Juta Tujuh Ratus Lima Ribu Rupiah) yang dapat terealisasi pada Triwulan IV sebesar Rp. 16.377.981.036,- (Enam Belas Miliar Tiga Ratus Tujuh Puluh Tujuh Juta Sembilan Ratus Delapan Puluh Satu Ribu Tiga Puluh Enam Rupiah) atau sebesar 13,82% sehingga total dana yang belum terserap di lingkungan BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta Tahun 2025 adalah sebesar Rp. 102.120.723.964,- (Seratus Dua Miliar Seratus Dua Puluh Juta Tujuh Ratus Dua Puluh Tiga Ribu Sembilan Ratus Enam Puluh Empat Rupiah) atau sebesar 86,18%.
 3. Untuk meningkatkan capaian kinerja di triwulan selanjutnya, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta akan melakukan

monitoring dan evaluasi secara rutin terhadap kegiatan di lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta.

4. Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I.Yogyakarta juga akan meningkatkan koordinasi dengan instansi terkait dengan melakukan monitoring keselamatan dan keamanan transportasi darat dan penyeberangan agar dapat lebih meningkatkan kinerja menuju *zero accident*.
5. Untuk memenuhi tupoksinya, BPTD Kelas II D.I.Yogyakarta telah membangun koordinasi dan kerjasama dengan berbagai stage holder baik di pusat maupun di wilayah D.I.Yogyakarta guna menjamin terselenggaranya transportasi darat yang lancar, aman dan selamat serta mendukung kegiatan perekonomian kawasan D.I.Yogyakarta.

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

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

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

No	SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET DALAM PK 2025	TRIWULAN IV			*EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
						T	R	C			
(1)	(2)		(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
1	SK1	Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi	IKK1.1 Persentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan	%	100	100	36,63	36,63%	Belum Tercapai	Melakukan verifikasi dan pembayaran pekerjaan Bulan Maret Subsidi Layanan Angkutan Jalan Perintis sesuai dengan realisasi pekerjaan Bulan Maret	Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
			IKK1.2 Jumlah simpul transportasi nasional terlayani subsidi angkutan antarmoda	Lokasi	5	5	5	100,00%	Tercapai	Melakukan pemantauan serta evaluasi terhadap pelaksanaan subsidi angkutan antarmoda KSPN Borobudur apakah berjalan sesuai dengan rute yang telah ditentukan atau menyimpang dari rute yang telah ditentukan.	Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
			IKK1.3 Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi	Lokasi	5	5	5	100,00%	Tercapai	Di tahun 2025 terapat 2 (dua) kegiatan revitalisasi TTA (Terminal Tipe-A) di wilayah D.I.Yogyakarta yaitu pada terminal TTA Madya Tarutung dan TTA Sibolga.	Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
			IKK1.5 Persentase pelaksanaan pelayanan keperintisan angkutan penyeberangan	%	100	100	57	57%	Belum Tercapai	Melakukan addendum nilai kontrak akibat adanya perbedaan antara nilai taguhan dengan nilai yang tertulis pada kontrak awal	Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan

No	SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET DALAM PK 2025	TRIWULAN IVI			*EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
						T	R	C			
			IKK1.6 Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi	Lokasi	18	18	18	100,00%	Tercapai	Melakukan Monitoring dan Evaluasi terhadap kinerja pelabuhan yang ada di wilayah D.I.Yogyakarta.	Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
2	SK2	Meningkatnya pelayanan transportasi darat	IKK2.1 Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di terminal tipe-A	%	75	75	25	33,33%	Belum Tercapai	Untuk meningkatkan pelayanan pada Terminal Tipe-A di wilayah D.I.Yogyakarta maka dilakukannya peningkatan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Terminal tipe-A.	Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan
			IKK2.2 Persentase Penerapan SMART Terminal Tipe-A	%	20	20	0	0%	Belum Tercapai	Dilaksanakan kegiatan pemasangan perangkat digitalisasi terminal yang akan dimulai pada bulan Desember yang awalnya direncanakan akan dimulai Bulan April akibat adanya efisiensi anggaran tahun 2025.	Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
			IKK2.3 Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP	%	76	76	19	25%	Belum Tercapai	Untuk meningkatkan pelayanan pada pelabuhan di wilayah D.I.Yogyakarta maka dilakukannya peningkatan Standar Pelayanan Minimal (SPM) pelabuhan.	Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan
3	SK4	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat	IKK3.1 Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	%	30	30	0	0%	Belum Tercapai	Kegiatan pengadaan dan pemasangan perlengkapan Jalan Prioritas Nasional akan dilaksanakan mulai pada Bulan Desember 2025 sembari menunggu revisi anggaran untuk melaksanakan kegiatan	Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan

No	SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET DALAM PK 2025	TRIWULAN IVI			*EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
						T	R	C			
										pengadaan dan pemasangan fasilitas keselamatan jalan	
			IKK3.2 Persentase pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat	%	30	30	38,16	72,80%	Belum Tercapai	Melakuakn GAKKUM pada setiap Satuan Pelayanan UPPKB yang terdapat pada seluruh wilayah D.I.Yogyakarta.	Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan
			IKK3.5 Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	1000	1000	0	0%	Belum Tercapai	Semua kegiatan terkait sosialisasi keselamatan jalan akan dilaksanakan pada bulan Desember 2025 akibat adanya efisiensi anggaran	Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
			IKK7a Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	80	80	0	0%	Belum Tercapai	Mengoptimalkan pemanfaatan peminjaman alat pemeriksaan kelaikan jalan kendaraan bermotor nonstatis kepada UPUBKB yang belum menyelenggarakan pengujian	Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
4	SK5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	IKK5.1 Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	90	90	22,5	25%	Belum Tercapai	Melakukan rapat rutin terhadap capaian kinerja bersama pimpinan dan perwakilan seluruh seksi di BPTD kelas II D.I.Yogyakarta.	• Subbagian Tata Usaha • Seksi Lalin & Pengawasan • Seksi Sarana & Angkutan • Seksi Prasarana
5	SK1	Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	IKK1 Tingkat penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	90	90	22,5	25%	Beum Tercapai	Subbag TU yang membidangi tusi layanan perkantoran melakukan inventarisir dan pencatatan aset agar perangkat pengolah data dan informasi dapat terlaksana dengan baik	Subbagian Tata Usaha

No	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET DALAM PK 2025	TRIWULAN IVI			*EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
					T	R	C			
KETERANGAN:										
T = TARGET KINERJA										
R = REALISASI KINERJA										
C = CAPAIAN KINERJA										
*Kolom Evaluasi diisi dengan Tercapai atau Tidak Tercapai										



LAMPIRAN