



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

LMCK

20
24

Laporan Monitoring Capaian Kinerja **Triwulan IV**



Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
Kementerian Perhubungan RI

Kata **Pengantar**

KATA PENGANTAR



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

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

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

Jakarta, 24 Januari 2025

Plt. Direktur Jenderal Perhubungan Darat

A stylized handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke.

Ahmad Yani, A.T.D., M.T.

NIP. 19650930 199003 1 003

Ringkasan **Eksekutif**

Ringkasan Eksekutif

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

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

1. KP – Keselamatan dan Keamanan Transportasi (PP 1);
2. KP – Konektivitas Kereta Api (PP 2);
3. KP – Konektivitas Laut (PP 2);
4. KP – Konektivitas Udara (PP 2);
5. KP – Konektivitas Darat dan Antarmoda (PP 2);
6. KP – Transportasi Perkotaan (PP 3).

Dalam Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020–2024, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah menetapkan Visi yang merupakan pengejawantahan dari visi Kementerian Perhubungan 2020–2024 dalam rangka mendukung terwujudnya visi Presiden Republik Indonesia 2020–2024, yaitu: Perhubungan Darat yang andal, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah dalam

pelayanan kepada Presiden dan Wakil Presiden untuk mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: “Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan berkepribadian berlandaskan Gotong Royong”. Renstra memuat 5 (lima) tujuan Pembangunan sub sektor Perhubungan Darat, yakni:

1. Meningkatnya konektivitas transportasi darat dengan satuan rasio;
2. Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat dengan satuan indeks;
3. Meningkatnya keselamatan transportasi darat dengan satuan kendaraan per 10.000 keberangkatan;
4. Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum;
5. Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik.

Dari tujuan di atas, dapat dijabarkan secara konkret ke dalam Sasaran Program. Setiap sasaran tersebut disertai dengan ukuran sebagai alat untuk mengetahui pencapaian sasaran dimaksud. Pada tahun 2024, ditetapkan 5 (lima) Sasaran Program (SP) dan 9 (sembilan) Indikator Kinerja Program (IKP), beserta targetnya. Berdasarkan hasil pengukuran Indikator Kinerja Program (IKP) dan evaluasi kinerja **Periode Triwulan IV Tahun 2024**, secara keseluruhan kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sudah baik. Dari 5 (lima) Sasaran Program (SP), Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2024, terdapat 4 (empat) Sasaran Program yang lebih besar atau sama dengan 100% ($SP \geq 100\%$) dan 1 (satu) Sasaran Program kurang dari 100% ($0\% \leq IKP < 100\%$).

Dari 9 (sembilan) Indikator Kinerja Program (IKP) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2024 **Periode Triwulan IV Tahun 2024**, terdapat 8 (delapan) Indikator Kinerja Program yang lebih besar atau sama dengan 100% ($IKP \geq 100\%$) dan 2 (dua) Indikator Kinerja Program kurang dari 100% ($0\% \leq IKP < 100\%$). Adapun rincian capaian untuk setiap IKP pada Triwulan IV Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

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

1. IKP 01 (SP 01) Rasio Konektivitas Transportasi Darat terealisasi sebesar 0,957 atau mencapai 101,16% target 0,946;
2. IKP 05 (SP 01) Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 0,682 atau mencapai 107,23% dari target 0,636;
3. IKP 01 (SP 02) Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat terealisasi sebesar 96,470 atau mencapai 102,57% dari target 94,057;

4. IKP 06 (SP 02) *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP terealisasi sebesar 83,513 atau mencapai 100,00% dari target 83,513;
5. IKP 01 (SP 03) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan terealisasi sebesar 0,007 atau mencapai 112,50% dari target 0,008;
6. IKP 02 (SP 03) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran terealisasi sebesar 0,033 atau mencapai 100,00% dari target 0,033;
7. IKP 01 (SP 04) Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan terealisasi sebesar 0,000 atau mencapai 200,00% dari target 0,000;
8. IKP 01 (SP 05) Indeks RB Kementerian Perhubungan terealisasi sebesar 85,260 atau mencapai 105,91% dari target 80,500.

B. Indikator Kinerja Program Kurang dari 100% ($0\% \leq \text{IKP} < 100\%$) :

1. IKP 07 (SP 02) *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 31,840 atau mencapai 94,61% dari target 33,655;

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	ii
RINGKASAN EKSEKUTIF	iv
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR	xvi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xviii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
I.1. Latar Belakang.....	2
I.2. Tugas Pokok dan Fungsi	2
I.2.1. Bagan Struktur Organisasi	3
I.3. Sumber Daya Manusia	16
I.4. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan	17
I.4.1. Kewenangan.....	17
I.4.2. Sumber Daya Manusia.....	18
I.4.3. Anggaran	18
I.4.4. Isu Strategis.....	19
I.4.5. Ruang Lingkup	20
I.5. Sistematika Pelaporan.....	20
I.6. Uraian Singkat Perencanaan Strategis	26
I.6.1. Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2024	28

I.7.	Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2024	29
I.7.1.	Uraian Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024	30
I.7.2.	Uraian Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024	31
BAB II AKUNTABILITAS KINERJA.....		33
II.1.	Tahapan Pengukuran Kinerja.....	34
II.2.	Pengukuran Capaian Kinerja.....	34
II.2.1.	Sasaran Program 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional...	38
II.2.2.	Sasaran Program 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	93
II.2.3.	Sasaran Program 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi	118
II.2.4.	Sasaran Program 04 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum.....	137
II.2.5.	Sasaran Program 05 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	146
II.3.	Capaian Lainnya.....	161
II.4.	Realisasi Anggaran.....	165
II.4.1.	Alokasi Anggaran Tahun 2024	165
II.4.2.	Realisasi Anggaran Tahun 2024	173
II.4.3.	Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya.....	177
II.4.4.	Hambatan dan Kendala.....	180
BAB III PENUTUP		181
III.1.	Penutup.....	182
III.1.1.	Ringkasan Capaian	182

III.2. Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab	184
LAMPIRAN	202

DAFTAR TABEL

Tabel I 1 Jumlah Aparatur Sipil Negara (ASN)	16
Tabel I 2 Sasaran dan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020–2024 sesuai Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020–2024	27
Tabel I 3 Rencana Kinerja Tahunan 2024.....	28
Tabel I 4 Perjanjian Kinerja Tahun 2024	29
Tabel I 5 Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024	30
Tabel I 6 Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024	32
Tabel II 1 Pengukuran Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2024	37
Tabel II 2 Sasaran Program 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional Tahun 2024.....	38
Tabel II 3 Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2024	39
Tabel II 4 Jumlah Kawasan Prioritas Nasional	39
Tabel II 5 Lintasan Trayek ALBN.....	43
Tabel II 6 Trayek yang melayani 2 (dua) kawasan.....	44
Tabel II 7 Operator Angkutan Jalan Perintis.....	44
Tabel II 8 Rincian Trayek Angkutan Antarmoda KSPN 2024.....	46
Tabel II 9 Rincian Operator Angkutan Antarmoda KSPN 2024	46
Tabel II 10 Rincian Anggaran Angkutan Antarmoda KSPN 2024	47
Tabel II 11 Realisasi Anggaran.....	66
Tabel II 12 Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2024	73

Tabel II 13 Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema <i>Buy The Service</i>	76
Tabel II 14 Lokasi Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema <i>Buy The Service</i> Tahun 2024 Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 4822 Tahun 2024 tentang perubahan kedua atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 646 Tahun 2024 tentang Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan Bersubsidi dengan Skema Pembelian Layanan Tahun 2024	80
Tabel II 15 Lokasi Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema <i>Buy The Service</i> Tahun 2024 Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 5957 Tahun 2024 Tahun 2024 tentang perubahan kedua atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 646 Tahun 2024 tentang Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan Bersubsidi dengan Skema Pembelian Layanan Tahun 2024	83
Tabel II 16 Sasaran Program 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan Tahun 2024.....	93
Tabel II 17 Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2024	94
Tabel II 18 Nilai Resepsi, Nilai Interval Konversi, Mutu Pelayanan, dan Kinerja Unit Pelayanan.....	96
Tabel II 19 Capaian <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP Tahun 2024.....	105
Tabel II 20 Satuan Pelayanan pada BPTD yang melayani 7 lintas.....	106
Tabel II 19 Pencapaian <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP Tahun 2024 (dalam persentase OTP terhadap jumlah keberangkatan).....	108
Tabel II 19 Realisasi OTP dibawah rata-rata.....	109
Tabel II 23 Capaian <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2024	112
Tabel II 24 Pencapaian <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2024	115

Tabel II 25 Layanan BTS Perkotaan dengan realisasi <i>On Time Performance</i> (OTP) Tahun 2024.....	116
Tabel II 26 Sasaran Program 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan Tahun 2024.....	118
Tabel II 27 Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2024.....	119
Tabel II 28 Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun 2024	124
Tabel II 29 Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun 2024	125
Tabel II 30 Capaian Kinerja Indikator Kinerja Program Rasio Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2024.....	126
Tabel II 31 Rasio Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2024	126
Tabel II 32 Kegiatan Yang Mendukung Program dalam Rencana Aksi Perjanjian Kinerja	128
Tabel II 33 Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran Tahun 2024.....	131
Tabel II 34 Data Realisasi Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil Tahun 2024	134
Tabel II 35 Sasaran Program 4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Tahun 2024.....	138
Tabel II 36 Capaian Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2024.....	138
Tabel II 37 Anggaran terkait Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i>	144

Tabel II 38 Sasaran Program 5 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Tahun 2024	146
Tabel II 39 Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2024	146
Tabel II 40 Pembobotan Komponen Perhitungan RB	148
Tabel II 41 Tingkat Pelaksanaan Reformasi Birokrasi	150
Tabel II 42 Hasil Evaluasi Nilai Reformasi Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 9 Tahun 2023	151
Tabel II 43 Rincian per Sumber Dana Pagu Awal Tahun 2024	165
Tabel II 44 Rincian per Sumber Dana Pagu TA. 2024	165
Tabel II 45 Rincian per Jenis Belanja Pagu Awal Tahun 2024	166
Tabel II 46 Rincian per Jenis Belanja Pagu TA. 2024.....	166
Tabel II 47 Rincian Blokir Anggaran Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Tahun 2024	168
Tabel II 48 Histori Revisi Per Sumber Dana Tahun Anggaran 2024.....	170
Tabel II 49 Histori Revisi per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2024.....	170
Tabel II 50 Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2024.....	171
Tabel II 51 Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020–Tahun 2024	172
Tabel II 52 Kegiatan Program yang ada dalam DIPA	174
Tabel II 53 Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2024.....	176
Tabel II 54 Realisasi Anggaran Per Jenis Sumber Dana Tahun 2024.....	176
Tabel II 55 Efisiensi Anggaran.....	178

Tabel II 56 Perbandingan jumlah kebutuhan dan jumlah eksisting SDM.....	180
Tabel III 1 Hasil Evaluasi, Rekomendasi, dan Unit Kerja Penanggung Jawab	184

DAFTAR GAMBAR

Gambar I 1 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....	3
Gambar I 2 Bagan Struktur Organisasi Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	5
Gambar I 3 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Lalu Lintas Jalan	6
Gambar I 4 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Angkutan Jalan	7
Gambar I 5 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Prasarana Transportasi Jalan.....	8
Gambar I 6 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Sarana Transportasi Jalan.....	9
Gambar I 7 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan	11
Gambar I 8 Bagan Struktur Organisasi Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB).....	12
Gambar I 9 Bagan Struktur Organisasi BPTD Kelas I, Kelas II dan Kelas III	15
Gambar I 11 Bagan Struktur Organisasi KSOPP Danau Toba.....	15
Gambar I 11 Bagan Struktur Organisasi Kantor Terminal Tipe A Tirtonadi.....	16
Gambar II 1 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024	42
Gambar II 2 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024	78
Gambar II 3 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024	98
Gambar II 4 Capaian IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Pada Dashboard SKM Sumber : www.skm.dephub.go.id	100

Gambar II 3 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi SDP pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024 .	107
Gambar II 6 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024	114
Gambar II 7 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024	122
Gambar II 8 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024	133
Gambar II 9 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024.....	140
Gambar II 10 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Indeks RB Kementerian Perhubungan Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024	154
Gambar II 11 Dokumentasi Peresmian Terminal Penumpang Tipe A Pakupatan, Kota Serang, Provinsi Banten	162
Gambar II 12 Dokumentasi Peresmian Terminal Penumpang Tipe A Leuwipanjang, Kota Bandung, Provinsi Jawa Barat dan Terminal Penumpang Tipe A Banjar, Kota Banjar, Provinsi Jawa Barat.....	163
Gambar II 13 Dokumentasi Peresmian Terminal Penumpang Tipe A Leuwipanjang, Kota Bandung, Provinsi Jawa Barat dan Terminal Penumpang Tipe A Banjar, Kota Banjar, Provinsi Jawa Barat.....	164
Gambar II 14 Grafik Perbandingan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 sampai Tahun 2024.....	172

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Rencana Kerja Tahunan Tahun 2024	203
Lampiran 2 Perjanjian Kinerja Tahun 2024	204
Lampiran 3 Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024	205
Lampiran 4 Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024	206
Lampiran 5 Rencana Aksi Tahun 2024	207
Lampiran 6 Monitoring Rencana Aksi Triwulan I Tahun 2024.....	208
Lampiran 7 Monitoring Rencana Aksi Triwulan III Tahun 2024.....	210
Lampiran 8 Monitoring Rencana Aksi Triwulan IV Tahun 2024	211
Lampiran 9 Proyek Prioritas Strategis (Major Project) RPJMN 2020-2024	212
Lampiran 10 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8410 Tahun 2023 tanggal 11 Desember 2023 Tentang Penetapan Trayek dan Jumlah Kebutuhan Kendaraan Pada Pelayanan Angkutan AntarKota Antar Provinsi di Seluruh Indonesia.....	213
Lampiran 11 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 7869 Tahun 2022 tentang Penetapan Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan pada Trayek Angkutan ALBN Indonesia – Timor Leste.....	214
Lampiran 12 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8317 Tahun 2023 tanggal 27 Oktober 2023 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2024	215
Lampiran 13 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 2654 TAHUN 2021 pada tanggal tanggal 27 Agustus 2021.....	216
Lampiran 14 SK Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 4090 TAHUN 2021 pada tanggal 24 Desember 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Tahun 2022.....	217

Lampiran 15 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 9842 Tahun 2022 tentang Jaringan trayek KSPN 2023	218
Lampiran 16 SK Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 7332 Tahun 2023 tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2024	219
Lampiran 17 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia	220
Lampiran 18 KM 100 Tahun 2023 tentang Perubahan Kedua atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia	221
Lampiran 19 KP 75 Tahun 2016 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum dan Terminal Transit Penumpang di Entikong Kabupaten Sanggau, Provinsi Kalimantan Barat	222
Lampiran 20 KM 44 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Nanga Badau yang Berlokasi di Desa Janting, Kecamatan Badau, Kabupaten Kapuas Hulu, Provinsi Kalimantan Barat	223
Lampiran 21 KM 45 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Aruk yang Berlokasi di Desa Sebunga, Kecamatan Sajingan Besar, Kabupaten Sambas, Provinsi Kalimantan Barat	224
Lampiran 22 KM 139 Tahun 2021 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum yang Berlokasi di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Provinsi Papua	225
Lampiran 23 Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Tahun 2020 – 2024	226
Lampiran 24 Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional	227
Lampiran 25 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024	228

Lampiran 26 List Rasio Konektivitas Transportasi Darat.....	229
Lampiran 27 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan	230
Lampiran 28 Daftar Lintas Komersil Tahun 2024	231
Lampiran 29 Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 7330 Tahun 2023 tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2024	232
Lampiran 30 Pelabuhan Penyeberangan yang selesai dibangun serta eksisting.....	233
Lampiran 31 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	234
Lampiran 32 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang bersih dan Bebas dari Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme	235
Lampiran 33 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.....	236
Lampiran 34 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 54 Tahun 2018 tentang Strategi Nasional Pencegahan Korupsi	237
Lampiran 35 Peraturan Menteri PANRB Nomor 14 tahun 2017 tentang Pedoman Survei Kepuasan Masyarakat terhadap penyelenggaraan pelayanan publik.....	238
Lampiran 36 Hasil capaian Indeks Kepuasan Masyarakat melalui Aplikasi 3A IPK-IKM	239
Lampiran 37 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan	240
Lampiran 38 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal berbasis Jalan.....	241

Lampiran 39 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek	242
Lampiran 40 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.....	243
Lampiran 41 Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang perkapalan	244
Lampiran 42 Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2010 tentang Grand Design Reformasi Birokrasi 2010-2025	245
Lampiran 43 Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 9 Tahun 2023 tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi.....	246
Lampiran 44 Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM 89 Tahun 2023 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 234 Tahun 2021 tentang Roadmap Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan 2020–2024.....	247
Lampiran 45 Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 182 Tahun 2024 tentang Petunjuk Teknis Evaluasi Reformasi Birokrasi Tahun 2024	248

BAB I

Pendahuluan

BAB I PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

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

I.2. Tugas Pokok dan Fungsi

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang transportasi darat. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai 6 (enam) unit kerja Eselon II, sebagai berikut:

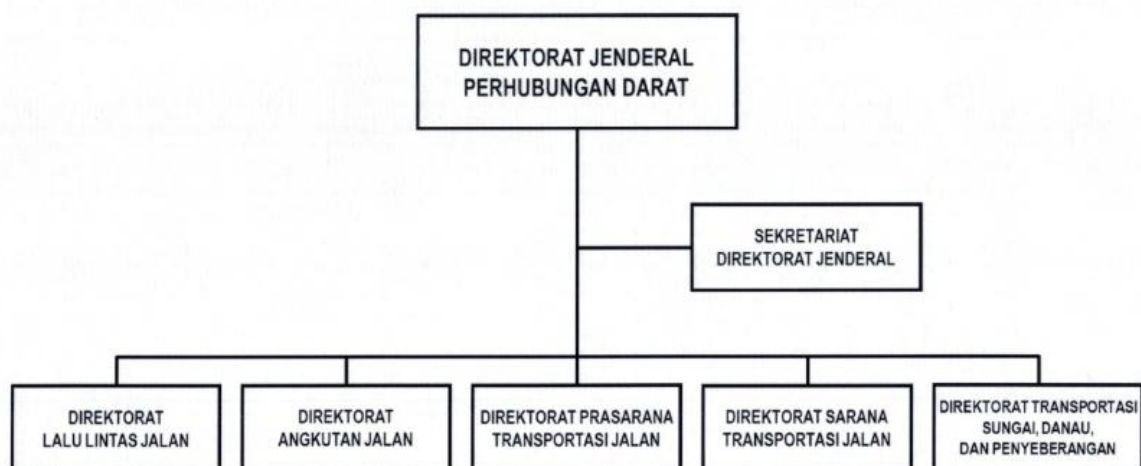
1. Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
2. Direktorat Lalu Lintas Jalan;
3. Direktorat Angkutan Jalan;
4. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan;
5. Direktorat Sarana Transportasi Jalan;
6. Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan.

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

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

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

I.2.1. Bagan Struktur Organisasi



Gambar I 1 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

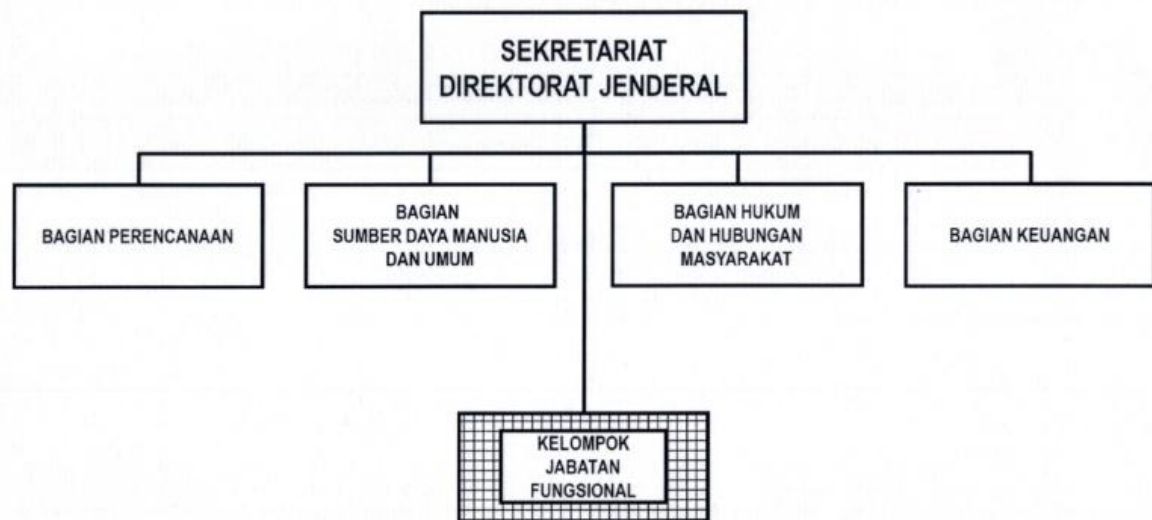
1. Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

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

Dalam melaksanakan tugas, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menyelenggarakan fungsi:

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

eksternal dan internal di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat serta evaluasi dan pelaporan.



Gambar I 2 Bagan Struktur Organisasi Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

2. Direktorat Lalu Lintas Jalan

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

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Lalu Lintas Jalan mempunyai fungsi:

- a) Penyiapan perumusan kebijakan di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;
- b) Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;
- c) Penyiapan penyusunan, norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;

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



Gambar I 3 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Lalu Lintas Jalan

3. Direktorat Angkutan Jalan

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

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Angkutan Jalan menyelenggarakan fungsi:

- a) Penyiapan perumusan kebijakan di bidang angkutan orang antar kota, angkutan perkotaan, angkutan barang, angkutan multimoda dan antarmoda;
- b) Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang angkutan orang antar kota, angkutan perkotaan, angkutan barang, angkutan multimoda dan antarmoda;

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



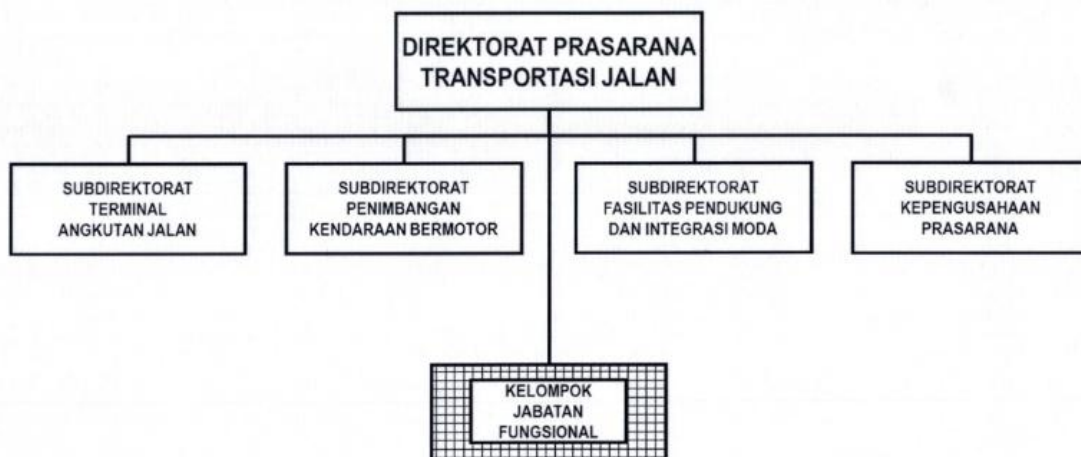
Gambar I 4 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Angkutan Jalan

4. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

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

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan menyelenggarakan fungsi:

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



Gambar I 5 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

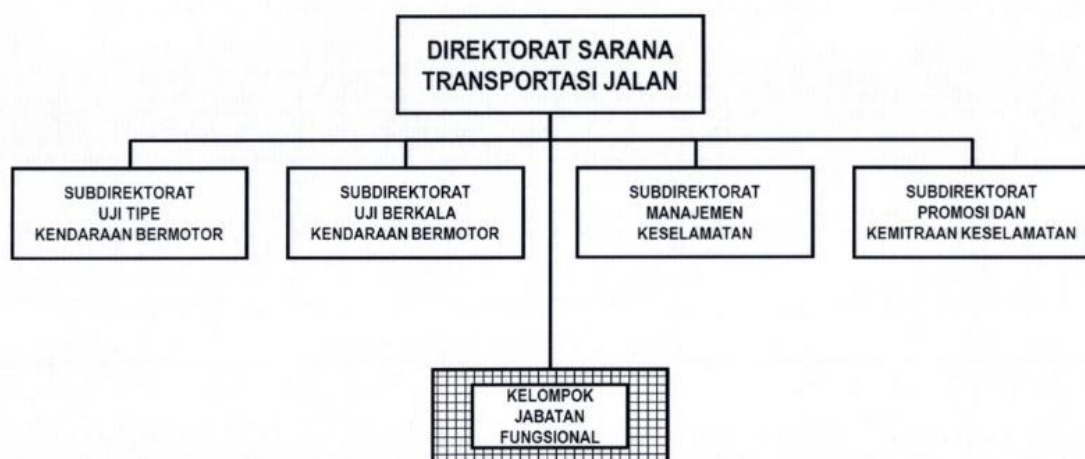
5. Direktorat Sarana Transportasi Jalan

Direktorat Sarana Transportasi Jalan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian

bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang sarana dan keselamatan transportasi jalan.

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Sarana Transportasi Jalan menyelenggarakan fungsi:

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



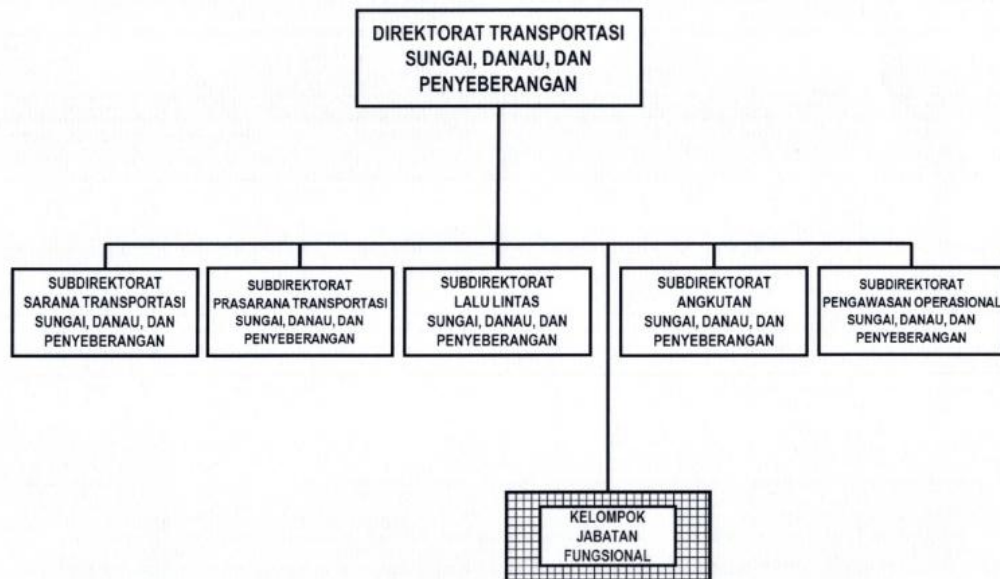
Gambar I 6 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Sarana Transportasi Jalan

6. Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

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

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

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



Gambar I 7 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

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

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

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

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

- f) Pelaksanaan administrasi dan kerumahtanggaan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor



Gambar I 8 Bagan Struktur Organisasi Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB)

8. Balai Pengelola Transportasi Darat

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), BPTD merupakan unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat. Balai Pengelola Transportasi Darat dipimpin oleh Kepala.

BPTD diklasifikasikan ke dalam 3 (tiga) kelas, terdiri atas:

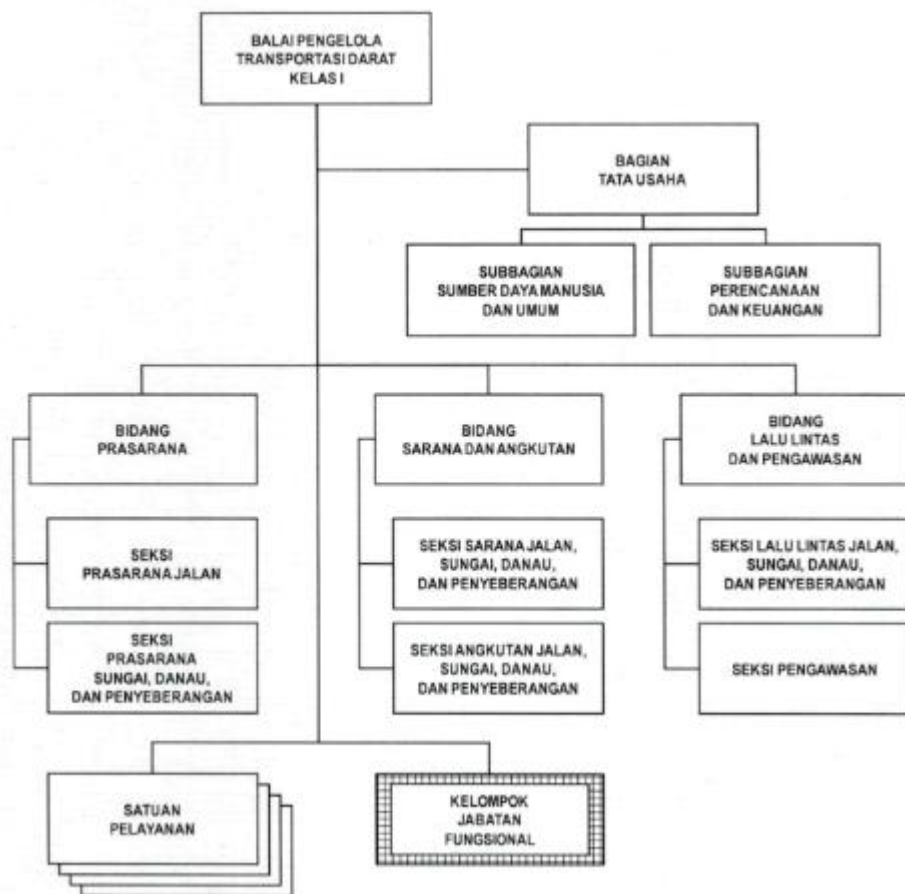
- a) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I;

Susunan Organisasi BPTD Kelas I terdiri atas:

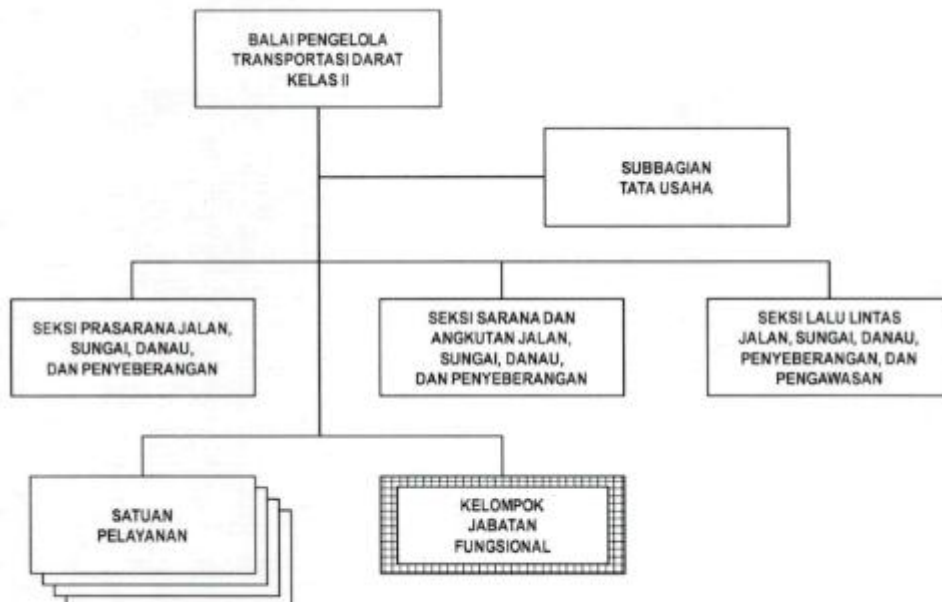
- Bagian Tata Usaha;
- Bidang Prasarana;
- Bidang Sarana dan Angkutan;
- Bidang Lalu Lintas dan Pengawasan; dan

- Kelompok Jabatan Fungsional.
- b) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II;
- Susunan Organisasi BPTD Kelas II terdiri atas:
- Subbagian Tata Usaha;
 - Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
 - Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
 - Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan dan Pengawasan;
 - Kelompok Jabatan Fungsional
- c) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas III;
- Susunan Organisasi BPTD Kelas III terdiri atas:
- Kelompok Jabatan Fungsional.
- d) 33 Balai Pengelola Transportasi Darat tersebut adalah sebagai berikut:
- | | |
|----------------------------|--------------------------------|
| 1. BPTD Kelas II Aceh | 18. BPTD Kelas II NTT |
| 2. BPTD Kelas II Sumut | 19. BPTD Kelas II Kalbar |
| 3. BPTD Kelas II Sumbar | 20. BPTD Kelas II Kalsel |
| 4. BPTD Kelas II Riau | 21. BPTD Kelas II Kalteng |
| 5. BPTD Kelas II Kepri | 22. BPTD Kelas II Kaltim |
| 6. BPTD Kelas II Jambi | 23. BPTD Kelas III Kaltara |
| 7. BPTD Kelas III Bengkulu | 24. BPTD Kelas II Sultra |
| 8. BPTD Kelas II Lampung | 25. BPTD Kelas II Sulsel |
| 9. BPTD Kelas II Sumsel | 26. BPTD Kelas III Sulbar |
| 10. BPTD Kelas III Babel | 27. BPTD Kelas II Sulteng |
| 11. BPTD Kelas II Banten | 28. BPTD Kelas II Gorontalo |
| 12. BPTD Kelas II Jabar | 29. BPTD Kelas II Sulut |
| 13. BPTD Kelas II Jateng | 30. BPTD Kelas II Maluku |
| 14. BPTD Kelas III DIY | 31. BPTD Kelas II Maluku Utara |
| 15. BPTD Kelas II Jatim | 32. BPTD Kelas II Papua |
| 16. BPTD Kelas II Bali | 33. BPTD Kelas II Papua Barat |
| 17. BPTD Kelas II NTB | |

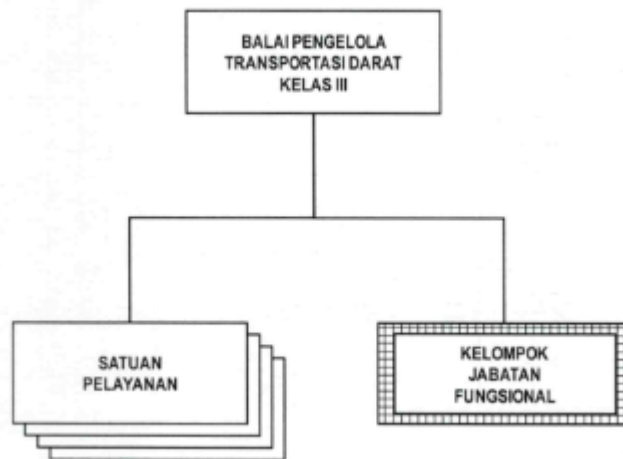
A. BAGAN ORGANISASI BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS I



B. BAGAN ORGANISASI BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS II



C. BAGAN ORGANISASI BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS III



Gambar I 9 Bagan Struktur Organisasi BPTD Kelas I, Kelas II dan Kelas III

9. Kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan Penyeberangan

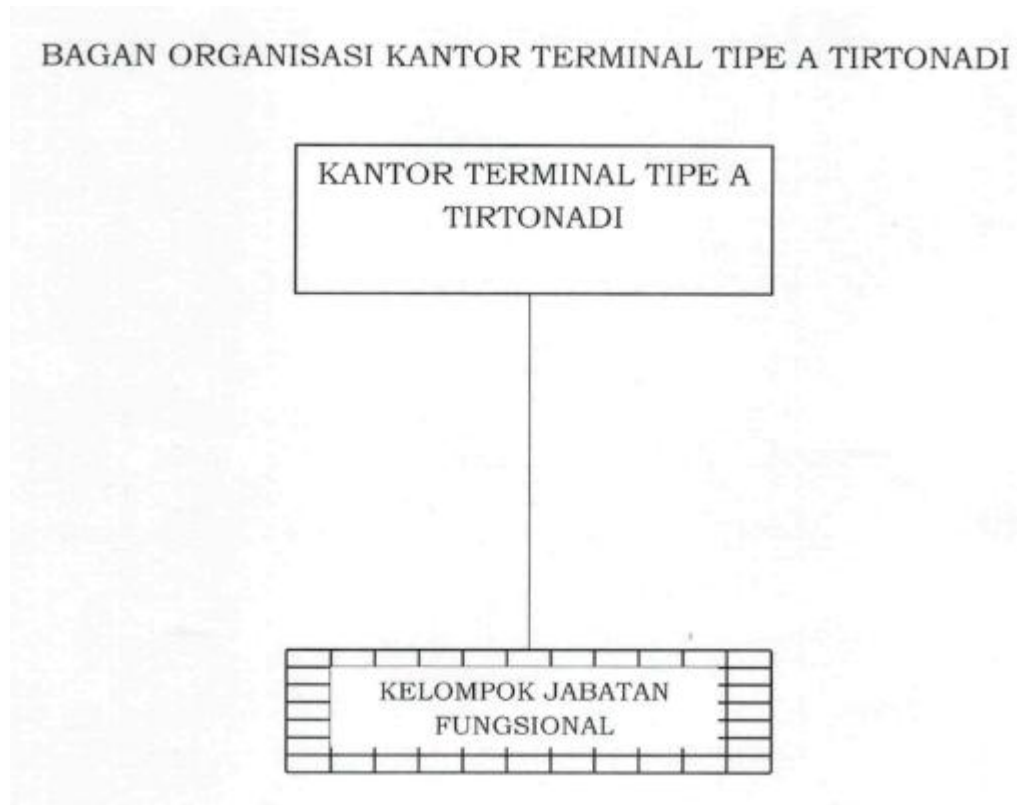
Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan Danau Toba (KSOPP Danau Toba), KSOPP Danau Toba merupakan unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat. KSOPP Danau Toba dipimpin oleh Kepala.



Gambar I 10 Bagan Struktur Organisasi KSOPP Danau Toba

10. Kantor Terminal Tipe A Tirtonadi

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 11 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Terminal Tipe A Tirtonadi, Kantor Terminal Tipe A Tirtonadi merupakan unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat. Kantor Terminal Tipe A Tirtonadi oleh Kepala.



Gambar I 11 Bagan Struktur Organisasi Kantor Terminal Tipe A Tirtonadi

I.3. Sumber Daya Manusia

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menaungi sebanyak **6.081 Aparatur Sipil Negara (ASN)** dengan rincian sebagai berikut:

Tabel I 1 Jumlah Aparatur Sipil Negara (ASN)

No	Unit Kerja		Jumlah ASN
1.	Direktur Jenderal Perhubungan Darat	:	1
2.	Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	:	152
3.	Direktorat Lalu Lintas Jalan	:	76

No	Unit Kerja	Jumlah ASN
4.	Direktorat Angkutan Jalan	72
5.	Direktorat Prasarana Transportasi Jalan	66
6.	Direktorat Sarana Transportasi Jalan	112
7.	Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan	106
8.	BPLJSKB Bekasi	102
9.	BPTD Kelas II Aceh	154
10.	BPTD Kelas II Sumut	239
11.	BPTD Kelas II Sumbar	191
12.	BPTD Kelas II Riau	125
13.	BPTD Kelas II Kepri	90
14.	BPTD Kelas II Jambi	173
15.	BPTD Kelas III Bengkulu	120
16.	BPTD Kelas II Lampung	168
17.	BPTD Kelas II Sumsel	216
18.	BPTD Kelas III Babel	74
19.	BPTD Kelas II Banten	124
20.	BPTD Kelas II Jabar	369
21.	BPTD Kelas II Jateng	516
22.	BPTD Kelas III DIY	146
23.	BPTD Kelas II Jatim	542
24.	BPTD Kelas II Bali	131
25.	BPTD Kelas II NTB	172
26.	BPTD Kelas II NTT	115
27.	BPTD Kelas II Kalbar	92
28.	BPTD Kelas II Kalsel	83
29.	BPTD Kelas II Kalteng	124
30.	BPTD Kelas II Kaltim	112
31.	BPTD Kelas III Kaltara	61
32.	BPTD Kelas II Sultra	136
33.	BPTD Kelas II Sulsel	201
34.	BPTD Kelas III Sulbar	112
35.	BPTD Kelas II Sulteng	131
36.	BPTD Kelas II Gorontalo	128
37.	BPTD Kelas II Sulut	97
38.	BPTD Kelas II Maluku	89
39.	BPTD Kelas II Maluku Utara	113
40.	BPTD Kelas II Papua	83
41.	BPTD Kelas II Papua Barat	75
42.	KSOPP Danau Toba	71
43.	Kantor Terminal Tipe A Tirtonadi	21

I.4. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan

I.4.1. Kewenangan

1. Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan:
 - a) Terkait prasarana merupakan kewenangan Kementerian Perhubungan;
 - b) Terkait jalan merupakan kewenangan Kementerian Pekerjaan Umum (sekarang bernama Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat);

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

I.4.2. Sumber Daya Manusia

Kebutuhan Pegawai Unit Kerja Mandiri di lingkungan Ditjen Hubdat (BPLJSKB dan BPTD). Pembentukan Balai Pengelola Transportasi Darat berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 20 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat yang telah diubah menjadi Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 6 Tahun 2023, perlu didukung oleh penambahan jumlah pegawai, pertimbangan beban kerja dalam rangka pelaksanaan tupoksi dikarenakan masih terdapat BPTD yang memiliki wilayah kerja 2 Provinsi dan pertimbangan tugas dan fungsi keselamatan dan Keamanan Pelayaran TSDP.

I.4.3. Anggaran

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

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

I.4.4. Isu Strategis

Isu Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat adalah:

1. Peraturan Menteri Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;
2. Perubahan *Mindset* dan *Cultureset* masyarakat, operator terkait prioritas angkutan jalan dan angkutan umum;
3. Pengoperasian Jembatan Timbang (UPPKB);
4. Pengoperasian Terminal Penumpang;
5. Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan dan Angkutan Penyeberangan;
6. Penataan dan pembinaan SDM transportasi darat;
7. *Over Dimension Over Loading* (ODOL);
8. Perencanaan anggaran dan proses pengadaan;
9. Uji berkala kendaraan bermotor oleh pemerintah dan swasta.
10. Pengalihan P3D Terminal dan UPPKB;
11. Penganggaran melalui Pembiayaan Non APBN;
12. Penerapan Manajemen Risiko;
13. Proses Pengambilalihan *Local Port Services* (LPS) di Pelabuhan Penyeberangan untuk melakukan pengawasan lalu lintas kapal;
14. Masih kurangnya Pegawai yang mempunyai Kompetensi bidang keselamatan dan Keamanan Pelayaran TSDP pada Unit Kerja Mandiri di Lingkungan Ditjen Hubdat (BPTD dan KSOPP);
15. Penetapan Zonasi di Kawasan Pelabuhan Penyeberangan masih membutuhkan waktu setiap Pelabuhan Penyeberangan untuk menerapkan hal tersebut;
16. Pengalihan fungsi keselamatan Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan (TSDP) ke Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Ditjen Hubla);
17. Merealisasikan penataan organisasi dan tata kerja pada BPTD antara lain:
 - a. Peningkatan BPTD Kelas II Jawa Barat menjadi BPTD Kelas I Jawa Barat;
 - b. Peningkatan BPTD Kelas II Jawa Tengah menjadi BPTD Kelas I Jawa Tengah;

- c. Peningkatan BPTD Kelas III D.I.Y menjadi BPTD Kelas II D.I.Y;
 - d. Perubahan Nomenklatur BPTD Kelas II Papua Barat menjadi BPTD Kelas II Papua Barat Daya;
18. Penataan Organisasi dan Tata kerja pada Kantor Terminal Tipe A Tirtonadi;

I.4.5. Ruang Lingkup

Ruang lingkup Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Direktorat Jenderal Perhubungan Tahun 2024 adalah:

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

I.5. Sistematika Pelaporan

HALAMAN PERSETUJUAN LAPORAN KINERJA

KATA PENGANTAR

RINGKASAN EKSEKUTIF

DAFTAR ISI

DAFTAR TABEL

DAFTAR GAMBAR

DAFTAR LAMPIRAN

BAB I PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

I.2 Tugas Pokok dan Fungsi

I.2.1 Bagan Struktur Organisasi

I.3 Sumber Daya Manusia

I.4 Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan

I.5 Sistematika Laporan

I.6 Uraian Singkat Perencanaan Strategis

- I.6.1 Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2024
- I.7 Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2024
 - I.7.1 Uraian Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024
 - I.7.1 Uraian Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024

BAB II AKUNTABILITAS KINERJA

II.1 Tahapan Pengukuran Kinerja

II.2 Pengukuran Capaian Kinerja

II.2.1 SP 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional

1. IKP 01 Rasio Konektivitas Transportasi Darat

- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2024
- a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
 - Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

2. IKP 02 Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan

- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2024
- a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
 - Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)

- Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.2 SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan

1. IKP 01 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat

- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2024
- a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

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

- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2024
- a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)

- Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

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

- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2024
- a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.3 SP 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi

- ### **1. IKP 01 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan**
- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2024
- a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja

- Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

2. IKP 02 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran

- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2024
- a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

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

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

- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2024
- a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)

- Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
- Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
- Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan

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

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

1. IKP 01 Indeks RB Kementerian Perhubungan

a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2024

a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

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

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

II.3 Capaian Lainnya

II.4 Realisasi Anggaran

II.4.1 Alokasi Anggaran Tahun 2024

1. Pagu Anggaran

a.1. Rincian Per Sumber Dana Tahun 2024

a.2. Rincian Per Jenis Belanja Tahun 2024

a.3. Uraian Surat Pengesahan Revisi Anggaran

2. Refocusing Anggaran Tahun 2024

a.1. Rincian Revisi Per Sumber Dana Tahun 2024

a.2. Rincian Revisi Per Jenis Belanja Tahun 2024

a.3. Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja Tahun 2024

a.4. Rincian Realokasi Per Sasaran Kegiatan dan Kegiatan Tahun 2024

3. Perbandingan Pagu dan Realisasi Tahun 2020 – 2024

II.4.2 Realisasi Anggaran Tahun 2024

1. Realisasi Anggaran Per Sasaran Kegiatan dan Kegiatan Tahun 2024
2. Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2024
3. Realisasi Anggaran Per Sumber Dana Tahun 2024

II.4.3 Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

1. Analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya keuangan
2. Analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya manusia

II.4.4 Hambatan dan Kendala

BAB III PENUTUP

III. Penutup

III.1 Ringkasan Capaian

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

Lampiran

1. Rencana Kerja Tahunan Tahun 2024 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
2. Perjanjian Kinerja Tahun 2024 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
3. Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2024 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
4. Rencana Aksi Tahun 2024 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
5. Revisi Rencana Aksi Tahun 2024 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
6. Monitoring Rencana Aksi Tahun 2024;
7. Lain – lain yang dianggap perlu.

I.6. Uraian Singkat Perencanaan Strategis

Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020–2024 merupakan rencana yang disusun untuk memberikan gambaran tentang Visi, Misi, Tujuan Sasaran, Strategi, Kebijakan dan Program Ditjen Perhubungan Darat dalam kurun waktu 2020–2024 sebagai masukan dalam penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Kementerian

Perhubungan 2020–2024 agar bersinergi dan mempunyai kesatuan arah dan tujuan pengembangan Ditjen Hubdat.

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

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

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target				
						2020	2021	2022	2023	2024
1	SP1	Terwujudnya Konektivitas Nasional	IKP 1	Rasio konektivitas transportasi darat	Rasio	0,640	0,710	0,790	0,860	0,930
			IKP 2	Rasio konektivitas transportasi Perkotaan	Rasio	0,273	0,455	0,591	0,727	1,000
2	SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKP 3	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	%	80,000	83,000	85,000	88,400	88,500
			IKP 4	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP	%	83,000	83,100	83,200	83,300	83,400
			IKP 5	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan	%	50,000	55,000	60,000	65,000	70,000
3	SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 6	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,020	0,019	0,016	0,014	0,011
			IKP 7	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,088	0,086	0,085	0,084	0,083
4	SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan,	IKP 1	Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat dibandingkan dengan	%	0,300	0,200	0,100	0,100	0,000

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target				
						2020	2021	2022	2023	2024
		Regulasi dan Hukum		Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan						
5	SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik	IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	78,000	79,000	79,500	80,000	80,500

I.6.1. Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2024

Rencana Kerja Tahunan merupakan penjabaran dari sasaran dan program yang telah ditetapkan dalam rencana strategis, yang akan dilaksanakan berdasarkan Indikator Kinerja Program melalui berbagai kegiatan tahunan. Di dalam rencana kinerja ini ditetapkan capaian kinerja tahun 2024 untuk seluruh indikator kinerja yang ada pada tingkat sasaran dan program. Rencana Kinerja Tahunan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2024 terdiri dari Indikator Kinerja Program guna mencapai sasaran dengan target yang akan dicapai. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel I 3 Rencana Kinerja Tahunan 2024

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target
1	SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 1	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	0,946
			IKP 2	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	Rasio	1,000
2	SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKP 1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	88,500
			IKP 6	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP	%	83,400
			IKP 7	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan	%	70,000
3	SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 1	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,011
			IKP 2	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,083
4	SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	IKP 1	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,000

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program			Satuan	Target
5	SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan		Nilai	80,500

I.7. Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2024

Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat merupakan kontrak kinerja antara Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan Menteri Perhubungan dan harus dilaksanakan dalam tahun 2024 dan merupakan indikator yang didukung melalui pendanaan APBN. Hal ini disebabkan adanya kewenangan yang dilaksanakan oleh pemerintah daerah sesuai dengan Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah.

Indikator kinerja yang akan dilaksanakan untuk mencapai Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui Program Penyelenggaraan dan Pengelolaan Transportasi Darat dengan Total Anggaran **Rp. 6.664.310.350.000,-** adalah sebagai berikut:

Tabel I 4 Perjanjian Kinerja Tahun 2024

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program			Satuan	Target
1	SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 1	Rasio Konektivitas Transportasi Darat		Rasio	0,946
			IKP 2	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan		Rasio	0,636
2	SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKP 1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat		Nilai	94,057
			IKP 6	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP		%	83,513
			IKP 7	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan		%	33,655
3	SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 1	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan		Rasio	0,008
			IKP 2	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran		Rasio	0,033
4	SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	IKP 1	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan		%	0,000

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program			Satuan	Target
5	SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan		Nilai	80,500

Kegiatan		Anggaran	
1.	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	Rp.	2.346.667.890.000
2.	Pelayanan Transportasi Darat	Rp.	1.004.932.078.000
3.	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	Rp.	1.308.240.422.000
4.	Penunjang Teknis Transportasi Darat	Rp.	750.352.726.000
5.	Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Darat	Rp.	46.599.813.000
6.	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	Rp.	567.491.683.000
7.	Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Darat	Rp.	640.025.738.000

I.7.1. Uraian Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024

Revisi I Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada prinsipnya sama seperti Perjanjian Kinerja. Hanya saja pada dokumen Revisi I Perjanjian Kinerja, terdapat perubahan target ataupun anggaran yang harus dilaksanakan dalam sisa Tahun 2024 ini. Total Anggaran yang dibutuhkan untuk melaksanakan Indikator Kinerja dalam mencapai Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada dokumen Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024, yaitu sebesar **Rp. 6.690.822.067.000,-**

Sama seperti dokumen Perjanjian Kinerja, dokumen Revisi I Perjanjian Kinerja juga merupakan suatu dasar untuk penilaian pelaksanaan kegiatan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk menggantikan dokumen Perjanjian Kinerja ketika terdapat perubahan pimpinan ataupun perubahan anggaran. Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Perhubungan Darat tahun 2024 dapat dilihat pada Tabel berikut ini:

Tabel I 5 Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program			Satuan	Target
1	SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 1	Rasio Konektivitas Transportasi Darat		Rasio	0,946
			IKP 2	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan		Rasio	0,636

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target
2	SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKP 1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	94,057
			IKP 6	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP	%	83,513
			IKP 7	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan	%	33,655
3	SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 1	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,008
			IKP 2	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,033
4	SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	IKP 1	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,000
5	SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	80,500

Kegiatan

1. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	Rp.	2.299.371.408.000
2. Pelayanan Transportasi Darat	Rp.	1.027.264.094.000
3. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	Rp.	1.306.210.555.000
4. Penunjang Teknis Transportasi Darat	Rp.	781.104.659.000
5. Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Darat	Rp.	46.599.813.000
6. Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	Rp.	567.762.706.000
7. Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Darat	Rp.	662.508.832.000

Anggaran

I.7.2. Uraian Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024

Revisi II Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada prinsipnya sama seperti Perjanjian Kinerja. Hanya saja pada dokumen Revisi II Perjanjian Kinerja, terdapat perubahan target ataupun anggaran yang harus dilaksanakan dalam sisa Tahun 2024 ini. Total Anggaran yang dibutuhkan untuk melaksanakan Indikator Kinerja dalam mencapai Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada dokumen Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024, yaitu sebesar **Rp. 6.750.298.621.000,-**

Sama seperti dokumen Perjanjian Kinerja, dokumen Revisi II Perjanjian Kinerja juga merupakan suatu dasar untuk penilaian pelaksanaan kegiatan Direktorat Jenderal

Perhubungan Darat untuk menggantikan dokumen Perjanjian Kinerja ketika terdapat perubahan pimpinan ataupun perubahan anggaran. Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Perhubungan Darat tahun 2024 dapat dilihat pada Tabel berikut ini:

Tabel I 6 Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target
1	SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 1	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	0,946
			IKP 2	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	Rasio	0,636
2	SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKP 1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	94,057
			IKP 6	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP	%	83,513
			IKP 7	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan	%	33,655
3	SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 1	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,008
			IKP 2	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,033
4	SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	IKP 1	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,000
5	SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	80,500

Kegiatan

Anggaran

1. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	Rp.	2.062.899.879.000
2. Pelayanan Transportasi Darat	Rp.	1.080.079.614.000
3. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	Rp.	1.396.766.900.000
4. Penunjang Teknis Transportasi Darat	Rp.	820.761.621.000
5. Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Darat	Rp.	42.323.813.000
6. Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	Rp.	625.908.676.000
7. Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Darat	Rp.	721.558.118.000

BAB II

Akuntabilitas Kinerja

BAB III AKUNTABILITAS KINERJA

II.1. Tahapan Pengukuran Kinerja

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

II.2. Pengukuran Capaian Kinerja

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

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

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

Melalui penggunaan aplikasi ini dapat dijadikan evaluasi rutin atas capaian kinerja secara periodik tiap bulannya. Hal ini menjadi salah satu materi yang direkomendasikan Tim

Evaluators SAKIP from the Ministry of PAN and RB, which can increase the achievement value of the SAKIP evaluation Directorate General of Land Transport in the coming time.

1. Metode Pengukuran

In determining the performance measurement value, the performance measurement result is intended to be conveyed in the form of percentage. The formula used in the performance measurement percentage achievement for the Program Performance Indicator is as follows:

➤ Persentase Pengukuran Indikator Kinerja Program (IKP)

Based on the Minister's Regulation of Land Transport Number PM. 85 Year 2020 regarding the Management System of Performance Accountability of Government Agencies, the method of calculation of the percentage achievement of performance is as follows:

- a) If the realization of **achievement is higher** indicates **performance is better**, then the calculation of performance measurement uses the formula as follows:

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

- b) If the realization of **achievement is higher** indicates **performance is worse**, then the calculation of performance measurement uses the formula as follows:

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

2. Pengukuran Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2024

Performance measurement that is carried out is a measurement against the realization of performance and also an analysis of the efficiency of resource use. Performance measurement achievement includes:

- Comparing between target and performance realization year 2024;
- Analysis of the causes of success/failure or improvement/decrease in performance as well as alternative solutions that are carried out;
- Analysis of the efficiency of resource use;
- Efforts to increase achievement in the coming time.

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

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

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

Tabel II 1 Pengukuran Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2024

	SASARAN PROGRAM /	SATUAN	Q1			Q2			Q3			Q4		
	INDIKATOR KINERJA PROGRAM		T	R	C	T	R	C	T	R	C	T	R	C
SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional				100,58%			100,58%			104,20%			104,20%
IKP 1	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	rasio	0,946	0,957	101,16%	0,946	0,957	101,16%	0,946	0,957	101,16%	0,946	0,957	101,16%
IKP 5	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	rasio	0,636	0,636	100,00%	0,636	0,636	100,00%	0,636	0,682	107,23%	0,636	0,682	107,23%
SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan				115,68%			114,58%			108,36%			99,06%
IKP 1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	94,057	95,143	101,15%	94,057	93,940	99,88%	94,057	94,170	100,12%	94,057	96,470	102,57%
IKP 6	<i>On Time Performance (OTP) Transportasi SDP</i>	%	83,513	83,533	100,02%	83,513	83,535	100,03%	83,513	83,513	100,00%	83,513	83,513	100,00%
IKP 7	<i>On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan</i>	%	33,655	49,086	145,85%	33,655	48,411	143,84%	33,655	42,053	124,95%	33,655	31,840	94,61%
SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi				200,00%			106,25%			102,35%			106,25%
IKP 1	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	rasio	0,008	0,000	200,00%	0,008	0,015	12,50%	0,008	0,010	75,00%	0,008	0,007	112,50%
IKP 2	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	rasio	0,033	0,000	200,00%	0,033	0,000	200,00%	0,033	0,023	129,70%	0,033	0,033	100,00%
SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum				200,00%			200,00%			200,00%			200,00%
IKP 1	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,000	0,000	200,00%	0,000	0,000	200,00%	0,000	0,000	200,00%	0,000	0,000	200,00%
SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik				96,21%			96,21%			96,21%			105,91%
IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	80,500	77,450	96,21%	80,500	77,450	96,21%	80,500	77,450	96,21%	80,500	85,260	105,91%
	Rata-Rata Persentase Capaian Sasaran Program				142,49%			123,52%			122,22%			123,08%
	Rata-Rata Persentase Capaian Indikator Kinerja Program				138,27%			117,07%			114,93%			113,78%
	Jumlah Indikator Kinerja Program yang lebih besar atau sama dengan 100% (IKP≥100%)				5			6			7			8
	Jumlah Indikator Kinerja Program kurang dari 100% (0%≤IKP<100%)				4			3			2			1

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

Selama tahun 2024, terdiri 5 (lima) Sasaran Program (SP) dan di dalamnya terdapat 9 (sembilan) IKP Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Penjelasan capaian IKP untuk setiap Sasaran Program adalah sebagai berikut:

II.2.1. Sasaran Program 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional

Tabel II 2 Sasaran Program 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional
Tahun 2024

SP 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional					
Satuan	T/R/C	Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
IKP 01 Rasio Konektivitas Transportasi Darat					
Rasio	Target	0,946	0,946	0,946	0,946
	Realisasi	0,957	0,957	0,957	0,957
	Capaian	101,16%	101,16%	101,16%	101,16%
IKP 05 Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan					
Rasio	Target	0,636	0,636	0,636	0,636
	Realisasi	0,636	0,636	0,682	0,682
	Capaian	100,00%	100,00%	107,23%	107,23%

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

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

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

1. IKP 01. Rasio Konektivitas Transportasi Darat.

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

Tabel II 3 Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2024

SP 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional					
IKP 01 Rasio Konektivitas Transportasi Darat					
Satuan	T/R/C	Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
Rasio	Target	0,946	0,946	0,946	0,946
	Realisasi	0,957	0,957	0,957	0,957
	Capaian	101,16%	101,16%	101,16%	101,16%

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

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

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

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

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

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

Tabel II 4 Jumlah Kawasan Prioritas Nasional

No.	Kawasan Prioritas Nasional	Jumlah Kawasan	Dikurangi		Jumlah Kawasan Dihitung
			Kawasan Beririsan	Kawasan tidak masuk perhitungan RPJMN 2020-2024	
	Total Kawasan Prioritas Nasional	106	1	12	93
1	Kawasan Strategis Nasional	32	1	4	27
1.a)	Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP)	10	-	-	10
1.b)	Kawasan Industri (KI)	9	-	-	9

No.	Kawasan Prioritas Nasional	Jumlah Kawasan	Dikurangi		Jumlah Kawasan Dihitung
			Kawasan Beririsan	Kawasan tidak masuk perhitungan RPJMN 2020-2024	
	Total Kawasan Prioritas Nasional	106	1	12	93
1.c)	Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)	13	1	4	8
2	Daerah Terpencil, Perbatasan, Kepulauan (DTPK)	32	-	8	24
3	Pusat Kegiatan Nasional	42	-	-	42

1. Kawasan Strategis Nasional (32) terdiri dari :

a) 10 Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP) :

- KSPN Danau Toba;
- KSPN Tanjung Kelayang;
- KSPN Borobudur;
- KSPN Bromo Tengger Semeru;
- KSPN Mandalika
- KSPN Labuan Bajo
- KSPN Likupang;
- KSPN Wakatobi
- KSPN Morotai;
- KSPN Raja Ampat

b) 9 (Sembilan) Kawasan Industri (KI) :

- KI Galang Batang;
- KI Sei Mangkei;
- KI Bintan Aerospace;
- KI Sadai;
- KI Ketapang
- KI Teluk Bintuni
- KI Surya Borneo;
- KI Palu;
- KI Teluk Weda;

c) 13 Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) :

- KPBPB Sabang;
- KEK Arun Lhokseumawe;
- KPBPB Batam Bintan Karimun
- KEK Tanjung Kelayang;
- KEK Tanjung Lesung;
- KEK Maloy Batuta Trans Kalimantan;
- KEK Bitung;
- KEK Morotai;
- KEK Sorong.
- KI/KEK Sei Mangkei*;
- KI/KEK Galang Batang*;
- KEK Mandalika*;
- KI/KEK Palu*.

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

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

- Sabang;
- Serdang Bedagai;
- Nunukan;
- Belu;
- Boven Digoel;
- Peg. Bintang;

- Kep. Meranti;
- Natuna;
- Kep. Anambas;
- Sambas;
- Sanggau;
- Kapuas Hulu;
- Sintang;
- Kutai Barat;
- Malinau;
- Rote Ndao;
- Alor;
- Sabu Raijua;
- Kep. Sangihe;
- Kep. Talaud;
- Maluku Barat Daya;
- Maluku Tenggara Barat;
- Kep. Aru
- Keerom;
- Dumai*;
- Bintan*;
- Karimun*;
- Kupang*;
- Kep. Morotai*;
- Raja Ampat*;
- Merauke*;
- Jayapura*.

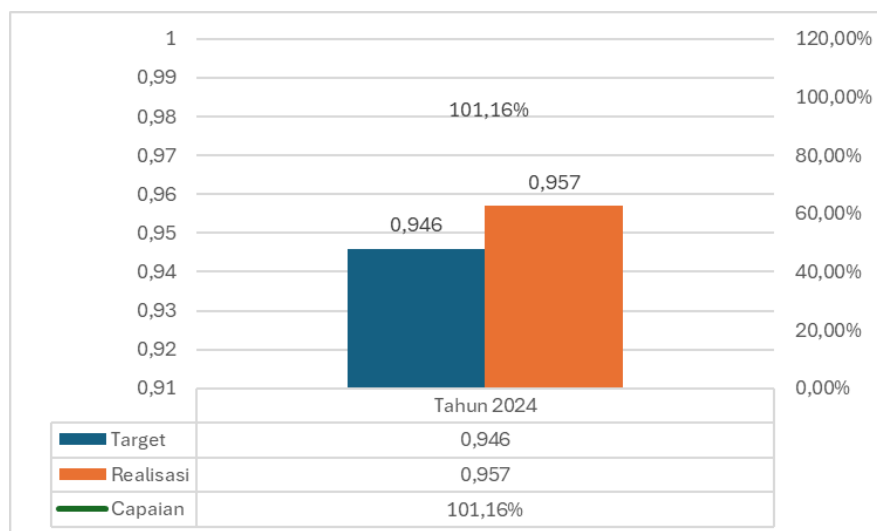
****) 8 DTPK Tidak masuk perhitungan dalam RPJMN 2020-2024 sebagai penyebut Rasio Konektivitas Transportasi Darat***

3. 42 Pusat Kegiatan Nasional (PKN) :

- Banda Aceh;
- Mebidangro;
- Padang-Lubuk Agung-Pariaman;
- Pekanbaru;
- Dumai;
- Batam;
- Jambi;
- Palembang dsk;
- Bengkulu;
- Pangkal Pinang;
- Bandar Lampung;
- Jabodetabek;
- Serang;
- Cilegon;
- Bandung Raya;
- Cirebon;
- Surakarta;
- Kedungsepur;
- Cilacap;
- Yogyakarta;
- Gerbangkertosusilo
- Malang;
- Sarbagita;
- Mataram Raya;
- Kupang;
- Pontianak;
- Palangkaraya;
- Banjarmasin dsk;
- Balikpapan-Samarinda-Bontang;
- Tarakan;
- Gorontalo;
- Manado;
- Bitung;
- Palu;
- Maminasata;
- Kendari;
- Ambon;
- Ternate;
- Sorong;
- Timika;
- Jayapura;
- Merauke.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2024 sebesar 0,957 jika dibandingkan dengan target Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024 sebesar 0,946 maka capaian kinerja mencapai 101,16%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar II 1 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Berdasarkan RPJMN Tahun 2020–2024 Kementerian Perhubungan, terdapat sebanyak 93 (sembilan puluh tiga) Kawasan Strategis Nasional yang ditetapkan untuk dilayani angkutan umum dan fasilitas prasarana jalan serta angkutan dan fasilitas sarana dan prasarana penyeberangan sebagaimana terdapat dalam **Lampiran 9**. Dari total kawasan tersebut, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah melayani 83 Kawasan Strategis Nasional dengan rincian sebagai berikut:

1. Angkutan dan Fasilitas Prasarana Jalan

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

a) Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)

Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8410 Tahun 2023 tanggal 11 Desember 2023 Tentang Penetapan Trayek dan Jumlah Kebutuhan Kendaraan Pada Pelayanan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi di Seluruh Indonesia, ditetapkan sebanyak 2.375 trayek untuk dilayani AKAP dan ALBN (**Lampiran 10**).

Berdasarkan dari Aplikasi Sistem Informasi Perizinan Online Angkutan dan Multimoda (SPIONAM), jumlah trayek yang telah terlayani pada Tahun 2024 sejumlah 2.244 trayek. Sisa 131 trayek belum terlayani karena belum ada yang mengajukan permohonan perizinan layanan Angkutan AKAP pada trayek tersebut.

Dari 2.244 trayek yang terlayani terdapat 1.372 (seribu tiga ratus tujuh puluh dua) trayek yang melayani di 41 (empat puluh satu) Kawasan Strategis Nasional. Sisa 872 trayek tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas transportasi darat karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional.

b) Angkutan Lintas Batas Negara (ALBN)

Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8410 Tahun 2023 tanggal 11 Desember 2023 Tentang Penetapan Trayek dan Jumlah Kebutuhan Kendaraan Pada Pelayanan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi di Seluruh Indonesia, terdapat 2 (dua) trayek ALBN yang ditetapkan dan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 7869 Tahun 2022 Pada tanggal 30 September 2022 tentang Penetapan Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kkendaraan Pada Trayek Angkutan Antar Lintas Batas Negara Indonesia–Timor Leste **Lampiran 11**. Maka Angkutan Lintas Batas Negara yang terlayani saat ada 3 trayek ALBN dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II 5 Lintasan Trayek ALBN

No.	Kode Trayek	Lintasan Trayek ALBN
1.	6171990001	Terminal Sei Ambawang Pontianak (Indonesia)–Kuching (Malaysia)
2.	6171990002	Terminal Sei Ambawang Pontianak (Indonesia)–Bandar Seri Begawan (Brunei Darussalam)

No.	Kode Trayek	Lintasan Trayek ALBN
3.	5371167001	Kupang (Indonesia)–Soe (Indonesia)–Kefamenanu (Indonesia)–Atambua (Indonesia)–Motaain (Indonesia)/Batugade (Timor Leste)–Maubara (Timor Leste)–Liquica (Timor Leste)–Tibar (Timor Leste)–Dili (Timor Leste)

Dari jumlah trayek ALBN yang terlayani tersebut terdapat 3 (tiga) trayek yang melayani pada 2 (dua) Kawasan Strategis Nasional dengan rincian sebagaimana berikut:

Tabel II 6 Trayek yang melayani 2 (dua) kawasan

No.	Trayek	Kawasan Prioritas Nasional
1.	Terminal Sei Ambawang Pontianak (Indonesia)–Kuching (Malaysia)	KEK MBTK (Maloy Batuta Trans Kalimantan)
2.	Terminal Sei Ambawang Pontianak (Indonesia)–Bandar Seri Begawan (Brunei Darussalam)	
3.	Kupang (Indonesia)–Dili (Timor Leste)	Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Kupang

a) Angkutan Jalan Perintis

Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8317 Tahun 2023 tanggal 27 Oktober 2023 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2024 ditetapkan sebanyak 322 trayek perintis sebagaimana dalam **Lampiran 12**. Tetapi di bulan oktober ada perubahan Surat Keputusan dengan No. KP-DRJD 5634 Tahun 2024 Tentang Perubahan Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP-DRJD 8317 Tahun 2023 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2024 dimana ada 4 (empat) trayek yang dihapus dikarenakan sudah menjadi trayek komersial dan 4 (empat) trayek mengalami perubahan trayek. Dari 318 trayek tersebut terdapat 107 (seratus tujuh) trayek yang melayani 35 (tiga puluh lima) wilayah Kawasan Strategis Nasional dan sisanya 211 trayek tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional. Adapun perusahaan angkutan umum yang ditetapkan menjadi operator Angkutan Jalan Perintis pada tahun 2024, antara lain:

Tabel II 7 Operator Angkutan Jalan Perintis

No.	Provinsi	Operator
1	Aceh	Perum DAMRI
2	Sumatera Utara	Perum DAMRI

No.	Provinsi	Operator
3	Sumatera Barat	Perum DAMRI
4	Riau	Perum DAMRI
5	Kepulauan Riau	Perum DAMRI
6	Jambi	Perum DAMRI
7	Lampung	Perum DAMRI
8	Bengkulu	Perum DAMRI
9	Sumatera Selatan	Perum DAMRI
10	Bangka Belitung	Perum DAMRI
11	Banten	Perum DAMRI dan PT. Sinar Jaya
12	Jawa Barat	Perum DAMRI
13	Jawa Tengah	Perum DAMRI
14	Yogyakarta	Perum DAMRI
15	Jawa Timur	Perum DAMRI
16	Bali	Perum DAMRI
17	Nusa Tenggara Barat	Perum DAMRI
18	Nusa Tenggara Timur	Perum DAMRI
19	Kalimantan Barat	Perum DAMRI
20	Kalimantan Selatan	Perum DAMRI
21	Kalimantan Tengah	Perum DAMRI
22	Kalimantan Timur	Perum DAMRI
23	Kalimantan Utara	Perum DAMRI
24	Sulawesi Tenggara	Perum DAMRI
25	Sulawesi Selatan	Perum DAMRI
26	Sulawesi Barat	Perum DAMRI
27	Sulawesi Tengah	Perum DAMRI
28	Gorontalo	Perum DAMRI
29	Sulawesi Utara	Perum DAMRI
30	Maluku	Perum DAMRI
31	Maluku Utara	Perum DAMRI
32	Papua	Perum DAMRI

b) Angkutan Antarmoda

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP–DRJD 2654 Tahun 2021 pada tanggal 27 Agustus 2021 berjumlah 90 trayek (**Lampiran 13**) dan telah diubah menjadi SK Dirjen Hubdat Nomor: KP–DRJD 4090 Tahun 2021 pada tanggal 24 Desember 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Tahun 2022 berjumlah 93 trayek (**Lampiran 14**). Dan kemudian diubah menjadi SK Dirjen Hubdat Nomor: KP–DRJD 9842 Tahun 2022 tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2023 berjumlah 35 trayek (**Lampiran 15**). Untuk layanan Angkutan Antarmoda pada tahun 2024, merujuk pada SK Dirjen Hubdat Nomor: KP–DRJD 7332 Tahun 2023 tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2024 berjumlah 34 trayek (**Lampiran 16**). Perubahan jumlah trayek dengan menyesuaikan

usulan dari BPTD wilayah KSPN yang akan operasional pada tahun 2024. Dari jumlah penetapan 34 (tiga puluh empat) trayek tersebut, keseluruhannya berhasil terealisasi di tahun 2024 yang meliputi 10 (sepuluh) wilayah Kawasan Prioritas Nasional dengan rincian sebagai berikut:

1. **21 trayek** melayani pada 8 kawasan dari 10 kawasan Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP);
2. Sedangkan, **13 trayek** melayani di luar kawasan DPP akan tetapi masuk dalam kawasan KSPN yang tidak dihitung pada perhitungan Rasio Konektivitas Transportasi Darat.

Tabel II 8 Rincian Trayek Angkutan Antarmoda KSPN 2024

Jumlah Trayek Angkutan Antarmoda berdasarkan KP-DRJD 7332 Tahun 2023	Rincian Status Layanan Trayek	Keterangan
34	34 terlayani	21 (yang dihitung 8/10 kawasan) 13 (tidak masuk perhitungan)

Penetapan operator yang melayani Angkutan Antarmoda KSPN dilakukan melalui mekanisme *tender* yang bisa diikuti oleh seluruh perusahaan angkutan umum. Adapun perusahaan angkutan umum yang ditetapkan menjadi operator Angkutan Antarmoda KSPN pada tahun 2024, antara lain:

Tabel II 9 Rincian Operator Angkutan Antarmoda KSPN 2024

No	Kawasan KSPN	Operator	Keterangan
1.	Danau Toba	Perum DAMRI	Kawasan DPP
2.	Mandalika	Perum DAMRI	Kawasan DPP
3.	Borobudur	Perum DAMRI	Kawasan DPP
4.	Bromo	Perum DAMRI	Kawasan DPP
5.	Tanjung Kelayang	Perum DAMRI	Kawasan DPP
6.	Likupang	Perum DAMRI	Kawasan DPP
7.	Tanjung Lesung	Perum DAMRI	Diluar Kawasan DPP
8.	Bukittinggi	Perum DAMRI	Diluar Kawasan DPP
9.	Wakatobi	Perum DAMRI	Kawasan DPP
10.	Kawah Ijen	Perum DAMRI	Diluar Kawasan DPP
11.	Pacitan	Perum DAMRI	Diluar Kawasan DPP
12.	Labuan Bajo	Perum DAMRI	Kawasan DPP
13.	Tondano	Perum DAMRI	Diluar Kawasan DPP

Penggunaan anggaran untuk melaksanakan program Angkutan Antarmoda KSPN dilakukan oleh masing-masing BPTD di yang berada di kawasan KSPN, adapun anggaran angkutan antarmoda di setiap kawasan KSPN, antara lain:

Tabel II 10 Rincian Anggaran Angkutan Antarmoda KSPN 2024

No	Kawasan KSPN	Pagu Awal	Pagu TW IV	Realisasi	%
1.	Danau Toba	2.690.034.000	2.650.835.127	2.650.835.127	100%
2.	Mandalika	3.286.496.000	3.215.794.284	3.215.794.320	100%
3.	Borobudur	7.284.000.000	5.148.859.341	5.127.576.925	99,59%
4.	Bromo	3.176.956.000	3.175.368.000	2.712.221.404	85,41%
5.	Tanjung Kelayang	2.099.256.000	2.050.730.000	2.050.730.000	100%
6.	Likupang	1.781.599.000	1.393.726.747	1.393.726.747	100%
7.	Tanjung Lesung	1.587.481.000	1.585.000.576	1.585.000.576	100%
8.	Bukittinggi	1.630.502.000	1.628.078.282	1.628.078.282	100%
9.	Wakatobi	745.000.000	745.000.000	701.355.120	94,14%
10.	Kawah Ijen	3.088.023.000	3.077.144.000	3.077.144.000	100%
11.	Pacitan	2.743.620.000	2.743.026.000	2.571.512.200	93,75%
12.	Labuan Bajo	1.014.545.000	950.054.183	950.054.183	100%
13.	Tondano	1.500.375.000	1.295.708.610	1.295.708.612	100%
	TOTAL	32.627.887.000	29.659.325.150	28.959.737.496	97,64%

Keterangan: *cut off* anggaran per tanggal 31 Desember 2024

e) Terminal Penumpang Tipe–A

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia (**Lampiran 17**) dan KM 100 Tahun 2023 tentang Perubahan Kedua atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia (**Lampiran 18**), jumlah Terminal Penumpang Tipe A adalah **127 (seratus dua puluh tujuh)** terminal dengan rincian eksisting sampai dengan tahun 2024 sebagai berikut:

1. **112 (seratus dua belas)** Terminal Penumpang Tipe A telah **serah terima** operasional yang menjadi kewenangan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat:
 - a) **107** Terminal Penumpang Tipe A **telah beroperasi**;
 - b) **5** Terminal Penumpang Tipe A **belum beroperasi**, dengan rincian sebagai berikut:
 - i. 2 Terminal Penumpang Tipe A baru selesai proses pembangunan dan revitalisasi pada Triwulan IV TA. 2024 yaitu:

- Terminal Demak (Jawa Tengah);
 - Terminal Air Sebakul (Bengkulu);
- ii. 1 Terminal Penumpang Tipe A kondisi bangunannya kurang terawat dan sedang dilakukan studi KPBU untuk pemanfaatan aset terminal tanpa menghilangkan fungsi pelayanan terminal (Terminal Betan Subing, Provinsi Lampung);
 - iii. 1 Terminal Penumpang Tipe A aksesibilitasnya rendah dikarenakan dimensi jalan tidak bisa mengakomodasi bus besar sehingga tidak ada aktivitas keluar-masuk kendaraan dan hanya difungsikan sebagai kantor BPTD (Terminal Liwas, Provinsi Sulawesi Utara);
 - iv. 1 Terminal Penumpang Tipe A masih terkendala mekanisme serah-terima aset dengan Pemerintah Daerah (Terminal Bangkalan, Provinsi Jawa Timur).
2. **1 (satu)** Terminal Penumpang Tipe A belum dibangun (Terminal Singkawang, Kalimantan Barat);
 3. **4 (empat)** Terminal Penumpang Tipe A menjadi kewenangan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) dan telah beroperasi:
 - a. Terminal Pondok Cabe;
 - b. Terminal Poris Plawad;
 - c. Terminal Baranangsiang;
 - d. Terminal Jatijajar.
 4. **2 (dua)** Terminal Penumpang Tipe A menjadi kewenangan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dan telah beroperasi:
 - a. Terminal Kalideres;
 - b. Terminal Kampung Rambutan.
 5. **8 (delapan)** Terminal Penumpang Tipe A belum diserahkan ke Pemerintah Pusat dan dikelola oleh Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota serta Perusahaan Daerah:
 - a. Terminal Padang Bulan;
 - b. Terminal Gerbangsari;
 - c. Terminal Induk Bekasi;
 - d. Terminal Kalijaya Cikarang;
 - e. Terminal Cicaheum;
 - f. Terminal Sri Tanjung;

- g. Terminal Osowilangun;
- h. Terminal Daya.

Dari 127 Terminal Tipe A tersebut terdapat 55 Terminal Penumpang Tipe A telah melayani Kawasan Strategis Nasional sebanyak 39 Kawasan dari 93 Kawasan Strategis Nasional **(Lampiran 12)**. Sisanya 72 terminal tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas transportasi darat karena tidak termasuk dalam Kawasan Strategis Nasional dan/atau tidak beroperasi.

c) Terminal Barang Untuk Umum

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor:

1. KP 75 Tahun 2016 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum dan Terminal Transit Penumpang di Entikong Kabupaten Sanggau, Provinsi Kalimantan Barat **(Lampiran 19)**;
2. KM 44 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Nanga Badau yang Berlokasi di Desa Janting, Kecamatan Badau, Kabupaten Kapuas Hulu, Provinsi Kalimantan Barat **(Lampiran 20)**;
3. KM 45 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Aruk yang Berlokasi di Desa Sebunga, Kecamatan Sajingan Besar, Kabupaten Sambas, Provinsi Kalimantan Barat **(Lampiran 21)** dan;
4. KM 139 Tahun 2021 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum yang Berlokasi di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Provinsi Papua **(Lampiran 22)**.

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

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

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

1. Terdapat 1 (satu) Terminal Barang Untuk Umum yaitu Terminal Barang Internasional (TBI) Entikong yang sudah selesai dibangun pada tahun 2020, dengan kondisi sejak tahun 2021 sudah ada operasional internal oleh Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) akan tetapi belum ada pelayanan terhadap kendaraan barang baik kendaraan barang domestik maupun kendaraan barang internasional. Adapun kendala/masalah yang masih dihadapi Terminal Barang Internasional (TBI) Entikong adalah sebagai berikut:
 - a) Proses sertifikat lahan di Kantor Pertanahan Kabupaten Sanggau dilakukan dengan beberapa tahap, saat ini telah selesai tahap 1 dengan terbitnya sertifikat a.n. Kementerian Perhubungan seluas 30.820 m² dari total lahan seluas 44.882 m². Tahap 2 akan dilakukan pendaftaran hak atas tanah setelah didapatkan Persidangan Perdata di Pengadilan Negeri Sanggau dan diketahui titik batasnya;
 - b) Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 109/PMK.04/2020 Tentang Kawasan Pabean dan Tempat Penimbunan Sementara (TPS) disebutkan bahwa tempat selain pelabuhan laut dan bandara udara yang dipergunakan untuk barang ekspor dan impor harus ditetapkan sebagai Kawasan Pabean. Selain itu, bangunan dan lapangan yang digunakan untuk menimbun barang ekspor dan impor harus ditetapkan juga sebagai Tempat Penimbunan Sementara (TPS) dan terdapat badan usaha pengelola TPS;
 - c) BPTD Kelas II Kalimantan Barat sudah bersurat kepada Kepala Kantor Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) Kalimantan Barat perihal permohonan penetapan Kawasan Pabean, namun sampai dengan saat ini Terminal Barang Internasional Entikong belum ditetapkan sebagai Kawasan Pabean dengan alasan masalah lahan yang belum *clear*;
 - d) BPTD Kelas II Kalimantan Barat mengajukan proses persetujuan sewa barang milik negara Terminal Barang Internasional Entikong dan akan melaksanakan lelang dengan penentuan calon penyewa melalui hak menikmati yang dilakukan oleh Kantor Kekayaan Negara dan Lelang (KPKNL) Pontianak. Namun proses lelang ini belum dapat dilakukan karena Terminal Barang Internasional Entikong

belum mendapat persetujuan Sewa Barang Milik Negara oleh Kantor Kekayaan Negara dan Lelang (KPKNL) Pontianak;

- e) Beberapa kendala yang dihadapi terkait operasional antara lain belum lengkapnya fasilitas penunjang, SDM dan kompetensi personil, belum terbangunnya jalur khusus (*dedicated line*) dari Terminal Barang Internasional Entikong menuju Tebedu *Inland Port*, dan Standar Operasional Prosedur (SOP) Angkutan Barang Lintas Batas Negara yang masih dalam proses pengusulan dan *drafting*.
- 2. Terdapat 1 (satu) Terminal Barang Untuk Umum yang sedang dalam proses pengadaan lahan untuk pembangunan jalur khusus (*dedicated lane*) pada Tahun Anggaran 2024 yaitu Terminal Barang Internasional (TBI) Motaain di Nusa Tenggara Timur.
- 3. Terdapat 2 (dua) Terminal Barang Untuk Umum yang telah selesai proses pembangunannya pada Tahun Anggaran 2022 dan sedang dalam proses persiapan pengoperasian yaitu:
 - a) Terminal Barang Internasional (TBI) Skouw di Papua;
 - b) Terminal Barang Internasional (TBI) Nanga Badau di Kalimantan Barat;
- 4. Terdapat 2 (dua) Terminal Barang Untuk Umum yang baru selesai proses pembangunan lanjutan pada TA. 2024, yaitu:
 - a) Terminal Barang Internasional (TBI) Aruk di Kalimantan Barat;
 - b) Terminal Barang Internasional (TBI) Motamasin di Nusa Tenggara Timur;
- 5. Terdapat 1 (satu) Terminal Barang Untuk Umum yang masih dalam tahap akhir penyelesaian pembangunan lanjutan pada TA. 2024 yaitu Terminal Barang Internasional (TBI) Wini di Nusa Tenggara Timur.

d) Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda

Berdasarkan:

- 1. Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Tahun 2020–2024 (**Lampiran 23**);
- 2. Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional (**Lampiran 24**) dan;

3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020–2024 (**Lampiran 25**).

Terdapat penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda di **Kawasan Strategis Pariwisata Nasional dan Kawasan Strategis Nasional** dengan target penyediaan fasilitas pendukung sampai dengan tahun 2024 sebanyak **13 lokasi** dan sudah terealisasi sebanyak **13 lokasi** sebagai berikut:

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

Dari target **13 (tiga belas)** lokasi penyediaan fasilitas pendukung, terdapat **13 (tiga belas)** lokasi sudah terealisasi yang berada di **9 kawasan** tersaji pada **Lampiran 26**.

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

Kawasan Strategis Nasional yang telah dilayani angkutan sungai, danau dan penyeberangan melalui ¹angkutan penyeberangan komersil dan ²angkutan penyeberangan perintis dan fasilitas sarana dan prasarana sungai, danau dan penyeberangan melalui ¹pembangunan pelabuhan penyeberangan dan ²kapal penyeberangan perintis adalah sebanyak **78 (tujuh puluh delapan) kawasan**. layanan angkutan dan fasilitas sarana dan prasarana sungai, danau dan penyeberangan tersebut dijelaskan dalam rincian sebagai berikut:

a) Angkutan Penyeberangan Komersil

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan penyeberangan (**Lampiran 27**) bahwa lintas yang memenuhi kriteria *Load Factor* lebih besar 60% dan sudah menguntungkan secara finansial, maka masuk kedalam kategori pelayanan komersil.

Jumlah lintas penyeberangan komersil sampai dengan bulan Desember tahun 2024 adalah sebanyak 95 (sembilan puluh lima) lintas. Dari 95 (sembilan puluh lima) lintas tersebut, 85 (delapan puluh lima) lintas terdapat pada 50 (lima puluh) kawasan prioritas. Sisanya 10 (sepuluh) lintas tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional. Penambahan capaian sampai dengan bulan maret tahun 2024 dikarenakan terdapat kenaikan 6 (enam) lintas perintis menjadi lintas komersil, sehingga menambah 4 (empat) kawasan prioritas untuk lintas komersil (**Lampiran 26**).

Adapun jumlah total operator yang melayani lintas penyeberangan komersil dalam Kawasan Strategis Nasional sebanyak 58 (lima puluh delapan) perusahaan penyeberangan dengan rincian sebagaimana terlampir pada **Lampiran 24**. Sementara itu untuk anggaran lintas penyeberangan komersil tidak menggunakan anggaran dari Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN).

b) Angkutan Penyeberangan Perintis

Pada awal 2024, pelayanan lintas penyeberangan perintis mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP–DRJD 7330 Tahun 2023 tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2024 dengan jumlah sebanyak 269 lintasan (**Lampiran 29**).

Sementara 269 lintas yang beroperasi, hanya **174 (seratus tujuh puluh empat)** lintas penyeberangan yang melayani **59 (lima puluh sembilan)** Kawasan Strategis Nasional dari 93 Kawasan Prioritas Nasional. Sisanya 95 (sembilan puluh lima) lintas tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional. Adapun jumlah total operator yang melayani lintas penyeberangan perintis dalam Kawasan Strategis Nasional sebanyak 7 (tujuh) perusahaan penyeberangan dengan rincian sebagaimana terlampir pada **Lampiran 26**. Sementara itu untuk rincian anggaran lintas penyeberangan untuk setiap kapal perintis dapat dilihat pada tabel terlampir.

c) Pelabuhan Penyeberangan

Berdasarkan *database* Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan, jumlah Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan hingga tahun 2024 yaitu:

1. Pelabuhan Penyeberangan yang selesai dibangun serta eksisting adalah sebanyak **250 (dua ratus lima puluh) pelabuhan (Lampiran 30)**; dimana :
 - a. Sebanyak **231 (dua ratus tiga puluh satu)** pelabuhan penyeberangan telah beroperasi diantaranya terdapat:
 - **30 (tiga puluh)** pelabuhan yang dikelola Ditjen Hubdat,
 - **37 (tiga puluh tujuh)** pelabuhan dikelola Badan Usaha Pelabuhan (BUP), dan;
 - **164 (seratus enam puluh empat)** pelabuhan dikelola oleh Pemerintah Daerah (Pemda)
 - b. Dimana sisanya sebanyak **6 (enam)** Pelabuhan belum beroperasi;
 - c. **13 (tiga belas) pelabuhan** pada kawasan KSPN Danau Toba terdapat pelabuhan danau yang melayani angkutan penyeberangan.

2. Pelabuhan Penyeberangan yang masih dalam proses Pembangunan (KDP) sebanyak **15 (lima belas) pelabuhan**;
3. Pelabuhan Penyeberangan yang masih dalam rencana Pembangunan yaitu terdapat sebanyak **209 (dua ratus sembilan) pelabuhan**;

Dari **250 (dua ratus lima puluh)** pelabuhan yang telah selesai dibangun, hanya **116 (seratus enam belas)** yang melayani **60 (enam puluh)** Kawasan Strategis Nasional. Dimana sisanya sebanyak **135 (seratus tiga puluh lima)** pelabuhan tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional.

d) Kapal Penyeberangan Perintis

Berdasarkan Data aset Barang Milik Negara (BMN) Ditjen Perhubungan Darat, jumlah Kapal Penyeberangan Perintis hingga tahun 2024 yaitu:

1. Kapal penyeberangan perintis yang selesai dibangun dan beroperasi sebanyak **99 (sembilan puluh sembilan) kapal**. Seluruh kapal penyeberangan perintis yang ada sudah beroperasi dengan rincian:
 - 19 (sembilan belas) kapal penyeberangan perintis dioperasikan oleh Pemerintah Daerah (**Lampiran 26**);
 - 79 (tujuh puluh sembilan) kapal dioperasikan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) sesuai dengan (**Lampiran 26**);
 - 1 (satu) kapal dioperasikan oleh swasta.
2. Sisa kebutuhan kapal berdasarkan KM. 6 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010–2030 adalah 87 (delapan puluh tujuh) unit kapal penyeberangan.

Dari **99 (sembilan puluh sembilan) kapal penyeberangan perintis** yang telah dibangun dan beroperasi tersebut terdapat **60 (enam puluh) kapal** yang melayani **53 (lima puluh tiga) Kawasan Strategis Nasional**. Sisanya 39 (tiga puluh sembilan) kapal tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk Kawasan Strategis Nasional.

➤ **Faktor Keberhasilan**

Keberhasilan Angkutan AKAP pada Tahun 2024 karena:

1. Adanya sistem perizinan online SPIONAM yang terintegrasi dengan sistem perizinan berusaha *Online Single Submission* (OSS) yang dibangun oleh Kementerian Investasi/Hilirisasi. Kemudian akan dilakukan tahap pengembangan melalui aplikasi MITRA DARAT agar terintegrasi dengan aplikasi Uji Berkala (e-Blu) dan aplikasi *Dashboard Global Positioning System* (GPS) tujuannya untuk memudahkan para operator angkutan dalam mengajukan permohonan izin trayek AKAP dan memudahkan mendapatkan informasi kuota dari trayek tersebut serta memudahkan dalam pengawasan operasional angkutan;
2. Adanya peningkatan pada pelayanan bus AKAP, dimana kendaraan yang dioperasikan oleh operator mengalami peningkatan Standar Pelayanan Minimal (SPM) sehingga layanan yang sebelumnya Angkutan AKAP Ekonomi berubah layanan menjadi Angkutan AKAP Non Ekonomi;
3. Adanya Kegiatan Monitoring dan Evaluasi terhadap operator AKAP terkait operasional angkutan AKAP yang dilayani.

Keberhasilan Angkutan ALBN pada Tahun 2024 karena:

1. Adanya koordinasi Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah yang menangani daerah perbatasan dalam menyediakan angkutan umum bagi masyarakat;
2. Adanya perwujudan kerjasama bilateral dalam sektor transportasi untuk mendukung peningkatan ekonomi dan perdagangan antar negara khususnya wilayah di sekitar perbatasan sehingga tidak ada ketimpangan antar dua negara;
3. Peningkatan kerjasama pariwisata alam antar dua negara dikarenakan adanya dukungan konektivitas antar negara yang tertuang dalam surat perjanjian kerjasama bilateral.

Keberhasilan Angkutan Jalan Perintis pada Tahun 2024 karena:

1. Adanya dukungan pemerintah melalui pemberian subsidi angkutan jalan perintis;
2. Adanya kegiatan *survey* usulan trayek baru keperintisan angkutan jalan sebelum ditetapkan Surat Keputusan penetapan jaringan trayek angkutan jalan perintis Tahun 2024, dengan tujuan untuk melihat dan mengevaluasi trayek yang diusulkan

tersebut agar membantu mobilisasi masyarakat terutama daerah–daerah yang belum terlayani angkutan umum;

3. Adanya kegiatan monitoring dan evaluasi pelaksanaan keperintisan angkutan jalan untuk melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan operasional keperintisan trayek yang telah ditetapkan tiap tahun.

Keberhasilan Angkutan Antarmoda pada Tahun 2024 karena:

1. Adanya dukungan pemerintah melalui pemberian subsidi angkutan antarmoda pada Wilayah Kawasan Strategis Pariwisata Nasional yang berada di Wilayah Borobudur, Danau Toba, Bromo, Tanjung Kelayang, Likupang, Labuan Bajo, Mandalika, Tanjung Lesung, Bukit Tinggi, dan Pacitan;
2. Adanya kegiatan Monitoring dan Evaluasi pada Angkutan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional serta pengawasan trayek Angkutan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional yang diawasi secara digitalisasi melalui *Global Positioning System* (GPS) yang sejak tahun 2023 dilaksanakan oleh Setditjen Hubdat (aplikasi Mitra Darat);
3. Pembukaan layanan KSPN baru pada tahun 2024 yaitu KSPN Labuan Bajo di Nusa Tenggara Timur (tahun 2023 tidak ada layanan) dan KSPN Tondano di Sulawesi Utara.

Keberhasilan terhadap operasional Terminal Penumpang Tipe A pada Tahun 2024 karena:

1. Telah dilakukan beberapa upaya dalam rangka meningkatkan jumlah Terminal Penumpang Tipe A beroperasi diantaranya pembangunan lanjutan (Terminal Tipe A Demak) dan revitalisasi terminal yang sebelumnya tidak beroperasi (Terminal Tipe A Air Sebakul);
2. Pada Tahun Anggaran 2024 telah dilakukan peningkatan pelaksanaan pemeliharaan terminal berbasis pelayanan prima (*excellent service*) pada Terminal Penumpang Tipe A yang beroperasi;
3. Telah dilakukan upaya peningkatan kompetensi petugas operasional Terminal Penumpang Tipe A melalui pelaksanaan Bimbingan Teknis Pengelolaan dan Rancang Bangun Terminal serta Uji Kompetensi Manajemen dan Petugas Terminal.

4. Telah dilakukan peresmian revitalisasi Terminal Penumpang Tipe A oleh Presiden Republik Indonesia pada terminal-terminal berikut ini:
 - Terminal Penumpang Tipe A Pakupatan, Kota Serang, Provinsi Banten;
 - Terminal Penumpang Tipe A Leuwipanjang, Kota Bandung, Provinsi Jawa Barat;
 - Terminal Penumpang Tipe A Banjar, Kota Banjar, Provinsi Jawa Barat;
 - Terminal Penumpang Tipe A Samarinda Seberang, Kota Samarinda, Provinsi Kalimantan Timur.

Keberhasilan terhadap operasional Terminal Barang Umum, pada Tahun 2024 karena:

1. Pada Tahun Anggaran 2024 telah dianggarkan untuk proses pengadaan lahan pembangunan jalur khusus (*dedicated lane*) Terminal Barang Internasional Motaain;
2. Dilakukan pendampingan pihak BPTD untuk menghadapi gugatan warga;
3. Mempercepat proses sertifikasi lahan tahap 2 di Terminal Barang Internasional Entikong;
4. Telah ditandatangani *Memorandum of Understanding (MoU) cross-border movement* dengan Pemerintah Papua Nugini untuk mempercepat proses pengoperasian Terminal Barang Internasional Skouw;
5. Sedang dilakukan *drafting Memorandum of Agreement (MoA) SOP cross-border movement* Sarawak-Kalimantan Barat untuk mempercepat proses pengoperasian Terminal Barang Internasional Entikong;
6. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan telah berpartisipasi dalam *Strategic Planning Meeting (SPM) Brunei Darussalam–Indonesia–Malaysia–Philippines East ASEAN Growth Area (BIMP–EAGA)* dalam rangka mendiskusikan perjanjian angkutan barang lintas negara agar Terminal Barang dapat segera beroperasi.

Keberhasilan Ketersediaan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) pada Tahun 2024 yaitu:

1. Pembangunan 9 halte dan 3 shelter di KSPN Tanjung Lesung dalam rangka mendukung layanan angkutan KSPN;

2. Penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda dapat memudahkan masyarakat agar dalam mengakses layanan angkutan umum;
3. Penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda membuka beberapa akses lokasi tempat wisata di KSPN Tanjung Lesung.

Keberhasilan Angkutan Penyeberangan Komersil pada Tahun 2024 karena:

1. Adanya evaluasi pada beberapa lintas perintis yang memiliki *load factor* lebih dari 60%, sehingga menyebabkan peningkatan status menjadi komersil yaitu:
 - a. Lintas Sei Asam–Sunyat, yang meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada kawasan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Pontianak;
 - b. Lintas Nunukan–Sebatik, yang meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada kawasan Daerah Terpencil Kepulauan Perbatasan (DTPK) Nunukan;
 - c. Lintas Kendari–Langara, yang meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada kawasan Pusat Kegiatan Nasional Kendari.
2. Adanya optimalisasi pada beberapa lintas, sehingga ditingkatkan statusnya menjadi lintasan komersil, yaitu:
 - a. Lintas Baktiraja–Muara, yang meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada kawasan KSN Danau Toba;
 - b. Lintas Agats–Warse dan Lintas Warse–Yosakor meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Timika.
3. Melakukan monitoring perintis dalam rangka evaluasi pelayanan dan *load factor* terhadap lintas perintis yg berpotensi menjadi komersil.

Keberhasilan Angkutan Penyeberangan Perintis pada Tahun 2024 karena:

1. Memberikan subsidi untuk layanan perintis lintas Lamteng–Balohan, untuk menambah capaian lintas pada kawasan KPBPB (Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas) Sabang;
2. Memberikan subsidi untuk layanan perintis lintas Silalahi–Simanindo dan lintas Baktiraja–Sipinggan, untuk menambah capaian lintas pada kawasan KSN Danau Toba;
3. Memberikan subsidi untuk layanan perintis lintas Bau Bau–Talaga dan lintas Talaga–Dongkala, untuk menambah capaian lintas pada Pusat Kegiatan Nasional Kendari;

4. Memberikan subsidi untuk layanan perintis lintas Sadai–Tanjung Gading, untuk menambah capaian lintas pada kawasan KSPN Tanjung Kelayang dan Kawasan Industri (KI) Sadai.

Keberhasilan Pelabuhan Penyeberangan pada Tahun 2024 karena:

1. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan KM. 6 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010–2030;
2. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya.
3. Melakukan monitoring pembangunan pelabuhan penyeberangan secara rutin sehingga dapat segera memberikan solusi atas masalah yang didapati.

Keberhasilan Pembangunan Kapal Penyeberangan pada Tahun 2024 karena:

1. Melakukan pembangunan kapal penyeberangan berdasarkan cetak biru yang telah disusun;
2. Dilakukan monitoring pembangunan kapal secara rutin sehingga dapat segera memberikan solusi atas masalah yang didapati;
3. Melakukan koordinasi secara intens dengan pihak Galangan dan Supervisi agar pembangunan Kapal dapat terbangun dengan tepat waktu.

➤ **Faktor Kendala**

1. Angkutan AKAP

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

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

2. Angkutan ALBN

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

- a. Untuk pengembangan trayek ALBN tergantung pada perjanjian kerjasama antar dua negara;
- b. Jumlah operator yang mau melayani pada trayek ALBN masih terbatas;
- c. Pengisian bahan bakar angkutan ALBN, dimana sering terjadinya kekosongan bahan bakar bio solar di Indonesia sehingga operator harus mengisi di negara tetangga dimana harga lebih mahal dibandingkan Indonesia.

3. Angkutan Jalan Perintis

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

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

4. Angkutan Antarmoda

Kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan Antarmoda, antara lain:

- a. Terbatasnya aksesibilitas dan konektivitas antarmoda transportasi di beberapa wilayah KSPN, yang dapat menghambat aksesibilitas wisatawan menuju ke layanan angkutan antarmoda KSPN atau destinasi wisata lainnya di daerah tersebut;
- b. Adanya resistensi dari angkutan umum yang dilewati angkutan antarmoda;
- c. Kurangnya sosialisasi dan promosi terhadap keberadaan angkutan antarmoda;

- d. Tingginya harga tiket pesawat domestik menyebabkan berkurangnya kedatangan wisatawan domestik dari luar provinsi;
- e. Kurangnya *event* yang diadakan di destinasi wisata tujuan layanan angkutan KSPN.
- f. Terjadinya longsor di trayek KSPN Pacitan bulan Desember 2024 yang menyebabkan operasional sempat terhenti beberapa waktu.

5. Angkutan Penyeberangan Perintis

Kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan Penyeberangan Perintis antara lain:

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

6. Angkutan Penyeberangan Komersil

Faktor kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan Penyeberangan Komersil antara lain:

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

7. Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan

Adapun hal-hal yang menjadi kendala dalam Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan antara lain:

- a. Terhambatnya mobilisasi pengangkutan material;
- b. Curah hujan yang tinggi;
- c. Kurangnya tenaga kerja;
- d. *Cash Flow* kontraktor pelaksana yang kurang baik;
- e. Proses Hibah lahan yang sering memakan waktu yang cukup lama dan sering terjadinya ketidaksesuaian luasan lahan yang dihibahkan dengan luasan lahan yang dibutuhkan dalam Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan;
- f. Adanya Perubahan Desain dalam pembangunan Pelabuhan Penyeberangan yang harus disesuaikan dengan kondisi Lokasi Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan;
- g. Belum tersedianya jalan akses ke lokasi pelabuhan penyeberangan

8. Pembangunan Kapal Penyeberangan Perintis

Adapun hal-hal yang menjadi kendala dalam Kapal Penyeberangan Perintis antara lain:

- a. Pada tahun anggaran 2021–2024 tidak terdapat pembangunan kapal penyeberangan perintis baru;
- b. Belum ada regulasi yang mengatur penetapan operator kapal sehingga sering terjadi keterlambatan operasional karena belum ada kesiapan operator kapal;
- c. Beberapa kapal yang telah diserahkan kepada Pemerintah Daerah tidak dirawat dengan baik mengakibatkan kapal rusak dan tidak dapat dioperasikan;
- d. *Cashflow* penyedia jasa yang kurang baik dapat menghambat proses pembangunan kapal dan mengakibatkan keterlambatan penyelesaian.

9. Terminal Tipe A

Adapun beberapa kendala yang dihadapi antara lain:

- a. Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A Demak dan revitalisasi Terminal Penumpang Tipe A Air Sebakul selesai 100% pada Triwulan IV sehingga akan dioperasikan pada tahun 2025;
- b. Pengoperasian beberapa Terminal Penumpang Tipe A masih terkendala status aset dan jalan akses (Terminal Liwas dan Terminal Meulaboh);

- c. Masih banyaknya Perusahaan Otobus (PO) yang memilih menaik–turunkan penumpang di *pool* dan terminal bayangan.

10. Terminal Barang Umum

Adapun beberapa kendala yang dihadapi antara lain:

- a. Pengoperasian Terminal Barang masih terkendala adanya gugatan lahan oleh warga;
- b. Penyelesaian pembangunan jalur khusus (*dedicated lane*) TBI Motaain masih dalam tahap pengadaan lahan dan untuk pembangunan akan dilakukan pada tahun 2025;
- c. Pembangunan lanjutan Terminal Barang pada Tahun Anggaran 2024 di Terminal Barang Internasional Aruk dan Motamasin selesai pada Triwulan IV dan proses pengoperasian akan dilakukan pada tahun 2025;
- d. Pengoperasian Terminal Barang lainnya masih terkendala belum selesainya proses pembahasan *cross–border agreement*.

10. Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda

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

- a. Pada beberapa titik lokasi rencana pembangunan masih terdapat lahan yang status kepemilikannya milik warga sehingga perlu dilakukan penyesuaian rencana lokasi pembangunan fasilitas pendukung di lapangan;
- b. Masih kurangnya koordinasi dengan pemerintah daerah, kementerian/lembaga dan *stakeholder* terkait untuk dapat menyelesaikan permasalahan di titik lokasi pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda.
- c. Terdapat perubahan skema pelaksanaan kegiatan dari proses seleksi menjadi pengadaan langsung melalui *E–catalog*;

➤ Realisasi Kinerja

Sehingga realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat:

$$\text{Realisasi Rasio Konektivitas} = \frac{(62 + 78) - 51}{93} = 0,957$$

➤ **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2024 terhadap target Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,957}{0,946} \times 100\% = 101,16\%$$

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun kegiatan–kegiatan yang dilakukan oleh Ditjen Hubdat Tahun 2024 untuk mendukung capaian indikator kinerja program Rasio Konektivitas Transportasi Darat adalah sebagai berikut:

Tabel II 11 Realisasi Anggaran

Sasaran Program/Indikator Kinerja Program	PAGU AWAL (Rp.000,-)	PAGU TW I (Rp.000,-)	REALISASI TW I		PAGU TW II (Rp.000,-)	REALISASI TW II		PAGU TW III (Rp.000,-)	REALISASI TW III		PAGU TW IV (Rp.000,-)	REALISASI TW IV	
			KEUANGAN (Rp.000,-)	PAGU (%)		KEUANGAN (Rp.000,-)	PAGU (%)		KEUANGAN (Rp.000,-)	PAGU (%)		KEUANGAN (Rp.000,-)	PAGU (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
PAGU	3.921.109.806	3.736.616.410	372.568.312	9,97%	3.740.432.211	1.200.453.205	32,09%	3.663.721.242	2.072.107.659	56,56%	3.558.398.657	3.219.155.623	90,47%
GA Program Infrastruktur Konektivitas	3.916.074.646	3.733.608.395	371.590.434	9,95%	3.735.247.672	1.198.462.458	32,09%	3.658.686.082	2.069.981.662	56,58%	3.553.593.241	3.214.357.990	90,45%
SP 01. Meningkatkan Konektivitas Transportasi Nasional	3.342.586.344	3.190.115.551	310.540.691	9,73%	3.186.225.084	981.727.008	30,81%	3.112.391.147	1.726.745.372	55,48%	3.040.027.378	2.702.666.957	88,90%
IKP 01. Rasio konektivitas transportasi darat	2.776.656.816	2.654.181.480	250.522.756	9,44%	2.644.549.465	767.406.440	29,02%	2.594.313.759	1.396.403.188	53,83%	2.533.339.209	2.204.672.300	87,03%
JALAN													
Subsidi Angkutan Antarmoda untuk mendukung KSPN	32.627.887	29.758.277	5.308.637	17,84%	29.758.277	13.305.755	44,71%	29.758.277	21.038.685	70,70%	29.659.325	28.959.737	97,64%
Monitoring Angkutan Antarmoda untuk mendukung KSPN	324.745	324.745	Rp -	0,00%	324.745	163.799	50,44%	324.745	163.799	50,44%	222.042	222.040	100,00%
Subsidi Angkutan Jalan Perintis	212.285.376	212.285.376	21.719.637	10,23%	211.415.680	60.147.063	28,45%	198.312.887	103.806.168	52,34%	191.135.013	150.405.995	78,69%
Trayek AKAP yang dilayani	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan	239.542	239.542	145.145	60,59%	244.533	190.143	77,76%	244.533	190.143	77,76%	208.042	190.143	91,40%
Survey Usulan Trayek Baru Keperintisan Angkutan Jalan	271.580	271.580	Rp -	0,00%	278.070	Rp -	0,00%	Rp 286.297	19.998	6,99%	174.806	174.803	100,0%
Subsidi Perkotaan Buy The Service	550.000.000	465.894.287	56.872.885	12,21%	465.894.287	194.232.170	41,69%	464.547.058	297.782.334	64,10%	436.558.838	435.813.554	99,83%
Terminal Tipe A : (Pembangunan + Operasional Terminal) Pusat + Balai	564.071.079	531.260.885	100.023.719	18,83%	533.583.357	162.879.507	30,53%	536.484.894	313.094.261	58,36%	542.974.921	476.021.411	87,67%

Sasaran Program/Indikator Kinerja Program	PAGU AWAL (Rp.000,-)	PAGU TW I (Rp.000,-)	REALISASI TW I		PAGU TW II (Rp.000,-)	REALISASI TW II		PAGU TW III (Rp.000,-)	REALISASI TW III		PAGU TW IV (Rp.000,-)	REALISASI TW IV	
			KEUANGAN (Rp.000,-)	PAGU (%)		KEUANGAN (Rp.000,-)	PAGU (%)		KEUANGAN (Rp.000,-)	PAGU (%)		KEUANGAN (Rp.000,-)	PAGU (%)
Terminal Barang (Pembangunan + Operasional)	76.077.497	73.387.678	1.183.075	1,61%	72.818.038	28.863.280	39,64%	73.322.332	51.941.047	70,84%	78.278.064	77.637.173	99,18%
Faspim (Pusat + Balai)	5.932.896	5.932.896	178.734	3,01%	5.932.896	225.745	3,80%	5.932.896	1.992.161	33,58%	5.887.300	5.887.300	100,00%
SUNGAI, DANAU & PENYEBERANGAN													
Pel. Penyeberangan (Pembangunan Baru, Lanjutan dan Rehabilitasi)	693.950.323	693.950.323	44.725.983	6,45%	683.423.691	172.615.144	25,26%	678.088.338	364.083.892	53,69%	677.807.396	607.154.721	89,58%
Subsidi Angkutan Penyeberangan Perintis	597.056.891	597.056.891	20.364.939	3,41%	597.056.891	131.219.233	21,98%	589.011.502	233.534.123	39,65%	552.883.646	408.232.688	73,84%
Subsidi Ro-Ro Long Distance Ferry Patimban - Banjarmasin dan Patimban - Pontianak	18.000.000	18.000.000	Rp -	0,00%	18.000.000	3.564.595	19,80%	18.000.000	Rp 8.756.573	48,65%	17.549.816.	13.972.730	79,62%

Realisasi Anggaran Direktorat Angkutan Jalan yang dapat mendukung tercapainya kinerja ini yaitu:

1. Penyelenggaraan Angkutan Antarmoda KSPN dengan jumlah 34 trayek di 10 Wilayah Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), termasuk di dalamnya 21 trayek dalam 8 Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP), dengan rincian penggunaan anggaran sebagai berikut:
 - a. Subsidi Angkutan Antarmoda KSPN dilaksanakan oleh masing-masing Balai Pengelola Transportasi Darat dengan Pagu Anggaran Sejumlah Rp.32.627.887.000 dan nilai pagu pada triwulan IV sebesar Rp.29.659.325.150 serta realisasi pada triwulan IV tahun 2024 Rp.28.959.737.496 atau mencapai 97,64%;
 - b. Monitoring Angkutan Antarmoda dengan pagu anggaran sejumlah Rp.222.042.000,- dengan realisasi hingga triwulan IV tahun 2024 senilai Rp.222.040.870,- atau mencapai 100%.
2. Subsidi Angkutan Jalan dilaksanakan oleh masing-masing Balai Pengelola Transportasi Darat dengan Pagu Anggaran Sejumlah Rp.191.135.013.000,- dengan realisasi keuangan Tahun 2024 senilai Rp.150.405.995.814,- atau mencapai 78,69%;
3. *Monitoring* dan Evaluasi Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan dengan pagu anggaran sejumlah Rp.208.042.000,- dengan realisasi keuangan tahun 2024 senilai Rp.190.143.600,- atau mencapai 91,40%;
4. *Survey* Usulan Trayek Baru Keperintisan Angkutan Jalan dengan pagu anggaran sejumlah Rp.174.806.000,- dan realisasi keuangan Tahun 2024 senilai Rp.174.803.680,- atau mencapai 100%;
5. Pengembangan sistem perizinan *online* SPIONAM.

Realisasi Anggaran Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan yang dapat mendukung tercapainya kinerja ini yaitu:

1. Subsidi Angkutan Penyeberangan Perintis (Dit.TSDP dan BPTD) yaitu senilai Rp.552.883.646.000,- terealisasi anggaran sebesar Rp.408.232.688.100,- atau 73,84%

2. Subsidi Ro–Ro Long Distance Ferry Patimban–Banjarmasin dan Patimban–Pontianak (BPTD Kelas II Provinsi Jawa Barat) yaitu senilai Rp.17.549.816.000,- terealisasi anggaran sebesar Rp.13.972.730.910,- atau 79,62%;
3. Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Baru, Lanjutan dan Rehabilitasi (Dit.TSDP dan BPTD) senilai Rp.677.807.396.000,- terelalisasi anggaran sebesar Rp.607.154.721.000,- atau 89,58%.

Realisasi Anggaran Direktorat Prasarana Transportasi Jalan yang dapat mendukung tercapainya kinerja ini yaitu:

1. Kegiatan operasional Terminal Tipe A dengan total Pagu Anggaran Rp.216.082.123.000,- dan kegiatan pembangunan dan revitalisasi Terminal Tipe A dengan total Pagu Anggaran Rp.326.892.798.000,-. Total Pagu Anggaran operasional dan pembangunan adalah sebesar Rp.542.974.921.000,- dengan realisasi sebesar Rp.476.021.411.360,- (87,67%);
2. Kegiatan operasional Terminal Barang untuk Umum dengan total Pagu Anggaran Rp.9.360.198.000,- dan kegiatan pembangunan Terminal Barang dengan total Pagu Anggaran Rp.68.917.866.000,-. Total Pagu Anggaran operasional dan pembangunan adalah sebesar Rp.78.278.064.000 ,- dengan realisasi sebesar Rp.77.637.173.173,- (99,18%);
3. *Monitoring* dan Evaluasi Pembangunan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda serta Survei Inventarisasi dan Pendataan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda Transportasi Jalan dengan total Pagu Anggaran sebesar Rp.652.400.000,- dan realisasi keuangan sebesar Rp.652.400.000,- (100%);
4. Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tanjung Lesung dengan total Pagu Anggaran sebesar Rp.5.234.900.000,- dan realisasi keuangan sebesar Rp. 5.234.900.000. (100%).

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di Masa yang Akan Datang

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

1. Menyediakan atau memberikan subsidi angkutan jalan perintis bagi masyarakat di daerah yang saat ini belum terjangkau angkutan umum agar dapat meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut;
2. Melakukan Rapat Kerja Teknis dengan BPTD terkait pelaksanaan pemberian subsidi yang berupa bantuan biaya operasional angkutan jalan perintis sesuai dengan Keputusan Dirjen Hubdat No. KP–DRJD 630 Tahun 2022;
3. Menyusun konsep peraturan terkait Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Jalan Keperintisan;
4. Kewajiban bagi perusahaan angkutan AKAP untuk memasang alat *Global Positioning System* (GPS) pada kendaraan dan mengintegrasikan aplikasi GPS yang digunakan perusahaan dengan *dashboard* Ditjen Perhubungan Darat;
5. Melakukan sosialisasi kepada perusahaan Angkutan orang khususnya angkutan AKAP terkait standar pelayanan minimal angkutan AKAP;
6. Memberikan penghargaan bagi perusahaan yang telah memberikan pelayanan Angkutan AKAP terbaik dan hukuman bagi perusahaan yang melakukan pelanggaran;
7. Meningkatkan hubungan kerjasama bilateral dengan negara yang berbatasan dalam menyediakan transportasi antar dua negara;
8. Melakukan pemantauan terhadap trayek dan operasional angkutan perintis, trayek angkutan AKAP dan trayek angkutan ALBN;
9. Melakukan evaluasi terhadap trayek angkutan perintis, angkutan ALBN, dan angkutan AKAP, dikarenakan Penyesuaian dinamika perubahan jaringan jalan dengan berfungsinya tol penghubung antar kota, upaya dalam rangka meramaikan terminal tipe A, dan kebutuhan jaringan trayek angkutan;
10. Mendorong pemerintah daerah atau operator angkutan umum untuk penyediaan angkutan lanjutan dari dan menuju layanan angkutan antarmoda KSPN;
11. Melakukan koordinasi dan komunikasi yang baik dengan operator angkutan umum untuk dicarikan solusi bersama, seperti pengaturan keberangkatan dan kedatangan, rute yang dilalui, dan titik–titik transit;
12. Pemanfaatan teknologi digital dalam penyebaran informasi pelayanan angkutan KSPN;

13. Melakukan pemantauan dan evaluasi per triwulan terhadap trayek dan pelaksanaan angkutan antarmoda KSPN;
14. Menambah jumlah layanan angkutan KSPN di daerah yang memiliki potensi wisata yang besar untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut;
15. Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap operasional dan pelayanan angkutan KSPN agar pelayanan yang diberikan sesuai dengan standar pelayanan minimal (SPM);
16. Mengoptimalkan digitalisasi trayek angkutan KSPN sehingga semua trayek dapat terpantau (melalui aplikasi Mitra Darat);
17. Penguatan koordinasi terhadap pihak terkait, agar pelaksanaan angkutan antarmoda berjalan dengan baik dan tujuan penyelenggaraan angkutan antarmoda dapat tercapai.

Upaya yang dilakukan oleh Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

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

7. Menyediakan regulasi yang mengatur penetapan operator kapal sehingga tidak terjadi keterlambatan operasional karena belum ada kesiapan operator kapal;
8. Pemerintah Daerah harus memiliki komitmen yang baik untuk menerima, mengoperasikan, memelihara kapal dengan baik sehingga tidak terjadi kerusakan dan kendala dalam operasional;
9. Memilih penyedia jasa yg memiliki Cashflow yang baik agar proses pembangunan kapal dapat berjalan lancar dan penyelesaian dapat terselesaikan sesuai jadwal;
10. Menyediakan atau memberikan subsidi untuk angkutan umum perintis bagi masyarakat di daerah–daerah yang saat ini belum terjangkau untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut.
11. Mengevaluasi load factor dan tarif pada lintas perintis serta mendorong lintas perintis menjadi komersial;
12. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan KM 6 tahun 2010 tentang cetak biru pengembangan transportasi penyeberangan tahun 2010–2030 dan sesuai dengan target Renstra.

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

1. Melakukan pemetaan dan pemerataan SDM sesuai dengan kebutuhan masing–masing Terminal Tipe A lewat proses penerimaan, mutasi dan promosi ASN;
2. Melakukan penelaahan teknis terkait penetapan lokasi Terminal Tipe A dan Terminal Barang baru berdasarkan kriteria penetapan lokasi sesuai peraturan yang berlaku;
3. Meningkatkan kegiatan monitoring pembangunan dan monitoring operasional Terminal Penumpang Tipe A untuk memperluas cakupan pengawasan pada kegiatan pengoperasian Terminal Penumpang Tipe A;
4. Mengusulkan revitalisasi dan rehabilitasi Terminal Penumpang Tipe A berdasarkan skala prioritas dan target minimal operasi;
5. Menyusun kajian teknis revitalisasi dan rehabilitasi Terminal Penumpang Tipe A yang belum memiliki kajian teknis pengembangan terminal;
6. Mengupayakan percepatan penyelesaian administrasi, pembangunan jalan dan penetapan pengelola agar Terminal Barang segera bisa beroperasi;

7. Tetap mengupayakan penyelesaian pembangunan Terminal Barang untuk Umum sesuai sesuai Instruksi Presiden Nomor 6 Tahun 2015 dengan target penyelesaian tahun 2024;
8. Menyusun kajian teknis penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda berdasarkan skala prioritas;
9. Menambahkan rincian dokumen teknis dan desain fasilitas pendukung pada etalase pembangunan fasilitas pendukung dalam *E-catalog*;
10. Melakukan koordinasi secara intensif dengan *stakeholder* lain terkait pembangunan fasilitas pendukung yang menjadi prioritas;
11. Meningkatkan kegiatan monitoring pembangunan fasilitas pendukung untuk memperluas cakupan pengawasan pada kegiatan pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda yang dilakukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat;
12. Memprioritaskan lokasi pembangunan fasilitas pendukung yang menjadi target capaian sesuai dengan Renstra.

2. IKP 05. Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan

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

Tabel II 12 Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2024

SP 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional					
IKP 05 Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan					
Satuan	T/R/C	Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
Rasio	Target	0,636	0,636	0,636	0,636
	Realisasi	0,636	0,636	0,682	0,682
	Capaian	100,00%	100,00%	107,23%	107,23%

Sumber: Data diolah dari Direktorat Angkutan Jalan, Ditjen Hubdat Tahun 2024

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Rasio konektivitas transportasi perkotaan merupakan perbandingan layanan transportasi pada kawasan perkotaan prioritas nasional terhadap jumlah total kawasan

perkotaan prioritas nasional yang telah ditetapkan. Layanan transportasi perkotaan dapat berupa subsidi layanan angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service* (BTS).

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

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

Keterangan:

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

i. Mebidangro (Metropolitan Medan);	xii. Kota Baru Sofifi;
ii. Bandung Raya (Metropolitan Bandung);	xiii. Kota Baru Sorong;
iii. Kedungsepur (Metropolitan Semarang);	xiv. KSPN Borobudur (Yogyakarta dsk);
iv. Gerbangkertasusila (Metropolitan Surabaya);	xv. KSPN Mandalika (Lombok/Mataram dsk);
v. Maminassata (Metropolitan Makassar);	xvi. Kota Batam;
vi. Metropolitan Palembang;	xvii. Kota Balikpapan;
vii. Metropolitan Denpasar;	xviii. Kota Pekanbaru;
viii. Metropolitan Banjarmasin;	xix. Kota Salatiga;
ix. Kota Manado;	xx. Kota Singkawang;
x. Kota Baru Maja;	dan
xi. Kota Baru Tanjung Selor;	xxi. Kota Surakarta.

Berdasarkan Perjanjian Kinerja Tahun 2024 target pelaksanaan program Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan berbasis jalan skema *Buy The Service* dilakukan di 15 kawasan perkotaan sebagai berikut:

1. Kawasan Jabodetabek, target **1 lokasi** dan terealisasi di tahun 2021 merupakan kewenangan BPTJ;
2. **3 Kawasan** Perkotaan yang menjadi kewenangan Ditjen Hubdat:
 - a. Kawasan Perkotaan Semarang, telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Semarang;
 - b. Kawasan Perkotaan Pekanbaru, telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Pekanbaru;
 - c. Kawasan Perkotaan Batam. telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Batam.
3. **11 Kawasan** Perkotaan dengan Skema Buy The Service oleh Ditjen Hubdat:
 - a. Kawasan Mebidangro (Metropolitan Medan), terealisasi di Kota Medan dan merupakan program lanjutan tahun 2020;
 - b. Kawasan Metropolitan Palembang, terealisasi di Kota Palembang dan merupakan program lanjutan tahun 2020;
 - c. Kota Surakarta, terealisasi di Kota Surakarta dan merupakan program lanjutan tahun 2020;
 - d. Kawasan KSPN Borobudur, terealisasi di Kota Yogyakarta dan merupakan program lanjutan tahun 2020;
 - e. Kawasan Metropolitan Denpasar, terealisasi di Kota Denpasar dan merupakan program lanjutan tahun 2020;
 - f. Kawasan Mamminasata, terealisasi di Kota Makassar dan merupakan program lanjutan tahun 2021;
 - g. Kawasan Bandung Raya (Metropolitan Bandung), terealisasi di Kota Bandung dan merupakan program lanjutan tahun 2021;
 - h. Kawasan Metropolitan Banjarmasin, terealisasi di Kota Banjarmasin dan merupakan program lanjutan tahun 2021;
 - i. Kawasan Gerbangkertasusila (Metropolitan Surabaya), terealisasi di Kota Surabaya dan merupakan program lanjutan tahun 2021.

- j. Kota Banyumas terealisasi di Kota Banyumas dan merupakan program lanjutan tahun 2021;
- k. Kota Balikpapan terealisasi di Kota Balikpapan dan merupakan program lanjutan tahun 2024;

Kegiatan Program program pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan skema *Buy The Service* diluncurkan secara bertahap sejak 2020 dengan 5 kota percontohan di Medan, Palembang, Yogyakarta, Surakarta dan Bali. Pada akhir tahun 2021 diluncurkan di kota Bandung, Banyumas, Surabaya, Banjarmasin dan Makassar dan beroperasi penuh pada tahun 2022 dengan jumlah layanan program pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan skema *Buy The Service* telah dilaksanakan pada 10 (sepuluh) kawasan perkotaan.

Pada Tahun 2023, program pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan skema *Buy The Service dioptimalkan* pada 10 (sepuluh) kawasan perkotaan mempertimbangkan besarnya kebutuhan anggaran subsidi dan kemampuan fiskal negara namun telah dilakukan upaya pengalihan (*Hand Over*) pengelolaan dan pembiayaan kepada pemerintah daerah.

Tahun 2024 terdapat penambahan lokasi layanan di kota Balikpapan sehingga jumlah total kawasan perkotaan yang merupakan prioritas nasional saat ini berjumlah 15 (lima belas) dengan rincian pembagian per masing–masing kota sebagaimana tabel dibawah ini:

Tabel II 13 Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema *Buy The Service*

No	Kota Subsidi Angkutan Perkotaan Berbasis Jalan Skema Buy The Service Tahun 2024	Kawasan perkotaan prioritas	Target	Realisasi	Keterangan
1	Jabodetabek	Jabodetabek	√	√	Kewenangan BPTJ
2	Medan	Mebidangro (Metropolitan Medan)	√	√	Kewenangan Ditjen Hubdat
3	Palembang	Metropolitan Palembang	√	√	
4	Surakarta	Kota Surakarta	√	√	

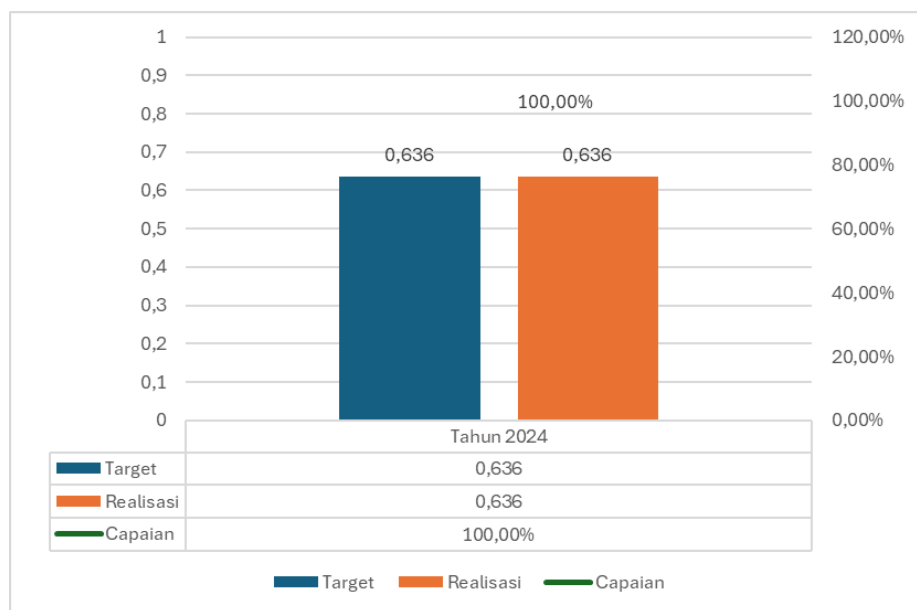
No	Kota Subsidi Angkutan Perkotaan Berbasis Jalan Skema Buy The Service Tahun 2024	Kawasan perkotaan prioritas	Target	Realisasi	Keterangan
5	Yogyakarta	KSPN Borobudur (Yogyakarta dsk)	√	√	
6	Denpasar	Metropolitan Denpasar	√	√	
7	Banjarmasin	Metropolitan Banjarmasin	√	√	
8	Bandung	Bandung Raya (Metropolitan Bandung)	√	√	
9	Makassar	Maminassata (Metropolitan Makassar)	√	√	
10	Surabaya	Gerbangkertasusila (Metropolitan Surabaya)	√	√	
11	Banyumas	Perkotaan Banyumas	√	√	
12	Balikpapan	Kota Balikpapan	√	√	
13	Semarang	Kedungsepur (Metropolitan Semarang)	√	√	Telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Semarang
14	Pekanbaru	Perkotaan Pekanbaru	√	√	Telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Pekanbaru
15	Batam	Perkotaan Batam	√	√	Telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Batam

Keterangan:

1. Target adalah sasaran pelaksanaan program pengembangan angkutan umum massal perkotaan skema *Buy The Service* tahun 2024;
2. Realisasi adalah pelaksanaan program sasaran pada tahun 2024.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2024 sebesar 0,682 jika dibandingkan dengan target Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024 sebesar 0,636 maka capaian kinerja mencapai 107,23%. Pencapaian ini digambarkan pada Diagram Realisasi IKP Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan.



Gambar II 2 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Dalam rangka mencapai keberhasilan Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengacu pada Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (**Lampiran 31**), Pasal 158 yang menyebutkan bahwa Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis Jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di kawasan perkotaan. Hal ini sejalan dengan Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020–2024 (**Lampiran 23**), dimana salah satu tema dan agenda pembangunan nasional Adalah Memperkuat Infrastruktur Untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar, dengan salah satu Program Kegiatan Prioritas adalah Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan.

Salah satu permasalahan di kawasan perkotaan adalah tidak tertatanya transportasi umum yang baik sehingga kendaraan pribadi mendominasi jalanan di kawasan perkotaan dan menyebabkan kemacetan. Hal ini berdampak besar pada pemborosan Bahan Bakar

Minyak (BBM), kehilangan waktu, kerugian ekonomi dan polusi udara. Permasalahan ini perlu dicarikan solusi yang tepat sehingga mobilitas di kawasan perkotaan bisa dioptimalkan. Namun penyediaan pelayanan prima seringkali berbenturan dengan kemampuan operator untuk menjalankan bisnis angkutan secara menguntungkan. Sebagaimana diketahui kinerja industri bus angkutan perkotaan semakin menurun dan bila terus dibiarkan dapat berujung pada kematian industri bus angkutan perkotaan. Intervensi Pemerintah diperlukan untuk menghindari terjadinya hal ini.

Program pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan skema *Buy The Service* merupakan skema subsidi yang dilakukan untuk mengambil alih risiko mahal biaya layanan angkutan umum dengan standar yang baik.

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

Dukungan Pemerintah Pusat diwujudkan melalui penetapan sasaran program pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan dengan skema *Buy The Service* pada RPJMN dan Renstra Ditjen Perhubungan Darat periode 2020–2024.

➤ **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Pada tahun 2024, target Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan sebesar 0,636 atau sama dengan nilai capaian tahun sebelumnya. Hal ini dilatarbelakangi pertimbangan besarnya kebutuhan anggaran dan kemampuan fiskal negara, maka diambil langkah kebijakan optimalisasi pelaksanaan program *Buy The Service* di 15 (lima belas) kota eksisting yang menjadi kewenangan Ditjen Perhubungan Darat dengan penambahan kota baru pada tahun 2024.

Berdasarkan kebijakan Dirjen Hubdat, pada tahun 2024 target pelaksanaan program pengembangan angkutan umum massal perkotaan skema *buy the service* dioptimalkan pada 15 (lima belas) lokasi eksisting dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II 14 Lokasi Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema *Buy The Service* Tahun 2024 Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 4822 Tahun 2024 tentang perubahan kedua atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 646 Tahun 2024 tentang Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan Bersubsidi dengan Skema Pembelian Layanan Tahun 2024

No	Kota	Jenis Layanan	Koridor	Panjang Koridor (Km) PP	Total Penumpang	Okupansi (%)
1	DKI Jakarta (Jabodetabek)	dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah DKI Jakarta dan merupakan kewenangan dari BPTJ				
2	Surakarta	Utama	Bandara Adi Sumarmo–Terminal Palur	47,65	954.952	31,71
			Terminal Palur–Sub Terminal Kerten	29,55		
			Terminal Kartosuro–Tugu Cembengan	37,89		
			Terminal Kartosuro–Terminal Palur Via Terminal Tirtonadi	42,00		
			Terminal Kartosuro–Simpang Sidan	52,60		
			Terminal Tirtonadi–Solo Baru	21,04		
		Feeder	RSUD Ngipang–Pasar Klewer	-	134.052	22,71
			Cemani (Lotte Grosir)–Taman Jayawijaya	23,10		
			Sub Terminal Semanggi–Mojosongo	-		
			Pasar Klewer–Terminal Palur	16,20		
			Pasar Klewer–Terminal Tirtonadi	22,60		
			Pasar Klewer–Gentan	-		
3	Yogyakarta	Utama	Terminal Condongcatur–Malioboro (via Terminal Jombor)	32,20	335.807	24,74
			Terminal Condongcatur–Terminal Pakem PP	37,00		
			Bandara Adisutjipto–Malioboro (via Terminal Prambanan)	36,40		

No	Kota	Jenis Layanan	Koridor	Panjang Koridor (Km) PP	Total Penumpang	Okupansi (%)
4	Bali	Utama	Terminal Pesiapan–Sentral Parkir Kuta PP	60,30	427.429	18,58
			Terminal Ubung–Bandara Ngurah Rai	46,00		
			Terminal Ubung–Sanur	35,20		
			Sentral Parkir Kuta–Politeknik Negeri Bali	61,60		
			Sentral Parkir Kuta–Sentral Parkir Nusa Dua	47,50		
5	Palembang	Utama	Terminal Alang Alang–Dempo Lingkar	39,00	211.650	12,18
			Terminal Sako–Palembang Icon	35,00		
			Palembang Icon–Pusri	23,60		
			Alang Alang Lebar–Talang Jambe	28,00		
			Tanjung Barangan–Stasiun LRT Bumi Sriwijaya	25,23		
6	Medan	Utama	Pinang Baris–Lapangan Merdeka	-	22.852	41,41
			Terminal Amplas–Lapangan Merdeka	-		
			Belawan–Lapangan Merdeka	-		
			Medan Tuntungan–Lapangan Merdeka	-		
			Tembung–Lapangan Merdeka	-		
7	Makassar	Utama	Panakuk kang Square–Pelabuhan Galesong	69,60	344.995	37,90
			Tamalanrea–Stasiun Mandai via Bandara Sultan Hassanudin	40,28		
			Kampus 2 PNUP–Kampus 2 PIP	-		
			Gowa–Tamalanrea	53,35		
8	Surabaya	Utama	Terminal Purabaya–Tanjung Perak via Raya Darmo	-	67.600	34,50
			Terminal Purbaya–ITS–Kenjeran Park via Middle East Ring Road (MERR) (Non Tol)	49,33		
			Terminal Purabaya–Kenjeran via MERR (Tol)	-		
			GBT–Unesa–Mastrip	-		
			Terminal Benowo–Tunjungan	-		

No	Kota	Jenis Layanan	Koridor	Panjang Koridor (Km) PP	Total Penumpang	Okupansi (%)
			Terminal Purabaya–Unair Kampus C	-		
9	Bandung	Utama	Leuwipanjang–soreang (Gd Tutuka)	40,42	597.066	21,28
			Alun Alun Kota Bandung–Kota Baru Parahyangan (Padalarang)	-		
			Baleendah–BEC	-		
			Leuwipanjang–Dago	21,14		
			Dipatiukur–Jatinangor (via Tol)	72,02		
10	Banjarmasin	Utama	Terminal KM 17–Terminal Simpang Empat	-	0	0
			Terminal Siring KM 0 Banjarmasin–Terminal KM 17	-		
			Terminal Handil Bakti–Terminal KM 6	-		
			Terminal KM 17–Kantor camat Bati–Bati	-		
11	Banyumas	Utama	Pasar Pon–Terminal Ajibarang	38,51	433.910	31,66
			Terminal Notog (Patikraja)–Terminal Baturaden Bawah	48,01		
			Bulupitu–Kebondalem (Loop A)	31,72		
			Bulupitu–Kebondalem (Loop B)	31,93		
12	Balikpapan	Utama	Pelabuhan Semayang–Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggian	26,65	170377	30,57
			Terminal Batu Ampar-JI, Jenderal Sudirman (Loop Line)	20,62		
13	Semarang	dilaksanakan oleh Pemerintah Kota Semarang				
14	Pekanbaru	dilaksanakan oleh Pemerintah Kota Pekanbaru				
15	Batam	dilaksanakan oleh Pemerintah Kota Batam				

Sumber: Data diolah dari Direktorat Angkutan Jalan, Ditjen Hubdat Tahun 2024 (data dashboard <https://mitradarat-fms.dephub.go.id/> per tanggal 07 Oktober 2024)

Tabel II 15 Lokasi Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema *Buy The Service* Tahun 2024 Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 5957 Tahun 2024 Tahun 2024 tentang perubahan kedua atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 646 Tahun 2024 tentang Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan Bersubsidi dengan Skema Pembelian Layanan Tahun 2024

No	Kota	Jenis Layanan	Koridor	Panjang Koridor (Km) PP	Total Penumpang	Okupansi (%)	Ket
1	DKI Jakarta (Jabodetabek)	dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah DKI Jakarta dan merupakan kewenangan dari BPTJ					
2	Surakarta	Utama	Terminal Palur - Bandara Adi Sumarmo	47,65	4.108.554	38,28	Tetap
			Terminal Palur - Sub Terminal Kerten	29,55			
			Terminal Kartasura - Taman Lansia	37,89			
			Terminal Kartosuro - Terminal Palur Via Terminal Tirtonadi	42,00			
			Terminal Kartosuro - Simpang Sidan	52,60			
			Terminal Tirtonadi - Solo Baru	21,04			
		Feeder	Sub Terminal Tipe C Pelangi - Cemani (Lotte Grosir)	23,10	1.518.702	67,01	Sampai dengan 31 Juli 2024
				23,16			Berlaku mulai 1 Agustus 2024
			Terminal Palur - Pasar Klewer	15,50			Sampai dengan 31 Juli 2024
				16,17			Berlaku mulai 1 Agustus 2024
			Terminal Tirtonadi - Pasar Klewer	22,90			Sampai dengan 31 Juli 2024
				22,62			Berlaku mulai 1 Agustus 2024

No	Kota	Jenis Layanan	Koridor	Panjang Koridor (Km) PP	Total Penumpang	Okupansi (%)	Ket
3	Yogyakarta	Utama	Terminal Condongcatur - Terminal Pakem PP	37,00	1.220.608	33,67	Tetap
			Terminal Condongcatur - Malioboro (via Terminal Jombor)	32,20			
			Bandara Adisutjipto - Malioboro (via Terminal Prambanan)	36,40			
4	Bali	Utama	Central Parkir Kuta - Terminal Pesiapan	60,50	1.636.587	26,89	Sampai dengan 31 Juli 2024
				60,30			Berlaku mulai 1 Agustus 2024
			Terminal Ubung - Bandara Ngurah Rai	46,30			Sampai dengan 31 Juli 2024
				46,00			Berlaku mulai 1 Agustus 2024
			Pantai Matahari Terbit – Terminal Ubung PP	40,30			Sampai dengan 31 Juli 2024
			Terminal Ubung - Sanur	35,20			Berlaku mulai 1 Agustus 2024
			GOR Ngurah Rai - Central Parkir Monkey Forest Ubud	57,40			Sampai dengan 31 Juli 2024
			Terminal Ubung - Sentral Parkir Monkey Forest Ubud	61,30			Berlaku mulai 1 Agustus 2024
			Sentral Parkir Kuta - Politeknik Negeri Bali	61,20			Sampai dengan 31 Juli 2024
				61,60			Berlaku mulai 1 Agustus 2024
			Sentral Parkir Kuta - Sentral Parkir Nusa Dua	47,50			Beroperasi mulai 1

No	Kota	Jenis Layanan	Koridor	Panjang Koridor (Km) PP	Total Penumpang	Okupansi (%)	Ket
							Agustus 2024
5	Palembang	Utama	Terminal Alang-alang Lebar - Halte Integrasi Bawah Ampera	39,00	808.822	22,54	Tetap
			Terminal Sako – Palembang Icon	35,00			
			Palembang Icon - Terminal Plaju	23,60			
			Alang-Alang Lebar - Talang Jambe	28,00			
			Tanjung Barangan - Stasiun LRT Bumi Sriwijaya	25,23			Beroperasi mulai 1 Agustus 2024
6	Medan	Utama	Pinang Baris - Lapangan Merdeka	22,24	1.203.119	33,58	Berlaku sampai dengan 15 Agustus 2024
			Terminal Amplas – Lapangan Merdeka	20,68			
			Belawan – Lapangan Merdeka	49,48			
			Medan Tuntungan – Lapangan Merdeka	36,75			
			Tembung – Lapangan Merdeka	15,47			
7	Makassar	Utama	Panakkukang Square - Pelabuhan Galesong	69,60	1.172.852	58,85	Tetap
			Mall Panakkukang - Stasiun Mandai via Bandara Sultan Hassanudin	63,10			Sampai dengan 31 Juli 2024
			Tamalanrea - Stasiun Mandai via Bandara Sultan Hassanudin	40,28			Berlaku mulai 1 Agustus 2024
			Gowa - Tamalanrea	53,35			Beroperasi mulai 1 Agustus 2024
8	Surabaya	Utama	Kejawen Putih Tambak - UNESA	42,76	692.655	67,34	Berlaku sampai 30 Juni 2024
			Terminal Purabaya - ITS - Kenjeran Park (via Tol)	49,33			Tetap
9	Bandung	Utama	Leuwipanjang – soreang (Gd Tutuka)	40,42	2.302.208	31,38	Tetap
			Leuwipanjang – Dago	21,14			Tetap

No	Kota	Jenis Layanan	Koridor	Panjang Koridor (Km) PP	Total Penumpang	Okupansi (%)	Ket
			Dipatiukur – Jatinangor (via Tol)	72,02			Tetap
10	Banjarmasin	Utama	Terminal KM 17 - Terminal Simpang Empat	41,69	1.443.839	64,03	Berlaku sampai dengan 30 April 2024
			Terminal Siring KM 0 Banjarmasin - Terminal KM 17	37,12			
			Terminal Handil Bakti - Terminal KM 6	36,24			
			Terminal KM 17 - Simpang 3 Bentok	47,66			
11	Banyumas	Utama	Pasar Pon - Terminal Ajibarang	38,51	1.491.235	61,94	Tetap
			Terminal Notog Patikraja - Terminal Baturraden	48,01			
			Terminal Bulupitu - Terminal Kebondalem (Loop - A)	31,72			
			Terminal Bulupitu - Terminal Kebondalem (Loop - B)	31,93			
12	Balikpapan	Utama	Pelabuhan Semayang–Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggian	26,65	724.393	94,98	Beroperasi mulai 01 Juli 2024
			Terminal Batu Ampar-Jl. Jenderal Sudirman (Loop Line)	20,62			
13	Semarang	dilaksanakan oleh Pemerintah Kota Semarang					
14	Pekanbaru	dilaksanakan oleh Pemerintah Kota Pekanbaru					
15	Batam	dilaksanakan oleh Pemerintah Kota Batam					

Sumber: Data diolah dari Direktorat Angkutan Jalan, Ditjen Hubdat Tahun 2024 (data dashboard <https://mitradarat-fms.dephub.go.id/> per tanggal 14 Januari 2025)

Sebagaimana amanat Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 139 bahwa Pemerintah Pusat dan Daerah bertanggung jawab atas penyelenggaraan dan ketersediaan layanan angkutan umum perkotaan sesuai wilayah kewenangannya. Seiring dengan tujuan dari program pengembangan layanan angkutan umum perkotaan berbasis jalan dengan skema *buy the service* adalah untuk menstimulus pengembangan angkutan umum perkotaan, meningkatkan minat penggunaan angkutan

umum dan kemudahan mobilitas masyarakat di kawasan perkotaan. Untuk itu perlu dilakukan pengalihan kepada Pemerintah Daerah untuk melanjutkan program layanan angkutan umum *buy the service* sebagai bentuk tanggung jawab dalam penyediaan layanan angkutan umum perkotaan. Tahapan Rencana *Handover* ke Pemerintah daerah adalah sebagai berikut:

1. Tahap Persiapan: Melakukan *Roadshow* Ke Pemerintah Daerah untuk meminta komitmen pengambilalihan dan kesiapan dalam keberlanjutan pengelolaan program subsidi BTS;
2. Tahap Perencanaan: Melakukan Pembahasan terkait teknis pelaksanaan program BTS kepada Pemerintah Daerah baik perencanaan operasional serta tahapan pelelangan;
3. Tahap Pelaksanaan: Melakukan pendampingan terkait pelaksanaan pengoperasian layanan BTS kepada Pemerintah Daerah;
4. Tahap Evaluasi : Melakukan evaluasi secara berkala terkait pengoperasian layanan BTS kepada Pemerintah Daerah.

Adapun kota yang belum melakukan pengalihan/*Handover* kepada Pemerintah Daerah adalah sebagai berikut:

1. Kota Denpasar: Tidak dilakukan ambil alih dikarenakan tidak adanya alokasi anggaran pemda untuk kegiatan BTS tahun 2024;
2. Kota Palembang: Tidak dilakukan ambil alih dikarenakan tidak adanya alokasi anggaran pemda untuk kegiatan BTS tahun 2024;
3. Kota Makassar: Tidak dilakukan ambil alih dikarenakan tidak adanya alokasi anggaran pemda untuk kegiatan BTS tahun 2024.

Adapun rencana kota yang akan dilakukan pengalihan/*Handover* kepada Pemerintah Daerah adalah sebagai berikut:

1. Kota Banyumas: Rencana akan ambil alih tahun 2025 sedang mempersiapkan peraturan gubernur untuk mengakomodir kegiatan BTS;
2. Kota Yogyakarta: Rencana akan ambil alih tahun 2025;
3. Kota Bandung: Rencana akan ambil alih tahun 2025 sedang mempersiapkan peraturan gubernur untuk mengakomodir kegiatan BTS;

Adapun kota yang sudah melakukan pengalihan/*Handover* kepada Pemerintah Daerah pada Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

1. Kota Surakarta: Dilakukan ambil alih 3 Koridor Feeder pada 1 Januari 2024; sesuai dengan Surat dari Walikota Surakarta Nomor: HB.00/5166/2023 perihal pengelolaan layanan angkutan perkotaan dengan skema BTS di Kota Surakarta
2. Kota Bandung: Dilakukan ambil alih 2 Koridor pada 1 Januari 2024; sesuai dengan Surat dari Pj. Gubernur Jawa Barat Nomor: 9402/HUB.04.02/DISHUB tanggal 07 November 2023 perihal pengambilalihan layanan BTS Bandung Raya di Kota Bandung;
3. Kota Banjarmasin: Dilakukan ambil alih 4 Koridor pada 1 Mei 2024; sesuai dengan Surat dari Sekretaris Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 500.11.7/02382/DISHUB/2023 tanggal 29 Desember 2023 tentang Keberlanjutan Layanan Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis *Buy The Service* (BTS) Trans Banjarbakula serta surat Kepala Dinas Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 500.11.9.2/358.03/DISHUB/2024 tanggal 13 Maret 2024 tentang Keberlanjutan Layanan Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis *Buy The Service* (BTS) Trans Banjarbakula disampaikan bahwa Pembiayaan BTS Trans Banjarbakula oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan dimulai pada Triwulan II Tahun 2024 per 1 Mei Tahun 2024 dengan pembiayaan dari Anggaran Penerimaan dan Belanja Daerah (APBD) Provinsi Kalimantan Selatan. Pada Triwulan III dan IV Tahun 2024 pembiayaan dari APBD Provinsi Kalimantan Selatan akan didukung oleh Pemerintah Kabupaten/Kota Wilayah Banjarbakula dengan pola Bantuan Khusus sesuai proporsi pada layanan BTS/Trans Banjarbakula dan akan berlanjut hingga Tahun 2025;
4. Kota Surabaya: Dilakukan ambil alih 1 Koridor pada 1 Januari 2024; sesuai dengan Surat dari Dinas Perhubungan Pemerintah Kota Surabaya Nomor: 500.11/44569/436.7.12/2023 perihal Handover Program BTS Trans Semanggi Surabaya Tahun 2024;
5. Kota Medan: Dilakukan ambil alih 5 Koridor pada 16 Agustus 2024 sesuai dengan Surat dari Walikota Medan Nomor 500.11.10.1/4367 perihal Permohonan Perpanjangan Operasional Layanan Angkutan BTS tanggal 19 Juni 2024 dapat disampaikan bahwa agar tidak terjadi kekosongan layanan angkutan massal di Kota

Medan dapat dilakukan perpanjangan layanan angkutan umum BTS terhitung mulai 01 Juli 2024 s.d 15 Agustus 2024, dan selanjutnya pemerintah kota medan telah melakukan pelelangan layanan angkutan umum BTS di Kota Medan dengan menggunakan bus listrik sehingga dibutuhkan waktu penyiapan armada dan infrastruktur pendukungnya yang dapat dioperasikan minggu ketiga bulan agustus 2024 oleh pemerintah Kota Medan.

Berdasarkan data tersebut diatas dapat dijelaskan bahwa periode sampai dengan Triwulan IV Tahun 2024, layanan pengembangan layanan angkutan umum perkotaan berbasis jalan dengan skema *buy the service* telah dioperasikan oleh Pemerintah Daerah.

Pada layanan pengembangan layanan angkutan umum perkotaan berbasis jalan dengan skema *buy the service (BTS)* telah dilakukan peninjauan lapangan terhadap 4 rencana rute/Koridor BTS di Kota Palembang, berdasarkan surat dari Dinas Perhubungan Pemerintah Kota Palembang Nomor 581.2/00512/V perihal rekomendasi rencana rerouting koridor BTS di Kota Palembang, maka terkait hal tersebut dilakukan rerouting pada layanan BTS di Kota Palembang.

➤ **Faktor Keberhasilan**

Beberapa faktor yang diidentifikasi bisa memberikan dampak positif keberhasilan program subsidi *Buy The Service* pada Tahun 2024, diantaranya sebagai berikut:

1. Peningkatan jumlah *Load Factor* Tahun 2024 menunjukan layanan BTS semakin meningkat dan cukup diminati oleh Masyarakat;
2. Adanya Layanan program subsidi *Buy The Service* dapat meningkatkan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP);
3. Adanya Layanan program subsidi *Buy The Service* dapat meningkatkan perpindahan/*shifting* masyarakat dari kendaraan pribadi ke angkutan umum;
4. Terwujudnya Layanan Angkutan umum yang sesuai dengan standar pelayanan minimal;
5. Adanya Pengambilalihan program layanan *Buy The Service* ke pemerintah daerah sehingga dapat melanjutkan program BTS ke daerah lain yang memerlukan;

6. Layanan program subsidi *Buy The Service* menggunakan Digitalisasi dalam operasional yang dapat memudahkan dalam pengawasan di lapangan;
7. Telah beroperasinya Layanan Angkutan Umum Perkotaan melalui program program subsidi *Buy The Service* di Kota Balikpapan per tanggal 01 Juli 2024 sebanyak 2 Koridor;
8. Telah dilakukan Handover per tanggal 01 April 2024 pada layanan angkutan umum BTS di Wilayah Aglomerasi Banjarbakula sebanyak 4 Koridor;
9. Telah dilakukan Handover per tanggal 01 Juli 2024 pada layanan angkutan umum BTS di Kota Surabaya sebanyak 1 Koridor;
10. Telah dilakukan Handover per tanggal 16 Agustus 2024 pada layanan angkutan umum BTS di Kota Medan sebanyak 5 Koridor;
11. Telah dilakukan Perubahan Jenis Armada pada Koridor I layanan BTS di Kota Palembang per tanggal 01 November 2024.

➤ **Faktor Kendala**

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

1. Belum semua koridor layanan program *Buy The Service* yang dapat dilakukan *Handover* ke Pemerintah Daerah dikarenakan ketidaksiapan Pemerintah Daerah di beberapa lokasi layanan BTS berupa alokasi anggaran untuk keberlanjutan program subsidi layanan *Buy The Service*;
2. Adanya penetapan kebijakan *Automatic Adjustment* dari Kementerian Keuangan pada program subsidi layanan angkutan umum perkotaan dengan *Skema Buy The Service* sehingga dapat menghambat kinerja layanan menjadi tidak optimal;
3. Kebijakan Pemerintah Daerah yang kontradiktif seperti Pemda yang memiliki kebijakan untuk menggunakan kendaraan pribadi (*online/OJOL Day*);
4. Beberapa kota/provinsi belum memiliki lembaga pengelola angkutan umum dengan tidak adanya kelembagaan yang memadai juga menyebabkan perencanaan Angkutan Umum yang terkadang tidak sesuai dengan implementasinya dan sulit diukur untuk tingkat keberhasilannya;
5. Berdasarkan hasil evaluasi bersama stakeholder di Kota Palembang bahwa penggunaan unit armada bus besar dan bus sedang dinilai kurang optimal dalam

sisi operasional. Hal ini berkaitan dengan kondisi atau performa bus yang banyak yang melanggar standar pelayanan minimal yang ditetapkan.

➤ **Realisasi Kinerja**

Sehingga realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan tahun 2024 adalah sebagai berikut:

$$\text{Realisasi Rasio Konektivitas} = \frac{15}{22} = 0,682$$

➤ **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program Rasio konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2024 terhadap target Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,682}{0,636} \times 100\% = 107,23\%$$

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh Ditjen Hubdat Tahun 2024 untuk mendukung capaian indikator kinerja program Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan adalah sebagai berikut:

1. Subsidi perkotaan *Buy The Service*, senilai Rp. 437.895.530.975,- dengan realisasi pada senilai Rp. 429.796.934.036,- atau mencapai 98,15%;
2. *Fleet Management System* operasional angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service*, senilai Rp.16.915.022.000,- dengan realisasi Triwulan IV senilai Rp.16.320.106.817,- atau mencapai 96,48%;
3. Kegiatan Sewa Perangkat *Tap on Bus* dan Jasa *Settlement* beserta Rekonsiliasi Data Pembayaran Tarif Layanan *Buy The Service*, senilai Rp.11.230.016,129,- dengan realisasi Triwulan IV senilai Rp.11.230.016,129,- atau mencapai 100,00%;
4. Pendampingan manajemen proyek pengembangan angkutan massal berbasis jalan di kawasan perkotaan, senilai Rp.40.647.600.000,- dengan realisasi Triwulan IV senilai Rp.40.647.600.000,- atau mencapai 100,00%.

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 Kegiatan Pembinaan serta Bimbingan Teknis Terkait Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Perkotaan pada Pemerintah Daerah sesuai dengan Kewenangannya;
2. Melakukan Sosialisasi kepada Pemerintah Daerah terkait pengalihan (*Hand Over*) program layanan subsidi angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service* guna keberlanjutan dari program tersebut;
3. Melakukan Kolaborasi dengan Kementerian Lembaga Terkait seperti Kementerian Dalam Negeri dalam hal untuk menetapkan kebijakan layanan transportasi menjadi urusan pelayanan dasar dan wajib;
4. Memperbaiki keselarasan sasaran strategis dan arah kebijakan program layanan subsidi angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service* yang ditetapkan dalam narasi Renstra dengan indikator kinerja kegiatan program layanan subsidi angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service* yang ditetapkan dalam Lampiran indikator Kinerja Rencana Strategis (Renstra) Kemenhub;
5. Melakukan revisi atas Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor PM 9 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan sebagaimana telah diubah dengan Permenhub Nomor PM 2 Tahun 2022 agar memuat ketentuan yang lengkap dan jelas serta selaras dengan peraturan perundangan – undangan di atasnya;
6. Menetapkan Permenhub tentang tata cara penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan menyelesaikan penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional;
7. Koordinasi antar pemangku kepentingan di daerah, agar mau menyiapkan kelembagaan penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal (SAUM) dan juga kebijakan ikutan lainnya (Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD), Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, Dinas Pekerjaan Umum, Dinas Pendidikan, Kepolisian, Organda, operator eksisting, swasta dan media) untuk memastikan

keberlangsungan program BTS khususnya dalam penerapan kebijakan *push & pull* dan penyediaan infrastruktur pendukung BTS;

8. Perlu intervensi ekonomi kreatif untuk mendukung fiskal yang ada, baik didasarkan oleh kebijakan peraturan maupun operasional layanan. Utilisasi tangible asset (*non-farebox, Land Value Capture*, dan lain-lain) & *intangible asset copyright, trademark*, dan lain-lain.);
9. Penerapan *push and pull strategy* yang kurang masif (kemudahan membeli Roda dua/Roda empat, tidak ada prioritas untuk Angkutan Umum, parkir *on street* di Kawasan strategis, tidak ada pembatasan akses kendaraan pribadi, dan sebagainya) sehingga keberpihakan masyarakat masih banyak ke Angkutan Pribadi;
10. Dengan adanya kelembagaan pengelola angkutan umum dapat mendorong pemerintah daerah untuk mengelola angkutan umum eksisting sehingga pemberian subsidi dengan skema *Buy The Service* dapat dilaksanakan;
11. Akan dilakukan pengembangan layanan angkutan umum dengan skema *Buy The Service* di Kota Manado dan Kota Pontianak Tahun 2025;
12. Berdasarkan hasil evaluasi dan survey pada program BTS ditemukan bahwa terdapat kebermanfaatan berupa penurunan biaya transportasi sebesar 57,80%.

II.2.2. Sasaran Program 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan

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

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

Tabel II 16 Sasaran Program 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan
Tahun 2024

SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan					
Satuan	T/R/C	Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
IKP 01 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat					
Nilai	Target	94,057	94,057	94,057	94,057
	Realisasi	95,143	93,940	94,170	96,470
	Capaian	101,15%	99,88%	100,12%	102,57%

SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan					
Satuan	T/R/C	Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
IKP 06 On Time Performance (OTP) Transportasi SDP					
%	Target	83,513	83,513	83,513	83,513
	Realisasi	83,533	83,535	83,513	83,513
	Capaian	100,02%	100,03%	100,00%	100,00%
IKP 07 On Time Performance (OTP) Perkotaan					
%	Target	33,655	33,655	33,655	33,655
	Realisasi	49,086	48,411	42,053	31,840
	Capaian	145,85%	143,84%	124,95%	94,61%

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Angkutan Jalan, Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan, dan Bagian Sumber Daya Manusia dan Umum.

1. IKP 01. Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat

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

Tabel II 17 Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2024

SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan					
Satuan	T/R/C	Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
IKP 01 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat					
Nilai	Target	94,057	94,057	94,057	94,057
	Realisasi	95,143	93,940	94,170	96,470
	Capaian	101,15%	99,88%	100,12%	102,57%

Sumber: Bagian Sumber Daya Manusia dan Umum, Setditjen Perhubungan Darat

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) merupakan nilai capaian kualitas pelayanan publik yang dirasakan oleh publik dimana nilai capaian/Indeks Kepuasan dimaksud diperoleh melalui pelaksanaan survei yang disebut Survei Kepuasan Masyarakat sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Publik. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan transportasi darat adalah metode untuk mengukur tingkat kepuasan masyarakat sebagai

pengguna layanan dan meningkatkan kualitas penyelenggaraan pelayanan publik transportasi darat yang terdiri atas penyelenggaraan angkutan jalan dan angkutan penyeberangan.

Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat menggunakan proses perumusan kuesioner indeks kepuasan masyarakat meliputi:

1. Aspek Penilaian

Penilaian publik atas penyelenggaraan transportasi darat melalui aplikasi 3A IPK–IKM (Indeks Persepsi Korupsi)–(Indeks Kepuasan Masyarakat) atau Survei Kepuasan Masyarakat (SKM) yang dapat diakses melalui www.skm.dephub.go.id. Unsur penilaian SKM meliputi:

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

pembangunan, proyek) sarana digunakan untuk benda yang bergerak (komputer, mesin) dan prasarana untuk benda yang tidak bergerak (gedung).

2. Pembobotan Nilai

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

Nilai rata-rata tertimbang dengan rumus sebagai berikut:

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

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

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

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

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

Tabel II 18 Nilai Resepsi, Nilai Interval Konversi, Mutu Pelayanan, dan Kinerja Unit Pelayanan

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

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

3. Parameter

Sejak tahun 2021 Perhitungan Indeks Kepuasan Masyarakat menggunakan aplikasi 3A *IPK–IKM skm.dephub.go.id* dengan rumus hitung dan unsurnya sesuai dengan Permen PANRB Nomor 14 Tahun 2017. Aplikasi 3A ditujukan untuk melakukan survei cepat penilaian Indeks Persepsi Korupsi (IPK) dan Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) dengan menggunakan asumsi penentuan target yang merujuk pada target sebagai berikut:

- a. Pada tahun 2021 menggunakan asumsi dari pemenuhan Dokumen Standar Pelayanan;
- b. Pada tahun 2022 menggunakan asumsi telah dilaksanakan reviu dokumen Standar Pelayanan dan Penerapan SPBE;
- c. Pada tahun 2023 menggunakan asumsi pelaksanaan implementasi *Roadmap* TIK untuk pelayanan; dan
- d. Pada tahun 2024 menggunakan asumsi dari optimalisasi pelayanan pada penerapan SPBE.

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

4. Penetapan Jumlah Responden

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

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

dimana :

S = jumlah sampel

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

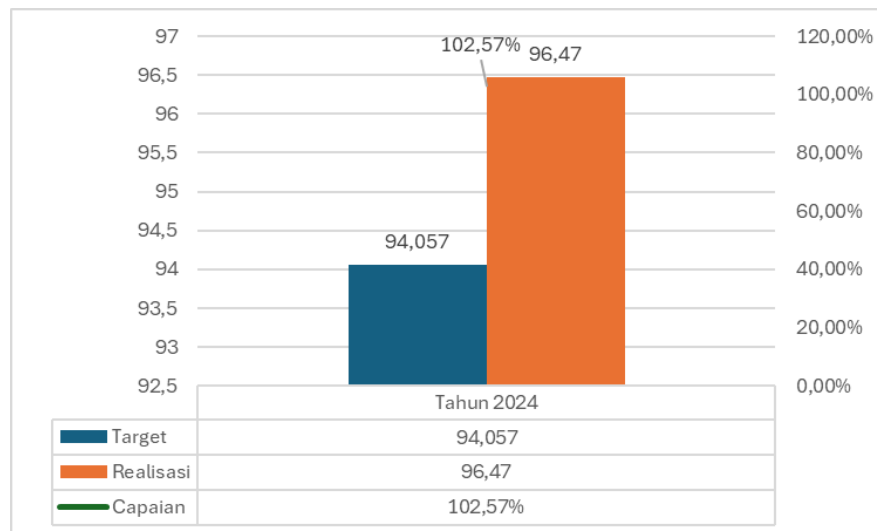
N = populasi

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

d = 0,0

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

Realisasi kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2024 sebesar 96,470 jika dibandingkan dengan target Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024 sebesar 94,057 maka capaian kinerja mencapai 102,57%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram realisasi IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat.



Gambar II 3 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Dalam rangka pelaksanaan Reformasi Birokrasi pada area peningkatan pelayanan publik tahun 2024, Kementerian Perhubungan telah melaksanakan survey pada unit penyelenggara pelayanan publik di lingkungan Kementerian Perhubungan khususnya Ditjen Perhubungan Darat dengan menggunakan Aplikasi. Survey tersebut dilaksanakan untuk mengukur Nilai Indeks Persepsi Korupsi (IPK) dan Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) pada pengguna jasa/*stakeholders* pada unit layanan Ditjen Perhubungan Darat yang mengacu pada kepada dasar hukum sebagai berikut:

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang bersih dan Bebas dari Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme **(Lampiran 32);**
2. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik **(Lampiran 33);**
3. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 54 Tahun 2018 tentang Strategi Nasional Pencegahan Korupsi **(Lampiran 34);**
4. Peraturan Menteri PANRB Nomor 14 tahun 2017 tentang Pedoman Survei Kepuasan Masyarakat terhadap penyelenggaraan pelayanan publik **(Lampiran 35).**

➤ Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Tahun 2024, Indikator Kinerja Program Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap pelayanan Transportasi Darat memiliki target 94,057 yang diperoleh dari realisasi tahun sebelumnya.

Pada tahun 2024 pelaksanaan SKM masih menggunakan aplikasi Survey Kepuasan Masyarakat melalui Aplikasi 3A IPK–IKM skm.dephub.go.id dan masih berfokus pada pendampingan dan supervisi atas pelaksanaan Survey Kepuasan Masyarakat dimaksud kepada petugas layanan dan target Survei itu sendiri yaitu seluruh pengguna layanan. Sehingga masih banyak kendala yang dihadapi baik dari sisi pemahaman petugas pelaksana layanan maupun dari sisi pemahaman pengguna jasa yang menyebabkan

Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Transportasi Darat tahun 2024 sudah mencapai 96,470.

Dalam mencapai kinerja pelayanan transportasi darat masih dilakukan peningkatan pelayanan berupa perbaikan sarana dan prasarana, prosedur layanan, jangka waktu sehingga hasil pelayanan yang diterima dapat sesuai dengan yang diharapkan masyarakat.

➤ Realisasi Kinerja

Dengan demikian, keberhasilan realisasi Indikator Kinerja Kepuasan Masyarakat (IKM) Tahun 2024 terhadap target Revisi II Perjanjian Kinerja tahun 2024 yaitu sebesar:

Realisasi Nilai 96.470 diperoleh dari:

$$\frac{\text{Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat}}{\text{Nilai Maksimum Persepsi Layanan}} \times 100$$
$$\frac{16.88}{17.50} \times 100 = 96,470$$

Realisasi 96,470 bila disesuaikan pada tabel range akan diperoleh predikat kinerja unit pelayanan pada tingkat sangat baik.



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

Sumber : www.skm.dephub.go.id

Hasil capaian Indeks Kepuasan Masyarakat melalui Aplikasi 3A IPK–IKM berikut yang terdiri dari 5.165 responden dari 127 lokus (**Lampiran 36**) dan tidak hanya digunakan sebagai alat pengukuran capaian kinerja pelayanan namun digunakan juga sebagai alat penghitungan Indeks sebagai pemenuhan indikator penilaian Zona Integritas pada Indikator Hasil Kualitas Pelayanan Publik (Hasil Survei Persepsi Pelayanan), pada persyaratan capaian indikator nilai tertinggi untuk hasil survei persepsi pelayanan adalah Nilai 17,50. sehingga nilai capaian tertinggi indeks kepuasan masyarakat pada Aplikasi 3A IPK–IKM adalah 17,50.

Berdasarkan capaian indeks kepuasan masyarakat pada persepsi pelayanan transportasi darat di tahun 2024 melalui Aplikasi 3A IPK–IKM diperoleh 96,470 sehingga angka ini mewakili capaian persepsi pelayanan transportasi darat Tahun 2024 menggunakan unsur SKM sebagai berikut:

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

➤ **Capaian Kinerja**

Dari beberapa faktor kendala tersebut unit penyelenggara layanan telah melakukan perbaikan layanan antara lain perbaikan sarana dan prasarana, mensosialisasikan informasi terkait prosedur layanan dan produk layanan yang ada secara bertahap serta penerapan pelayanan yang berkualitas pada pengguna jasa. Sehingga capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100 \% = \frac{96,470}{94,057} \times 100 \% = 102,57\%$$

$$\text{Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi} = 100,12\%$$

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2024 yaitu Rp.133.773.000,- dengan realisasi senilai Rp.133.688.638 atau 99.94%.

➤ **Faktor Keberhasilan**

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

1. Sosialisasi secara berkala dan masif terkait pelaksanaan Survey Kepuasan Masyarakat di seluruh unit kerja.
2. Peningkatan pada kualitas pelayanan (SDM dan Sarana Prasarana pelayanan);
3. Tingkat persepsi layanan yang baik;
4. Standar Pelayanan yang tersedia pada masing-masing unit kerja;
5. Peningkatan pada kualitas pelaksanaan Survey Kepuasan Masyarakat salah satunya fasilitas yang dapat digunakan oleh pengguna jasa sehingga seluruh pengguna jasa dapat mengisi Survey Kepuasan Masyarakat tanpa harus menggunakan *Gadget* pribadi;

➤ **Faktor Kendala**

Sedangkan dalam capaian Indeks Kepuasan Masyarakat terdapat beberapa faktor yang menjadi kendala, antara lain:

1. Kualitas Pelayanan

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

2. Tingkat persepsi Pelayanan

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

3. Penggunaan Aplikasi

Masih banyak didapati pengguna jasa yang belum memiliki *handphone/gadget* sehingga tidak semua pengguna jasa dapat mengisi *Survey Kepuasan Masyarakat* melalui *skm.dephub.go.id* serta faktor kendala internal lainnya.

4. Pembinaan dan Pengawasan

Masih belum maksimalnya pelaksanaan pembinaan, pendampingan dan pengawasan serta tidak lanjut perbaikan hasil evaluasi *Survey Kepuasan Masyarakat* di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat.

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. Menerapkan Reformasi Pelayanan Publik dengan melakukan penilaian mandiri (*Self Assessment*) sesuai dengan Pedoman Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi;
2. Melakukan sosialisasi secara berkala dan masif terkait produk layanan yang dimiliki serta menyiapkan sarana dan prasarana yang dibutuhkan untuk melaksanakan *Survey Kepuasan Masyarakat* melalui *online*;
3. Melakukan Internalisasi dan melaksanakan pelatihan terkait pelayanan prima kepada seluruh petugas pelayanan terkait mekanisme penyebaran informasi Standar Pelayanan bidang Perhubungan Darat secara masif kepada Pengguna Jasa dan Pemangku Kepentingan;
4. Melakukan *Monitoring* dan Evaluasi secara berkala dan berkelanjutan terkait pelaksanaan *Survei Kepuasan Masyarakat* melalui Aplikasi *Online skm.dephub.go.id* Menetapkan kompensasi bagi pengguna jasa bila ada pelayanan yang tidak sesuai standar pelayanan;
5. Melakukan sosialisasi kepada perusahaan angkutan jalan dan penyeberangan terkait standar pelayanan angkutan jalan dan penyeberangan melalui forum konsultasi publik;
6. Memberikan apresiasi kepada perusahaan angkutan jalan dan angkutan penyeberangan yang telah memberikan pelayanan angkutan terbaik kepada masyarakat;
7. Memaksimalkan pembinaan dan pengawasan pelaksanaan *Survey Kepuasan Masyarakat* di seluruh Unit Kerja;
8. Menerapkan serta melakukan publikasi terhadap Standar Pelayanan di seluruh Unit Kerja;
9. Melakukan perbaikan pelayanan secara berkelanjutan dari hasil evaluasi SKM;
10. Melakukan pelatihan pelaksanaan *Survey Kepuasan Masyarakat* bagi pegawai yang di tugaskan melaksanakan SKM pada unit pelayanan publik;
11. Melakukan rapat koordinasi dengan unit kerja terkait tentang kebutuhan yang di perlukan unit pelayanan publik untuk meningkatkan capaian SKM pada unit kerjanya.

2. IKP 6. *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP

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

Tabel II 19 Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2024

SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan					
Satuan	T/R/C	Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
IKP 06 <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP					
%	Target	83,513	83,513	83,513	83,513
	Realisasi	83,533	83,535	83,513	83,513
	Capaian	100,02%	100,03%	100,00%	100,00%

Sumber: Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

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

Lintas penyeberangan yang digunakan dalam perhitungan IKP *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP adalah lintas penyeberangan utama yang berjumlah 7 (tujuh) lintas. Adapun hanya 7 (tujuh) lintas utama yang dihitung karena produksi terbesar hanya pada lintas-lintas utama dengan kriteria *Load Factor* diatas 60% baik penumpang maupun kendaraan. Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP digunakan rumus sebagai berikut:

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

Keterangan:

1. Jumlah pelayaran tepat waktu dalam 1 tahun pada 7 lintas utama yang dimaksud adalah pelayaran yang tepat waktu pada range waktu 5 menit (dalam kondisi normal);

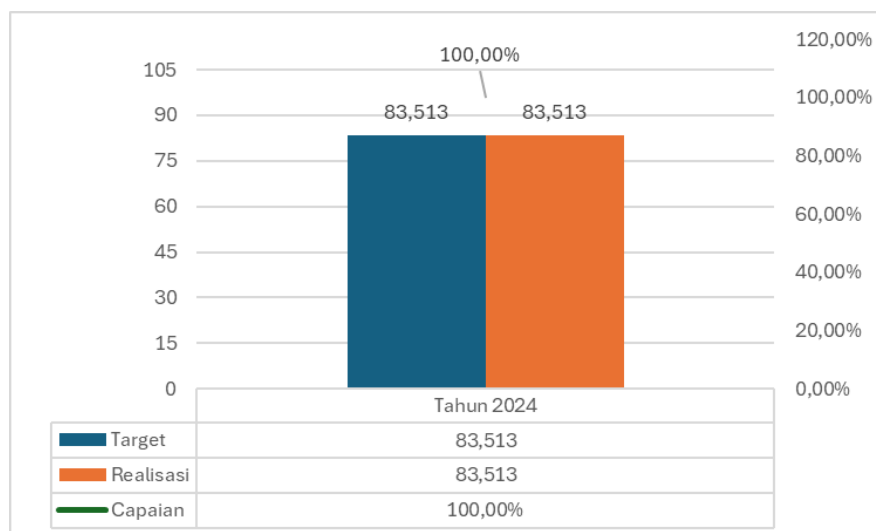
2. Data pelayaran tepat waktu tersebut diperoleh dari koordinasi antara Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan dengan Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan di Balai Pengelola Transportasi Darat;
3. Jumlah pelayaran 1 tahun pada 7 lintas utama adalah pada periode tahun berjalan yaitu tahun 2024;
4. Jumlah pelayaran tersebut diperoleh dari koordinasi antara Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan dengan Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan di Balai Pengelola Transportasi Darat. Adapun Satuan Pelayanan pada BPTD yang melayani 7 lintas tersebut diantaranya:

Tabel II 20 Satuan Pelayanan pada BPTD yang melayani 7 lintas

No.	Lintas	Satuan Pelayanan
1.	Merak–Bakauheni	Satpel Pelabuhan Merak, BPTD Kelas II Provinsi Banten
		Satpel Pelabuhan Bakauheni, BPTD Kelas II Provinsi Lampung
2.	Ketapang–Gilimanuk	Satpel Pelabuhan Ketapang, BPTD Kelas II Provinsi Jawa Timur
		Satpel Pelabuhan Gilimanuk, BPTD Kelas II Provinsi Bali
3.	Padangbai–Lembar	Satpel Pelabuhan Padangbai, BPTD Kelas II Provinsi Bali
		Satpel Pelabuhan Lembar, BPTD Kelas II Provinsi NTB
4.	Tanjung Api api–Tanjung Kelian	Satpel Pelabuhan Tanjung Api–api, BPTD Kelas II Provinsi Sumatera Selatan
		Satpel Pelabuhan Tanjung Kelian, BPTD Kelas III Provinsi Babel
5.	Kayangan–Pototano	Satpel Pelabuhan Kayangan, BPTD Kelas II Provinsi NTB
		Satpel Pelabuhan Pototano, BPTD Kelas II Provinsi NTB
6.	Bajoe–Kolaka	Satpel Pelabuhan Bajoe, BPTD Kelas II Provinsi Sulsel
		Satpel Pelabuhan Kolaka, BPTD Kelas II Provinsi Sultra
7.	Kariangau–Penajam	Satpel Pelabuhan Kariangau, BPTD Kelas II Provinsi Kaltim
		Satpel Pelabuhan Penajam, BPTD Kelas II Provinsi Kaltim

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

Realisasi kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2024 sebesar 83,513 jika dibandingkan dengan target Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024 sebesar 83,513 maka capaian kinerja mencapai 100,00%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar II 5 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

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

1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan (**Lampiran 27**);
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan (**Lampiran 37**).

➤ Kronologi Target pada Perjanjian Kinerja

Pada triwulan I dan triwulan II tahun 2024 IKP *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP memiliki target sebesar 83,513. Angka tersebut diperoleh dari Realisasi Tahun sebelumnya. Kemudian menggunakan asumsi bahwa nilai target minimal sama dengan tahun sebelumnya. Sehingga pada tahun 2024, memiliki target sebesar 83,513. Pencapaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP tahun 2024 pada angkutan penyeberangan di 7 (tujuh) lintas utama sebesar 83,513 sampai dengan triwulan IV, dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II 21 Pencapaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2024
(dalam persentase OTP terhadap jumlah keberangkatan)

No.	Lintas	Jumlah Keberangkatan	Keberangkatan <i>On Time</i>	OTP (%)
1.	Merak – Bakauheni	76.719	61.722	80,45%
2.	Padangbai – Lembar	9.848	8.211	83,38%
3.	Bajoe – Kolaka	2.060	1.754	85,15%
4.	Ketapang – Gilimanuk	152.281	127.414	83,67%
5.	Kariangau – Penajam	66.291	56.657	85,47%
6.	Tanjung Api-api –Tanjung Kalian	6.359	5.511	86,66%
7.	Kayangan Pototano	28.515	24.405	86,59%
Jumlah		342.073	285.674	83,513%

Sumber: Data olahan Direktorat TSDP per Desember 2024

➤ Realisasi Kinerja

Realisasi *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2024 adalah total dari persentase *On Time Performance* dibagi sebanyak jumlah lintas yang diukur sebagai berikut:

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

Dengan demikian, keberhasilan realisasi Indikator Kinerja Program *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2024 terhadap target Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024 yaitu sebesar:

$$\text{Realisasi OTP Transportasi SDP} = \frac{285.674}{342.073} = 83,513$$

Namun demikian, tahun 2024 terdapat 2 (dua) lintas penyeberangan yang realisasi *On Time Performance* (OTP) nya dibawah rata-rata dari 7 (tujuh) lintas utama sebagaimana tabel berikut:

Tabel II 22 Realisasi OTP dibawah rata-rata

No	Lintas	Realisasi 2022	Realisasi 2023	Realisasi 2024 (TW I)	Realisasi 2024 (TW II)	Realisasi 2024 (ITW II)	Realisasi 2024 (TW IV)
1	Merak–Bakauheni	79,86	80,35	80,44	80,44	80,45	80,45
2	Padangbai–Lembar	82,92	83,24	83,31	83,31	83,37	83,38

Realisasi *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP pada lintas Merak-Bakauheni mengalami kenaikan jika dibandingkan dengan realisasi tahun 2023 (tahun sebelumnya), sementara pada lintas Padangbai–Lembar juga mengalami kenaikan jika dibandingkan dengan realisasi tahun 2023 (tahun sebelumnya), namun keduanya masih dibawah target tahun 2024:

1. Lintas Merak–Bakauheni, dikarenakan:

- Karena kondisi teknis atau cuaca masih terdapat juga kapal yang gagal sandar, sehingga jika satu kapal tidak *On Time* menyebabkan keterlambatan pada jadwal kapal setelahnya;
- Pada lintas Merak–Bakauheni terkendala pasang surut alur pelayaran sehingga membutuhkan waktu lebih ketika akan sandar;
- Pada lintas Merak–Bakauheni kekurangan fasilitas dermaga sementara jumlah kapalnya banyak, sehingga harus menunggu giliran untuk sandar dan melakukan bongkar muat.

2. Lintas Padangbai–Lembar, dikarenakan:

- Kondisi prasarana (dermaga) di Pelabuhan Lembar saat ini sudah dapat dioperasikan semua (2 dermaga *Movable Bridge* (MB) dan 2 dermaga plengsengan), namun demikian untuk sandar di dermaga plengsengan masih dipengaruhi oleh pasang surut dan *draft* kapal sehingga kapal masih menunggu pasang surut untuk dapat sandar di dermaga plengsengan;
- Adanya pembukaan lintas *Long Distance Ferry* (LDF) Ketapang–Lembar yang juga melakukan bongkar muat di dermaga yang sama di Pelabuhan Lembar menyebabkan kapal harus menunggu giliran untuk sandar, sehingga kapal menjadi tidak *On Time*;
- Dari sisi Pelabuhan Padangbai, hanya tersedia 2 dermaga *Movable Bridge* (MB) dimana dermaga yang sama digunakan juga untuk sandar kapal yang melayani

lintasan dalam provinsi Padangbai–Nusa Penida, sehingga menyebabkan antrian sandar yang kerap menyebabkan kapal tidak *On Time*;

- d. Adanya pembukaan lintas *Long Distance Ferry* (LDF) Ketapang–Lembar yang juga melakukan bongkar muat di dermaga yang sama di Pelabuhan Lembar menyebabkan kapal harus menunggu giliran untuk sandar, sehingga kapal menjadi tidak *On Time*.

➤ **Faktor Keberhasilan**

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

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

➤ **Faktor Kendala**

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

1. Pelaksanaan *online ticketing* angkutan penyeberangan baru diterapkan pada Pelabuhan Penyeberangan Merak, Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dan Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk tetapi belum diterapkan pada pelabuhan penyeberangan lain yang terdapat pada PM 19 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik;
2. Pada beberapa lintas terkendala pasang surut alur pelayaran sehingga membutuhkan waktu lebih ketika akan sandar;

3. Pada beberapa lintas kekurangan fasilitas dermaga sementara jumlah kapalnya banyak, sehingga harus menunggu giliran untuk sandar dan melakukan bongkar muat;
4. Adanya keterlambatan pelayaran yang disebabkan oleh kapal yang gagal sandar karena kondisi teknis atau cuaca.

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2024 dari kegiatan:

1. Pengawasan Pelaksanaan dan Pemeriksaan kegiatan Insidentil Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan Lintas Antar Provinsi yaitu senilai Rp.369.324.000,- realisasi anggaran sebesar Rp.367.683.659,- atau 99,56%;
2. Persetujuan Pengoperasian Kapal Angkutan Penyeberangan Baru yaitu senilai Rp.159.528.000,- realisasi anggaran sebesar Rp.159.526.595,- atau 99,99%.

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

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

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

3. IKP 7. *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan

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

Tabel II 23 Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2024

SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan					
Satuan	T/R/C	Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
IKP 07 <i>On Time Performance</i> (OTP) Perkotaan					
%	Target	33,655	33,655	33,655	33,655
	Realisasi	49,086	48,411	42,053	31,840
	Capaian	145,85%	143,84%	124,95%	94,61%

Sumber : Data diolah Direktorat Angkutan, Ditjen Hubdat Tahun 2024

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

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

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

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

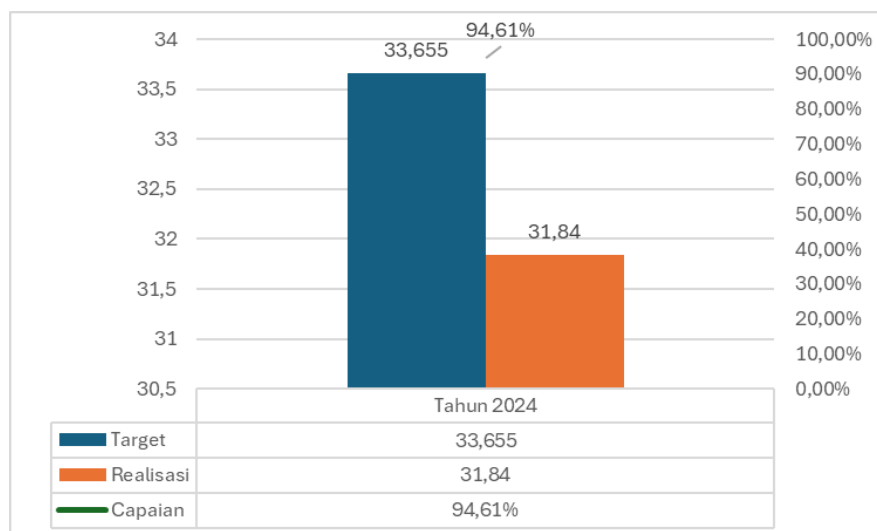
Keterangan:

1. Jumlah pelayanan BTS (rit) tepat waktu dalam 1 tahun dan Jumlah pelayanan BTS (rit) 1 tahun terhitung otomatis oleh Aplikasi *Fleet Management* yang dapat diakses melalui Mitra Darat;

2. OTP yang dimaksud adalah perhitungan layanan bus yang tiba pada *range* 7–15 menit, sedangkan *early time* kondisi 0–7 menit dan *late* lebih dari 15 menit tidak masuk perhitungan;
3. Jumlah Pelayanan BTS tahun 2024 dilakukan pada 11 kawasan perkotaan yang menjadi kewenangan Ditjen Hubdat, yaitu :
 - a. BTS Kota Medan;
 - b. BTS Kota Denpasar;
 - c. BTS Kota Palembang;
 - d. BTS Kota Yogyakarta;
 - e. BTS Kota Surakarta;
 - f. BTS Kota Makassar;
 - g. BTS Kota Banyumas;
 - h. BTS Kota Bandung;
 - i. BTS Kota Banjarmasin;
 - j. BTS Kota Surabaya;
 - k. BTS Kota Balikpapan.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

Realisasi kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2024 sebesar 31,840 jika dibandingkan dengan target Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024 sebesar 33,655 sebesar maka capaian kinerja mencapai 94,61%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar II 6 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Untuk mendukung capaian Indikator Kinerja Program Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2024, Ditjen Perhubungan Darat mengacu kepada dasar aturan sebagai berikut:

1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal berbasis Jalan (**Lampiran 38**);
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek (**Lampiran 39**).

➤ Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Target Indikator kinerja program capaian *On Time performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2024 sebesar 33,655 diperoleh berdasarkan asumsi dengan memperhatikan masih belum optimalnya realisasi OTP di sebagian besar kota–kota BTS.

Pelaksanaan pemantauan dan pengawasan operasional program pembelian layanan (*Buy the Service*) dilakukan dengan memanfaatkan teknologi informasi melalui sistem *fleet management* yang mensinergikan antara perangkat telematika berbasis satelit yang dipasang di setiap Bus dengan *platform* yang dikembangkan oleh Direktorat Angkutan Jalan. Dari hasil output sistem *fleet management* tersebut diperoleh capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan pada masing-masing kota dengan layanan BTS tahun 2024 sebagai berikut:

Tabel II 24 Pencapaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2024

No	Layanan BTS Perkotaan	Operator	Realisasi OTP Operator (%)	Realisasi OTP (%)
1	BTS Kota Medan	Medan Bus Transport	-	-
2	BTS Kota Palembang	Trans Musi	33,56	33,56
3	BTS Kota Denpasar	Satria Trans Jaya	36,97	36,97
4	BTS Kota Yogyakarta	Jogja Tugu Trans	52,48	52,48
5	BTS Kota Surakarta	Bengawan Solo Trans	47,96	47,96
		Transport Global Mandiri	-	
6	BTS Kota Makassar	Sinar Jaya	34,24	34,24
7	BTS Kota Banyumas	Banyumas Raya Transportasi	46,83	46,83
8	BTS Kota Surabaya	Seduluran Bus Suroboyo	3,69	3,69
		DAMRI Surabaya (Bus Listrilk)	-	
9	BTS Kota Banjarmasin	Bagong Dekaka Makmur	-	-
10	BTS Kota Bandung	Unit Bisnis Strategis Perum DAMRI	37,96	37,96
		Pusaka Burung Besar	-	
11	BTS Kota Balikpapan	Sinar Jaya	24,68	24,68
Jumlah OTP Transportasi Perkotaan (BTS)				318,37

Sumber : OTP Fleet Management System Mitra Darat per tanggal 14 Januari 2025

➤ Realisasi Kinerja

Sebagaimana rincian dalam tabel diatas, jumlah total nilai realisasi OTP dari 11 (sebelas) kota diatas sebesar 318,37%. Sehingga realisasi *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

$$\text{Realisasi OTP Transportasi Perkotaan} = \frac{318,37}{11} \times 100\% = 28,94\%$$

➤ Capaian Kinerja

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2024 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2024 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian} = \frac{31,84}{33,655} \times 100\% = 94,61\%$$

Namun demikian pada tahun 2024, dari total 11 (sebelas) layanan BTS Perkotaan yang beroperasi, 2 (dua) layanan BTS perkotaan dengan realisasi *On Time Performance* (OTP) dibawah rata-rata sebagaimana tabel berikut:

Tabel II 25 Layanan BTS Perkotaan dengan realisasi *On Time Performance* (OTP)
Tahun 2024

No.	Layanan BTS Perkotaan	Realisasi OTP (%)
1.	BTS Kota Surabaya	3,69
2.	BTS Kota Balikpapan	24,68

Penyebab nilai realisasi *On Time Performance* pada 2 (dua) layanan BTS perkotaan di atas dibawah nilai rata-rata adalah penggunaan jalur bercampur (*mix traffic*) dengan lalu lintas kendaraan lainnya memberikan dampak pada waktu tiba armada BTS pada titik-titik tertentu. Walau keterlambatan hanya terjadi sepersekian detik, namun perhitungan tetap dikategorikan sebagai keterlambatan (*late*) jika lebih dari 15 menit sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM).

➤ Faktor Keberhasilan

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

1. Adanya Kebijakan *Rerouting* yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah di beberapa koridor layanan BTS menyebabkan peningkatan terhadap waktu tempuh layanan BTS sehingga menjadi lebih optimal;

2. Dengan adanya *Fleet Management System* dapat meningkatkan fungsi pengawasan, efektifitas layanan, serta memberikan pendekatan teknologi terhadap layanan;
3. Modernisasi peralatan dalam armada layanan BTS dapat memudahkan untuk melakukan monitoring terhadap standar pelayanan minimal (SPM) terutama terkait *On time performance* (OTP).

➤ **Faktor Kendala**

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

1. Adanya migrasi teknologi dari Teman Bus ke Mitra Darat memerlukan waktu penyesuaian komponen teknologi yang ada;
2. Belum terpadunya antara layanan angkutan umum perkotaan *Buy The Service* sebagai *Trunk Line* (Trayek Utama dengan Angkutan Pengumpan (*Feeder*)) seperti angkot dan belum maksimalnya dukungan dari *Feeder* sehingga dapat mempengaruhi waktu tempuh layanan BTS;
3. Dinamika masyarakat di lapangan yang sering terjadi sehingga sering dilakukan pengalihan rute sementara.

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun kegiatan–kegiatan yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2024 untuk mendukung capaian indikator kinerja program capaian persentase *On Time Performance* transportasi Perkotaan Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

1. Subsidi perkotaan *Buy The Service*, senilai Rp.437.895.530.975,- dengan realisasi pada Rp.429.796.934.036,- atau mencapai 98,15%;
2. *Fleet Management System* operasional angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service*, senilai Rp.16.915.022.000,- dengan realisasi Rp.16.320.106.817,- atau mencapai 96,48%;
3. Kegiatan Sewa Perangkat *Tap on Bus* dan Jasa *Settlement* beserta Rekonsiliasi Data Pembayaran Tarif Layanan *Buy The Service*, senilai Rp.11.230.016,129,- dengan realisasi Rp.11.230.016,129,- atau mencapai 100,00%;

4. Pendampingan manajemen proyek pengembangan angkutan massal berbasis jalan di kawasan perkotaan, senilai Rp.40.647.600.000,- dengan realisasi Rp.40.647.600.000,- atau mencapai 100,00%.

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

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

1. Pemerintah Daerah perlu melakukan upaya *Push Strategy* salah satunya dengan mengakomodir layanan angkot eksisting untuk menjadi *Feeder* Layanan BTS;
2. Perlu dilakukan *rerouting* untuk meningkatkan fasilitas integrasi antar koridor sehingga *ridership* bisa meningkat;
3. Perlu konsolidasi terkait halte yang tidak bisa digunakan karena resistensi beberapa kelompok masyarakat.

II.2.3. Sasaran Program 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi

Pencapaian Sasaran Program 03 diukur melalui 2 (dua) Indikator Kinerja Program (IKP) yaitu:

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

Tabel II 26 Sasaran Program 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan
Tahun 2024

SP 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi					
Satuan	T/R/C	Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
IKP 01 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan					
Rasio	Target	0,008	0,008	0,008	0,008
	Realisasi	0,000	0,015	0,010	0,007
	Capaian	200,00%	12,50%	75,00%	112,50%
IKP 06 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran					
Rasio	Target	0,033	0,033	0,033	0,033
	Realisasi	0,000	0,000	0,023	0,033
	Capaian	200,00%	200,00%	129,70%	100,00%

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

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

Tabel II 27 Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2024

SP 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi					
Satuan	T/R/C	Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
IKP 01 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan					
Rasio	Target	0,008	0,008	0,008	0,008
	Realisasi	0,000	0,015	0,010	0,007
	Capaian	200,00%	12,50%	75,00%	112,50%

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

a. 1. Definisi Indikator Kinerja Program

Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan merupakan jumlah kecelakaan pada tahun (n) per 10.000 keberangkatan angkutan umum di jalan. Adapun angkutan umum di jalan terdiri dari layanan Angkutan Antara Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Angkutan Perintis di Jalan yang disubsidi APBN. Data kecelakaan tersebut bersumber dari data kecelakaan yang diterbitkan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dimana berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi disebutkan bahwa adanya kategori kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) yang wajib diinvestigasi KNKT yaitu:

- 1) Terdapat korban jiwa paling sedikit 8 (delapan) orang;
- 2) Mengundang perhatian publik secara luas;
- 3) Menimbulkan polemik/kontroversi;
- 4) Menimbulkan prasarana rusak berat;
- 5) Berulang-ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam satu tahun;

- 6) Berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun; dan/atau Mengakibatkan pencemaran lingkungan akibat limbah atau Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang diangkut.

Dirinci kembali pada PP No. 62 Tahun 2013 pasal 10 adanya 4 jenis kecelakaan yang diinvestigasi KNKT yaitu:

- 1) Tabrakan antar kendaraan bermotor umum, antara kendaraan bermotor umum dengan Kereta Api, atau antara kendaraan bermotor umum dengan fasilitas atau dengan benda-benda lainnya;
- 2) Kendaraan bermotor umum terguling;
- 3) Kendaraan bermotor umum jatuh ke jurang atau sungai; dan/atau
- 4) Kendaraan bermotor umum terbakar.

Berdasarkan peraturan di atas, kecelakaan lalu lintas angkutan jalan yang di investigasi oleh KNKT yang melibatkan AKAP dan Angkutan Perintis yaitu sebanyak 3 Kecelakaan.

Pada UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 176 menyebutkan bahwa Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani:

- 1) Trayek lintas batas negara sesuai dengan perjanjian antarnegara;
- 2) Trayek antar kabupaten/kota yang melampaui wilayah 1 (satu) provinsi;
- 3) Trayek angkutan perkotaan yang melampaui wilayah 1 (satu) provinsi; dan
- 4) Trayek perdesaan yang melewati wilayah 1 (satu) provinsi.

Dari pasal tersebut didapat bahwa kewenangan Menteri Perhubungan bertanggung jawab atas AKAP dan Angkutan Perintis.

Kepolisian Negara Republik Indonesia dan KNKT sama-sama mengeluarkan data kecelakaan, namun data dari pihak kepolisian menyebutkan jumlah kecelakaan secara umum. Tidak ada rincian jenis angkutan yang terlibat. Sedangkan data KNKT lebih terperinci dengan menyebutkan jenis angkutan yang terlibat dalam kecelakaan sehingga data dari KNKT digunakan dalam pengukuran kinerja ini.

Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan digunakan rumus sebagai berikut:

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

Keterangan:

1. Jumlah kecelakaan yang melibatkan AKAP dan/atau Angkutan Perintis di Jalan pada tahun (n), dimana (n) merupakan periode pada tahun berjalan yaitu tahun 2024.
 - a. Data kecelakaan yang melibatkan AKAP dan/atau Angkutan Perintis diperoleh dari koordinasi dengan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Kementerian Perhubungan;
 - b. Data kecelakaan yang melibatkan AKAP dan/atau Angkutan Perintis yang digunakan menurut Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi adalah:
 - Data kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban paling sedikit 8 (delapan) orang;
 - Mengundang perhatian publik secara luas;
 - Menimbulkan polemik/kontroversi;
 - Menimbulkan prasarana rusak berat
 - Berulang-ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam satu tahun;
 - Berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun.

Data kecelakaan tersebut merupakan data yang didapatkan melalui pencatatan yang dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Kementerian Perhubungan.

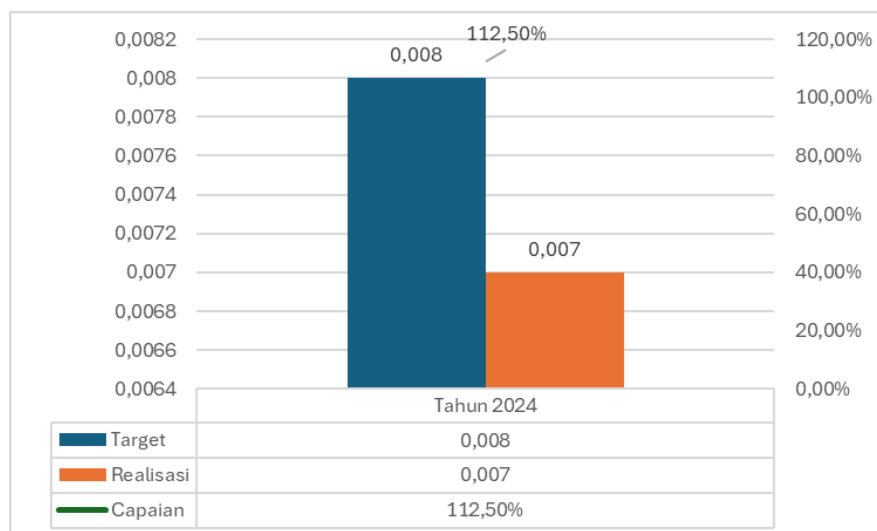
2. Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan/atau Angkutan Perintis di jalan pada tahun (n), dimana (n) merupakan periode pada tahun berjalan yaitu tahun 2024.

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

- a. Data realisasi keberangkatan AKAP diperoleh dari Aplikasi SIASATI yang dapat diakses melalui *website* <http://siasati.dephub.go.id>;
- b. Data realisasi penyelenggaraan subsidi keberintisan angkutan jalan diperoleh melalui koordinasi antara Direktorat Angkutan Jalan, Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), dan Perum DAMRI.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2024 sebesar 0,007. Jika dibandingkan dengan target Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024 sebesar 0,008 maka capaian kinerja mencapai 112,50% Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar II 7 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

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

1. Undang-Undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan;
2. PP 55 tahun 2012 Tentang Kendaraan;
3. PP 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
4. PP 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi;
5. PM 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
6. Perpres Nomor 1 Tahun 2022 Tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) LLAJ.

➤ Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Pada tahun 2024, target Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2024 ditargetkan 0,008 yang diperoleh dari angka capaian realisasi Tahun 2023 yaitu sebesar 0,008 dan merupakan target yang disampaikan oleh Direktur Sarana Transportasi Jalan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

Target Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 keberangkatan Tahun 2021 yaitu sebesar 0,019 dengan realisasi 0,015 yang didapat dari 5 Kejadian kecelakaan sepanjang Tahun 2021 dengan data *ritase* bus perintis periode Januari s.d. Desember 2021 sebanyak 317.887 keberangkatan dan data keberangkatan bus AKAP di Terminal Tipe A Periode Januari s/d Desember 2021 sebanyak 2.959.770. Total keberangkatan keseluruhan sebanyak 3.277.657 sehingga didapat angka realisasi sebesar 0,015. Pada Tahun 2022 realisasi yang didapat adalah 0 sehingga target yang digunakan untuk Tahun 2023 masih mengacu pada realisasi Tahun 2021. sedangkan Pada Tahun 2023 didapat realisasi sebesar 0,008 yang merupakan 2 kejadian kecelakaan sepanjang Tahun 2023 dengan ritase bus perintis

periode Januari s/d Desember 2023 sebanyak 153.934 keberangkatan dan data keberangkatan bus AKAP di Terminal Tipe A Periode Januari s/d Desember 2023 sebanyak 2.455.238 keberangkatan, sehingga target Tahun 2024 yang digunakan mengacu pada realisasi Tahun 2023 yaitu sebesar 0,008.

➤ Realisasi Kinerja

Pada periode Tahun 2024, berdasarkan data yang dihimpun dari *website* Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) <http://knkt.go.id/>, kecelakaan yang melibatkan kendaraan bus AKAP dan bus Perintis dengan ketentuan kecelakaan sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi dijelaskan bahwa kecelakaan kendaraan umum yaitu meliputi terdapat adanya korban jiwa paling sedikit 8 (delapan) orang, mengundang perhatian publik secara luas sehingga adanya laporan dari masyarakat, menimbulkan polemik/kontroversi, menimbulkan prasarana yang rusak berat, terjadi berulang-ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam 1 (satu) tahun, berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun yang sama. Didapatkan hasil realisasi rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan adalah **sebanyak 3 (tiga)** kejadian kecelakaan. Jumlah kejadian kecelakaan tersebut merupakan banyaknya kecelakaan angkutan umum di jalan yang hanya melibatkan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Angkutan Perintis yang disubsidi oleh APBN perhitungan kejadian kecelakaan berikut tidak termasuk Angkutan Pariwisata dan Angkutan Barang.

Tabel II 28 Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun 2024

No	Uraian	Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
1	Jumlah Kecelakaan (Kumulatif)	0	3	3	3

Sedangkan, jumlah keberangkatan bus di Terminal Penumpang Tipe A dan Jumlah Keberangkatan angkutan keperintisan pada periode Januari sampai dengan Desember Tahun 2024 sebanyak 4.084.800 (Empat Juta Delapan Puluh Empat Ribu Delapan Ratus) keberangkatan dengan rincian:

1. Jumlah keberangkatan Bus AKAP periode Januari–Desember tahun 2024 sebanyak 4.018.307 (Empat Juta Delapan Belas Ribu Tiga Ratus Tujuh) keberangkatan, dan;
2. Jumlah keberangkatan Bus Perintis periode Januari–Desember tahun 2024 sebanyak 66.493 (Enam Puluh Enam Ribu Empat Ratus Sembilan Puluh Tiga).

Tabel II 29 Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun 2024

No	Jenis Angkutan Umum	Jumlah Keberangkatan (Kumulatif)			
		Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
1	Bus AKAP	722.404	1.955.227	3.070.348	4.018.307
2	Bus Perintis	19.720	30.157	66.493	66.493
Total		742.124	1.985.384	3.136.841	4.084.800

➤ Realisasi Kinerja

Sehingga realisasi indikator kinerja program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan pada Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

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

$$IKP\ 1 = \frac{3}{4.084.800} \times 10.000 = 0,007$$

➤ Capaian Kinerja

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

$$\% Capaian IKP\ 1 = \frac{(Target\ 2024 - (Realisasi\ 2024 - Target\ 2024))}{Target\ 2024} \times 100\%$$

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2024 terhadap target Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian IKP 1} = \frac{(0,008 - (0,007 - 0,008))}{0,008} \times 100\% = 112,50\%$$

Tabel II 30 Capaian Kinerja Indikator Kinerja Program Rasio Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2024

No	Uraian	Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
1	Target	0,008	0,008	0,008	0,008
2	Realisasi	0,000	0,015	0,01	0,007
3	Capaian Kinerja	200,00%	12,50%	75,00%	112,50%

Tabel II 31 Rasio Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2024

No	Uraian	Capaian Rasio Kecelakaan Triwulan I	Capaian Rasio Kecelakaan Triwulan II	Capaian Rasio Kecelakaan Triwulan III	Capaian Rasio Kecelakaan Triwulan IV
1	Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan	0	3	3	3
2	Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan	742.124	1.985.384	3.136.841	4.084.800
Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan		200,00%	12,50%	75,00%	112,50%

Berdasarkan perhitungan realisasi indikator kinerja program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2024, didapatkan hasil realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan adalah 0,007. Jumlah perhitungan kecelakaan tersebut merupakan banyaknya kecelakaan sesuai dengan PP 62 Tahun 2018 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi yaitu terdapat korban jiwa paling sedikit 8 (delapan) orang, mengundang perhatian publik secara luas, menimbulkan polemik/kontroversi, menimbulkan prasarana rusak berat, berulang-ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam satu tahun, berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun.

➤ **Faktor Keberhasilan**

Beberapa faktor yang mendukung tercapainya target Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan karena faktor–faktor sebagai berikut:

1. Pelaksanaan monitoring keselamatan transportasi jalan;
2. Pelaksanaan Monitoring Pembinaan Angkutan Umum AKAP maupun Angkutan Barang;
3. Regulasi di bidang keselamatan transportasi jalan yang sudah mengalami peningkatan kepatuhan;
4. Peningkatan pelaksanaan pengujian berkala kendaraan angkutan umum di daerah melalui Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB);
5. Adanya sosialisasi keselamatan jalan yang dilakukan melalui berbagai media;
6. Pengajuan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dapat dilakukan melalui web <https://smk-pau.kemenuh.go.id> sehingga lebih memudahkan perusahaan dalam pengajuan Sertifikat SMK PAU;
7. Pelaksanaan Pendidikan dan Pelatihan Angkutan Barang Umum yang dilaksanakan melalui Politeknik Transportasi Darat Indonesia (PTDI) - STTD.

➤ **Faktor Kendala**

Beberapa faktor kendala yang menghambat pencapaian Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan pada Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

1. Perusahaan angkutan umum yang menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) masih sangat sedikit, sampai Desember tahun 2024 sebanyak 205 perusahaan yang memiliki Sertifikat Sistem Manajemen Keselamatan dari kurang lebih 42.785 Perusahaan Angkutan Umum (PAU). Hal tersebut dikarenakan belum diterapkannya sanksi bagi perusahaan angkutan yang belum menerapkan sehingga kesadaran akan hal tersebut masing sangat rendah dan dianggap tidak penting;
2. Belum satu tujuannya perusahaan angkutan umum dengan pemerintah akan pentingnya keselamatan, keselamatan merupakan investasi sedangkan

perusahaan masih beranggapan bahwa keselamatan merupakan sebuah *at cost* bagi perusahaan itu sendiri;

3. Kurangnya kesadaran Perusahaan Angkutan Umum akan pentingnya Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum untuk meningkatkan keselamatan transportasi dan mengurangi angka kecelakaan dan fatalitas;
4. Web <https://smk-pau.kemenhub.go.id> masih perlu dilakukan update dan evaluasi aplikasi sehingga kendala-kendala yang sering timbul dalam pengajuan sertifikat SMK PAU dapat diminimalisir;
5. Perlunya peningkatan kompetensi pengemudi angkutan baik angkutan umum maupun angkutan barang.

➤ Realisasi Anggaran

Koordinator atas Indikator Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan adalah Direktorat Sarana Transportasi Jalan, Ditjen Hubdat dengan dibantu oleh Direktorat Angkutan Jalan dan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, Ditjen Hubdat.

Adapun anggaran kegiatan terkait Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2024 yaitu senilai Rp.6.489.7426.000,- dan sampai dengan bulan Desember tahun 2024 realisasi anggaran senilai Rp.6.175.522.273,- atau sebesar 95,16%.

Tabel II 32 Kegiatan Yang Mendukung Program dalam Rencana Aksi Perjanjian Kinerja

No	Kegiatan	Pagu	Realisasi	%	Ket
1.	Pembinaan Teknis Manajemen Batas Kecepatan	Rp 316.000.000	Rp 315.998.597	100,00%	
2.	Pembinaan Teknis Perusahaan APM dan Importir Kendaraan Bermotor	Rp 369.600.000	Rp 369.402.756	99,95%	
3.	Pembinaan Teknis Petugas Pemeriksa BAP Rancang Bangun Kendaraan Bermotor	Rp 201.556.000	Rp 201.454.700	99,95%	
4.	Pembinaan Teknis Perusahaan Karoseri Kendaraan Bermotor	Rp 381.000.000	Rp 380.730.000	99,93%	
5.	Inspeksi Keselamatan Kesiapan Sarana Angkutan Lebaran Natal dan Tahun Baru (Rampcheck)	Rp 810.900.000	Rp 809.737.206	99,86%	
6.	Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Pengemudi Angkutan Orang	Rp 358.650.000	Rp 358.175.208	99,87%	

No	Kegiatan	Pagu	Realisasi	%	Ket
7.	Bimbingan Teknis Manajemen Kampanye Keselamatan Transportasi Jalan	Rp 394.497.000	Rp 394.495.817	100,00%	
8.	Pembinaan Teknis Penyusunan Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum	Rp 438.063.000	Rp 437.862.900	99,95%	
9.	Monitoring Pembinaan Keselamatan Angkutan Umum (Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan)	Rp 378.514.000	Rp 339.671.076	89,74%	
10.	Program Aksi Keselamatan Berkendara	Rp 510.000.000	Rp 502.984.793	98,62%	
11.	Bimbingan Teknis Keselamatan Jalan Anak Usia Sekolah	Rp 663.218.000	Rp 662.653.470	99,91%	
12.	Monitoring dan Evaluasi Keselamatan Transportasi Jalan	Rp 338.297.000	Rp 338.296.250	100,00%	
13.	Pembinaan Teknis Penilai Dokumen SMK PAU (Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum)	Rp 706.849.000	Rp 499.747.700	70,70%	
14.	Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Promosi dan Kemitraan Keselamatan	Rp 423.700.000	Rp 423.040.000	99,84%	
15.	Forum LLAJ Bidang Keselamatan Jalan Harmonisasi RUNK	Rp 198.582.000	Rp 141.271.800	71,14%	

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

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

1. Kebijakan atau regulasi

- Akan disempurnakan peraturan terkait Sistem Manajemen Keselamatan pada perusahaan angkutan umum (SMK) terkait dengan pembagian wewenang antara pusat dan daerah dalam hal pembinaan keselamatan angkutan umum;
- Akan diatur regulasi tentang kompetensi auditor dan inspektur Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sehingga pengawasan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dapat lebih efektif;
- Akan diatur regulasi terkait dengan penyediaan fasilitas tempat istirahat pengemudi angkutan umum;

- d. Akan diatur regulasi terkait penanganan lokasi daerah rawan kecelakaan beserta mitigasinya;
- e. Akan diberikan reward kepada perusahaan angkutan umum yang sudah menerapkan SMK dan akan mendorong kepada perusahaan angkutan umum untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan pada perusahaannya dengan melakukan asistensi atau pendampingan dalam penerapan SMK.

2. Sosialisasi

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

3. Implementasi atau Penyelenggaraan

- a. Melaksanakan Bimbingan Teknis Penilai Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum, dengan mengikutsertakan 33 (tiga puluh tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan staf kompeten dari Direktorat Angkutan Jalan;
- b. Melaksanakan *Training Of Trainer* (TOT) Sistem Manajemen Angkutan Umum Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) dalam rangka meningkatkan Kompetensi SDM Penilai SMK PAU.
- c. Melaksanakan *Ramp Check* Angkutan Umum;
- d. Melaksanakan Pembinaan Teknis Manajemen Batas Kecepatan;
- e. Melaksanakan Forum LLAJ Bidang Keselamatan Jalan terkait Harmonisasi RUNK LLAJ;
- f. Melaksanakan Pembinaan Teknis Perusahaan APM dan Importir Umum;
- g. Melaksanakan Ketahanan Uji Guling pada Kendaraan Bus;
- h. Melaksanakan Pendidikan dan Pelatihan Pengemudi Angkutan Umum guna meminimalisir tingkat kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia.

4. Monitoring dan Evaluasi

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

- c. *Monitoring* dan Evaluasi perusahaan karoseri produksi kendaraan bermotor;
- d. *Monitoring* SRUT.

5. Teknologi Informasi

- a. Untuk mempermudah pendataan dan pengawasan penerapan SMK pada perusahaan angkutan umum telah dibuat sistem informasi SMK pada perusahaan angkutan umum (e-SMK) yang nantinya akan diintegrasikan dengan sistem informasi perizinan angkutan umum (SPIONAM) sehingga pembinaan dan pengawasan dapat dilakukan secara optimal;
- b. Optimalisasi aplikasi *Terminal Online Sistem* (TOS) untuk pengawasan keberangkatan bus AKAP di terminal;
- c. Integrasi aplikasi *ramp check* dengan aplikasi TOS dan SPIONAM sehingga mempermudah dalam pelaksanaan inspeksi keselamatan pada kendaraan angkutan umum.

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

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

Tabel II 33 Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan
Per 10.000 Pelayaran Tahun 2024

SP 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi					
Satuan	T/R/C	Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
IKP 06 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran					
Rasio	Target	0,033	0,033	0,033	0,033
	Realisasi	0,000	0,000	0,023	0,033
	Capaian	200,00%	200,00%	129,70%	100,00%

Sumber: Data diolah dari Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran merupakan jumlah kecelakaan pada tahun (n) per 10.000 pelayaran angkutan

penyeberangan, baik komersil maupun perintis. Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran digunakan rumus sebagai berikut:

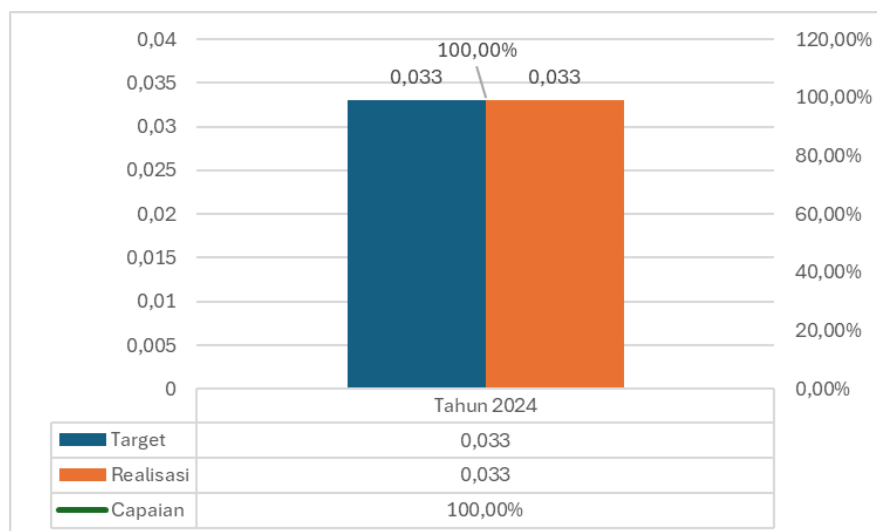
$$= \frac{\text{Jumlah Kecelakaan Angkutan Penyeberangan pada Tahun (n)}}{\text{Jumlah pelayaran Angkutan Penyeberangan pada Tahun (n)}} \times 10.000 \text{ pelayaran}$$

Keterangan:

1. Data jumlah pelayaran per tahun didapatkan melalui data realisasi pelayaran angkutan komersil dan realisasi penyelenggaraan subsidi keberintisan angkutan penyeberangan. Data tersebut diperoleh dari koordinasi antara Subdirektorat Angkutan SDP, Dit. TSDP, Ditjen Hubdat dengan Balai Pengelola Transportasi Darat.
 - a. (n) pada pembilang merujuk kepada tahun berjalan yaitu tahun 2024.
2. Data kecelakaan angkutan penyeberangan terdiri dari, kecelakaan yang menyebabkan kapal tenggelam, kapal terbakar, atau korban meninggal dunia. Data kecelakaan tersebut diperoleh dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD).
 - a. (n) pada penyebut merujuk kepada tahun berjalan yaitu tahun 2024.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2024 sebesar 0,033. Jika dibandingkan dengan target Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024 sebesar 0,033 maka capaian kinerja mencapai 100%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar II 8 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

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

1. Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (**Lampiran 40**);
2. Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang perkapalan (**Lampiran 41**).

➤ Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Tahun 2024, Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan per 10.000 Pelayaran memiliki target 0,033 yang bersumber dari realisasi tahun sebelumnya. Target setiap tahun menggunakan asumsi minimal sama dengan tahun sebelumnya sehingga tahun 2024 memiliki target 0,033.

Pada tahun 2024 terdapat 2 (dua) kejadian kecelakaan pelayaran Penyeberangan sampai dengan Tahun 2024, sedangkan Jumlah pelayaran angkutan penyeberangan baik perintis maupun komersil pada tahun 2024 sebesar 603.332 pelayaran. Data Realisasi Jumlah

Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil Triwulan I sampai dengan Triwulan IV Tahun 2024 disajikan pada tabel berikut:

Tabel II 34 Data Realisasi Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil Tahun 2024

No	Periode	Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil	Akumulasi Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil
1.	Triwulan I	149.531	149.531
2.	Triwulan II	129.126	278.657
3.	Triwulan III	152.054	430.711
4.	Triwulan IV	172.621	603.332

Sumber data: Data olahan dari Subdit Angkutan Direktorat TSDP, terhitung Januari s.d Desember 2024

➤ Faktor Keberhasilan

Pada Tahun 2024, Ditjen Hubdat berhasil mencapai target Indeks Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan per 10.000 pelayaran karena faktor-faktor sebagai berikut:

1. Sumber Daya Manusia yang berkompetensi mengalami peningkatan pada tahun 2024 seperti penambahan marine inspektur sungai danau dan penyeberangan, penambahan ahli ukur kapal, penambahan auditor keselamatan kapal, penambahan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) bidang LLASDP, dll;
2. Adanya bimbingan teknis dan sosialisasi di bidang keselamatan sungai, danau dan penyeberangan kepada 33 Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba;
3. Pelaksanaan Monitoring dan Evaluasi Inspeksi keselamatan Transportasi Penyeberangan (*Rampcheck*) dan Monitoring secara berkala terhadap kelaikan sarana, prasarana dan Operasional Penyeberangan;
4. Regulasi di bidang keselamatan TSDP yang sudah mengalami peningkatan penaatan.

➤ **Faktor Kendala**

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

1. Faktor cuaca yang buruk dan gelombang yang tinggi terjadi secara tiba-tiba;
2. Kelalaian awak kapal dalam menghadapi berbagai permasalahan yang mungkin timbul dalam operasional kapal;
3. Awak kapal yang belum mempunyai sertifikasi pengawakan kapal.

➤ **Realisasi Kinerja**

Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

$$\text{Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan} = \frac{2}{603.332} \times 10.000 \text{ pelayaran} = 0,033$$

➤ **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, capaian Indikator Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran pada Tahun 2024 terhadap target Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024 yaitu sebesar:

$$\begin{aligned} \text{Capaian Kinerja} &= \frac{(\text{Target} - (\text{Realisasi} - \text{Target}))}{\text{Target}} \times 100 \% \\ \% \text{ Capaian} &= \frac{(0,033 - (0,033 - 0,033))}{0,033} \times 100\% = 100 \% \end{aligned}$$

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2024 terdiri yaitu:

1. Monitoring dan Evaluasi Bidang Kesyahbandaran yaitu senilai Rp.490.110.000,- dengan realisasi anggaran sebesar Rp.487.324.587,- atau 99,43%;

2. Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Penegakan Hukum yaitu senilai Rp.245.611.000,- dengan realisasi anggaran sebesar Rp.240.323.429,- atau 97,85%;
3. Monitoring dan Pemeriksaan Kecelakaan Kapal Sungai Danau dan Penyeberangan yaitu senilai Rp.129.221.000,- dengan realisasi anggaran sebesar Rp.115.685.978,- atau 89,53%.

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

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

1. Segera Melaksanakan sosialisasi kepada seluruh syahbandar dan petugas kesyahbandaran terkait dengan cara mengetahui prakiraan cuaca dan pengimplementasian terhadap penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB);
2. Menyediakan monitor cuaca untuk pemantauan data real time cuaca pada lintas penyeberangan;
3. Berkoordinasi dengan Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG) terkait prakiraan cuaca;
4. Melaksanakan Monitoring dan Evaluasi Inspeksi keselamatan Transportasi Penyeberangan (Rampcheck) dan Monitoring secara berkala terhadap kelaikan sarana, prasarana dan Operasional Penyeberangan;
5. Mengadakan Bimbingan Teknis di bidang keselamatan angkutan penyeberangan kepada 33 (tiga puluh tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba;
6. Melakukan pengadaan kapal patroli untuk pengawasan di lokasi daerah yang rawan kecelakaan dan meningkatkan koordinasi pemantauan terhadap cuaca ekstrim;
7. Mengadakan sosialisasi keselamatan angkutan penyeberangan kepada para operator Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan serta 33 (tiga puluh tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba;
8. Pemberian Bantuan Teknis Perlengkapan keselamatan angkutan penyeberangan di 33 (tiga puluh tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba;
9. Perumusan aturan Manajemen keselamatan kapal, patroli dan pengamanan;

10. Penyusunan Kebijakan terkait kompetensi kesyahbandaran dan database kinerja pengawasan operasional SDP;
11. Melakukan koordinasi dan tata kelola bidang kesyahbandaran;
12. Melakukan Pengawasan tertib berlayar;
13. Peningkatan Kompetensi Sumber Daya Manusia (SDM) dibidang transportasi SDP dengan Pemberian Diklat Kompetensi seperti diklat Syahbandar, diklat Dasar-dasar Syahbandar, Diklat Marine Inspector, yang bekerjasama dengan Diklat Pemberdayaan SDM yang terkait seperti Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Laut (BP2TL) dan Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan (Poltektrans SDP);
14. Melaksanakan Monitoring Pelaksanaan Tugas dan Fungsi Keselamatan dan Keamanan Pelayaran TSDP di Seluruh Indonesia Melalui Zoom dengan 33 Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba;
15. Pemberian Webinar terkait tata cara pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran TSDP dan Webinar terkait tata cara pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kepada 33 Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba.

II.2.4. Sasaran Program 04 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum

Pencapaian Sasaran Program 04 diukur melalui 1 (satu) Indikator Kinerja Program (IKP) yaitu:

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

Tabel II 35 Sasaran Program 4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Tahun 2024

SP 04 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum					
Satuan	T/R/C	Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
IKP 01 Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan					
%	Target	0,000	0,000	0,000	0,000
	Realisasi	0,000	0,000	0,000	0,000
	Capaian	200,00%	200,00%	200,00%	200,00%

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

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 04 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 36 Capaian Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2024

SP 04 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum					
Satuan	T/R/C	Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
IKP 01 Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan					
%	Target	0,000	0,000	0,000	0,000
	Realisasi	0,000	0,000	0,000	0,000
	Capaian	200,00%	200,00%	200,00%	200,00%

Sumber : Data Bagian Hukum dan Hubungan Masyarakat Tahun 2024

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang mendapat *Class Action* oleh masyarakat dibandingkan dengan jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang dikeluarkan/ditetapkan merupakan sebuah instrumen untuk menilai kualitas kebijakan

yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang dilihat dari proses pembuatan kebijakan dan bagaimana melakukan pengaturan agenda, formulasi, implementasi, dan proses evaluasi.

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

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

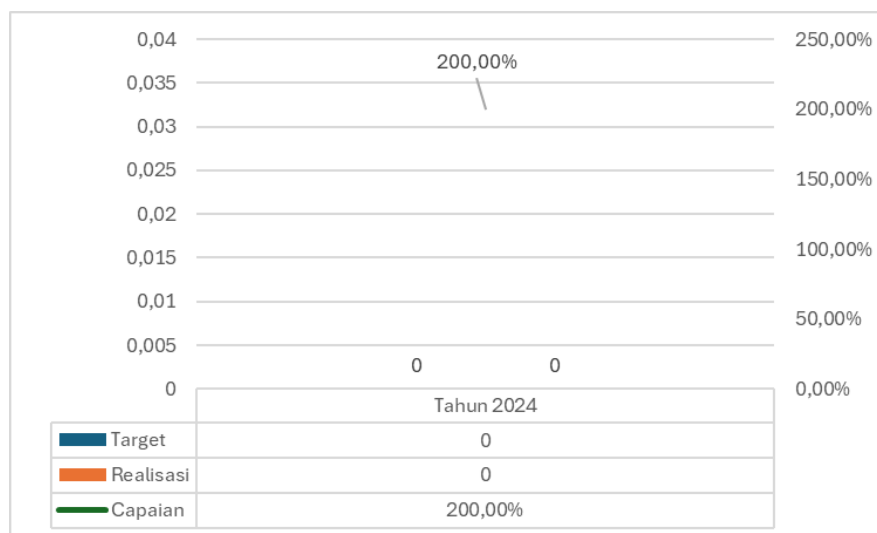
$$RK = \frac{Rt - (Ra - Rt)}{Rt} \times 100\%$$

Keterangan:

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

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

Realisasi Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2024 sebesar 0 jika dibandingkan dengan target Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024 sebesar 0,000 maka capaian kinerja mencapai 200%.



Gambar II 9 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Sesuai dalam Pasal 124 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Sekretariat Ditjen Perhubungan Darat memiliki tupoksi melalui Bagian Hukum dan Hubungan Masyarakat melaksanakan penyiapan koordinasi pembentukan peraturan perundang–undangan, pemberian pertimbangan dan advokasi, evaluasi peraturan perundang–undangan serta perjanjian/kontrak/kesepakatan bersama, pelaksanaan dokumentasi hukum, hubungan masyarakat dan antar lembaga, informasi publik, layanan pengaduan publik, peliputan dan

dokumentasi kegiatan, serta kerja sama dalam negeri dan luar negeri sub sektor transportasi darat.

Dalam melaksanakan tugas dimaksud, Ditjen Perhubungan Darat melalui Bagian Hukum dan Hubungan Masyarakat berdasarkan Pasal 125 huruf a Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan menyelenggarakan fungsi penyiapan bahan koordinasi pembentukan peraturan perundang-undangan, sosialisasi hukum, evaluasi peraturan perundang-undangan, serta asistensi penyusunan Rancangan Peraturan Daerah yang berkaitan dengan subsektor transportasi darat.

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

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

➤ **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Pada tahun 2024, Target Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan pada tahun 2024 sebesar 0,000. Dengan rincian:

1. Target Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang ditetapkan/dikeluarkan yang mendapat *class action* dari masyarakat tahun 2024 sebesar 0,000;
2. Target Renstra Kementerian Perhubungan pada tahun 2024 tidak mendapat *class action* dari masyarakat.

Pada tahun 2024 ini, realisasi pencapaian penetapan kebijakan di bidang Perhubungan Darat sejumlah 0 (nol) peraturan, sedangkan untuk peraturan yang mendapatkan *class action* dari masyarakat tidak ada atau 0 (nol). Untuk capaian Rasio Kualitas Kebijakan berdasarkan rumus yang sudah ditentukan yaitu mencapai 200%.

Capaian Keberhasilan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berdasarkan IKP 1 Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan memiliki persentase capaian sebesar 200% yang menunjukkan bahwa realisasi Indikator ini sudah mencapai target yang ditetapkan yaitu 0,000 atau tidak ada peraturan yang mendapatkan *class action* dari masyarakat.

➤ **Realisasi Kinerja**

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

Realisasi *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan

$$\text{Rasio Class Action Tahun 2024} = \frac{0}{0} = 0$$

➤ **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, capaian Indikator Kinerja Program Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan pada Tahun 2024 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2024 yaitu sebesar:

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

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

➤ **Faktor Keberhasilan**

Keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan pada Tahun 2024 dikarenakan beberapa faktor, antara lain:

1. Pelaksanaan kegiatan Penyuluhan/Sosialisasi Peraturan Perundang-undangan yang merupakan amanat dari Peraturan Perundang-undangan di atasnya baik secara tatap muka maupun virtual sesuai dengan target;
2. Penyebarluasan informasi mengenai penetapan peraturan perundang-undangan lebih cepat dengan penguploadan dokumen ke website JDIH Kementerian Perhubungan sehingga informasi lebih efektif tersampaikan dan dapat diakses oleh seluruh masyarakat dengan cepat;
3. Monitoring penjadwalan kegiatan sosialisasi/penyuluhan yang dilaksanakan oleh pimpinan dengan berkoordinasi lintas Kementerian/Lembaga dan Direktorat teknis, sehingga kegiatan dapat terlaksana secara berkala dan sesuai target pelaksanaan.

➤ **Faktor Kendala**

Adapun beberapa faktor yang menjadi kendala dalam Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan antara lain:

1. Pelaksanaan kegiatan penyuluhan/sosialisasi yang dilaksanakan secara virtual banyak ditemukenali peserta yang kesulitan pada jaringan maupun memahami pelaksanaan kebijakan yang ditetapkan.
2. Pengundangan Peraturan Menteri Perhubungan yang sudah selesai diharmonisasikan tidak sesuai dengan target, sehingga penyebarluasan peraturan perundang–undangan belum dapat dilakukan. Oleh karena itu, pelaksanaan kegiatan sosialisasi/penyuluhan juga harus mengikuti menunggu pengundangan dimaksud.
3. Belum adanya kajian teknis terkait substansi yang akan diatur dalam Peraturan Menteri

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait capaian Indikator Kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2024 yaitu sebagai berikut:

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

Tabel II 37 Anggaran terkait Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action*

No	Kegiatan	Pagu	Realisasi		Ket.
		Triwulan IV	Keuangan	Pagu (%)	
1.	Penyuluhan Peraturan Perundang–undangan	Rp1.770.239.000	Rp1.769.093.270	99,94%	
2.	Workshop Peraturan Perundang–undangan	Rp1.285.491.000	Rp1.282.618.641	99,78%	
3.	Pelaksanaan Advokasi dan Pertimbangan Bantuan Hukum Bidang Perhubungan Darat	Rp1.168.744.000	Rp1.167.163.045	99,86%	
	Total	Rp1.770.239.000	Rp1.769.093.270	99,94%	

Berdasarkan data dari tabel diatas dapat diketahui anggaran terkait Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat

Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2024 yaitu senilai Rp.4.221.474.000,- untuk 3 (tiga) kegiatan dan realisasi anggaran sebesar Rp.4.218.874.956,- dan adapun capaian kinerja yang tercapai yaitu 99,93%.

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yang menjadi pokok permasalahan utama yaitu:

1. koordinasi mengenai tahapan penetapan peraturan yang membutuhkan waktu dan pembahasan lanjut yaitu permohonan persetujuan Presiden terhadap usulan peraturan berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 68 Tahun 2021 tentang Pemberian Persetujuan Presiden terhadap Rancangan Peraturan Menteri/Kepala Lembaga serta harmonisasi peraturan yang diusulkan melalui Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia. Berdasarkan hal tersebut diharapkan proses pengundangan peraturan perundang-undangan lebih efektif dan tepat waktu, sehingga pelaksanaan penyebarluasan informasi dan sosialisasi peraturan dapat dilaksanakan sesuai dengan target;
2. Perlu peningkatan pelaksanaan penyuluhan/sosialisasi peraturan perundang-undangan yang telah ditetapkan kepada masyarakat khususnya kepada pelaku transportasi baik pengusaha/operator maupun masyarakat umum, sehingga maksud dan tujuan ditetapkannya peraturan tersebut tepat sasaran dan dapat dilaksanakan sesuai dengan pengaturan Pasal per Pasal di peraturan tersebut. Oleh karena itu diharapkan dengan pelaksanaan Sosialisasi/Penyuluhan yang tepat sasaran, dapat menimbulkan class action dari masyarakat baik itu saran, masukan, ataupun kritikan mengenai penerapan peraturan tersebut di lapangan. Adapun media penyebarluasan peraturan tersebut saat ini melalui situs/*website* Jaringan Dokumentasi Informasi Hukum (JDIH) Kementerian Perhubungan, <http://hubdat.dephub.go.id>. pelaksanaan kegiatan Sosialisasi Peraturan Perundang-undangan Bidang Perhubungan Darat di beberapa kota baik secara fisik maupun virtual dan pencetakan Buku peraturan perundang-undangan;
3. Selain itu, perlu dilakukan Monitoring dan Evaluasi pelaksanaan kegiatan Sosialisasi Peraturan Perundang-undangan baik dari sisi anggaran maupun alur pelaksanaannya sehingga kegiatan Sosialisasi ini benar-benar efektif dan efisien

sebagai salah satu sarana dalam penyebarluasan informasi dan materi peraturan perundang-undangan kepada masyarakat sekaligus sebagai wadah berupa *class action* dari masyarakat dalam menyampaikan saran, kritikan dan masukan terhadap peraturan perundang-undangan baik yang sedang dalam proses penyusunan/perubahan/revisi/penyederhanaan maupun yang sudah ditetapkan.

II.2.5. Sasaran Program 05 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik

Pencapaian Sasaran Program 05 diukur melalui 1 (satu) Indikator Kinerja Program (IKP) yaitu IKP 01. Indeks RB Kementerian Perhubungan

Tabel II 38 Sasaran Program 5 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Tahun 2024

SP 05 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik					
Satuan	T/R/C	Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
IKP 01 Indeks RB Kementerian Perhubungan					
Nilai	Target	80,500	80,500	80,500	80,500
	Realisasi	77,450	77,450	77,450	85,260
	Capaian	96,21%	96,21%	96,21%	105,91%

Sumber: Bagian Sumber Daya Manusia dan Umum, Setditjen Perhubungan Darat

1. IKP 01. Indeks RB Kementerian Perhubungan

Dalam menggambarkan keberhasilan pencapaian Sasaran Program 05 Meningkatnya Kualitas Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menggunakan 1 (satu) IKP yaitu Indeks RB Kementerian Perhubungan, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 39 Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2024

SP 05 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik					
Satuan	T/R/C	Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
IKP 01 Indeks RB Kementerian Perhubungan					
Nilai	Target	80,500	80,500	80,500	80,500
	Realisasi	77,450	77,450	77,450	85,260
	Capaian	96,21%	96,21%	96,21%	105,91%

Sumber : Renstra Ditjen Perhubungan Darat Th. 2020-2024 dan Hasil Evaluasi Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2023

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Indeks Reformasi Birokrasi (RB) menggambarkan sejauh mana instansi pemerintah bertujuan mencapai sasaran terciptanya tata kelola pemerintahan digital yang efektif, lincah, dan kolaboratif serta terciptanya budaya birokrasi BerAKHLAK dengan ASN yang profesional.

Evaluasi Reformasi Birokrasi pada Tahun 2024 memiliki penilaian berbeda dengan penilaian tahun sebelumnya, dimana pada penilaian evaluasi RB diawali dengan evaluasi internal oleh Tim Penilai Internal (TPI) Kementerian Perhubungan dibawah Inspektorat Jenderal, dan dilanjutkan evaluasi eksternal oleh Tim Evaluasi KemenPANRB. Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 9 Tahun 2023 tentang Evaluasi Reformasi Birokrasi, Evaluasi Internal RB dilakukan oleh aparat pengawasan internal pemerintah masing-masing kementerian/lembaga/pemerintah daerah atau tim yang dibentuk secara khusus untuk melaksanakan Evaluasi Internal RB di instansinya.

Hasil Evaluasi Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2024 merupakan gabungan nilai hasil evaluasi perencanaan reformasi birokrasi dan nilai hasil evaluasi pelaksanaan RB General, dengan bobot 40 untuk nilai hasil evaluasi perencanaan dan bobot 60 untuk nilai hasil evaluasi RB General. Selanjutnya, hasil evaluasi pelaksanaan RB Tematik menjadi *top up*/tambahan nilai dengan maksimal persentase 10%. Nilai maksimal hasil evaluasi internal reformasi birokrasi Kementerian Perhubungan sebesar 110, dengan perhitungan:

$\begin{aligned} &40\% \times \text{hasil ex ante} \\ &60\% \times \text{hasil on-going general} \\ &10\% \times \text{hasil on-going tematik} \\ &\text{Nilai hasil evaluasi internal RB} \end{aligned}$

Catatan: Hasil *Ex-ante* adalah evaluasi kebijakan yang dilakukan sebelum kebijakan diimplementasikan, dimana kebijakan tersebut adalah *Roadmap* RB. Sedangkan Hasil *On-going* adalah evaluasi untuk memastikan pelaksanaan kegiatan yang ditetapkan dalam *road map* dan rencana aksi berjalan sesuai dengan rencana secara periodik.

Tabel II 40 Pembobotan Komponen Perhitungan RB

No.	Komponen	Sub Komponen	Indikator Penilaian	Bobot
1	RB General	Strategi Pelaksanaan RB General	Rencana Aksi Pembangunan RB General	3
2	RB General	Strategi Pelaksanaan RB General	Tingkat Implementasi Rencana Aksi RB General	7
3	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Persentase Penyederhanaan Struktur Organisasi	2
4	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Capaian Sistem Kerja untuk Penyederhanaan Birokrasi	2
5	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Maturitas Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP)	4
6	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Keberhasilan Pembangunan Zona Integritas	3
7	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	4
8	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Perencanaan Pembangunan	2
9	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Implementasi Kebijakan Arsitektur Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE)	2
10	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Digitalisasi Arsip	2
11	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran	2
12	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Pengelolaan Aset	2
13	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang Sudah Diselesaikan	1,5
14	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Kualitas Kebijakan	1,5
15	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Reformasi Hukum	1,5
16	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Kematangan Penyelenggaraan Statistik Sektor	1,5
17	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Tata Kelola Pengadaan	2

No.	Komponen	Sub Komponen	Indikator Penilaian	Bobot
18	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Sistem Merit	4
19	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Pelayanan Publik	1,5
20	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Kepatuhan Standar Pelayanan Publik	1,5
21	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Indeks SPBE	9
22	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Capaian Prioritas Nasional	2
23	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Capaian IKU	8
24	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Opini BPK	5
25	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Tindak Lanjut Rekomendasi	4
26	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Indeks BerAkhlak	4
27	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Survei Penilaian Integritas	10
28	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Survei Kepuasan Masyarakat	8
29	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Pengentasan Kemiskinan (Strategi Pembangunan)	0,8
30	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Realisasi Investasi (Strategi Pembangunan)	0,8
31	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Digitalisasi Administrasi Pemerintahan Berfokus pada Penanganan Stunting (Strategi Pembangunan)	0,8
32	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Penggunaan Produk Dalam Negeri (Strategi Pembangunan)	0,8
33	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Laju Inflasi (Strategi Pembangunan)	0,8
34	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Pengentasan Kemiskinan (Capaian Dampak)	1,2
35	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Realisasi Investasi (Capaian Dampak)	1,2
36	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Digitalisasi Administrasi Pemerintahan Berfokus Penanganan Stunting (Capaian Dampak)	1,2

No.	Komponen	Sub Komponen	Indikator Penilaian	Bobot
37	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Penggunaan Produk Dalam Negeri (Capaian Dampak)	1,2
38	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Laju Inflasi (Capaian Dampak)	1,2
Jumlah Total				110

Nilai hasil evaluasi reformasi birokrasi Kementerian Perhubungan digunakan untuk menetapkan tingkat pelaksanaan reformasi birokrasi, dengan kategori sebagai berikut:

Tabel II 41 Tingkat Pelaksanaan Reformasi Birokrasi

No.	Kategori	Nilai/ Angka	Predikat	Interpretasi
1	AA	>100	Sangat Memuaskan	Memenuhi kriteria sebagai birokrasi yang bersih, efektif, dan berdaya saing serta mampu mewujudkan dampak nyata kepada pembangunan melalui percepatan transformasi digital, dan pembangunan budaya BerAKHLAK.
2	A	>80 - 100	Memuaskan	Memenuhi sebagian besar kriteria sebagai birokrasi yang bersih, efektif, dan berdaya saing karena sebagian kecil pelaksanaan percepatan transformasi digital dan pembangunan budaya BerAKHLAK belum optimal, serta belum sepenuhnya mampu mewujudkan dampak nyata kepada pembangunan.
	A-		Memuaskan dengan Catatan	Memenuhi sebagian besar kriteria sebagai birokrasi yang bersih, efektif, dan berdaya saing karena sebagian kecil pelaksanaan percepatan transformasi digital dan pembangunan budaya BerAKHLAK belum optimal, serta belum sepenuhnya mampu mewujudkan dampak nyata kepada pembangunan.
3	BB	>70 - 80	Sangat Baik	Memenuhi sebagian kriteria sebagai birokrasi yang bersih, efektif, dan berdaya saing karena sebagian pelaksanaan percepatan transformasi digital, dan pembangunan budaya BerAKHLAK belum optimal, serta belum sepenuhnya mampu mewujudkan dampak nyata kepada pembangunan.
4	B	>60 - 70	Baik	Memenuhi sebagian kecil (<60%) kriteria sebagai birokrasi yang bersih, efektif, dan berdaya saing karena sebagian besar pelaksanaan percepatan transformasi digital, dan pembangunan budaya BerAKHLAK belum optimal, serta belum sepenuhnya mampu mewujudkan dampak nyata kepada pembangunan.
5	CC	>50 - 60	Cukup	Penerapan RB dilaksanakan melalui sebagian kecil percepatan transformasi digital dan pembangunan budaya BerAKHLAK sehingga belum mampu memenuhi kriteria sebagai birokrasi yang bersih, efektif, dan berdaya saing.

No.	Kategori	Nilai/ Angka	Predikat	Interpretasi
6	C	>30 - 50	Kurang	RB dilaksanakan sebatas formalitas, belum optimal menerapkan percepatan transformasi digital dan pembangunan budaya BerAKHLAK, sehingga belum mampu memenuhi kriteria sebagai birokrasi yang bersih, efektif, dan berdaya saing.
7	D	0 - 30	Sangat Kurang	RB dilaksanakan sebatas inisiatif awal, belum diformalkan dan belum menerapkan percepatan transformasi digital dan pembangunan budaya BerAKHLAK.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2024

Realisasi Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2024 sebesar 85,260 jika dibandingkan dengan target Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024 sebesar 80,500 maka capaian kinerja mencapai 105,91%.

Realisasi Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2024 merupakan hasil evaluasi atas pelaksanaan reformasi birokrasi pada tahun sebelumnya, serta memperoleh afirmasi dari Tim Penilai Nasional yang sebelumnya memiliki nilai 77,45 (BB) menjadi 85,26 (A). Dimana nilai tersebut merupakan gambaran pencapaian atas pemenuhan komponen dan sub-komponen pada tabel pembobotan. Untuk lebih jelasnya rincian hasil evaluasi dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

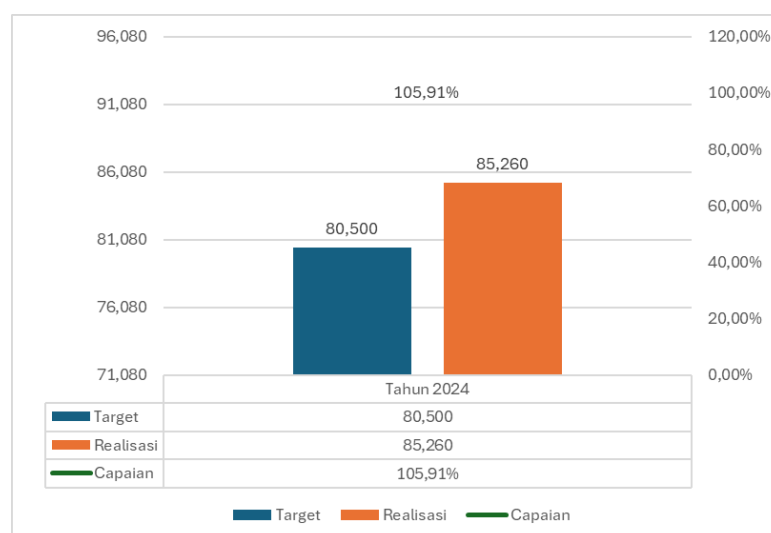
Tabel II 42 Hasil Evaluasi Nilai Reformasi Kementerian Perhubungan Tahun 2024
Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara
dan Reformasi Birokrasi Nomor 9 Tahun 2023

No.	Komponen	Sub Komponen	Indikator Penilaian	Bobot	Skor	Skor Index
1	RB General	Strategi Pelaksanaan RB General	Rencana Aksi Pembangunan RB General	3,00	2,89	2,89
2	RB General	Strategi Pelaksanaan RB General	Tingkat Implementasi Rencana Aksi RB General	7,00	95,46	6,46
3	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Persentase Penyederhanaan Struktur Organisasi	2,00	82,92	1,66
4	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Capaian Sistem Kerja untuk Penyederhanaan Birokrasi	2,00	5,00	2,00

No.	Komponen	Sub Komponen	Indikator Penilaian	Bobot	Skor	Skor Index
5	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Maturitas Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP)	4,00	3,20	2,56
6	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Keberhasilan Pembangunan Zona Integritas	3,00	1,00	1,00
7	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	4,00	78,89	3,16
8	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Perencanaan Pembangunan	2,00	98,07	1,96
9	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Implementasi Kebijakan Arsitektur Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE)	2,00	1,00	0,40
10	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Digitalisasi Arsip	2,00	68,87	1,38
11	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran	2,00	94,12	1,88
12	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Pengelolaan Aset	2,00	3,50	1,75
13	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang Sudah Diselesaikan	1,50	3,00	0,90
14	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Kualitas Kebijakan	1,50	90,63	1,36
15	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Reformasi Hukum	1,50	76,44	1,15
16	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Kematangan Penyelenggaraan Statistik Sektoral	1,50	2,84	0,85
17	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Tata Kelola Pengadaan	2,00	79,64	1,59
18	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Sistem Merit	4,00	290,50	2,83
19	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Pelayanan Publik	1,50	4,70	1,41
20	RB General	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Kepatuhan Standar Pelayanan Publik	1,50	82,21	1,23

No.	Komponen	Sub Komponen	Indikator Penilaian	Bobot	Skor	Skor Index
21	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Indeks SPBE	9,00	3,71	6,68
22	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Capaian Prioritas Nasional	2,00	98,35	1,97
23	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Capaian IKU	8,00	100,00	6,31
24	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Opini BPK	5,00	5,00	5,00
25	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Tindak Lanjut Rekomendasi	4,00	77,80	3,11
26	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Indeks BerAkhlak	4,00	58,80	2,35
27	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Survei Penilaian Integritas	10,00	61,58	6,16
28	RB General	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Survei Kepuasan Masyarakat	8,00	94,25	7,54
29	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Pengentasan Kemiskinan (Strategi Pembangunan)	0,80	0,80	0,80
30	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Realisasi Investasi (Strategi Pembangunan)	0,80	0,80	0,80
31	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Digitalisasi Administrasi Pemerintahan Berfokus pada Penanganan Stunting (Strategi Pembangunan)	0,80	0,50	0,50
32	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Penggunaan Produk Dalam Negeri (Strategi Pembangunan)	0,80	0,59	0,59
33	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Laju Inflasi (Strategi Pembangunan)	0,80	0,80	0,80
34	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Pengentasan Kemiskinan (Capaian Dampak)	1,20	0,50	0,50
35	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Realisasi Investasi (Capaian Dampak)	1,20	1,20	1,20
36	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Digitalisasi Administrasi Pemerintahan Berfokus Penanganan Stunting (Capaian Dampak)	1,20	0,31	0,31
37	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Penggunaan Produk Dalam Negeri (Capaian Dampak)	1,20	85,36	1,02
38	RB Tematik	Capaian Utama RB Tematik	Laju Inflasi (Capaian Dampak)	1,20	1,20	1,20
Jumlah Total				110,00		85,26

Berdasarkan Realisasi Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2024 atas evaluasi oleh tim evaluator KemenPANRB adalah diperoleh nilai sebesar 85,26, yang didapat atas nilai evaluasi pada tahun sebelumnya pada tahun 2023 dan setelah mendapat afirmasi nilai oleh Tim Penilai Nasional, dan evaluasi pada tahun 2024 masih dalam proses perbaikan *Road Map* Reformasi Birokrasi menyesuaikan atas rekomendasi tindak lanjut tim evaluator nasional pada tingkat Kementerian hingga keluarnya nilai evaluasi Reformasi Birokrasi. Nilai tersebut merupakan nilai RB pada tingkat Kementerian Perhubungan dan level Eselon I Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengikuti nilai Kementerian Perhubungan. Sehingga nilai Indeks RB Kementerian Perhubungan masih menggunakan nilai pada tingkat kementerian yaitu sebesar 85,26. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar II 10 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Indeks RB Kementerian Perhubungan Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

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

1. Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2010 tentang Grand Design Reformasi Birokrasi 2010–2025 (**Lampiran 42**);

2. Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 9 Tahun 2023 tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi **(Lampiran 43)**;
3. Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM 89 Tahun 2023 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 234 Tahun 2021 tentang Roadmap Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan 2020–2024 **(Lampiran 44)**;
4. Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 182 Tahun 2024 tentang Petunjuk Teknis Evaluasi Reformasi Birokrasi Tahun 2024 **(Lampiran 45)**.

Berdasarkan RPJMN Tahun 2020–2024 Kementerian Perhubungan, menargetkan sasaran pelaksanaan Reformasi Birokrasi Tahun 2020–2024 sebagai berikut:

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

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

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

➤ **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Target awal IKP Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2024 senilai 80,500 diperoleh dari Renstra 2020–2024 dengan berdasarkan asumsi proyeksi arahan pimpinan pada rapat renstra 2020–2024. Sepanjang tahun 2024 tidak terdapat perubahan target Indeks RB Kementerian Perhubungan pada Revisi II Perjanjian Kinerja (PK) Tahun 2024.

Pelaksanaan penilaian capaian Reformasi Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat menggunakan nilai indeks RB Kementerian Perhubungan berdasarkan hasil evaluasi pada tahun sebelumnya yaitu pada tahun 2023 oleh Tim Penilai Nasional (TPN) KemenPANRB.

➤ **Realisasi Kinerja**

Nilai Evaluasi memiliki besaran 100% dari nilai capaian RB General dan 10% dari nilai capaian RB Tematik, dimana hasil tersebut didapat berdasarkan penilaian dari instansi pembina atas capaian beberapa aspek yang dikoordinasi oleh *Leading Sector* Kementerian Perhubungan.

Sehingga:

Realisasi Nilai RB = Evaluasi RB General + Evaluasi RB Tematik

$$\text{Realisasi Nilai RB Tahun 2024} = 77,54 + 7,72 = 85,26$$

Berdasarkan realisasi nilai reformasi birokrasi tingkat Kementerian Perhubungan Tahun 2024 sebesar 85,260, menjadi nilai hasil akhir dari penjumlahan komponen–komponen akan dipergunakan untuk menentukan tingkat pelaksanaan reformasi birokrasi. Dimana nilai tersebut termasuk dalam kategori ‘A’ dengan predikat ‘Sangat Baik’, dengan interpretasi secara Instansional Kementerian Perhubungan khususnya Ditjen Perhubungan Darat mampu mewujudkan sebagian besar sasaran Reformasi Birokrasi, namun pencapaian sasaran pada tingkat unit kerja hanya sebagian kecil saja. Setelah diperoleh nilai akhir (Indeks Reformasi Birokrasi), menetapkan rencana aksi tindak lanjut sebagai dasar perbaikan pada periode berikutnya.

➤ **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2024 terhadap target Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024 yaitu sebesar:

$$\begin{aligned} \text{Capaian Kinerja} &= \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100 \% \\ \% \text{ Capaian} &= \frac{85,260}{80,500} \times 100\% = 105,91\% \end{aligned}$$

Dimana angka 80,500 didapat target rencana strategis Tahun 2024, sedangkan angka 85,260 didapat dari realisasi tercapai dari evaluasi reformasi birokrasi oleh Tim Penilai Nasional (TPN) KemenPANRB, yang didapat berdasarkan nilai RB General dan nilai RB Tematik Kementerian Perhubungan. Ketercapaian hasil tercapai 105,91% dari nilai yang ditargetkan, hal ini didukung adanya perbaikan dari hasil evaluasi reformasi birokrasi pada tahun sebelumnya. Afirmasi nilai tersebut diberikan sebagai syarat dalam pengusulan tunjangan kinerja 100% Kementerian Perhubungan. Dimana dalam persyaratan afirmasi nilai tersebut, harus dipertahankan atau mencapai indeks 90,00 untuk mempertahankan predikat tunjangan kinerja 100%.

➤ **Faktor Keberhasilan**

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

1. Tersusunnya perubahan Roadmap reformasi birokrasi Ditjen Perhubungan Darat 2020–2024 sebagai acuan dan masukan terhadap roadmap reformasi birokrasi Kementerian Perhubungan
2. Adanya evaluasi kelembagaan yang berdasar atas ketepatan fungsi dan ukuran organisasi, dimana dalam perkembangannya mengubah tingkat penataan UPT Balai Pengelola Transportasi Darat, terbentuknya UPT Kantor Otoritas Pelabuhan Danau Toba, Badan Layanan Umum Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor, serta terbentuknya Kantor Terminal Tipe A Tirtonadi;

3. Adanya antusias, pemahaman dan kontribusi setiap pemangku jabatan fungsional hasil penyetaraan dalam perencanaan penyederhanaan birokrasi di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat;
4. Indikator kinerja individu sebagai turunan dari kinerja organisasi telah dijabarkan secara optimal mengacu kepada PermenPANRB No.6 Tahun 2022, sehingga telah dimanfaatkan sebagai indikator capaian kinerja pegawai dalam Sasaran Kerja Pegawai (SKP);
5. Penguatan pengawasan telah ditegakkan dengan meminimalisir adanya pungli/gratifikasi hingga unit terkecil Ditjen Perhubungan Darat, dibuktikan dengan sosialisasi rutin serta keikutsertaan unit kerja dalam menciptakan Zona Integritas Menuju Wilayah Bebas dari Korupsi (WBK)/Wilayah Birokrasi Bersih Melayani (WBBM);
6. Adanya kemauan dan kemampuan Ditjen Perhubungan Darat dalam meningkatkan pelayanan publik untuk menciptakan budaya pelayanan prima pada setiap pelayanannya, dimana telah tersusunnya Standar Pelayanan pada setiap unit kerjanya, serta adanya tindak lanjut atas masukan dalam survei kepuasan masyarakat.

➤ **Faktor Kendala**

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

1. Penerapan reformasi birokrasi pada tingkat Eselon I sudah berjalan sesuai arahan *Leading Sector*, namun belum terinternalisasi secara menyeluruh hingga ke tingkat unit kerja dibawahnya;
2. Monitoring dan evaluasi rencana kerja pelaksanaan reformasi birokrasi di level unit kerja belum seluruhnya dilakukan;
3. Seluruh peraturan perundang-undangan yang tidak harmonis/sinkron teridentifikasi dan dipetakan dengan baik namun hasil identifikasi dan analisis tersebut belum sepenuhnya ditindaklanjuti sehingga belum dapat dipastikan kebijakan yang dibuat oleh Ditjen Perhubungan Darat harmonis dengan kebijakan lain;
4. Belum optimalnya evaluasi terhadap kesesuaian organisasi dengan kinerja yang akan dihasilkan dan mandat kepada unit kerja;

5. Penguatan sistem manajemen SDM belum sepenuhnya optimal, hal ini disebabkan antara lain belum dilakukannya pemetaan talenta sebagai dasar penempatan jabatan kritikal/suksesi serta penyusunan perencanaan pengembangan kompetensi pegawai atau *Human Capital Development Plan* (HCDP) yang belum dilakukan secara menyeluruh serta pola rotasi dan mutasi yang dilakukan secara masif belum didasarkan pemetaan kompetensi yang jelas;
6. Monitoring dan evaluasi implementasi penguatan kebijakan pengawasan internal dan integritas masih belum mengukur tingkat efektifitas penanganan gratifikasi, penerapan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP), pengelolaan pengaduan masyarakat, *Whistle-Blowing System* dan kebijakan benturan kepentingan, serta belum maksimalnya hasil Survei Penilaian Integritas (SPI) dalam tingkat Kementerian/Lembaga;
7. Implementasi pelayanan publik belum sepenuhnya optimal, hal ini ditunjukkan dengan masih sedikitnya unit kerja yang telah menindaklanjuti hasil survei kepuasan masyarakat dan menerapkan kebijakan pemberian kompensasi kepada penerima layanan bila layanan tidak sesuai standar.

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2024 yaitu terbagi dalam beberapa pos anggaran, diantaranya Pembinaan dan Evaluasi Peningkatan Kualitas Budaya Birokrasi, Penyusunan, Reviu dan Evaluasi Proses Bisnis dan Penerapan Standar Operasional Prosedur di Lingkungan Ditjen Hubdat, Reviu dan Evaluasi SOP di Lingkungan Ditjen Hubdat, Pembinaan, Pengawasan dan Evaluasi Pelaksanaan Pembangunan Zona Integritas di Lingkungan Ditjen Hubdat, *Monitoring* dan Evaluasi Pembangunan ZI di Lingkungan Ditjen Hubdat, Pembinaan, Pengawasan dan Evaluasi Pengendalian Gratifikasi di Lingkungan Ditjen Hubdat, Peninjauan dan Evaluasi Deregulasi Kebijakan di Lingkungan Ditjen Hubdat, Pembinaan, Pengawasan dan Evaluasi Standar Pelayanan serta Kualitas Pelayanan Publik, Evaluasi Kelembagaan di Lingkungan Ditjen Hubdat, Pembinaan dan Evaluasi Survey Kepuasan Masyarakat di lingkungan Ditjen Hubdat senilai Rp.580.942.000 dengan realisasi pada senilai Rp.578.757.220,- atau mencapai 99,62%.

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. Meningkatkan kualitas penerapan reformasi birokrasi Ditjen Perhubungan Darat dengan melakukan penguatan dan penajaman program-program reformasi birokrasi yang dituangkan dalam *Road Map* reformasi birokrasi Ditjen Perhubungan Darat, agar fokus pada upaya konkret yang akan dilakukan dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang bersih dan akuntabel, efektif dan efisien, serta pelayanan publik yang berkualitas;
2. Melakukan pemetaan terhadap seluruh produk hukum yang telah dan akan terbit, sehingga dapat diidentifikasi peraturan yang tidak sinkron/harmonis dengan kebijakan lain dan memiliki potensi memperlambat proses pelayanan publik. Selanjutnya hasil identifikasi tersebut ditindaklanjuti dengan penyederhanaan atau deregulasi kebijakan;
3. Melakukan evaluasi terhadap kesesuaian organisasi dengan kinerja yang akan dihasilkan dan mandat khususnya di level unit kerja;
4. Meningkatkan penerapan SPBE di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat dengan menyusun *Grand Design* pengembangan SPBE serta pengintegrasian sistem aplikasi baik dalam manajemen internal maupun pelayanan kepada masyarakat/*stakeholder*;
5. Mengoptimalkan pengelolaan sistem manajemen SDM dengan menindaklanjuti pemanfaatan hasil *assessment* sebagai dasar pengembangan karir individu berbasis kompetensi, menyusun perencanaan pengembangan kompetensi pegawai atau HCDP secara menyeluruh dan memetakan *talenta/talent pool* sebagai dasar penempatan jabatan kritis dan rencana suksesi jabatan dan menyusun peta kompetensi sebagai dasar penetapan rotasi/mutasi individu;
6. Menyempurnakan ukuran kinerja individu sehingga lebih berorientasi hasil sesuai dengan levelnya serta melakukan penyempurnaan penjenjangan kinerja dan ditindaklanjuti dengan optimalisasi pemanfaatan aplikasi *monitoring* dan evaluasi kinerja sampai dengan individu dan dijadikan dasar dalam memberikan apresiasi/penghargaan ataupun *punishment* bagi pegawai;

7. Memperkuat kebijakan pengawasan internal, seperti penanganan gratifikasi, pengelolaan pengaduan masyarakat, *Whistle-Blowing System* dan kebijakan benturan kepentingan. Serta memperkuat penerapan Sistem Pengendalian Internal Pemerintah, dengan mendorong setiap unit kerja mampu mengidentifikasi dan melakukan pengendalian risiko yang melekat pada upaya pencapaian kinerja, sebagai salah satu upaya optimalisasi pelaksanaan pengendalian internal. Selanjutnya mengoptimalkan peran pegawai, eksternal, dan eksper dalam keterlibatan Survei Penilaian Integritas (SPI) guna peningkatan Indeks SPI milik Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK);
8. Mengoptimalkan implementasi pelayanan publik khususnya di tingkat unit pelayanan publik dalam hal pemberian kompensasi kepada penerima layanan bila layanan tidak sesuai standar dan menginformasikan hasil survei eksternal kepada stakeholder serta menindaklanjuti hasil survei eksternal terutama terhadap komponen survei yang memiliki nilai rendah dengan melakukan perbaikan-perbaikan secara untuk meningkatkan kualitas layanan.

II.3. Capaian Lainnya

Beberapa capaian lainnya yang berhasil di capai oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

1. Peresmian Satuan Pelayanan Terminal Tipe A

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui Direktorat Prasarana Transportasi Jalan telah berhasil melakukan peresmian Revitalisasi Terminal Penumpang Tipe A yang diresmikan langsung oleh Presiden Republik Indonesia pada terminal-terminal berikut ini:

a) Terminal Penumpang Tipe A Pakupatan, Kota Serang, Provinsi Banten;

Presiden Joko Widodo meresmikan Terminal Pakupatan Tipe A yang terletak di Kota Serang, Provinsi Banten, pada Senin, 8 Januari 2024. Presiden mengapresiasi kerja sama Kementerian Perhubungan dengan pemerintah daerah setempat sehingga pembangunan terminal tersebut dapat terlaksana dengan baik.



Gambar II 11 Dokumentasi Peresmian Terminal Penumpang Tipe A Pakupatan, Kota Serang, Provinsi Banten

b) Terminal Penumpang Tipe A Leuwipanjang, Kota Bandung, Provinsi Jawa Barat dan Terminal Penumpang Tipe A Banjar, Kota Banjar, Provinsi Jawa Barat;

Presiden Republik Indonesia Joko Widodo didampingi Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi meresmikan dua terminal Tipe A yang direvitalisasi, yakni Terminal Leuwipanjang di Bandung dan Terminal Banjar di Kota Banjar. Peresmian dilakukan sekaligus di Terminal Leuwipanjang, Jawa Barat, pada Sabtu, 3 Februari 2024. Presiden Jokowi menyampaikan, revitalisasi terminal dilakukan untuk mengubah kesan terminal dari kumuh, tidak rapi, kotor dan banyak preman menjadi rapi dan bersih. Kondisi terminal yang semakin baik ini diharapkan mendorong masyarakat kembali menggunakan transportasi umum sehingga mengurangi tingkat kemacetan.



Gambar II 12 Dokumentasi Peresmian Terminal Penumpang Tipe A Leuwipanjang, Kota Bandung, Provinsi Jawa Barat dan Terminal Penumpang Tipe A Banjar, Kota Banjar, Provinsi Jawa Barat

- c) Terminal Penumpang Tipe A Samarinda Seberang, Kota Samarinda, Provinsi Kalimantan Timur.

Terminal Samarinda Seberang diresmikan oleh Presiden Joko Widodo pada Rabu, 28 Februari 2024. Terminal ini berlokasi di Kota Samarinda, Provinsi Kalimantan Timur. Terminal ini merupakan Terminal Penumpang Tipe A yang melayani trayek bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) rute Samarinda-Banjarmasin. Revitalisasi terminal ini dilakukan sejak tahun 2020 hingga tahun 2022. Terminal ini memiliki luas lahan 6.682 m2. Presiden Jokowi menyampaikan bahwa revitalisasi terminal ini merupakan upaya untuk mendukung pembangunan Ibu Kota Nusantara (IKN).



Gambar II 13 Dokumentasi Peresmian Terminal Penumpang Tipe A Leuwipanjang, Kota Bandung, Provinsi Jawa Barat dan Terminal Penumpang Tipe A Banjar, Kota Banjar, Provinsi Jawa Barat

1. Capaian RPJMN
2. SAKIP Award level Kementerian

II.4. Realisasi Anggaran

II.4.1. Alokasi Anggaran Tahun 2024

1. Pagu Anggaran

a) Rincian Per Sumber Dana Tahun 2024

Pagu Awal DIPA TA. 2024 sebesar **Rp6.664.310.350.000,-** dengan rincian per Sumber Dana Tahun 2024 sebagai berikut:

Tabel II 43 Rincian per Sumber Dana Pagu Awal Tahun 2024

Sumber Dana	Anggaran	%
RM	Rp. 5.699.458.195.000	85,52%
PNBP	Rp. 540.472.612.000	8,11%
SBSN	Rp. 345.468.834.000	5,18%
PHLN	Rp. 59.999.389.000	0,90%
BLU	Rp. 18.911.320.000	0,28%
TOTAL	Rp. 6.664.310.350.000	100,00%

Terdapat Revisi Anggaran di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang mengakibatkan perubahan dan pergeseran anggaran yang menyebabkan perubahan pagu pada DIPA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun Anggaran 2024 Sehingga Total Pagu akhir DIPA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat per Sumber Dana pada Tahun Anggaran 2024 adalah sebesar **Rp6.750.298.621.000,-** dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II 44 Rincian per Sumber Dana Pagu TA. 2024

Sumber Dana	Anggaran	%
RM	Rp. 5.697.601.764.000	84,41%
PNBP	Rp. 601.805.597.000	8,92%
SBSN	Rp. 367.016.168.000	5,44%
PHLN	Rp. 64.963.772.000	0,96%
BLU	Rp. 18.911.320.000	0,28%
TOTAL	Rp. 6.750.298.621.000	100,00%

Sumber : Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

b) Rincian Per Jenis Belanja Tahun 2024

Pagu Awal DIPA TA. 2024 sebesar **Rp.6.664.310.350.000,-** dengan rincian per Jenis Belanja Tahun 2024 sebagai berikut:

Tabel II 45 Rincian per Jenis Belanja Pagu Awal Tahun 2024

Sumber Dana	Anggaran	%
Belanja Pegawai	Rp. 582.129.734.000	8,74%
Belanja Barang	Rp. 3.839.940.603.000	57,62%
Belanja Modal	Rp. 2.242.240.013.000	33,65%
Total	Rp. 6.664.310.350.000	100,00%

Terdapat Revisi Anggaran di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang mengakibatkan perubahan dan pergeseran anggaran yang menyebabkan perubahan pagu pada DIPA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat T.A. 2024 Sehingga Total Pagu akhir DIPA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Pada per Jenis Belanja T.A. 2024 adalah sebesar **Rp6.750.298.621.000,-**dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II 46 Rincian per Jenis Belanja Pagu TA. 2024

Sumber Dana	Anggaran	%
Belanja Pegawai	Rp. 665.206.211.000	9,85%
Belanja Barang	Rp. 3.797.185.479.000	56,25%
Belanja Modal	Rp. 2.287.906.931.000	33,89%
Total	Rp. 6.750.298.621.000	100,00%

Sumber : Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

c) Uraian Surat Pengesahan Revisi Anggaran

Penambahan dan pergeseran anggaran tersebut sesuai Surat Pengesahan Revisi Anggaran sebagai berikut:

- i. Surat Dirjen Anggaran, Kementerian Keuangan Nomor S-114/AG/AG.3/2024 tanggal 31 Januari 2024 Hal Pengesahan Revisi Anggaran *Automatic Adjustment* Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Tahun 2024;

- ii. Surat Dirjen Anggaran Nomor S-186/AG/AG.3/2024 tanggal 21 Februari 2024 Hal Pengesahan Revisi Anggaran Luncuran SBSN Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2024 (revisi 2);
- iii. Surat Dirjen Anggaran Nomor S-256/AG/AG.3/2024 tanggal 31 Maret 2024 Hal Pengesahan Revisi Anggaran Bersumber SBSN Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Tahun 2024 (revisi 3);
- iv. Surat Dirjen Anggaran Nomor S-384/AG/AG.3/2024 tanggal 21 Juni 2024 Hal Pengesahan Revisi Anggaran Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Tahun 2024 (Revisi 4);
- v. Surat Dirjen Anggaran Nomor S-506/AG/AG.3/2024 tanggal 21 Agustus 2024 hal Pengesahan Revisi Anggaran Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Tahun 2024 (Revisi 5);
- vi. Surat Dirjen Anggaran Nomor S-535/AG/AG.3/2024 tanggal 30 Agustus 2024 hal Pengesahan Revisi Anggaran Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2024 (Revisi 6);
- vii. Surat Dirjen Anggaran Nomor S-595/AG/AG.3/2024 tanggal 22 September 2024 hal Pengesahan Revisi Anggaran Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2024 (Revisi 7);
- viii. Surat Dirjen Anggaran Nomor S-638/AG/AG.3/2024 tanggal 8 Oktober 2024 hal Pengesahan Revisi Anggaran Bersumber Dana PNBPN Di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2024 (Revisi 8);
- ix. Surat Dirjen Anggaran Nomor S-772/AG/AG.3/2024 tanggal 7 November 2024 hal Pengesahan Revisi Anggaran Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2024 (Revisi 9);
- x. Surat Dirjen Anggaran Nomor S-826/AG/AG.3/2024 tanggal 18 Desember 2024 hal Pengesahan Revisi Anggaran Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2024 (Revisi 10).

2. Blokir Anggaran Tahun 2024

Terdapat kebijakan Blokir Belanja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat sebagai berikut:

- 1. Penandaan Blokir sesuai Surat Dirjen Anggaran, Kementerian Keuangan Nomor S-114/AG/AG.3/2024 tanggal 31 Januari 2024 Hal Pengesahan Revisi Anggaran *Automatic Adjustment* Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Tahun 2024 sebesar **Rp.483.389.201.000,-**;

2. Pembukaan blokir sebesar **Rp156.600.264.000,-** sesuai Surat Dirjen Anggaran, Kementerian Keuangan Nomor S-535/AG/AG.3/2024 tanggal 30 Agustus 2024 hal Pengesahan Revisi Anggaran Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2024 (Revisi 6).
3. Sesuai Surat Menteri Keuangan Nomor S-1023/MK.02/2024 tanggal 7 November 2024 hal Langkah-Langkah Penghematan Anggaran Belanja Perjalanan Dinas Kementerian/Lembaga TA 2024 dilakukan penghematan anggaran Belanja Perjalanan Dinas sebesar **Rp11.669.135.000,-**. Rincian Blokir Anggaran Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Tahun 2024 dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 47 Rincian Blokir Anggaran Ditjen Perhubungan Darat Kementerian
Perhubungan Tahun 2024

No	Satuan kerja	Blokir AA	Blokir Perjadin	Jumlah
1	Balai Pengujian Laik Jalan Dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor	0	252.727.000	252.727.000
2	Direktorat Sarana Transportasi Jalan	1.444.204.000	752.741.000	2.196.945.000
3	Direktorat Prasarana Transportasi Jalan	5.741.482.000	250.352.000	5.991.834.000
4	Direktorat Lalu Lintas Jalan	8.179.068.000	178.604.000	8.357.672.000
5	Direktorat Angkutan Jalan	74.512.532.000	942.143.000	75.454.675.000
6	Direktorat Transportasi Sungai, Danau Dan Penyeberangan	326.000.000	1.188.613.000	1.514.613.000
7	Balai Pengelola Transportasi Darat Aceh	6.875.004.000	69.690.000	6.944.694.000
8	Balai Pengelola Transportasi Darat Sumatera Utara	4.907.428.000	708.000	4.908.136.000
9	Balai Pengelola Transportasi Darat Sumatera Barat	7.910.024.000	282.653.000	8.192.677.000
10	Balai Pengelola Transportasi Darat Riau	3.744.290.000	835.841.000	4.580.131.000
11	Balai Pengelola Transportasi Darat Jambi	6.271.890.000	133.748.000	6.405.638.000
12	Balai Pengelola Transportasi Darat Lampung	6.059.888.000	70.160.000	6.130.048.000
13	Balai Pengelola Transportasi Darat Sumatera Selatan	5.183.337.000	128.830.000	5.312.167.000
14	Balai Pengelola Transportasi Darat Banten	1.893.385.000	383.850.000	2.277.235.000
15	Balai Pengelola Transportasi Darat Jawa Barat	8.237.032.000	392.192.000	8.629.224.000
16	Balai Pengelola Transportasi Darat Jawa Timur	9.809.708.000	257.873.000	10.067.581.000
17	Balai Pengelola Transportasi Darat Bali	5.164.125.000	280.159.000	5.444.284.000
18	Balai Pengelola Transportasi Darat Nusa Tenggara Timur	9.493.206.000	94.089.000	9.587.295.000
19	Balai Pengelola Transportasi Darat Kalimantan Barat	11.537.355.000	136.915.000	11.674.270.000

No	Satuan kerja	Blokir AA	Blokir Perjadin	Jumlah
20	Balai Pengelola Transportasi Darat Kalimantan Selatan	6.075.925.000	70.308.000	6.146.233.000
21	Balai Pengelola Transportasi Darat Kalimantan Tengah	6.443.552.000	111.673.000	6.555.225.000
22	Balai Pengelola Transportasi Darat Kalimantan Timur	7.957.289.000	23.055.000	7.980.344.000
23	Balai Pengelola Transportasi Darat Sulawesi Tenggara	3.846.001.000	17.400.000	3.863.401.000
24	Balai Pengelola Transportasi Darat Sulawesi Selatan	9.484.909.000	223.443.000	9.708.352.000
25	Balai Pengelola Transportasi Darat Sulawesi Tengah	8.861.445.000	101.713.000	8.963.158.000
26	Balai Pengelola Transportasi Darat Gorontalo	2.112.983.000	98.098.000	2.211.081.000
27	Balai Pengelola Transportasi Darat Sulawesi Utara	3.941.078.000	74.358.000	4.015.436.000
28	Balai Pengelola Transportasi Darat Maluku	28.407.809.000	101.365.000	28.509.174.000
29	Balai Pengelola Transportasi Darat Maluku Utara	2.225.763.000	0	2.225.763.000
30	Balai Pengelola Transportasi Darat Papua Barat	9.301.875.000	35.002.000	9.336.877.000
31	Balai Pengelola Transportasi Darat Jawa Tengah	7.224.698.000	667.987.000	7.892.685.000
32	Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	19.000.000.000	3.097.611.000	22.097.611.000
33	Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan Danau Toba	949.014.000	49.500.000	998.514.000
34	Balai Pengelola Transportasi Darat Kepulauan Riau	8.023.095.000	64.687.000	8.087.782.000
35	Balai Pengelola Transportasi Darat Nusa Tenggara Barat	3.316.385.000	65.375.000	3.381.760.000
36	Balai Pengelola Transportasi Darat Papua	5.501.772.000	68.952.000	5.570.724.000
37	Balai Pengelola Transportasi Darat Bengkulu	2.256.654.000	115.745.000	2.372.399.000
38	Balai Pengelola Transportasi Darat Bangka Belitung	4.481.486.000	6.793.000	4.488.279.000
39	Balai Pengelola Transportasi Darat Yogyakarta	1.831.539.000	0	1.831.539.000
40	Balai Pengelola Transportasi Darat Kalimantan Utara	4.965.426.000	5.887.000	4.971.313.000
41	Balai Pengelola Transportasi Darat Sulawesi Barat	3.290.281.000	38.295.000	3.328.576.000
	JUMLAH	326.788.937.000	11.669.135.000	338.458.072.000

Tabel II 48 Histori Revisi Per Sumber Dana Tahun Anggaran 2024

	SUMBER DANA					JUMLAH (Rp000,-)
	RM (Rp000,-)	PNBP (Rp000,-)	SBSN (Rp000,-)	PHLN (Rp000,-)	BLU (Rp000,-)	
Pagu Awal	5.699.458.195	540.472.612	345.468.834	59.999.389	18.911.320	6.664.310.350
Revisi Ke-1	5.699.458.195	540.472.612	345.468.834	59.999.389	18.911.320	6.664.310.350
Revisi Ke-2	5.699.458.195	540.472.612	352.155.584	59.999.389	18.911.320	6.670.997.100
Revisi Ke-3	5.699.458.195	540.472.612	367.016.168	59.999.389	18.911.320	6.685.857.684
Revisi Ke-4	5.699.458.195	540.472.612	367.016.168	64.963.772	18.911.320	6.690.822.067
Revisi Ke-5	5.699.458.195	540.472.612	367.016.168	64.963.772	18.911.320	6.690.822.067
Revisi Ke-6	5.699.458.195	540.472.612	367.016.168	64.963.772	18.911.320	6.690.822.067
Revisi Ke-7	5.698.528.357	540.472.612	367.016.168	64.963.772	18.911.320	6.689.892.229
Revisi Ke-8	5.698.528.357	601.805.597	367.016.168	64.963.772	18.911.320	6.751.225.214
Revisi Ke-9	5.697.601.764	601.805.597	367.016.168	64.963.772	18.911.320	6.750.298.621
Revisi Ke-10	5.697.601.764	601.805.597	367.016.168	64.963.772	18.911.320	6.750.298.621

Sumber : Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II 49 Histori Revisi per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2024

	Jenis Belanja			Jumlah (Rp.000,-)
	Belanja Pegawai (Rp.000,-)	Belanja Barang (Rp.000,-)	Belanja Modal (Rp.000,-)	
Pagu Awal	582.129.734	3.839.940.603	2.242.240.013	6.664.310.350
Revisi Ke-1	582.129.734	3.839.940.603	2.242.240.013	6.664.310.350
Revisi Ke-2	582.129.734	3.843.096.858	2.245.770.508	6.670.997.100
Revisi Ke-3	582.129.734	3.842.332.909	2.261.395.041	6.685.857.684
Revisi Ke-4	604.612.828	3.854.414.571	2.231.794.668	6.690.822.067
Revisi Ke-5	604.612.828	3.810.510.361	2.275.698.878	6.690.822.067
Revisi Ke-6	666.136.049	3.812.810.570	2.211.875.448	6.690.822.067
Revisi Ke-7	665.206.211	3.825.307.879	2.199.378.139	6.689.892.229
Revisi Ke-8	665.206.211	3.830.976.744	2.255.042.259	6.751.225.214
Revisi Ke-9	665.206.211	3.803.214.096	2.281.878.314	6.750.298.621
Revisi Ke-10	665.206.211	3.797.185.479	2.287.906.931	6.750.298.621

Sumber : Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II 50 Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2024

	Pagu Awal	Perubahan	Pagu Akhir Per Tw I	Perubahan	Pagu Akhir Per Tw II	Perubahan	Pagu Akhir Per Tw III	Perubahan	Pagu Akhir Per Tw IV
Belanja Pegawai	582130	0	582130	22483	604613	60593	665.206	0	665.206
Belanja Barang	3.839.941	2.392	3.842.333	12.082	3.854.415	-29.107	3.825.308	-28.122	3.797.185
• RM	3.746.713	2.992	3.749.705	10.433	3.760.139	-29.107	3.731.032	-21.286	3.709.746
• PNBP	75.894	-600	75.294	0	75.294	0	75.294	-11.190	64.103
• PHLN	2536	0	2536	3027	5563	0	5.563	3756	9.319
• BLU	14798	0	14798	-1379	13419	0	13.419	598	14.017
Belanja Modal	2.242.240	19.155	2.261.395	-29.600	2.231.795	-32.417	2.199.378	88.529	2.287.907
• RM	1.370.615	-2.992	1.367.623	-32.916	1.334.707	-32.417	1.302.290	20.360	1.322.650
• PNBP	464.579	600	465.179	0	465.179	0	465.179	72.523	537.702
• SBSN	345.469	21.547	367.016	0	367.016	0	367.016	0	367.016
• PHLN	57464	0	57464	1937	59401	0	59.401	-3756	55.645
• BLU	4113	0	4113	1379	5492	0	5.492	-598	4.894
TOTAL	6.664.310	21.547	6.685.858	4.964	6.690.822	-930	6.689.892	60.406	6.750.299

Sumber : Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat (dalam satuan Rp(juta))

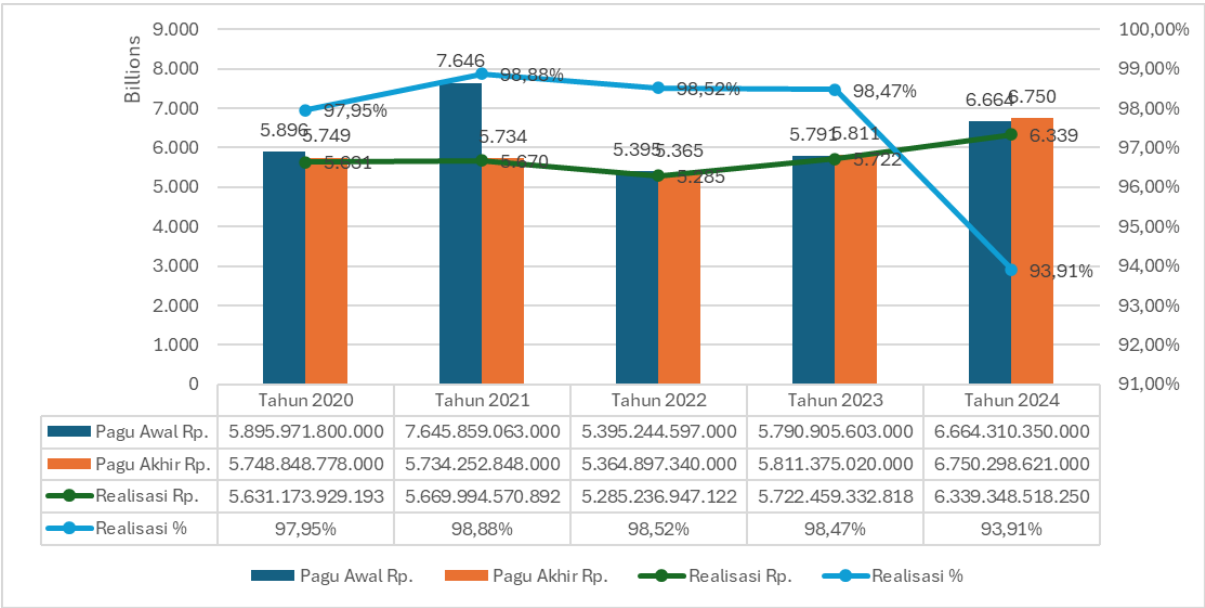
Pagu tersebut dipergunakan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan program yang ada dalam DIPA Tahun Anggaran 2024 dengan rincian sebagai berikut (anggaran sesuai dengan yang telah direvisi).

3. Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024

Adapun data perbandingan pagu dan realisasi dari tahun 2020–2024, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 51 Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020–Tahun 2024

No	Tahun	Pagu Awal	Pagu Akhir	Realisasi	
		Rp.	Rp.	Rp.	%
1	2020	5.895.971.800.000	5.748.848.778.000	5.631.173.929.193	97,95%
2	2021	7.645.859.063.000	5.734.252.848.000	5.669.994.570.892	98,88%
3	2022	5.395.244.597.000	5.364.897.340.000	5.285.236.947.122	98,52%
4	2023	5.790.905.603.000	5.811.375.020.000	5.722.459.332.818	98,47%
5	2024	6.664.310.350.000	6.750.298.621.000	6.339.348.518.250	93,91%



Gambar II 14 Grafik Perbandingan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 sampai Tahun 2024

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.5.722.459.332.818 atau mencapai 98,47% dari pagu per sebesar Rp.5.811.375.020.000,-. Sedangkan pada tahun 2024 tingkat serapan anggaran yaitu sebesar **Rp6.339.348.518.250,-** atau mencapai 93,91% dari pagu sebesar **Rp6.750.298.621.000,-**.

II.4.2. Realisasi Anggaran Tahun 2024

1. Realisasi Anggaran Per Sasaran Program dan Kegiatan Tahun 2024

Pagu tersebut dipergunakan untuk melaksanakan kegiatan–kegiatan program yang ada dalam DIPA Tahun Anggaran 2024 dengan rincian sebagai berikut (anggaran sesuai dengan yang telah direvisi):

Tabel II 52 Kegiatan Program yang ada dalam DIPA

Kode	Nomenklatur Program	Pagu Awal	Pagu Per Triwulan I	Realisasi Triwulan I		Pagu Per Triwulan II	Realisasi Triwulan II		Pagu Per Triwulan III	Realisasi Triwulan III		Pagu Per Triwulan IV	Realisasi Triwulan IV	
		(Juta)	(Juta)	(Juta)	(%)	(Juta)	(Juta)	(%)	(Juta)	(Juta)	(%)	(Juta)	(Juta)	(%)
022.03	Ditjen Perhubungan Darat	6.664.310	6.685.858	873.013	13,06%	6.690.822	2.396.201	35,81%	6.689.892	3.914.156	58,51%	6.750.299	6.339.349	93,91%
022.03.GA	Program Infrastruktur Konektivitas	5.410.193	5.431.740	599.920	11,04%	5.413.951	1.788.186	33,03%	5.304.794	2.987.345	56,31%	5.360.508	4.995.726	93,20%
4637	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	2.346.668	2.356.134	148.167	6,29%	2.299.371	586.392	25,50%	2.140.067	994.495	46,47%	2.063.081	1.912.133	92,68%
4638	Pelayanan Transportasi Darat	1.004.932	1.013.213	124.339	12,27%	1.027.264	337.450	32,85%	1.037.840	587.485	56,61%	1.080.075	1.060.622	98,20%
4639	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	1.308.240	1.312.041	255.786	19,50%	1.306.211	636.863	48,76%	1.323.178	941.950	71,19%	1.396.778	1.249.748	89,47%
4640	Penunjang Teknis Transportasi Darat	750.353	750.353	71.628	9,55%	781.105	227.482	29,12%	803.709	463.415	57,66%	820.575	773.223	94,23%
022.03.WA	Program Dukungan Manajemen	1.254.117	1.254.117	273.092	21,78%	1.276.871	608.015	47,62%	1.385.099	926.811	66,91%	1.389.791	1.343.622	96,68%
4596	Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi	46.600	46.600	2.525	5,42%	46.600	12.791	27,45%	42.324	27.408	64,76%	42.324	29.303	69,24%

Kode	Nomenklatur Program	Pagu Awal	Pagu Per Triwulan I	Realisasi Triwulan I		Pagu Per Triwulan II	Realisasi Triwulan II		Pagu Per Triwulan III	Realisasi Triwulan III		Pagu Per Triwulan IV	Realisasi Triwulan IV	
		(Juta)	(Juta)	(Juta)	(%)	(Juta)	(Juta)	(%)	(Juta)	(Juta)	(%)	(Juta)	(Juta)	(%)
	Transportasi Darat													
4670	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	567.492	567.492	82.959	14,62%	567.763	205.240	36,15%	620.984	340.358	54,81%	625.909	596.255	95,26%
4671	Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Darat	640.026	640.026	187.608	29,31%	662.509	389.984	58,86%	721.791	559.044	77,45%	721.558	718.064	99,52%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per Kegiatan Tahun 2024 sebesar p6.339.348.518.250,- atau mencapai 93,91% dari pagu sebesar Rp6.750.298.621.000,-.

2. Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2024

Adapun data realisasi anggaran per jenis belanja pada Tahun 2024, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 53 Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2024

NO	JENIS BELANJA	PAGU ALOKASI	REALISASI TW I		PAGU ALOKASI (TW II)	REALISASI TW II		PAGU ALOKASI (TW III)	REALISASI TW III		PAGU ALOKASI (TW IV)	REALISASI TW IV	
		Rp. (juta)	Rp. (juta)	%	Rp. (juta)	Rp. (juta)	%	Rp. (juta)	Rp. (juta)	%	Rp. (juta)	Rp. (juta)	%
1	Belanja Pegawai	582.130	182.692	31,38%	604.613	367.336	60,76%	665.206	510.599	76,76%	665.206	661.721	99,48%
2	Belanja Barang	3.842.333	430.266	11,20%	3.854.415	1.275.504	33,09%	3.825.308	2.108.570	55,12%	3.797.185	3.545.375	93,37%
3	Belanja Modal	2.261.395	260.054	11,50%	2.231.795	753.361	33,76%	2.199.378	1.294.986	58,88%	2.287.907	2.132.253	93,20%
	Total	6.685.858	873.013	13,06%	6.690.822	2.396.201	35,81%	6.689.892	3.914.156	58,51%	6.750.299	6.339.349	93,91%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per Kegiatan Tahun 2024 sebesar Rp6.339.348.518.250,- atau mencapai 93,91% dari pagu sebesar Rp6.750.298.621.000,-.

3. Realisasi Anggaran Per Jenis Sumber Dana Tahun 2024

Adapun data realisasi anggaran per jenis sumber dana pada Tahun 2024, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 54 Realisasi Anggaran Per Jenis Sumber Dana Tahun 2024

NO	JENIS BELANJA	PAGU ALOKASI (Tw I)	REALISASI (Tw I)		PAGU ALOKASI (Tw II)	REALISASI (Tw II)		PAGU ALOKASI (Tw III)	REALISASI (Tw III)		PAGU ALOKASI (Tw IV)	REALISASI (Tw IV)	
		Rp. (juta)	Rp. (juta)	%	Rp. (juta)	Rp. (juta)	%	Rp. (juta)	Rp. (juta)	%	Rp. (juta)	Rp. (juta)	%
1	RM	5.699.458	805.397	14,13%	5.699.458	2.107.495	36,98%	5.698.528	3.366.311	59,07%	5.697.602	5.314.736	93,28%

NO	JENIS BELANJA	PAGU ALOKASI (Tw I)	REALISASI (Tw I)		PAGU ALOKASI (Tw II)	REALISASI (Tw II)		PAGU ALOKASI (Tw III)	REALISASI (Tw III)		PAGU ALOKASI (Tw IV)	REALISASI (Tw IV)	
		Rp. (juta)	Rp. (juta)	%	Rp. (juta)	Rp. (juta)	%	Rp. (juta)	Rp. (juta)	%	Rp. (juta)	Rp. (juta)	%
2	PNBP	540.473	24.323	4,50%	540.473	109.027	20,17%	540.473	269.698	49,90%	601.806	594.081	98,72%
3	SBSN	367.016	42.189	11,50%	367.016	145.623	39,68%	367.016	228.158	62,17%	367.016	353.055	96,20%
4	PHLN	59.999	-	0,00%	64.964	29.722	45,75%	64.964	41.539	63,94%	64.964	58.771	90,47%
5	BLU	18.911	1.104	5,84%	18.911	4.334	22,92%	18.911	8.450	44,68%	18.911	18.706	98,92%
	TOTAL	6.685.858	873.013	13,06%	6.690.822	2.396.201	35,81%	6.689.892	3.914.156	58,51%	6.750.299	6.339.349	93,91%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per Kegiatan Tahun 2024 sebesar Rp6.339.348.518.250,- atau mencapai 93,91% dari pagu sebesar Rp6.750.298.621.000,-.

II.4.3. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

1. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya Keuangan

Berikut merupakan analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya berdasarkan sasaran program Tahun 2024, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II 55 Efisiensi Anggaran

No	Sasaran Progam		Triwulan I			Triwulan II			Triwulan III			Triwulan IV		
			% Capaian Rata- Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (TwI)	% Capaian Rata- Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (Tw II)	% Capaian Rata- Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (Tw III)	% Capaian Rata- Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (Tw IV)
(1)	(2)		(3)	(4)	(5) = (3)- (4)	(6)	(7)	(8) = (6)- (7)	(9)	(10)	(11) =(9)-(10)	(12)	(13)	(14) =(12)- (13)
1	SP 01	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	100,58%	9,63%	90,95%	100,58%	30,81%	66,77%	104,20%	55,48%	48,72%	104,20%	88,90%	15,30%
2	SP 02	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	115,68%	10,62%	105,06%	114,58%	39,56%	75,02%	108,36%	62,77%	45,59%	99,06%	99,73%	-0,67%
3	SP 03	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	200,00%	11,65%	188,35%	106,25%	33,28%	72,97%	102,35%	68,76%	33,59%	106,25%	95,44%	10,81%
4	SP 01	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	200,00%	23,56%	176,44%	200,00%	46,25%	153,75%	200,00%	51,18%	148,82%	200,00%	99,87%	100,13%
5	SP 02	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola	96,21%	0,14%	96,21%	96,21%	0,14%	96,07%	96,21%	0,14%	96,07%	105,91%	99,62%	6,29%

No	Sasaran Progam		Triwulan I			Triwulan II			Triwulan III			Triwulan IV		
			% Capaian Rata- Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (TwI)	% Capaian Rata- Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (Tw II)	% Capaian Rata- Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (Tw III)	% Capaian Rata- Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (Tw IV)
(1)	(2)		(3)	(4)	(5) = (3)- (4)	(6)	(7)	(8) = (6)- (7)	(9)	(10)	(11) =(9)-(10)	(12)	(13)	(14) =(12)- (13)
		Pemerintahan yang Baik												
		Rata - rata	142,49%	11,09%	131,40%	123,52%	30,01%	93,52%	122,22%	47,67%	74,56%	123,08%	96,71%	26,37%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui bahwa dibandingkan dengan rata-rata capaian kinerja sasaran sebesar 122,22%, dengan capaian anggaran sebesar 47,67% menunjukkan adanya efisiensi anggaran sebesar 74,56%.

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

Tabel II 56 Perbandingan jumlah kebutuhan dan jumlah eksisting SDM

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

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui bahwa dibandingkan dengan rata-rata target kinerja sebesar 30,796, dengan realisasi kinerja sebesar 33,67% menunjukkan capaian SDM sebesar 72,2% dengan realisasi sebanyak 11.150 SDM dari jumlah kebutuhan SDM sebesar 15.424, dimana realisasi tersebut terdiri atas 3.494 Pegawai Negeri Sipil (PNS) dan 7.656 Pegawai Pemerintah Non Pegawai Negeri (PPNPN).

II.4.4. Hambatan dan Kendala

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

1. Terdapat kebijakan *Automatic Adjustment* anggaran serta penghematan anggaran sehingga beberapa pekerjaan terjadi pengurangan anggaran, ditunda pelaksanaannya dan/atau diperpanjang waktu pelaksanaannya ke tahun selanjutnya untuk digunakan pada penyediaan anggaran yang lebih prioritas di tahun berjalan;
2. Terdapat beberapa kegiatan yang memerlukan perbaikan data dukung atau kekurangan data dukung saat pengajuan kontrak pengadaan barang dan jasa sehingga waktu pelaksanaan kurang sesuai dengan target.
3. Terdapat sisa anggaran bersumber dana SBSN dan PHLN yang tidak dapat direvisi/ direalokasi hingga akhir tahun sehingga menjadi anggaran yang tidak dapat diserap;
4. Masih terdapat kurang sesuainya RPD (Rencana Pencairan Dana) yang disusun dan dicantumkan pada Halaman III DIPA dengan realisasi sesungguhnya yang mengakibatkan deviasi dan perlu untuk direvisi sehingga nilai IKPA pada satker-satker di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat masih rendah.

BAB III

Penutup

BAB III PENUTUP

III.1. Penutup

III.1.1. Ringkasan Capaian

Dalam rangka perwujudan pertanggungjawaban pelaksanaan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat serta Pengelolaan Sumber Daya dan Pelaksanaan Kebijakan dan Program. Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) Tahun 2024 ini perlu disusun secara berkala sebagai salah satu alat pendorong terwujudnya pemerintahan yang bersih dan berwibawa. Sebagai penutup dari Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) Tahun 2024 dapat disampaikan hal-hal sebagai berikut:

1. Sebagai kelanjutan dari pelaksanaan kegiatan untuk Perjanjian Kinerja Tahun 2024, dari keseluruhan kegiatan yang telah dilakukan pada Tahun 2024 ini terdapat 9 (sembilan) Indikator Kinerja Program (IKP) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2024. Terdapat 8 (delapan) Indikator Kinerja Program yang lebih besar atau sama dengan 100% ($IKP \geq 100\%$) dan 1 (satu) Sasaran Program kurang dari 100% ($0\% \leq IKP < 100\%$). Adapun rincian capaian untuk setiap IKP pada tahun 2024 adalah sebagai berikut:
 - a. IKP 01 (SP 01) Rasio Konektivitas Transportasi Darat terealisasi sebesar 0,957 atau mencapai 101,16% target 0,946;
 - b. IKP 05 (SP 01) Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 0,682 atau mencapai 107,23% dari target 0,636;
 - c. IKP 01 (SP 02) Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat terealisasi sebesar 96,470 atau mencapai 102,57% dari target 94,057;
 - d. IKP 06 (SP 02) *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP terealisasi sebesar 83,513 atau mencapai 100% dari target 83,513;
 - e. IKP 07 (SP 02) *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 31,840 atau mencapai 94,61% dari target 33,655;
 - f. IKP 01 (SP 03) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan terealisasi sebesar 0,007 atau mencapai 112,50% dari target 0,008;

- g. IKP 02 (SP 03) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran terealisasi sebesar 0,033 atau mencapai 100,00% dari target 0,033;
 - h. IKP 01 (SP 04) Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan terealisasi sebesar 0,000 atau mencapai 200% dari target 0,000;
 - i. IKP 01 (SP 05) Indeks RB Kementerian Perhubungan terealisasi sebesar 85,260 atau mencapai 105,91% dari target 80,500.
- 2. Untuk meningkatkan capaian kinerja di tahun selanjutnya, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat akan melakukan monitoring dan pemantauan terhadap kegiatan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
 - 3. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat juga akan meningkatkan koordinasi dengan melakukan monitoring keselamatan dan keamanan transportasi darat dan penyeberangan agar dapat lebih meningkatkan kinerja menuju *zero accident*.

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

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

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

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan IV Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
1	SP 1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 1	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	rasio	0,946	0,946	0,957	101,16%	• Dit. Angkutan Jalan • Review Trayek dan kebutuhan jaringan trayek angkutan AKAP dikarenakan adanya Penyesuaian dinamika perubahan jaringan jalan, dengan berfungsinya tol penghubung antar kota dan dalam rangka upaya meramaikan Terminal Tipe A. • Pengembangan trayek ALBN tergantung pada perjanjian kerjasama antar dua negara; • Jumlah operator yang mau melayani pada trayek ALBN masih terbatas. • Pelayanan trayek keperintisan angkutan jalan saat ini berdasarkan usulan dari Pemerintah Daerah dimana lokasi yang diusulkan adalah daerah yang belum terlayani oleh angkutan umum saja, namun belum mengakomodir daerah 3T (Terdepan, Terluar, Tertinggal); • Pelayanan keperintisan angkutan jalan belum dapat dilaksanakan secara maksimal dikarenakan kondisi geografis	• Dit. Angkutan Jalan • Mulai tahun anggaran 2022, anggaran penyelenggaraan angkutan antarmoda KSPN menjadi kewenangan BPTD di wilayah KSPN terkait, hal ini untuk peningkatan pelayanan angkutan antarmoda di wilayah KSPN; • Pemanfaatan teknologi digital dalam penyebaran informasi pelayanan angkutan KSPN; • Melakukan pemantauan dan evaluasi per triwulan terhadap trayek dan pelaksanaan angkutan antarmoda KSPN; • Menambah jumlah layanan angkutan KSPN di daerah yang memiliki potensi wisata yang besar untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut; • Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap operasional dan pelayanan angkutan KSPN agar pelayanan yang diberikan sesuai dengan standar pelayanan minimal (SPM);	• Dit. AJ • Dit. PTJ • Dit. TSDP

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan IV Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
										(Seperti pegunungan atau dataran tinggi) dan akses jalan yang belum memadai; • Kendaraan operasional angkutan jalan perintis sebagian besar sudah mencapai umur teknis sehingga perlu diremajakan dan kendaraan yang digunakan tidak sesuai dengan akses jalan yang dilalui. • Terbatasnya aksesibilitas dan konektivitas antarmoda transportasi di beberapa wilayah KSPN, yang dapat menghambat aksesibilitas wisatawan menuju ke layanan angkutan antarmoda KSPN atau destinasi wisata lainnya di daerah tersebut; • adanya resistensi dari angkutan umum yang dilewati angkutan antarmoda; • Kurangnya sosialisasi dan promosi terhadap keberadaan angkutan antarmoda; • Tingginya harga tiket pesawat domestik menyebabkan berkurangnya kedatangan wisatawan domestik dari luar provinsi; • Kurangnya event yang diadakan di destinasi wisata tujuan layanan angkutan KSPN. • Kurangnya pengawasan dan kepatuhan terhadap Standar Pelayanan Minimal (SPM) oleh operator; • Dit. Prasarana TJ	• Mengoptimalkan digitalisasi trayek angkutan KSPN sehingga semua trayek dapat terpantau. • Penguatan koordinasi terhadap pihak terkait, agar pelaksanaan angkutan antarmoda berjalan dengan baik dan tujuan penyelenggaraan angkutan antarmoda dapat tercapai; • Menyediakan atau memberikan subsidi untuk angkutan umum perintis bagi masyarakat di daerah-daerah yang saat ini belum terjangkau untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut; • Melakukan survey usulan trayek baru keperintisan angkutan Jalan sebelum penetapan jaringan trayek keperintisan. • Melakukan Rapat Kerja Teknis dengan BPTD terkait pelaksanaan pemberian subsidi yang berupa bantuan biaya operasional angkutan jalan perintis sesuai dengan Keputusan Dirjen Hubdat No. KP-DRJD 630 Tahun 2022; • Bekerjasama dengan Bagian Perencanaan, Setditjen Hubdat terkait pengawasan angkutan jalan perintis menggunakan GPS dan aplikasi MITRA DARAT.	

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan IV Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
										• Pengoperasian beberapa Terminal Penumpang Tipe A masih terkendala status aset dan jalan akses; • Masih banyaknya PO yang memilih menaik-turunkan penumpang di pool dan terminal bayangan; • Pengoperasian Terminal Barang masih terkendala adanya gugatan lahan oleh warga; • Penyelesaian pembangunan jalur khusus (dedicated lane) TBI Motaa'in masih dalam tahap pengadaan lahan dan akan dilakukan pembangunan pada tahun 2025; • Pembangunan dan revitalisasi Terminal Tipe A Demak dan Air baru selesai pada Triwulan IV sehingga baru akan dioperasikan pada TA 2025; • Pembangunan lanjutan Terminal Barang pada Tahun Anggaran 2024 di Terminal Barang Internasional Aruk dan Motamasin baru selesai pada TW IV sehingga proses pengoperasian akan dimulai pada Tahun 2025; • Pengoperasian Terminal Barang lainnya masih terkendala belum selesainya proses pembahasan cross-border agreement; • Masih terdapat ketidaksesuaian titik lokasi antara hasil kajian dengan kondisi eksisting	• Melakukan Sosialisasi kepada perusahaan angkutan Umum khususnya Perusahaan AKAP terkait Pelayanan angkutan AKAP bagi masyarakat. • Dit, Prasarana TJ • Menyusun regulasi untuk penyediaan dan pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda; • Menentukan titik lokasi penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai skala prioritas yang mengacu pada kebijakan strategis nasional; • Penguatan koordinasi terhadap pihak terkait agar penyediaan fasilitas pendukung dapat terealisasi sesuai dengan target dan skala prioritas; • Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap pembangunan fasilitas pendukung yang dilaksanakan oleh BPTD; • Telah dilakukan beberapa upaya dalam rangka meningkatkan jumlah Terminal Penumpang Tipe A beroperasi diantaranya pembangunan lanjutan (Terminal Demak) dan revitalisasi (Terminal Air	

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan IV Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
										dilapangan ketika akan dilakukan pembangunan; • Penyediaan etalase pembangunan fasilitas pendukung di e-catalog untuk percepatan penyediaan fasilitas pendukung; • Dit. TSDP • Kebutuhan angkutan penyeberangan terus meningkat, terutama untuk mengakomodir wilayah Tertinggal, Terpinggirkan, Terluar, dan Perbatasan (3TP), mengakibatkan belum semua lintas yang diusulkan Pemerintah Daerah (Pemda) dapat diakomodir; • Keterbatasan sarana kapal, dimana saat ini rata-rata 1 (satu) kapal melayani 3 lintas dikarenakan adanya moratorium pembangunan kapal baru untuk pelayanan perintis dan keterbatasan kapal milik Badan Usaha Milik Negara (BUMN); • Keterbatasan anggaran, sehingga harus mengoptimalkan anggaran yang tersedia agar pelayanan dapat terus berlanjut sampai dengan akhir tahun anggaran. • Pada beberapa lintasan, terkendala pada kekurangan fasilitas sandar (dermaga), sehingga kapal harus menunggu giliran untuk dapat sandar dan bongkar muat;	Sebakul) yang sebelumnya tidak beroperasi; • Pada Tahun Anggaran 2024 telah dilakukan peningkatan pelaksanaan pemeliharaan terminal berbasis pelayanan prima (excellent service) pada Terminal Penumpang Tipe A yang beroperasi; • Telah dilakukan upaya peningkatan kompetensi petugas operasional Terminal Penumpang Tipe A melalui pelaksanaan Bimbingan Teknis Pengelolaan dan Rancang Bangun Terminal serta Uji Kompetensi Manajemen dan Petugas Terminal; • Pada Tahun Anggaran 2024 telah dianggarkan untuk proses pengadaan lahan pembangunan jalur khusus (dedicated lane) Terminal Barang Internasional Motaain; • Telah dilakukan pendampingan pihak BPTD untuk menghadapi gugatan warga terkait lahan Terminal Barang; • Sedang dilakukan proses sertifikasi lahan tahap 2 di Terminal Barang Internasional Entikong; • Telah ditandatangani MoU <i>cross-border movement</i> dengan Pemerintah Papua Nugini untuk mempercepat proses pengoperasian	

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan IV Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
										- Beberapa pelabuhan yang dikelola oleh Pemda kurang perawatan, sehingga kurang memberi kenyamanan untuk pengguna jasa; - Pada beberapa lintas terkendala pasang surut dan perawatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) - Proses Hibah lahan yang sering memakan waktu yang cukup lama dan sering terjadinya ketidaksesuaian luasan lahan yang dihibahkan dengan luasan lahan yang dibutuhkan dalam Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan - Adanya Perubahan Desain dalam pembangunan Pelabuhan Penyeberangan yang harus disesuaikan dengan kondisi Lokasi Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan - Belum tersedianya jalan akses ke lokasi pelabuhan penyeberangan - Belum ada regulasi yang mengatur penetapan operator kapal sehingga sering terjadi keterlambatan operasional karena belum ada kesiapan operator kapal - Beberapa kapal yang telah diserahkan kepada Pemerintah Daerah tidak dirawat dengan baik mengakibatkan kapal rusak dan tidak dapat dioperasikan - Cashflow penyedia jasa yang kurang baik dapat menghambat	Terminal Internasional Skouw; Barang - Sedang dilakukan <i>drafting</i> MoA SOP <i>cross-border movement</i> Sarawak-Kalimantan Barat untuk mempercepat proses pengoperasian Terminal Barang Internasional Entikong; - Direktorat Prasarana Transportasi Jalan telah berpartisipasi dalam Strategic Planning Meeting (SPM) Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA) dalam rangka mendiskusikan perjanjian angkutan barang lintas negara agar Terminal Barang dapat segera beroperasi. • Dit. TSDP - Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan KM. 6 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010-2030; - Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya; - Melakukan pembangunan sarana kapal penyeberangan berdasarkan KM. 6 Tahun	

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan IV Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
										proses pembangunan kapal dan mengakibatkan keterlambatan penyelesaian Perubahan desain yang tanpa pengujian dan persetujuan dalam pembangunan kapal mengakibatkan kapal tidak sesuai dengan spesifikasi teknis dan dapat mengurangi kehandalan dalam operasional	2010 tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010-2030; - Menyediakan atau memberikan subsidi untuk angkutan umum perintis bagi masyarakat di daerah-daerah yang saat ini belum terjangkau untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut. - Mengevaluasi load factor dan tarif pada lintas perintis serta mendorong lintas perintis menjadi komersial; - Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan KM 6 tahun 2010 tentang cetak biru pengembangan transportasi penyeberangan tahun 2010 - 2030 dan sesuai dengan target Renstra - Melakukan pembukaan lintas LDF Patimban- Panjang, Patimban – Pontianak di Kawasan PKN Cirebon dalam rangka mendukung angkutan logistic dari pulau Jawa ke Sumatera dan Kalimantan; - Memberikan subsidi untuk pelayanan lintas penyeberangan perintis Onanrungu – Muara, Onanbakkara – Nainggolan, Nainggolan – Ajibata di	

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan IV Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											Kawasan KSPN Danau Toba pada Tahun mendatang; • Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya.	
			IKP 5	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	rasio	0,636	0,636	0,682	107,23%	• Peningkatan jumlah Load Factor Tahun 2023 sebesar 38,74% menunjukkan layanan BTS semakin meningkat dan cukup diminati oleh Masyarakat; • Adanya Layanan program subsidi Buy The Service dapat meningkatkan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP); • Adanya Layanan program subsidi Buy The Service dapat meningkatkan perpindahan/shifting masyarakat dari kendaraan pribadi ke angkutan umum; • Layanan Angkutan umum yang nyaman sangat dibutuhkan oleh masyarakat dalam melakukan mobilitas atau pergerakan sehari - hari; • Adanya Pengambilalihan program layanan buy the service ke pemerintah daerah sehingga dapat melanjutkan program BTS ke daerah lain yang memerlukan;	• Pelaksanaan konsolidasi untuk membahas rencana pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan di suatu wilayah; • Melakukan review terhadap regulasi terkait pelaksanaan program pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan dengan skema buy the service; • Mengupayakan usulan tarif layanan BTS masuk kedalam Peraturan Menteri Keuangan yang mengatur tentang jenis dan tarif PNBP yang bersifat volatil; • Perencanaan yang komprehensif dalam menentukan lokasi yang akan dipilih untuk penerapan program buy the service dengan memperhatikan RPJMN dan Renstra; • Komitmen antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dalam program pengembangan dan peningkatan pelayanan angkutan perkotaan;	Dit. AJ

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan IV Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											• Sosialisasi penyelenggaraan Program Buy the Service kepada Pemerintah Daerah dan masyarakat; • Melaksanakan monitoring dan evaluasi atas penyelenggaraan program buy the service secara reguler; • Pengembangan dan peningkatan sistem IT pada layanan Buy The Service; • Merencanakan alternatif pembiayaan dari sumber pendanaan lain untuk pengembangan program buy the service.	
2	SP 2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKP 1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	94,057	94,057	96,470	102,57%	• Masih didapati pengguna jasa yang belum seluruhnya mendapatkan kualitas pelayanan yang baik • Masih banyak didapati pengguna jasa yang belum memiliki handphone/gadget • Masih belum maksimalnya pelaksanaan pembinaan dan pengawasan Survey Kepuasan Masyarakat	• Melakukan sosialisasi kepada perusahaan angkutan jalan terkait standar pelayanan minimal angkutan jalan. • Memberikan apresiasi kepada perusahaan angkutan jalan yang telah memberikan pelayanan angkutan terbaik kepada masyarakat melalui kegiatan pemilihan PO terbaik. • Mengadakan Bimbingan Teknis Aplikasi 3A IKM-IPK kepada seluruh petugas pelaksana SKM • Mengadakan pendampingan pelaksanaan SKM secara bertahap • Monitoring dan Evaluasi pelaksanaan SKM • Tindak lanjut atas hasil evaluasi	Bagian SDM dan Umum, Setditjen Hubdat

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan IV Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											• menyediakan fasilitas yang memadai untuk pengguna jasa yang tidak ada gadget untuk melakukan SKM • Melakukan perbaikan pelayanan dengan melakukan perbaikan pada aplikasi AIR SDP sehingga lebih memudahkan pengguna jasa untuk memproses pengajuan pelayanan; • Melakukan perbaikan komunikasi terhadap pengguna jasa dan melakukan sosialisasi secara masif terhadap pengguna layanan sehingga ke depan dapat terwujud sinergisitas terhadap layanan perizinan Direktorat Transportasi SDP.	
			IKP 6	On Time Performance (OTP) Transportasi SDP	%	83,513	83,513	83,513	100,00%	• Pelaksanaan online ticketing angkutan penyeberangan baru diterapkan pada Pelabuhan Penyeberangan Merak, Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dan Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk tetapi belum diterapkan pada pelabuhan penyeberangan lain yang terdapat pada PM 19 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik ; • Pada beberapa lintas terkendala pasang surut alur pelayaran sehingga	• Melaksanakan kegiatan Sosialisasi /Bimbingan Teknis SPM Angkutan Penyeberangan; • Pelaksanaan online ticketing angkutan penyeberangan baru diterapkan pada Pelabuhan Penyeberangan Merak, Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dan Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk tetapi belum diterapkan pada pelabuhan penyeberangan lain yang terdapat pada PM 19 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Tiket	Dit. TSDP

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan IV Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
										membutuhkan waktu lebih ketika akan sandar; • Pada beberapa lintas kekurangan fasilitas dermaga sementara jumlah kapalnya banyak, sehingga harus menunggu giliran untuk sandar dan melakukan bongkar muat; • Adanya keterlambatan pelayaran yang disebabkan oleh kapal yang gagal sandar karena kondisi teknis atau cuaca	Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik; • Berkoordinasi dengan stakeholder terkait agar lebih meningkatkan pelayanan angkutan penyeberangan dan ketepatan jadwal di lapangan; • Melakukan pengawasan secara periodik terhadap ketepatan jadwal di lapangan; • Melakukan evaluasi atas pelaksanaan pola operasi dan ketepatan jadwal; • Dukungan sistem Digitalisasi Pengawasan Operasional untuk pengawasan operasional di lapangan.	
			IKP 7	On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan	%	33,655	33,655	31,840	94,61%	• Adanya migrasi teknologi dari Teman Bus ke Mitra Darat memerlukan waktu penyesuaian komponen teknologi yang ada • Belum terpadunya antara layanan angkutan umum perkotaan Buy The Service sebagai Trunk Line (Trayek Utama dengan Angkutan Pengumpan (Feeder) seperti angkot dan belum maksimalnya dukungan dari Feeder sehingga dapat mempengaruhi waktu tempuh layanan BTS • Dinamika masyarakat di lapangan yang sering terjadi sehingga sering dilakukan pengalihan rute sementara	• Pemanfaatan teknologi ITS Bus Priority untuk memberikan prioritas bagi angkutan umum; • Berkoordinasi dengan pemerintah daerah terkait untuk pelaksanaan dan penerapan push strategy khususnya pada kawasan yang dilayani oleh BTS agar lebih meningkatkan pelayanan angkutan perkotaan dan ketepatan jadwal di lapangan, misalnya dengan pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas seperti pembatasan kecepatan bagi kendaraan pribadi di suatu ruas jalan tertentu;	Dit. AJ

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan IV Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
3	SP 3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 1	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	rasio	0,008	0,008	0,007	112,50%	- Perusahaan angkutan umum yang menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) masih sangat sedikit, sampai September tahun 2024 sebanyak 205 perusahaan yang memiliki Sertifikat Sistem Manajemen Keselamatan dari kurang lebih 42.785 Perusahaan Angkutan Umum (PAU). Hal tersebut belum diterapkannya sanksi bagi perusahaan angkutan yang belum menerapkan sehingga kesadaran akan hal tersebut masing sangat rendah dan dianggap tidak penting; - Belum diterapkannya sanksi bagi perusahaan angkutan yang belum menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) Perusahaan Angkutan Umum; - Belum satu tujuannya perusahaan angkutan umum dengan pemerintah akan pentingnya keselamatan, keselamatan merupakan investasi sedangkan perusahaan masih beranggapan bahwa	- Melakukan evaluasi secara periodik terhadap realisasi On Time performance; - Melakukan rapat evaluasi efektifitas pengaturan manajemen dan rekayasa lalu lintas dan hal terkait lainnya - Akan disempurnakan peraturan terkait Sistem Manajemen Keselamatan pada perusahaan angkutan umum (SMK) terkait dengan pembagian wewenang antara pusat dan daerah dalam hal pembinaan keselamatan angkutan umum; - Akan diatur regulasi terkait dengan penyediaan fasilitas tempat istirahat pengemudi angkutan umum; - akan diberikan reward kepada perusahaan angkutan umum yang sudah menerapkan SMK dan akan mendorong kepada perusahaan angkutan umum untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan pada perusahaannya dengan melakukan asistensi atau pendampingan dalam penerapan SMK. - Melaksanakan kegiatan sosialisasi tentang keselamatan secara menyeluruh baik offline maupun online (melalui media elektronik, media sosial dll);	Dit. Sarana TJ

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan IV Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
										keselamatan merupakan sebuah at cost bagi perusahaan itu sendiri; Kurangnya kesadaran Perusahaan Angkutan Umum akan pentingnya Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum untuk meningkatkan keselamatan transportasi dan mengurangi angka kecelakaan dan fatalitas.	- Menggandeng <i>public figure</i> untuk mengkampanyekan keselamatan jalan sehingga meningkatkan awareness masyarakat terhadap keselamatan jalan - Melakukan Pelatihan Kompetensi Inspektur dan Auditor Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, dengan mengikutsertakan 33 (tiga puluh tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat; - Melaksanakan Pembekalan dan pendampingan Penyusunan Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan terhadap Perusahaan Angkutan Umum, baik AKAP/Pariwisata maupun Angkutan Barang Khusus (B3); - Melaksanakan Bimbingan Teknis Penilai Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum, dengan mengikutsertakan 33 (tiga puluh tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan staf kompeten dari Direktorat Angkutan Jalan; - Melaksanakan Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan disiplin Pengemudi Angkutan umum; - Melaksanakan Training Of Trainer (TOT) Sistem Manajemen Angkutan Umum Perusahaan Angkutan Umum	

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan IV Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											(SMK PAU) dalam rangka meningkatkan Kompetensi SDM Penilai SMK PAU. • Melaksanakan Ramp Check Angkutan Umum; • Monitoring dan Evaluasi Keselamatan Transportasi Jalan; • Melakukan Monitoring Pembinaan Angkutan Umum AKAP/Pariwisata maupun Angkutan Barang (B3); • Untuk mempermudah pendataan dan pengawasan penerapan SMK pada perusahaan angkutan umum akan dibangun sistem informasi SMK pada perusahaan angkutan umum (e-SMK) yang nantinya akan diintegrasikan dengan sistem informasi perizinan angkutan umum (SPIONAM) sehingga pembinaan dan pengawasan dapat dilakukan secara optimal; • Optimalisasi aplikasi Terminal Online Sistem (TOS) untuk pengawasan keberangkatan bus AKAP di terminal; • Integrasi aplikasi ramp chek dengan aplikasi TOS dan SPIONAM sehingga mempermudah dalam pelaksanaan inspeksi keselamatan pada kendaraan angkutan umum.	
			IKP 2	Rasio Kejadian	rasio	0,033	0,033	0,033	100,00%	• Sumber Daya Manusia yang berkompetensi mengalami	• Segera Melaksanakan sosialisasi kepada seluruh	Dit. TSDP

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan IV Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
						Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
			Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran						peningkatan pada tahun 2024 seperti penambahan marine inspektur sungai danau dan penyeberangan, penambahan ahli ukur kapal, penambahan auditor keselamatan kapal, penambahan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) bidang LLASDP, dll; • Adanya bimbingan teknis dan sosialisasi di bidang keselamatan sungai, danau dan penyeberangan kepada 33 Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba; • Pelaksanaan Monitoring dan Evaluasi Inspeksi keselamatan Transportasi Penyeberangan (Rampcheck) dan Monitoring secara berkala terhadap kelaikan sarana, prasarana dan Operasional Penyeberangan; • Regulasi di bidang keselamatan TSDP yang sudah mengalami peningkatan penataan	syahbandar dan petugas kesyahbandaran terkait dengan cara mengetahui prakiraan cuaca dan pengimplementasian terhadap penerbitan SPB; • Menyediakan monitor cuaca untuk pemantauan data real time cuaca pada lintas penyeberangan; • Berkoordinasi dengan BMKG terkait prakiraan cuaca; • Melaksanakan Monitoring dan Evaluasi Inspeksi keselamatan Transportasi Penyeberangan (Ramp Check) dan Monitoring secara berkala terhadap kelaikan sarana, prasarana dan Operasional Penyeberangan; • Mengadakan Bimbingan Teknis di bidang keselamatan angkutan penyeberangan kepada 33 (Tiga Puluh Tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan 1 (Satu) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan (KSOPP) Danau Toba. • Melakukan pengadaan kapal patroli untuk pengawasan di lokasi daerah yang rawan kecelakaan dan meningkatkan kordinasi pantauan terhadap cuaca ekstrim; • Mengadakan sosialisasi keselamatan angkutan penyeberangan kepada para operator Angkutan Sungai,	

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan IV Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											Danau dan Penyeberangan serta 33 (Tiga Puluh Tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan 1 (Satu) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan (KSOPP) Danau Toba; • Pemberian Bantuan Teknis Perlengkapan keselamatan angkutan penyeberangan di 33 (Tiga Puluh Tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan 1 (Satu) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan (KSOPP) Danau Toba; • Perumusan aturan Manajemen keselamatan kapal, patroli dan pengamanan; • Penyusunan Kebijakan terkait kompetensi kesyahbandaran dan database kinerja pengawasan operasional SDP; • Melakukan koordinasi dan tata kelola bidang kesyahbandaran; • Melakukan Pengawasan tertib berlayar ; • Peningkatan Kompetensi SDM dibidang transportasi SDP dengan Pemberian Diklat Kompetensi seperti diklat Syahbandar, diklat Syahbandar Pembantu, Diklat Marine Inspector, yang bekerjasama dengan Diklat Pemberdayaan SDM yang	

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan IV Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											terkait seperti BP2TL dan Poltektrans SDP; • Melaksanakan Monitoring Pelaksanaan Tusi Keselamatan dan Keamanan Pelayaran TSDP di Seluruh Indonesia Melalui Zoom dengan 33 (Tiga Puluh Tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan 1 (Satu) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan (KSOPP) Danau Toba; • Pemberian Webinar terkait tata cara pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran TSDP dan Webinar terkait tata cara pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kepada 33 (Tiga Puluh Tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan 1 (Satu) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan (KSOPP) Danau Toba.	
4	SP 4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	IKP 1	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri	%	0,000	0,000	0,000	200,00%	• melakukan evaluasi terhadap peraturan yang telah/baru ditetapkan • melakukan evaluasi terhadap sosialisasi dan uji publik yang telah dilakukan. • melakukan sosialisasi terhadap operator langsung terkait peraturan yang baru ditetapkan	• Membuat timeline target penyusunan peraturan perundang-undangan sehingga proses penyusunan berjalan sesuai waktu yang ditentukan. • Memantau proses pengharmonisasian yang dilaksanakan oleh Kementerian Hukum dan HAM yang dihadiri oleh Kementerian/Lembaga/Stake holder terkait sehingga	Bagian Hukum dan Humas, Setditjen Hubdat

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan IV Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
				Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan							peraturan yang diajukan dapat segera ditetapkan dan diundangkan. • Apabila peraturan sudah diundangkan maka diharapkan segera mendapatkan tanggapan/class action dari masyarakat.	
5	SP 5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	80,500	80,500	85,260	105,91%	• Penerapan reformasi birokrasi pada tingkat Eselon I sudah berjalan sesuai arahan Leading Sector, namun belum terinternalisasi secara menyeluruh hingga ke tingkat unit kerja dibawahnya • Monitoring dan evaluasi rencana kerja pelaksanaan reformasi birokrasi di level unit kerja belum seluruhnya dilakukan; • Seluruh peraturan perundang-undangan yang tidak harmonis/sinkron teridentifikasi dan dipetakan dengan baik namun hasil identifikasi dan analisis tersebut belum sepenuhnya ditindaklanjuti sehingga belum dapat dipastikan kebijakan yang dibuat oleh Ditjen Perhubungan Darat harmonis dengan kebijakan lain; • Belum optimalnya evaluasi terhadap kesesuaian organisasi dengan kinerja yang akan dihasilkan dan mandat kepada unit kerja;	• Meningkatkan komitmen Pimpinan Tinggi untuk lebih mendorong pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat; • Melaksanakan internalisasi pelaksanaan Reformasi Birokrasi yang lebih menyeluruh pada seluruh unit kerja dan pegawai di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat; • Melakukan pendampingan kepada seluruh unit kerja secara langsung tentang pelaksanaan Reformasi Birokrasi di unit kerjanya; • Melakukan Pengawasan dan Pemantauan pelaksanaan Reformasi Birokrasi melalui kegiatan monitoring dan evaluasi pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Ditjen Hubdat; • Melaksanakan tindak lanjut perbaikan atas hasil Pengawasan dan Pemantauan pelaksanaan	Bagian SDM dan Umum, Setditjen Hubdat

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Triwulan IV Tahun 2024			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
										- Penguatan sistem manajemen SDM belum sepenuhnya optimal, hal ini disebabkan antara lain belum dilakukannya pemetaan talenta sebagai dasar penempatan jabatan kritikal/suksesi serta penyusunan perencanaan pengembangan kompetensi pegawai atau Human Capital Development Plan (HCDP) yang belum dilakukan secara menyeluruh serta pola rotasi dan mutasi yang dilakukan secara masif belum didasarkan pemetaan kompetensi yang jelas; - Monitoring dan evaluasi implementasi penguatan kebijakan pengawasan internal dan integritas masih belum mengukur tingkat efektifitas penanganan gratifikasi, penerapan SPIP, pengelolaan pengaduan masyarakat, Whistle-Blowing System dan kebijakan benturan kepentingan - Implementasi pelayanan publik belum sepenuhnya optimal, hal ini ditunjukkan dengan masih sedikitnya unit kerja yang telah menindaklanjuti hasil survei kepuasan masyarakat dan menerapkan kebijakan pemberian kompensasi kepada penerima layanan bila layanan tidak sesuai standar.	Reformasi Birokrasi di lingkungan Ditjen Hubdat	

LAMPIRAN

Lampiran 1 Rencana Kerja Tahunan Tahun 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/rktdjpd24>



RENCANA KINERJA TAHUNAN TAHUN 2024 DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target
1	SP 01	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 01	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	0,946
			IKP 05	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	Rasio	1,000
2	SP 02	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKP 01	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	88,500
			IKP 06	On Time Performance (OTP) Transportasi SDP	%	83,400
			IKP 07	On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan	%	70,000
3	SP 03	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 01	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,011
			IKP 02	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,083
4	SP 01	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	IKP 01	Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang mendapat class action oleh masyarakat dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang dikeluarkan/ditetapkan	%	0,000
5	SP 02	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik	IKP 01	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	80,500

Jakarta, 01 Desember 2023

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

DRS. HENDRO SUGIATNO, M.M

Lampiran 2 Perjanjian Kinerja Tahun 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/pkdjpd24>



PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2024 DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

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

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

Selanjutnya disebut pihak pertama

Nama : Budi Karya Sumadi
Jabatan : Menteri Perhubungan Republik Indonesia

Selaku atasan pihak pertama, selanjutnya disebut pihak kedua

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

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

Pihak Kedua
Menteri Perhubungan


BUDI KARYA SUMADI

Jakarta, 15 Januari 2024
Pihak Pertama
Direktur Jenderal Perhubungan Darat


Drs. HENDRO SUGIATNO, M.M.

Lampiran 3 Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/Revisi1PK2024>



REVISI I PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2024 DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

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

Nama : Irjen Pol. Risyapudin Nursin, S.I.K.
Jabatan : Direktur Jenderal Perhubungan Darat

Selanjutnya disebut pihak pertama

Nama : Budi Karya Sumadi
Jabatan : Menteri Perhubungan Republik Indonesia

Selaku atasan pihak pertama, selanjutnya disebut pihak kedua

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

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

Pihak Kedua
Menteri Perhubungan


BUDI KARYA SUMADI

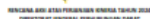
Jakarta, 1 Juli 2024
Pihak Pertama
Direktur Jenderal Perhubungan Darat


Irjen Pol. RISYAPUDIN NURSIN, S.I.K.

Lampiran 4 Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/renaksi24>



Kategorie: Wirtschaftswissenschaften													Wichtige Fachgebiete													Anmerkungen		Prüfungstermin			
Nr.		Name des Prüflings		Geburtsdatum		Geburtsort		Geburtszeit		Geburtszeit		Geburtszeit		Geburtszeit		Geburtszeit		Geburtszeit		Geburtszeit		Geburtszeit		Geburtszeit		Geburtszeit			Geburtszeit		
Nr.		Name des Prüflings		Geburtsdatum		Geburtsort		Geburtszeit		Geburtszeit		Geburtszeit		Geburtszeit		Geburtszeit		Geburtszeit		Geburtszeit		Geburtszeit		Geburtszeit		Geburtszeit			Geburtszeit		
1	101	Hans-Jürgen Borchers	Hans-Jürgen Borchers	1958	1958	1958	1958	1958	1958	1958	1958	1958	1958	1958	1958	1958	1958	1958	1958	1958	1958	1958	1958	1958	1958	1958	1958	1958	1958		
2	102	Hans-Jürgen Borchers																													

Surabaya, 02 Januari 2020

DIREKTUR JENDERAL PEMERINTAHAN DASAR



Drs. HENDRO SULISTYO, M.M.

<https://s.id/Monrek24>

208

s.id/MonrekTWII24

[illegible]

Lampiran 7 Monitoring Rencana Aksi Triwulan III Tahun 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/MonrekTWII24>

[illegible]

<https://s.id/MonrekTWIV24>

211

Lampiran 9 Proyek Prioritas Strategis (Major Project) RPJMN 2020-2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/RPJMN20-24



Lampiran 10 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8410 Tahun 2023 tanggal 11 Desember 2023 Tentang Penetapan Trayek dan Jumlah Kebutuhan Kendaraan Pada Pelayanan Angkutan AntarKota Antar Provinsi di Seluruh Indonesia

Dapat di akses pada link dibawah ini :

<https://s.id/DRJD8410>



**KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR KP-DRJD 8410 TAHUN 2023**

TENTANG

**PENETAPAN TRAYEK DAN JUMLAH KEBUTUHAN KENDARAAN
PADA PELAYANAN ANGKUTAN ANTARKOTA ANTARPROVINSI
DI SELURUH INDONESIA**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang** : a. bahwa dalam rangka pemenuhan kebutuhan pergerakan masyarakat antarkota antarprovinsi, maka perlu ditetapkan trayek dan jumlah kebutuhan kendaraan pada pelayanan Angkutan Antarkota Antarprovinsi di seluruh Indonesia;
- b. bahwa berdasarkan hasil monitoring dan evaluasi terhadap trayek Angkutan Antarkota Antarprovinsi di seluruh Indonesia, perlu mengganti Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.6298/AJ.205/DRJD/2014 tentang Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan Pada Trayek Angkutan Antarkota Antarprovinsi (AKAP) di Seluruh Indonesia;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Penetapan Trayek dan Jumlah Kebutuhan Kendaraan Pada Pelayanan Angkutan Antarkota Antarprovinsi di Seluruh Indonesia;
- Mengingat** : 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

Lampiran 11 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 7869 Tahun 2022 tentang Penetapan Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan pada Trayek Angkutan ALBN Indonesia – Timor Leste

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/TrayekALBN



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

GEDUNG KARYA
JL. MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA 10110

TEL.P. (021) 3508138,
3508139, 3508145,
3508143, 3862223

FAX : (021) 3507282, 3508128,
3508145, 3508143, 3502179
email : djperhubdat@dephub.go.id
Home Page : <http://litubdat.dephub.go.id>

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR KP-DRJD 7869 TAHUN 2022

TENTANG

**PENETAPAN JARINGAN TRAYEK DAN KEBUTUHAN KENDARAAN
PADA TRAYEK ANGKUTAN ANTAR LINTAS BATAS NEGARA INDONESIA – TIMOR-LESTE**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

Menimbang : a. bahwa berdasarkan Pasal 15 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan diatur bahwa Pemerintah wajib menjamin tersedianya Angkutan umum untuk jasa Angkutan orang dan/atau barang antarkota antarprovinsi serta lintas batas negara;

b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal tentang Penetapan Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan pada Trayek Angkutan Antar Lintas Batas Negara Indonesia – Timor-Leste.

Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);

2. Peraturan Pemerintah Nomor 79 tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 nomor 193 Tambahan lembaran negara republik indonesia nomor 5468);

3. Peraturan pemerintah nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 nomor 260 Tambahan lembaran negara republik

Lampiran 12 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8317 Tahun 2023 tanggal 27 Oktober 2023 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/DRJD8317>



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

GEDUNG KARYA
JL. MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA 10110

TELP. (021) 3506138,
3506129, 3506145,
3506143, 3882220

FAX : (021) 3506138, 3506129,
3506145, 3506143, 3882220
email : djperhubdat@dephub.go.id
Home Page : <http://hubdat.dephub.go.id>

**KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR KP-DRJD 8317 TAHUN 2023
TENTANG
PENETAPAN JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN JALAN PERINTIS TAHUN 2024**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang : a. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 15 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 73 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Subaidi Perintis Angkutan Jalan, telah diatur bahwa penyelenggaraan Angkutan Jalan Perintis dilaksanakan berdasarkan jaringan trayek angkutan orang yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal;
- b. bahwa berdasarkan hasil evaluasi trayek angkutan jalan perintis, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 3695 Tahun 2023 tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2023, perlu diganti dan dilakukan penyesuaian;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2024;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

Lampiran 13 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 2654 TAHUN 2021 pada tanggal tanggal 27 Agustus 2021

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/PerubahanTrayek



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

GEDUNG KARYA
JL. MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA 10110

TELP. (021) 3508138,
3506126, 3506145,
3506143, 3502223

FAX : (021) 3507332, 3506128,
3506145, 3506143, 3502179
email : ditperhubdat@depup.go.id
Home Page : <http://hubdat.depup.go.id>

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

NOMOR : KP-DRJD 2654 TAHUN 2021

TENTANG

**PERUBAHAN ATAS KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR : KP.186/AJ.501/DRJD/2021 TENTANG PENETAPAN JARINGAN
TRAYEK ANGKUTAN JALAN PADA KAWASAN STRATEGIS PARIWISATA NASIONAL
TAHUN 2021**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang** : a. bahwa berdasarkan hasil evaluasi trayek angkutan jalan pada kawasan strategis pariwisata nasional tahun 2021, perlu dilakukan perubahan dan penyempurnaan terhadap jaringan trayek angkutan jalan yang telah ditetapkan;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Perubahan Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.186/AJ.501/DRJD/2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2021;
- Mengingat** : 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);

Lampiran 14 SK Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 4090 TAHUN 2021 pada tanggal 24 Desember 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Tahun 2022

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/Trayek_KSPN



KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

NOMOR : KP-DRJD 4090 TAHUN 2021

TENTANG

PENETAPAN JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN JALAN
PADA KAWASAN STRATEGIS PARIWISATA NASIONAL TAHUN 2022

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang : a. bahwa berdasarkan hasil evaluasi trayek angkutan jalan pada kawasan strategis pariwisata nasional tahun 2022, perlu dilakukan perubahan dan penyempurnaan terhadap jaringan trayek angkutan jalan yang telah ditetapkan;
- b. bahwa sesuai dengan Pasal 138 ayat (2) Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2022;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);

Lampiran 15 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 9842 Tahun 2022 tentang Jaringan trayek KSPN 2023

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/Trayek_KSPN2023



KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR KP-DRJD 9842 TAHUN 2022
TENTANG
JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN JALAN
PADA KAWASAN STRATEGIS PARIWISATA NASIONAL
TAHUN 2023

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang : a. bahwa berdasarkan hasil evaluasi trayek angkutan jalan pada kawasan strategis pariwisata nasional, perlu dilakukan pengembangan dan penyempurnaan dalam penetapan jaringan trayek angkutan jalan pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional;
- b. bahwa berdasarkan Pasal 138 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2023;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 - 2025 (Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5262)
3. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594);
4. Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 33);

Lampiran 16 SK Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 7332 Tahun 2023 tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/DRJD7332>



**KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR KP-DRJD 7332 TAHUN 2023
TENTANG
JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN JALAN
PADA KAWASAN STRATEGIS PARIWISATA NASIONAL
TAHUN 2024**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

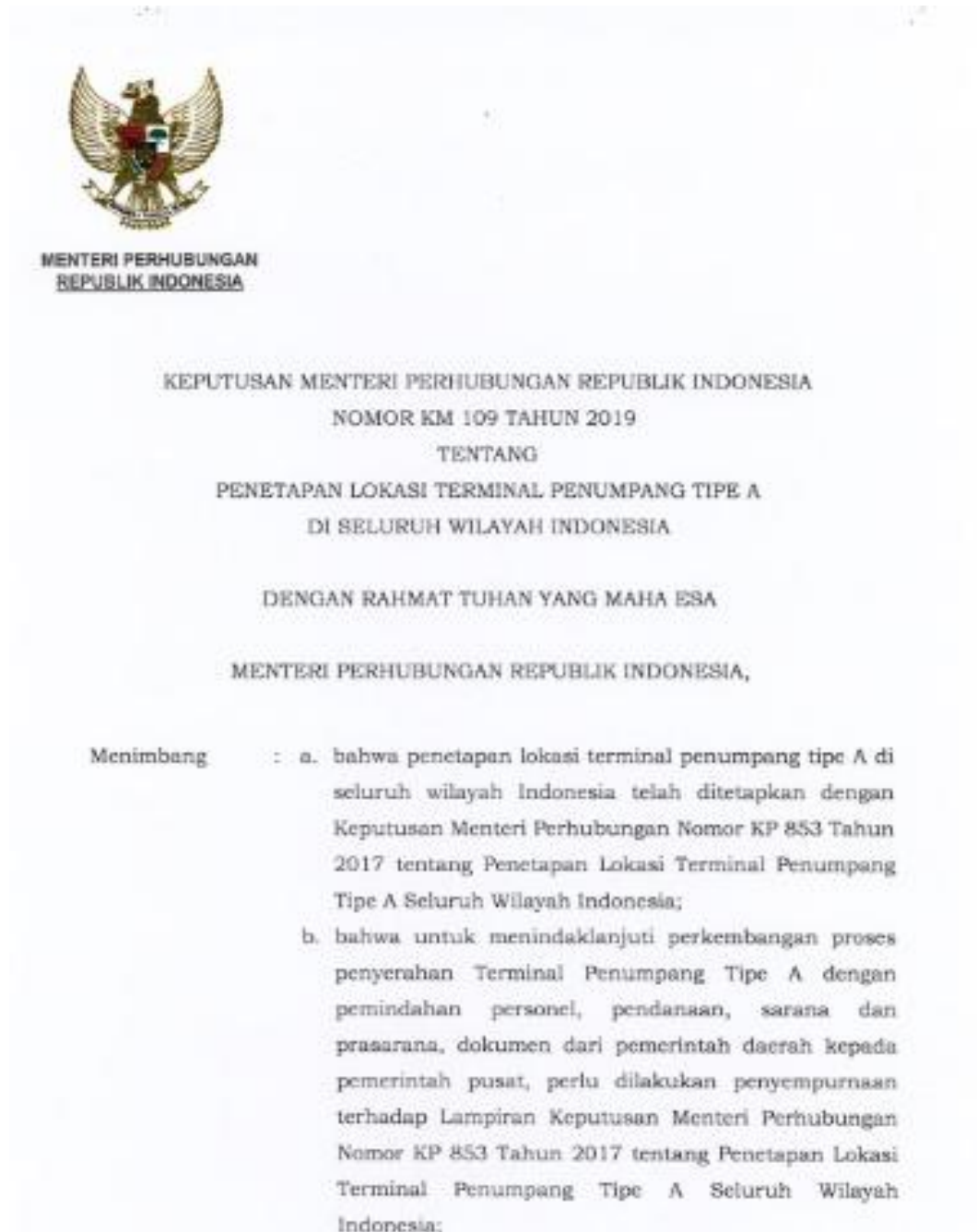
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang** : a. bahwa berdasarkan hasil evaluasi trayek angkutan jalan pada kawasan strategis pariwisata nasional serta untuk melaksanakan ketentuan Pasal 138 ayat (2) Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam menyelenggarakan angkutan umum yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau, perlu dilakukan pengembangan dan penyempurnaan dalajaringan trayek angkutan jalan pada kawasan strategis pariwisata nasional;
- b. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 4 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 83 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Pada Kawasan Strategis Nasional diatur bahwa dalam menetapkan layanan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek untuk wilayah di luar wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi didelegasikan oleh Menteri kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2024;
- Mengingat** : 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Lampiran 17 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/KM109>



Lampiran 18 KM 100 Tahun 2023 tentang Perubahan Kedua atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/KM100>



KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR KM 100 TAHUN 2023
TENTANG
PERUBAHAN KEDUA ATAS KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR KM 109 TAHUN 2019 TENTANG PENETAPAN LOKASI TERMINAL
PENUMPANG TIPE A DI SELURUH WILAYAH INDONESIA

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

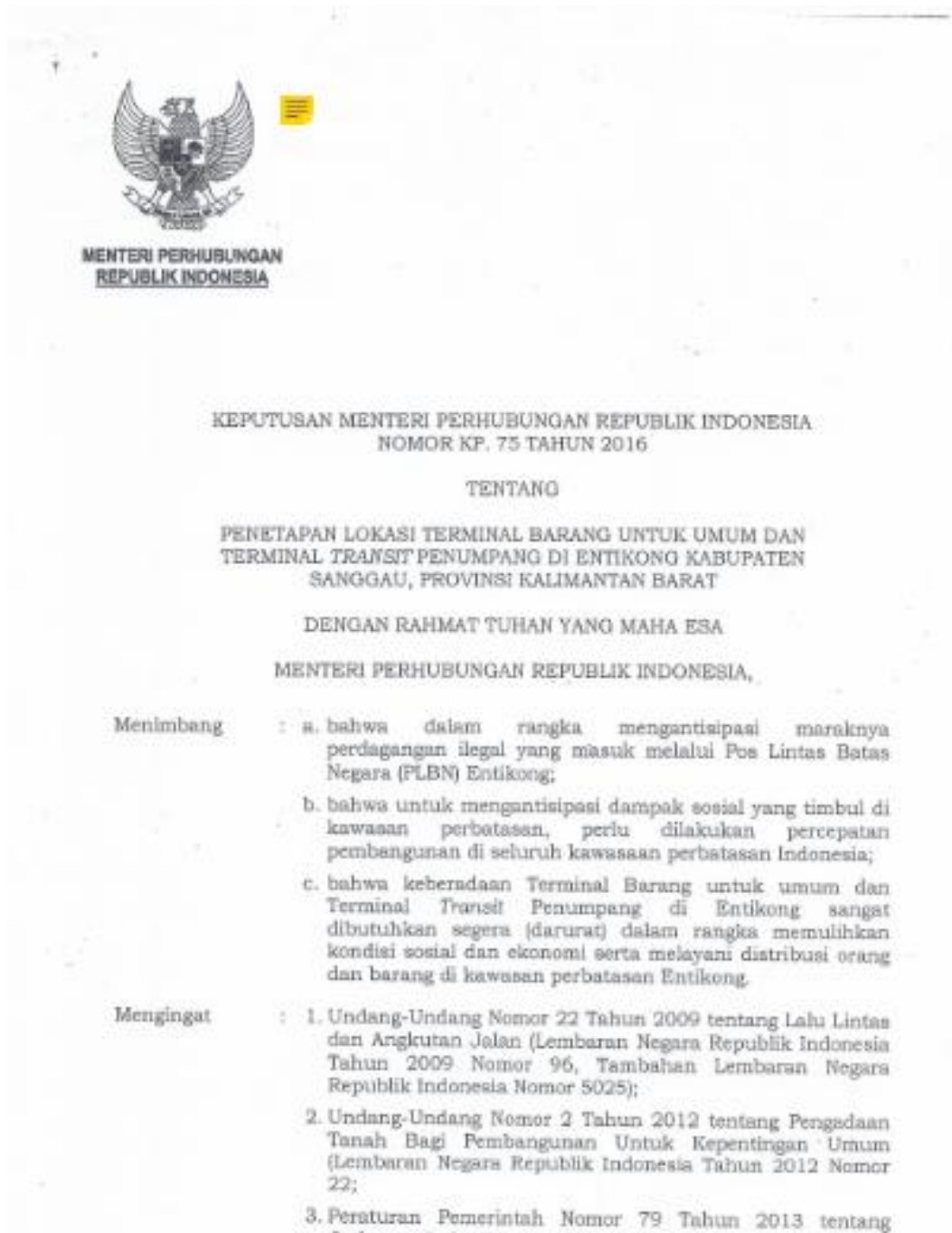
MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 66 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, lokasi terminal penumpang tipe A ditetapkan oleh Menteri;
- b. bahwa berdasarkan hasil evaluasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, penambahan lokasi Terminal Penumpang Tipe A Malalayang di Provinsi Sulawesi Utara telah memenuhi persyaratan, sehingga perlu dilakukan penyempurnaan terhadap Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia sebagaimana telah diubah dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 150 Tahun 2022 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan b, perlu menetapkan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Kedua atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal

Lampiran 19 KP 75 Tahun 2016 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum dan Terminal Transit Penumpang di Entikong Kabupaten Sanggau, Provinsi Kalimantan Barat

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/KP75_2016



Lampiran 20 KM 44 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Nanga Badau yang Berlokasi di Desa Janting, Kecamatan Badau, Kabupaten Kapuas Hulu, Provinsi Kalimantan Barat

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/KM44_2019](https://www.s.id/KM44_2019)



KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR KM 44 TAHUN 2019
TENTANG

PENETAPAN LOKASI TERMINAL BARANG UNTUK UMUM
NANGA BADAU YANG BERLOKASI DI DESA JANTING, KECAMATAN BADAU,
KABUPATEN KAPUAS HULU, PROVINSI KALIMANTAN BARAT

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 6 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 102 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Terminal Barang, lokasi Terminal Barang untuk Umum ditetapkan oleh Menteri Perhubungan;
 - b. bahwa lokasi Terminal Barang untuk Umum Nanga Badau telah memenuhi persyaratan dan telah memperhatikan rencana kebutuhan simpul Terminal Barang;
 - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Nanga Badau Yang Berlokasi di Desa Janting, Kecamatan Badau, Kabupaten Kapuas Hulu, Provinsi Kalimantan Barat;

- Mengingat :
- 1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara

Lampiran 21 KM 45 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Aruk yang Berlokasi di Desa Sebunga, Kecamatan Sajingan Besar, Kabupaten Sambas, Provinsi Kalimantan Barat

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/KM45_2019](https://www.s.id/KM45_2019)



KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR KM 45 TAHUN 2019
TENTANG

PENETAPAN LOKASI TERMINAL BARANG UNTUK UMUM ARUK
YANG BERLOKASI DI DESA SEBUNGA, KECAMATAN SAJINGAN BESAR,
KABUPATEN SAMBAS, PROVINSI KALIMANTAN BARAT

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

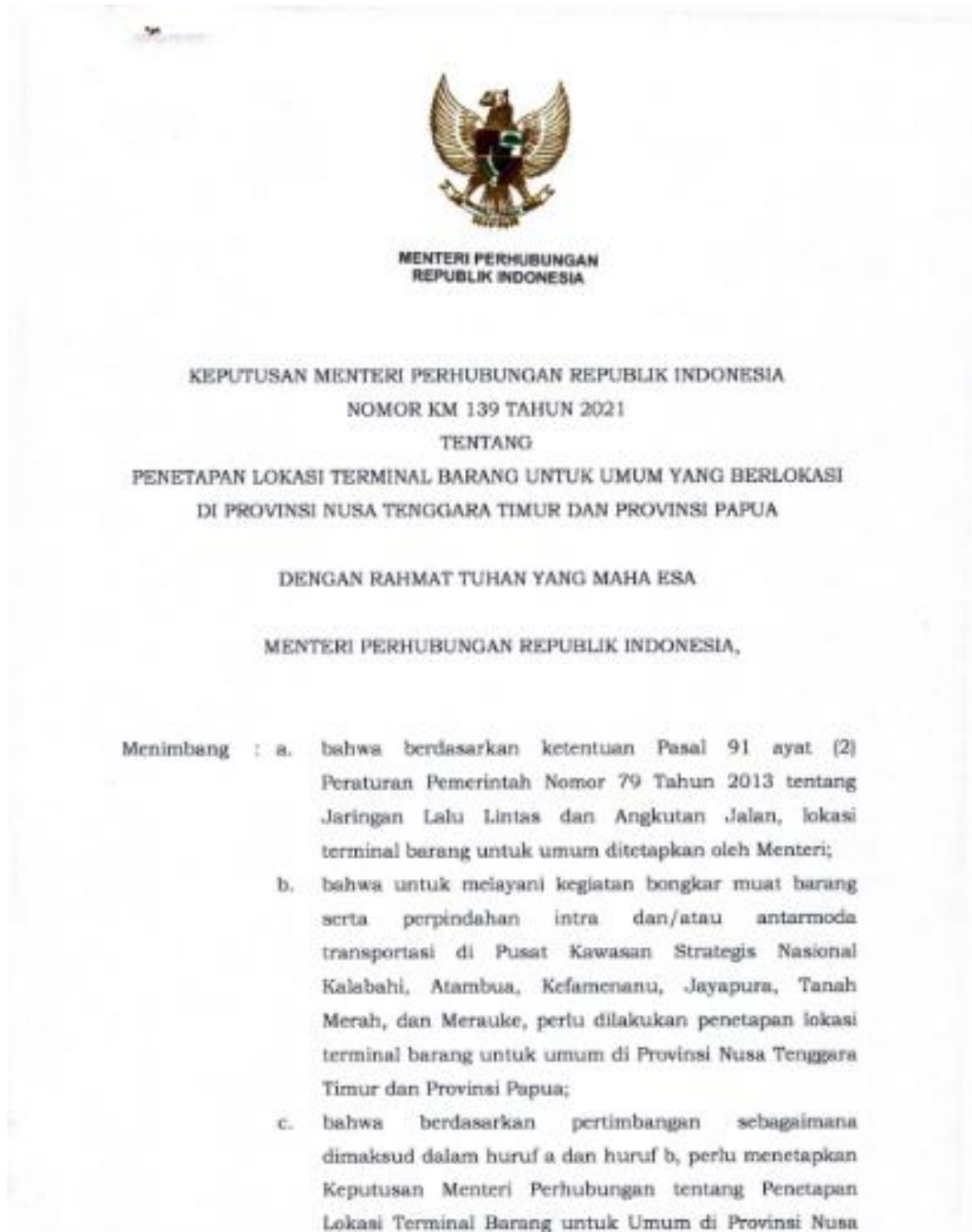
MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 6 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 102 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Terminal Barang, lokasi Terminal Barang untuk Umum ditetapkan oleh Menteri Perhubungan;
- b. bahwa lokasi Terminal Barang untuk Umum Aruk telah memenuhi persyaratan dan telah memperhatikan rencana kebutuhan simpul Terminal Barang;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Aruk Yang Berlokasi di Desa Sebunga Kecamatan Sajingan Besar Kabupaten Sambas Provinsi Kalimantan Barat;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 66, Tambahan

Lampiran 22 KM 139 Tahun 2021 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum yang Berlokasi di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Provinsi Papua

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/KM139_2021



Lampiran 23 Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Tahun 2020 – 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/Perpres18_2020](https://www.s.id/Perpres18_2020)



MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 18 TAHUN 2020
TENTANG
PENGENDALIAN TRANSPORTASI DALAM RANGKA PENCEGAHAN
PENYEBARAN CORONA VIRUS DISEASE 2019 (COVID-19)

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

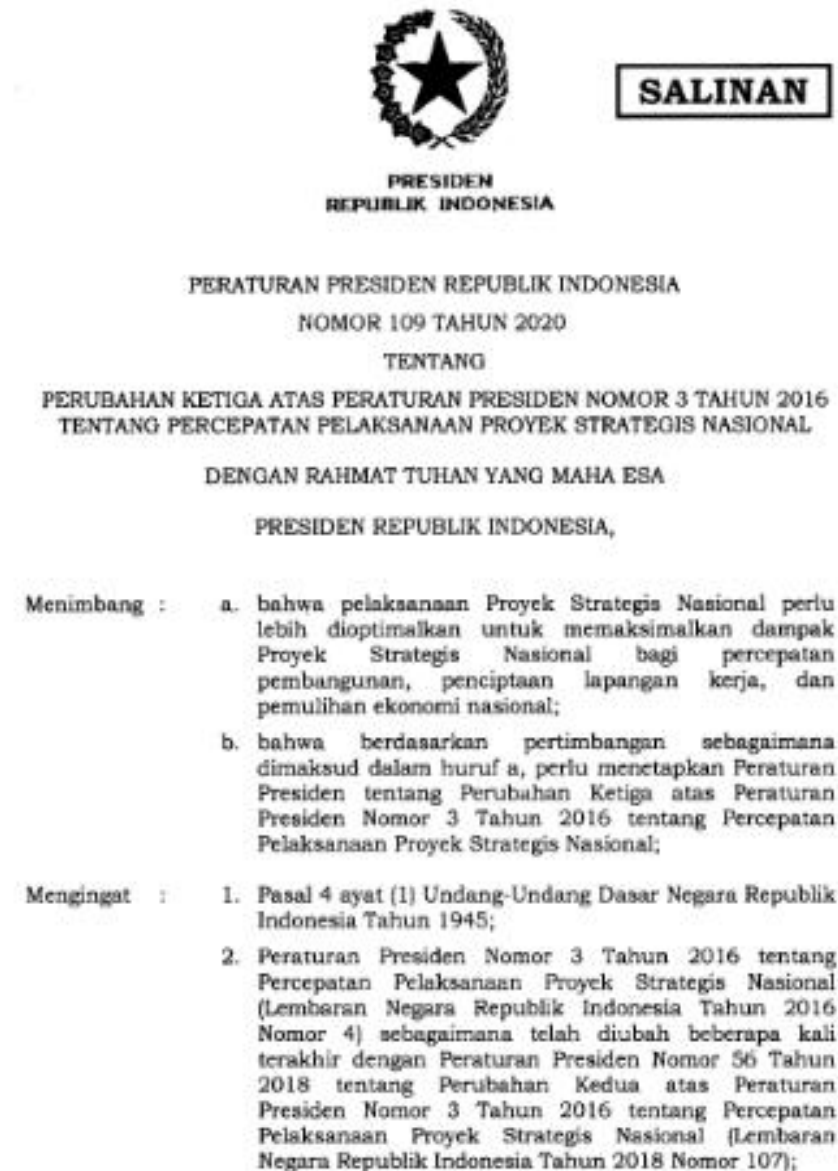
MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa Presiden Republik Indonesia telah menetapkan status Kedaruratan Kesehatan Masyarakat Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) di Indonesia berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 11 Tahun 2020 tentang Penetapan Kedaruratan Kesehatan Masyarakat Corona Virus Disease 2019 (COVID-19) serta menetapkan Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2020 tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar Dalam Rangka Percepatan Penanganan Corona Virus Disease 2019 (Covid-19);
- b. bahwa untuk menekan penyebaran Corona Virus Disease 2019 (COVID-19), perlu dilakukan pembatasan moda transportasi sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 9 Tahun 2020 tentang Pedoman Pembatasan Sosial Berskala Besar Dalam Rangka Percepatan Penanganan Corona Virus Disease (Covid-19);

Lampiran 24 Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/Perpres109_2020



MEMUTUSKAN:

Lampiran 25 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/PM80_2020



PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 80 TAHUN 2020
TENTANG
RENCANA STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2020-2024

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 19 ayat (2) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Pimpinan Kementerian/Lembaga menetapkan Peraturan mengenai Rencana Strategis Kementerian/Lembaga yang telah disesuaikan dengan rencana pembangunan jangka menengah nasional;
- b. bahwa rencana pembangunan jangka menengah nasional Tahun 2020-2024 telah ditetapkan berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024;

Lampiran 27 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/PM104_2017



PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 104 TAHUN 2017
TENTANG
PENYELENGGARAAN ANGKUTAN PENYEBERANGAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa dalam upaya peningkatan kinerja dan pelayanan angkutan penyeberangan perlu dilakukan perubahan terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan untuk melaksanakan ketentuan Pasal 63, Pasal 69, Pasal 74, Pasal 76, Pasal 110, Pasal 201, dan Pasal 206 Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan

Lampiran 28 Daftar Lintas Komersil Tahun 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/KOMERSIL24>

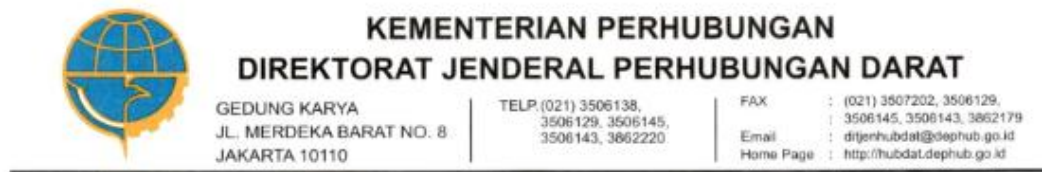
DAFTAR LINTAS PENYEBERANGAN KOMERSIL

No	Provinsi	No	Lintasan	Jarak Lintas	Kab/Kota	Kab/Kota
1	Aceh	1	ULEE LHEUE-BALOHAN	17 Ml	Kota Banda Aceh	Kota Sabang
		2	LAMTENG - BALOHAN	17 Ml	Kab. Aceh Besar	Kota Banda Aceh
		3	SINABANG-LABUHAN HAJI	85 Ml	Kab. Simeuleu	Kab. Aceh Selatan
		4	SINABANG-SINGKIL	113 Ml	Kab. Simeuleu	Kab. Aceh Singkil
		5	SINABANG-MEULABOH	120 Ml	Kab. Simeuleu	Kab. Aceh Barat
2	Sumatera Utara	6	SIBOLGA-GUNUNG SITOLI	86 Ml	Kota Sibolga Nauli	Kab. Nias
		7	SIBOLGA-TELUK DALAM	105 Ml	Kota Sibolga	Kab. Nias Selatan
		8	AJIBATA-AMBARITA	9 Ml	Kab. Toba	Kab. Samosir
		9	SIBOLGA - PULAU TELLO	130 Ml	Kota Sibolga	Kab. Nias Selatan
		10	TOMOK - AJIBATA	6 Ml	Kab. Samosir	Kab. Toba
		11	SIMANINDO-TIGARAS	5 Ml	Kab. Samosir	Kab. Simalungun
		12	BAKTIRAJA - MUARA	9 Ml	Kab. Samosir	Kab. Tapanuli Utara
3	Sumatera Barat	13	PADANG-SIKAKAP	104 Ml	Kota Padang	Kab. Kep. Mentawai
		14	PADANG-TUAPEJAT	84 Ml	Kota Padang	Kab. Kep. Mentawai
4	Riau	15	DUMAI-RUPAT	4 Ml	Kota Dumai	Kab. Bengkalis
		16	BENGKALIS - SEI PAKNING	8 Ml	Kab. Bengkalis	Kab. Bengkalis
		17	AIR PUTIH - SEI SELARI	5,5 Ml	Kab. Bengkalis	Kab. Bengkalis
5	Kepri	18	TELAGA PUNGGUR-TANJUNG UBAN	9 Ml	Kab. Bintan	Kep. Riau
		19	TANJUNG BALAI KARIMUN-KUNDUR	10 Ml	Kab. Karimun	Kep. Riau
		20	TELAGA PUNGGUR-TG. BALAI KARIMUN	85 Ml	Kab. Karimun	Kep. Riau
6	Kep. Riau - Riau	21	TELAGA PUNGGUR-SEI. SELARI	166 Ml	Kota Batam	Kab. Bengkalis
		22	TANJUNG BALAI KARIMUN-SEI. SELARI	98 Ml	Kab. Karimun	Kab. Bengkalis
		23	BATAM - BENGKALIS	152 Ml	Kota Batam	Kab. Bengkalis
7	Riau - Jambi	24	TELAGA PUNGGUR-KUALA TUNGKAL	140 Ml	Kota Batam	Kab. Tanjung Jabung Barat
		25	BATAMI - TINGKAL	140 Ml	Kota Batam	Kab. Tanjung Jabung Barat

Lampiran 29 Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 7330 Tahun 2023 tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/DRJD7330>



KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR KP-DRJD 7330 Tahun 2023

TENTANG

PENETAPAN LINTAS PENYEBERANGAN PERINTIS
TAHUN ANGGARAN 2024

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang : a. bahwa dalam rangka mendukung pengembangan jaringan angkutan penyeberangan melalui sabuk nasional untuk menunjang pengembangan ekonomi masyarakat serta penyediaan pelayanan angkutan penyeberangan di daerah tertinggal dan/atau wilayah terpencil, perlu diselenggarakan angkutan penyeberangan perintis;
- b. bahwa berdasarkan Pasal 12 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2021 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan, diatur bahwa Angkutan Penyeberangan untuk daerah tertinggal, terdampak, dan terluar wilayah nasional diselenggarakan

Lampiran 30 Pelabuhan Penyeberangan yang selesai dibangun serta eksisting

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/PelabuhanEksisting24>

DATA PELABUHAN SDP LAMPIRAN LMCK																	
File Edit Tampilan Sisipkan Format Data Alat Bantuan																	
Menu																	
A1																	
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
1	PROVINSI	KABUPATEN/K	KECAMATAN	N	NAMA	LATITUDE	LONGITUDE	STATUS	STATUS	HIRARKI	PELAYANAN DI	PENERBITAN	NAMA	JARAK	IRISAN DIKIP	KETERANGAN	
2	ACEH																
3	1	ACEH	Acch Barat	Bematiga	1	Meulaboh	4,20926100	96,03693100	Operasi	Operasi	Tipe B		Pelabuhan Laut	± 15 KM	Tidak		
4	2	ACEH	Acch Besar	Pulo Aceh	2	Lamting	5,64196600	95,15805800	Operasi	Operasi	Tipe B						
5	3	ACEH	Acch Selatan	Labuhan Haji	3	Labuhan Haji	3,54725000	96,99783300	Operasi	Operasi	Tipe B						
6	4	ACEH	Acch Singkil	Pulau Banyak	4	Pulau Banyak	2,29782500	97,40806100	Operasi	Operasi	Tipe B		Pelabuhan Laut	± 23 KM	Ya		
7	5	ACEH	Acch Singkil	Singkil	5	Singkil	2,26897200	97,81278000	Operasi	Operasi	Tipe A		Dijeten Hubdan	Pelabuhan Laut	± 23KM	Ya	
8	6	ACEH	Kota Banda Aceh	Meurana	6	Ulee Lheue	5,56472200	95,29369400	Operasi	Operasi	Tipe B						
9	7	ACEH	Kota Sebang	Suka Jaya	7	Baloisan	5,62713900	95,34700000	Operasi	Operasi	Tipe B						
10	8	ACEH	Simeulue	Kota Batu	8	Sinabang	2,45558100	96,40343700	Operasi	Operasi	Tipe B		Pelabuhan Laut	± 6 KM	Tidak		
11	9	ACEH	Simeulue	Simeulue Barat	9	Sibigo			Rencana	Rencana	Tipe B						
12	SUMATERA UTARA																
13	10	SUMATERA UTARA	Kota Gunungreli	Gunung Reli	1	Gunungreli	1,153862	97,685675	Operasi	Operasi	Tipe A		Pelabuhan Laut				
14	11	SUMATERA UTARA	Kota Sibolga	Sambas	2	Sibolga	1,729083	98,791056	Operasi	Operasi	Tipe B		Pelabuhan Laut	± 1 KM	Ya		
15	12	SUMATERA UTARA	Mandailing Natal	Natal	3	Natal			Rencana	Rencana	Tipe B						
16	13	SUMATERA UTARA	Nias Selatan	Pulau Pulau Batu	4	Pulau Telo	-0,049674	96,284559	Operasi	Operasi	Tipe B		Pelabuhan Laut	± 9 KM	Ya		
17	14	SUMATERA UTARA	Nias Selatan	Pulau Pulau Batu	5	Pulau Pini			Rencana	Rencana	Tipe B						
18	15	SUMATERA UTARA	Nias Selatan	Tanah Masa	6	Tanah Masa			Rencana	Rencana	Tipe B						
19	16	SUMATERA UTARA	Nias Selatan	Teluk Dalam	7	Tanah Bella			Rencana	Rencana	Tipe B						
20	17	SUMATERA UTARA	Nias Selatan	Teluk Dalam	8	Teluk Dalam	0,556418	97,819266	Operasi	Operasi	Tipe B		Pelabuhan Laut	± 4 KM	Ya		
21	SUMATERA BARAT																
22	18	SUMATERA BARAT	Kepulauan Mentawai	Siberut Selatan	1	Siberut	-1,561278	99,196446	Operasi	Operasi	Tipe B		Pelabuhan Laut	± 3 KM	Ya		
23	19	SUMATERA BARAT	Kepulauan Mentawai	Siberut Utara	2	Sibabuluan			Rencana	Rencana	Tipe B						
24	20	SUMATERA BARAT	Kepulauan Mentawai	Sikakap	3	Pagai Selatan			Rencana	Rencana	Tipe B						
25	21	SUMATERA BARAT	Kepulauan Mentawai	Sikakap	4	Sikakap	-2,775444	100,202	Operasi	Operasi	Tipe B		Pelabuhan Laut	± 2 KM	Ya		
26	22	SUMATERA BARAT	Kepulauan Mentawai	Sipora Selatan	5	Sagiti			Rencana	Rencana	Tipe B						
27	23	SUMATERA BARAT	Kepulauan Mentawai	Sipora Utara	6	Tua Pejat	-2,030248	99,592698	Operasi	Operasi	Tipe B		Pelabuhan Laut	± 6KM	Ya		
28	24	SUMATERA BARAT	Kota Padang	Teluk Kabung	7	Teluk Bungus	-1,030056	100,3998	Operasi	Operasi	Tipe A		Dijeten Hubdan				
29	KEPULAUAN RIAU																
30	25	KEPULAUAN RIAU	Bintan	Bintan Utara	1	Tanjung Uban	1,061806	104,219667	Operasi	Operasi	Tipe B		Dijeten Hubdan				
31	26	KEPULAUAN RIAU	Bintan	Bintan	2	Bintan	1,061806	104,219667	Operasi	Operasi	Tipe B			Pelabuhan Laut	± 1 KM	Ya	

Lampiran 31 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/UU22_2009](https://www.s.id/UU22_2009)

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah;
- c. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara;
- d. bahwa Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;
- e. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d perlu membentuk Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Lampiran 32 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang bersih dan Bebas dari Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/Bebas_KKN



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 28 TAHUN 1999
TENTANG
PENYELENGGARA NEGARA YANG BERSIH DAN BEBAS
DARI KORUPSI, KOLUSI DAN NEPOTISME

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa Penyelenggara Negara mempunyai peranan yang sangat menentukan dalam penyelenggaraan negara untuk mencapai cita-cita perjuangan bangsa mewujudkan masyarakat yang adil dan makmur sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Dasar 1945;
 - b. bahwa untuk mewujudkan Penyelenggara Negara yang mampu menjalankan fungsi dan tugasnya secara sungguh-sungguh dan penuh tanggung jawab, perlu diletakkan asas-asas penyelenggaraan negara;
 - c. bahwa praktek korupsi, kolusi, dan nepotisme tidak hanya dilakukan antar-Penyelenggara Negara melainkan juga antara Penyelenggara Negara dan pihak lain yang dapat merusak sendi-sendi kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara serta membahayakan eksistensi negara, sehingga diperlukan landasan hukum untuk pencegahannya;
 - d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, b, dan c perlu dibentuk Undang-undang tentang Penyelenggara Negara yang Bersih dan Bebas Dari Korupsi, Kolusi dan Nepotisme.
- Mengingat :
1. Pasal 5 ayat (1) dan Pasal 20 ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945;
 2. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia Nomor XI/MPR/1998 tentang Penyelenggara Negara yang Bersih dan Bebas Korupsi, Kolusi dan Nepotisme.
-

Lampiran 33 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/Pelayanan_Publik

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 25 TAHUN 2009
TENTANG
PELAYANAN PUBLIK

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa negara berkewajiban melayani setiap warga negara dan penduduk untuk memenuhi hak dan kebutuhan dasarnya dalam kerangka pelayanan publik yang merupakan amanat Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. bahwa membangun kepercayaan masyarakat atas pelayanan publik yang dilakukan penyelenggara pelayanan publik merupakan kegiatan yang harus dilakukan seiring dengan harapan dan tuntutan seluruh warga negara dan penduduk tentang peningkatan pelayanan publik;
- c. bahwa sebagai upaya untuk mempertegas hak dan kewajiban setiap warga negara dan penduduk serta terwujudnya tanggung jawab negara dan korporasi dalam penyelenggaraan pelayanan publik, diperlukan norma hukum yang memberi pengaturan secara jelas;
- d. bahwa sebagai upaya untuk meningkatkan kualitas dan menjamin penyediaan pelayanan publik sesuai dengan asas-asas umum pemerintahan dan korporasi yang baik serta untuk memberi perlindungan bagi setiap warga negara dan penduduk dari penyalahgunaan wewenang di dalam penyelenggaraan pelayanan publik, diperlukan pengaturan hukum yang mendukungnya;

e. bahwa . . .

Lampiran 34 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 54 Tahun 2018 tentang Strategi Nasional Pencegahan Korupsi

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/Pencegahan_Korupsi](https://www.s.id/Pencegahan_Korupsi)



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

SALINAN

PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 54 TAHUN 2018

TENTANG

STRATEGI NASIONAL PENCEGAHAN KORUPSI

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa pencegahan korupsi perlu dilakukan secara lebih optimal sehingga dibutuhkan upaya yang dilaksanakan bersama dan bersinergi oleh kementerian, lembaga, pemerintah daerah, pemangku kepentingan lainnya, dan Komisi Pemberantasan Korupsi dalam rangka mewujudkan masyarakat yang adil, makmur dan sejahtera;
 - b. bahwa dalam rangka mewujudkan upaya pencegahan korupsi sebagaimana dimaksud dalam huruf a, diperlukan strategi nasional yang lebih terfokus, terukur, dan berorientasi pada hasil dan dampak;
 - c. bahwa Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2012 tentang Strategi Nasional Pencegahan dan Pemberantasan Korupsi Jangka Panjang Tahun 2012-2025 dan Jangka Menengah Tahun 2012-2014 sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan kebutuhan pencegahan korupsi sehingga perlu diganti;

Lampiran 35 Peraturan Menteri PANRB Nomor 14 tahun 2017 tentang Pedoman Survei Kepuasan Masyarakat terhadap penyelenggaraan pelayanan publik

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/Pelayanan_Publik



PERATURAN MENTERI PENDAYAGUNAAN APARATUR NEGARA DAN
REFORMASI BIROKRASI REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 14 TAHUN 2017
TENTANG
PEDOMAN PENYUSUNAN SURVEI KEPUASAN MASYARAKAT
UNIT PENYELENGGARA PELAYANAN PUBLIK

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PENDAYAGUNAAN APARATUR NEGARA
DAN REFORMASI BIROKRASI REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa untuk peningkatan kualitas pelayanan publik secara berkelanjutan, perlu dilakukan evaluasi terhadap penyelenggaraan pelayanan publik;
- b. bahwa Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 16 Tahun 2014 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Terhadap Penyelenggaraan Pelayanan Publik sudah tidak sesuai dengan perkembangan keadaan sehingga perlu diganti;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan

Lampiran 36 Hasil capaian Indeks Kepuasan Masyarakat melalui Aplikasi 3A IPK-IKM

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/SKMDes24>

No	Unit/ Satuan Kerja	Kantor Induk/Satuan Pelayanan	Usulan	Persyaratan Nilai Usulan	Komponen Layanan	Indeks	Nilai Indeks	Nilai Indeks 4	Nilai	Predikat Nilai	Nilai Mutu	Responde
1	Direktorat Angkutan Jalan		WBK	Memenuhi Syarat	II. KUALITAS PELAYANAN	IKM	16,68	3,81	95,31	Sangat Baik	A	10
			WBK	Memenuhi Syarat	III. PERILAKU PENYIMPANG PELAYANAN	IPK	17,24	3,94	98,5	Sangat Baik	A	10
2	BPLJSKB		WBK	Memenuhi Syarat	III. PERILAKU PENYIMPANG PELAYANAN	IPK	16,19	3,70	92,50	Sangat Baik	A	12
			WBK	Memenuhi Syarat	II. KUALITAS PELAYANAN	IKM	16,21	3,71	92,66	Sangat Baik	A	12
3	BPTD Kelas II Sumatera Utara	Kantor Induk	WBK	Memenuhi Syarat	II. KUALITAS PELAYANAN	IKM	17,50	4	100	Sangat Baik	A	2
			WBK	Memenuhi Syarat	III. PERILAKU PENYIMPANG PELAYANAN	IPK	17,50	4	100	Sangat Baik	A	2
		UPPKB Dolok Estate 50	WBK	Memenuhi Syarat	II. KUALITAS PELAYANAN	IKM	17,50	4	100	Sangat Baik	A	3
			WBK	Memenuhi Syarat	III. PERILAKU PENYIMPANG PELAYANAN	IPK	17,50	4	100	Sangat Baik	A	3

Halaman 1 / 10

— 🔍 +

Lampiran 37 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/PM62_2019](https://www.s.id/PM62_2019)



PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 62 TAHUN 2019

TENTANG STANDAR PELAYANAN MINIMAL ANGKUTAN PENYEBERANGAN DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa untuk meningkatkan aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kemudahan, dan keteraturan dalam penyelenggaraan angkutan penyeberangan, perlu disusun standar pelayanan minimal Angkutan Penyeberangan;
- b. bahwa berdasarkan Pasal 32 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan diatur salah satu persyaratan untuk mendapatkan persetujuan pengoperasian angkutan penyeberangan berupa pemenuhan standar pelayanan minimal angkutan penyeberangan;
- c. bahwa Standar Pelayanan di Kapal Angkutan Penyeberangan sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Penyeberangan sudah tidak sesuai dengan kondisi saat ini;

Lampiran 38 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal berbasis Jalan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/PM10_2012](https://www.s.id/PM10_2012)



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR PM. 10 TAHUN 2012

TENTANG

**STANDAR PELAYANAN MINIMAL
ANGKUTAN MASSAL BERBASIS JALAN**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang** : a. bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 141 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlu menetapkan Peraturan Menteri tentang standar pelayanan minimal angkutan umum;
- b. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 79 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, pembatasan lalu lintas kendaraan perseorangan dapat dilakukan dengan pengenaan retribusi pengendalian lalu lintas apabila telah tersedia jaringan dan pelayanan angkutan umum massal dalam trayek yang memenuhi standar pelayanan minimal;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan;
- Mengingat** : 1. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4437) sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4844);

Lampiran 39 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/PM98_2013](https://www.s.id/PM98_2013)



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 98 TAHUN 2013**

TENTANG

**STANDAR PELAYANAN MINIMAL ANGKUTAN ORANG
DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM DALAM TRAYEK**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang** : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 141 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek;
- Mengingat** : 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3527);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317);
4. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2013 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 125);

Lampiran 40 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/UU17_2008



Lampiran 41 Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang perkapalan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/PerKapalan

PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA (PP)
NOMOR 51 TAHUN 2002 (51/2002)
TENTANG
PERKAPALAN
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang :

- a. bahwa dalam Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran terdapat beberapa ketentuan mengenai perkapalan;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan tersebut pada huruf a perlu diatur lebih lanjut mengenai perkapalan dengan Peraturan Pemerintah;

Mengingat :

1. Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 sebagaimana telah diubah dengan Perubahan Keempat Undang-Undang Dasar 1945;
2. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3493);

MEMUTUSKAN :

Menetapkan :

PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA TENTANG PERKAPALAN.

BAB I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan :

1. Perkapalan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal dan segala faktor yang mempengaruhinya, sejak kapal dirancang-bangun sampai dengan kapal tidak digunakan lagi.
2. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
3. Kapal Indonesia adalah kapal yang memiliki kebangsaan Indonesia sesuai dengan ketentuan Peraturan Pemerintah ini.
4. Tonase kapal adalah volume kapal yang dinyatakan dalam tonase kotor (gross tonnage/GT) dan tonase bersih (net tonnage/NT).
5. Daftar ukur adalah daftar yang memuat perhitungan tonase kapal.
6. Surat ukur adalah surat kapal yang memuat ukuran dan tonase kapal berdasarkan hasil pengukuran.
7. Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal adalah pejabat Pemerintah yang berwenang menyelenggarakan pendaftaran kapal Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
8. Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia adalah surat kapal yang

Lampiran 42 Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2010 tentang Grand Design Reformasi Birokrasi 2010-2025

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/Perpres81_2010](https://www.s.id/Perpres81_2010)



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 81 TAHUN 2010

TENTANG

GRAND DESIGN REFORMASI BIROKRASI 2010 – 2025

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam rangka mempercepat tercapainya tata kelola pemerintahan yang baik, maka dipandang perlu melakukan reformasi birokrasi di seluruh Kementerian/Lembaga/Pemerintah Daerah;
 - b. bahwa dalam rangka pelaksanaan reformasi birokrasi di seluruh Kementerian/Lembaga/Pemerintah Daerah, diperlukan Grand Design Reformasi Birokrasi 2010-2025;
 - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu ditetapkan Peraturan Presiden tentang Grand Design Reformasi Birokrasi 2010-2025;

- Mengingat :
- 1. Pasal 4 ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 - 2. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Kepegawaian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1974

Lampiran 43 Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 9 Tahun 2023 tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/Permenpan62023>



SALINAN

**MENTERI
PENDAYAGUNAAN APARATUR NEGARA
DAN REFORMASI BIROKRASI
REPUBLIK INDONESIA**

PERATURAN MENTERI PENDAYAGUNAAN APARATUR NEGARA
DAN REFORMASI BIROKRASI REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 9 TAHUN 2023
TENTANG
EVALUASI REFORMASI BIROKRASI

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PENDAYAGUNAAN APARATUR NEGARA
DAN REFORMASI BIROKRASI REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : a. bahwa untuk mempercepat terwujudnya hasil pelaksanaan reformasi birokrasi yang berdampak positif terhadap pencapaian sasaran pembangunan nasional dan peningkatan kualitas pelayanan publik, diperlukan instrumen evaluasi reformasi birokrasi yang lebih sederhana berfokus pada hasil dan penguatan kolaborasi dalam pelaksanaan evaluasi reformasi birokrasi;

b. bahwa Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur

Halaman 1 / 26

Lampiran 44 Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM 89 Tahun 2023 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 234 Tahun 2021 tentang Roadmap Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan 2020–2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/KM892023>



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR KM 89 TAHUN 2023

TENTANG

PERUBAHAN ATAS KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR KM 234

TAHUN 2021 TENTANG ROAD MAP REFORMASI BIROKRASI

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2020 – 2024

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : a. bahwa dengan berlakunya Peraturan Menteri
Pendelegasian Aparatur Negara dan Reformasi

Lampiran 45 Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 182 Tahun 2024 tentang Petunjuk Teknis Evaluasi Reformasi Birokrasi Tahun 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

<https://s.id/KM1822024>



**MENTERI
PENDAYAGUNAAN APARATUR NEGARA
DAN REFORMASI BIROKRASI
REPUBLIK INDONESIA**

**KEPUTUSAN MENTERI PENDAYAGUNAAN APARATUR NEGARA DAN
REFORMASI BIROKRASI REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 182 TAHUN 2024
TENTANG
PETUNJUK TEKNIS EVALUASI REFORMASI BIROKRASI
TAHUN 2024**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

**MENTERI PENDAYAGUNAAN APARATUR NEGARA DAN
REFORMASI BIROKRASI REPUBLIK INDONESIA.**



  ditjen_hubdat

 hubdat151

  Ditjen Perhubungan Darat

www.hubdat.dephub.go.id

Copyright © BAGREN HUBDAT - 2024