



LMCK

(LAPORAN MONITORING CAPAIAN KINERJA)



TRIWULAN I | 2025

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI



• KATA

PENGANTAR

KATA PENGANTAR

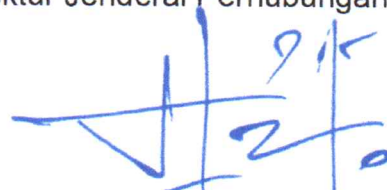
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengemban amanah menjadi organisasi pemerintah yang profesional, yang dapat memfasilitasi dan mendukung mobilitas masyarakat, melalui suatu layanan transportasi darat. Sebagai institusi publik, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat bertanggung jawab melaksanakan 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 2025-2029, Perjanjian Kinerja Tahun 2025 dan Pengukuran Kinerja Triwulan I Tahun 2025 serta tingkat efisiensi dan efektivitas penggunaan anggaran terhadap pencapaian kinerja Tahun 2025.

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, 19 April 2025

Plt. Direktur Jenderal Perhubungan Darat



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

NIP. 19650930 199003 1 003



• RINGKASAN EKSEKUTIF

Ringkasan Eksekutif

Pengertian tujuan menurut PP No. 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional adalah penjabaran visi kementerian/lembaga yang bersangkutan dan dilengkapi dengan rencana sasaran nasional yang hendak dicapai dalam rangka mencapai sasaran program prioritas Presiden.

Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025–2029 merupakan penjabaran dari Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025–2029 dan dilengkapi dengan rencana sasaran nasional yang hendak dicapai dalam rangka mencapai sasaran program prioritas Presiden. Asta Cita sebagai Misi Presiden dituangkan menjadi Prioritas Nasional dalam RPJMN 2025–2029. Prioritas Nasional merupakan sasaran pada periode jangka menengah 2025–2029.

Perumusan tujuan dan sasaran Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025–2029 menggunakan pendekatan *balanced scorecard* atau BSC. Penggunaan *balanced scorecard* mengacu pada pendekatan yang digunakan dalam penyusunan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.

Pendekatan *balanced scorecard* membagi proses kerja pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat ke dalam 4 (empat) perspektif sebagaimana berikut:

- a. *Stakeholders Perspectives* menjawab perspektif atau kepentingan pemangku kepentingan pada bidang perhubungan darat berupa manfaat atau dampak ekonomi, sosial, dan lingkungan secara berkelanjutan untuk mendukung terwujudnya Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025–2029 dan mendukung Visi Indonesia 2045;
- b. *Customer Perspectives* menjawab perspektif atau kepentingan pengguna layanan transportasi darat berupa hasil atau outcome dari penyelenggaraan transportasi darat sesuai lingkup tugas Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam bidang penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi, serta peningkatan aksesibilitas, konektivitas, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi darat, yaitu: konektivitas dan layanan transportasi darat yang berkualitas dan berkeselamatan;

- c. *Internal Business Perspectives* menjawab perspektif atau kepentingan internal Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam proses penyelenggaraan pemerintahan di bidang perhubungan darat yang diwujudkan melalui perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan dalam penyediaan infrastruktur transportasi (sarana dan prasarana) maupun pengembangan SDM sektor transportasi darat yang berkualitas; dan
- d. *Learning and Growth Perspectives* menjawab perspektif atau kepentingan internal Direktorat Perhubungan Darat dalam penyediaan input/masukan bagi jalannya organisasi berupa penyediaan SDM internal, pendanaan, pengelolaan data dan informasi, perlengkapan kerja, regulasi, organisasi dan tata kerja yang dikelola sesuai prinsip *good governance*.

Laporan ini menyajikan ringkasan capaian kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada Triwulan I tahun 2025. Tujuan laporan ini adalah untuk mengukur pencapaian kinerja terhadap target yang telah ditetapkan serta mencerminkan kontribusi terhadap Asta Cita, visi pembangunan yang mengedepankan kesejahteraan masyarakat, konektivitas, dan keberlanjutan sektor transportasi darat.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah berhasil mencapai beberapa target strategis pada Triwulan I yang secara langsung mendukung Asta Cita, di antaranya:

1) Asta Cita 1: Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat Melalui Transportasi yang Aman dan Efisien

Peningkatan Infrastruktur: Realisasi pembangunan dan pemeliharaan jalan, jembatan, dan fasilitas transportasi darat lainnya mencapai 80% dari target. Hal ini berkontribusi pada peningkatan aksesibilitas masyarakat, terutama di daerah terpencil, serta mengurangi waktu tempuh dan biaya transportasi.

2) Asta Cita 2: Meningkatkan Konektivitas Antar Wilayah

Peningkatan Pelayanan Transportasi Publik: Penerapan sistem transportasi publik yang lebih terintegrasi dan modern menunjukkan kemajuan, dengan lebih dari 75% pengajuan izin dan administrasi dilakukan secara online, memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam akses transportasi publik dan meningkatkan konektivitas antarwilayah.

3) Asta Cita 3: Menjamin Keberlanjutan Sektor Transportasi

Keamanan dan Keselamatan: Program keselamatan transportasi darat berhasil mengurangi angka kecelakaan sebesar 15%. Upaya ini mendukung keberlanjutan sektor transportasi dengan memastikan bahwa transportasi darat tetap aman dan nyaman digunakan oleh masyarakat.

4) Asta Cita 4: Meningkatkan Kualitas Sumber Daya Manusia dalam Sektor Perhubungan Darat

Pengembangan SDM: Program pelatihan dan sertifikasi bagi petugas serta peningkatan kapasitas lembaga pendidikan vokasi berhasil mencapai 90% dari target. Ini memastikan bahwa tenaga kerja di sektor perhubungan darat memiliki kompetensi yang memadai untuk menghadapi tantangan perkembangan sektor transportasi.

Meskipun capaian positif tercatat, beberapa tantangan yang perlu diatasi agar lebih mendukung Asta Cita antara lain:

- **Anggaran Terbatas:** Keterbatasan anggaran menghambat percepatan proyek infrastruktur yang lebih besar dan pengembangan sistem yang lebih efisien.
- **Keterlambatan Infrastruktur Daerah:** Hambatan logistik dan cuaca buruk di beberapa daerah yang mengganggu kelancaran pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur.

Berdasarkan evaluasi capaian kinerja, beberapa langkah strategis yang disarankan untuk lebih mendukung Asta Cita antara lain:

- **Memperkuat Kolaborasi Antarpihak:** Meningkatkan kerjasama antara pemerintah pusat, daerah, dan sektor swasta untuk mempercepat pembangunan infrastruktur transportasi dan pelayanan publik.
- **Penggunaan Teknologi untuk Peningkatan Pelayanan:** Memperluas penggunaan teknologi digital untuk mempermudah akses masyarakat terhadap layanan transportasi dan izin administrasi, mendukung kemajuan dalam sektor yang efisien dan transparan.
- **Kampanye Keselamatan Transportasi:** Melanjutkan dan memperluas program kampanye keselamatan serta melakukan sosialisasi secara lebih

masif di kalangan masyarakat, khususnya di daerah-daerah dengan angka kecelakaan tinggi.

Triwulan I tahun 2025 menunjukkan bahwa Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah membuat kemajuan signifikan dalam mencapai tujuan yang selaras dengan Asta Cita. Pencapaian yang ada, meskipun positif, masih memerlukan perhatian terhadap beberapa tantangan yang ada agar sektor transportasi darat Indonesia semakin berkembang dan mampu memberikan manfaat yang lebih besar bagi masyarakat, serta mendukung perekonomian yang berkelanjutan.

Visi Presiden Republik Indonesia menjadi landasan untuk penyusunan RPJMN 2025–2029. Visi Presiden periode 2025–2029, yaitu: **“Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045”** Visi ini mengandung arti bahwa pembangunan memerlukan kerja sama seluruh putra putri terbaik bangsa yang memiliki kesamaan tekad, dengan dasar fondasi kuat yang telah dibangun pada masa kepemimpinan presiden sebelumnya, sehingga berhasil mewujudkan Indonesia setara negara maju di tahun 2045 dan mencapai cita-cita Indonesia Emas 2045.

Visi Kementerian Perhubungan 2025–2029 diturunkan dari Visi Indonesia Emas 2045 sebagaimana tertuang di dalam dokumen RPJPN 2025–2045 dan Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025–2029. Visi Kementerian Perhubungan 2025–2029 adalah: **“Transportasi Maju menuju Indonesia Emas 2045”** Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025–2029 diturunkan dari Visi Indonesia Emas 2045, Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025–2029, dan Visi Kementerian Perhubungan 2025–2029.

Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025–2029 adalah: **“Transportasi Darat Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045”**. Pemaknaan transportasi darat Indonesia maju dengan mengacu pada uraian Naskah Teknokratik Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025–2029, yaitu: tersedianya jaringan dan layanan transportasi darat yang modern, handal, inklusif, berdaya saing dan memberikan nilai tambah secara berkelanjutan.

Misi menurut UU No. 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional adalah rumusan umum mengenai upaya-upaya yang akan

dilaksanakan untuk mewujudkan visi. Visi Presiden RI dirumuskan dalam 8 (delapan) Misi Asta Cita, dengan 17 (tujuh belas) Program Prioritas dan 8 (delapan) Program Hasil Terbaik Cepat. Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025–2029 diturunkan dari Misi Asta Cita Presiden 2025–2029 dan Misi Kementerian Perhubungan 2025–2029 adalah sebagai berikut:

- 1) Menyediakan transportasi darat yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan;
- 2) Mewujudkan dukungan transportasi darat terhadap ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yg berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru;
- 3) Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi darat yang merata dan terintegrasi secara kesisteman;
- 4) Memperkuat kualitas SDM transportasi darat dan penerapan kebijakan transportasi darat yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan;
- 5) Memperkuat konektivitas transportasi darat untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor ekonomi utama;
- 6) Membangun konektivitas transportasi darat pada wilayah perdesaan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau;
- 7) Melanjutkan transformasi tatakelola dalam penyelenggaraan transportasi darat; dan
- 8) Mewujudkan transportasi darat yang ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

Dari 9 (sembilan) Indikator Kinerja Program (IKP) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2023 **Periode Triwulan I Tahun 2025**, terdapat 4 (empat) Indikator Kinerja Program yang lebih besar atau sama dengan 100% ($IKP \geq 100\%$) dan 4 (empat) Indikator Kinerja Program kurang dari 100% ($0\% \leq IKP < 100\%$). Adapun rincian capaian untuk setiap IKP pada Triwulan I Tahun 2025 adalah sebagai berikut:

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

1. IKP.1.2 (SP1) Rasio Konektivitas Transportasi ASDP terealisasi sebesar 0,631 atau mencapai 111,73% dari target 0,565;
2. IKP.2.1 (SP2) Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat terealisasi sebesar 96,228 atau mencapai 100,24% dari target 96,000;
3. IKP.3.4 (SP3) Kesadaran dan *Attitude* Pengguna Jalan Berkeselamatan terealisasi sebesar 38,619 atau mencapai 105,31% dari target 36,670;
4. IKP.4.1 (SP4) Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub terealisasi sebesar 90,720 atau mencapai 100,00% dari target 90,720;

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

1. IKP.1.1 (SP1) Rasio Konektivitas Transportasi Jalan terealisasi sebesar 0,267 atau mencapai dari 71,36% target 0,374;
2. IKP.3.1 (SP3) Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang terealisasi sebesar 5,671 atau mencapai 15,12% dari target 37,500;
3. IKP.3.2 (SP3) Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi Active dan Passive Safety terealisasi sebesar 14,638 atau mencapai 20,91% dari target 70,000;
4. IKP.3.3 (SP3) Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan terealisasi sebesar 1,660 atau mencapai 16,60% dari target 10,000;

DAFTAR ISI

COVER.....	i
KATA PENGANTAR	ii
RINGKASAN EKSEKUTIF	iv
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
I.1. 2	
I.2. 2	
I.3. 17	
I.4. 18	
I.5. 21	
I.6. 27	
I.5. 29	
I.7. 30	
BAB II AKUNTABILITAS KINERJA.....	30
II.1. 34	

II.2.	34
II.3.	138
BAB III PENUTUP	161
III. 1.	150
III.1.1.	150
III.1.2.	152
LAMPIRAN	182

DAFTAR TABEL

DAFTAR GAMBAR

DAFTAR LAMPIRAN



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 4 Tahun 2025 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:

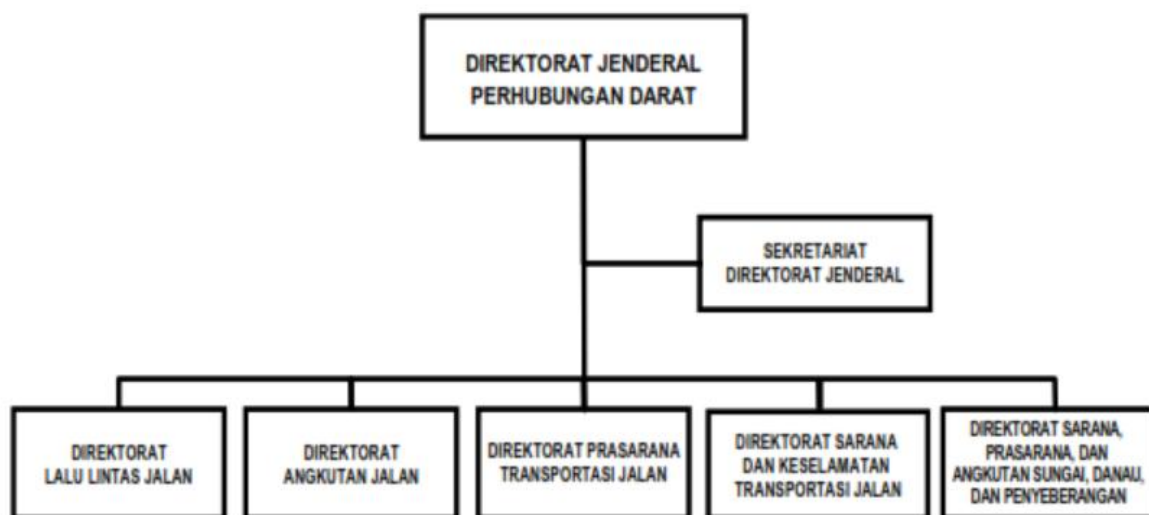
1. Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
2. Direktorat Lalu Lintas Jalan;
3. Direktorat Angkutan Jalan;
4. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan;
5. Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan;
6. Direktorat Sarana, Prasarana, dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan.

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, serta keselamatan transportasi darat;

2. Pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, serta 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, serta keselamatan transportasi darat;
4. Pemberian bimbingan teknis dan supervisi penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, serta keselamatan transportasi darat;
5. Pelaksanaan pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, serta 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



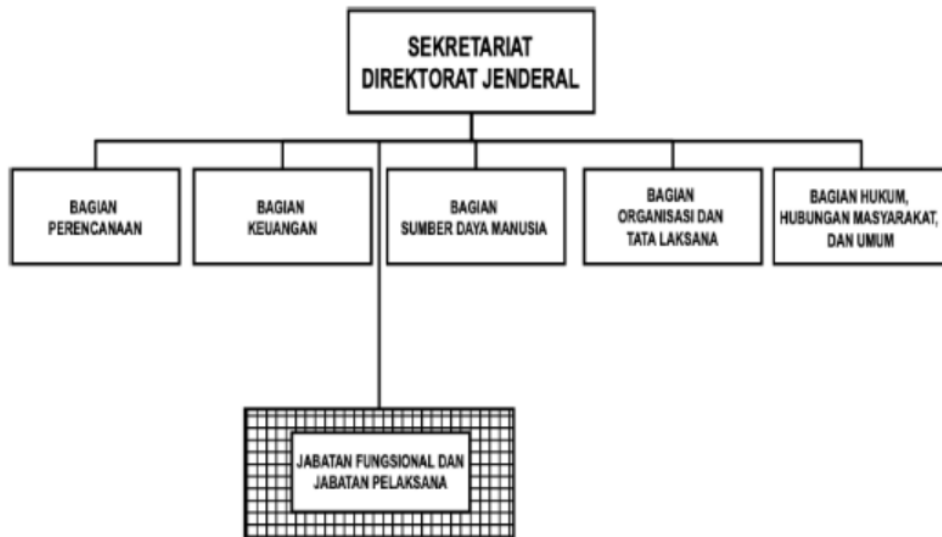
Gambar I 1 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

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 dan penyusunan rencana, program, dan anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
- b) Penyiapan koordinasi dan pemberian dukungan administrasi urusan ketatausahaan, sumber daya, keuangan, kerumahtanggaan, kerja sama, hubungan masyarakat, arsip, dan dokumentasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
- c) Penyiapan penataan organisasi dan tata laksana, serta fasilitas reformasi birokrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
- d) Penyiapan koordinasi pengelolaan data dan informasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
- e) Penyiapan koordinasi dan penyusunan peraturan perundang–undangan serta pelaksanaan advokasi hukum Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
- f) Penyiapan pengelolaan barang milik/ kekayaan negara Direktorat Jenderal Perhubungan Darat; dan;
- g) Penyiapan dukungan pelaksanaan sistem pengendalian internal, manajemen risiko, dan kepatuhan internal Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.



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:

- Penyiapan perumusan kebijakan di bidang lalu lintas perkotaan dan antarkota, perlengkapan jalan, analisis dampak lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;
- Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang lalu lintas perkotaan dan antarkota, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;
- Penyiapan penyusunan, norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang lalu lintas perkotaan dan antarkota, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;

- d) Penyiapan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang lalu lintas perkotaan dan antarkota, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;
- e) Penyiapan pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas perkotaan dan antarkota, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan; dan;
- f) Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, sumber daya manusia, pengumpulan dan pengolahan data, dan rumah tangga Direktorat.



Gambar I 3 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Lalu Lintas Jalan

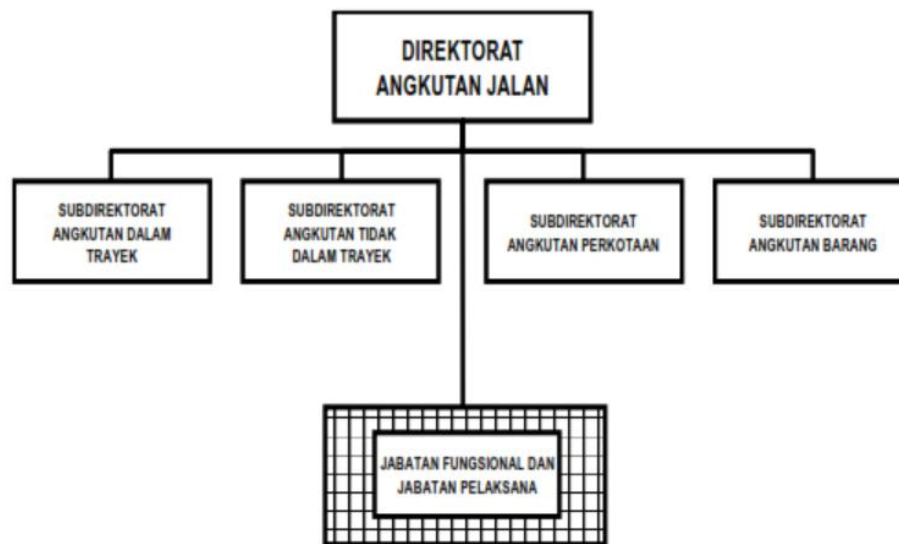
3. Direktorat Angkutan Jalan

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 dalam trayek, tidak dalam trayek, keperintisan, perkotaan, dan barang;
- b) Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang angkutan dalam trayek, tidak dalam trayek, keperintisan, perkotaan, dan barang;

- c) Penyiapan penyusunan, norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang angkutan dalam trayek, tidak dalam trayek, keperintisan, perkotaan, dan barang;
- d) Penyiapan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang angkutan dalam trayek, tidak dalam trayek, keperintisan, perkotaan dan barang;
- e) Penyiapan pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang angkutan dalam trayek, tidak dalam trayek, keperintisan, perkotaan dan barang; dan;
- f) Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, sumber daya manusia, pengumpulan dan pengolahan data, dan rumah tangga Direktorat.



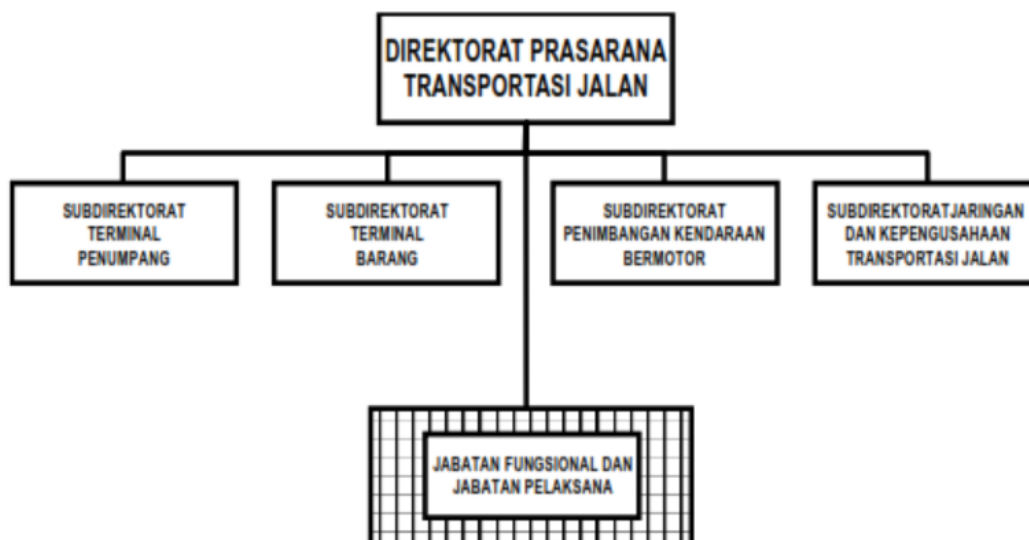
Gambar I 4 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Angkutan Jalan

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 penumpang, terminal barang, angkutan jalan, penimbangan kendaraan bermotor, kerja sama, dan pengembangan usaha serta jaringan transportasi jalan;
- b) Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang terminal penumpang, terminal barang, penimbangan kendaraan bermotor, kerja sama dan pengembangan usaha serta jaringan transportasi jalan;
- c) Penyiapan penyusunan, norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang terminal penumpang, terminal barang, penimbangan kendaraan bermotor, kerja sama dan pengembangan usaha serta jaringan transportasi jalan;
- d) Penyiapan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang terminal penumpang, terminal barang, penimbangan kendaraan bermotor, kerja sama dan pengembangan usaha serta jaringan transportasi jalan;
- e) Penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang terminal penumpang, terminal barang, penimbangan kendaraan bermotor, kerja sama dan pengembangan usaha serta jaringan transportasi jalan ; dan;
- f) Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, dan rumah tangga Direktorat.



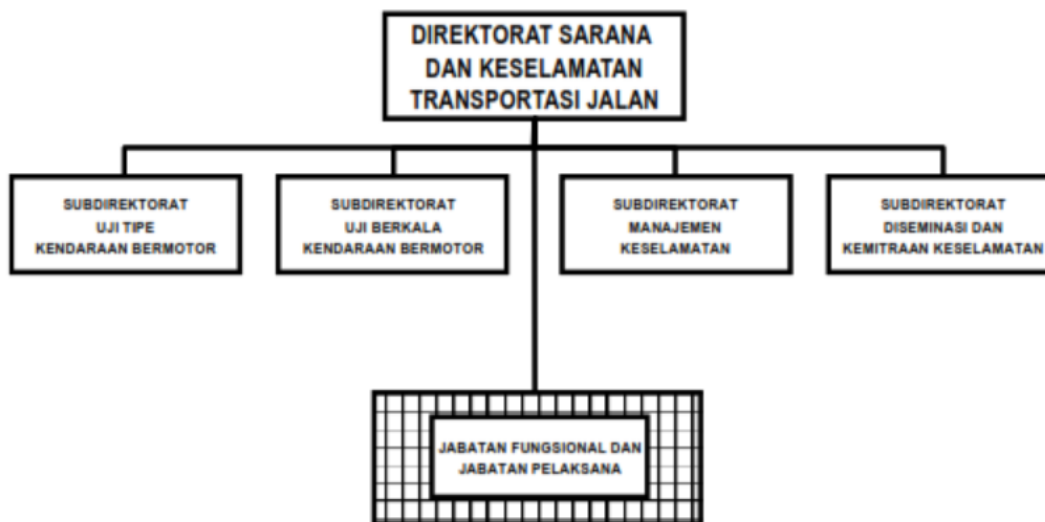
Gambar I 5 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

5. Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

Direktorat Sarana dan Keselamatan 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 dan Keselamatan Transportasi Jalan menyelenggarakan fungsi:

- a) Penyiapan perumusan kebijakan di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, teknologi kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;
- b) Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, teknologi kendaraan bermotor, 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, teknologi kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;
- d) Penyiapan 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 pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, teknologi kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan; dan;
- f) Penyiapan pembinaan dan pemberian dukungan administrasi urusan tata usaha, sumber daya manusia, pengumpulan dan pengolahan data, keuangan dan rumah tangga Direktorat.



Gambar I 6 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

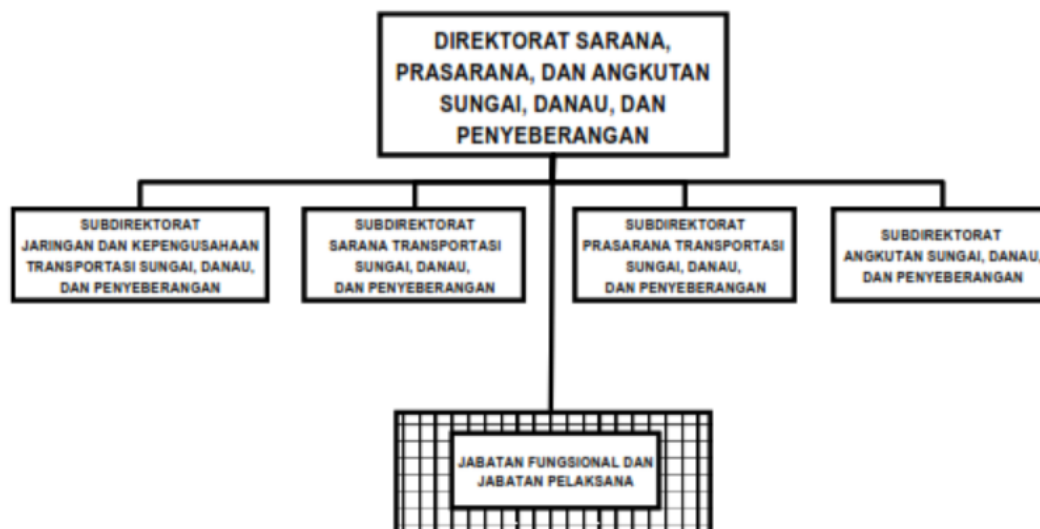
6. Direktorat Sarana, Prasarana, dan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Direktorat Sarana, Prasarana, dan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang sarana, prasarana, dan angkutan sungai, danau dan penyeberangan.

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Sarana, Prasarana, dan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan menyelenggarakan fungsi:

- a) Penyiapan perumusan kebijakan di bidang sarana, prasarana, dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan;
- b) Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang sarana, prasarana, dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan;
- c) Penyiapan penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria di bidang sarana, prasarana, dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan;

- d) Penyiapan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang sarana, prasarana, dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan;
- e) Penyiapan pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang sarana, prasarana, dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan; dan;
- f) Penyiapan pembinaan dan pemberian dukungan administrasi urusan tata usaha, sumber daya manusia, pengumpulan dan pengolahan data, keuangan, dan rumah tangga Direktorat.



Gambar I 7 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Sarana, Prasarana, dan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan

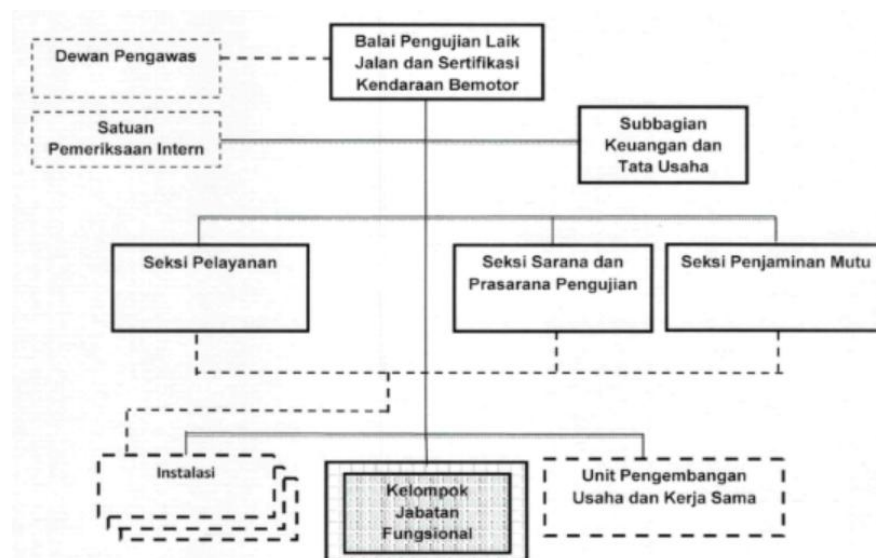
7. Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB)

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 58 Tahun 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) memiliki tugas pokok yaitu uji tipe kendaraan bermotor dan Penyiapan bahan sertifikasi uji tipe kendaraan bermotor.

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

- a) Penyusunan rencana, program, anggaran, rencana strategi bisnis, dan rencana bisnis anggaran;
- b) Penyiapan bahan dan pelaksanaan uji tipe;

- c) Penyiapan bahan dan pelaksanaan uji sampel;
- d) Penyiapan bahan dan pelaksanaan kerjasama uji pengembangan *prototipe* kendaraan bermotor;
- e) Pengawasan dan pelaksanaan keselamatan dan kesehatan kerja di lingkungan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor;
- f) Pelaksanaan penyusunan kebutuhan, pemeliharaan, dan penilaian kinerja fasilitas peralatan pengujian serta sarana dan prasarana penunjang lainnya;
- g) Pelaksanaan kalibrasi sarana dan prasarana uji tipe;
- h) Pelaksanaan analisis isu aktual perkembangan kendaraan bermotor dan penyelenggaraan sistem informasi pengujian tipe kendaraan bermotor;
- i) Pelaksanaan standarisasi metode pengujian tipe;
- j) Pelaksanaan pemeriksaan kesesuaian fisik rancang bangun kendaraan bermotor di wilayah Jakarta;
- k) Pelaksanaan pengembangan usaha, pemasaran, dan kerja sama;
- l) Pelaksanaan pemeriksaan intern;
- m) Pelaksanaan urusan tata usaha, rumah tangga, sumber daya manusia, keuangan, hukum, hubungan masyarakat, organisasi, reformasi birokrasi, perlengkapan, barang milik negara, data dan informasi; dan;
- n) Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan.



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 1 Tahun 2025 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan 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 Direktorat 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:

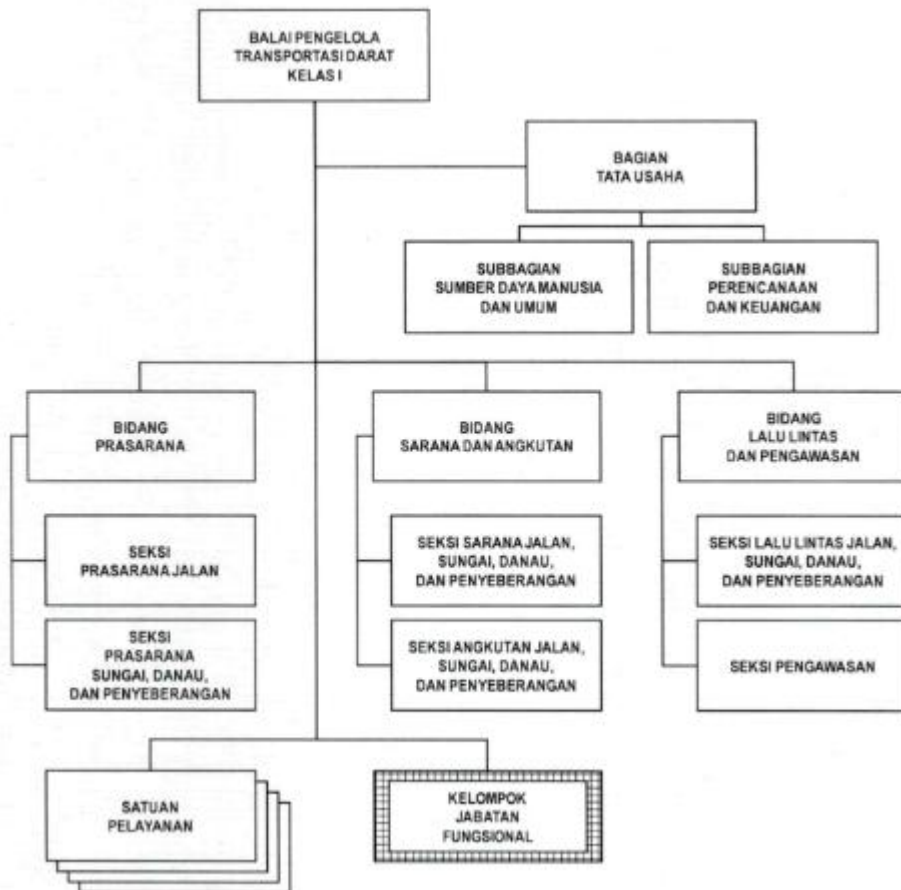
- Kelompok Jabatan Fungsional.

d) 33 Balai Pengelola Transportasi Darat tersebut adalah sebagai berikut:

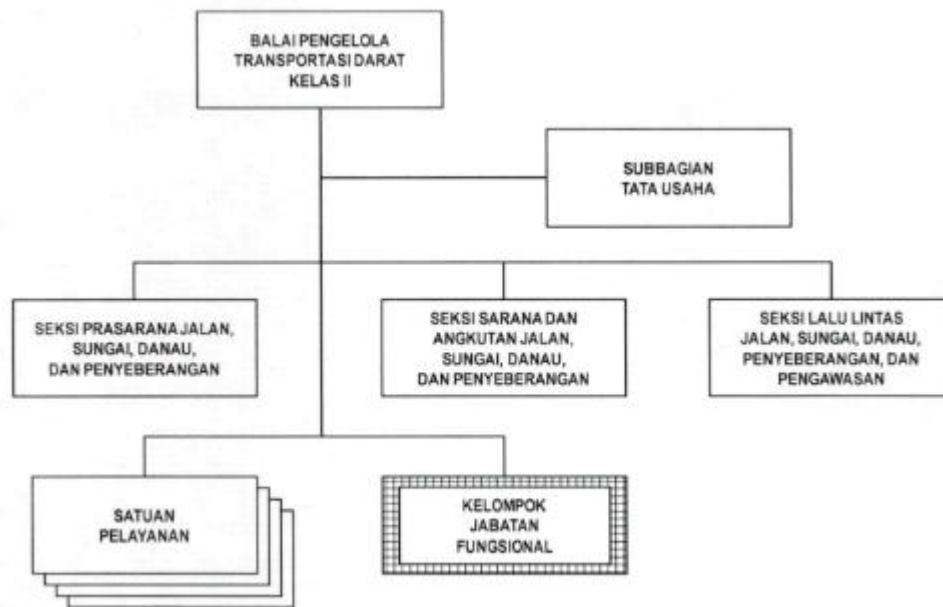
- | | |
|------------------------|---------------------------|
| 1. BPTD Kelas I Jabar | 18. BPTD Kelas II Kalsel |
| 2. BPTD Kelas I Jateng | 19. BPTD Kelas II Kalteng |
| 3. BPTD Kelas II Aceh | 20. BPTD Kelas II Kaltim |
| 4. BPTD Kelas II Sumut | 21. BPTD Kelas II Sultra |

5. BPTD Kelas II Sumbar
6. BPTD Kelas II Riau
7. BPTD Kelas II Kepri
8. BPTD Kelas II Jambi
9. BPTD Kelas II Lampung
10. BPTD Kelas II Sumsel
11. BPTD Kelas II Banten
12. BPTD Kelas II DIY
13. BPTD Kelas II Jatim
14. BPTD Kelas II Bali
15. BPTD Kelas II NTB
16. BPTD Kelas II NTT
17. BPTD Kelas II Kalbar
22. BPTD Kelas II Sulsel
23. BPTD Kelas II Sulteng
24. BPTD Kelas II Gorontalo
25. BPTD Kelas II Sulut
26. BPTD Kelas II Maluku
27. BPTD Kelas II Maluku Utara
28. BPTD Kelas II Papua
29. BPTD Kelas II Papua Barat Daya
30. BPTD Kelas III Bengkulu
31. BPTD Kelas III Babel
32. BPTD Kelas III Kaltara
33. BPTD Kelas III Sulbar

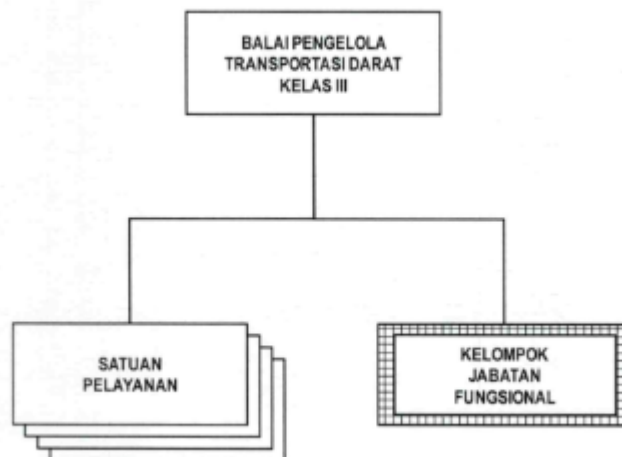
A. BAGAN ORGANISASI BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS I



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

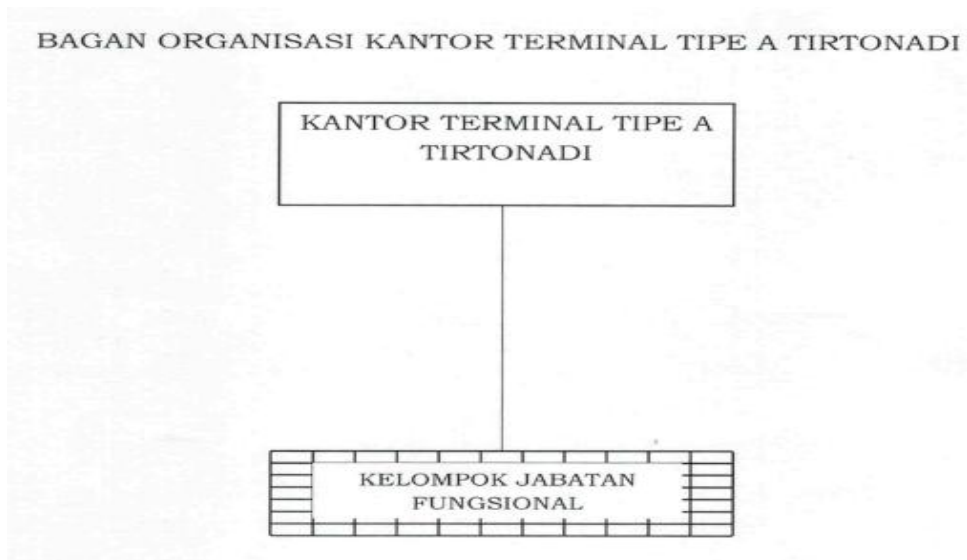
bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat. KSOPP Danau Toba dipimpin oleh Kepala.



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)	(2)	(3)
1.	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	1
2.	Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	152
3.	Direktorat Lalu Lintas Jalan	76
4.	Direktorat Angkutan Jalan	72
5.	Direktorat Prasarana Transportasi Jalan	66
6.	Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	112
7.	Direktorat Sarana, Prasarana dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan	106
8.	BPLJSKB Bekasi	102
9.	BPTD Kelas I Jawa Barat	369
10.	BPTD Kelas I Jawa Tengah	516
11.	BPTD Kelas II Aceh	154
12.	BPTD Kelas II Sumatera Utara	239
13.	BPTD Kelas II Sumatera Barat	191
14.	BPTD Kelas II Riau	125
15.	BPTD Kelas II Kepulauan Riau	90
16.	BPTD Kelas II Jambi	173
17.	BPTD Kelas II Lampung	168

No	Unit Kerja	Jumlah ASN
(1)	(2)	(3)
18.	BPTD Kelas II Sumatera Selatan	216
19.	BPTD Kelas II Banten	124
20.	BPTD Kelas II Daerah Istimewa Yogyakarta	146
21.	BPTD Kelas II Jawa Timur	542
22.	BPTD Kelas II Bali	131
23.	BPTD Kelas II Nusa Tenggara Barat	172
24.	BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur	115
25.	BPTD Kelas II Kalimantan Barat	92
26.	BPTD Kelas II Kalimantan Selatan	83
27.	BPTD Kelas II Kalimantan Tengah	124
28.	BPTD Kelas II Kalimantan Timur	112
29.	BPTD Kelas II Sulawesi Tenggara	136
30.	BPTD Kelas II Sulawesi Selatan	201
31.	BPTD Kelas II Sulawesi Tengah	131
32.	BPTD Kelas II Gorontalo	128
33.	BPTD Kelas II Sulawesi Utara	97
34.	BPTD Kelas II Maluku	89
35.	BPTD Kelas II Maluku Utara	113
36.	BPTD Kelas II Papua	83
37.	BPTD Kelas II Papua Barat Daya	75
38.	BPTD Kelas III Bengkulu	120
39.	BPTD Kelas III Bangka Belitung	74
40.	BPTD Kelas III Kalimantan Utara	61
41.	BPTD Kelas III Sulawesi Barat	112
42.	KSOPP Danau Toba	71
43.	Kantor Terminal Tipe A Tirtonadi	21

Sumber: Data diolah oleh Bagian Sumber Daya Manusia, Setditjen Hubdat

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 P3D (Personil, Pembiayaan Sarana dan Prasarana, dan Dokumen);
- 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 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat yang telah diubah menjadi Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 20 Tahun 2018, perlu didukung oleh penambahan jumlah pegawai, pertimbangan beban kerja dalam rangka pelaksanaan tupoksi dikarenakan masih terdapat BPTD yang memiliki wilayah kerja 2 Provinsi dan pertimbangan tugas dan fungsi keselamatan dan Keamanan Pelayaran TSDP.

I.4.3. Anggaran

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

I.4.4. Isu Strategis

Isu Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat adalah:

1. Peraturan Menteri Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;
2. 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 Unit Kerja Eselon II dan BPTD antara lain:
 - a. Perubahan Nomenklatur Direktorat Sarana Transportasi Jalan menjadi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan;

- b. Perubahan Nomenklatur Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan menjadi Direktorat Sarana, Prasarana, dan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
- c. Peningkatan BPTD Kelas II Jawa Barat menjadi BPTD Kelas I Jawa Barat;
- d. Peningkatan BPTD Kelas II Jawa Tengah menjadi BPTD Kelas I Jawa Tengah;
- e. Peningkatan BPTD Kelas III D.I.Y menjadi BPTD Kelas II D.I.Y;
- f. 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 2025 adalah:

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

I.4.6. 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 2025

I. 7. Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2025

BAB II AKUNTABILITAS KINERJA

II.1. Tahapan Pengukuran Kinerja

II.2. Pengukuran Capaian Kinerja

II.2.1. **SP1** Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat

1. **IKP.1.1** Rasio Konektivitas Transportasi Jalan

a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

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

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.1.2** Rasio Konektivitas Transportasi ASDP

a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

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

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. **SP2** Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Darat

1. **IKP.2.1** Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat

a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

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

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. **SP3** Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan

1. **IKP.3.1** Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang

a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

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

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.3.2** Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi *Active* dan *Passive Safety*

a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

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

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.3.3** Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan

a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

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

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

4. **IKP.3.4** Kesadaran dan *Attitude* Pengguna Jalan Berkeselamatan

a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

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

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. **SP4** Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Kementerian Perhubungan

1. **IKP.4.1** Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub

- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- 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.3.1. Alokasi Anggaran Tahun 2025

1. Pagu Anggaran
 - a.1. Rincian Per Sumber Dana Tahun 2025
 - a.2. Rincian Per Jenis Belanja Tahun 2025
 - a.3. Uraian Surat Pengesahan Revisi Anggaran
2. Refocusing Anggaran Tahun 2025
 - a.1. Rincian Revisi Per Sumber Dana Tahun 2025
 - a.2. Rincian Revisi Per Jenis Belanja Tahun 2025
 - a.3. Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja Tahun 2025
 - a.4. Rincian Realokasi Per Sasaran Kegiatan dan Kegiatan Tahun 2025
3. Perbandingan Pagu dan Realisasi Tahun 2020 – 2025

II.3.2. Realisasi Anggaran Tahun 2025

1. Realisasi Anggaran Per Sasaran Kegiatan dan Kegiatan Tahun 2025
2. Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2025
3. Realisasi Anggaran Per Sumber Dana Tahun 2025

II.3.3. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

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

II.3.4. Hambatan dan Kendala

BAB III PENUTUP

III. 1. Penutup

III.1.1. Ringkasan Capaian

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

Lampiran

1. Rencana Kerja Tahunan Tahun 2025 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
2. Perjanjian Kinerja Tahun 2025 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
3. Rencana Aksi Tahun 2025 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
4. Monitoring Rencana Aksi Tahun 2025;
5. Lain–lain yang dianggap perlu.

I.5. Uraian Singkat Perencanaan Strategis

Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025–2029 merupakan rencana yang disusun untuk memberikan gambaran tentang Visi, Misi, Tujuan Sasaran, Strategi, Kebijakan dan Program Ditjen Perhubungan Darat dalam kurun waktu 2025–2029 sebagai masukan dalam penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan 2025–2029 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 2025–2029 sesuai Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025–2029

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target				
						2025	2026	2027	2028	2029
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1.	SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat	IKP.1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Jalan	Rasio	0,374	0,402	0,562	0,602	0,643
			IKP.1.2	Rasio Konektivitas Transportasi ASDP	Rasio	0,565	0,567	0,568	0,570	0,571
2.	SP2	Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Darat	IKP.2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat	Indeks	96,000	96,500	97,000	97,000	97,500
3.	SP3	Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	IKP.3.1	Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	%	37,500	84,750	87,000	89,250	92,000
			IKP.3.2	Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi <i>Active</i> dan <i>Passive Safety</i>	%	70,000	73,500	77,000	80,500	85,000
			IKP.3.3	Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan	%	10,000	92,000	94,000	96,000	98,000
			IKP.3.4	Kesadaran dan <i>Attitude</i> Pengguna Jalan	%	36,670	83,330	86,670	90,000	93,330

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target				
						2025	2026	2027	2028	2029
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
				Berkeselamatan						
4.	SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Kementerian Perhubungan	IKP.4.1	Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub	Indeks	90,720	90,720	90,750	90,760	90,770

I.6. Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2025

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 2025 untuk seluruh indikator kinerja yang ada pada tingkat sasaran dan program. Rencana Kinerja Tahunan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025 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 2025

Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target
(1)		(2)		(3)	(4)
SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat	IKP.1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Jalan	Rasio	0,374
		IKP.1.2	Rasio Konektivitas Transportasi ASDP	Rasio	0,565
SP2	Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Darat	IKP.2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat	Indeks	96,000
SP3	Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	IKP.3.1	Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	%	37,500
		IKP.3.2	Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi <i>Active</i> dan <i>Passive Safety</i>	%	70,000
		IKP.3.3	Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan	%	10,000

Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target
(1)		(2)		(3)	(4)
		IKP.3.4	Kesadaran dan <i>Attitude</i> Pengguna Jalan Berkeselamatan	%	36,670
SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Kementerian Perhubungan	IKP.4.1	Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub	Indeks	90,720

I.7. Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2025

Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat merupakan kontrak kinerja antara Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan Menteri Perhubungan dan harus dilaksanakan dalam tahun 2025 dan merupakan indikator yang didukung melalui pendanaan APBN. Hal ini disebabkan adanya kewenangan yang dilaksanakan oleh pemerintah daerah sesuai dengan Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah.

Indikator kinerja yang akan dilaksanakan untuk mencapai Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui Program Penyelenggaraan dan Pengelolaan Transportasi Darat dengan Total Anggaran **Rp. 5.950.328.095.000,-** adalah sebagai berikut:

Tabel I 4 Perjanjian Kinerja Tahun 2025

Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target
(1)		(2)		(3)	(4)
IKP.1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat	IKP.1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Jalan	Rasio	42,330
		IKP.1.2	Rasio Konektivitas Transportasi SDP	Rasio	35,500
IKP.2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Darat	IKP.2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Transportasi Darat	Indeks	90,000
		IKP.2.2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Transportasi SDP	Indeks	90,000
IKP.3		IKP.3.1	Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan	%	90,000

Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target
(1)		(2)		(3)	(4)
	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat	IKP.3.2	Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi <i>Active dan Passive Safety</i>	%	70,000
SP.4	Meningkatnya Kualitas Kebijakan di Bidang Perhubungan Darat	IKP.4.1	Indeks Kualitas Kebijakan	Indeks	80,000
SP.5	Meningkatnya SDM Transportasi Darat yang Kompeten	IKP.5.1	Indeks Peningkatan SDM Transportasi	Indeks	86,000

No	Kegiatan	Anggaran	
(1)	(2)	(3)	
1.	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	Rp.	1.392.252.000.000
2.	Pelayanan Transportasi Darat	Rp.	1.189.029.139.000
3.	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	Rp.	1.334.831.798.000
4.	Penunjang Teknis Transportasi Darat	Rp.	644.944.944.000
5.	Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Darat	Rp.	20.270.908.000
6.	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	Rp.	505.718.144.000
7.	Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Darat	Rp.	863.281.162.000

I.8. Uraian Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025

Revisi I Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada prinsipnya sama seperti Perjanjian Kinerja. Hanya saja pada dokumen Revisi I Perjanjian Kinerja, terdapat perubahan indikator dan target yang harus dilaksanakan dalam Tahun 2025 ini. Total Anggaran yang dibutuhkan untuk melaksanakan Indikator Kinerja dalam mencapai Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada dokumen Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025, yaitu sebesar **Rp. 5.950.328.095.000,-**

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 2025 dapat dilihat pada Tabel berikut ini:

Tabel I 5 Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025

Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target
(1)		(2)		(3)	(4)
SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat	IKP.1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Jalan	Rasio	0,374
		IKP.1.2	Rasio Konektivitas Transportasi ASDP	Rasio	0,565
SP2	Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Darat	IKP.2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat	Indeks	96,000
SP3	Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	IKP.3.1	Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	%	37,500
		IKP.3.2	Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi <i>Active dan Passive Safety</i>	%	70,000
		IKP.3.3	Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan	%	10,000
		IKP.3.4	Kesadaran dan <i>Attitude</i> Pengguna Jalan Berkeselamatan	%	36,670
SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Kementerian Perhubungan	IKP.4.1	Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub	Indeks	90,720

No	Kegiatan	Anggaran	
(1)	(2)	(3)	
1.	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	Rp.	1.392.252.000.000
2.	Pelayanan Transportasi Darat	Rp.	1.189.029.139.000
3.	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	Rp.	1.334.831.798.000
4.	Penunjang Teknis Transportasi Darat	Rp.	644.944.944.000
5.	Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Darat	Rp.	20.270.908.000
6.	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	Rp.	505.718.144.000
7.	Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Darat	Rp.	863.281.162.000



BAB II

AKUNTABILITAS KINERJA

BAB II 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 of evaluation results SAKIP 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 presented 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 of Land Transport Regulation Number PM. 85 Year 2020 regarding the Implementation of the Performance Accountability System of Government Agencies, the method of calculation of performance achievement percentage is as follows:

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

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

- b) If the realization of **achievement is getting higher** shows **performance is getting worse**, then the performance measurement calculation 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 2025

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

- a) Comparing between target and performance realization year 2025;

- b) Analisis penyebab keberhasilan/kegagalan atau peningkatan/penurunan kinerja serta alternatif solusi yang dilakukan;
- c) Analisis efisiensi penggunaan sumber daya;
- d) Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang.

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

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

Untuk mewujudkan 4 (empat) tujuan strategis yang telah ditetapkan dalam Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025–2029, bermuara pada terwujudnya 4 (empat) Sasaran Program (SP) yang ingin dicapai pada periode 2025–2029.

Tabel II 1 Pengukuran Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Triwulan I Tahun 2025

SASARAN PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	Q1		
				T	R	C
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat					91,55%
IKP.1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Jalan	Rasio	0,374	0,374	0,267	71,36%
IKP.1.2	Rasio Konektivitas Transportasi ASDP	Rasio	0,565	0,565	0,631	111,73%
SP2	Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Darat					100,24%
IKP.2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat	Indeks	96,000	96,000	96,228	100,24%
SP3	Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan				15,147	39,49%
IKP.3.1	Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	%	37,500	37,500	5,671	15,12%
IKP.3.2	Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi <i>Active</i> dan <i>Passive Safety</i>	%	70,000	70,000	14,638	20,91%
IKP.3.3	Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan	%	10,000	10,000	1,660	16,60%
IKP.3.4	Kesadaran dan <i>Attitude</i> Pengguna Jalan Berkeselamatan	%	36,670	36,670	38,619	105,31%
SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Kementerian Perhubungan					100,00%
IKP.4.1	Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub	Indeks	90,720	90,720	90,720	100,00%
	Rata-Rata Persentase Capaian Sasaran Program					82,82%
	Rata-Rata Persentase Capaian Indikator Kinerja Program					67,66%
	Jumlah Indikator Kinerja Program yang lebih besar atau sama dengan 100% (IKP≥100%)					4
	Jumlah Indikator Kinerja Program kurang dari 100% (0%≤IKP<100%)					4

Sumber: Data diolah dari Direktorat Lalu Lintas Jalan, Direktorat Angkutan Jalan, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan, Direktorat Sarana, Prasarana, dan Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan, Bagian Perencanaan, Bagian Keuangan, dan Bagian Organisasi dan Tata Laksana, Setditjen Hubdat.

Pada triwulan I Tahun 2025, terdiri 4 (empat) Sasaran Program (SP) dan di dalamnya terdapat 8 (delapan) IKP Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Penjelasan capaian IKP untuk setiap Sasaran Program adalah sebagai berikut:

II.2.1. Sasaran Program 1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat

Tabel II 2 Sasaran Program 1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat

Sasaran Program/ Indikator Kinerja Program		Triwulan I	
SP1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat			
IKP.1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Jalan	Satuan	Rasio
		Target	0,374
		Realisasi	0,267
		Capaian	71,36%
IKP.1.2	Rasio Konektivitas Transportasi ASDP	Satuan	Rasio
		Target	0,565
		Realisasi	0,631
		Capaian	111,73%

Sumber: Direktorat Angkutan Jalan, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan, dan Direktorat Sarana, Prasarana, dan Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan.

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

1. IKP.1.1 Rasio Konektivitas Transportasi Jalan;
2. IKP.1.2 Rasio Konektivitas Transportasi ASDP.

1. IKP.1.1 Rasio Konektivitas Transportasi Jalan

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada indikator kinerja program Rasio Konektivitas Transportasi Jalan, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 3 Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Jalan Triwulan I Tahun 2025

Sasaran Program/ Indikator Kinerja Program		Triwulan I	
SP1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat			
IKP.1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Jalan	Satuan	Rasio
		Target	0,374
		Realisasi	0,267
		Capaian	71,36%

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Angkutan Jalan dan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program IKP.1.1: Rasio Konektivitas Transportasi Jalan (RKTJ)

RKTJ mengukur tingkat konektivitas transportasi jalan secara keseluruhan dengan mempertimbangkan empat segmen utama yang mencakup angkutan penumpang perkotaan, angkutan di daerah tertinggal, angkutan antar kota dan pusat kegiatan, serta angkutan barang. RKTJ dihitung dengan rata-rata nilai dari keempat segmen ini.

➤ Rumus Utama:

$$RKTJ = \frac{RKPP + RKDTPK + RKAKAP + RKAB}{4}$$

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Angkutan Jalan dan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

➤ Komponen Pembentuk RKTJ:

1. SK.1 RKPP (Rasio konektivitas jaringan angkutan penumpang perkotaan dengan wilayah kota)

- **Definisi:** Mengukur tingkat konektivitas kota-kota dengan layanan angkutan umum massal, serta integrasi moda transportasi.
- **Rumus:**

$$RKPP = \frac{RKAP + RFPIM}{2}$$

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Angkutan Jalan dan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

- **Keterangan:**
 - RKAP: Rasio Beroperasinya layanan angkutan umum massal perkotaan
 - RFPIM: Rasio fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai SPM

2. **SK.2 RKDTPK** (Rasio layanan angkutan perintis untuk melayani wilayah DTPK)

- **Definisi:** Mengukur konektivitas ke wilayah-wilayah yang masuk dalam kategori daerah tertinggal, terdepan, dan perbatasan dengan layanan angkutan perintis.

- **Rumus:**

$$RKDTPK = \frac{KP}{KDTPK}$$

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Angkutan Jalan

- **Keterangan:**
 - KP: DTPK terlayani perintis
 - KDTPK: Jumlah DTPK yang bisa terlayani perintis sesuai Perpres

3. **SK.3 RKAKAP** (Rasio konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN, & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi)

- **Definisi:** Mengukur tingkat konektivitas transportasi antar kota dan pusat kegiatan, termasuk trayek angkutan antar kota antar provinsi.

- **Rumus:**

$$RKAKAP = \frac{LAKAP + LTAKAP}{2}$$

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Angkutan Jalan dan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

- **Keterangan:**
 - LAKAP: Kota yang tercover BTS atau BRT pusat dan Pemda yang dilengkapi faspim
 - LTAKAP: Rasio Beroperasinya layanan terminal tipe A dengan kapasitas sesuai SPM

4. **SK.4 RKAB** (Rasio konektivitas Layanan Angkutan barang dengan Terminal Angkutan Barang)

- **Definisi:** Mengukur kapasitas layanan angkutan barang dan terminal barang yang memenuhi standar.

- **Rumus:**

$$RKAB = \frac{LAB + TAB}{2}$$

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Angkutan Jalan dan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

- **Keterangan:**

- LAB: Rasio Beroperasinya layanan Angkutan Barang
- TAB: Rasio Kapasitas operasi layanan terminal barang sesuai SPM

➤ **Subkomponen Pembentuk:**

1. **IKK.1.1 RKAP:** Rasio Beroperasinya layanan angkutan umum massal perkotaan

- **Definisi:** Mengukur jumlah kota yang sudah memiliki layanan angkutan umum massal seperti bus transjakarta atau BRT.

- **Rumus:**

$$RKAP = \frac{KC}{KPKN}$$

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Angkutan Jalan

- **Keterangan:**

- KC: Kota yang ter-cover BTS atau BRT pusat dan Pemda.
- KPKN: Jumlah PKN sesuai RTRWN

2. **IKK.1.2 RFPIM:** Rasio fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai SPM

- **Definisi:** Mengukur jumlah kota yang memiliki fasilitas pendukung dan integrasi antar moda transportasi.

- **Rumus:**

$$RKAP = \frac{KC}{KPKN}$$

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

○ **Keterangan:**

- KC: Kota yang ter-cover BTS atau BRT pusat dan Pemda yang dilengkapi faspim
- KPKN: Jumlah PKN sesuai RTRWN

3. **IKK.3.1 LAKAP:** Rasio beroperasinya layanan AKAP, pusat kegiatan, pedesaan antar provinsi

- **LAKAP:** Mengukur tingkat keberoperasian angkutan antar kota antar provinsi, serta angkutan di daerah pedesaan.
- **Rumus:**

$$LKAP = \frac{\text{Kapasitas operasi layanan angkutan AKAP, ALBN, dan Pedesaan Lintas Provinsi sesuai SPM}}{\text{Kapasitas operasi layanan angkutan AKAP, ALBN, dan Pedesaan Lintas Provinsi}}$$

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Angkutan Jalan

4. **IKK.3.2 LTAKAP:** Rasio beroperasinya layanan Terminal Tipe A dengan kapasitas sesuai SPM

- **Definisi:** Mengukur tingkat keberoperasian Terminal Tipe A yang sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM).
- **Rumus:**

$$LTAKAP = \frac{\text{Kapasitas operasi layanan terminal tipe A sesuai SPM}}{\text{Kapasitas operasi layanan terminal tipe A}}$$

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

5. **IKK.4.1 LAB:** Rasio beroperasinya layanan Angkutan Barang

- **Definisi:** Mengukur keberoperasian layanan angkutan barang di seluruh jaringan transportasi jalan.
- **Rumus:**

$$LAB = \frac{\text{Panjang lintas angkutan barang perkotaan beroperasi sesuai SK penetapan}}{\text{Panjang lintas angkutan barang perkotaan beroperasi}}$$

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Angkutan Jalan

6. **IKK.4.2 TAB:** Rasio kapasitas operasi layanan terminal barang sesuai SPM

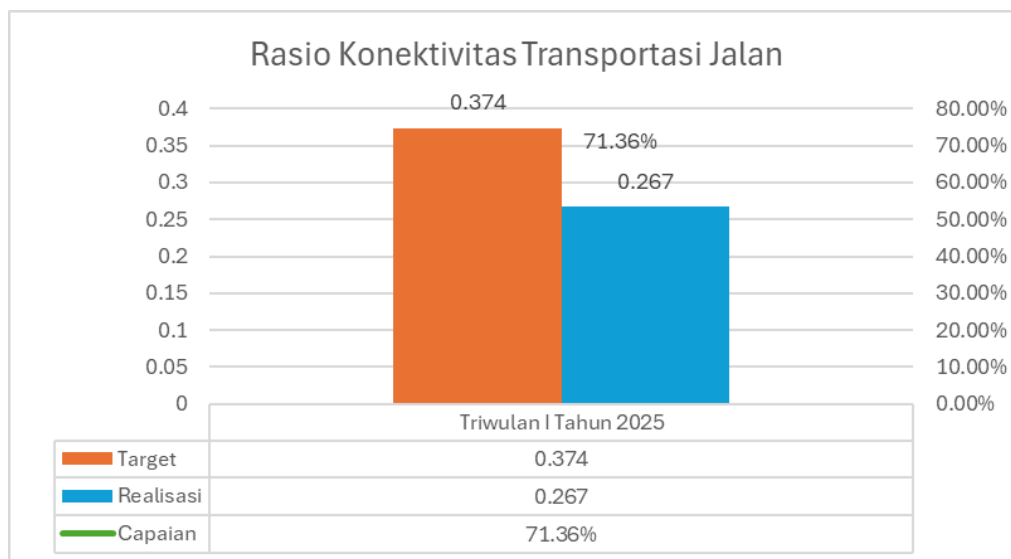
- **Definisi:** Mengukur kapasitas terminal barang yang sudah sesuai dengan standar pelayanan minimal.
- **Rumus:**

$$TAB = \frac{\text{Kapasitas operasi layanan terminal barang sesuai SPM}}{\text{Kapasitas operasi layanan terminal barang}}$$

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2025

Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Jalan triwulan I tahun 2025 sebesar 0,267 jika dibandingkan dengan target Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025 sebesar 0,374 maka capaian kinerja mencapai 71,36%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar II 1 Diagram perbandingan realisasi dan target kinerja program Rasio Konektivitas Transportasi Jalan pada revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat triwulan I tahun 2025

a.3. Analisa Keberhasilan/Kendala

➤ Dasar Hukum

Dasar hukum yang digunakan pada Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Jalan terdiri dari beberapa bagian, yaitu:

1. Angkutan Jalan:

Dalam rangka meningkatkan pelayanan angkutan umum perkotaan, pemerintah perlu memberikan subsidi bagi layanan angkutan umum perkotaan dengan *skema Buy The Service* (BTS), untuk mencapai keberhasilan Indikator Rasio Konektivitas Jaringan Angkutan Penumpang Perkotaan dengan wilayah kota, perlu mengacu pada peraturan sebagai berikut:

- a. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 158 yang menyebutkan bahwa Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis Jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di kawasan perkotaan;
- b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 2 Tahun 2022 perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 153);
- c. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 1044 Tahun 2025 tentang Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan Dengan Skema Pembelian Layanan.

2. Prasarana Transportasi Jalan:

Dalam rangka menunjang kegiatan operasional terminal barang terdapat beberapa regulasi yang menjadi dasar pelaksanaan penyelenggaraan terminal barang, antara lain:

- a. KP 75 Tahun 2016 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum dan Terminal Transit Penumpang di Entikong Kabupaten Sanggau, Provinsi Kalimantan Barat;
- b. 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;
- c. 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;
- d. KM 139 Tahun 2021 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum yang Berlokasi di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Provinsi Papua;
- e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 102 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Terminal Barang.
- f. Peraturan Pemerintah No 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada pasal 113 menyatakan bahwa Fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi:
 - trotoar;
 - lajur sepeda;
 - tempat penyeberangan Pejalan Kaki;
 - Halte; dan/atau
 - fasilitas khusus bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut

➤ **Kronologi Perubahan Target Kinerja Program**

Pada triwulan pertama, terdapat perubahan pada target indikator kinerja program Rasio Konektivitas Transportasi Jalan, yang awalnya ditetapkan berdasarkan proyeksi awal dalam dokumen Rencana Strategis (Renstra) sementara. Perubahan ini terjadi karena dokumen Renstra masih dalam tahap penyusunan, sehingga penyesuaian dilakukan untuk memastikan target yang lebih realistis dan sesuai dengan perkembangan terkini.

Awalnya, target Rasio Konektivitas Transportasi Jalan ditetapkan dengan ambisi yang tinggi, namun setelah mempertimbangkan kapasitas anggaran, infrastruktur yang tersedia, dan kebijakan baru yang sedang disusun, target tersebut disesuaikan agar lebih dapat dicapai dalam jangka waktu yang ditentukan. Penyesuaian ini juga mengakomodasi faktor–faktor eksternal seperti potensi peningkatan volume kendaraan, kondisi geografis, dan prioritas pembangunan jalan yang tengah disiapkan dalam Renstra. Dengan perubahan tersebut, diharapkan indikator kinerja ini dapat lebih mencerminkan kondisi aktual dan lebih realistis dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

➤ **Faktor Keberhasilan**

Faktor keberhasilan dari Indikator Rasio Konektivitas Transportasi Jalan pada triwulan I tahun 2025 di dukung dari beberapa kegiatan yaitu:

1. Konektivitas jaringan angkutan penumpang perkotaan dengan wilayah kota:

- a. Beroperasinya layanan angkutan umum massal perkotaan
 - Presentase rasio cukup tinggi dipengaruhi oleh jumlah kota-kota yang ter-cover BTS atau BRT sebanyak 12 Kota, sedangkan jumlah kota BRT pada pemerintah daerah sebanyak 13 kota;
 - Pemanfaatan teknologi telematika untuk pelaksanaan pengawasan operasional dan pelayanan melalui pemanfaatan *Digital Checker*, *Fleet Management System*, *Cashless Payment*, memberikan kemudahan bagi regulator dan manajemen pengelola dalam melakukan pengawasan operasional dan pencatatan data dan informasi dapat memberikan data yang cukup akurat;
 - Adanya Kegiatan Evaluasi Pelaksanaan layanan angkutan umum massal perkotaan sehingga membantu mobilisasi masyarakat perkotaan yang dapat meningkatkan layanan angkutan umum perkotaan dan juga dapat membantu untuk melakukan evaluasi terhadap trayek yang ada.

2. Konektivitas jaringan transportasi Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan Terluar (DTPK):

a. Layanan angkutan perintis untuk melayani wilayah DTPK

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

3. Konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN, & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi:

a. Beroperasinya layanan terminal tipe A dengan kapasitas sesuai Standar Penilaian Minimum (SPM):

- Presentase rasio cukup tinggi dipengaruhi oleh terminal-terminal yang telah memenuhi SPM jalur keberangkatan serta memiliki kapasitas yang besar terutama terminal-terminal di Pulau Jawa yang telah direvitalisasi/direhabilitasi;
- Frekuensi keberangkatan bus yang cukup tinggi di beberapa terminal besar seperti Purabaya, Leuwipanjang dan Giwangan juga berkontribusi pada tingginya rasio;
- Pembangunan, revitalisasi dan rehabilitasi terminal cukup berperan dalam meningkatkan pencapaian pemenuhan SPM dan peningkatan kapasitas terminal.

➤ **Faktor Kendala**

Selain beberapa faktor keberhasilan di atas, terdapat juga kendala dari pelaksanaan kegiatan Indikator Rasio Konektivitas Transportasi Jalan pada triwulan I tahun 2025 yang terbagi dalam beberapa bagian berikut ini:

1. Konektivitas jaringan angkutan penumpang perkotaan dengan wilayah kota:

a. (Layanan angkutan umum massal perkotaan)

- Kurangnya pembinaan kepada para pemerintah daerah dalam menerapkan standar minimal pelayanan yang sudah ditetapkan dengan pada kegiatan BTS di beberapa kota Penerima Subsidi Buy The service;
- Keterbatasan anggaran, sehingga harus mengoptimalkan anggaran yang tersedia dalam pemenuhan kebutuhan layanan angkutan umum massal perkotaan
- Kurangnya dukungan dari Pemerintah Daerah dan masyarakat dalam pengembangan angkutan umum massal sehingga keberlanjutan program BTS di daerah kurang optimal dengan program pemerintah pusat.

b. Fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai SPM

- Perubahan organisasi dan tata kelola serta penghematan anggaran di tahun 2025 yang berdampak pada tertundanya kegiatan pembangunan pada kota yang terlayani BTS (Kota Banyumas);
- Fokus pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda pada wilayah KSPN pada tahun sebelumnya mencapai 50% (KSPN Borobudur, KSPN Mandalika, KSPN Labuan Bajo, KSPN Danau Toba, dan KSPN Tanjung Lesung) dari jumlah total 10 lokasi KSPN sebagai dukungan konektivitas pariwisata;
- Baru tersusunnya regulasi terkait fasilitas pendukung dan integrasi moda di wilayah perkotaan sehingga penerapan di wilayah kurang maksimal;

- Kurangnya pembinaan kepada para pemerintah daerah dalam menerapkan standar minimal pelayanan yang sudah ditetapkan dengan pada kegiatan BTS di beberapa kota Penerima Subsidi Buy The service;
- Keterbatasan anggaran, sehingga harus mengoptimalkan anggaran yang tersedia dalam pemenuhan kebutuhan layanan angkutan umum massal perkotaan
- Kurangnya dukungan dari Pemerintah Daerah dan masyarakat dalam pengembangan angkutan umum massal sehingga keberlanjutan program BTS di daerah kurang optimal dengan program pemerintah pusat.

2. Konektivitas jaringan transportasi Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan Terluar (DTPK):

a. Layanan angkutan perintis untuk melayani wilayah DTPK

- Pelayanan trayek keperintisan angkutan jalan saat ini berdasarkan usulan dari Pemerintah Daerah dimana lokasi yang diusulkan adalah daerah yang belum terlayani oleh angkutan umum saja, belum mengakomodir daerah DTPK;
- Pelayanan keperintisan angkutan jalan belum dapat dilaksanakan secara maksimal dikarenakan kondisi geografis (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.

3. Konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN, & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi

a. Layanan AKAP, Pusat Kegiatan, Pedesaan Antar Propinsi

- Operator angkutan umum memberikan layanan berdasarkan banyaknya permintaan (demand) penumpang sehingga ada trayek yang belum terlayani dikarenakan kurangnya permintaan.
- Adanya pelanggaran/penyimpangan trayek AKAP yang dilakukan oleh operator angkutan umum AKAP;

- Masih terdapat perusahaan angkutan umum AKAP yang manajemen layanannya masih menggunakan metode lama sehingga tidak melaporkan operasionalnya;
 - Untuk pengembangan trayek ALBN tergantung pada perjanjian kerjasama antar dua negara.
- b. Layanan terminal tipe A dengan kapasitas sesuai SPM
- Masih cukup banyak Terminal Tipe A yang belum memenuhi kriteria SPM jalur keberangkatan namun sebagian besar diantaranya memiliki kapasitas yang rendah sehingga tidak terlalu berpengaruh pada perhitungan rasio;
 - Peraturan terkait standar pelayanan terminal perlu diperbarui mengingat belum memuat mekanisme perhitungan atau penilaian pelaksanaan SPM;
 - Peningkatan kapasitas terminal sesuai SPM pada tahun ini terkendala adanya efisiensi anggaran.

4. Konektivitas layanan angkutan barang dengan terminal angkutan barang

- a. Layanan Angkutan Barang
- Belum adanya peraturan yang mengatur tentang layanan angkutan barang;
 - Layanan angkutan barang di perkotaan menghadapi berbagai kendala dan permasalahan, di antaranya adalah kemacetan lalu lintas, kesulitan parkir, keterbatasan ruang pergudangan, masalah lingkungan seperti emisi kendaraan dan polusi suara, serta kurangnya koordinasi antar pemangku kepentingan;
 - Selain itu, ada juga masalah logistik seperti barang hilang atau rusak di perjalanan, kurangnya informasi dan komunikasi, serta permasalahan infrastruktur seperti jalan yang tidak memadai. Belum adanya Regulasi atau Peraturan yang mengatur pelaksanaan layanan angkutan barang di kawasan perkotaan.
- b. Operasi layanan terminal barang sesuai SPM

- Efisiensi Anggaran pada Awal Tahun Anggaran, Pelaksanaan kegiatan pembangunan dan pengembangan konektivitas jaringan jalan pada Triwulan I mengalami perlambatan akibat adanya kebijakan efisiensi anggaran pada awal tahun anggaran. Proses penyesuaian anggaran yang bersifat dinamis, termasuk proses revisi DIPA dan pelaksanaan pengadaan barang/jasa, turut mempengaruhi keterlambatan penyerapan anggaran, yang secara langsung berdampak pada tertundanya pelaksanaan fisik kegiatan di lapangan;
- Metodologi Perhitungan Indikator yang Menggunakan Pola Akumulatif, perlu dipahami bahwa indikator Rasio Konektivitas Transportasi Jalan dihitung secara akumulatif sepanjang tahun berjalan. Dengan demikian, capaian pada triwulan I secara teknis wajar apabila menunjukkan angka yang masih rendah, mengingat sebagian besar *output* kegiatan baru akan terealisasi secara signifikan pada Triwulan II dan III, seiring dengan peningkatan progres pelaksanaan kegiatan fisik di lapangan;
- Kendala Teknis dan Administratif dalam Proses Penyediaan Data Dasar, Rendahnya capaian indikator pada triwulan I tahun 2025 juga disebabkan oleh status indikator Rasio Konektivitas Transportasi Jalan yang merupakan indikator baru yang ditetapkan pada awal pelaksanaan Rencana Strategis Tahun 2025–2029. Sebagai indikator baru, proses penyusunan metodologi pengukuran, penetapan baseline, serta mekanisme pengumpulan dan validasi data masih dalam tahap penyempurnaan. Akibatnya, pada triwulan I, penghitungan capaian belum dapat dilaksanakan secara penuh karena keterbatasan data dasar yang valid dan terverifikasi, baik dari sisi spasial maupun administratif

➤ **Realisasi**

Realisasi Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Jalan triwulan I tahun 2025 terhadap target Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025 yaitu sebesar 0,267 yang diperoleh dari perhitungan:

Rumus Utama:

$$RKTJ = \frac{RKPP + RKDTPK + RKAKAP + RKAB}{4}$$

$$RKTJ = \frac{29,76\% + 30,88\% + 46,11\% + 0}{4} = 0,267$$

Rincian perhitungan:

- **RKPP** (Rasio konektivitas jaringan angkutan penumpang perkotaan dengan wilayah kota)

- **Rumus:**

$$RKPP = \frac{RKAP + RFPIM}{2} = \frac{59,52 + 0,00}{2} = 29,76$$

- **RKDTPK** (Rasio layanan angkutan perintis untuk melayani wilayah DTPK)

- **Rumus:**

$$RKDTPK = \frac{KP}{KDTPK} = \frac{21}{68} = 30,88$$

- **RKAKAP** (Rasio konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN, & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi)

- **Rumus:**

$$RKAKAP = \frac{LAKAP + LTAAP}{2} = \frac{0,00 + 92,23}{2} = 46,11$$

- **RKAB** (Rasio konektivitas Layanan Angkutan barang dengan Terminal Angkutan Barang)

- **Rumus:**

$$RKAB = \frac{LAB + TAB}{2} = \frac{0 + 0}{2} = 0$$

➤ **Capaian**

Dengan demikian, capaian Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Jalan triwulan I tahun 2025 terhadap target Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025 yaitu sebesar 71,36% dengan rincian perhitungan sebagai berikut:

$$Capaian = \frac{Realisasi}{Target} \times 100\% = \frac{0,267}{0,374} \times 100\% = 71,36\%$$

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun kegiatan–kegiatan yang dilakukan oleh Ditjen Hubdat pada triwulan I tahun 2025 untuk mendukung Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Jalan adalah sebagai berikut:

Tabel II 4 Realisasi Anggaran Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Jalan

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		PAGU AWAL	PAGU TW I	REALISASI TW I	
				KEUANGAN (RP)	PAGU (%)
SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat	1.405.271.251.457	1.302.954.446.950	84.028.854.978	6,45%
IKP.1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Jalan	583.450.257.457	481.133.452.950	39.037.485.098	8,11%
	Layanan Angkutan Jalan Perintis (Prioritas Nasional)	165.565.796.539	161.204.327.000	4.664.381.483	2,89%
	Layanan Angkutan Multimoda (Prioritas Nasional)	31.601.836.788	31.942.727.950	2.342.837.611	7,33%

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		PAGU AWAL	PAGU TW I	REALISASI TW I	
				KEUANGAN (RP)	PAGU (%)
SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat	1.405.271.251.457	1.302.954.446.950	84.028.854.978	6,45%
IKP.1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Jalan	583.450.257.457	481.133.452.950	39.037.485.098	8,11%
	Layanan Angkutan Barang Perintis (Prioritas Nasional)	21.035.985.130	13.260.571.000	2.712.470.506	20,46%
	Layanan Angkutan Umum Massal Perkotaan (Prioritas Nasional) - Buy The Service	32.003.496.000	32.003.496.000	0	0,00%
	Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A	20.047.225.000	20.047.225.000	0	0,00%
	Pembangunan Terminal Barang Internasional	0	0	0	0,00%
	Operasional Terminal	216.895.918.000	222.675.106.000	29.317.795.498	13,17%
	Pembangunan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda	0	0	0	0,00%
	Pemberian Bus / Bus Sekolah (Dukungan Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP))) Bus Sekolah	96.300.000.000	0	0	0,00%

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Angkutan Jalan dan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

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

Adapun upaya yang akan dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui beberapa unit kerja eselon II untuk meningkatkan capaian Rasio Konektivitas Transportasi Jalan di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

1. Direktorat Angkutan Jalan

- a. 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;
- b. 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;
- c. Menyusun konsep peraturan terkait Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Jalan Keperintisan;
- d. 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;
- e. Melakukan pemantauan terhadap trayek dan operasional angkutan perintis, trayek angkutan AKAP dan trayek angkutan ALBN;
- f. 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;
- g. Melakukan sosialisasi kepada perusahaan Angkutan orang Dalam Trayek terkait standar pelayanan minimal angkutan Orang Dalam Trayek.

2. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

- a. Meningkatkan kapasitas operasi layanan Terminal Tipe A melalui pembangunan terminal baru, revitalisasi dan rehabilitasi terminal eksisting;
- b. Meningkatkan pemenuhan SPM Terminal Tipe A melalui peningkatan fasilitas melalui revitalisasi, rehabilitasi dan pemeliharaan terminal;
- c. Meningkatkan kualitas pelayanan di Terminal Tipe A misalnya dengan pelaksanaan *excellent service* untuk meningkatkan minat pengguna

terminal maupun operator bus untuk menaik-turunkan penumpang di terminal.

2. IKP.1.2 Rasio Konektivitas Transportasi ASDP

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

Tabel II 5 Capaian Rasio Konektivitas Transportasi ASDP Triwulan I Tahun 2025

Sasaran Program/ Indikator Kinerja Program		Triwulan I	
SP1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat			
IKP.1.2	Rasio Konektivitas Transportasi ASDP	Satuan	Rasio
		Target	0,565
		Realisasi	0,631
		Capaian	111,73%

Sumber: Data diolah dari Direktorat Sarana, Prasarana, dan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program IKP.1.2: Rasio Konektivitas Transportasi ASDP (RKASDP)

Rasio Konektivitas Transportasi ASDP merupakan rasio konektivitas transportasi angkutan penyeberangan dengan rasio konektivitas angkutan sungai dan danau. Dimana rasio konektivitas transportasi angkutan penyeberangan adalah perbandingan jumlah pelabuhan penyeberangan yang telah terbangun dan operasional melayani dengan jumlah total pelabuhan penyeberangan sesuai Keputusan Menteri Nomor KP 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN).

Rasio konektivitas transportasi angkutan sungai dan danau adalah perbandingan jumlah pelabuhan sungai dan danau yang telah terbangun dan operasional melayani dengan jumlah total pelabuhan sungai dan danau sesuai Keputusan Menteri Nomor KP 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN).

➤ **Rumus Utama:**

$$RKASDP = \frac{RKAP + RKASD}{2}$$

Sumber: Data diolah dari Direktorat Sarana, Prasarana, dan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan

➤ **Komponen Pembentuk RKASDP:**

1. **SK.5 RKAP** (Rasio konektivitas jaringan transportasi Angkutan Penyeberangan)

- **Definisi:** Mengukur tingkat konektivitas pelabuhan penyeberangan yang telah beroperasi dibandingkan dengan jumlah pelabuhan penyeberangan yang direncanakan dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN).

- **Rumus:**

$$RKAP = \frac{JPPTO}{JPPRIPN}$$

Sumber: Data diolah dari Direktorat Sarana, Prasarana, dan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan

- **Keterangan:**

- JPPTO: Jumlah pelabuhan penyeberangan yang telah terbangun dan operasional melayani
- JPPRIPN: Jumlah total pelabuhan penyeberangan sesuai RIPN

2. **SK.6 RKASD** (Rasio konektivitas jaringan transportasi Angkutan SD)

- **Definisi:** Mengukur tingkat konektivitas pelabuhan sungai dan danau yang telah beroperasi dibandingkan dengan jumlah pelabuhan sungai dan danau yang direncanakan sesuai RIPN.

- **Rumus:**

$$RKASD = \frac{JPASD}{JPSRIPN}$$

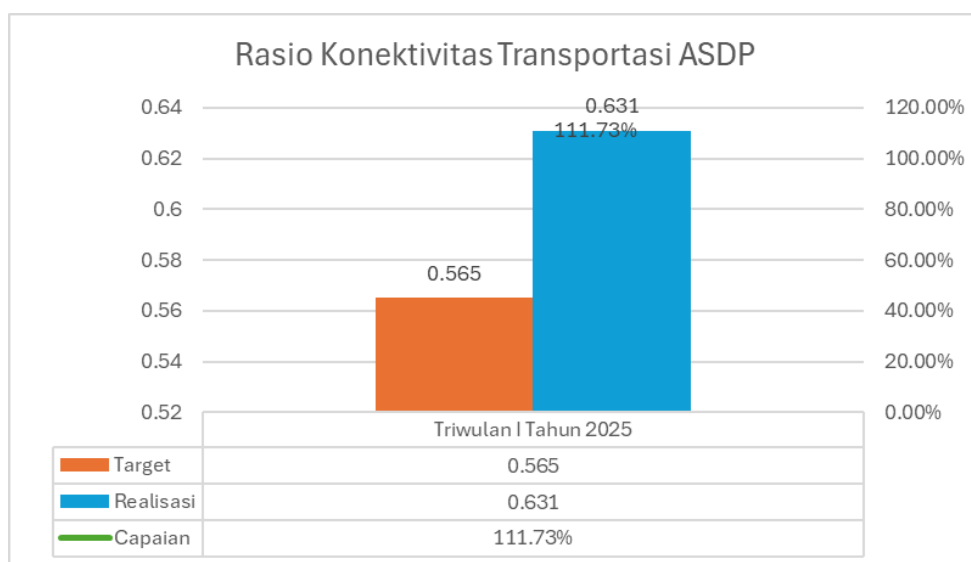
Sumber: Data diolah dari Direktorat Sarana, Prasarana, dan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan

○ **Keterangan:**

- JPASD: Jumlah pelabuhan sungai yang telah terbangun dan operasional melayani
- JPSRIPN: Jumlah total pelabuhan sungai danau sesuai RIPN

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2025

Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi ASDP triwulan I tahun 2025 sebesar 0,631 jika dibandingkan dengan target Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025 sebesar 0,565 maka capaian kinerja mencapai 111,73%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar II 2 Diagram perbandingan realisasi dan target kinerja program Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi ASDP pada revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat triwulan I tahun 2025

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN), terdapat sebanyak 385 (tiga ratus delapan puluh lima) pelabuhan penyeberangan yang terdiri dari 244 (dua ratus empat puluh empat) pelabuhan penyeberangan yang telah terbangun dan operasional melayani dan 141 (seratus empat puluh satu) rencana pelabuhan penyeberangan serta 978 (sembilan ratus tujuh puluh delapan) pelabuhan sungai danau yang terdiri dari 615 (enam ratus lima belas) pelabuhan sungai yang telah terbangun dan operasional melayani dan 363 (tiga ratus enam puluh tiga) rencana pelabuhan sungai danau.

➤ Kronologi Perubahan Sasaran, Indikator dan Target Kinerja Program

Pada triwulan pertama, terjadi perubahan pada indikator kinerja program Rasio Konektivitas Transportasi SDP yang disesuaikan menjadi Rasio Konektivitas Transportasi ASDP. Perubahan ini dilakukan sebagai bagian dari penyesuaian dalam penyusunan dokumen Rencana Strategis (Renstra), yang bertujuan untuk lebih fokus pada konektivitas transportasi yang dikelola oleh Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan (ASDP). Perubahan ini juga mencerminkan prioritas baru dalam kebijakan transportasi yang lebih memperhatikan sektor transportasi penyeberangan sebagai bagian integral dari konektivitas antar wilayah.

Selain perubahan indikator, target yang semula ditetapkan sebesar 35,500 untuk Rasio Konektivitas Transportasi SDP, mengalami penyesuaian menjadi 0,565 untuk Rasio Konektivitas Transportasi ASDP. Penyesuaian ini dilakukan setelah mempertimbangkan faktor-faktor yang lebih realistis terkait kapasitas dan sumber daya yang tersedia, serta evaluasi terhadap program yang ada. Dengan target yang baru, diharapkan dapat lebih mencerminkan kondisi yang aktual dan mendorong pencapaian yang lebih efektif dalam meningkatkan konektivitas transportasi ASDP sesuai dengan prioritas yang ditetapkan dalam Renstra.

➤ **Faktor Keberhasilan**

Faktor keberhasilan yang diidentifikasi bisa memberikan dampak positif dalam mendukung Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi ASDP pada triwulan I tahun 2025 terbagi dalam beberapa bagian sebagai berikut:

1. Pelabuhan Penyeberangan

- a. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan penyeberangan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun;
- b. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya;
- c. Menyusun Rencana Induk Pelabuhan Penyeberangan di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pedoman pembangunan/pengembangan yang terarah dan terukur.

2. Pelabuhan Sungai dan Danau

- a. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan sungai dan danau berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun;
- b. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya;
- c. Menyusun Rencana Induk Pelabuhan Sungai dan Danau di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pedoman pembangunan/pengembangan yang terarah dan terukur;

➤ **Faktor Kendala**

Namun selain faktor–faktor keberhasilan di atas, Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi ASDP juga memiliki beberapa faktor kendala yang terbagi dalam beberapa bagian seperti:

1. Pelabuhan Penyeberangan

- 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.
2. Pelabuhan Sungai dan Danau
- 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 Sungai dan Danau;
 - f. Adanya Perubahan Desain dalam pembangunan Pelabuhan Penyeberangan yang harus disesuaikan dengan kondisi Lokasi Pembangunan Pelabuhan Sungai dan Danau;
 - g. Belum tersedianya jalan akses ke lokasi pelabuhan sungai dan danau.

➤ **Realisasi Kinerja**

Realisasi Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi ASDP triwulan I tahun 2025 terhadap target Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025 yaitu sebesar 0,631 yang diperoleh dari perhitungan:

Rumus Utama:

$$RKASDP = \frac{RKAP + RKASD}{2}$$

$$RKASDP = \frac{63,38 + 62,88}{2} = 0,631$$

Rincian perhitungan:

- **RKAP** (Rasio konektivitas jaringan transportasi Angkutan Penyeberangan)

- **Rumus:**

$$RKAP = \frac{JPPTO}{JPPRIPN} = \frac{244}{385} = 63,38\%$$

- **RKAP** (Rasio konektivitas jaringan transportasi Angkutan SD)

- **Rumus:**

$$RKASD = \frac{JPASD}{JPSRIPN} = \frac{615}{978} = 62,88\%$$

➤ **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, capaian Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi ASDP triwulan I tahun 2025 terhadap target Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025 yaitu sebesar 111,73% dengan rincian perhitungan sebagai berikut:

$$Capaian = \frac{Realisasi}{Target} \times 100\% = \frac{0,631}{0,565} \times 100\% = 111,73\%$$

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun kegiatan–kegiatan yang dilakukan oleh Ditjen Hubdat pada triwulan I tahun 2025 untuk mendukung Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi ASDP adalah sebagai berikut:

Tabel II 6 Realisasi Anggaran Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas
Transportasi ASDP

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		PAGU AWAL	PAGU TW I	REALISASI TW I	
				KEUANGAN (RP)	PAGU (%)
SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat	1.405.271.251.457	1.302.954.446.950	84.028.854.978	6,45%
IKP.1.2	Rasio Konektivitas Transportasi ASDP	821.820.994.000	821.820.994.000	44.991.369.880	5,47%
	Pembangunan Kapal Penyeberangan	12.000.000.000	12.000.000.000	0	0,00%
	Layanan Angkutan Penyeberangan Perintis (Prioritas Nasional)	619.298.165.000	619.298.165.000	41.817.627.880	6,75%
	Penyelenggaraan LDF	10.330.960.000	10.330.960.000	3.173.742.000	30,72%
	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan	133.282.069.000	133.282.069.000	0	0,00%
	Pembangunan Pelabuhan Sungai	26.279.820.000	26.279.820.000	0	0,00%
	Pembangunan Halte Sungai	20.629.980.000	20.629.980.000	0	0,00%
	Pembangunan Pelabuhan Danau	0	0	0	0,00%
	Pembangunan Halte Danau	0	0	0	0,00%

Sumber: Data diolah dari Direktorat Sarana, Prasarana, dan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan, Ditjen Hubdat triwulan I tahun 2025

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

Adapun upaya yang akan dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk meningkatkan capaian Rasio Konektivitas Transportasi ASDP di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

1. 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;

2. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun;
3. Melakukan pembangunan pelabuhan sungai dan danau berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN);
4. Melakukan pembangunan pelabuhan penyeberangan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN);
5. Memberikan Bimbingan Teknis Rancang Bangun Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan;
6. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya.

II.2.2. Sasaran Program 2 Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Darat

Pencapaian Sasaran Program 2 diukur melalui Indikator Kinerja Program (IKP) yaitu IKP.2.1 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat.

Tabel II 7 Sasaran Program 2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan

Sasaran Program/ Indikator Kinerja Program		Triwulan I	
SP2 Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Darat			
IKP.2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat	Satuan	Indeks
		Target	96,000
		Realisasi	96,228
		Capaian	100,24%

Sumber: Bagian Organisasi dan Tata Kelola, Setditjen Perhubungan Darat.

1. IKP.2.1 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 2 Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Darat, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada indikator kinerja program Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 8 Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat triwulan I tahun 2025

Sasaran Program/ Indikator Kinerja Program		Triwulan I	
SP2 Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Darat			
IKP.2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat	Satuan	Indeks
		Target	96,000
		Realisasi	96,228
		Capaian	100,24%

Sumber: Data diolah oleh Bagian Organisasi dan Tata Kelola, Setditjen Perhubungan Darat.

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program IKP.2.1: Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat

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

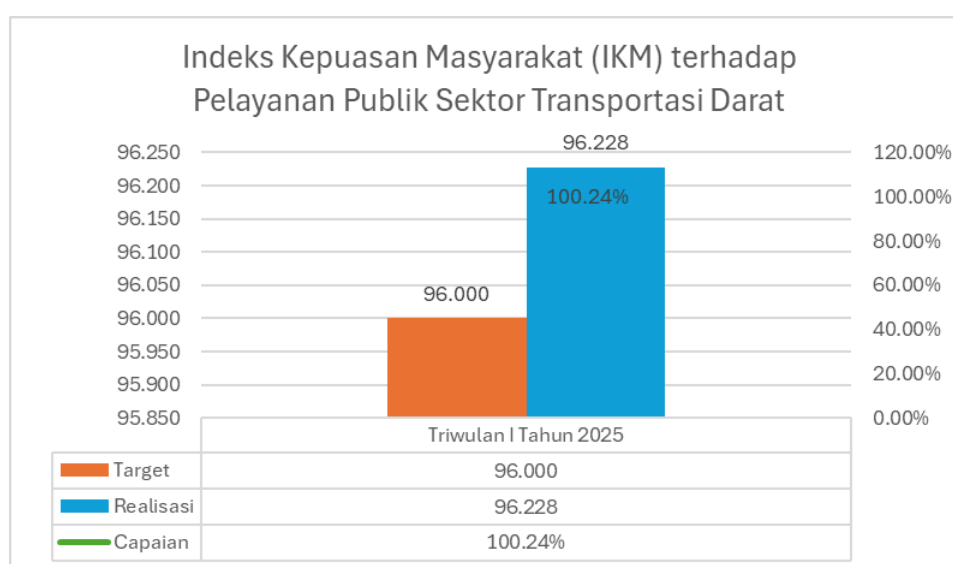
➤ **Rumus Utama:**

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

Sumber: Data diolah oleh Bagian Organisasi dan Tata Kelola, Setditjen Perhubungan Darat.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2025

Realisasi kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat triwulan I tahun 2025 sebesar 96,228 jika dibandingkan dengan target Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025 sebesar 96,000 maka capaian kinerja mencapai 100,24%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram realisasi Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat dibawah ini.



Gambar II 3 Diagram perbandingan realisasi dan target kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat triwulan I tahun 2025

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Dalam rangka pelaksanaan Reformasi Birokrasi pada area peningkatan pelayanan publik tahun 2025 Triwulan I, Kementerian Perhubungan telah melaksanakan survey pada unit penyelenggara pelayanan publik di lingkungan Kementerian Perhubungan khususnya Ditjen Perhubungan Darat dengan menggunakan Aplikasi. Survey tersebut dilaksanakan untuk mengukur Nilai Indeks Persepsi Korupsi (IPK) dan Indeks

Kepuasan Masyarakat (IKM) pada pengguna jasa / stakeholders pada unit layanan Ditjen Perhubungan Darat yang mengacu pada kepada dasar hukum sebagai berikut:

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

➤ **Kronologi Perubahan Sasaran, Indikator dan Target Kinerja Program**

Pada triwulan pertama, terjadi perubahan pada indikator kinerja program Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Transportasi Darat. Indikator ini disesuaikan menjadi Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat. Perubahan ini dilakukan karena dalam tahap penyusunan dokumen Rencana Strategis (Renstra), terdapat penyesuaian fokus untuk mencakup lebih luas aspek pelayanan publik, tidak hanya terbatas pada transportasi darat, tetapi juga untuk mencakup semua sektor yang berhubungan dengan pelayanan publik di bidang transportasi.

Selain perubahan indikator, target yang semula ditetapkan sebesar 94,057 juga mengalami penyesuaian menjadi 96,000. Penyesuaian ini dilakukan setelah mempertimbangkan evaluasi kinerja sebelumnya dan aspirasi untuk meningkatkan kualitas pelayanan publik di sektor transportasi darat. Dengan target yang lebih tinggi, diharapkan dapat mendorong upaya peningkatan kualitas pelayanan yang lebih baik lagi, seiring dengan strategi yang sedang disusun dalam Renstra untuk memenuhi ekspektasi masyarakat terhadap pelayanan publik yang optimal.

➤ **Faktor Keberhasilan**

Tercapainya nilai Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain:

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

➤ **Faktor Kendala**

Sedangkan dalam capaian Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat 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 aparatur pemerintah masih banyak dijumpai kelemahan, sehingga belum dapat memenuhi kualitas yang diharapkan masyarakat, hal ini ditandai dengan masih adanya berbagai keluhan masyarakat yang disampaikan melalui media massa, sehingga menimbulkan citra yang kurang baik terhadap aparatur pemerintah.

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*.

4. Pembinaan dan Pengawasan

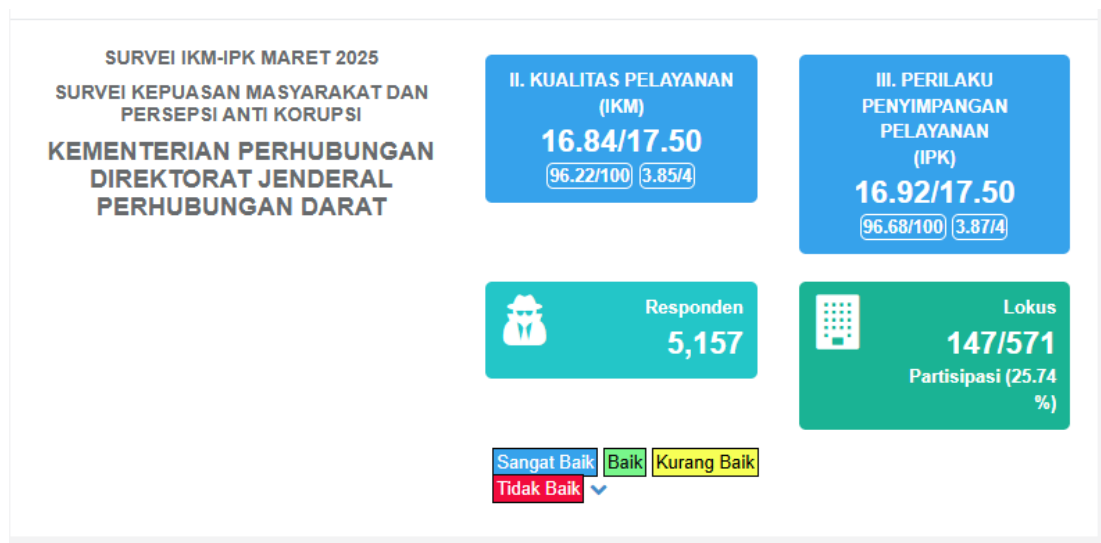
Masih belum maksimalnya pelaksanaan pembinaan dan pengawasan *Survey Kepuasan Masyarakat* di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat

5. Efisiensi Anggaran

Efisiensi anggaran di Kementerian Perhubungan mempengaruhi penghematan program kinerja sesuai Perencanaan. Sehingga, pembinaan dan evaluasi pelaksanaan *Survey Kepuasan Masyarakat* belum dapat berjalan secara optimal.

➤ Realisasi Kinerja

Dengan demikian, realisasi indikator kinerja program Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat triwulan I tahun 2025 terhadap target Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025 yaitu sebesar 96,000 yang diperoleh dari:



$$IKM = \frac{\text{Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat}}{\text{Nilai Maksimum Persepsi Layanan}} \times 100 = \frac{16.84}{17.50} \times 100 = 96,228$$

➤ **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 (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat triwulan I tahun 2025 adalah sebagai berikut:

$$Capaian = \frac{Realisasi}{Target} \times 100\% = \frac{96,228}{96,000} \times 100\% = 100,24\%$$

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat triwulan I tahun 2025 yaitu Rp20.967.000,- dengan realisasi triwulan I tahun 2025 senilai Rp0 atau 0%.

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

Adapun upaya yang akan dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk meningkatkan capaian Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

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 minimal angkutan jalan dan penyeberangan;
6. Memberikan apresiasi kepada perusahaan angkutan jalan yang telah memberikan pelayanan angkutan terbaik kepada masyarakat melalui kegiatan pemilihan Perusahaan *Autobus* (PO) terbaik;
7. Memberikan apresiasi kepada perusahaan angkutan penyeberangan yang telah memberikan pelayanan angkutan terbaik kepada masyarakat;
8. menyediakan fasilitas yang dapat digunakan oleh pengguna jasa sehingga seluruh pengguna jasa dapat mengisi *Survey* Kepuasan Masyarakat tanpa harus menggunakan *Gadget* pribadi;
9. Memaksimalkan pembinaan dan pengawasan pelaksanaan *Survey* Kepuasan Masyarakat di seluruh Unit Kerja;
10. Menerapkan serta melakukan publikasi terhadap Standar Pelayanan di seluruh Unit Kerja.

II.2.3. Sasaran Program 3 Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan

Pencapaian Sasaran Program 3 diukur melalui 4 (empat) Indikator Kinerja Program (IKP) yaitu:

1. IKP.3.1 Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang;
2. IKP.3.2 Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi *Active* dan *Passive Safety*;
3. IKP.3.3 Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan;
4. IKP.3.4 Kesadaran dan *Attitude* Pengguna Jalan Berkeselamatan.

Tabel II 9 Sasaran Program 3 Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan

Sasaran Program/ Indikator Kinerja Program		Triwulan I	
SP3 Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan			
IKP.3.1	Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	Satuan	%
		Target	37,500
		Realisasi	5,671
		Capaian	15,12%
IKP.3.2	Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi <i>Active dan Passive Safety</i>	Satuan	%
		Target	70,000
		Realisasi	14,638
		Capaian	20,91%
IKP.3.3	Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan	Satuan	%
		Target	10,000
		Realisasi	1,660
		Capaian	16,60%
IKP.3.4	Kesadaran dan <i>Attitude</i> Pengguna Jalan Berkeselamatan	Satuan	%
		Target	36,670
		Realisasi	38,619
		Capaian	105,31%

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Lalu Lintas Jalan, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, dan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

1. IKP.3.1 Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 3 Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada indikator kinerja program Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 10 Capaian Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang triwulan I tahun 2025

Sasaran Program/ Indikator Kinerja Program		Triwulan I	
SP3 Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan			
IKP.3.1	Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	Satuan	%
		Target	37,500
		Realisasi	5,671
		Capaian	15,12%

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Lalu Lintas Jalan dan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan.

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program IKP.3.1: Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang (PKPB)

Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang merupakan merupakan sebuah tujuan utama dan prioritas dalam penyelenggaraan transportasi yang digunakan untuk mengevaluasi keberhasilan suatu program atau inisiatif dalam mencapai tujuannya, yaitu meningkatkan tingkat keselamatan dalam operasional angkutan penumpang dan barang.

Indikator Kinerja Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang (PKPB) mengukur sejauh mana keselamatan angkutan penumpang dan barang ditingkatkan dengan mempertimbangkan beberapa faktor penting seperti pengawasan operasional kendaraan angkutan umum (AU), angkutan barang (AB), serta pengawasan dan penimbangan kendaraan di UPPKB (Unit Pemeriksaan Kendaraan Bermotor).

➤ Rumus Utama:

$$PPKB = \frac{MRLL + DalopAU + DalopAB + UPPKB}{4}$$

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Lalu Lintas Jalan dan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan.

➤ Komponen Pembentuk PPKB:

1. IKK.10.1 MRLL (Terlaksananya penanganan MRLL Perkotaan dan antar kota koridor utama sesuai pedoman teknis)

- **Definisi:** Mengukur panjang koridor utama yang mendapat penanganan risiko lalu lintas sesuai pedoman teknis dibandingkan dengan panjang total koridor utama.

- **Rumus:**

$$MRLL = \frac{\text{Panjang koridor utama yang mendapat penanganan MRLL antar kota sesuai rekomendasi teknis}}{\text{Panjang koridor utama yang mendapat penanganan MRLL antar kota}}$$

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Lalu Lintas Jalan

2. **IKK.10.2 DalopAU** (Terlaksananya pengawasan operasional AU)

- **Definisi:** Mengukur jumlah kendaraan angkutan umum (AU) yang diperiksa sesuai pedoman dibandingkan dengan jumlah kendaraan yang diperiksa secara keseluruhan.

- **Rumus:**

$$DalopAU = \frac{\text{Jumlah kendaraan AU yang diperiksa sesuai pedoman}}{\text{Jumlah kendaraan AU yang diperiksa}}$$

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Lalu Lintas Jalan.

3. **IKK.10.3 DalopAB** (Terlaksananya pengawasan operasional angkutan barang)

- **Definisi:** Mengukur jumlah kendaraan angkutan barang yang diperiksa sesuai pedoman dibandingkan dengan jumlah kendaraan yang diperiksa.

- **Rumus:**

$$DalopAB = \frac{\text{Jumlah kendaraan barang yang diperiksa sesuai pedoman}}{\text{Jumlah kendaraan barang yang diperiksa}}$$

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Lalu Lintas Jalan.

4. **IKK.10.4 UPPKB** (Terlaksananya penimbangan di UPPKB sesuai SPM)

- **Definisi:** Mengukur kapasitas layanan penimbangan kendaraan di UPPKB yang sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM) dibandingkan dengan kapasitas layanan yang tersedia.

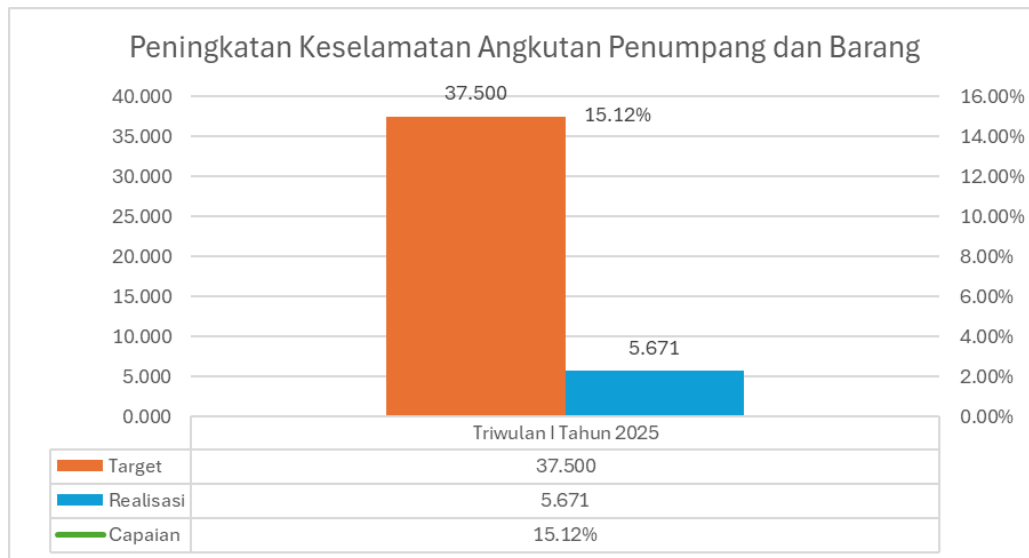
- **Rumus:**

$$UPPKB = \frac{\text{Kapasitas layanan penimbangan UPPKB sesuai SPM}}{\text{Kapasitas layanan penimbangan UPPKB}}$$

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Prasarana Transportasi Jalan.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2025

Realisasi Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang triwulan I tahun 2025 sebesar 5,671. Jika dibandingkan dengan target Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025 sebesar 37,500 maka capaian kinerja mencapai 15,12%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar II 4 Diagram perbandingan realisasi dan target kinerja program Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang pada revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat triwulan I tahun 2025

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Dalam kegiatan Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang, Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL), Pengendalian Operasional Angkutan Umum (DalopAU), Pengendalian Operasional Angkutan Barang (DalopAB), dan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) merupakan bagian dari sistem pengelolaan transportasi jalan yang pelaksanaannya memerlukan dasar hukum yang jelas dan terintegrasi. Untuk memastikan seluruh kegiatan tersebut

berjalan sesuai ketentuan, berikut disampaikan landasan hukum yang menjadi acuan dalam pelaksanaannya yang terbagi dalam beberapa bidang:

1. Lalu Lintas Jalan

- a. Undang – Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan;
- b. Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan;
- d. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan
- e. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas;
- f. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- g. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- h. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- i. Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2024 tentang Jalan Tol;
- j. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan;
- k. Peraturan Menteri Nomor PM 83 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum pada Kawasan Strategis Nasional;
- l. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2014 tentang Kompetensi Sumber Daya Manusia di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
- m. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas;
- n. Peraturan Menteri Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek;

- o. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor Umum di Jalan;
 - p. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.
2. Prasarana Transpotasi Jalan
- a. 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 6841);
 - b. 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) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
 - c. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5594) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
 - d. Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 369);

- e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 529);
- f. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 115).

➤ **Kronologi Perubahan Sasaran, Indikator dan Target Kinerja Program**

Pada triwulan pertama, terjadi perubahan pada indikator kinerja program Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan, yang kemudian disesuaikan menjadi Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang. Perubahan ini dilakukan seiring dengan penyesuaian dalam penyusunan dokumen Rencana Strategis (Renstra), di mana fokus program dialihkan untuk lebih memperhatikan aspek keselamatan secara spesifik pada sektor angkutan penumpang dan barang, bukan hanya keselamatan transportasi jalan secara umum.

Selain perubahan indikator, terdapat pula penyesuaian pada target yang semula ditetapkan sebesar 90,000 menjadi 37,500. Penurunan target ini dilakukan setelah mempertimbangkan berbagai faktor, seperti kapasitas anggaran, implementasi kebijakan keselamatan, serta kondisi infrastruktur yang ada. Dengan penyesuaian target ini, diharapkan pencapaian dapat lebih realistis dan sesuai dengan prioritas yang ditetapkan dalam dokumen Renstra, sambil tetap berfokus pada upaya peningkatan keselamatan dalam angkutan penumpang dan barang.

➤ **Faktor Keberhasilan**

Berikut adalah beberapa faktor keberhasilan dalam meningkatkan keselamatan transportasi penumpang dan barang yang terbagi dalam beberapa bidang:

1. Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL)

- a. Perencanaan kegiatan yang telah disusun disesuaikan dengan kebutuhan dan prioritas penanganan MRLL pada koridor antar kota;
 - b. Peran aktif antar SDM subdirektorat dengan Balai Pengelola Transportasi Darat yang cukup baik dalam pelaksanaan kegiatan rutin yang telah direncanakan. Hal ini dapat terlihat dari adanya dukungan partisipasi SDM masing – masing pihak pada pelaksanaan kegiatan penanganan MRLL;
 - c. Kerjasama dan koordinasi dengan seluruh stakeholder termasuk pemerintah daerah setempat dalam pengelolaan rangkaian kegiatan movev dan kegiatan penunjang lain yang terlaksana untuk mendukung kelancaran dan terutama keselamatan lalu lintas jalan.
2. Pengendalian Operasional Angkutan Umum (DalopAU)
- a. Pelaksanaan pengawasan yang rutin (Rampcheck) merupakan langkah awal dalam memastikan bahwa semua operator angkutan penumpang mematuhi peraturan yang berlaku. dengan melakukan rampcheck rutin terhadap armada angkutan, termasuk pemeriksaan dokumen, kelayakan kendaraan, dan kepatuhan terhadap standar keselamatan;
 - b. Kolaborasi antara PPNS dan lembaga terkait serta pemerintah setempat, sangat penting dalam menciptakan sistem transportasi yang aman. Kerja sama ini dapat mencakup pertukaran informasi, penyelenggaraan kegiatan sosialisasi, serta pengembangan kebijakan yang mendukung keselamatan transportasi. Dengan sinergi yang baik, upaya pengawasan dan penegakan hukum dapat dilakukan secara lebih terkoordinasi dan efektif;
 - c. Partisipasi publik dalam pengawasan transportasi juga merupakan faktor penting dalam meningkatkan keselamatan. Masyarakat dapat berperan aktif dengan mengecek pelanggaran atau kondisi yang membahayakan keselamatan transportasi melalui aplikasi Mitra Darat.
3. Pengendalian Operasional Angkutan Barang (DalopAB)
- a. Melakukan pengawasan dan penegakan hukum secara rutin dan terencana untuk memastikan semua aspek transportasi barang berjalan sesuai peraturan. Pengawasan ini mencakup inspeksi kendaraan, pemeriksaan dokumen, dan pemantauan di titik-titik strategis;

- b. Memanfaatkan teknologi untuk meningkatkan pengawasan dan efisiensi operasional dengan pengembangan sistem pengawasan dan penegakan hukum yang telah ada saat ini untuk dapat di integrasikan sehingga memudahkan dalam pelaksanaan kegiatan pengawasan dan penegakan hukum angkutan barang;
- c. Bekerja sama dengan berbagai lembaga serta stakeholder terkait untuk meningkatkan keselamatan transportasi barang. Kolaborasi memungkinkan pertukaran informasi dan data yang lebih baik, serta koordinasi dalam penegakan hukum dan pengawasan.

➤ **Faktor Kendala**

Faktor kendala yang menghambat upaya peningkatan keselamatan transportasi penumpang dan barang yang terbagi dalam beberapa bidang sebagai berikut:

1. Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL)
 - a. Koordinasi yang cukup kompleks dengan berbagai stakeholder baik internal maupun lintas sektor untuk pelaksanaan suatu kegiatan sehingga pelaksanaan kegiatan terkadang terdapat miss komunikasi atau miss persepsi dan keterlambatan;
 - b. Perencanaan kegiatan yang cukup sulit terutama dalam pengaturan jadwal antara satu kegiatan dengan kegiatan lain;
 - c. Adanya kebijakan efisiensi penggunaan anggaran yang menyebabkan keterbatasan pelaksanaan kegiatan sehingga perlu penyesuaian beberapa kegiatan prioritas penggunaan anggaran di lingkungan Direktorat Lalu Lintas Jalan;
 - d. Kewenangan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas, sesuai PM Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, menjadi kewenangan pemerintah pusat. Namun, dalam pelaksanaannya pemerintah pusat tidak dapat menjangkau secara detail seluruh wilayah jalan nasional.
2. Pengendalian Operasional Angkutan Umum (DalopAU)

- a. Adanya kebijakan efisiensi penggunaan anggaran yang menyebabkan keterbatasan pelaksanaan kegiatan pengawasan dan penegakan hukum di terminal maupun titik lokasi lainnya sehingga perlu penyesuaian beberapa kegiatan prioritas penggunaan anggaran;
 - b. Adanya keterbatasan sumber daya (Personel) di Terminal, baik dari segi anggaran maupun personel. Keterbatasan ini menghambat kemampuan untuk melakukan pengawasan yang efektif dan penegakan hukum terhadap pelanggaran keselamatan;
 - c. Kurangnya integrasi dalam pengembangan teknologi yang ada saat ini mengakibatkan informasi yang tidak sinkron sehingga penggunaan teknologi modern untuk pemantauan dan pelaporan.
3. Pengendalian Operasional Angkutan Barang (DalopAB)
- a. Adanya kebijakan efisiensi penggunaan anggaran yang menyebabkan keterbatasan pelaksanaan kegiatan pengawasan, penindakan dan penegakan hukum di UPPKB sehingga perlu penyesuaian beberapa kegiatan prioritas penggunaan anggaran;
 - b. Belum terintegrasinya pengembangan sistem pengawasan elektronik yang ada saat ini sehingga menghambat dalam proses analisis data, mengurangi efisiensi pengawasan;
 - c. Jumlah dan kualitas SDM yang terbatas mengakibatkan pengawasan yang kurang optimal, Banyak PPNS yang kurang memiliki pelatihan yang memadai dalam teknologi terbaru dan prosedur pengawasan, sehingga mengurangi efektivitas mereka dalam menjalankan tugas.
4. Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB)
- a. Belum adanya pedoman untuk instansi/stakeholder internal/eksternal dalam pengelolaan fasilitas penimbangan dan penilaian kinerja;
 - b. Kurangnya SDM pada UPPKB baik secara kuantitas maupun kualitas;
 - c. Belum seragamnya kelengkapan fasilitas utama dan fasilitas penunjang pada masing-masing UPPKB baik secara kuantitas maupun kualitas.

➤ Realisasi Kinerja

Realisasi Indikator Kinerja Program Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang triwulan I tahun 2025 terhadap target Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025 yaitu sebesar 5,671 yang diperoleh dari perhitungan:

Rumus Utama:

$$PPKB = \frac{MRLL + DalopAU + DalopAB + UPPKB}{4}$$

$$PPKB = \frac{0 + 0 + 22,684 + 0}{4} = 5,671$$

Rincian perhitungan:

- **MRLL** (Terlaksananya penanganan MRLL Perkotaan dan antar kota koridor utama sesuai pedoman teknis)

- **Rumus:**

$$MRLL = \frac{\text{Panjang koridor utama yang mendapat penanganan MRLL antar kota sesuai rekomendasi teknis}}{\text{Panjang koridor utama yang mendapat penanganan MRLL antar kota}}$$

$$MRLL = \frac{0}{773} = 0$$

- **DalopAU** (Terlaksananya pengawasan operasional AU)

- **Rumus:**

$$DalopAU = \frac{\text{Jumlah kendaraan AU yang diperiksa sesuai pedoman}}{\text{Jumlah kendaraan AU yang diperiksa}}$$

$$DalopAU = \frac{0}{34.087} = 0$$

- **DalopAB** (Terlaksananya pengawasan operasional angkutan barang)

- **Rumus:**

$$DalopAB = \frac{\text{Jumlah kendaraan barang yang diperiksa sesuai pedoman}}{\text{Jumlah kendaraan barang yang diperiksa}}$$

$$DalopAB = \frac{599.474}{2.642.716} = 22,684\%$$

- **IKK.10.4 UPPKB** (Terlaksananya penimbangan di UPPKB sesuai SPM)

- **Rumus:**

$$UPPKB = \frac{\text{Kapasitas layanan penimbangan UPPKB sesuai SPM}}{\text{Kapasitas layanan penimbangan UPPKB}}$$

$$UPPKB = \frac{0}{3.248.500} = 0$$

➤ **Capaian**

Dengan demikian, capaian Indikator Kinerja Program Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang triwulan I tahun 2025 terhadap target Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025 yaitu sebesar 15,12% dengan rincian perhitungan sebagai berikut:

$$\text{Capaian} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\% = \frac{5,671}{37,500} \times 100\% = 15,12\%$$

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun kegiatan–kegiatan yang dilakukan oleh Ditjen Hubdat pada triwulan I tahun 2025 untuk mendukung Indikator Kinerja Program Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang adalah sebagai berikut:

Tabel II 11 Realisasi Anggaran Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		PAGU AWAL	PAGU TW I	REALISASI TW I	
				KEUANGAN (RP)	PAGU (%)
SP3	Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	1.300.740.582.000	1.263.577.208.000	18.357.879.791	1,45%
IKP.3.1	Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	170.400.659.000	169.748.359.000	18.357.879.791	10,81%

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		PAGU AWAL	PAGU TW I	REALISASI TW I	
				KEUANGAN (RP)	PAGU (%)
	Terlaksananya penanganan MRLL Perkotaan dan antar kota koridor utama sesuai pedoman teknis	1.335.666.000	1.335.666.000	0	0,00%
	Terlaksananya pengawasan operasional AU	7.059.559.000	7.059.559.000	0	0,00%
	Terlaksananya pengawasan operasional angkutan barang	5.739.661.000	5.739.661.000	0	0,00%
	Pembangunan Fasilitas Penimbangan Kendaraan Bermotor	25.000.000.000	24.347.700.000	4.869.540.000	20,00%
	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Kendaraan Bermotor	0	0	0	0,00%
	Operasional/Pengelolaan Satpel (UPPKB)	131.265.773.000	131.265.773.000	13.488.339.791	10,28%

Sumber: Direktorat Lalu Lintas Jalan dan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan.

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

Adapun upaya yang akan dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui beberapa unit kerja eselon II untuk meningkatkan capaian Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

1. Direktorat Lalu Lintas Jalan (Manajemen Rekayasa Lalu Lintas)
 - a. Menyusun perencanaan kegiatan secara matang dan terencana terkait waktu dan terutama anggaran, serta pelaksanaan, dan kelengkapan administrasi baik maupun teknis yang dibutuhkan untuk kegiatan di lapangan;
 - b. Melakukan koordinasi dengan stakeholder terkait secara intensif dan proaktif guna mendukung kelancaran kegiatan yang akan berlangsung;

- c. Menyusun prioritas kegiatan pemantauan serta monitoring dan evaluasi sehingga output capaian lebih tertata berjenjang untuk pemerataan jangkauan pengawasan dan supervisi kegiatan bidang Lalu Lintas Jalan.
- 2. Direktorat Lalu Lintas Jalan (Pengendalian Operasional Angkutan Umum)
 - a. Melakukan inspeksi rutin dan mendadak untuk memastikan kepatuhan yang kemudian menerapkan sanksi yang tegas bagi pelanggar, termasuk denda dan pencabutan izin operasional bagi perusahaan yang tidak mematuhi regulasi;
 - b. Memfasilitasi dan berkoordinasi terkait dengan pelatihan maupun pemenuhan kompetensi SDM Penyidik Pegawai Negeri Sipil yang ada di Terminal untuk mendukung program pengawasan dan penegakan hukum pada angkutan umum;
 - c. Pengembangan sistem pengawasan yang terintegrasi untuk memantau kepatuhan angkutan orang sehingga dapat menerapkan analisis data untuk mengidentifikasi pola pelanggaran dan merencanakan tindakan penegakan hukum yang lebih efektif.
 - 3. Direktorat Lalu Lintas Jalan (Pengendalian Operasional Angkutan Barang)
 - a. Pemanfaatan teknologi informasi dengan melakukan pengembangan terhadap integrasi sistem pengawasan secara elektronik dalam upaya peningkatan efektivitas dan efisiensi pengawasan angkutan barang agar dapat melakukan monitoring;
 - b. Melakukan koordinasi dengan stakeholder terkait dengan pelaksanaan kegiatan pengawasan dan penegakan hukum di UPPKB;
 - c. Menyusun rencana kegiatan dengan baik terkait waktu dan terutama anggaran, serta pelaksanaan, dan kelengkapan administrasi baik maupun teknis dalam pelaksanaan kegiatan pengawasan dan penegakan hukum di UPPKB.
 - 4. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan (Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor)

- a. Percepatan dalam penyusunan dan pengesahan pedoman yang saat ini sudah dalam tahap pembahasan dengan Bagian Hukum Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
- b. Berkoordinasi dengan Bagian SDM Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terkait pemenuhan jumlah dan kompetensi SDM pada masing-masing UPPKB;
- c. Melakukan evaluasi terhadap hasil penilaian SPM untuk selanjutnya dapat menjadi acuan dalam pengusulan, penyediaan dan pemeliharaan fasilitas utama dan penunjang yang ada pada masing-masing UPPKB.

2. IKP.3.2 Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi *Active* dan *Passive Safety*

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 3 Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada indikator kinerja program Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi *Active* dan *Passive Safety* dapat dilihat pada:

Tabel II 12 Capaian Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi *Active* dan *Passive Safety* triwulan I tahun 2025

Sasaran Program/ Indikator Kinerja Program		Triwulan I	
SP3 Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan			
IKP.3.2	Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi <i>Active</i> dan <i>Passive Safety</i>	Satuan	%
		Target	70,000
		Realisasi	14,638
		Capaian	20,91%

Sumber: Diolah oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program IKP 3.2: Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi *Active* dan *Passive Safety* (APS)

Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi *Active* dan *Passive Safety* merupakan peningkatan kepatuhan kendaraan bermotor terhadap standar keselamatan aktif dan pasif sesuai pedoman. Sebagaimana diketahui, kebijakan pada

saat ini, lebih relevan dengan kebijakan keselamatan transportasi yang sedang disusun sesuai dengan perkembangan zaman.

Program **Active** dan **Passive Safety** pada kendaraan bermotor termasuk bagian penting dari sistem keselamatan kendaraan bermotor. Program bekerja sama untuk mencegah kecelakaan dan melindungi penumpang apabila terjadi kecelakaan. Program ini berupa IKK 11.1 yaitu Terlaksananya sertifikasi (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis dan IKK 11.2 Terlaksananya uji berkala kendaraan bermotor wajib uji sesuai pedoman dan tata cara. Berikut ini rumus dari Program Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi *Active* dan *Passive Safety*:

➤ **Rumus Utama:**

$$APS = \frac{UTIP + UBER}{2}$$

Sumber: Diolah oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

➤ **Komponen Pembentuk APS:**

1. **IKK.11.1 UTIP** (Terlaksananya sertifikasi (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis)

- **Definisi:** Mengukur persentase uji tipe kendaraan bermotor yang dilaksanakan sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM) dari total seluruh uji tipe. Ini mencerminkan tingkat kepatuhan pelayanan terhadap standar mutu yang ditetapkan pemerintah.

- **Rumus:**

$$UTIP = \frac{\text{Jumlah SRUT Terbit dan Sesuai Pedoman}}{\text{Jumlah permohonan SRUT}}$$

Sumber: Diolah oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

2. **IKK.11.2 UBER** (Terlaksananya uji berkala kendaraan bermotor wajib uji sesuai pedoman dan tata cara)

- **Definisi:** mengukur persentase pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor yang dilakukan sesuai pedoman dan tata cara yang berlaku, dibandingkan dengan total seluruh uji berkala. Nilai ini mencerminkan tingkat kesesuaian proses uji dengan standar teknis dan prosedural yang ditetapkan pemerintah untuk menjamin keselamatan dan kelayakan kendaraan.

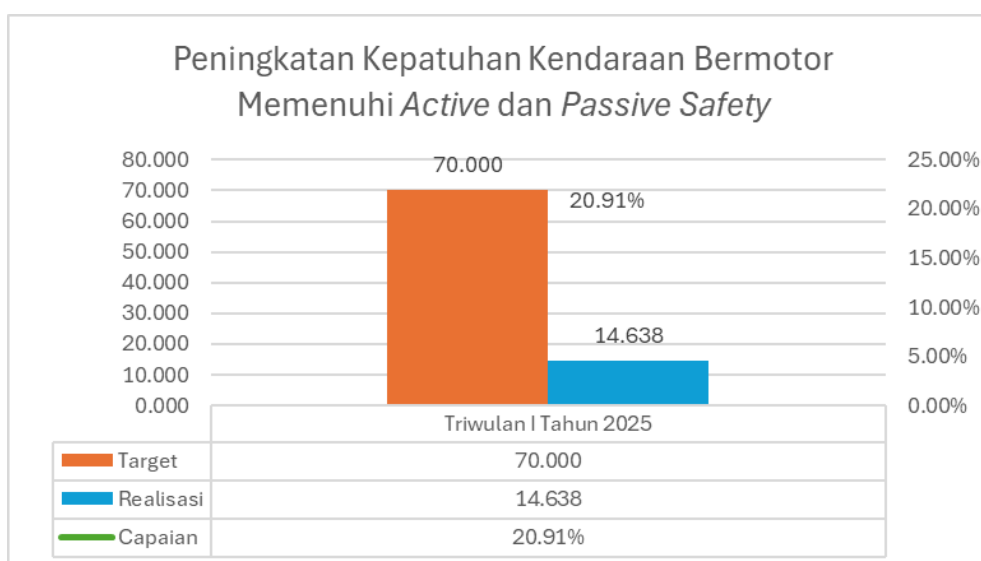
- **Rumus:**

$$UBER = \frac{\text{Jumlah uji berkala sesuai pedoman}}{\text{Jumlah uji berkala yang dilaksanakan}}$$

Sumber: Diolah oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2025

Realisasi Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi *Active* dan *Passive Safety* triwulan I tahun 2025 sebesar 14,638. Jika dibandingkan dengan target Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025 sebesar 70,000% maka capaian kinerja mencapai 20,91%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram di bawah ini:



Gambar II 5 Diagram perbandingan realisasi dan target kinerja program Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi *Active* dan *Passive Safety* pada revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat triwulan I tahun 2025

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025);
2. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5317);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2016 tentang Jenis Dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Kementerian Perhubungan;
5. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
6. Peraturan Pemerintah Nomor 35 Tahun 2023 tentang Ketentuan Umum Pajak Daerah dan Retribusi Daerah;
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2021 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor;
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 23 Tahun 2021 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2018 Tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor;
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 74 Tahun 2021 tentang Perlengkapan Keselamatan Kendaraan Bermotor;

11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2024 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 74 Tahun 2021 tentang Perlengkapan Keselamatan Kendaraan Bermotor;
12. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 138/PMK.02/2021 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Bersifat Volatil dan Kebutuhan Mendesak yang Berlaku pada Kementerian Perhubungan;
13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2025 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;
14. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.1639/KP.006/DRJD/2020 tentang Pendelegasian Wewenang Direktur Jenderal Perhubungan Darat kepada Direktur di Bidang Sarana Transportasi Jalan Untuk Pengesahan Dokumen Rancang Bangun dan Rekayasa Kendaraan Bermotor.

➤ **Kronologi Perubahan Sasaran, Indikator dan Target Kinerja Program**

Pada Triwulan Pertama, terjadi perubahan pada perumusan IKK 11.1 Terlaksananya sertifikasi (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis memiliki rumus Jumlah pelaksanaan uji tipe kendaraan bermotor sesuai SPM / Jumlah pelaksanaan uji tipe kendaraan bermotor, yang kemudian mengalami perubahan menjadi Jumlah Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) Terbit dan Sesuai Pedoman / Jumlah permohonan SRUT. Hal ini karena menyesuaikan SRUT Terbit *by system* pada *Website* Simfoni. SRUT yang terbit merupakan SRUT sesuai dengan SOP dan Dasar Hukum yang berlaku.

➤ **Faktor Keberhasilan**

Pada triwulan I tahun 2025, Ditjen Hubdat berhasil mencapai target Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi *Active* dan *Passive Safety* karena beberapa faktor berikut:

1. Terlaksananya sertifikasi (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis:

- a. Dukungan sumber daya manusia yang kompeten di bidang keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
 - b. Dukungan peralatan seperti komputer dan laptop yang layak serta jaringan yang baik untuk pemohon mengajukan permohonan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT);
 - c. Permohonan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) melalui website VTA *Online* dan SRUT-RB yang memudahkan pemohon mengajukan permohonan menjadi lebih mudah.
2. Terlaksananya uji berkala kendaraan bermotor wajib uji sesuai pedoman dan tata cara sebagai berikut:
 - a. Telah adanya Alat Pemeriksa Laik Fungsi Kendaraan bermotor Non Statis yang tersebar di-25 BPTD untuk membantu melakukan uji petik;
 - b. Implementasi pedoman pengujian berkala kendaraan bermotor yang merata dan sesuai;
 - c. Terpenuhinya seluruh komponen pengujian yang terdiri atas SDM pengujian yang kompeten, alat uji yang terkalibrasi, serta terakreditasi.

➤ **Faktor Kendala**

Adapun yang menjadi kendala dalam mencapai target Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi *Active* dan *Passive Safety* dipengaruhi dalam beberapa bagian sebagai berikut:

1. Kendala terlaksananya sertifikasi (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis:
 - a. Efisiensi anggaran di Kementerian Perhubungan mempengaruhi penghematan program kinerja sesuai Perencanaan Strategis. Sehingga, program belum dapat berjalan.
 - b. Belum terintegrasinya Surat Keputusan Rancang Bangun (SKRB) dengan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT-RB), sehingga Pemohon harus mengajukan SRUT-RB.

- c. Belum optimalnya website VTA Online sesuai perkembangan zaman. Belum adanya peningkatan sistem.
2. Kendala lain yang dialami sehingga Jumlah kendaraan Wajib Uji Berkala yang diuji sesuai dengan pedoman dan tatacara belum mencapai target realisasi, diantaranya:
 - a. Belum tersedianya anggaran untuk melaksanakan kegiatan Uji Petik;
 - b. Petunjuk teknis atau pedoman pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor belum diterapkan secara menyeluruh;
 - c. Belum optimalnya penggunaan unit pemeriksa laik fungsi kendaraan bermotor non statis yang ada di Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD).

➤ Realisasi Kinerja

Realisasi Indikator Kinerja Program Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi *Active* dan *Passive Safety* triwulan I tahun 2025 terhadap target Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025 yaitu sebesar 14,638 yang diperoleh dari perhitungan:

Rumus Utama:

$$APS = \frac{UTIP + UBER}{2}$$

$$APS = \frac{29,28 + 0}{2} = 14,638$$

Rincian perhitungan:

- **UTIP** (Terlaksananya sertifikasi (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis)
 - **Rumus:**

$$UTIP = \frac{\text{Jumlah SRUT Terbit dan Sesuai Pedoman}}{\text{Jumlah permohonan SRUT}} = \frac{1.922.670}{6.567.223} = 29,28\%$$
- **UBER** (Terlaksananya uji berkala kendaraan bermotor wajib uji sesuai pedoman dan tata cara)

- **Rumus:**

$$UBER = \frac{\text{Jumlah uji berkala sesuai pedoman}}{\text{Jumlah uji berkala yang dilaksanakan}} = \frac{0}{3.005.707} = 0\%$$

➤ **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, capaian Indikator Kinerja Program Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi *Active* dan *Passive Safety* triwulan I tahun 2025 terhadap target Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025 yaitu sebesar 20,91% dengan rincian perhitungan sebagai berikut:

$$\text{Capaian} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\% = \frac{14,638}{70,000} \times 100\% = 20,91\%$$

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun kegiatan–kegiatan yang dilakukan oleh Ditjen Hubdat pada triwulan I tahun 2025 untuk mendukung Indikator Kinerja Program Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi *Active* dan *Passive Safety* adalah sebagai berikut:

Tabel II 13 Realisasi Anggaran Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi *Active* dan *Passive Safety*

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		PAGU AWAL	PAGU TW I	REALISASI TW I	
				KEUANGAN (RP)	PAGU (%)
SP3	Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	1.300.740.582.000	1.263.577.208.000	18.357.879.791	1,45%
IKP.3.2	Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi <i>Active</i> dan <i>Passive Safety</i>	371.978.561.000	358.779.287.000	0	0,00%
	Sertifikat Registrasi Uji Tipe Terbit dan sesuai Pedoman	350.132.398.000	350.132.398.000	0	0,00%
	Alat Pemeriksa Laik Fungsi Kendaraan bermotor Non Statis (Prioritas Nasional)	0	0	0	0,00%

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		PAGU AWAL	PAGU TW I	REALISASI TW I	
				KEUANGAN (RP)	PAGU (%)
	Pengadaan Alat Kalibrasi Kendaraan Bermotor	12.579.000.000	3.593.996.000	0	0,00%
	Pemeliharaan Alat Uji Non Statis	4.547.893.000	4.547.893.000	0	0,00%
	Pemeliharaan Alat Kalibrasi Kendaraan Bermotor	4.719.270.000	505.000.000	0	0,00%

Sumber: Diolah oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

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

Adapun upaya yang akan dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk meningkatkan capaian Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi *Active* dan *Passive Safety* di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

1. Upaya peningkatan terlaksananya sertifikasi (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis yaitu:
 - a. Menginventarisasi permasalahan saat ini seperti kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan serta *over dimension and over loading* (ODOL).
 - b. Melaksanakan pengawasan lalu lintas dan angkutan jalan dengan normalisasi kendaraan bermotor serta sistem pengujian *full cycle*.
 - c. Meningkatkan kinerja sistem Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) melalui *website* VTA Online dan SRUT-RB.
2. Upaya peningkatan terlaksananya uji berkala kendaraan bermotor wajib uji sesuai pedoman dan tata cara yaitu:
 - a. Perlu adanya alokasi anggaran untuk kegiatan Uji Petik terhadap uji berkala kendaraan bermotor wajib uji sesuai pedoman dan tata cara yang mana mencakup kegiatan Akreditasi, Kalibrasi, dan Peningkatan Kompetensi Penguji;
 - b. Perlu dilakukannya sosialisasi kepada Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Seluruh Indonesia untuk melakukan kegiatan yang sama agar

petunjuk teknis maupun pedoman pengujian kendaraan bermotor dapat diterapkan secara menyeluruh;

- c. Dilakukannya optimalisasi penggunaan unit pemeriksa laik fungsi kendaraan bermotor yang ada di Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD).

3. IKP.3.3 Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 3 Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada indikator kinerja program Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan dapat dilihat pada:

Tabel II 14 Capaian Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan triwulan I tahun 2025

Sasaran Program/ Indikator Kinerja Program		Triwulan I	
SP3 Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan			
IKP.3.3	Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan	Satuan	%
		Target	10,000
		Realisasi	1,660
		Capaian	16,60%

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Lalu Lintas Jalan dan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program IKP.3.3: Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan (PTK)

Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan merupakan salah satu indikator kinerja program yang mendukung target Pemerintah untuk menurunkan Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan terutama pada penanganan lokasi rawan kecelakaan, perlintasan sebidang dan manajemen kecepatan. Penurunan Jumlah Konflik Lalu Lintas dilakukan melalui beberapa hal sebagai berikut:

1. pengembangan perlengkapan jalan untuk mendukung tercapainya infrastruktur jalan yang *self explaining*, *self inforcing*, dan *forgiving road* yang didukung oleh penggunaan energi yang ramah lingkungan;

2. Penanganan lokasi rawan kecelakaan;
3. Pelaksanaan audit dan inspeksi keselamatan;
4. Penanganan perlintasan sebidang kereta api;
5. Penyelenggaraan manajemen kecepatan;
6. Penyelenggaraan Andalalin untuk mengendalikan pusat kegiatan baru pada kawasan perkotaan dan antar kota.

➤ **Rumus Utama:**

$$PTK = \frac{PJU + AUDIT + LRK + MK}{4}$$

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Lalu Lintas Jalan dan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

➤ **Komponen Pembentuk PTK:**

1. **IKK.12.1 PJU** (Berfungsinya perlengkapan jalan dengan jumlah sesuai spesifikasi teknis)

- **Definisi:** Mengukur jumlah unit atau panjang perlengkapan jalan (seperti alat penerangan jalan, rambu lalu lintas, marka jalan, dsb) yang sesuai dengan petunjuk teknis yang ditetapkan.
- **Rumus:**

$$PJU = \left\{ \left(\frac{APJ}{APJ \text{ total}} \right) + \left(\frac{Rambu}{Rambu \text{ total}} \right) + \left(\frac{Deliniator}{Deliniator \text{ total}} \right) + \left(\frac{Paku Jalan}{Paku Jalan \text{ total}} \right) + \left(\frac{Guardrail}{Guardrail \text{ total}} \right) + \left(\frac{APILL}{APILL \text{ total}} \right) + \left(\frac{Cermin Tikung}{Cermin Tikung \text{ total}} \right) + \left(\frac{WarningLight}{WarningLight \text{ total}} \right) / 9 \right\}$$

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Lalu Lintas Jalan

- **Keterangan:**
 - **Alat Perlengkapan Jalan (APJ):** Menghitung jumlah unit APJ yang sesuai dengan spesifikasi teknis dibandingkan dengan jumlah total unit APJ yang ada. Sesuai dengan spesifikasi teknis yang dimaksud

yaitu berupa Alat Penerangan Jalan yang terbangun telah dilakukan pemeriksaan tekni

- Rambu Lalu Lintas: Menghitung jumlah rambu lalu lintas yang sesuai dengan petunjuk teknis dibandingkan dengan jumlah total rambu lalu lintas yang ada.
- *Deliniator*: Menghitung jumlah deliniator yang sesuai dengan petunjuk teknis dibandingkan dengan jumlah total deliniator yang ada.
- Marka Jalan: Menghitung jumlah marka jalan yang sesuai dengan petunjuk teknis dibandingkan dengan jumlah total marka jalan yang ada.
- Paku Jalan: Menghitung jumlah paku jalan yang sesuai dengan petunjuk teknis dibandingkan dengan jumlah total paku jalan yang ada.
- *Guardrail*: Menghitung jumlah guardrail yang sesuai dengan petunjuk teknis dibandingkan dengan jumlah total guardrail yang ada.
- Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL): Menghitung jumlah unit APILL yang sesuai dengan petunjuk teknis dibandingkan dengan jumlah total APILL yang ada.
- Cermin Tikungan: Menghitung jumlah cermin tikungan yang sesuai dengan petunjuk teknis dibandingkan dengan jumlah total cermin tikungan yang ada;
- *Warning Light* (WL): Menghitung jumlah warning light yang sesuai dengan petunjuk teknis dibandingkan dengan jumlah total warning light yang ada.

2. **IKK.12.2 AUDIT** (Terlaksananya audit dan inspeksi keselamatan LLJ yang mendapatkan intervensi)

- **Definisi:** Mengukur panjang ruas jalan yang mendapatkan intervensi audit dan inspeksi sesuai pedoman keselamatan.
- **Rumus:**

$$AUDIT = \frac{\text{Panjang ruas yang mendapatkan intervensi audit}}{\text{Panjang ruas yang membutuhkan intervensi audit}}$$

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Lalu Lintas Jalan

○ **Keterangan:**

- Panjang Ruas yang Mendapatkan Intervensi Audit: Ruas jalan yang telah dilakukan audit keselamatan dan inspeksi.
- Panjang Ruas yang Membutuhkan Intervensi Audit: Total panjang ruas yang memerlukan audit sesuai pedoman keselamatan.

3. **IKK.12.3 LRK** (Lokasi LRK yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman)

- **Definisi:** Mengukur jumlah lokasi yang telah mendapatkan penanganan sesuai pedoman untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas.

○ **Rumus:**

$$LRK = \frac{\text{Jumlah Lokasi LRK yang mendapatkan Penanganan}}{\text{Jumlah Lokasi LRK yang membutuhkan Penanganan}}$$

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Lalu Lintas Jalan

○ **Keterangan:**

- Jumlah Lokasi LRK yang Mendapatkan Intervensi Penanganan: Lokasi yang sudah mendapatkan penanganan untuk mengurangi potensi kecelakaan.
- Jumlah Lokasi LRK yang Membutuhkan Penanganan: Total lokasi yang rawan kecelakaan di wilayah tersebut.

4. **IKK.12.4 MK** (Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman)

- **Definisi:** Mengukur jumlah lokasi yang telah mendapatkan penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman yang berlaku.

○ **Rumus:**

$$MK = \frac{\text{Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi manajemen keselamatan}}{\text{Jumlah Lokasi yang membutuhkan intervensi manajemen keselamatan}}$$

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

○ **Keterangan:**

- Jumlah Lokasi yang Mendapatkan Intervensi Manajemen Kecepatan: Lokasi yang telah diterapkan pengaturan atau manajemen kecepatan kendaraan sesuai pedoman.
- Jumlah Lokasi yang Membutuhkan Intervensi Manajemen Kecepatan: Lokasi yang memerlukan pengaturan manajemen kecepatan guna mengurangi kecelakaan dan meningkatkan keselamatan lalu lintas.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2025

Realisasi Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan triwulan I tahun 2025 sebesar 1,660. Jika dibandingkan dengan target Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025 sebesar 10,000 maka capaian kinerja mencapai 16,60%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar II 6 Diagram perbandingan realisasi dan target kinerja program Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan pada revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat triwulan I tahun 2025

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

1. Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
2. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
4. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu – Rambu Lalu Lintas di Jalan;
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan;
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas;
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan;
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 16 Tahun 2016 tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS);
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 67 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan;
12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2020 tentang Pedoman Pemberian Bantuan Teknis Sarana dan Prasarana Transportasi Darat;
13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 47 Tahun 2023 tentang Alat Penerangan Jalan;
14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2023 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan;

15. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;
16. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.7234/AJ.401/DRJD/2013 tentang Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan;
17. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-106/AJ.501/DRJD/2019 tentang Petunjuk Teknis Marka Jalan;
18. Perdirjen Perhubungan Darat Nomor KP.825A/AJ/005/DJPD/2021 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
19. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.3582/AJ.403/DRJD/2018 tentang Pedoman Teknis Pemberian Prioritas Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kaki pada Kawasan Sekolah melalui Penyediaan Zona Selamat Sekolah.

➤ **Kronologi Penambahan Sasaran, Indikator dan Target Kinerja Program**

Pada triwulan pertama, dilakukan penambahan indikator kinerja program Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan dengan target 10,000 sebagai bagian dari penyesuaian dalam penyusunan dokumen Rencana Strategis (Renstra). Penambahan indikator ini bertujuan untuk lebih fokus pada upaya pengurangan titik-titik rawan konflik lalu lintas yang dapat meningkatkan keselamatan dan kelancaran transportasi.

Penyesuaian ini dilakukan setelah melihat perlunya intervensi yang lebih terukur dalam mengatasi masalah titik-titik rawan kecelakaan di berbagai jalan, seiring dengan pengembangan kebijakan dan strategi yang sedang disusun dalam Renstra. Dengan penambahan indikator ini, diharapkan dapat tercipta lingkungan transportasi yang lebih aman dan efisien, dengan pemantauan yang lebih intensif terhadap lokasi-lokasi yang membutuhkan perhatian khusus guna mengurangi potensi kecelakaan lalu lintas.

➤ **Faktor Keberhasilan**

Faktor keberhasilan dari Indikator Kinerja Program Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan pada triwulan I tahun 2025 di dukung dari beberapa kegiatan yaitu:

1. Berfungsinya Perlengkapan Jalan dengan Jumlah Sesuai Spesifikasi Teknis dengan rincian sebagai berikut:
 - a. Menyusun manajemen kegiatan yang baik dari tahap perencanaan, pelaksanaan, pengawasan dan evaluasi supaya berjalan dengan baik dan bersinergi.
 - b. Koordinasi dan kerjasama yang baik dan proaktif dari semua *stakeholder* terkait terutama perusahaan – perusahaan penyedia Perlengkapan Jalan yang bekerja sama dengan Direktorat Lalu Lintas Jalan dan Balai Pengelola Transportasi Darat seluruh Indonesia yang melaksanakan pekerjaan supaya pekerjaan terlaksana dengan baik, terukur, dan sesuai dengan *timeline* yang telah ditetapkan.
 - c. Koordinasi dan kerjasama yang baik dan proaktif dari semua *stakeholder* terkait juga dengan Pemerintah Daerah terkait dengan pelaksanaan di bidang perlengkapan jalan;
 - d. Memiliki alat uji perlengkapan jalan yang terkalibrasi dengan baik dan rutin guna mendukung pelaksanaan monitoring, pemantauan serta evaluasi secara berkala;
 - e. Perlunya monitoring, pemantauan serta evaluasi secara berkala terkait kegiatan pengadaan pemasangan, pemeliharaan maupun bantuan teknis bidang perlengkapan jalan.
2. Terlaksananya audit dan inspeksi keselamatan LLJ yang mendapatkan intervensi dengan rincian sebagai berikut:
 - a. Perencanaan kegiatan yang telah disusun berjalan sesuai dengan target jadwal waktu yang telah ditetapkan.
 - b. Peran aktif antar SDM Direktorat dan antar unit kerja BPTD seluruh Indonesia yang cukup baik dalam pelaksanaan kegiatan rutin yang telah direncanakan.

- c. Koordinasi dan kerjasama antar instansi lintas sektor dalam pelaksanaan kegiatan kunjungan lapangan.
3. Lokasi LRK yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman dengan rincian sebagai berikut:
- a. Koordinasi Antar Lintas Sektor dengan baik kepada seluruh BPTD di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, BPJN, Kepolisian Daerah dan Pemerintah Daerah Setempat agar tujuan dari kegiatan dapat berjalan dengan optimal;
 - b. Adanya Pemantauan dan Evaluasi yang dilakukan secara berkala terhadap BPTD untuk pelaksanaan penanganan LRK di Lokasi Masing-Masing daerah;
 - c. Identifikasi LRK yang akurat dengan inventarisasi ketersediaan dan akses data agar tepat sasaran melalui data yang telah tersinkronisasi antar stakeholder;
 - d. Penyediaan sumber daya manusia yang memadai untuk pelaksanaan pemantauan, pelatihan dan pelaksanaan survei untuk menciptakan SDM yang berkompeten di Tingkat pusat ataupun Tingkat daerah;
 - e. Sumber data LRK yang berasal dari kegiatan SID menjadi pedoman penanganan LRK termasuk kebutuhan pemasangan perlengkapan jalan yang sesuai untuk meningkatkan keselamatan jalan.
4. Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman dengan rincian sebagai berikut:
- a. Desain Zona Selamat Sekolah (ZOSS) sesuai dengan geometri jalan;
 - b. Dukungan masyarakat sebagai pengguna jalan yang mendukung kesadaran akan pentingnya keselamatan;
 - c. Sumber data pembangunan Zona Selamat Sekolah (ZOSS) berasal dari SID sehingga prioritas pembangunan ZOSS dapat dimaksimalkan.

➤ **Faktor Kendala**

Adapun yang menjadi kendala dalam dari Indikator Kinerja Program Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan pada triwulan I tahun 2025 dipengaruhi beberapa bagian sebagai berikut:

1. Perlengkapan Jalan dengan Jumlah Sesuai Spesifikasi Teknis dengan rincian sebagai berikut:
 - a. Terjadi Efisiensi Anggaran yang berdampak pada DIPA Direktorat Lalu Lintas Jalan dan Balai Pengelola Transportasi Darat seluruh Indonesia sehingga perlunya penyesuaian target prioritas penggunaan anggaran di lingkungan Direktorat Lalu Lintas Jalan dan Balai Pengelola Transportasi Darat seluruh Indonesia;
 - b. Penggunaan kualitas bahan atau material yang tidak sesuai dengan standar teknis;
 - c. Pemasangan perlengkapan jalan yang tidak sesuai dengan ketentuan teknis dan dokumen perencanaan teknis (DED);
 - d. Kendala dilapangan, faktor eksternal seperti medan yang sulit dijangkau, keterbatasan ruang pemasangan, atau kondisi tanah yang labil juga bisa menyebabkan hasil pekerjaan tidak optimal;
 - e. Keterbatasan jumlah atau kapasitas personel pengawas di lapangan membuat proses pengendalian mutu tidak berjalan secara maksimal;
 - f. Kondisi alat uji perlengkapan jalan yang dimiliki belum dilakukan kalibrasi sehingga hasil pengukuran yang dihasilkan tidak akurat;
 - g. Ketidaksiapan penyedia jasa dalam melaksanakan pekerjaan sesuai standar teknis. Kurangnya pemahaman terhadap dokumen spesifikasi, tidak adanya tenaga ahli, serta minimnya pengalaman dalam pekerjaan sejenis.
2. Audit dan inspeksi keselamatan LLJ yang mendapatkan intervensi dengan rincian sebagai berikut:
 - a. Koordinasi yang cukup kompleks dengan berbagai stakeholder baik internal maupun lintas sektor untuk pelaksanaan suatu kegiatan sehingga

- pelaksanaan kegiatan terkadang terdapat miss komunikasi atau miss persepsi dan keterlambatan;
- b. Adanya kebijakan efisiensi anggaran yang menyebabkan terbatasnya penggunaan anggaran untuk pelaksanaan kegiatan monitoring dan kunjungan lapangan;
 - c. Kewenangan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas, sesuai PM Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan audit keselamatan jalan sebagai bagian dari Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, menjadi kewenangan pemerintah pusat. Namun, dalam pelaksanaannya pemerintah pusat tidak dapat menjangkau secara detail seluruh wilayah jalan nasional serta pemerataan kompetensi sumber daya manusia di bidang audit keselamatan jalan.
3. Lokasi LRK yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman dengan rincian sebagai berikut:
- a. Adanya perbedaan data antara pusat dan daerah yang tidak akurat sehingga menyebabkan salah sasaran inventarisasi;
 - b. Minimnya pemanfaatan teknologi atau sistem informasi untuk pemetaan;
 - c. Kurangnya koordinasi yang intensif dan proaktif antara lintas sektor antara pusat dengan daerah;
 - d. Terbatasnya jumlah sumber daya manusia (SDM) yang kompeten untuk pelaksanaan survei di lapangan;
 - e. Terbatasnya sumber daya anggaran karena adanya kebijakan efisiensi;
 - f. Belum terdapat mekanisme evaluasi secara berkala terhadap efektivitas dan kesesuaian data inventarisasi;
 - g. Adanya pelaporan data dari daerah yang tidak lengkap, terlambat atau tidak sesuai dengan format;
 - h. Kegagalan dalam mengidentifikasi dan memperbaiki kesalahan dari tahun sebelumnya.
4. Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman dengan rincian sebagai berikut:

- a. Adanya kebijakan efisiensi anggaran yang menyebabkan terblokirnya anggaran pembangunan Zona Selamat Sekolah serta anggaran untuk pelaksanaan kegiatan monitoring dan kunjungan lapangan;
- b. Kondisi jalan sempit, rusak, atau tidak ada bahu jalan sehingga sulit memasang rambu atau marka;
- c. Ketidakpatuhan pengguna jalan yakni Meski sudah ada intervensi (rambu, marka), pengemudi tetap melanggar batas kecepatan.

➤ Realisasi Kinerja

Realisasi Indikator Kinerja Program Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan triwulan I tahun 2025 terhadap target Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025 yaitu sebesar 1,660 yang diperoleh dari perhitungan:

Rumus Utama:

$$PTK = \frac{PJU + AUDIT + LRK + MK}{4}$$

$$PTK = \frac{0 + 6,64 + 0 + 0}{4} = 1,660$$

Rincian perhitungan:

- **PJU** (Berfungsinya perlengkapan jalan dengan jumlah sesuai spesifikasi teknis)

○ Rumus:

$$PJU = \left\{ \left(\frac{APJ}{APJ \text{ total}} \right) + \left(\frac{Rambu}{Rambu \text{ total}} \right) + \left(\frac{Deliniator}{Deliniator \text{ total}} \right) + \left(\frac{Paku Jalan}{Paku Jalan \text{ total}} \right) + \left(\frac{Guardrail}{Guardrail \text{ total}} \right) + \left(\frac{APILL}{APILL \text{ total}} \right) + \left(\frac{Cermin Tikung}{Cermin Tikung \text{ total}} \right) + \left(\frac{WarningLight}{WarningLight \text{ total}} \right) / 9 \right\}$$

$$PJU = \left\{ \left(\frac{0}{15.775} \right) + \left(\frac{0}{19.829} \right) + \left(\frac{0}{27.620} \right) + \left(\frac{0}{9.818.273} \right) + \left(\frac{0}{90.118} \right) + \left(\frac{0}{92.926} \right) + \left(\frac{0}{122} \right) + \left(\frac{0}{72} \right) \right\} / 9$$

$$PJU = 0/9 = 0,000$$

- **AUDIT** (Terlaksananya audit dan inspeksi keselamatan LLJ yang mendapatkan intervensi)

- **Rumus:**

$$AUDIT = \frac{\text{Panjang ruas yang mendapatkan intervensi audit}}{\text{Panjang ruas yang membutuhkan intervensi audit}}$$

$$AUDIT = \frac{50,6}{762} = 0,664$$

- **LRK** (Lokasi LRK yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman)

- **Rumus:**

$$LRK = \frac{\text{Jumlah Lokasi LRK yang mendapatkan Penanganan}}{\text{Jumlah Lokasi LRK yang membutuhkan Penanganan}}$$

$$LRK = \frac{0}{544} = 0$$

- **MK** (Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman)

- **Rumus:**

$$MK = \frac{\text{Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi manajemen keselamatan}}{\text{Jumlah Lokasi yang membutuhkan intervensi manajemen keselamatan}}$$

$$MK = \frac{0}{23} = 0$$

➤ **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, capaian Indikator Kinerja Program Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan triwulan I tahun 2025 terhadap target Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025 yaitu sebesar 16,60% dengan rincian perhitungan sebagai berikut:

$$\text{Capaian} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\% = \frac{1,660}{10,000} \times 100\% = 16,60\%$$

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun kegiatan–kegiatan yang dilakukan oleh Ditjen Hubdat pada triwulan I tahun 2025 untuk mendukung Indikator Kinerja Program Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi *Active* dan *Passive Safety* adalah sebagai berikut:

Tabel

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		PAGU AWAL	PAGU TW I	REALISASI TW I	
				KEUANGAN (RP)	PAGU (%)
SP3	Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	1.300.740.582.000	1.263.577.208.000	18.357.879.791	1,45%
IKP.3.3	Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan	742.811.362.000	735.049.562.000	0	0,00%
	Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan	519.433.441.000	519.433.441.000	0	0,00%
	Perlengkapan Jalan (Bantuan Teknis)	32.420.129.000	32.420.129.000	0	0,00%
	Pemeliharaan Perlengkapan Jalan	123.999.656.000	123.999.656.000	0	0,00%
	Penanganan Perlintasan Sebidang (Prioritas Nasional)	4.491.000.000	4.491.000.000	0	0,00%
	Terlaksananya audit dan inspeksi keselamatan LLJ yang mendapatkan intervensi	917.393.000	917.393.000	0	0,00%
	Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) - (Prioritas Nasional)	53.787.943.000	53.787.943.000	0	0,00%
	Zona Selamat Sekolah (ZoSS)	7.761.800.000	0	0	0,00%

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

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

Adapun upaya yang akan dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk meningkatkan capaian Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

1. Upaya peningkatan Perlengkapan Jalan dengan Jumlah Sesuai Spesifikasi Teknis yaitu:
 - a. Perlu dilakukan sortir akan kebutuhan prioritas sesuai dengan pengajuan permohonan dari Pemerintah Daerah terkait pengajuan Bantuan Teknis Perlengkapan Jalan, hal ini dikarenakan alokasi anggaran yang cukup terbatas dan banyaknya permohonan Bantuan Teknis Perlengkapan Jalan
 - b. Melakukan rapat evaluasi teknis dan pengawasan secara berkala terhadap pelaksanaan pengadaan dan pemasangan, pemeliharaan serta bantuan teknis bidang perlengkapan jalan secara berkala (dapat dilaksanakan secara virtual supaya efektif dan efisien) serta meminta kesiapan Pemerintah Daerah untuk dukungan administrasi dan teknis yang dibutuhkan.
 - c. Memberlakukan sanksi yang tegas dan pemberian teguran tertulis untuk memberikan efek jera terhadap Perusahaan perlengkapan jalan pelaksana atas kemungkinan terjadi keterlambatan dan ketidaksesuaian pekerjaan yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan kontrak dan spesifikasi yang berlaku.
2. Upaya peningkatan audit dan inspeksi keselamatan LLJ yang mendapatkan intervensi yaitu:
 - a. Menyusun rencana kegiatan di awal tahun dengan baik agar kegiatan-kegiatan yang akan dilaksanakan pada tahun berjalan dapat dilaksanakan sesuai dengan rencana kerja yang telah ditetapkan;
 - b. Melakukan koordinasi yang lebih aktif kepada semua stakeholder terkait agar pelaksanaan kegiatan dapat berjalan dengan maksimal dan tepat waktu;

- c. Membuat laporan hasil kegiatan monitoring dan evaluasi secara jelas kepada pimpinan sehingga target sasaran output yang diharapkan dari masing-masing kegiatan dapat terpenuhi sesuai pertimbangan dan arahan pimpinan;
 - d. Memantau perkembangan isu - isu terupdate yang dapat diangkat untuk menjadi materi ajar dan bahan kegiatan Bimbingan teknis/pelatihan/peningkatan kemampuan/uji kompetensi supaya output yang dihasilkan dari pelaksanaan kegiatan sesuai dengan yang diharapkan;
 - e. Melaksanakan evaluasi pelaksanaan kegiatan bimbingan teknis/pelatihan/Peningkatan kemampuan agar dapat dilakukan perbaikan atau penyempurnaan terhadap kegiatan bimbingan teknis/pelatihan/peningkatan kemampuan di tahun selanjutnya.
3. Upaya peningkatan Lokasi LRK yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman yaitu:
- a. Mematangkan konsep dan juga melakukan koordinasi dengan baik sehingga akan terciptanya perencanaan dan pelaksanaan kegiatan sesuai dengan target yang direncanakan
 - b. Mendorong pelaksanaan pemantauan dan evaluasi berkala terhadap BPTD terkait pelaksanaan penanganan LRK di masing-masing daerah secara menyeluruh.
 - c. Melaksanakan rapat evaluasi pelaksanaan penanganan LRK berdasarkan dari prioritas yang telah direncanakan dan melakukan pengawasan secara periodik agar pelaksanaan LRK berjalan sesuai dengan rencana awal (tepat waktu).
 - d. Mendorong upaya peningkatan kompetensi sumber daya manusia di bidang keselamatan lalu lintas jalan baik dalam hal kualitas maupun kuantitas secara merata di seluruh BPTD.
4. Upaya peningkatan Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman

- a. penyesuaian dan optimalisasi alokasi anggaran, sehingga pelaksanaan kegiatan-kegiatan yang mendukung manajemen keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) dapat berjalan secara optimal;
- b. Sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat tentang pentingnya kepatuhan terhadap terhadap batas kecepatan;
- c. Identifikasi lokasi prioritas berdasarkan SID sehingga pemetaan pembangunan prioritas ZOSS dapat dilakukan secara sistematis.

4. IKP.3.4 Kesadaran dan *Attitude* Pengguna Jalan Berkeselamatan

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 3 Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada indikator kinerja program Kesadaran dan *Attitude* Pengguna Jalan Berkeselamatan Jalan dapat dilihat pada:

Tabel II 15 Capaian Kesadaran dan Attitude Pengguna Jalan Berkeselamatan triwulan I tahun 2025

Sasaran Program/ Indikator Kinerja Program		Triwulan I	
SP3 Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan			
IKP.3.4	Kesadaran dan <i>Attitude</i> Pengguna Jalan Berkeselamatan	Satuan	%
		Target	36,670
		Realisasi	38,619
		Capaian	105,31%

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program IKP.3.4: Kesadaran dan Attitude Pengguna Jalan Berkeselamatan (KAP)

Kesadaran dan *Attitude* Pengguna Jalan Berkeselamatan merupakan langkah strategis dalam mewujudkan sistem transportasi jalan yang aman, tertib, dan berkelanjutan. Melalui penguatan koordinasi lintas sektor, keterlibatan aktif pemangku kepentingan, serta transparansi dalam perencanaan dan pelaksanaan program keselamatan, diharapkan tercipta sinergi yang efektif antara pemerintah, dunia usaha, dan masyarakat.

Indikator kinerja program kesadaran dan sikap (*attitude*) pengguna jalan berkeselamatan adalah ukuran atau parameter yang digunakan untuk menilai efektivitas program keselamatan jalan dalam meningkatkan pengetahuan, kesadaran, serta perubahan sikap dan perilaku pengguna jalan. Realisasi indikator ini pada triwulan I dihitung dengan rumus perhitungan berikut:

➤ **Rumus Utama:**

$$KAP = \frac{KKL + PKL + Promitra}{3}$$

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

➤ **Komponen Pembentuk KAP:**

1. **IKK.13.1 KKL** (Terlaksananya kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman)

- **Definisi:** Mengukur proporsi audiens yang mendapatkan kampanye keselamatan sesuai pedoman dari total audiens kampanye keselamatan.
- **Rumus:**

$$KKL = \frac{\text{Jumlah audience yang mendapatkan kampanye sesuai pedoman}}{\text{Total audience kampanye keselamatan LLAJ}}$$

Sumber: Diolah oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

2. **IKK.13.2 PKL** (Terlaksananya pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman)

- **Definisi:** Mengukur proporsi anak, guru, atau pendamping yang menerima pengajaran keselamatan sesuai pedoman dari total yang diajar.
- **Rumus:**

$$PKL = \frac{\text{Jumlah penerima pengajaran sesuai pedoman}}{\text{Total penerima pengajaran keselamatan anak usia dini}}$$

Sumber: Diolah oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

3. **IKK.13.3 Promitra** (Terlaksananya tindak lanjut kemitraan keselamatan dengan masyarakat dan stakeholder terkait sesuai pedoman)

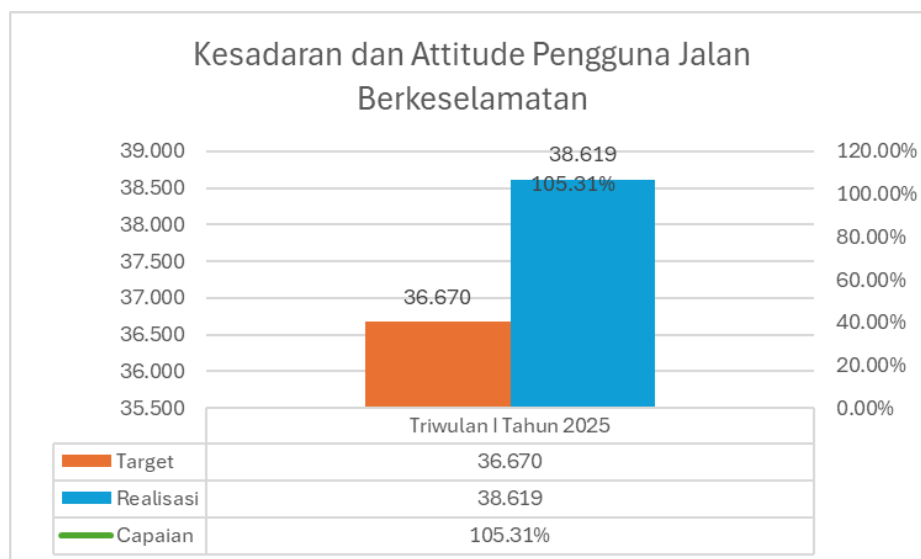
- **Definisi:** Mengukur efektivitas tindak lanjut dari kemitraan keselamatan dengan masyarakat atau pihak terkait.
- **Rumus:**

$$Promitra = \frac{\text{Jumlah tindak lanjut kemitraan keselamatan}}{\text{Total kemitraan keselamatan yang dibentuk}}$$

Sumber: Diolah oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

a.2. **Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2025**

Realisasi Kesadaran dan *Attitude* Pengguna Jalan Berkeselamatan Jalan triwulan I tahun 2025 sebesar 38,619. Jika dibandingkan dengan target Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025 sebesar 36,670 maka capaian kinerja mencapai 105,31%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar II 7 Diagram perbandingan realisasi dan target kinerja program Kesadaran dan *Attitude* Pengguna Jalan Berkeselamatan pada revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat triwulan I tahun 2025

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

1. Undang - Undangan 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan dan Jalan (LLAJ);
2. Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ);
3. Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ) Tahun 2021–2040;
4. Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan;
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 38 Tahun 2019 tentang Pengelolaan Komunikasi Publik;
6. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor.KP.5646/AJ.501/DRJD/2020 tentang Pedoman Pelaksanaan Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini;
7. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor:KP.DRJD 3 Tahun 2022 tentang Pedoman Pelaksanaan Pekan Keselamatan Jalan;
8. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 7368 Tahun 2023 tentang Maskot dan Jingle Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

➤ Kronologi Penambahan Sasaran, Indikator dan Target Kinerja Program

Pada triwulan pertama, dilakukan penambahan indikator kinerja program Kesadaran dan *Attitude* Pengguna Jalan Berkeselamatan dengan target 36,670 sebagai bagian dari penyesuaian dalam penyusunan dokumen Rencana Strategis (Renstra). Penambahan indikator ini bertujuan untuk meningkatkan fokus pada aspek kesadaran dan perilaku pengguna jalan dalam menerapkan prinsip keselamatan berlalu lintas.

Mengingat pentingnya perubahan perilaku dalam mengurangi kecelakaan dan meningkatkan keselamatan, indikator ini menjadi sangat relevan dalam upaya memperbaiki budaya berlalu lintas di masyarakat.

Penyesuaian ini dilakukan setelah evaluasi terhadap kebutuhan program yang lebih spesifik dalam meningkatkan kesadaran dan kepatuhan pengguna jalan terhadap aturan keselamatan. Dengan penambahan indikator ini, diharapkan target yang ditetapkan dapat mendorong peningkatan perilaku positif pengguna jalan dan memperkuat upaya keselamatan lalu lintas secara menyeluruh. Indikator ini juga akan memberikan gambaran yang lebih jelas mengenai pencapaian dalam meningkatkan kualitas keselamatan melalui perubahan sikap dan perilaku pengemudi.

➤ **Faktor Keberhasilan**

Keberhasilan peningkatan kesadaran dan pembentukan sikap (*attitude*) positif pengguna jalan terhadap keselamatan berlalu lintas melalui kegiatan kampanye dan sosialisasi yang dilaksanakan ditentukan oleh sejumlah faktor strategis yang saling berkaitan. Kampanye keselamatan jalan tidak hanya berperan sebagai upaya komunikasi publik, tetapi juga sebagai intervensi kunci dalam membentuk budaya tertib berlalu lintas di masyarakat. Beberapa faktor pendukung keberhasilan kegiatan diantaranya:

1. Terlaksananya kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman:
 - a. Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan dan Balai Pengelola Transportasi Darat seluruh Indonesia telah menyusun program kampanye yang menasar kelompok pengguna jalan seperti pengemudi kendaraan roda dua, pengguna angkutan umum, pengemudi kendaraan roda empat/lebih, pelajar, dan pejalan kaki dengan media visual dan video edukasi yang menarik;
 - b. Konsistensi pelaksanaan kampanye. Kegiatan sosialisasi tidak dilakukan secara insidental, melainkan dijalankan secara berkala dan tematik sesuai dengan momen tertentu;

- c. Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan berkolaborasi lintas sektor. Kegiatan yang melibatkan berbagai pemangku kepentingan, pihak swasta dan stakeholders. Sinergi ini tidak hanya memperluas jangkauan kampanye, tetapi juga meningkatkan legitimasi dan daya dorong terhadap perubahan perilaku masyarakat.
2. Terlaksananya pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman:
- a. Dalam memberikan edukasi kepada anak usia dini dan pendamping, Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi telah melaksanakan dengan program “Zeta Goes To School” bertujuan menyampaikan pemahaman nilai-nilai keselamatan berlalu lintas sejak dini;
 - b. Pemberian Edukasi kepada Tenaga Pengajar dan Dinas Perhubungan Provinsi, Kota, dan Kabupaten, Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan telah dilaksanakan secara media online, diharapkan materi yang telah disampaikan dalam pembelajaran menjadi langkah awal pembentukan generasi sadar keselamatan dan berperilaku tertib di jalan sejak dini;
 - c. Segmentasi sasaran yang tepat. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah menyusun program kampanye yang menyasar kelompok pengguna jalan seperti pengemudi kendaraan roda dua, pengguna angkutan umum, pengemudi kendaraan roda empat/lebih, pelajar, dan pejalan kaki. Dengan segmentasi ini, pesan keselamatan dapat disampaikan secara lebih kontekstual, relevan, dan mudah diterima oleh masing-masing kelompok sasaran.
3. Upaya Terlaksananya tindak lanjut kemitraan keselamatan dengan masyarakat dan *stakeholder* terkait sesuai pedoman:
- a. **Segmentasi sasaran yang tepat.** Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah menyusun program kampanye yang menyasar kelompok pengguna jalan seperti pengemudi kendaraan roda dua, pengguna angkutan umum, pengemudi kendaraan roda empat/lebih, pelajar, dan pejalan kaki. Dengan segmentasi ini, pesan keselamatan dapat disampaikan secara lebih

kontekstual, relevan, dan mudah diterima oleh masing-masing kelompok sasaran.

- b. **Desain materi kampanye yang inovatif dan informatif.** Penggunaan media visual yang menarik, infografis, video edukatif, serta slogan keselamatan yang komunikatif telah memperkuat daya tarik dan efektivitas penyampaian pesan. Pendekatan ini juga diperkuat oleh pemanfaatan platform digital dan media sosial untuk menjangkau audiens yang lebih luas, khususnya generasi muda yang rentan terhadap risiko kecelakaan.
- c. **Kolaborasi lintas sektor.** Kegiatan yang melibatkan berbagai pemangku kepentingan, pihak swasta dan stakeholders. Sinergi ini tidak hanya memperluas jangkauan kampanye, tetapi juga meningkatkan legitimasi dan daya dorong terhadap perubahan perilaku masyarakat.
- d. **Konsistensi pelaksanaan kampanye.** Kegiatan sosialisasi tidak dilakukan secara insidental, melainkan dijalankan secara berkala dan tematik sesuai dengan momen tertentu, seperti mudik, nataru, isu-isu keselamatan, masa liburan sekolah dan program-program keselamatan Kementerian Perhubungan. Hal ini berkontribusi pada pembentukan kebiasaan positif dan sikap proaktif dalam menjaga keselamatan saat berlalu lintas.
- e. **Monitoring dan evaluasi yang terukur.** Hal ini dapat digunakan sebagai ukuran keberlanjutan program. Pelaksanaan tes sebelum dan sesudah kampanye untuk kegiatan sosialisasi yang dilakukan secara langsung, serta pelaporan hasil kegiatan, memberikan gambaran yang objektif mengenai efektivitas kegiatan dan menjadi dasar untuk peningkatan strategi di masa mendatang.

➤ **Faktor Kendala**

Meskipun kegiatan kampanye dan sosialisasi keselamatan jalan yang dilaksanakan telah memberikan kontribusi positif dalam membangun kesadaran dan membentuk sikap pengguna jalan, pelaksanaannya masih menghadapi sejumlah kendala yang dapat mempengaruhi efektivitas dan capaian program secara optimal, diantaranya:

1. Terlaksananya kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman:
 - a. .
 - b. .
 - c. .
2. Terlaksananya pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman:
 - a. .
 - b. .
 - c. .
3. Terlaksananya tindak lanjut kemitraan keselamatan dengan masyarakat dan *stakeholder* terkait sesuai pedoman:
 - a. .
 - b. .
 - c. .
- a. **Tingkat pemahaman keselamatan lalu lintas yang masih rendah di kalangan masyarakat.** Rendahnya pemahaman terhadap risiko kecelakaan dan pentingnya perilaku tertib berlalu lintas menyebabkan pesan-pesan kampanye tidak selalu diterima atau diterjemahkan ke dalam perilaku nyata.
- b. **Persepsi masyarakat terhadap keselamatan jalan.** Banyak pengguna jalan yang menganggap kampanye keselamatan sekedar kegiatan yang tidak memiliki relevansi langsung dengan kebiasaan sehari-hari mereka di jalan. Hal ini menunjukkan bahwa perubahan sikap (*attitude*) memerlukan pendekatan jangka panjang dan berkelanjutan, bukan sekedar komunikasi satu arah.
- c. **Keterbatasan anggaran dan sumber daya kampanye.** Kegiatan sosialisasi yang dilakukan masih belum dapat menjangkau seluruh wilayah, khususnya daerah-daerah terpencil atau wilayah dengan angka kecelakaan yang tinggi. Kondisi anggaran unit kerja yang mengalami efisiensi, kurangnya bahan sosialisasi keselamatan sebagai instrumen kampanye keselamatan, serta alat edukasi masih belum mencukupi untuk

melaksanakan kegiatan dalam skala yang masif dan merata. Efisiensi anggaran sangat banyak memberikan dampak bagi terselenggaranya kegiatan kampanye keselamatan jalan.

- d. **Perbedaan prioritas** antar instansi yang menyebabkan kurangnya integrasi program kampanye dalam agenda pembangunan daerah.
- e. **Pengaruh budaya berkendara yang masih permisif terhadap pelanggaran lalu lintas**, seperti tidak menggunakan helm, melanggar rambu, atau menggunakan ponsel saat berkendara. Budaya ini sulit diubah hanya dengan pendekatan kampanye tanpa didukung oleh kesadaran dari diri masing-masing individu.

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

- a. Efisiensi Anggaran yang berdampak pada DIPA Direktorat Sarana Transportasi Jalan dan Balai Pengelola Transportasi Darat seluruh Indonesia sehingga perlunya penyesuaian target prioritas penggunaan anggaran di lingkungan Direktorat Sarana Transportasi Jalan dan Balai Pengelola Transportasi Darat seluruh Indonesia;
- b. Pelaksanaan Sosialisasi dan Kampanye Keselamatan belum maksimal dilakukan pada Direktorat Sarana Transportasi Jalan dan Balai Pengelola Transportasi Darat;

➤ **Realisasi Kinerja**

Realisasi Indikator Kinerja Program Kesadaran dan *Attitude* Pengguna Jalan Berkeselamatan triwulan I tahun 2025 terhadap target Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025 yaitu sebesar 38,619 yang diperoleh dari perhitungan:

Rumus Utama:

$$KAP = \frac{KKL + PKL + Promitra}{3}$$

$$KAP = \frac{2,39 + 13,46 + 100}{3} = 38,619$$

Rincian perhitungan:

- **KKL** (Terlaksananya kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman)

- **Rumus:**

$$KKL = \frac{\text{Jumlah audience yang mendapatkan kampanye sesuai pedoman}}{\text{Total audience kampanye keselamatan LLAJ}}$$

$$KKL = \frac{383}{15.995} = 0,0239 \text{ (2,39\%)}$$

- **PKL** (Terlaksananya pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman)

- **Rumus:**

$$PKL = \frac{\text{Jumlah penerima pengajaran sesuai pedoman}}{\text{Total penerima pengajaran keselamatan anak usia dini}}$$

$$PKL = \frac{196}{1.456} = 0,1346 \text{ (13,46\%)}$$

- **Promitra** (Terlaksananya tindak lanjut kemitraan keselamatan dengan masyarakat dan stakeholder terkait sesuai pedoman)

- **Rumus:**

$$Promitra = \frac{\text{Jumlah tindak lanjut kemitraan keselamatan}}{\text{Total kemitraan keselamatan yang dibentuk}}$$

$$Promitra = \frac{1}{1} = 1 \text{ (100\%)}$$

➤ **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, capaian Indikator Kinerja Program Kesadaran dan *Attitude* Pengguna Jalan Berkeselamatan triwulan I tahun 2025 terhadap target Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025 yaitu sebesar 105,31% dengan rincian perhitungan sebagai berikut:

$$\text{Capaian} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\% = \frac{38,619}{36,670} \times 100\% = 105,31\%$$

➤ Realisasi Anggaran

Adapun kegiatan–kegiatan yang dilakukan oleh Ditjen Hubdat pada triwulan I tahun 2025 untuk mendukung Indikator Kinerja Program Kesadaran dan *Attitude* Pengguna Jalan Berkeselamatan adalah sebagai berikut:

Tabel II 16 Realisasi Anggaran Kesadaran dan Attitude Pengguna Jalan Berkeselamatan

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		PAGU AWAL	PAGU TW I	REALISASI TW I	
				KEUANGAN (RP)	PAGU (%)
SP3	Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	1.300.740.582.000	1.263.577.208.000	18.357.879.791	1,45%
IKP.3.4	Kesadaran dan Attitude Pengguna Jalan Berkeselamatan	15.550.000.000	0	0	0,00%
	Pekan Keselamatan Jalan	12.250.000.000	0	0	0,00%
	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD)	3.300.000.000	0	0	0,00%

Sumber: Diolah oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

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

Untuk memperkuat dampak kegiatan kampanye dan sosialisasi keselamatan jalan dalam meningkatkan kesadaran dan attitude pengguna jalan, perlu melakukan sejumlah langkah strategis dan adaptif yang berorientasi pada keberlanjutan, efektivitas, serta perluasan jangkauan program. Berikut upaya yang dapat dilakukan sebagai berikut:

1. Terlaksananya kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman:
 - a. Melaksanakan kampanye secara berkala, tematik, dan berbasis data risiko kecelakaan.
 - b. Menyusun materi kampanye yang kontekstual, mudah dipahami, dan sesuai dengan kelompok sasaran.

- c. Menggunakan berbagai saluran komunikasi (TV, radio, media sosial, *influencer*, edukasi daring dan luring).
- 2. Terlaksananya pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman:
 - a. Memasukkan materi keselamatan lalu lintas ke dalam kurikulum sekolah atau kegiatan ekstrakurikuler.
 - b. Menyelenggarakan program edukasi berkendara aman bagi pelajar, mahasiswa, dan calon pengemudi.
 - c. Bekerja sama dengan lembaga pelatihan mengemudi untuk mengadopsi standar keselamatan terbaru.
- 3. Terlaksananya tindak lanjut kemitraan keselamatan dengan masyarakat dan *stakeholder* terkait sesuai pedoman:
 - a. Melibatkan komunitas motor, ojek *online*, pelajar, mahasiswa, dan organisasi masyarakat sebagai duta keselamatan jalan.
 - b. Mengadakan pelatihan dan pemberian insentif untuk komunitas penggerak keselamatan di tingkat lokal;
 - c. Mendorong partisipasi publik melalui lomba, deklarasi, atau forum warga terkait keselamatan jalan.
- 4. Penguatan Koordinasi Lintas Sektor, Stakeholders, NGO dan Pemerintah Daerah
 - a. Mendorong penguatan Forum LLAJ di tingkat kabupaten/kota untuk mensinergikan perencanaan dan pelaksanaan kampanye.
 - b. Menetapkan rencana aksi keselamatan jalan daerah yang mengacu pada RUNK LLAJ.
 - c. Mengintegrasikan keselamatan lalu lintas ke dalam RPJMD dan Renstra OPD terkait.
- 5. Pemanfaatan Teknologi Informasi untuk Kampanye dan Evaluasi
 - a. Mengembangkan dashboard digital untuk pemantauan kegiatan kampanye dan pelaporan capaian.
 - b. Memanfaatkan big data kecelakaan untuk menentukan lokasi dan waktu prioritas sosialisasi.

- c. Membangun sistem evaluasi berbasis survei daring untuk mengukur tingkat pengetahuan dan perubahan sikap pengguna jalan.
- 6. Alokasi Anggaran Khusus dan Dukungan Kebijakan
 - a. Menyediakan anggaran khusus kampanye keselamatan jalan dalam DIPA dan APBD.
 - b. Mendorong dukungan kebijakan sektoral yang memperkuat posisi keselamatan jalan sebagai prioritas nasional.
 - c. Menjalin kemitraan dengan sektor swasta untuk CSR keselamatan jalan.

Rencana pelaksanaan Kampanye Keselamatan LLAJ sesuai pedoman yang diselenggarakan Pusat (Direktorat Sarana Transportasi Jalan) dan seluruh Balai Pengelola Transportasi Darat dapat dilaksanakan dengan baik, sehingga capaian realisasi akan sesuai target. Materi kampanye keselamatan dapat diterima dan diterapkan masyarakat atau audiensi sehingga dapat mengurangi atau meminimumkan terjadinya kecelakaan. Upaya untuk meningkatkan Capaian pelaksanaan kegiatan tersebut diharapkan normalisasi anggaran pada tahun berikutnya.

Selain itu untuk meningkatkan capaian dimasa yang akan datang diharapkan sosialisasi keselamatan tidak hanya melalui kegiatan pekan keselamatan jalan saja, namun dapat dilakukan dengan sosialisasi keselamatan melalui media sosial yang dapat menjangkau masyarakat lebih banyak.

II.2.4. Sasaran Program 4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Kementerian Perhubungan

Pencapaian Sasaran Program 4 diukur melalui 1 (satu) Indikator Kinerja Program (IKP) yaitu Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub.

Tabel II 17 Sasaran Program 4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Kementerian Perhubungan

Sasaran Program/ Indikator Kinerja Program	Triwulan I
SP4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Kementerian Perhubungan	

IKP.4.1	Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub	Satuan	Indeks
		Target	90,720
		Realisasi	90,720
		Capaian	100,00%

Sumber: Data diolah oleh Bagian Organisasi dan Tata Kelola, Setditjen Perhubungan Darat.

1. IKP.4.1 Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Kementerian Perhubungan pada indikator kinerja program Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 18 Capaian Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub triwulan I tahun 2025

Sasaran Program/ Indikator Kinerja Program		Triwulan I	
SP4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Kementerian Perhubungan			
IKP.4.1	Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub	Satuan	Indeks
		Target	90,720
		Realisasi	90,720
		Capaian	100,00%

Sumber: Data diolah oleh Bagian Organisasi dan Tata Kelola, Setditjen Perhubungan Darat.

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program IKP.4.1: Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub (IRB)

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 2025 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 intern 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 2025 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:

40% x hasil ex ante
60% x hasil on-going general
10% x hasil on-going tematik
Nilai hasil evaluasi internal RB

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 19 Pembobotan Komponen Perhitungan RB

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

No.	Sub Komponen	Indikator Penilaian	Bobot
22	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Capaian Prioritas Nasional	2
23	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Capaian IKU	8
24	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Opini BPK	5
25	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Tindak Lanjut Rekomendasi	4
26	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Indeks BerAkhlak	4
27	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Survei Penilaian Integritas	10
28	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Survei Kepuasan Masyarakat	8
RB Tematik			
29	Capaian Utama RB Tematik	Pengentasan Kemiskinan (Strategi Pembangunan)	0,8
30	Capaian Utama RB Tematik	Realisasi Investasi (Strategi Pembangunan)	0,8
31	Capaian Utama RB Tematik	Digitalisasi Administrasi Pemerintahan Berfokus pada Penanganan Stunting (Strategi Pembangunan)	0,8
32	Capaian Utama RB Tematik	Penggunaan Produk Dalam Negeri (Strategi Pembangunan)	0,8
33	Capaian Utama RB Tematik	Laju Inflasi (Strategi Pembangunan)	0,8
34	Capaian Utama RB Tematik	Pengentasan Kemiskinan (Capaian Dampak)	1,2
35	Capaian Utama RB Tematik	Realisasi Investasi (Capaian Dampak)	1,2
36	Capaian Utama RB Tematik	Digitalisasi Administrasi Pemerintahan Berfokus Penanganan Stunting (Capaian Dampak)	1,2
37	Capaian Utama RB Tematik	Penggunaan Produk Dalam Negeri (Capaian Dampak)	1,2
38	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 20 Tingkat Pelaksanaan Reformasi Birokrasi

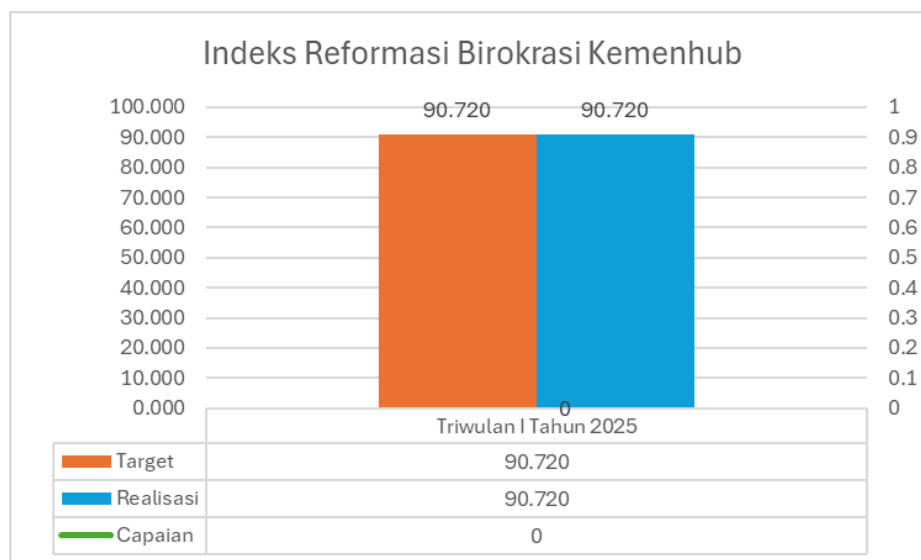
No.	Kategori	Nilai/ Angka	Predikat	Interpretasi
1	AA	>100	Sangat Memuaskan	Memenuhi kriteria sebagai birokrasi yang bersih, efektif, dan berdaya saing serta mampu mewujudkan dampak nyata kepada pembangunan melalui percepatan transformasi digital, dan pembangunan budaya BerAKHLAK.
2	A	>80 - 100	Memuaskan	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.

Sumber: Data diolah oleh Bagian Organisasi dan Tata Kelola, Setditjen Perhubungan Darat.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja pada Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2025

Realisasi Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub triwulan I tahun 2025 sebesar 90,720 jika dibandingkan dengan target Perjanjian Kinerja Tahun 2025 sebesar 90,720 maka capaian kinerja mencapai 100%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar II 8 Diagram perbandingan realisasi dan target kinerja program Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub pada revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat triwulan I tahun 2025

Berdasarkan Realisasi Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2025 atas evaluasi oleh tim evaluator KemenPANRB adalah diperoleh nilai sebesar 90,720, yang didapat atas nilai evaluasi pada tahun sebelumnya pada tahun 2024. 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 90,720. Untuk lebih jelasnya rincian hasil evaluasi dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel II 21 Hasil Evaluasi Nilai Reformasi Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 9 Tahun 2023

No.	Sub Komponen	Indikator Penilaian	Bobot	Skor	Skor Index
RB General					
1	Strategi Pelaksanaan RB General	Rencana Aksi Pembangunan RB General	3	2,8	2,8
2	Strategi Pelaksanaan RB General	Tingkat Implementasi Rencana Aksi RB General	7	100	6,53
3	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Persentase Penyederhanaan Struktur Organisasi	2	83,32	1,67
4	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Capaian Sistem Kerja untuk Penyederhanaan Birokrasi	2	5	2
5	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Maturitas Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP)	4	3,38	2,71
6	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Keberhasilan Pembangunan Zona Integritas	3	0,75	0,75
7	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	4	78,85	3,15
8	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Perencanaan Pembangunan	2	96,20	1,92
9	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Implementasi Kebijakan Arsitektur Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE)	2	1	0,4
10	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Digitalisasi Arsip	2	85,51	1,71

No.	Sub Komponen	Indikator Penilaian	Bobot	Skor	Skor Index
11	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran	2	94,05	1,88
12	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Pengelolaan Aset	2	3,19	1,60
13	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang Sudah Diselesaikan	1,5	3	0,9
14	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Kualitas Kebijakan	1,5	90,63	1,36
15	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Reformasi Hukum	1,5	97,76	1,47
16	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Kematangan Penyelenggaraan Statistik Sektoral	1,5	2,98	0,89
17	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Tata Kelola Pengadaan	2	79,16	1,58
18	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Sistem Merit	4	296	2,89
19	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Indeks Pelayanan Publik	1,5	4,74	1,42
20	Capaian Pelaksanaan Kebijakan Reformasi Birokrasi	Tingkat Kepatuhan Standar Pelayanan Publik	1,5	75,02	1,13
21	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Indeks SPBE	9	4,60	8,28
22	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Capaian Prioritas Nasional	2	97,75	2,31
23	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Capaian IKU	8	100	5,51
24	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Opini BPK	5	3	5
25	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Tindak Lanjut Rekomendasi	4	77,7	3,11
26	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Indeks BerAkhlak	4	69,59	2,78
27	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Survei Penilaian Integritas	10	73,49	7,35
28	Capaian Sasaran Strategis Reformasi Birokrasi	Survei Kepuasan Masyarakat	8	95,72	7,66
RB Tematik					
29	Capaian Utama RB Tematik	Pengentasan Kemiskinan (Strategi Pembangunan)	0,8	0,8	0,8
30	Capaian Utama RB Tematik	Realisasi Investasi (Strategi Pembangunan)	0,8	0,8	0,8
31	Capaian Utama RB Tematik	Digitalisasi Administrasi Pemerintahan Berfokus pada	0,8	0,50	0,5

No.	Sub Komponen	Indikator Penilaian	Bobot	Skor	Skor Index
		Penanganan Stunting (Strategi Pembangunan)			
32	Capaian Utama RB Tematik	Penggunaan Produk Dalam Negeri (Strategi Pembangunan)	0,8	0,59	0,59
33	Capaian Utama RB Tematik	Laju Inflasi (Strategi Pembangunan)	0,8	0,8	0,8
34	Capaian Utama RB Tematik	Pengentasan Kemiskinan (Capaian Dampak)	1,2	0,5	0,5
35	Capaian Utama RB Tematik	Realisasi Investasi (Capaian Dampak)	1,2	1,2	1,2
36	Capaian Utama RB Tematik	Digitalisasi Administrasi Pemerintahan Berfokus Penanganan Stunting (Capaian Dampak)	1,2	0,31	0,31
37	Capaian Utama RB Tematik	Penggunaan Produk Dalam Negeri (Capaian Dampak)	1,2	85,36	1,02
38	Capaian Utama RB Tematik	Laju Inflasi (Capaian Dampak)	1,2	1,2	1,2
Jumlah Total			110		90,72

Sumber: Data diolah oleh Bagian Organisasi dan Tata Kelola, Setditjen Perhubungan Darat.

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 40**);
2. Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 9 Tahun 2023 tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi (**Lampiran 41**);
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 42**);

4. Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 182 Tahun 2024 tentang Petunjuk Teknis Evaluasi Reformasi Birokrasi Tahun 2024.

➤ **Kronologi Perubahan Sasaran, Indikator dan Target Kinerja Program**

Pada triwulan pertama, terjadi perubahan pada indikator kinerja program Indeks Reformasi Birokrasi (RB) yang disesuaikan menjadi Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub. Perubahan ini dilakukan sebagai bagian dari penyesuaian dalam penyusunan dokumen Rencana Strategis (Renstra), yang bertujuan untuk lebih memfokuskan penilaian terhadap upaya reformasi birokrasi di lingkungan Kementerian Perhubungan (Kemenhub). Dengan perubahan ini, indikator tersebut akan lebih mencerminkan capaian reformasi yang spesifik dan relevan dengan kebijakan serta kebutuhan internal Kemenhub.

Selain perubahan indikator, target yang semula ditetapkan sebesar 81,000 juga disesuaikan menjadi 90,720. Penyesuaian target ini dilakukan setelah evaluasi mendalam terhadap capaian reformasi birokrasi yang telah tercapai, serta untuk mendorong peningkatan kualitas pelayanan publik dan efisiensi birokrasi di Kemenhub. Dengan target yang lebih tinggi, diharapkan dapat mempercepat pelaksanaan reformasi birokrasi yang lebih baik, sehingga mendukung tercapainya tujuan utama peningkatan kinerja dan pelayanan publik di sektor transportasi.

➤ **Faktor Keberhasilan**

Keberhasilan capaian Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub pada triwulan I tahun 2025 dikarenakan beberapa faktor, antara lain:

1. Tersusunnya perubahan *Roadmap* reformasi birokrasi Kementerian Perhubungan 2025–2029 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**

Adapun beberapa faktor yang menjadi kendala dalam Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub antara lain:

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 Kinerja**

Realisasi Indikator Kinerja Program Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub triwulan I tahun 2025 terhadap target Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025 yaitu sebesar 90,720 yang diperoleh dari perhitungan:

Rumus Utama:

$$IRB = \text{Evaluasi RB General} + \text{Evaluasi RB Tematik}$$

$$IRB = 83,19 + 7,53 = 90,720$$

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.

Berdasarkan realisasi nilai reformasi birokrasi tingkat Kementerian Perhubungan Tahun 2025 sebesar 90,720, menjadi nilai hasil akhir dari penjumlahan komponen–komponen akan dipergunakan untuk menentukan tingkat pelaksanaan reformasi birokrasi. Dimana nilai tersebut termasuk dalam kategori ‘AA’ 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, capaian Indikator Kinerja Program Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub triwulan I tahun 2025 terhadap target Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025 yaitu sebesar 100% dengan rincian perhitungan sebagai berikut:

$$\text{Capaian} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\% = \frac{90,720}{90,720} \times 100\% = 100\%$$

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun kegiatan–kegiatan yang dilakukan oleh Ditjen Hubdat pada triwulan I tahun 2025 untuk mendukung Indikator Kinerja Program Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub adalah sebagai berikut:

Tabel II 22 Realisasi Anggaran Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		PAGU AWAL	PAGU TW I	REALISASI TW I	
				KEUANGAN (RP)	PAGU (%)
SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Kementerian Perhubungan	645.460.000	248.910.000	1.276.000	0,51%
IKP.4.1	Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub	645.460.000	248.910.000	1.276.000	0,51%
	Pembinaan dan Evaluasi Peningkatan Kualitas Budaya Birokrasi BerAKHLAK dengan ASN yang Profesional di Lingkungan Ditjen Hubdat	83.642.000	26.897.000	0	0,00%
	Penyusunan, Reviu dan Evaluasi Proses Bisnis dan Penerapan Standar Operasional Prosedur di Lingkungan Ditjen Hubdat	50.938.000	29.069.000	0	0,00%
	Reviu dan Evaluasi SOP di Lingkungan Ditjen Hubdat	50.938.000	29.069.000	0	0,00%
	Pembinaan, Pengawasan dan Evaluasi Pelaksanaan Pembangunan Zona Integritas di Lingkungan Ditjen Hubdat	50.938.000	29.069.000	0	0,00%
	Monitoring dan Evaluasi Pembangunan ZI di Lingkungan Ditjen Hubdat	98.870.000	13.767.000	0	0,00%
	Sosialisasi UPG, UKI dan Benturan Kepentingan	50.938.000	20.967.000	0	0,00%
	Peninjauan dan Evaluasi Deregulasi Kebijakan di Lingkungan Ditjen Hubdat	50.938.000	29.069.000	0	0,00%
	Sosialisasi, Monitoring dan Evaluasi Standar Pelayanan serta Kualitas Pelayanan Publik	78.473.000	20.967.000	1.276.000	6,09%
	Evaluasi Kelembagaan di Lingkungan Ditjen Hubdat	50.938.000	29.069.000	0	0,00%
	Pembinaan dan Evaluasi Survey Kepuasan Masyarakat di Lingkungan Ditjen Hubdat	78.847.000	20.967.000	0	0,00%

Sumber: Data diolah oleh Bagian Organisasi dan Tata Kelola, Setditjen Perhubungan Darat.

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. Meningkatkan kualitas perencanaan untuk beberapa indikator kegiatan utama RB General dan sasaran RB Tematik;
2. Meningkatkan koordinasi dengan evaluator meso (instansi pembina) dalam rangka menindaklanjuti rekomendasi hasil evaluasi dan upaya peningkatan capaian indikator kegiatan utama RB General;
3. Memantau tindak lanjut rekomendasi hasil penilaian dari evaluator Meso;
4. Mengembangkan sistem pemantauan secara berkelanjutan (continuous monitoring) terhadap pelaksanaan rencana aksi, sehingga dapat mendeteksi permasalahan secara lebih dini;
5. Meningkatkan kolaborasi dengan stakeholder terkait pelaksanaan RB Tematik; dan
6. Melakukan evaluasi untuk mengukur capaian dampak dari pelaksanaan RB Tematik.

II.3. Realisasi Anggaran

III.3.1. Alokasi Anggaran Tahun 2025

1. Pagu Anggaran

a) Rincian Per Sumber Dana Tahun 2025

Pagu Awal DIPA TA. 2025 sebesar **Rp5.946.896.543.000,-** dengan rincian per Sumber Dana Tahun 2025 sebagai berikut:

Tabel II 23 Rincian per Sumber Dana Pagu Awal Tahun 2025

Sumber Dana	Anggaran	%
RM	Rp. 4.628.903.149.000	85,52%
PNBP	Rp. 635.101.294.000	8,11%
SBSN	Rp. 85.915.120.000	5,18%
PHLN	Rp. 573.276.537.000	0,90%
BLU	Rp. 23.700.443.000	0,28%
TOTAL	Rp. 6.664.310.350.000	100,00%

Sumber: Data diolah oleh Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

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 2025 Sehingga Total Pagu akhir DIPA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat per Sumber Dana pada Tahun Anggaran 2025 adalah sebesar **Rp5.950.328.095.000,-** dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II 24 Rincian per Sumber Dana Pagu TA. 2025

Sumber Dana	Anggaran	%
RM	Rp. 4.628.903.149.000	77,79%
PNBP	Rp. 635.101.294.000	10,67%
SBSN	Rp. 89.346.672.000	1,50%
PHLN	Rp. 573.276.537.000	9,63%
BLU	Rp. 23.700.443.000	0,40%
TOTAL	Rp. 5.950.328.095.000	100,00%

Sumber: Data diolah oleh Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

b) Rincian Per Jenis Belanja Tahun 2025

Pagu Awal DIPA TA. 2025 sebesar **Rp5.946.896.543.000,-** dengan rincian per Jenis Belanja Tahun 2025 sebagai berikut:

Tabel II 25 Rincian per Jenis Belanja Pagu Awal Tahun 2025

Jenis Belanja	Anggaran	%
Belanja Pegawai	Rp. 810.737.460.000	13,63%
Belanja Barang	Rp. 3.964.614.700.000	66,67%
Belanja Modal	Rp. 1.171.544.383.000	19,70%
Total	Rp. 5.946.896.543.000	100,00%

Sumber: Data diolah oleh Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

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. 2025 Sehingga Total Pagu akhir DIPA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada per Jenis Belanja T.A. 2025 adalah sebesar **Rp5.950.328.095.000,-** dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II 26 Rincian per Jenis Belanja Pagu TA. 2025

Jenis Belanja	Anggaran	%
Belanja Pegawai	Rp. 810.737.460.000	13,63%
Belanja Barang	Rp. 3.964.614.700.000	66,63%
Belanja Modal	Rp. 1.174.885.422.000	19,75%
Total	Rp. 5.950.237.582.000	100,00%

Sumber: Data diolah oleh Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

c) Uraian Surat Pengesahan Revisi Anggaran

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

- Surat Dirjen Anggaran, Kementerian Keuangan Nomor S-58/AG/AG.3/2025 tanggal 18 Februari 2025 Hal Pengesahan Revisi Anggaran Bersumber SBSN Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2025 (Revisi 1);
- Surat Dirjen Anggaran Nomor S-184/AG/AG.3/2025 tanggal 22 Februari 2025 Hal Pengesahan Revisi Anggaran Efisiensi Lingkup Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan Tahun 2025 (Revisi ke 2);
- Surat Dirjen Anggaran Nomor S-254/AG/AG.3/2025 tanggal 14 Maret 2025 Hal Pengesahan Revisi Anggaran Efisiensi Belanja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-3).
- Surat Dirjen Anggaran, Kementerian Keuangan Nomor S-293/AG/AG.3/2025 tanggal 24 Maret 2025 Hal Pengesahan Revisi Anggaran di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan TA. 2025 (Revisi ke-4).

2. Kebijakan Efisiensi Anggaran Tahun 2025

Terdapat kebijakan Efisiensi Anggaran Belanja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat sesuai surat DJA sebagai berikut:

- Surat Dirjen Anggaran Nomor S-184/AG/AG.3/2025 tanggal 22 Februari 2025 Hal Pengesahan Revisi Anggaran Efisiensi Lingkup Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan Tahun 2025 (Revisi ke 2);

- Surat Dirjen Anggaran, Kementerian Keuangan Nomor S-293/AG/AG.3/2025 tanggal 24 Maret 2025 Hal Pengesahan Revisi Anggaran di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan TA. 2025 (Revisi ke-4).

Blokir Efisiensi Anggaran Belanja sebesar **Rp2.246.919.050.000,-** dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II 27 Rekapitulasi Anggaran Efis Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Tahun 2025

No	Nama Satuan Kerja	Pagu Efisiensi
1	Balai Pengujian Laik Jalan Dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor di Bekasi	9.029.725.000
2	Direktorat Sarana Dan Keselamatan Transportasi Jalan	97.029.458.000
3	Direktorat Prasarana Transportasi Jalan	59.114.261.000
4	Direktorat Lalu Lintas Jalan	148.861.001.000
5	Direktorat Angkutan Jalan	161.140.748.000
6	Direktorat Sarana, Prasarana, Dan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan	88.966.165.000
7	Balai Pengelola Transportasi Darat Aceh	31.681.509.000
8	Balai Pengelola Transportasi Darat Sumatera Utara	46.268.778.000
9	Balai Pengelola Transportasi Darat Sumatera Barat	39.720.526.000
10	Balai Pengelola Transportasi Darat Riau	71.906.671.000
11	Balai Pengelola Transportasi Darat Jambi	33.589.530.000
12	Balai Pengelola Transportasi Darat Lampung	31.070.689.000
13	Balai Pengelola Transportasi Darat Sumatera Selatan	68.625.219.000
14	Balai Pengelola Transportasi Darat Banten	44.840.144.000
15	Balai Pengelola Transportasi Darat Jawa Barat	86.304.260.000
16	Balai Pengelola Transportasi Darat Jawa Timur	87.492.942.000
17	Balai Pengelola Transportasi Darat Bali	47.237.532.000
18	Balai Pengelola Transportasi Darat Nusa Tenggara Timur	62.134.962.000
19	Balai Pengelola Transportasi Darat Kalimantan Barat	45.332.801.000
20	Balai Pengelola Transportasi Darat Kalimantan Selatan	36.070.637.000
21	Balai Pengelola Transportasi Darat Kalimantan Tengah	51.305.730.000
22	Balai Pengelola Transportasi Darat Kalimantan Timur	54.919.817.000
23	Balai Pengelola Transportasi Darat Sulawesi Tenggara	38.480.628.000
24	Balai Pengelola Transportasi Darat Sulawesi Selatan	86.216.395.000
25	Balai Pengelola Transportasi Darat Sulawesi Tengah	13.572.748.000
26	Balai Pengelola Transportasi Darat Gorontalo	16.870.127.000
27	Balai Pengelola Transportasi Darat Sulawesi Utara	29.214.388.000
28	Balai Pengelola Transportasi Darat Maluku	46.135.853.000

No	Nama Satuan Kerja	Pagu Efisiensi
29	Balai Pengelola Transportasi Darat Maluku Utara	66.502.387.000
30	Balai Pengelola Transportasi Darat Papua Barat	34.660.090.000
31	Balai Pengelola Transportasi Darat Jawa Tengah	78.006.058.000
32	Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	123.678.067.000
33	Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan Danau Toba	10.338.141.000
34	Balai Pengelola Transportasi Darat Kepulauan Riau	42.428.450.000
35	Balai Pengelola Transportasi Darat Nusa Tenggara Barat	49.557.206.000
36	Balai Pengelola Transportasi Darat Papua	31.623.239.000
37	Balai Pengelola Transportasi Darat Bengkulu	12.930.462.000
38	Balai Pengelola Transportasi Darat Bangka Belitung	55.494.921.000
39	Balai Pengelola Transportasi Darat Yogyakarta	49.040.909.000
40	Balai Pengelola Transportasi Darat Kalimantan Utara	19.716.135.000
41	Balai Pengelola Transportasi Darat Sulawesi Barat	34.849.522.000
42	Kantor Terminal Tipe A Tirtonadi	4.960.219.000
JUMLAH		2.246.919.050.000

Sumber: Data diolah oleh Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II 28 Histori Revisi Per Sumber Dana Tahun Anggaran 2025

NO	SUMBER DANA					JUMLAH (Rp000,-)
	RM (Rp000,-)	PNBP (Rp000,-)	SBSN (Rp000,-)	PHLN (Rp000,-)	BLU (Rp000,-)	
Pagu Awal	4.628.903.149	635.101.294	85.915.120	573.276.537	23.700.443	5.946.896.543
Revisi Ke-1	4.628.903.149	635.101.294	85.915.120	573.276.537	23.700.443	5.946.896.543
Revisi Ke-2	4.628.903.149	635.101.294	89.346.672	573.276.537	23.700.443	5.950.237.582
Revisi Ke-3	4.628.903.149	635.101.294	89.346.672	573.276.537	23.700.443	5.950.237.582
Revisi Ke-4	4.628.903.149	635.101.294	89.346.672	573.276.537	23.700.443	5.950.237.582

Sumber: Data diolah oleh Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II 29 Histori Revisi per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2025

NO	JENIS BELANJA			JUMLAH
	Belanja Pegawai (Rp.000,-)	Belanja Barang (Rp.000,-)	Belanja Modal (Rp.000,-)	
Pagu Awal	810.737.460	3.964.614.700	1.171.544.383	5.946.896.543
Revisi Ke-1	810.737.460	3.964.614.700	1.171.544.383	5.946.896.543
Revisi Ke-2	810.737.460	3.964.614.700	1.174.885.422	5.950.237.582
Revisi Ke-3	810.737.460	3.964.614.700	1.174.885.422	5.950.237.582
Revisi Ke-4	810.737.460	3.964.614.700	1.174.885.422	5.950.237.582

Sumber: Data diolah oleh Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II 30 Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2025

	PAGU AWAL (Rp.000.000,-)	PERUBAHAN (Rp.000.000,-)	PAGU AKHIR PER TRIWULAN I (Rp.000.000,-)
Belanja Pegawai	810.737.460	0	810.737.460
Belanja Barang	3.964.614.700	90.513	3.964.705.213
· RM	3.150.374.474	1.431.073	3.151.805.547
· PNBP	222.728.246	-1.096.560	221.631.686
· PHLN	573.276.537	0	573.276.537
· BLU	18.235.443	-244.000	17.991.443
Belanja Modal	1.171.544.383	3.341.039	1.174.885.422
· RM	667.791.215	-1.431.073	666.360.142
· PNBP	412.373.048	1.096.560	413.469.608
· SBSN	85.915.120	3.431.552	89.346.672
· PHLN	0	0	0
· BLU	5.465.000	244.000	5.709.000
TOTAL	5.946.896.543	3.431.552	5.950.328.095

Sumber: Data diolah oleh Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

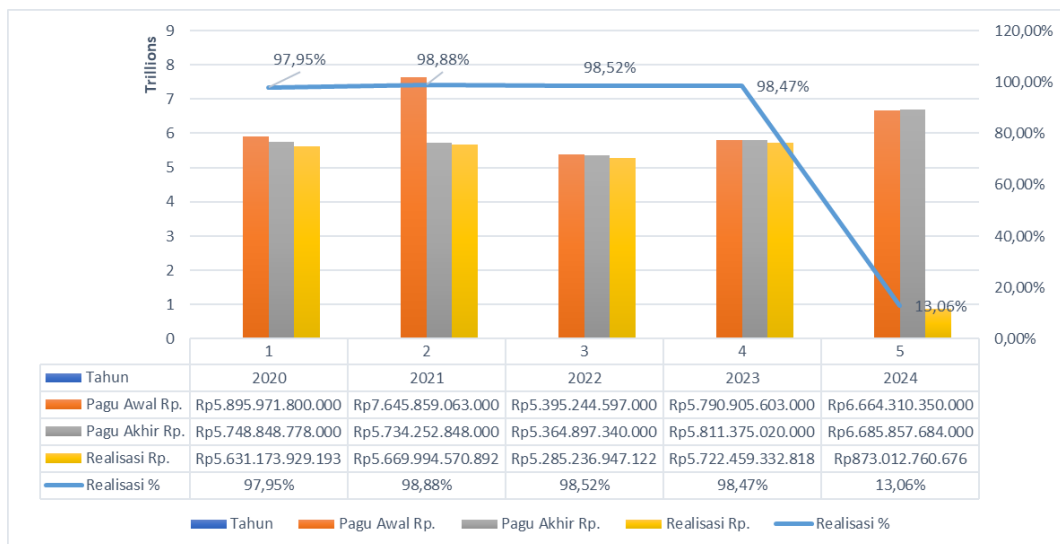
Pagu tersebut dipergunakan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan program yang ada dalam DIPA Tahun Anggaran 2025 dengan rincian sebagai berikut (anggaran sesuai dengan yang telah direvisi).

3. Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2025

Adapun data perbandingan pagu dan realisasi dari tahun 2020–2025, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 31 Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 – Tahun 2025

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	6.339.489.007.922	93,91%
6	2025	5.946.896.543.000	5.950.237.582.000	459.586.764.328	7,72%



Gambar II 9 Grafik Perbandingan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 sampai Tahun 2025

Berdasarkan data di atas dapat diketahui nilai pagu awal, pagu akhir, dan realisasi setiap tahunnya, sehingga diketahui masing – masing dana yang terserap setiap tahunnya. Seperti pada tahun 2024 anggaran yang terserap sebesar Rp.6.339.489.007.922,- atau mencapai 93,91% dari pagu per sebesar Rp.6.750.298.621.000,-. Sedangkan pada tahun 2025 tingkat serapan anggaran per 31 Maret yaitu sebesar Rp459.586.764.328,- atau mencapai 7,72% dari pagu sebesar Rp5.950.237.582.000,-.

III.3.2. Realisasi Anggaran Tahun 2025

1. Realisasi Anggaran Per Sasaran Program dan Kegiatan Tahun 2025

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

Tabel II 32 Kegiatan Program yang ada dalam DIPA

Kode	Nomenklatur Program	Pagu Awal	Pagu Per Triwulan I	Triwulan I Realiasi	
		(Juta)	(Juta)	(Juta)	(%)
022.03	Ditjen Perhubungan Darat	5.946.897	5.950.328	459.587	7,72%

Kode	Nomenklatur Program	Pagu Awal (Juta)	Pagu Per Triwulan I (Juta)	Triwulan I Realiasi	
				(Juta)	(%)
022.03.GA	Program Infrastruktur Konektivitas	4.562.170	4.561.058	170.755	3,74%
4637	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	1.392.252	1.392.252	39.170	2,81%
4638	Pelayanan Transportasi Darat	1.189.395	1.189.616	58.549	4,92%
4639	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	1.335.578	1.333.895	59.559	4,47%
4640	Penunjang Teknis Transportasi Darat	644.945	645.295	13.478	2,09%
022.03.WA	Program Dukungan Manajemen	1.384.726	1.389.270	288.831	20,79%
4596	Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Darat	20.271	20.271	1.219	6,01%
4670	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	501.174	505.662	75.514	14,93%
4671	Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Darat	863.281	863.337	212.098	24,57%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per Kegiatan Triwulan I Tahun 2025 sebesar sebesar Rp459.586.764.328,- atau mencapai 7,72% dari pagu sebesar Rp5.950.237.582.000,-.

2. Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2025

Adapun data realisasi anggaran per jenis belanja pada Triwulan I Tahun 2025, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 33 Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Triwulan I Tahun 2025

NO	JENIS BELANJA	PAGU ALOKASI (TW I)	REALISASI TW I	
		Rp.	Rp.	%
1	Belanja Pegawai	810.737.460.000	207.597.036.556	25,61%
2	Belanja Barang	3.964.705.213.000	209.172.357.733	5,28%
3	Belanja Modal	1.174.885.422.000	42.817.370.039	3,64%
TOTAL		5.950.328.095.000	459.586.764.328	7,72%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per jenis belanja Triwulan I Tahun 2025 sebesar Rp459.586.764.328,- atau mencapai 7,72% dari pagu sebesar Rp5.950.237.582.000,-.

3. Realisasi Anggaran Per Jenis Sumber Dana Tahun 2025

Adapun data realisasi anggaran per jenis sumber dana pada Triwulan I Tahun 2025, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 34 Realisasi Anggaran Per Jenis Sumber Dana Triwulan I Tahun 2025

NO	JENIS BELANJA	PAGU ALOKASI (TW I)	REALISASI TW I	
		Rp.	Rp.	%
1	RM	4.628.903.149.000	444.371.062.657	9,60%
2	PNBP	635.101.294.000	12.588.424.861	1,98%
3	SBSN	89.346.672.000	1.502.423.828	1,68%
4	PHLN	573.276.537.000	-	0,00%
5	BLU	23.700.443.000	1.124.852.982	4,75%
TOTAL		5.950.328.095.000	459.586.764.328	7,72%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per sumber dana Triwulan I Tahun 2025 sebesar Rp459.586.764.328,- atau mencapai 7,72% dari pagu sebesar Rp5.950.237.582.000,-.

III.3.3. 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 Triwulan I Tahun 2025, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II 35 Efisiensi Anggaran

No	Sasaran Progam		Triwulan I		
			% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (Posisi Triwulan I)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) = (4)-(5)
1	SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat	91,55%	6,45%	85,10%
2	SP2	Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Darat	100,24%	2,89%	97,35%

No	Sasaran Program		Triwulan I		
			% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (Posisi Triwulan I)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) = (4)-(5)
3	SP3	Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	39,49%	1,45%	38,04%
4	SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Kementerian Perhubungan	100,00%	0,51%	99,49%
Rata-Rata			82,82%	2,83%	79,99%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui bahwa dibandingkan dengan rata-rata capaian kinerja sasaran sebesar 82,82%, dengan capaian anggaran sebesar 2,83% menunjukkan adanya efisiensi anggaran sebesar 79,99%.

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

Tabel II 36 Perbandingan jumlah kebutuhan dan jumlah eksisting SDM

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

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

III.3.4. Hambatan dan Kendala

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

1. Terdapat kebijakan Efisiensi Belanja anggaran sehingga beberapa pekerjaan terjadi pengurangan anggaran, ditunda pelaksanaannya dan/atau

diperpanjang waktu pelaksanaanya 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 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 Monitoring Capaian Kinerja (LMCK) triwulan I tahun 2025 ini perlu disusun secara berkala sebagai salah satu alat pendorong terwujudnya pemerintahan yang bersih dan berwibawa. Sebagai penutup dari Laporan Monitoring Capaian Kinerja (LMCK) triwulan I tahun 2025 dapat disampaikan hal-hal sebagai berikut:

1. Sebagai kelanjutan dari pelaksanaan kegiatan untuk Perjanjian Kinerja tahun 2025, dari keseluruhan kegiatan yang telah dilakukan sampai dengan triwulan I tahun 2025 ini terdapat 8 (delapan) Indikator Kinerja Program (IKP) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2025. Terdapat 4 (empat) Indikator Kinerja Program yang lebih besar atau sama dengan 100% ($IKP \geq 100\%$) dan 4 (empat) Sasaran Program kurang dari 100% ($0\% \leq IKP < 100\%$). Adapun rincian capaian untuk setiap IKP pada tahun 2024 adalah sebagai berikut:
 - a. IKP.1.1 (SP1) Rasio Konektivitas Transportasi Jalan terealisasi sebesar 0,267 atau mencapai 71,36% target 0,374;
 - b. IKP.1.2 (SP1) Rasio Konektivitas Transportasi ASDP terealisasi sebesar 0,631 atau mencapai 111,73% dari target 0,565;
 - c. IKP.2.1 (SP2) Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat terealisasi sebesar 96,228 atau mencapai 100,24% dari target 96,000;
 - d. IKP.3.1 (SP3) Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang terealisasi sebesar 5,671 atau mencapai 15,12% dari target 37,500;

- e. IKP.3.2 (SP3) Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi *Active* dan *Passive Safety* terealisasi sebesar 14,638 atau mencapai 20,91% dari target 70,000;
 - f. IKP.3.3 (SP3) Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan terealisasi sebesar 1,660 atau mencapai 16,60% dari target 10,000;
 - g. IKP.3.4 (SP3) Kesadaran dan Attitude Pengguna Jalan Berkeselamatan terealisasi sebesar 38,619 atau mencapai 105,31% dari target 36,670;
 - h. IKP.4.1 (SP4) Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub terealisasi sebesar 90,720 atau mencapai 100,00% dari target 90,720;
- 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*.

1. 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 I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat	Rasio Konektivitas Transportasi Jalan	Rasio	0,374	0,374	0,267	71,36%	1. Konektivitas jaringan angkutan penumpang perkotaan dengan wilayah kota: a. Beroperasinya layanan angkutan umum massal perkotaan • Presentase rasio cukup tinggi dipengaruhi oleh jumlah kota-kota yang ter-cover BTS atau BRT sebanyak 12 Kota, sedangkan jumlah kota BRT pada pemerintah daerah sebanyak 13 kota; • Pemanfaatan teknologi	1. Direktorat Angkutan Jalan a. 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; b. 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;	1. Dit. Angkutan Jalan 2. Dit. Prasarana Transportasi Jalan

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								telematika untuk pelaksanaan pengawasan operasional dan pelayanan melalui pemanfaatan Digital Checker, Fleet Management System, Cashless Payment, memberikan kemudahan bagi regulator dan manajemen pengelola dalam melakukan pengawasan operasional dan pencatatan data dan informasi dapat memberikan data yang cukup akurat; Adanya Kegiatan Evaluasi Pelaksanaan layanan angkutan umum massal perkotaan	c. Menyusun konsep peraturan terkait Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Jalan Keperintisan; d. 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; e. Melakukan pemantauan terhadap trayek dan operasional angkutan perintis, trayek angkutan AKAP dan trayek angkutan ALBN; f. Melakukan evaluasi terhadap trayek angkutan perintis, angkutan ALBN, dan angkutan AKAP, dikarenakan dinamika	

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								sehingga membantu mobilisasi masyarakat perkotaan yang dapat meningkatkan layanan angkutan umum perkotaan dan juga dapat membantu untuk melakukan evaluasi terhadap trayek yang ada. 2. Konektivitas jaringan transportasi Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan Terluar (DTPK): a. Layanan angkutan perintis untuk melayani wilayah DTPK Adanya dukungan pemerintah melalui pemberian subsidi angkutan jalan perintis;	perubahan jaringan jalan dengan berfungsinya tol penghubung antar kota, upaya dalam rangka meramaikan terminal tipe A, dan kebutuhan jaringan trayek angkutan; g. Melakukan sosialisasi kepada perusahaan Angkutan orang Dalam Trayek terkait standar pelayanan minimal angkutan Orang Dalam Trayek. 2. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan a. Meningkatkan kapasitas operasi layanan Terminal Tipe A melalui pembangunan terminal baru, revitalisasi dan rehabilitasi terminal eksisting; b. Meningkatkan pemenuhan SPM Terminal Tipe A melalui peningkatan fasilitas melalui revitalisasi,	

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								- Adanya Kegiatan Evaluasi Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan sehingga membantu mobilisasi masyarakat yang daerahnya belum terlayani angkutan umum dan juga dapat membantu untuk melakukan evaluasi terhadap trayek yang ada; - Selain itu dengan diterbitkannya Keputusan Dirjen Hubdat No. KP-DRJD 630 Tahun 2022 Tentang Pedoman Teknis Pemberian Subsidi Berupa Bantuan Biaya Operasional Angkutan Jalan Perintis	rehabilitasi dan pemeliharaan terminal; c. Meningkatkan kualitas pelayanan di Terminal Tipe A misalnya dengan pelaksanaan excellent service untuk meningkatkan minat pengguna terminal maupun operator bus untuk menaik-turunkan penumpang di terminal.	

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								diharapkan dapat menjadi acuan bagi Balai Pengelola Transportasi Darat dalam pelaksanaan dan perencanaan angkutan jalan perintis di daerah sehingga banyak wilayah dan masyarakat yang dapat terlayani angkutan umum. 3. Konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN, & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi: a. Beroperasinya layanan terminal tipe A dengan kapasitas sesuai Standar Penilaian Minimum (SPM): • Presentase rasio cukup tinggi dipengaruhi oleh terminal-terminal		

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								yang telah memenuhi SPM jalur keberangkatan serta memiliki kapasitas yang besar terutama terminal-terminal di Pulau Jawa yang telah direvitalisasi/direhabilitasi; • Frekuensi keberangkatan bus yang cukup tinggi di beberapa terminal besar seperti Purabaya, Leuwipanjang dan Giwangan juga berkontribusi pada tingginya rasio; • Pembangunan, revitalisasi dan rehabilitasi terminal cukup berperan dalam meningkatkan pencapaian		

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								pemenuhan SPM dan peningkatan kapasitas terminal.		
		Rasio Konektivitas Transportasi ASDP	Rasio	0,565	0,565	0,631	111,73 %	1. Pelabuhan Penyeberangan - Terhambatnya mobilisasi pengangkutan material; - Curah hujan yang tinggi; - Kurangnya tenaga kerja; - Cash Flow kontraktor pelaksana yang kurang baik; - Proses Hibah lahan yang sering memakan waktu yang cukup lama dan sering terjadinya ketidaksesuaian luasan lahan yang dihibahkan dengan luasan lahan yang dibutuhkan dalam	1. 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; 2. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun; 3. Melakukan pembangunan pelabuhan sungai dan danau berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN); 4. Melakukan pembangunan pelabuhan penyeberangan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN); 5. Memberikan Bimbingan Teknis Rancang Bangun	1. Dit. Sarana. Prasarana, dan Angkutan SDP

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								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. 2. Pelabuhan Sungai dan Danau a. Terhambatnya mobilisasi pengangkutan material; b. Curah hujan yang tinggi; c. Kurangnya tenaga kerja;	Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan; 6. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya.	

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								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 Sungai dan Danau; f. Adanya Perubahan Desain dalam pembangunan Pelabuhan Penyeberangan yang harus disesuaikan dengan kondisi Lokasi Pembangunan Pelabuhan Sungai dan Danau;		

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								g. Belum tersedianya jalan akses ke lokasi pelabuhan sungai dan danau		
2	Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Darat	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat	Indeks	96,000	96,000	96,228	100,24 %	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 aparatur pemerintah masih banyak dijumpai kelemahan, sehingga	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	1. Bag. Organisasi dan Tata Laksana

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								belum dapat memenuhi kualitas yang diharapkan masyarakat, hal ini ditandai dengan masih adanya berbagai keluhan masyarakat yang disampaikan melalui media massa, sehingga menimbulkan citra yang kurang baik terhadap aparat pemerintah. 3. Penggunaan Aplikasi Masih banyak didapati pengguna jasa yang belum memiliki <i>handphone/gadget</i> sehingga tidak semua pengguna jasa dapat mengisi <i>Survey Kepuasan Masyarakat</i> melalui <i>skm.dephub.go.id</i>. 4. Pembinaan dan Pengawasan Masih belum maksimalnya pelaksanaan pembinaan dan pengawasan <i>Survey Kepuasan Masyarakat</i> di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat	masif kepada Pengguna Jasa dan Pemangku Kepentingan; 4. Melakukan Monitoring dan Evaluasi secara berkala dan berkelanjutan terkait pelaksanaan <i>Survei Kepuasan Masyarakat</i> melalui Aplikasi Online <i>skm.dephub.go.id</i> 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 minimal angkutan jalan dan penyeberangan; 6. Memberikan apresiasi kepada perusahaan angkutan jalan yang telah memberikan pelayanan angkutan terbaik kepada masyarakat melalui kegiatan pemilihan Perusahaan Autobus (PO) terbaik;	

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								5. Efisiensi Anggaran Efisiensi anggaran di Kementerian Perhubungan mempengaruhi penghematan program kinerja sesuai Perencanaan. Sehingga, pembinaan dan evaluasi pelaksanaan Survey Kepuasan Masyarakat belum dapat berjalan secara optimal	7. Memberikan apresiasi kepada perusahaan angkutan penyeberangan yang telah memberikan pelayanan angkutan terbaik kepada masyarakat; 8. menyediakan fasilitas yang dapat digunakan oleh pengguna jasa sehingga seluruh pengguna jasa dapat mengisi Survey Kepuasan Masyarakat tanpa harus menggunakan Gadget pribadi; 9. Memaksimalkan pembinaan dan pengawasan pelaksanaan Survey Kepuasan Masyarakat di seluruh Unit Kerja; 10. Menerapkan serta melakukan publikasi terhadap Standar Pelayanan di seluruh Unit Kerja	
3	Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	%	37,500	37,500	5,671	15,12%	1. Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL) a. Perencanaan kegiatan yang telah disusun disesuaikan	1. Direktorat Lalu Lintas Jalan (Manajemen Rekayasa Lalu Lintas) a. Menyusun perencanaan kegiatan secara matang dan	1. Dit. Lalu Lintas Jalan 2. Dit. Prasarana Transportasi Jalan

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								dengan kebutuhan dan prioritas penanganan MRLI pada koridor antar kota; b. Peran aktif antar SDM subdirektorat dengan Balai Pengelola Transportasi Darat yang cukup baik dalam pelaksanaan kegiatan rutin yang telah direncanakan. Hal ini dapat terlihat dari adanya dukungan partisipasi SDM masing – masing pihak pada pelaksanaan kegiatan penanganan MRLI; c. Kerjasama dan koordinasi dengan seluruh stakeholder termasuk pemerintah daerah setempat dalam pengelolaan rangkaian kegiatan	terencana terkait waktu dan terutama anggaran, serta pelaksanaan, dan kelengkapan administrasi baik maupun teknis yang dibutuhkan untuk kegiatan di lapangan; b. Melakukan koordinasi dengan stakeholder terkait secara intensif dan proaktif guna mendukung kelancaran kegiatan yang akan berlangsung; c. Menyusun prioritas kegiatan pemantauan serta monitoring dan evaluasi sehingga output capaian lebih tertata berjenjang untuk pemerataan jangkauan pengawasan dan supervisi kegiatan bidang Lalu Lintas Jalan. 2. Direktorat Lalu Lintas Jalan (Pengendalian Operasional Angkutan Umum)	

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								monev dan kegiatan penunjang lain yang terlaksana untuk mendukung kelancaran dan terutama keselamatan lalu lintas jalan. 2. Pengendalian Operasional Angkutan Umum (DalopAU) a. Pelaksanaan pengawasan yang rutin (Rampcheck) merupakan langkah awal dalam memastikan bahwa semua operator angkutan penumpang mematuhi peraturan yang berlaku. dengan melakukan rampcheck rutin terhadap armada angkutan, termasuk pemeriksaan dokumen, kelayakan	a. Melakukan inspeksi rutin dan mendadak untuk memastikan kepatuhan yang kemudian menerapkan sanksi yang tegas bagi pelanggar, termasuk denda dan pencabutan izin operasional bagi perusahaan yang tidak mematuhi regulasi; b. Memfasilitasi dan berkoordinasi terkait dengan pelatihan maupun pemenuhan kompetensi SDM Penyidik Pegawai Negeri Sipil yang ada di Terminal untuk mendukung program pengawasan dan penegakan hukum pada angkutan umum; c. Pengembangan sistem pengawasan yang terintegrasi untuk memantau kepatuhan angkutan orang sehingga dapat menerapkan analisis data untuk	

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								kendaraan, dan kepatuhan terhadap standar keselamatan; b. Kolaborasi antara PPNS dan lembaga terkait serta pemerintah setempat, sangat penting dalam menciptakan sistem transportasi yang aman. Kerja sama ini dapat mencakup pertukaran informasi, penyelenggaraan kegiatan sosialisasi, serta pengembangan kebijakan yang mendukung keselamatan transportasi. Dengan sinergi yang baik, upaya pengawasan dan penegakan hukum dapat dilakukan secara lebih terkoordinasi dan efektif;	mengidentifikasi pola pelanggaran dan merencanakan tindakan penegakan hukum yang lebih efektif. 3. Direktorat Lalu Lintas Jalan (Pengendalian Operasional Angkutan Barang) a. Pemanfaatan teknologi informasi dengan melakukan pengembangan terhadap integrasi sistem pengawasan secara elektronik dalam upaya peningkatan efektivitas dan efisiensi pengawasan angkutan barang agar dapat melakukan monitoring; b. Melakukan koordinasi dengan stakeholder terkait dengan pelaksanaan kegiatan pengawasan dan penegakan hukum di UPPKB; c. Menyusun rencana kegiatan dengan baik terkait waktu dan	

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								c. Partisipasi publik dalam pengawasan transportasi juga merupakan faktor penting dalam meningkatkan keselamatan. Masyarakat dapat berperan aktif dengan mengecek pelanggaran atau kondisi yang membahayakan keselamatan transportasi melalui aplikasi Mitra Darat. 3. Pengendalian Operasional Angkutan Barang (DalopAB) a. Melakukan pengawasan dan penegakan hukum secara rutin dan terencana untuk memastikan semua aspek transportasi barang berjalan	terutama anggaran, serta pelaksanaan, dan kelengkapan administrasi baik maupun teknis dalam pelaksanaan kegiatan pengawasan dan penegakan hukum di UPPKB. 4. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan (Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor) a. Percepatan dalam penyusunan dan pengesahan pedoman yang saat ini sudah dalam tahap pembahasan dengan Bagian Hukum Direktorat Jenderal Perhubungan Darat; b. Berkoordinasi dengan Bagian SDM Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terkait pemenuhan jumlah dan kompetensi SDM pada masing-masing UPPKB;	

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								sesuai peraturan. Pengawasan ini mencakup inspeksi kendaraan, pemeriksaan dokumen, dan pemantauan di titik-titik strategis; b. Memanfaatkan teknologi untuk meningkatkan pengawasan dan efisiensi operasional dengan pengembangan sistem pengawasan dan penegakan hukum yang telah ada saat ini untuk dapat diintegrasikan sehingga memudahkan dalam pelaksanaan kegiatan pengawasan dan penegakan hukum angkutan barang; c. Bekerja sama dengan berbagai lembaga	c. Melakukan evaluasi terhadap hasil penilaian SPM untuk selanjutnya dapat menjadi acuan dalam pengusulan, penyediaan dan pemeliharaan fasilitas utama dan penunjang yang ada pada masing-masing UPPKB	

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								serta stakeholder terkait untuk meningkatkan keselamatan transportasi barang. Kolaborasi memungkinkan pertukaran informasi dan data yang lebih baik, serta koordinasi dalam penegakan hukum dan pengawasan		
		Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi <i>Active</i> dan <i>Passive Safety</i>	%	70,000	70,000	14,638	20,91%	1. Kendala terlaksananya sertifikasi (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis: a. Efisiensi anggaran di Kementerian Perhubungan mempengaruhi penghematan program kinerja sesuai Perencanaan Strategis. Sehingga,	1. Upaya peningkatan terlaksananya sertifikasi (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis yaitu: a. Menginventarisasi permasalahan saat ini seperti kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan serta over dimension and over loading (ODOL). b. Melaksanakan pengawasan lalu lintas dan angkutan jalan	1. Dit. Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								program belum dapat berjalan. b. Belum terintegrasinya Surat Keputusan Rancang Bangun (SKRB) dengan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT-RB), sehingga Pemohon harus mengajukan SRUT-RB. c. Belum optimalnya website VTA Online sesuai perkembangan zaman. Belum adanya peningkatan sistem. 2. Kendala lain yang dialami sehingga Jumlah kendaraan Wajib Uji Berkala yang diuji sesuai dengan pedoman dan tatacara belum mencapai target realisasi, diantaranya: a. Belum tersedianya anggaran untuk	dengan normalisasi kendaraan bermotor serta sistem pengujian full cycle. c. Meningkatkan kinerja sistem Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) melalui website VTA Online dan SRUT-RB. 2. Upaya peningkatan terlaksananya uji berkala kendaraan bermotor wajib uji sesuai pedoman dan tata cara yaitu: a. Perlu adanya alokasi anggaran untuk kegiatan Uji Petik terhadap uji berkala kendaraan bermotor wajib uji sesuai pedoman dan tata cara yang mana mencakup kegiatan Akreditasi, Kalibrasi, dan Peningkatan Kompetensi Penguji; b. Perlu dilakukannya sosialisasi kepada Balai Pengelola Transportasi Darat	

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								melaksanakan kegiatan Uji Petik; b. Petunjuk teknis atau pedoman pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor belum diterapkan secara menyeluruh; c. Belum optimalnya penggunaan unit pemeriksa laik fungsi kendaraan bermotor non statis yang ada di Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD)	(BPTD) Seluruh Indonesia untuk melakukan kegiatan yang sama agar petunjuk teknis maupun pedoman pengujian kendaraan bermotor dapat diterapkan secara menyeluruh; c. Dilakukannya optimalisasi penggunaan unit pemeriksa laik fungsi kendaraan bermotor yang ada di Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD).	
		Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan	%	10,000	10,000	1,660	16,60%	1. Perlengkapan Jalan dengan Jumlah Sesuai Spesifikasi Teknis dengan rincian sebagai berikut: a. Terjadi Efisiensi Anggaran yang berdampak pada DIPA Direktorat Lalu Lintas Jalan	1. Upaya peningkatan Perlengkapan Jalan dengan Jumlah Sesuai Spesifikasi Teknis yaitu: a. Perlu dilakukan sortir akan kebutuhan prioritas sesuai dengan pengajuan permohonan dari Pemerintah Daerah terkait pengajuan	1. Dit. Lalu Lintas Jalan

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								dan Balai Pengelola Transportasi Darat seluruh Indonesia sehingga perlunya penyesuaian target prioritas penggunaan anggaran di lingkungan Direktorat Lalu Lintas Jalan dan Balai Pengelola Transportasi Darat seluruh Indonesia; b. Penggunaan kualitas bahan atau material yang tidak sesuai dengan standar teknis; c. Pemasangan perlengkapan jalan yang tidak sesuai dengan ketentuan teknis dan dokumen	Bantuan Teknis Perlengkapan Jalan, hal ini dikarenakan alokasi anggaran yang cukup terbatas dan banyaknya permohonan Bantuan Teknis Perlengkapan Jalan b. Melakukan rapat evaluasi teknis dan pengawasan secara berkala terhadap pelaksanaan pengadaan dan pemasangan, pemeliharaan serta bantuan teknis bidang perlengkapan jalan secara berkala (dapat dilaksanakan secara virtual supaya efektif dan efisien) serta meminta kesiapan Pemerintah Daerah untuk dukungan administrasi dan teknis yang dibutuhkan. c. Memberlakukan sanksi yang tegas dan pemberian teguran	

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								perencanaan teknis (DED); d. Kendala dilapangan, faktor eksternal seperti medan yang sulit dijangkau, keterbatasan ruang pemasangan, atau kondisi tanah yang labil juga bisa menyebabkan hasil pekerjaan tidak optimal; e. Keterbatasan jumlah atau kapasitas personel pengawas di lapangan membuat proses pengendalian mutu tidak berjalan secara maksimal; f. Kondisi alat uji perlengkapan jalan	tertulis untuk memberikan efek jera terhadap Perusahaan perlengkapan jalan pelaksana atas kemungkinan terjadi keterlambatan dan ketidaksesuaian pekerjaan yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan kontrak dan spesifikasi yang berlaku. 2. Upaya peningkatan audit dan inspeksi keselamatan LLJ yang mendapatkan intervensi yaitu: a. Menyusun rencana kegiatan di awal tahun dengan baik agar kegiatan-kegiatan yang akan dilaksanakan pada tahun berjalan dapat dilaksanakan sesuai dengan rencana kerja yang telah ditetapkan; b. Melakukan koordinasi yang lebih aktif kepada semua stakeholder terkait agar	

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								yang dimiliki belum dilakukan kalibrasi sehingga hasil pengukuran yang dihasilkan tidak akurat; g. Ketidaksiapan penyedia jasa dalam melaksanakan pekerjaan sesuai standar teknis. Kurangnya pemahaman terhadap dokumen spesifikasi, tidak adanya tenaga ahli, serta minimnya pengalaman dalam pekerjaan sejenis. 2. Audit dan inspeksi keselamatan LLJ yang mendapatkan intervensi dengan rincian sebagai berikut:	pelaksanaan kegiatan dapat berjalan dengan maksimal dan tepat waktu; c. Membuat laporan hasil kegiatan monitoring dan evaluasi secara jelas kepada pimpinan sehingga target sasaran output yang diharapkan dari masing-masing kegiatan dapat terpenuhi sesuai pertimbangan dan arahan pimpinan; d. Memantau perkembangan isu - isu terupdate yang dapat diangkat untuk menjadi materi ajar dan bahan kegiatan Bimbingan teknis/pelatihan/peningkatan kemampuan/uji kompetensi supaya output yang dihasilkan dari pelaksanaan kegiatan sesuai dengan yang diharapkan;	

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								a. Koordinasi yang cukup kompleks dengan berbagai stakeholder baik internal maupun lintas sektor untuk pelaksanaan suatu kegiatan sehingga pelaksanaan kegiatan terkadang terdapat miss komunikasi atau miss persepsi dan keterlambatan; b. Adanya kebijakan efisiensi anggaran yang menyebabkan terbatasnya penggunaan anggaran untuk pelaksanaan kegiatan monitoring dan kunjungan lapangan;	e. Melaksanakan evaluasi pelaksanaan kegiatan bimbingan teknis/pelatihan/Peningkatan kemampuan agar dapat dilakukan perbaikan atau penyempurnaan terhadap kegiatan bimbingan teknis/pelatihan/peningkatan kemampuan di tahun selanjutnya. 3. Upaya peningkatan Lokasi LRK yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman yaitu: a. Mematangkan konsep dan juga melakukan koordinasi dengan baik sehingga akan terciptanya perencanaan dan pelaksanaan kegiatan sesuai dengan target yang direncanakan b. Mendorong pelaksanaan pemantauan dan evaluasi berkala terhadap BPTD terkait	

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								c. Kewenangan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas, sesuai PM Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan audit keselamatan jalan sebagai bagian dari Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, menjadi kewenangan pemerintah pusat. Namun, dalam pelaksanaannya pemerintah pusat tidak dapat menjangkau secara detail seluruh wilayah jalan nasional serta pemerataan	pelaksanaan penanganan LRK di masing-masing daerah secara menyeluruh. c. Melaksanakan rapat evaluasi pelaksanaan penanganan LRK berdasarkan dari prioritas yang telah direncanakan dan melakukan pengawasan secara periodik agar pelaksanaan LRK berjalan sesuai dengan rencana awal (tepat waktu). d. Mendorong upaya peningkatan kompetensi sumber daya manusia di bidang keselamatan lalu lintas jalan baik dalam hal kualitas maupun kuantitas secara merata di seluruh BPTD. 4. Upaya peningkatan Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan	

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								kompetensi sumber daya manusia di bidang audit keselamatan jalan. 3. Lokasi LRK yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman dengan rincian sebagai berikut: a. Adanya perbedaan data antara pusat dan daerah yang tidak akurat sehingga menyebabkan salah sasaran inventarisasi; b. Minimnya pemanfaatan teknologi atau sistem informasi untuk pemetaan; c. Kurangnya koordinasi yang intensif dan proaktif antara lintas sektor	manajemen kecepatan sesuai pedoman a. penyesuaian dan optimalisasi alokasi anggaran, sehingga pelaksanaan kegiatan-kegiatan yang mendukung manajemen keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) dapat berjalan secara optimal; b. Sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat tentang pentingnya kepatuhan terhadap batas kecepatan; c. Identifikasi lokasi prioritas berdasarkan SID sehingga pemetaan pembangunan prioritas ZOSS dapat dilakukan secara sistematis	

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								antara pusat dengan daerah; d. Terbatasnya jumlah sumber daya manusia (SDM) yang kompeten untuk pelaksanaan survei di lapangan; e. Terbatasnya sumber daya anggaran karena adanya kebijakan efisiensi; f. Belum terdapat mekanisme evaluasi secara berkala terhadap efektivitas dan kesesuaian data inventarisasi; g. Adanya pelaporan data dari daerah yang tidak lengkap, terlambat atau tidak		

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								sesuai dengan format; h. Kegagalan dalam mengidentifikasi dan memperbaiki kesalahan dari tahun sebelumnya. 4. Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman dengan rincian sebagai berikut: a. Adanya kebijakan efisiensi anggaran yang menyebabkan terblokirnya anggaran pembangunan Zona Selamat Sekolah serta anggaran untuk pelaksanaan kegiatan monitoring		

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								dan kunjungan lapangan; b. Kondisi jalan jalan sempit, rusak, atau tidak ada bahu jalan sehingga sulit memasang rambu atau marka; c. Ketidakpatuhan pengguna jalan yakni Meski sudah ada intervensi (rambu, marka), pengemudi tetap melanggar batas kecepatan		
		Kesadaran dan <i>Attitude</i> Pengguna Jalan Berkeselamatan	%	36,670	36,670	38,619	105,31 %		1. Terlaksananya kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman: a. Melaksanakan kampanye secara berkala, tematik, dan berbasis data risiko kecelakaan. b. Menyusun materi kampanye yang kontekstual, mudah	1. Dit. Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
									dipahami, dan sesuai dengan kelompok sasaran. c. Menggunakan berbagai saluran komunikasi (TV, radio, media sosial, influencer, edukasi daring dan luring). 2. Terlaksananya pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman: a. Memasukkan materi keselamatan lalu lintas ke dalam kurikulum sekolah atau kegiatan ekstrakurikuler. b. Menyelenggarakan program edukasi berkendara aman bagi pelajar, mahasiswa, dan calon pengemudi. c. Bekerja sama dengan lembaga pelatihan mengemudi untuk mengadopsi standar keselamatan terbaru. 3. Terlaksananya tindak lanjut kemitraan keselamatan	

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
									dengan masyarakat dan stakeholder terkait sesuai pedoman: a. Melibatkan komunitas motor, ojek online, pelajar, mahasiswa, dan organisasi masyarakat sebagai duta keselamatan jalan. b. Mengadakan pelatihan dan pemberian insentif untuk komunitas penggerak keselamatan di tingkat lokal; c. Mendorong partisipasi publik melalui lomba, deklarasi, atau forum warga terkait keselamatan jalan. 4. Penguatan Koordinasi Lintas Sektor, Stakeholders, NGO dan Pemerintah Daerah a. Mendorong penguatan Forum LLAJ di tingkat kabupaten/kota untuk mensinergikan perencanaan dan pelaksanaan kampanye.	

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
									b. Menetapkan rencana aksi keselamatan jalan daerah yang mengacu pada RUNK LLAJ. c. Mengintegrasikan keselamatan lalu lintas ke dalam RPJMD dan Renstra OPD terkait. 5. Pemanfaatan Teknologi Informasi untuk Kampanye dan Evaluasi a. Mengembangkan dashboard digital untuk pemantauan kegiatan kampanye dan pelaporan capaian. b. Memanfaatkan big data kecelakaan untuk menentukan lokasi dan waktu prioritas sosialisasi. c. Membangun sistem evaluasi berbasis survei daring untuk mengukur tingkat pengetahuan dan perubahan sikap pengguna jalan. 6. Alokasi Anggaran Khusus dan Dukungan Kebijakan	

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
									a. Menyediakan anggaran khusus kampanye keselamatan jalan dalam DIPA dan APBD. b. Mendorong dukungan kebijakan sektoral yang memperkuat posisi keselamatan jalan sebagai prioritas nasional. c. Menjalin kemitraan dengan sektor swasta untuk CSR keselamatan jalan.	
4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Kementerian Perhubungan	Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub	Indeks	90,720	90,720	90,720	100,00 %	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	1. Meningkatkan kualitas perencanaan untuk beberapa indikator kegiatan utama RB General dan sasaran RB Tematik; 2. Meningkatkan koordinasi dengan evaluator meso (instansi pembina) dalam rangka menindaklanjuti rekomendasi hasil evaluasi dan upaya peningkatan capaian indikator kegiatan utama RB General; 3. Memantau tindak lanjut rekomendasi hasil penilaian dari evaluator Meso;	1. Bag. Organisasi dan Tata Laksana

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								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/sukseksi serta penyusunan perencanaan pengembangan kompetensi pegawai atau Human Capital Development Plan (HCDP) yang belum dilakukan	4. Mengembangkan sistem pemantauan secara berkelanjutan (continuous monitoring) terhadap pelaksanaan rencana aksi, sehingga dapat mendeteksi permasalahan secara lebih dini; 5. Meningkatkan kolaborasi dengan stakeholder terkait pelaksanaan RB Tematik; dan 6. Melakukan evaluasi untuk mengukur capaian dampak dari pelaksanaan RB Tematik.	

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								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		

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Triwulan I Tahun 2025			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
								survei kepuasan masyarakat dan menerapkan kebijakan pemberian kompensasi kepada penerima layanan bila layanan tidak sesuai standar		



LAMPIRAN

Lampiran 1 Rencana Kerja Tahunan Tahun 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

