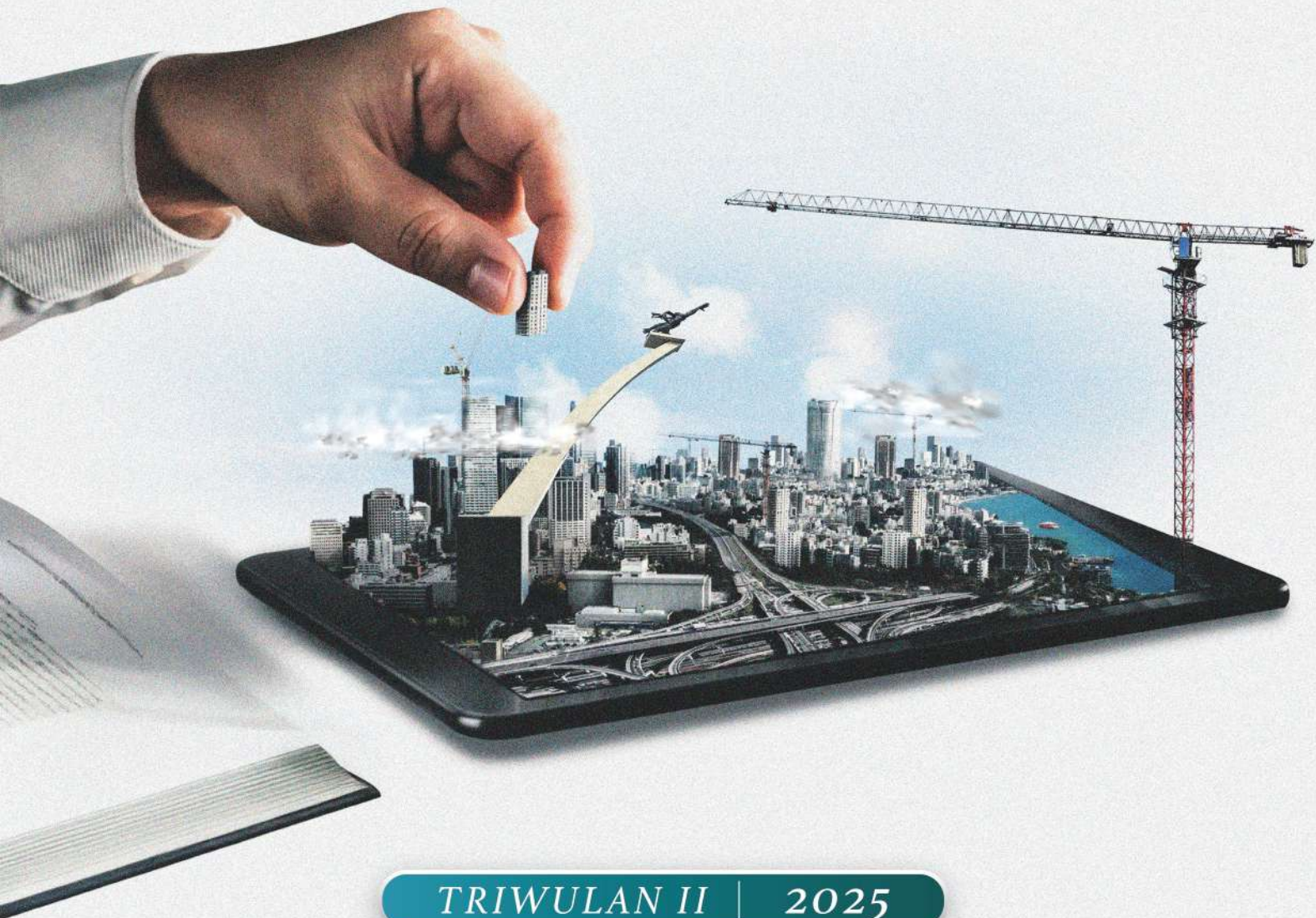




LMCK

(LAPORAN MONITORING CAPAIAN KINERJA)



TRIWULAN II | 2025

BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS II KALIMANTAN SELATAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI



**Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan II
Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II
Kalimantan Selatan Tahun 2025**

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

**Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan II
Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II
Kalimantan Selatan
Tahun 2025**

No.	Proses	Nama	Jabatan	Tanggal	Paraf
1.	Dikonsep	Iin Maelani, S. Kom	Penyusun Bahan Rencana dan Pelaporan	7/7/2025	
2.	Dikonsep	Rizki Azkiya, S. Pd	Pengadministrasi Umum	7/7/2025	
3.	Diperiksa	Rezki Satriya Suherman, SE	Kasubbag Tata Usaha	8/7/2025	
4.	Disetujui	Rezki Satriya Suherman, SE	Kasubbag Tata Usaha	8/7/2025	
5.	Disetujui	M. Fajar Qomaru Zaman, S.Si.T., M.T.	Kasi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan Dan Pengawasan	9/7/2025	
6.	Disetujui	Rezki Satriya Suherman, SE	Plt. Kasi Sarana Dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, Dan Penyeberangan	8/7/2025	
7.	Disetujui	Dwi Hari Yulisetianto, S.SIT, M.Sc	Kasi Prasarana Dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, Dan Penyeberangan	9/7/2025	



Kata Sambutan

Kata Sambutan



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

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

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

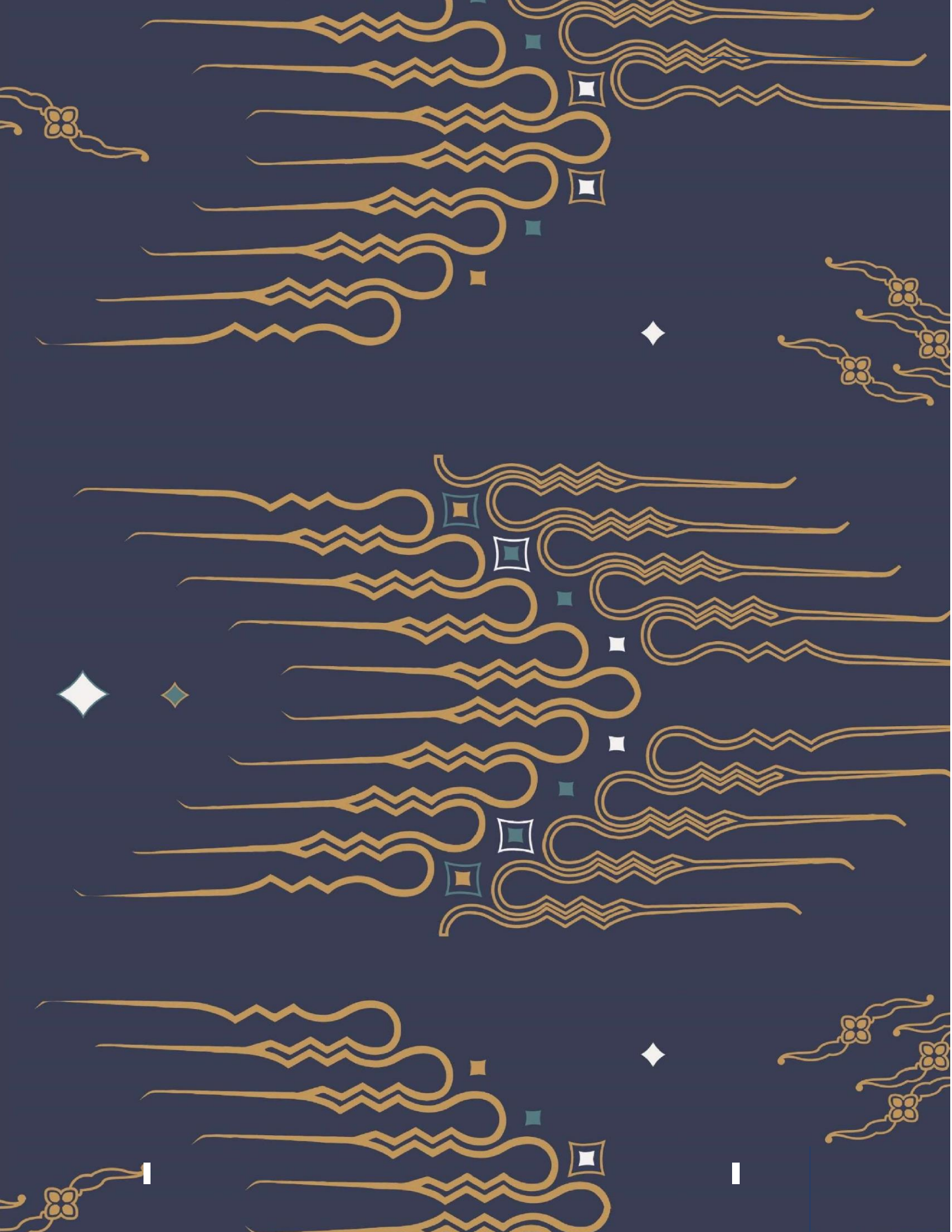
Kami berharap Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulanan ini dapat memberikan penjelasan pertanggungjawaban terhadap berbagai pelaksanaan kegiatan serta dapat memberikan manfaat secara optimal dalam penyelenggaraan pemerintahan pada tahun-tahun mendatang.

Banjar, 10 Juli 2025

Kepala BPTD Kelas II Kalimantan Selatan



SIGIT MINTARSO



Ringkasan Eksekutif

Ringkasan Eksekutif

Presiden RI Prabowo Subianto dan Wakil Presiden RI Gibran Rakabuming Raka melanjutkan kepemimpinannya melalui Kabinet Merah Putih periode Tahun 2025-2029 mengusung Visi dan misi “Terwujudnya komitmen untuk membangun sinergi dan disiplin dalam menjalankan pemerintahan”. Visi tersebut diterjemahkan lebih lanjut ke dalam 7 (tujuh) Agenda Pembangunan yang tertuang dalam RPJMN periode 2025-2029. Pencapaian visi Kabinet Kerja tersebut dapat terwujud apabila segenap jajaran pemerintahan menjalankan tugas dan fungsinya secara tepat dan optimal, yang direfleksikan dari pencapaian kinerja dalam mendukung agenda prioritas nasional.

Dalam Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025-2029, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan telah menetapkan Visi yang merupakan pengejawantahan dari visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 dalam rangka mendukung terwujudnya visi Presiden Republik Indonesia 2025-2029, yaitu: Perhubungan Darat yang andal, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah dalam pelayanan kepada Presiden dan Wakil Presiden untuk mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: “Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong”.

Renstra memuat 4 (empat) tujuan Pembangunan sub sektor Perhubungan Darat, yakni:

1. Meningkatnya konektivitas transportasi nasional
2. Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi nasional
3. Meningkatnya keselamatan transportasi nasional
4. Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan

Dari tujuan di atas, dapat dijabarkan secara konkret ke dalam Sasaran Program. Setiap sasaran tersebut disertai dengan ukuran sebagai alat untuk mengetahui pencapaian sasaran dimaksud. Pada tahun 2025, ditetapkan 10 (sepuluh) Sasaran Kegiatan (SK) dan 27 (duapuluh tujuh) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK), beserta targetnya.

Berdasarkan hasil pengukuran Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) dan evaluasi kinerja tahun 2025, secara keseluruhan kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan sudah baik.

Dari 27 (duapuluh tujuh) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan tahun 2025, terdapat 15 (limabelas) Indikator Kinerja Kegiatan yang lebih besar atau sama dengan 100% ($IKP \geq 100\%$) dan terdapat 12 (duabelas) Indikator Kinerja Kegiatan kurang dari 100% ($0\% \leq IKP < 100\%$). Adapun rincian capaian untuk setiap IKK pada tahun 2025 adalah sebagai berikut:

1. Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan terealisasi sebesar 6 trayek (target 6 trayek) tercapai 100%;
2. Monitoring dan Evaluasi Layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A terealisasi sebesar 0.5 kegiatan (target 1 kegiatan) tercapai 50%;
3. Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP terealisasi sebesar 1 lintas (target 1 lintas) tercapai 100%;
4. Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM terealisasi sebesar 1 unit (target 1 unit) tercapai 100%;
5. Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM terealisasi sebesar 1 tahun (target 1 tahun) tercapai 100%;
6. Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok terealisasi sebesar 7 kegiatan (target 7 kegiatan) tercapai 100%;
7. Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM terealisasi sebesar 1 tahun (target 1 tahun) tercapai 100%;
8. Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM terealisasi sebesar 1 tahun (target 1 tahun) tercapai 100%;
9. Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata terealisasi sebesar 1 kegiatan (target 2 kegiatan) tercapai 50%;
10. Jumlah Kegiatan pengawasan operasional angkutan barang terealisasi sebesar 1 kegiatan (target 2 kegiatan) tercapai 50%;
11. Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan terealisasi sebesar 2 lokasi (target 2 lokasi) tercapai 100%;
12. Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman terealisasi sebesar 63 kegiatan (target 20 kegiatan) tercapai 315%;
13. Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah terealisasi sebesar 5 kegiatan (target 12 kegiatan) tercapai 41,6%;
14. Jumlah Perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai dengan spesifikasi teknis terealisasi sebesar 0 unit (target 2 unit (WL : 15, Guardrail: 228m) tercapai 0%;
15. Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda terealisasi sebesar 172 orang (target 350 orang) tercapai 49,14%;

16. Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat terealisasi sebesar 2 kegiatan (target 4 kegiatan) tercapai 50%;
17. Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat terealisasi sebesar 1 dokumen (target 1 dokumen) tercapai 100%;
18. Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan terealisasi sebesar 2 kegiatan (target 2 kegiatan) tercapai 100%;
19. Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat terealisasi sebesar 1 kegiatan (target 1 kegiatan) tercapai 100%;
20. Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan terealisasi sebesar 0 dokumen (target 1 dokumen) tercapai 0%;
21. Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat terealisasi sebesar 1 dokumen (target 1 dokumen) tercapai 100%;
22. Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat terealisasi sebesar 3 kegiatan (target 5 kegiatan) tercapai 60%;
23. Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) terealisasi sebesar 1 kegiatan (target 1 kegiatan) tercapai 100%;
24. Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa terealisasi sebesar 1 kegiatan (target 1 kegiatan) tercapai 100%;
25. Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja terealisasi sebesar 6 kegiatan (target 12 kegiatan) tercapai 50%;
26. Kegiatan mendukung Pembangunan ZI terealisasi sebesar 1 kegiatan (target 1 kegiatan) tercapai 100%;
27. Kegiatan mendukung kebijakan dan Reformasi hukum terealisasi sebesar 1 kegiatan (target 1 kegiatan) tercapai 100%;

dapat disimpulkan bahwa kebijakan, program, sasaran, indikator kinerja utama dan kegiatan yang dilaksanakan sudah terlaksana dengan cukup baik dalam mencapai tujuan dan sasaran serta mewujudkan visi dan misi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan sebagai mana yang telah dirumuskan dalam Rencana Strategis Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025-2029.

Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan terus berkomitmen untuk melakukan perbaikan manajemen, dan meningkatkan akuntabilitas kinerja guna meningkatkan pelayanan publik dan kepercayaan publik. Hal ini dicerminkan dengan upaya perbaikan atas setiap sistem manajemen yang dimiliki, antara lain melalui penerapan redesain sistem perencanaan dan penganggaran (RSPP), pelaksanaan program reformasi birokrasi, serta adaptasi terhadap teori/praktik terbaik dan terkini.

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	ii
Kata Sambutan	iii
Ringkasan Eksekutif	viii
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xvi
DAFTAR GAMBAR.....	xvii
DAFTAR LAMPIRAN	xviii
BAB I PENDAHULUAN	2
I.1 Latar Belakang	2
I.2 Tugas Pokok dan Fungsi	3
I.3 Sumber Daya Manusia	4
I. 4. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan.....	5
I.5 Sistematika Laporan	6
I. 6. Uraian Singkat Perencanaan Strategis.....	12
I.7 Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2025.....	15
I.8 Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2025	17
I.9 Uraian Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025.....	19
BAB II CAPAIAN KINERJA.....	22
II.1TAHAPAN PENGUKURAN KINERJA	22
II.2 PENGUKURAN CAPAIAN KINERJA	23
IKK 2.1 Jumlah layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan	28
a.1. Definisi Indikator Kinerja.....	28
a.2 Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025.	29
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan.....	30
a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang.....	32
IKK 3.1 Monitoring dan Evaluasi Layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A	32
a.1. Definisi Indikator Kinerja.....	32
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025.	33
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan	34
a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang.....	37
IKK 6 Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP	38
a.1. Definisi Indikator Kinerja.....	38
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025	39
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan	40
a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang	42
IKK 7.2 Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM	43
a.1. Definisi Indikator Kinerja.....	43

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025.	45
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan.....	46
a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang.....	48
IKK 7.4 Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM	49
a.1. Definisi Indikator Kinerja.....	49
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025.	50
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan.....	51
a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang.....	53
IKK 7.5 Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok	54
a.1. Definisi Indikator Kinerja.....	54
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025.	54
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan.....	55
a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang.....	58
IKK 8.2 Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM	59
a.1. Definisi Indikator Kinerja.....	59
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025.	60
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan.....	61
a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang.....	64
IKK 8.4 Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM.....	64
a.1. Definisi Indikator Kinerja.....	64
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025.	65
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan.....	67
a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang.....	69
IKK 9.1 Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata.....	70
a.1. Definisi Indikator Kinerja.....	70
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025	70
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan	71
a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang	73
IKK 9.2 Jumlah Kegiatan pengawasan operasional angkutan barang.....	73
a.1. Definisi Indikator Kinerja.....	73
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025	74
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan.....	75
a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang.....	76
IKK 9.3 Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan	77
a.1. Definisi Indikator Kinerja.....	77

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025	78
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan.....	79
a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang	81
IKK 10.1 Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman	82
a.1. Definisi Indikator Kinerja	82
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025	83
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan	84
a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang	86
IKK 10.2 Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah	87
a.1. Definisi Indikator Kinerja.....	87
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025	87
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan	88
a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang	90
IKK 11.1 Jumlah Perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai dengan spesifikasi teknis	92
a.1. Definisi Indikator Kinerja	92
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025	92
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan	94
a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang	95
IKK 12.2 Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda	97
a.1. Definisi Indikator Kinerja	97
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025	98
a.3. Analisa Keberhasilan dan/Kegagalan	99
a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang	101
IKK 4.1 Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat	102
a.1. Definisi Indikator Kinerja	102
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025	103
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan	104
a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang	106
IKK 4.2 Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat.....	106
a.1. Definisi Indikator Kinerja.....	106
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025	107
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan.....	109
a.4.Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang.....	110
IKK 4.3 Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan	111

a.1. Definisi Indikator Kinerja.....	111
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Revisi I Pada Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025	112
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan.....	113
a.4.Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang.....	114
IKK 4.4 Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat.....	115
a.1. Definisi Indikator Kinerja.....	115
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025	116
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan.....	117
a.4.Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang.....	118
IKK 4.5 Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit / Pemeriksaan	119
a.1. Definisi Indikator Kinerja.....	119
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025	120
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan.....	121
a.4.Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang.....	122
IKK 4.6 Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat.....	123
a.1. Definisi Indikator Kinerja.....	123
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025	124
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan.....	125
a.4.Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang.....	126
IKK 4.7 Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat	127
a.1. Definisi Indikator Kinerja.....	127
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025	128
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan.....	129
a.4.Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang.....	131
IKK 4.8 Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor)	131
a.1. Definisi Indikator Kinerja.....	131
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025	132
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan.....	133
a.4.Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang.....	134
IKK 4.9 Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa	135
a.1. Definisi Indikator Kinerja.....	135
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025	136
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan.....	137
a.4.Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang.....	138
IKK 4.10 Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja	139

a.1. Definisi Indikator Kinerja.....	139
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025	140
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan.....	141
a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang.....	142
IKK 4.11 Kegiatan mendukung Pembangunan ZI	143
a.1. Definisi Indikator Kinerja.....	143
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025	144
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan.....	145
a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang.....	147
IKK 4.12 Kegiatan mendukung kebijakan dan Reformasi hukum	147
a.1. Definisi Indikator Kinerja.....	147
a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025	149
a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan.....	150
a.4.Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang.....	151
II.3 REALISASI ANGGARAN	152
II.3.1 Alokasi Anggaran Tahun 2025.....	152
II.3.1.1 Pagu Anggaran	152
II.3.1.2 Revisi Anggaran Tahun 2025	154
II.3.1.3. Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2025.....	157
II.3.2 Realisasi Anggaran Tahun 2025.....	159
II.3.2.1 Realisasi Anggaran Per Sasaran Program dan Kegiatan Tahun 2025.....	159
II.3.2.2 Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2025	160
II.3.2.3 Realisasi Anggaran Per Sumber Dana Tahun 2025	161
II.3.2.4. Analisis Dana yang Tidak Terserap oleh Unit Kerja.....	163
II.4 Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya.....	165
II.5 Efisiensi Atas Penggunaan Sumber Daya Manusia (SDM)	167
II.6 Hambatan dan Kendala	168
BAB III PENUTUP	169
III.1 Ringkasan Capaian	169
III.2 Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab.....	172

DAFTAR TABEL

Tabel I.1 Komposisi SDM Pegawai BPTD Kelas II Kalsel.....	4
Tabel I.2 Sasaran dan Indikator Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan 2025-2029 sesuai Rencana Strategis Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025 -2029.....	12
Tabel I.3 Rencana Kinerja Tahunan 2025.....	13
Tabel I.4 Perjanjian Kinerja Tahun 2025.....	17
Tabel I.5 Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025.....	19
Tabel II.1 Pengukuran Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025.....	26
Tabel II.2 Tabel Rincian per Sumber Dana Pagu Awal Tahun 2025.....	152
Tabel II.3 Tabel Rincian per Jenis Belanja Pagu Awal Tahun 2025.....	152
Tabel II.4 Rincian Revisi Per Sumber Dana T.A. 2025.....	152
Tabel II.5 Rincian Revisi Per Jenis Belanja T.A. 2025.....	152
Tabel II.6 Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja T.A. 2025.....	155
Tabel II.7 Rincian Program – Program Kegiatan DIPA T.A 2025.....	156
Tabel II.8 Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 – Tahun 2025 Triwulan I.....	157
Tabel II.9 Kegiatan Program yang ada dalam DIPA 2025	159
Tabel II.10 Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja triwulan II Tahun 2025	160
Tabel II.11 Realisasi Anggaran Per Jenis Sumber Dana Triwulan II 2025.....	161
Tabel II.12 Sisa Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2025.....	163
Tabel II.13 Sisa Anggaran Per Sumber Dana Tahun 2025.....	163
Tabel II.14 Rincian sisa Anggaran Tahun 2025.....	164
Tabel II.15 Efisiensi anggaran.....	165
Tabel II.16 Perbandingan jumlah kebutuhan dan jumlah eksisting SDM.....	167
Tabel III.1 Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggungjawab.....	172

DAFTAR GAMBAR

Gambar I.1 Bagan Struktur Organisasi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan.....	4
--	---

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran Perjanjian Kinerja Kepala BPTD Kelas II Kalsel 2025
Lampiran Perjanjian Kinerja Kasubbag Tata Usaha BPTD Kelas II Kalsel 2025
Lampiran Perjanjian Kinerja Kasi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan BPTD Kelas II Kalsel 2025
Lampiran Perjanjian Kinerja Kasi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan BPTD Kelas II Kalsel 2025
Lampiran Perjanjian Kinerja Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan BPTD Kelas II Kalsel 2025
Lampiran Rencana Aksi 2025
Lampiran Revisi I Perjanjian Kinerja Kepala BPTD Kelas II Kalsel 2025
Lampiran Revisi I Perjanjian Kinerja Kasubbag Tata Usaha BPTD Kelas II Kalsel 2025
Lampiran Revisi I Perjanjian Kinerja Kasi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan BPTD Kelas II Kalsel 2025
Lampiran Revisi I Perjanjian Kinerja Plt. Kasi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan BPTD Kelas II Kalsel 2025
Lampiran Revisi I Perjanjian Kinerja Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan BPTD Kelas II Kalsel 2025
Lampiran Revisi I Rencana Aksi 2025
Lampiran Monitoring Rencana Aksi Januari – Juni 2025
Data Dukung per Indikator Kinerja Kegiatan



Bab I

Pendahuluan

I.1
LATAR
BELAKANG

I.1 Latar Belakang

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dituntut untuk menyelenggarakan Sistem Pemerintahan dengan *Prudent*, Transparan, Akuntabel, Efektif dan Efisien sesuai dengan prinsip - prinsip *Good Governance* sebagaimana dimaksud dalam Undang - Undang No 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang bersih dan bebas korupsi, kolusi dan nepotisme, sehingga itu diperlukan Akuntabilitas Publik sebagai landasan bagi proses penyelenggaraanya.

I.2 Tugas Pokok dan Fungsi

I.2.1 Balai Pengelola Transportasi Darat

Tahun 2016 UPT Ditjen Darat sebelumnya, yaitu: Balai LLAJSDP, KOPP, Pelabuhan Penyeberangan dilebur dan disempurnakan nomenklaturnya untuk mengakomodir Pengelola Terminal Tipe A dan UPPKB menjadi 33 UPT Balai Pengelola Transportasi Darat. Dengan dasar hukum Peraturan Menteri Perhubungan No PM 6 Tahun 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat.

Tipologi (BPTD) terdiri atas:

- a. BPTD yang mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan terminal tipe A, terminal untuk barang umum, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor, dan pelabuhan sungai, danau, penyeberangan, pengendalian, dan pengawasan keselamatan sarana, prasarana, lalu lintas dan angkutan jalan, serta keselamatan dan keamanan pelayaran angkutan sungai, danau, dan penyeberangan disebut BPTD Kelas I;
- b. BPTD yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat pada wilayah dengan karakteristik daratan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan perintis, yang selanjutnya disebut BPTD Kelas II;
- c. BPTD yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat pada wilayah dengan karakteristik kepulauan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersial dan perintis, yang selanjutnya disebut BPTD Tipe III;

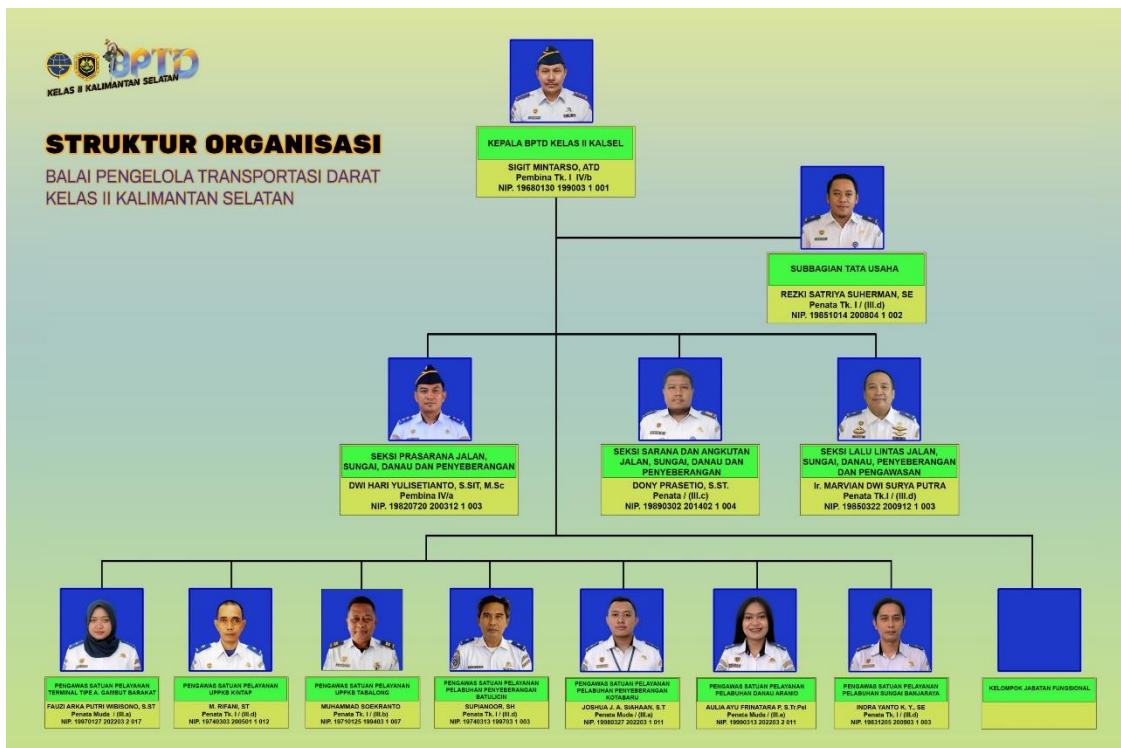
Susunan Organisasi BPTD Kelas I terdiri atas:

- a. Bagian Tata Usaha;
- b. Bidang Prasarana;
- c. Bidang Sarana dan Angkutan;
- d. Bidang Lalu Lintas dan Pengawasan;
- e. Kelompok Jabatan Fungsional.

Susunan Organisasi BPTD Kelas II terdiri atas:

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

Susunan Organisasi BPTD Kelas III terdiri atas:
a. Kelompok Jabatan Fungsional.



Gambar I.1 Bagan Struktur Organisasi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan

I.3 Sumber Daya Manusia

Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan menaungi sebanyak 187 Pegawai dengan rincian sebagai berikut:

SDM PNS BPTD sebanyak : 62 orang

SDM CPNS BPTD sebanyak : 18 orang

SDM PPPK BPTD sebanyak : 4 orang

SDM PPNP BPTD Sebanyak : 103 orang

Tabel I.1 Komposisi SDM Pegawai BPTD Kelas II Kalsel

NO	NAMA	PNS	CPNS	PPPK	PPNP	TOTAL
1	KANTOR INDUK	34	5	1	38	78
2	SATPEL TERMINAL TIPE A GAMBUT BARAKAT	6	2	2	29	39
3	SATPEL PEL. PENYEBERANGAN BATULICIN	1	3	-	4	8
4	SATPEL PEL. PENYEBERANGAN KOTABARU	2	-	-	5	7
5	SATPEL PEL. DANAU ARANIO	3	1	-	3	7
6	SATPEL PEL. SUNGAI BANJARRAYA	6	-	-	5	11
7	SATPEL UPPKB KINTAP	8	1	1	11	21
8	SATPEL UPPKB TABALONG	2	6	-	8	16
JUMLAH		62	18	4	103	187

I. 4. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan

I.4.1. Kewenangan

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

- 1) Terkait prasarana merupakan kewenangan Kementerian Perhubungan;
- 2) Terkait jalan merupakan kewenangan Kementerian Pekerjaan Umum (sekarang bernama Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat);
- 3) *Peraturan Pelaksanaan dari UU No. 22 Tahun 2009*
Berbagai peraturan pelaksanaan dari UU No. 22 Tahun 2009 telah dapat diselesaikan sebagai dasar pelaksanaan pekerjaan. Namun demikian masih terdapat Petunjuk Teknis yang masih harus diselesaikan di tahun-tahun mendatang.

b. UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah

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

c. PM No. 122 Tahun 2018

Yang menjadi kewenangan Kementerian Perhubungan dalam TransportasiPenyeberangan adalah sebagai berikut:

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

I.4.2. Sumber Daya Manusia

Kebutuhan Pegawai Unit Kerja Mandiri Di Lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan

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 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat perlu didukung oleh penambahan jumlah pegawai dalam rangka pelaksanaan tupoksi BPTD.

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 Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan adalah:

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

I.4.5. Ruang Lingkup

Ruang lingkup Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2024 adalah:

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

I.5 Sistematika Laporan

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

BAB I PENDAHULUAN

- I.1 Latar Belakang
- I.2 Tugas Pokok dan Fungsi
- I.3 Sumber Daya Manusia
- I.4 Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan
- I.5 Sistematika Laporan
- I.6 Uraian Singkat Perencanaan Strategis
- I.7 Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2025
- I.8 Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- I.9 Uraian Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025

BAB II CAPAIAN KINERJA

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

BAB III PENUTUP

- III.1 Ringkasan Capaian
- III.2 Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab

II.2.1 SK 2 Meningkatkan konektivitas transportasi DTPK

1. IKK 2.1 Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan

- A.1.1. Definisi Indikator Kinerja
- A.1.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- A.1.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- A.1.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.2 SK 3 Meningkatkan konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi

B.1. IKK 3.1 Monitoring dan Evaluasi Layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A

- B.1.1. Definisi Indikator Kinerja
- B.1.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- B.1.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- B.1.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.3 SK 5 Meningkatkan rasio konektivitas jaringan transportasi angkutan penyeberangan

C.1. IKK 6 Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP

- C.1.1. Definisi Indikator Kinerja
- C.1.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- C.1.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- C.1.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.4 SK 7 Meningkatkan Pelayanan Publik Sektor Transportasi Jalan

D.1. IKK 7.2 Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM

- D.1.1. Definisi Indikator Kinerja
- D.1.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- D.1.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- D.1.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

D.2. IKK 7.4 Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM

- D.2.1. Definisi Indikator Kinerja
- D.2.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- D.2.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- D.2.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

D.3. IKK 7.5 Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok

- D.3.1. Definisi Indikator Kinerja
- D.3.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- D.3.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- D.3.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.5 SK 8 Meningkatkan Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi ASDP

E.1. IKK 8.2 Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM

- E.1.1. Definisi Indikator Kinerja
- E.1.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- E.1.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- E.1.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

E.2. IKK 8.4 Operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM

- E.2.1. Definisi Indikator Kinerja
- E.2.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- E.2.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- E.2.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.6 SK 9 Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang

F.1. IKK 9.1 Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata

- F.1.1. Definisi Indikator Kinerja
- F.1.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- F.1.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- F.1.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

F.2. IKK 9.2 Jumlah Kegiatan pengawasan operasional angkutan barang

- F.2.1. Definisi Indikator Kinerja
- F.2.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- F.2.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- F.2.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

F.3. IKK 9.3 Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan

- F.3.1. Definisi Indikator Kinerja
- F.3.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- F.3.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- F.3.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.7 SK 10 Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety

G.1. IKK 10.1 Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman

- G.1.1. Definisi Indikator Kinerja
- G.1.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- G.1.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- G.1.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

G.2. IKK 10.2 Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah

- G.2.1. Definisi Indikator Kinerja
- G.2.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- G.2.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- G.2.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.8 SK 11 Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan

H.1. IKK 11.1 Jumlah Perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai dengan spesifikasi teknis

- H.1.1. Definisi Indikator Kinerja
- H.1.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- H.1.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- H.1.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.9 SK 12 Meningkatnya kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan

I.1. IKK 12.2 Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda

- I.1.1. Definisi Indikator Kinerja
- I.1.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- I.1.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- I.1.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2.10 SK 4 Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub

J.1. IKK 4.1 Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat

- J.1.1. Definisi Indikator Kinerja
- J.1.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- J.1.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- J.1.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

J.2. IKK 4.2 Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat

- J.2.1. Definisi Indikator Kinerja
- J.2.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- J.2.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- J.2.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

J.3. IKK 4.3 Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kemeterian Perhubungan

- J.3.1. Definisi Indikator Kinerja
- J.3.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- J.3.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- J.3.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

J.4. IKK 4.4 Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat

- J.4.1. Definisi Indikator Kinerja
- J.4.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- J.4.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- J.4.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

J.5. IKK 4.5 Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan

- J.5.1. Definisi Indikator Kinerja
- J.5.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- J.5.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- J.5.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

J.6. IKK 4.6 Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat

- J.6.1. Definisi Indikator Kinerja
- J.6.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- J.6.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- J.6.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

J.7. IKK 4.7 Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat

- J.7.1. Definisi Indikator Kinerja
- J.7.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- J.7.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- J.7.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

J.8. IKK 4.8 Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor)

- J.8.1. Definisi Indikator Kinerja
- J.8.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- J.8.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- J.8.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

J.9. IKK 4.9 Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa

- J.9.1. Definisi Indikator Kinerja
- J.9.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- J.9.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- J.9.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

J.10. IKK 4.10 Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja

J.10.1. Definisi Indikator Kinerja

J.10.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

J.10.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

J.10.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

J.11. IKK 4.11 Kegiatan mendukung Pembangunan ZI

J.11.1. Definisi Indikator Kinerja

J.11.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

J.11.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

J.11.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

J.12. IKK 4.12 Kegiatan mendukung kebijakan dan Reformasi hukum

J.12.1. Definisi Indikator Kinerja

J.12.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

J.12.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

J.12.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

II.2 Realisasi Anggaran

II.2.1. Alokasi Anggaran Tahun 2025

- Pagu Anggaran
- Rincian Per Sumber Dana Tahun 2025
- Rincian Per Jenis Belanja Tahun 2025
- Uraian Surat Pengesahan Revisi Anggaran
- Revisi Anggaran Tahun 2025
- Rincian Revisi Per Sumber Dana Tahun 2025
- Rincian Revisi Per Jenis Belanja Tahun 2025
- Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja Tahun 2025
- Rincian Realokasi Per Sasaran Program dan Kegiatan Tahun 2025
- Perbandingan Pagu dan Realisasi Tahun 2020 - 2025

II.3.2. Realisasi Anggaran Tahun 2025

- Realisasi Anggaran Per Sasaran Program dan Kegiatan Tahun 2025
- Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2025
- Realisasi Anggaran Per Sumber Dana Tahun 2025
- Analisis Dana Yang Tidak Terserap Oleh Unit Kerja

II.3.3. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

II.3.4. Efisiensi Atas Penggunaan Sumber Daya Manusia (SDM)

II.3.5. Hambatan dan Kendala

BAB III PENUTUP

III.1 Penutup

III.2 Ringkasan Capaian

III.3 Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab

Lampiran

1. Rencana Kerja Tahunan Tahun 2025;
2. Perjanjian Kinerja Tahun 2025;
3. Rencana Aksi Tahun 2025;
4. Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025;
5. Revisi I Rencana Aksi Tahun 2025;
6. Monitoring Rencana Aksi Tahun 2025;
7. Lain – lain yang dianggap perlu.

I. 6. Uraian Singkat Perencanaan Strategis

Rencana Strategis Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan 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, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat memperhatikan konsep *Balanced Score Card* (BSC) dan prinsip manajemen kinerja dan 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 2025 - 2029, sebagaimana tabel berikut ini:

Tabel Sasaran dan Indikator Kinerja Program Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025 – 2029

Tabel I. 2 Sasaran dan Indikator Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan 2020-2024 sesuai Rencana Strategis Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025 – 2029

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET 2025-2029
1	SK 2 Meningkatnya konektivitas transportasi DTPK	IKK 2.1 Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan	Trayek	6
2	SK 3 Meningkatnya konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi	IKK 3.1 Monitoring dan Evaluasi Layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A	Kegiatan	1
3	SK 5 Meningkatnya rasio konektivitas jaringan transportasi angkutan penyeberangan	IKK 6 Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP	Lintas	1
4	SK 7 Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan	IKK 7.2 Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM	Unit	1
		IKK 7.4 Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM	Tahun	1
		IKK 7.5 Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok	Kegiatan	7
5	SK 8 Meningkatnya Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi ASDP	IKK 8.2 Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM	Tahun	1
		IKK 8.4 Jumlah Operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM	Tahun	1

6	SK 9	Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	IKK 9.1	Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata	Kegiatan	2
			IKK 9.2	Jumlah Kegiatan pengawasan operasional angkutan barang	Kegiatan	2
			IKK 9.3	Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan	Lokasi	2
7	SK 10	Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety	IKK 10.1	Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman	Kegiatan	20
			IKK 10.2	Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah	Kegiatan	12
8	SK 11	Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan	IKK 11.1	Jumlah Perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai dengan sesuai spesifikasi teknis	Unit	WL : 15 Guardrail : 228m
9	SK 12	Meningkatnya kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan	IKK 12.2	Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda	Orang	350
10	SK 4	Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub	IKK 4.1	Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	4
			IKK 4.2	Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat	Dokumen	1
			IKK 4.3	Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kemeterian Perhubungan	Kegiatan	2
			IKK 4.4	Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	1
			IKK 4.5	Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan	Dokumen	1
			IKK 4.6	Kegiatan	Dokumen	1

		Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat		
	IKK 4.7	Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	5
	IKK 4.8	Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor)	Kegiatan	1
	IKK 4.9	Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa	Kegiatan	1
	IKK 4.10	Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja	Kegiatan	12
	IKK 4.11	Kegiatan mendukung Pembangunan ZI	Kegiatan	1
	IKK 4.12	Kegiatan mendukung kebijakan dan Reformasi hukum	Kegiatan	1

1.7 Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2025

Rencana Kinerja Tahunan merupakan penjabaran dari sasaran dan program yang telah ditetapkan dalam rencana strategis, yang akan dilaksanakan berdasarkan Indikator Kinerja melalui berbagai kegiatan tahunan. Di dalam rencana kinerja ini ditetapkan rencana capaian kinerja tahun 2025 untuk seluruh indikator kinerja yang ada pada tingkat sasaran dan kegiatan. Rencana Kinerja Tahunan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025 terdiri dari Indikator Kinerja Utama guna mencapai Sasaran dengan target yang akan dicapai. RKT Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025 adalah sebagai berikut :

Tabel I. 3 Rencana Kinerja Tahunan 2025

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET 2025
1	SK 2 Meningkatkan konektivitas transportasi DTPK	IKK 2.1 Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan	Trayek	6
2	SK 3 Meningkatkan konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi	IKK 3.1 Monitoring dan Evaluasi Layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A	Kegiatan	1
3	SK 5 Meningkatkan rasio konektivitas jaringan transportasi angkutan penyeberangan	IKK 6 Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP	Lintas	1
4	SK 7 Meningkatkan pelayanan publik sektor transportasi Jalan	IKK 7.2 Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM	Unit	1
		IKK 7.4 Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM	Tahun	1
		IKK 7.5 Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok	Kegiatan	7
5	SK 8 Meningkatkan Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi ASDP	IKK 8.2 Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM	Tahun	1
		IKK 8.4 Jumlah Operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM	Tahun	1
6	SK 9 Meningkatkan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	IKK 9.1 Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata	Kegiatan	2
		IKK 9.2 Jumlah Kegiatan pengawasan operasional angkutan barang	Kegiatan	2

			IKK 9.3	Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan	Lokasi	2
7	SK 10	Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety	IKK 10.1	Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman	Kegiatan	20
			IKK 10.2	Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah	Kegiatan	12
8	SK 11	Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan	IKK 11.1	Jumlah Perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai dengan sesuai spesifikasi teknis	Unit	2 (WL : 15 Guadrail : 228m)
9	SK 12	Meningkatnya kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan	IKK 12.2	Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda	Orang	350
10	SK 4	Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub	IKK 4.1	Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	4
			IKK 4.2	Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat	Dokumen	1
			IKK 4.3	Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kemeterian Perhubungan	Kegiatan	2
			IKK 4.4	Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	1
			IKK 4.5	Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan	Dokumen	1
			IKK 4.6	Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat	Dokumen	1
			IKK 4.7	Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	5

	IKK 4.8	Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor)	Kegiatan	1
	IKK 4.9	Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa	Kegiatan	1
	IKK 4.10	Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja	Kegiatan	12
	IKK 4.11	Kegiatan mendukung Pembangunan ZI	Kegiatan	1
	IKK 4.12	Kegiatan mendukung kebijakan dan Reformasi hukum	Kegiatan	1

1.8 Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2025

Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan 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 UU No. 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. 69.067.331.000,- adalah sebagai berikut:

Tabel I. 4 Perjanjian Kinerja Tahun 2025

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	SK1 Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi	IKK1.1 Persentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan nasional	%	100
		IKK1.3 Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi	Lokasi	1
		IKK1.5 Persentase pelaksanaan pelayanan keperintisan angkutan penyeberangan	%	100
		IKK1.6 Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi	lokasi	4

2	SK2 Meningkatnya pelayanan transportasi darat	IKK2.1 Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di terminal tipe-A	%	80
		IKK2.3 Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di pelabuhan SDP	%	80
3	SK4 Meningkatnya keselamatan transportasi darat	IKK3.1 Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	%	100
		IKK3.2 Persentase pelanggaran pada UPPKB Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	%	40
		IKK3.5 Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	1.250
		IKK7a Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	95
		IKK7b Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan alur pelayaran SDP	lokasi	1
4	SK5 Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	IKK5.1 Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	88
5	SK1 Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	IKK 1 Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	83

NO.	KEGIATAN	ANGGARAN
1.	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	Rp. 12.150.246.000
2.	Pelayanan Transportasi Darat	Rp. 4.117.593.000
3.	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	Rp. 21.635.882.000
4.	Penunjang Teknis Transportasi Darat	Rp. 13.496.560.000
5.	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	Rp. 6.647.028.000
6.	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Darat	Rp. 11.020.022.000

1.9 Uraian Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025

Dengan terjadinya pergantian Direktur Jenderal Perhubungan Darat, maka mengakibatkan disesuaikan kembali Perjanjian kinerja pada bulan Juni Tahun 2025 dan penyesuaian anggaran berdasarkan Revisi 3 DIPA Nomor : SP DIPA-022.03.2.403855/2025 tanggal 21 April 2025.

Indikator kinerja yang akan dilaksanakan untuk mencapai Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui Program Penyelenggaraan dan Pengelolaan Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan dengan Total Anggaran Rp.69.067.331.000,- adalah sebagai berikut:

Tabel I. 5 Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET 2025
1	SK 2 Meningkatkan konektivitas transportasi DTPK	IKK 2.1 Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan	Trayek	6
2	SK 3 Meningkatkan konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi	IKK 3.1 Monitoring dan Evaluasi Layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A	Kegiatan	1
3	SK 5 Meningkatkan rasio konektivitas jaringan transportasi angkutan penyeberangan	IKK 6 Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP	Lintas	1
4	SK 7 Meningkatkan pelayanan publik sektor transportasi Jalan	IKK 7.2 Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM	Unit	1
		IKK 7.4 Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM	Tahun	1
		IKK 7.5 Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok	Kegiatan	7
5	SK 8 Meningkatkan Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi ASDP	IKK 8.2 Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM	Tahun	1
		IKK 8.4 Jumlah Operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM	Tahun	1
6	SK 9 Meningkatkan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	IKK 9.1 Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata	Kegiatan	2
		IKK 9.2 Jumlah Kegiatan pengawasan operasional angkutan barang	Kegiatan	2
		IKK 9.3 Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan	Lokasi	2

7	SK 10	Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety	IKK 10.1	Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman	Kegiatan	20
			IKK 10.2	Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah	Kegiatan	12
8	SK 11	Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan	IKK 11.1	Jumlah Perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai dengan sesuai spesifikasi teknis	Unit	2 (WL : 15 Guardrail : 228m)
9	SK 12	Meningkatnya kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan	IKK 12.2	Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda	Orang	350
10	SK 4	Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub	IKK 4.1	Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	4
			IKK 4.2	Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat	Dokumen	1
			IKK 4.3	Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kemeterian Perhubungan	Kegiatan	2
			IKK 4.4	Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	1
			IKK 4.5	Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan	Dokumen	1
			IKK 4.6	Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat	Dokumen	1
			IKK 4.7	Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	5
			IKK 4.8	Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor)	Kegiatan	1
			IKK 4.9	Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa	Kegiatan	1

		IKK 4.10 Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja	Kegiatan	12
		IKK 4.11 Kegiatan mendukung Pembangunan ZI	Kegiatan	1
		IKK 4.12 Kegiatan mendukung kebijakan dan Reformasi hukum	Kegiatan	1

Kegiatan

1. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat

2. Pelayanan Transportasi Darat

3. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat

4. Penunjang Teknis Transportasi Darat

5. Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat

6. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Darat

Anggaran

Rp. 12.150.246.000

Rp. 4.117.593.000

Rp. 21.635.882.000

Rp. 13.496.560.000

Rp. 6.647.028.000

Rp. 11.020.022.000

BAB II CAPAIAN KINERJA

II.1TAHAPAN PENGUKURAN KINERJA

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

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, di mana hal ini menjadi salah satu materi yang direkomendasikan Tim Evaluator SAKIP dari Kementerian PAN dan RB, dimana gilirannya dapat meningkatkan nilai capaian hasil evaluasi SAKIP Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dimasa mendatang.

1) Metode Pengukuran

Dalam menentukan nilai pengukuran kinerja, hasil pengukuran kinerja dimaksud disampaikan dalam bentuk Persentase. Adapun rumus yang digunakan dalam pengukuran kinerja Persentase pencapaian untuk Indikator Kinerja Program adalah sebagai berikut:

2) Presentase Pengukuran Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)

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

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

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

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

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

3) Pengukuran Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025

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

1. Perbandingan realisasi kinerja Tahun 2025 terhadap target Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2025, dan analisis penyebab keberhasilan atau kegagalan, serta alternatif solusi terhadap pencapaian Indikator Kinerja Program Tahun 2025;
2. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 Dalam Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025-2029.

Analisis dan Evaluasi kinerja dilakukan melalui pengukuran kinerja dengan menggunakan formulir pengukuran kinerja sesuai Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, 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. Pengukuran kinerja digunakan sebagai dasar untuk menilai keberhasilan atau ketidakberhasilan pelaksanaan kegiatan program sesuai dengan sasaran yang telah ditetapkan.

Hasil pengukuran kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan, diperoleh berdasarkan data realisasi masing-masing indikator kinerja. Untuk mewujudkan 10 (sepuluh) tujuan strategis yang telah ditetapkan dalam Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan 2025-2029, bermuara pada terwujudnya 10 (sepuluh) Sasaran Kegiatan (SK) yang ingin dicapai pada periode 2025-2029.

Tabel II.1 Pengukuran Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	Q1			Q2		
				T	R	C	T	R	C
SK 2	Meningkatnya konektivitas transportasi DTPK					100%			100%
IKK 2.1	Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan	Trayek	6	6	6	100%	6	6	100%
SK 3	Meningkatnya konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi					25%			50%
IKK 3.1	Monitoring dan Evaluasi Layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A	Kegiatan	1	1	0.25	25%	1	0.5	50%
SK 5	Meningkatnya rasio konektivitas jaringan transportasi angkutan penyeberangan					100%			100%
IKK 6	Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP	Lintas	1	1	1	100%	1	1	100%
SK 7	Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan					100%			100%
IKK 7.2	Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM	Unit	1	1	1	100%	1	1	100%
IKK 7.4	Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM	Tahun	1	1	1	100%	1	1	100%
IKK 7.5	Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok	Kegiatan	7	7	7	100%	7	7	100%
SK 8	Meningkatnya Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi ASDP					100%			100%
IKK 8.2	Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM	Tahun	1	1	1	100%	1	1	100%
IKK 8.4	Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM	Tahun	1	1	1	100%	1	1	100%
SK 9	Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang					66,66%			66,66%
IKK 9.1	Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata	Kegiatan	2	2	1	50%	2	1	50%
IKK 9.2	Jumlah Kegiatan pengawasan operasional angkutan barang	Kegiatan	2	2	1	50%	2	1	50%
IKK 9.3	Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan	Lokasi	2	2	2	100%	2	2	100%
SK 10	Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety					62,5%			178,3%
IKK 10.1	Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman	Kegiatan	20	20	25	125%	20	63	315%
IKK 10.2	Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah	Kegiatan	12	12	0	0%	12	5	41,6%
SK 11	Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan					0%			0%
IKK 11.1	Jumlah Perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai dengan spesifikasi teknis	Unit	2 item (WL : 15 Guadrail: 228m)	2 item (WL : 15 Guadrail: 228m)	0	0%	2 item (WL : 15 Guadrail: 228m)	0	0%
SK 12	Meningkatnya kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan					0%			49,16%
IKK 12.2	Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda	Orang	350	350	0	0%	350	172	49,14%
SK 4	Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub					59,16%			80%
IKK 4.1	Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	4	4	1	25%	4	2	50%
IKK 4.2	Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat	Dokumen	1	1	1	100%	1	1	100%
IKK 4.3	Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan	Kegiatan	2	2	0	0%	2	2	100%
IKK 4.4	Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	1	1	1	100%	1	1	100%
IKK 4.5	Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan	Dokumen	1	1	0	0%	1	0	0%
IKK 4.6	Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat	Dokumen	1	1	1	100%	1	1	100%
IKK 4.7	Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	5	5	3	60%	5	3	60%
IKK 4.8	Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor)	Kegiatan	1	1	1	100%	1	1	100%
IKK 4.9	Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa	Kegiatan	1	1	1	100%	1	1	100%

IKK 4.10	Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja	Kegiatan	12	12	3	25%	12	6	50%
IKK 4.11	Kegiatan mendukung Pembangunan ZI	Kegiatan	1	1	0	0%	1	1	100%
IKK 4.12	Kegiatan mendukung kebijakan dan Reformasi hukum	Kegiatan	1	1	1	100%	1	1	100%
Rata-Rata Persentase Capaian Sasaran Program									

Rata-Rata Persentase Capaian Indikator Kinerja Program							64,25%		70,39%
---	--	--	--	--	--	--	---------------	--	---------------

Jumlah Indikator Kinerja Program yang lebih besar atau sama dengan 100% ($IKP \geq 100\%$)							15		15
Jumlah Indikator Kinerja Program kurang dari 100% ($0\% \leq IKP < 100\%$)							12		12

Selama tahun 2025, ada 10 Sasaran Kegiatan (SK) dan di dalamnya ada 27 IKK Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan. Penjelasan capaian IKP untuk setiap Sasaran Program adalah sebagai berikut:

Sasaran Kegiatan 2 : Meningkatnya konektivitas transportasi DTPK

Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) di bawah Kementerian Perhubungan yang mempunyai peran strategis dalam mendorong pemangku kepentingan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melaksanakan kebijakan dan strategi pembangunan di bidang transportasi darat yang dirumuskan dalam RPJMN dan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat maupun pada Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025-2029.

Kegiatan pembangunan dan pelayanan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan mengawal dan memastikan program-program prioritas pembangunan nasional direncanakan, dan dilaksanakan, memiliki daya saing dan nilai tambah serta dapat memberikan manfaat pada kesejahteraan masyarakat Indonesia. Sehingga hasil pembangunan dan pelayanan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan dapat dimanfaatkan oleh para pemangku kepentingan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam IKK membangun negara sesuai tugas dan wewenangnya secara efektif dan efisien untuk mencapai tujuan negara.

Untuk mendukung kebijakan tersebut strategi yang dilakukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan adalah dengan mewujudkan pelayanan transportasi darat yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah dalam rangka mewujudkan konektivitas dan peningkatan angkutan jalan.

Pencapaian Sasaran Kegiatan 2 diukur melalui 1 (satu) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yaitu:

IKK 2.1 Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan

IKK 2.1 Jumlah layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan

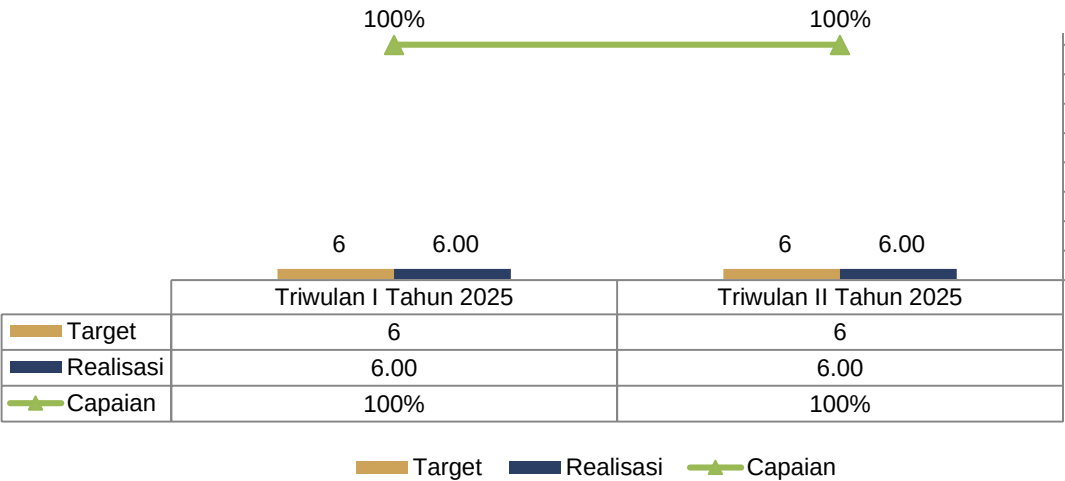
a.1. Definisi Indikator Kinerja

Pelaksanaan Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan merupakan kegiatan yang bertujuan untuk 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. Juga merupakan Pelayanan Angkutan orang dengan menggunakan Kendaraan Bermotor Umum yang menghubungkan wilayah tertentu yang tidak tersedia atau belum cukup tersedia moda transportasi darat.

Adapun Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan yang dimaksud adalah penyelenggaraan penyediaan layanan angkutan umum DAMRI pada sejumlah trayek di wilayah daerah Kalimantan Selatan yang belum terdapat pelayanan angkutan umum disana. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025.

a.2 Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025.

Realisasi kinerja Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan Triwulan II tahun 2025 sebesar 6 trayek jika dibandingkan dengan target Revisi I PK 2025 sebesar 6 trayek maka capaian kinerja mencapai 100%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III.1**. Grafik Capaian IKK Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan.



Gambar III.1. Grafik Capaian IKK 2.1 Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan
Berikut ini rincian capaian setiap triwulan untuk Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan BPTD Kelas II Kalimantan Selatan

Tabel III.4 Target dan Realisasi Kinerja Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan BPTD Kelas II Kalsel

NO	Rincian	TW-I	TW-II
		Tahun 2025	Tahun 2025
1	Target	6	6
2	Realisasi	6	6
3	Capaian	100%	100%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan BPTD Kelas II Kalsel terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

- Pada triwulan I, target Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan yang ditetapkan sebesar 6 trayek. Realisasi pelaksanaan Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan pada triwulan I sebesar 6 trayek. Sehingga capaian pelaksanaan keperintisan angkutan jalan sebesar 100%.
- Pada triwulan II, target persentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan yang ditetapkan sebesar 6 trayek. Realisasi pelaksanaan Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan pada triwulan II sebesar 6 trayek. Sehingga capaian pelaksanaan keperintisan angkutan jalan sebesar 100%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP – DRJD 5958 Tahun 2024 tanggal 31 Oktober 2024 tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2025, sebanyak 6 trayek ditetapkan untuk dilayani Angkutan Jalan Perintis.

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan terhadap Meningkatnya konektivitas transportasi DTPK memiliki target 6 trayek yang diperoleh dari capaian terhadap PK di Tahun sebelumnya dengan berdasarkan arahan pimpinan.

- **Faktor Keberhasilan**

Adapun Faktor Keberhasilan tercapainya indikator Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan antara lain:

1. Dipengaruhi oleh komitmen antara Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan dan pemerintah daerah dalam kegiatan pengembangan dan peningkatan pelayanan keperintisan angkutan jalan;
2. Masih diperlukannya angkutan keperintisan di daerah yang belum terjangkau oleh angkutan umum;
3. Angkutan keperintisan menjadi salah satu pilih transportasi yang murah dan efisien.
4. Kolaborasi yang baik antara Pemerintah Pusat dengan Pemda terkait usulan trayek, pengawasan dan pelaporan.

- **Faktor Kegagalan**

Adapun Faktor Kegagalan terhadap indikator Persentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan nasional antara lain:

1. Terlambatnya kontrak kegiatan dikarenakan terdampak efisiensi anggaran di awal tahun 2025;
2. Kurangnya minat masyarakat untuk menggunakan angkutan perintis yang telah disediakan;

3. Kurangnya pengetahuan masyarakat tentang adanya angkutan keberintisan;
4. Makin maraknya pengelolaan kendaraan komersil dengan kemudahan aksesnya;
5. Sebagian besar akses jalan menuju daerah yang dijangkau oleh angkutan perintis ini masih rusak dan sulit ditempuh.

- **Realisasi Kinerja**

Realisasi Indikator Kinerja Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan triwulan I Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

IKK 2.1 = Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan

IKK 2.1 = 6 Trayek

Realisasi Indikator Kinerja Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu tercapainya target kebermanfaatan dalam satu tahun pelayanan. Realisasi untuk masing-masing trayek dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel II.5 Realiasi Kinerja Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan Tahun 2025

No	Rincian Trayek
1	Terminal Pelabuhan - Pantai Takisung - Tabanio
2	Terminal Pelabuhan - Pantai Batakan
3	Terminal Gambut Barakat - Marabahan
4	Terminal Gambut Barakat - Terminal Rantau - Loksado
5	Terminal Pelabuhan - Jorong
6	Kotabaru - Serongga - Batulicin

- **Capaian Kinerja**

Capaian Indikator Kinerja Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan Tahun 2025 adalah 100% dimana untuk menghasilkan persentase capaian yaitu realisasi dibagi target dikali 100 persen. Ini dapat diartikan bahwa kinerja terkait Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan Tahun 2025 mencapai target yang sempurna.

$$\% \text{ Capaian} = \frac{6}{6} \times 100\% = 100\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait Indikator Kinerja Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan Tahun 2025 yaitu Angkutan Jalan Perintis (Prioritas Nasional) Subsidi Oprasional Bus Perintis senilai Rp 4.833.463.000,- dengan realisasi di triwulan II Tahun 2025 Rp 1.027.508.134,- atau mencapai 21,26% dengan nomenklatur POK : Layanan Angkutan Jalan Perintis (Prioritas Nasional), kode anggaran (4637.QAH.001).

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

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

1. Komitmen antara Pemerintah pusat dengan pemerintah daerah dalam kegiatan peningkatan konektivitas transportasi darat terutama di daerah-daerah terisolir dan belum terlayani angkutan umum;
2. Dapat terus mewujudkan keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalulintas dalam pelayanan jasa angkutan umum;
3. Meningkatkan kualitas layanan dari moda angkutan darat;
4. Dapat terus mewujudkan pelayanan jasa angkutan yang handal;
5. Selalu menciptakan rasa nyaman dan efisiensi terhadap pengguna jasa angkutan umum;
6. Dapat mewujudkan konektivitas transportasi darat.
7. Melakukan sosialisasi terkait trayek yang dilalui angkutan perintis bagi Pemda setempat dan juga masyarakat yang dijangkau oleh angkutan perintis tersebut.

Sasaran Kegiatan 3 : Meningkatnya konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi

Meningkatnya konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal pusat kegiatan (KEK, KSN & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi mengacu pada peningkatan hubungan dan aksesibilitas antar berbagai kota melalui jaringan transportasi umum, terutama yang terpusat di terminal. Hal ini melibatkan peningkatan kualitas dan kuantitas layanan transportasi, serta integrasi yang lebih baik antar moda transportasi untuk memfasilitasi pergerakan orang antar kota. Peningkatan konektivitas ini diharapkan dapat membawa dampak positif bagi pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat di seluruh Indonesia.

Untuk mendukung kebijakan tersebut strategi yang dilakukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan adalah dengan meningkatkan monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A dalam rangka mewujudkan konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal pusat kegiatan (KEK, KSN & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi.

Pencapaian Sasaran Kegiatan 3 diukur melalui 1 (satu) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yaitu:

IKK 3.1 Monitoring dan Evaluasi Layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A

IKK 3.1 Monitoring dan Evaluasi Layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Monitoring dan evaluasi layanan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) terhadap Terminal Tipe A dalam hal ini pada Terminal Tipe A Gambut Barakat bertujuan untuk memastikan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan operasional terminal serta layanan AKAP yang disediakan. Evaluasi ini mencakup berbagai aspek seperti fasilitas terminal, pelayanan penumpang, manajemen operasional, dan kepatuhan terhadap regulasi.

Adapun Aspek yang perlu Dievaluasi :

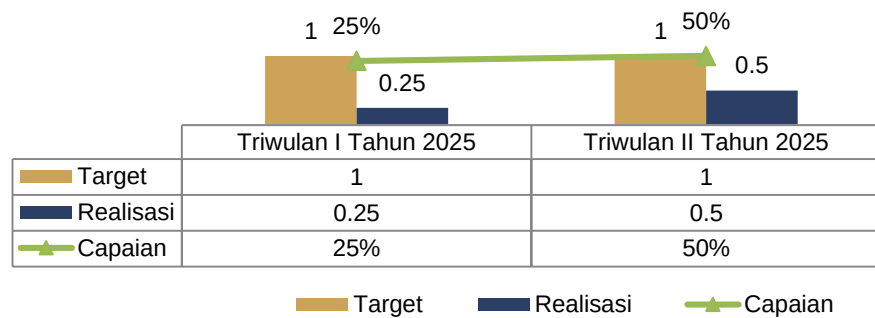
- Fasilitas Terminal:
Kondisi bangunan terminal, ruang tunggu, fasilitas sanitasi, area parkir, rambu lalu lintas, penerangan, dan fasilitas lainnya.
- Pelayanan Penumpang:
Kualitas informasi yang diberikan kepada penumpang, ketersediaan fasilitas informasi, kenyamanan ruang tunggu, kebersihan terminal, keamanan, dan keramahan petugas.
- Manajemen Operasional:
Kelancaran operasional bus AKAP, ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan, sistem reservasi dan penjualan tiket, serta manajemen lalu lintas di dalam terminal.
- Kepatuhan Regulasi:
Kepatuhan terhadap aturan lalu lintas, standar keselamatan, tarif, dan peraturan lainnya yang berlaku.
- Kesehatan dan Keselamatan:
Penerapan protokol kesehatan dan keselamatan, terutama terkait dengan pencegahan penyebaran penyakit menular, serta penanganan keadaan darurat.

Proses Monitoring dan Evaluasi :

1. Pengumpulan Data:
Melakukan survei, wawancara dengan penumpang dan petugas, observasi langsung, serta pengumpulan data dari berbagai sumber terkait.
2. Analisis Data:
Mengolah dan menganalisis data yang terkumpul untuk mengidentifikasi masalah dan potensi perbaikan.
3. Penyusunan Laporan:
Menyusun laporan yang berisi temuan, analisis, dan rekomendasi perbaikan.
4. Tindak Lanjut:
Melakukan perbaikan berdasarkan rekomendasi yang telah dibuat, serta melakukan pemantauan berkelanjutan untuk memastikan efektivitas perbaikan.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025.

Realisasi kinerja Monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A Triwulan II tahun 2025 sebesar 0,5 kegiatan jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebesar 1 kegiatan maka capaian kinerja mencapai 50%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III.3. Grafik Capaian IKK Monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A.**



Gambar III.3. Grafik Capaian IKK 3.1 Monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A

Berikut ini rincian capaian setiap triwulan untuk Monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A tahun 2025 :

Tabel II.9 Target dan Realisasi Kinerja Monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A

NO	Rincian	TW-I	TW-II
		Tahun 2025	Tahun 2025
1	Target	1	1
2	Realisasi	0,25	0,5
3	Capaian	25%	50%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A terhadap Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

- Pada triwulan I, target Monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A yang ditetapkan sebesar 1 kegiatan. Realisasi Monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A pada triwulan I sebesar 0,25 kegiatan. Sehingga capaian Monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A sebesar 25%.
- Pada triwulan II, target Monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A yang ditetapkan sebesar 1 kegiatan. Realisasi Monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A pada triwulan II sebesar 0,5 kegiatan. Sehingga capaian Monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A sebesar 50%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

• Dasar Hukum

Berikut adalah beberapa dasar hukum yang berkaitan dengan penyelenggaraan Monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A :

- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan : Undang-undang ini mengatur secara umum tentang penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, termasuk angkutan penumpang umum seperti AKAP.

- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Terminal Penumpang Tipe A : Peraturan ini menetapkan standar pelayanan minimal yang harus dipenuhi oleh terminal penumpang, termasuk terminal AKAP, dan menjadi dasar dalam melakukan evaluasi kinerja terminal.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang : Peraturan ini lebih rinci mengatur tentang penyelenggaraan terminal penumpang, termasuk pengawasan dan pengendalian operasional terminal.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, terhadap Pelayanan Terminal tipe-A dengan rincian sebagai berikut :
 1. Melakukan pengawasan harian dan berkala untuk memastikan pelaksanaan SOP terkait tugas dan tanggung jawab seluruh staf Terminal Tipe-A;
 2. Melakukan evaluasi pelaksanaan terkait manajemen SDM maupun layanan terhadap penumpang angkutan;
 3. Melakukan koordinasi dengan stakeholder terkait tugas dan tanggung jawab serta komitmen untuk pelaksanaan operasional di Terminal Tipe-A.
- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan Monitoring dan evaluasi layanan AKAP di Terminal Tipe A terhadap Meningkatnya konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi memiliki target 1 kegiatan yang diperoleh dari revisi I PK di Tahun 2025 berdasarkan arahan pimpinan.
- **Faktor Keberhasilan**

Berikut adalah beberapa faktor yang mempengaruhi keberhasilan tercapainya indikator Kinerja Kegiatan Monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A Tahun 2025 antara lain yaitu :

 1. Tujuan yang jelas akan membantu dalam merancang proses monev dan menginterpretasikan hasilnya;
 2. Metode survei kepuasan masyarakat dan observasi langsung menjadi metode yang tepat dalam menghasilkan data yang akurat;
 3. Pelaksanaan Monev dilakukan secara teratur dan berkelanjutan, tidak hanya sesekali;
 4. Analisis yang mendalam untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja layanan AKAP;
 5. Terus memberikan evaluasi kembali terhadap efektivitas perubahan yang telah dilakukan untuk memastikan perbaikan yang berkelanjutan.

- **Faktor Kegagalan**

Berikut adalah beberapa faktor yang mempengaruhi kegagalan dalam tercapainya indikator Kinerja Kegiatan Monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A Tahun 2025 antara lain yaitu :

1. Kurangnya partisipasi masyarakat dalam memberikan umpan balik atau informasi tentang layanan AKAP terhadap survey kepuasan masyarakat maupun observasi langsung;
2. Jika layanan AKAP tidak berkualitas, kepercayaan masyarakat terhadap transportasi umum dapat menurun;
3. Faktor-faktor eksternal seperti kondisi cuaca, infrastruktur jalan, atau keamanan dapat mempengaruhi pelaksanaan layanan AKAP dan juga hasil monev.

- **Realisasi Kinerja**

Realisasi Indikator Kinerja Kegiatan Monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A Tahun 2025 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

IKK 3.1 = Monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A

IKK 1.3 = 0,5 Kegiatan (telah terlaksana monev layanan AKAP dari bulan jan-jun)

Beberapa upaya yang sudah dilakukan untuk Kegiatan Monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A Tahun 2025 sebagai berikut:

1. Evaluasi Jadwal Keberangkatan:

Memantau apakah jadwal keberangkatan bus AKAP sesuai dengan yang dijadwalkan dan melakukan perbaikan jika terdapat keterlambatan yang signifikan.

2. Evaluasi Kondisi Bus:

Memantau kondisi bus AKAP secara berkala untuk memastikan kelaikannya dan melakukan perbaikan jika diperlukan.

3. Evaluasi Pelayanan Pengemudi:

Mengevaluasi perilaku pengemudi AKAP terhadap penumpang dan memberikan pelatihan jika diperlukan.

Dengan melakukan monitoring dan evaluasi yang komprehensif, diharapkan layanan AKAP dapat terus ditingkatkan kualitasnya, memberikan pelayanan yang lebih baik kepada masyarakat, dan mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

NO.	UPAYA YANG DILAKUKAN	TUJUAN	CAPAIAN
1.	Evaluasi Jadwal Keberangkatan	Memantau apakah jadwal keberangkatan bus AKAP sesuai dengan yang dijadwalkan dan melakukan perbaikan jika terdapat keterlambatan yang signifikan	Ketepatan Jadwal Keberangkatan AKAP

2.	Evaluasi Kondisi Bus	Memantau kondisi bus AKAP secara berkala untuk memastikan kelaikannya dan melakukan perbaikan jika diperlukan	Terciptanya Bus AKAP yang laik jalan
3.	Evaluasi Pelayanan Pengemudi	Mengevaluasi perilaku pengemudi AKAP terhadap penumpang dan memberikan pelatihan jika diperlukan	Pelayanan prima yang didapatkan penumpang

Realisasi kinerja terhadap indikator kegiatan Monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A Gambut Barakat sudah mencapai 100% (maksimal) di tiap bulannya.

- **Capaian Kinerja**

Capaian Kinerja Monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A tahun 2025 adalah 100% dimana untuk menghasilkan persentase capaian yaitu realisasi dibagi target dikali 100 persen. Ini dapat diartikan bahwa kinerja terkait Monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A mencapai target yang sempurna.

**Monitoring dan evaluasi layanan
AKAP terhadap Terminal Tipe A**

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

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0.5}{1} \times 100\% = 50\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait pelaksanaan Monitoring dan evaluasi layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A Tahun 2025 yaitu Monitoring Pengendalian Sarana Dan Angkutan senilai Rp180.350.000,- dengan realisasi di Triwulan II Tahun 2025 Rp0,- atau mencapai 0% dengan nomenklatur POK : Monitoring Pengendalian Sarana Dan Angkutan, kode anggaran (4640.FAE.923).

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

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

1. peningkatan kepuasan pelanggan, penurunan tingkat kecelakaan, atau peningkatan efisiensi operasional;
2. Menggunakan sistem monitoring berbasis teknologi informasi yang user-friendly dan reliable dalam pengumpulan data;

3. Menindaklanjuti permasalahan dengan tepat dan cepat sehingga memastikan bahwa masalah yang ditemukan dapat diselesaikan dan perbaikan dapat dilakukan;
4. Peningkatan Kompetensi, pelatihan maupun sosialisasi kepada petugas terkait dalam melakukan monev;
5. Pengembangan sistem informasi menjadi aplikasi digital yang akan memudahkan akses informasi dan pelaporan dalam melakukan monev.

Sasaran Kegiatan 5 : Meningkatnya rasio konektivitas jaringan transportasi angkutan penyeberangan

Meningkatnya rasio konektivitas jaringan transportasi angkutan penyeberangan merupakan peningkatan hubungan dan keterhubungan antar wilayah melalui layanan penyeberangan. Hal ini mencakup peningkatan jumlah jalur penyeberangan yang tersedia, frekuensi layanan, dan kualitas infrastruktur pendukung, yang pada akhirnya memudahkan pergerakan orang dan barang antar daerah yang dipisahkan oleh perairan. Dengan kata lain, peningkatan rasio konektivitas jaringan transportasi angkutan penyeberangan adalah indikator penting dari kemajuan pembangunan dan upaya pemerintah dalam menghubungkan berbagai wilayah di Indonesia, khususnya yang dipisahkan oleh perairan.

Untuk mendukung kebijakan tersebut strategi yang dilakukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan adalah dengan mewujudkan pelayanan transportasi yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah dalam rangka mewujudkan konektivitas jaringan transportasi angkutan penyeberangan.

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

IKK 6 Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP

IKK 6 Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Pelaksanaan Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP adalah pelayanan angkutan penyeberangan bersubsidi guna membangun konektivitas antar pulau di Kalimantan Selatan. Pelayanan angkutan penyeberangan perintis menggunakan kapal ferry dari perusahaan PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin. Dengan adanya layanan subsidi transportasi angkutan ASDP, diharapkan aksesibilitas dan konektivitas antar wilayah di Indonesia dapat meningkat, serta perekonomian daerah dapat terdorong.

Layanan subsidi ini bertujuan untuk meningkatkan konektivitas antar pulau, terutama di daerah 3T (terdepan, terluar, dan tertinggal), serta mendukung pengembangan destinasi wisata prioritas. Dengan adanya subsidi dan diskon, diharapkan masyarakat dapat menikmati layanan transportasi yang lebih terjangkau dan efisien.

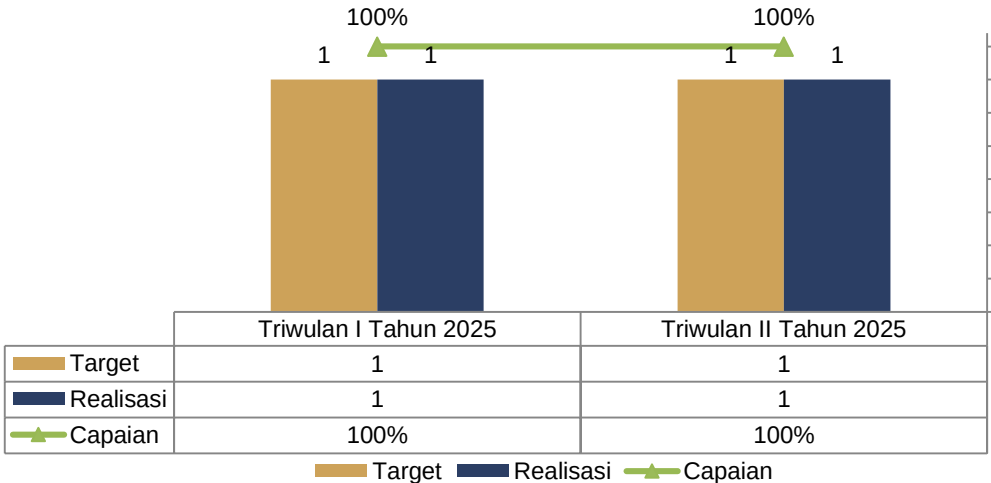
Tabel III. 14 Lintas Layanan Angkutan Penyeberangan Perintis Tahun 2025

No	Rincian Lokasi	Volume	Satuan
1	Lintas Pulau Laut Timur – Pulau Sebuku.	680	Trip
Total		680	Trip

Berdasarkan data yang ditampilkan pada Tabel III. 14, dapat diketahui bahwa untuk Tahun Anggaran 2025, terdapat 1 Lintas Angkutan Penyeberangan Perintis yang dilayani pada PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin yang ada di Kalimantan Selatan.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025

Realisasi kinerja Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP Triwulan II tahun 2025 sebesar 1 jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebesar 1 maka capaian kinerja mencapai 100%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III.5**. Grafik Capaian IKK 6 Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP.



Gambar III.5. Grafik Capaian IKK 6 Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP

Berikut ini rincian capaian triwulan untuk Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP Tahun 2025.

Tabel II. 15 Target dan Realisasi Kinerja Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP Tahun 2025 BPTD Kelas II Kalsel

NO	Rincian	TW-I	TW-II
		Tahun 2025	Tahun 2025
1	Target	1	1
2	Realisasi	1	1
3	Capaian	100%	100%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

- Pada triwulan I, target Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP yang ditetapkan sebesar 1 Lintas. Realisasi Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP pada triwulan I sebesar 1 Lintas. Sehingga capaian Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP sebesar 100%.
- Pada triwulan II, target Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP yang ditetapkan sebesar 1 Lintas. Realisasi Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP pada triwulan II sebesar 1 Lintas. Sehingga capaian Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP sebesar 100%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 6837 Tahun 2024 tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2025, maka dengan ini ditetapkan dasar untuk pengawasan dan pelayanan terhadap operasional angkutan perintis Pelabuhan Penyeberangan.

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP terhadap meningkatnya rasio konektivitas jaringan transportasi angkutan penyeberangan memiliki target 1 Lintas yang diperoleh dari capaian terhadap revisi I PK di Tahun 2025 dengan berdasarkan arahan pimpinan.

- **Faktor Keberhasilan**

Keberhasilan tercapainya indikator Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP antara lain:

1. Harga tiket yang kompetitif sehingga meringankan masyarakat;
2. Efisiensi waktu tunggu dengan waktu keberangkatan kapal;
3. Jalur yang dilayani untuk masyarakat yang terisolir;
4. Kepastian jam operasional Keperintisan Angkutan Penyeberangan;
5. Satu-satunya pilihan moda transportasi yang memenuhi Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan yang beroperasi melayani masyarakat Pulau Sebuku;
6. Memastikan jumlah ketersediaan kapal feri yang memadai sesuai dengan kebutuhan Masyarakat;
7. Kecakapan awak kapal yang telah mumpuni dibuktikan dengan adanya sertifikat sesuai dengan aturan yang berlaku;
8. Tersedianya ruang tunggu yang memadai untuk pengguna jasa ;
9. Pengecekan berkala fasilitas dalam kapal untuk menunjang kenyamanan dan keselamatan penumpang;

10. Pengecekan berkala kondisi kapal melalui pemeriksaan SPM.

- **Faktor Kegagalan**

Adapun Faktor Kegagalan terhadap indikator Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP antara lain:

1. Jadwal Oprasional tidak Terlalu banyak;
2. Cuaca yang buruk, angin kencang dan ombak yang tinggi dapat menyebabkan penundaan keberangkatan kapal;
3. Masyarakat masih belum mengetahui tentang Pelayanan Keperintisan Angkutan Penyeberangan;
4. Pelabuhan penyeberangan perintis seringkali memiliki keterbatasan fasilitas, termasuk dermaga yang tidak memadai, area parkir yang terbatas, dan fasilitas penunjang lainnya yang minim.
5. Keterbatasan armada kapal yang tidak sebanding dengan jumlah lonjakan penumpang;
6. Keterbatasan jumlah petugas dan awak kapal;
7. Keterbatasan Ketersediaan Informasi terkait Jadwal dan pemesanan Tiket.

- **Realisasi Kinerja**

Realisasi Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP Tahun 2025 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

IKK 6 = Jumlah Layanan Subsidi transportasi angkutan ASDP
IKK 6 = 1 Lintas

No	Rincian Lokasi	Volume	Satuan
1	Lintas Pulau Laut Timur – Pulau Sebuk.	680	Trip
Total		680	Trip

Dengan demikian Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP dihitung berdasarkan perbandingan antara jumlah realisasi Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP dengan target yang telah ditetapkan.

- **Capaian Kinerja**

Capaian Kinerja Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP Tahun 2025 adalah 100%. Dimana persentase capaian merupakan hasil realisasi dibagi target. Yang mana nilai pada realisasi adalah 1 dibagi nilai target adalah 1 dan dikali 100 persen. Artinya Capaian kinerja Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP Tahun 2025 berhasil mencapai target dengan sempurna.

$$\frac{\text{Persentase pelaksanaan pelayanan
keperintisan angkutan penyeberangan}}{\text{Realisasi}} = \frac{\text{Target}}{\text{Target}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{1}{1} \times 100\% = 100\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait pelaksanaan Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP Tahun 2025 yaitu Layanan Angkutan Penyeberangan Perintis (Prioritas Nasional) senilai Rp4.316.783.000,- dengan realisasi di Triwulan II Tahun 2025 Rp1.057.138.996,- atau mencapai 24,49%.

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

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

1. Memenuhi persyaratan teknis laik laut dan SPM kapal penyeberangan sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
2. Menghubungkan daerah yang belum memiliki moda transportasi lain secara memadai;
3. Menghubungkan daerah yang secara komersial belum menguntungkan untuk dilayani pelayanan niaga;
4. Melaksanakan standar pelayanan sesuai SOP yang telah dibuat;
5. Pemenuhan pengecekan berkala melalui SPM kapal penyeberangan pada lintasan perintis.
6. Perbaikan dan pengembangan fasilitas pelabuhan yang ada untuk mengakomodir arus penumpang dan kendaraan;
7. Penyediaan informasi yang mudah diakses oleh pengguna jasa terkait jadwal dan pemesanan tiket;
8. Memastikan tingkat kecakapan awak kapal penyeberangan perintis melalui pengecekan secara berkala sertifikat kompetensi yang dimiliki awak kapal;
9. Koordinasi yang baik antar pihak operator, Pemda dan BPTD dalam penetapan tarif lintas penyeberangan, penetapan lintas baru, dan evaluasi lintas eksisting sangat penting;
10. Pengaturan Pola Arus Lalu Lintas penumpang dan kendaraan di pelabuhan untuk kelancaran layanan.

Sasaran Kegiatan 7 : Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan

Meningkatnya pelayanan publik di sektor transportasi jalan dapat dicapai melalui berbagai upaya, termasuk pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan, peningkatan konektivitas antar moda transportasi, serta penerapan teknologi untuk efisiensi dan keselamatan. Peningkatan pelayanan ini akan berdampak positif pada mobilitas masyarakat, efisiensi logistik, dan pertumbuhan ekonomi.

Untuk mendukung kebijakan tersebut strategi yang dilakukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan adalah dengan mewujudkan kualitas pelayanan publik yang baik dalam rangka mewujudkan peningkatan pelayanan publik sektor transportasi jalan.

Pencapaian Sasaran Kegiatan 7 diukur melalui 3 (tiga) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yaitu:

1. IKK 7.2 Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM
2. IKK 7.4 Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM
3. IKK 7.5 Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok

IKK 7.2 Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM merupakan Kegiatan Pengoperasian dan pengelolaan Terminal Tipe A yang menjadi tanggung jawab pemerintah pusat, dalam hal ini Kementerian Perhubungan (Kemenhub) dibawah naungan BPTD Kelas II Kalimantan Selatan. Terminal Tipe A berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas negara dan/atau angkutan antar kota antar provinsi. Pengelolaannya meliputi berbagai aspek, mulai dari pengaturan arus kendaraan dan penumpang, pemeriksaan dokumen, hingga pemeliharaan fasilitas terminal.

Pengelolaan Terminal Tipe A mencakup:

- Pengaturan Operasional :
 - Mengatur tempat tunggu dan arus kendaraan umum di terminal.
 - Memeriksa kartu pengawasan dan jadwal perjalanan kendaraan.
 - Mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan sesuai jadwal.
 - Memberikan informasi kepada penumpang terkait kedatangan dan keberangkatan.
 - Mengatur arus lalu lintas di sekitar terminal.
 - Mencatat dan melaporkan pelanggaran.
- Perawatan dan Pemeliharaan :
 - Memastikan kebersihan dan keamanan terminal.
 - Melakukan perbaikan dan pemeliharaan fasilitas terminal.
 - Menjaga kelancaran operasional terminal secara keseluruhan.
- Pengembangan dan Perencanaan :
 - Melakukan kajian teknis untuk pengembangan terminal.
 - Menyiapkan bahan perumusan kebijakan terkait terminal.
 - Melakukan evaluasi dan pelaporan terkait operasional terminal.

- Kerja Sama dengan Pihak Terkait :
 - Berkolaborasi dengan pemerintah daerah terkait pengelolaan terminal.
 - Berkoordinasi dengan operator angkutan umum.
 - Menjalin komunikasi dengan masyarakat pengguna terminal.

BPTD Kelas II Provinsi Kalimantan Selatan memiliki 1 (satu) Satuan Pelayanan Terminal Tipe A yang beroperasi yaitu Terminal Tipe-A Gambut Barakat. Terminal Tipe-A Gambut Barakat Merupakan Terminal Induk dimana merupakan terminal asal-tujuan yang terletak di Kab. Banjar Provinsi Kalimantan Selatan dengan luas lahan 4,8 ha dan luas Bangunan Terminal sebesar 3.417 M². Melayani trayek angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan Angkutan Perkotaan (ANGKOT).

Terminal Tipe-A Gambut Barakat memiliki fasilitas utama dan fasilitas penunjang sebagai berikut:

- Fasilitas Utama

- a. Jalur Keberangkatan
- b. Jalur Kedatangan
- c. Ruang Tunggu penumpang
- d. Area Parkir Penjemput / Pengantar
- e. Perlengkapan Jalan
- f. Loker Penjualan Tiket
- g. Pusat Informasi
- h. Media Informasi
- i. Gedung Utama / Kantor Terminal
- j. Toilet Umum
- k. Gudang

- Fasilitas Penunjang

- a. Klinik
- b. Fasilitas Keamanan
- c. Gerai ATM
- d. Endapan Bus
- e. Kios/Kantin
- f. Masjid
- g. Wifi
- h. Tempat bermain anak

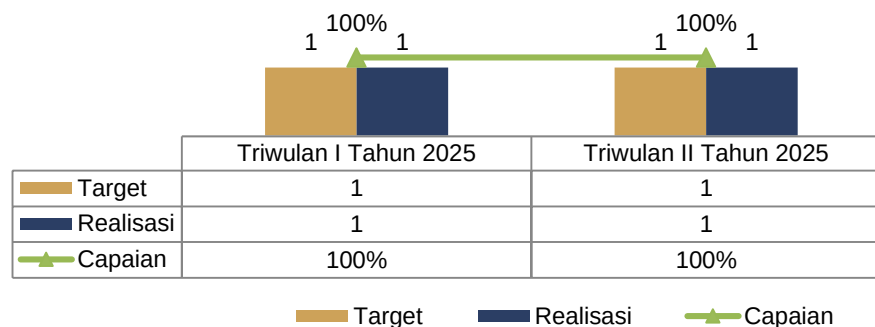
Adapun terkait Standar Pelayanan Minimal (SPM) di terminal tipe-A merupakan standar penilaian yang harus dipenuhi oleh Satuan Pelayanan Terminal Tipe-A dalam memberikan pelayanan adalah sebagai berikut :

Jenis Pemeriksaan	Uraian
SPM Terminal	Aspek Keselamatan
	Aspek Keamanan
	Aspek Kenyamanan
	Aspek Kemudahan / Keterjangkauan
	Aspek Kesetaraan
	Aspek Keteraturan

Selanjutnya maksud dari IKK ini adalah untuk Pengoperasian dan pengelolaan Terminal Tipe A yang sesuai dengan SPM di bawah naungan BPTD Kelas II Kalimantan Selatan pada tahun 2025.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025.

Realisasi kinerja Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM Triwulan II tahun 2025 sebesar 1 unit jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebesar 1 unit maka capaian kinerja mencapai 100%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III.3**. Grafik Capaian IKK Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM.



Gambar III.3. Grafik Capaian IKK 7.2 Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM
Berikut ini rincian capain setiap triwulan untuk Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM Tahun 2025 :

Tabel II.9 Target dan Realisasi Kinerja Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I	TW-II
		Tahun 2025	Tahun 2025
1	Target	1	1
2	Realisasi	1	1
3	Capaian	100%	100%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

- Pada triwulan I, target Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM yang ditetapkan sebesar 1 unit. Realisasi Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM pada triwulan I sebesar 1 unit. Sehingga capaian Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM sebesar 100%.
- Pada triwulan II, target Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM yang ditetapkan sebesar 1 unit. Realisasi Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM pada triwulan II sebesar 1 unit. Sehingga capaian Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM sebesar 100%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

- Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, terhadap Pelayanan Terminal tipe-A dengan rincian sebagai berikut :
 1. Melakukan pengawasan harian dan berkala untuk memastikan pelaksanaan SOP terkait tugas dan tanggung jawab seluruh staf Terminal Tipe-A;
 2. Melakukan evaluasi pelaksanaan terkait manajemen SDM maupun layanan terhadap penumpang angkutan;
 3. Melakukan koordinasi dengan stakeholder terkait tugas dan tanggung jawab serta komitmen untuk pelaksanaan operasional di Terminal Tipe-A.

Adapun terkait Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di terminal tipe-A berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor PM 40 Tahun 2015 Tentang Standart Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM terhadap Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan memiliki target 1 unit yang diperoleh dari capaian terhadap Revisi I PK di Tahun 2025 dengan berdasarkan arahan pimpinan.

- **Faktor Keberhasilan**

Adapun Faktor-faktor keberhasilan yang menyebabkan jumlah operasional layanan terminal tipe A telah sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM) antara lain yaitu :

1. Kualitas Pelayanan yang baik
2. Keterlibatan masyarakat dalam memberikan masukan dan saran untuk perbaikan operasional terminal
3. Terpenuhinya Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang meliputi aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kemudahan, keteraturan, dan kesetaraan
4. Terwujudnya Pembangunan dan revitalisasi terminal secara berkala dengan fasilitas yang modern dan memadai, termasuk perbaikan akses jalan, penataan pelataran, dan penyediaan fasilitas pendukung lainnya
5. Keterlibatan aktif dari pemerintah pusat (Kementerian Perhubungan), pemerintah daerah, pengelola terminal, operator bus, dan pihak terkait lainnya dalam membangun dan mengelola terminal.

- **Faktor Kegagalan**

Adapun Faktor-faktor kegagalan yang menyebabkan jumlah operasional layanan terminal tipe A tidak sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM) antara lain yaitu :

1. Masalah keamanan dan ketertiban di terminal, seperti premanisme dan praktik pungutan liar, masih menjadi perhatian
2. Lokasi terminal kurang strategis / jauh dari jalan utama
3. Adanya moda transportasi lain yang lebih diminati, seperti kendaraan pribadi atau ojek online, dapat mengurangi penggunaan terminal
4. Kekurangan fasilitas pendukung, seperti toilet yang bersih dan memadai, ruang tunggu yang nyaman, dan informasi yang jelas, dapat menurunkan kualitas pelayanan terminal.

- **Realisasi Kinerja**

Realisasi Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

IKK 7.2 = Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM
IKK 7.2 = 1 unit

Realisasi kinerja terhadap aspek sebagai indikator di Satuan Pelayanan Terminal Tipe-A Gambut Barakat sudah mencapai 100% (maksimal) di tiap tahunnya.

Adapun juga hasil dari SPM yang telah dilakukan pada Terminal Tipe A Gambut Barakat :

LAPORAN TAHUN 2025
STANDAR PELAYANAN PENYELENGGARAAN TERMINAL TIPE A GAMBUT BARAKAT
TERMINAL TIPE A GAMBUT BARAKAT

No.	Jenis Pelayanan	Nilai
1	Keselamatan	6
2	Keamanan	15
3	Kehandalan/ Keteraturan	9
4	Kenyamanan	12,5
5	Kemudahan/Keterjangkauan	9,96
6	Kesetaraan	15
Jumlah		67,46

- **Capaian Kinerja**

Capaian Kinerja Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM tahun 2025 adalah 100% dimana untuk menghasilkan capaian yaitu realisasi dibagi target dikali 100 persen. Ini dapat diartikan bahwa kinerja terkait Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM mencapai target yang sempurna.

$$\begin{array}{l} \text{Jumlah operasional layanan terminal} \\ \text{tipe A sesuai SPM} \end{array} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{1}{1} \times 100\% = 100\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait pelaksanaan Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM Tahun 2025 yaitu Terminal Penumpang Tipe-A Operasional Terminal Tipe-A Gambut Barakat senilai Rp1.513.273.000,- dengan realisasi di Triwulan II Tahun 2025 Rp893.636.134,- atau mencapai 59,05% dengan nomenklatur POK : Terminal Penumpang Tipe-A dikelola, kode anggaran (4638.CDP.040).

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

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

1. Melanjutkan pembangunan dan revitalisasi terminal tipe A, termasuk perbaikan fasilitas fisik seperti jalan akses, ruang tunggu, dan fasilitas sanitasi
2. Peningkatan Fasilitas yang memadai sesuai standar, seperti ruang laktasi, ruang istirahat pengemudi dan fasilitas untuk penyandang disabilitas
3. Memberikan pelatihan kepada petugas terminal terkait pelayanan pelanggan, penanganan situasi darurat, dan penggunaan fasilitas terminal.
4. Meningkatkan keamanan dan kenyamanan bagi pengguna fasilitas terminal Tipe-A;
5. Meningkatkan kemampuan pelayanan guna mengantisipasi kebutuhan dimasa yang akan datang;
6. Meningkatkan minat Masyarakat agar lebih banyak menggunakan Transportasi Umum;
7. Meningkatkan pendapatan PNBP di Terminal Tipe-A.

Dengan upaya-upaya tersebut, diharapkan operasional pelayanan terminal tipe A dapat ditingkatkan secara signifikan, memberikan kenyamanan dan kepuasan bagi pengguna terminal, serta mendukung peningkatan penggunaan angkutan umum.

IKK 7.4 Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Jumlah operasional layanan fasilitas penimbangan kendaraan bermotor pada (UPPKB) atau jembatan timbang merupakan standar minimal yang harus dipenuhi dalam pelayanan kepada pengguna jasa angkutan barang, termasuk aspek penimbangan kendaraan. Juga merupakan suatu kegiatan pengoperasian dan pengelolaan layanan fasilitas penimbangan kendaraan bermotor untuk memastikan kendaraan angkutan barang mematuhi batas berat yang diizinkan dan persyaratan teknis lainnya. Ini mencakup pemeriksaan kendaraan, penimbangan, pencatatan hasil, dan penindakan jika ditemukan pelanggaran.

Fasilitas penimbangan kendaraan bermotor, yang dikenal sebagai UPPKB, memiliki peran penting dalam menjaga keselamatan jalan dan mencegah kerusakan jalan akibat kelebihan muatan. Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang terkait dengan UPPKB mencakup berbagai aspek, antara lain:

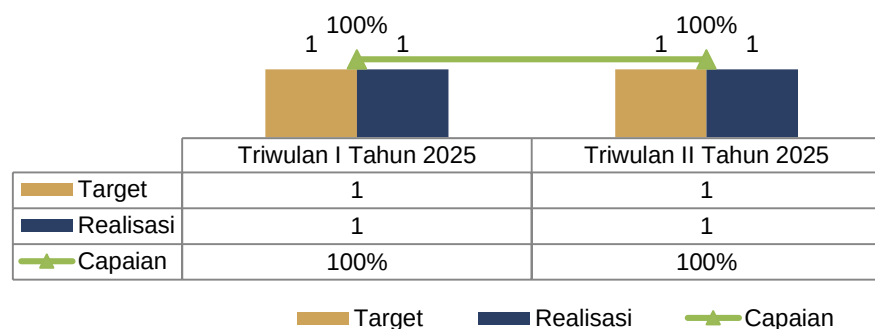
- Ketersediaan dan Kelayakan Peralatan :
UPPKB harus dilengkapi dengan peralatan penimbangan yang berfungsi dengan baik dan terkalibrasi secara teratur untuk memastikan keakuratan hasil penimbangan.
- Ketersediaan Sumber Daya Manusia :
Petugas di UPPKB harus memiliki kualifikasi dan kompetensi yang sesuai untuk melakukan penimbangan dan pelayanan dengan baik.
- Jam Operasional :
UPPKB harus beroperasi sesuai dengan jam operasional yang ditetapkan, yang biasanya disesuaikan dengan kebutuhan lalu lintas barang.
- Keterbukaan Informasi:
Informasi terkait prosedur penimbangan, tarif, dan peraturan yang berlaku harus tersedia dan mudah diakses oleh pengguna jasa.
- Penanganan Keluhan:
UPPKB harus memiliki mekanisme penanganan keluhan yang efektif untuk menyelesaikan masalah yang mungkin timbul selama proses penimbangan.

Dengan adanya SPM, diharapkan layanan penimbangan kendaraan bermotor dapat berjalan lebih optimal, efektif, dan transparan, serta memberikan kontribusi positif terhadap keselamatan lalu lintas dan kelestarian jalan.

Selanjutnya maksud dari IKK ini adalah untuk Pengoperasian dan pengelolaan layanan fasilitas penimbangan Kendaraan Bermotor di UPPKB yang sesuai dengan SPM dalam hal ini dibawah naungan BPTD Kelas II Kalimantan Selatan ada 2 (dua) yaitu UPPKB Kintap dan UPPKB Tabalong.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025.

Realisasi kinerja Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM Triwulan II tahun 2025 sebesar 2 UPPKB dalam 1 Tahun jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebesar 1 Tahun maka capaian kinerja mencapai 100%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III.3.** Grafik Capaian IKK Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM.



Gambar III.3. Grafik Capaian IKK 7.4 Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM

Berikut ini rincian capaian setiap triwulan untuk Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM tahun 2025

Tabel II.9 Target dan Realisasi Kinerja Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I	TW-II
		Tahun 2025	Tahun 2025
1	Target	1	1
2	Realisasi	1	1
3	Capaian	100%	100%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

- Pada triwulan I, target Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM yang ditetapkan sebesar 1 tahun (2 unit UPPKB). Realisasi Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM pada triwulan I sebesar 1 Tahun. Sehingga capaian Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM sebesar 100%.
- Pada triwulan II, target Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM yang ditetapkan sebesar 1 tahun (2 unit UPPKB). Realisasi Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM pada triwulan II

sebesar 1 Tahun. Sehingga capaian Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM sebesar 100%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

- Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, terhadap Operasional Pelayanan UPPKB dengan rincian tugas sebagai berikut:
 1. Melakukan pengawasan terhadap kendaraan angkutan barang yang melintas di jalan, termasuk memeriksa muatan, dimensi kendaraan, dan kelengkapan surat-surat kendaraan.
 2. Penimbangan Kendaraan menggunakan alat penimbangan (jembatan timbang) untuk memastikan bahwa kendaraan tidak melebihi muatan maksimal yang diperbolehkan.
 3. UPPKB memiliki kewenangan Penindakan Pelanggaran untuk menindak pelanggaran yang terkait dengan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, termasuk pelanggaran batas muatan, dimensi, dan tata cara pemuatan.
 4. Dengan melakukan pengawasan dan penindakan, UPPKB berperan dalam mencegah kecelakaan yang disebabkan oleh kendaraan over dimensi dan over load (ODOL).
 5. Dengan mengurangi beban berlebih pada jalan, UPPKB membantu menjaga kondisi jalan agar tidak cepat rusak.
- Berdasarkan PM 85 Tahun 2021 Tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang Dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan.

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM terhadap Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan memiliki target 1 tahun (2 unit UPPKB) yang diperoleh dari capaian terhadap revisi I PK di Tahun 2025 dengan berdasarkan arahan pimpinan.

- **Faktor Keberhasilan**

Adapun faktor Keberhasilan tercapainya indikator Kinerja Kegiatan Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM antara lain yaitu :

1. Tersedianya Jembatan timbang yang memadai dalam kondisi baik, terawat, berfungsi optimal dan sesuai dengan kebutuhan untuk memastikan keakuratan hasil penimbangan dan mencegah kerusakan serta berlokasi strategis untuk melayani arus lalu lintas kendaraan berat;
2. Sumber Daya Manusia yang berkompetensi dalam mengoperasikan alat, melakukan penimbangan, dan mencatat data;

3. Penggunaan Sistem digital / Aplikasi yang terintegrasi dengan sistem penimbangan mudah diakses dalam pengelolaan data, pelaporan, dan pemantauan operasional;
4. Laporan hasil penimbangan dilaporkan secara berkala dan mudah dipahami;
5. Adanya Informasi mengenai jadwal operasional, tarif, dan prosedur penimbangan yang mudah diakses oleh pengguna jasa ;
6. Rutin melakukan pengawasan terhadap operasional jembatan timbang untuk memastikan kepatuhan terhadap standar pelayanan;
7. Adanya Evaluasi berkala yang dilakukan untuk mengidentifikasi kelemahan dan masalah yang mungkin timbul dalam operasional dan mencari solusi perbaikan;
8. Terjalannya Koordinasi antar Instansi-Instansi terkait (misalnya Dinas Perhubungan, Kepolisian, Dinas Pekerjaan Umum, kantor Pengadilan) dalam menjalankan operasional jembatan timbang maupun hasil penindakan angkutan barang yang melanggar.

- **Faktor Kegagalan**

Adapun faktor Kegagalan yang menjadi tidak tercapainya indikator Kinerja Kegiatan Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM antara lain yaitu :

1. Jumlah petugas yang tidak memadai untuk mengoperasikan fasilitas penimbangan 24 jam sehingga dapat menyebabkan penyesuaian jam operasional yang tidak sesuai SOP, yang pada akhirnya mengurangi efektivitas pengawasan;
2. Beberapa pengusaha dan pengemudi kendaraan bermotor memiliki budaya yang kurang patuh terhadap aturan, termasuk terkait kelebihan muatan;
3. Lemahnya sistem penindakan dan sanksi terhadap pelanggaran kelebihan muatan dapat mengurangi efek jera bagi pelanggar.

- **Realisasi Kinerja**

Realisasi Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

IKK 7.4 = Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM
IKK 7.4 = 1 Tahun (2 unit UPPKB)

Realisasi kinerja terhadap aspek layanan Fasilitas penimbangan yang sesuai SPM sebagai indikator di Satuan Pelayanan UPPKB Kintap dan UPPKB Tabalong sudah mencapai 100% (maksimal) di tiap bulannya.

- **Capaian Kinerja**

Capaian Kinerja Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM tahun 2025 adalah 100% dimana untuk menghasilkan capaian yaitu realisasi dibagi target dikali 100 persen. Ini dapat diartikan bahwa kinerja terkait Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM mencapai target yang sempurna.

$$\frac{\text{Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM}}{\text{Target}} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{1}{1} \times 100\% = 100\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait pelaksanaan Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM Tahun 2025 yaitu Operasional Uppkb Tabalong (Baru) dan Operasional Uppkb Kintap (Beroperasi) senilai Rp2.810.039.000,- dengan realisasi di Triwulan II Tahun 2025 Rp599.605.733,- atau mencapai 21,33% dengan nomenklatur POK : Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) dikelola, kode anggaran (4639.CDP.077).

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

Adapun upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang sesuai Standar Pelayanan Minimum (SPM) meliputi :

peningkatan kualitas fasilitas, optimalisasi sumber daya manusia, serta penerapan teknologi informasi.

1. Melakukan perbaikan dan pemeliharaan secara berkala terhadap fasilitas penimbangan, termasuk jembatan timbang, bangunan, dan peralatan pendukung, sesuai dengan SPM
2. Memastikan pencahayaan yang memadai di area jembatan timbang, baik dengan lampu highmast, lampu PJU listrik, maupun lampu sorot, untuk kenyamanan dan keamanan petugas dan pengguna jalan
3. Menyediakan fasilitas pendukung yang memadai, seperti tempat istirahat, toilet, dan fasilitas lain yang diperlukan, untuk meningkatkan kenyamanan pengguna jalan
4. Memberikan pelatihan dan sertifikasi kepada petugas jembatan timbang untuk meningkatkan kompetensi dan profesionalisme dalam menjalankan tugas
5. Melakukan evaluasi kinerja petugas secara berkala dan memberikan apresiasi atas kinerja yang baik, serta memberikan sanksi atas pelanggaran yang dilakukan

6. Menerapkan sistem e-tilang untuk penindakan pelanggaran muatan, sehingga proses penegakan hukum lebih efektif dan transparan.

Dengan melakukan upaya-upaya tersebut, diharapkan operasional pelayanan fasilitas penimbangan kendaraan bermotor dapat berjalan lebih baik, sesuai dengan SPM, dan memberikan manfaat yang optimal bagi pengguna jalan dan masyarakat luas.

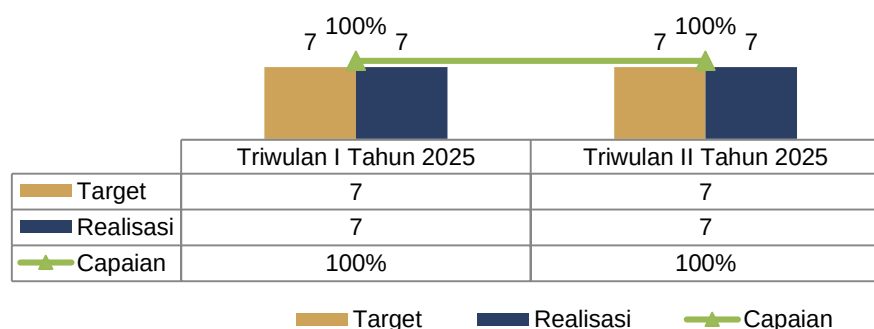
IKK 7.5 Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok merupakan proses sistematis untuk mengamati, mengukur, dan menilai kinerja serta efektivitas pelaksanaan tugas dan pelayanan yang diberikan. Monitoring dan evaluasi (Monev) juga bertujuan untuk mengidentifikasi kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman dalam pelaksanaan tugas, serta memberikan rekomendasi untuk perbaikan dan peningkatan kualitas pelayanan serta akuntabilitas kinerja.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025.

Realisasi kinerja Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok Triwulan II tahun 2025 sebesar 7 Kegiatan jika dibandingkan dengan target revisi I PK tahun 2025 sebesar 7 kegiatan maka capaian kinerja mencapai 100%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III.3**. Grafik Capaian IKK Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok.



Gambar III.3. Grafik Capaian IKK 1.3 Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok

Berikut ini rincian capaian setiap triwulan untuk Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok tahun 2025

Tabel II.9 Target dan Realisasi Kinerja Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I	TW-II
		Tahun 2025	Tahun 2025
1	Target	7	7
2	Realisasi	7	7
3	Capaian	100%	100%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok terhadap Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2024 yang dihitung berdasarkan rumus Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

- Pada triwulan I, target Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok yang ditetapkan sebesar 7 kegiatan. Realisasi Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok pada triwulan I sebesar 7 lokasi. Sehingga capaian Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok sebesar 100%.
- Pada triwulan II, target Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok yang ditetapkan sebesar 7 kegiatan. Realisasi Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok pada triwulan II sebesar 7 lokasi. Sehingga capaian Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok sebesar 100%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, maka telah ditetapkan sebagai dasar Penyelenggaraan Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok.

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok terhadap Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan memiliki target 7 kegiatan yang diperoleh dari capaian terhadap revisi I PK di Tahun 2025 dengan berdasarkan arahan pimpinan.

- **Faktor Keberhasilan**

Adapun beberapa faktor keberhasilan tercapainya indikator Kinerja Kegiatan Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok antara lain yaitu :

1. Perencanaan yang matang dalam menentukan jadwal pelaksanaan monev yang realistis dan sesuai dengan siklus pelayanan yang dimonitor
2. Pemanfaatan teknologi yang mampu mempermudah proses pengumpulan, pengolahan, dan analisis data
3. Analisis Data yang mendalam terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja pelayanan
4. Terlaksananya tindakan perbaikan yang telah direkomendasikan untuk meningkatkan kualitas pelayanan
5. Melakukan pemantauan terhadap implementasi tindakan perbaikan untuk memastikan perbaikan berjalan efektif.

Dengan adanya faktor-faktor tersebut, monitoring dan evaluasi terhadap Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok dapat menjadi alat yang efektif untuk meningkatkan kualitas pelayanan, mengoptimalkan kinerja, dan mencapai tujuan organisasi secara keseluruhan.

- **Faktor Kegagalan**

Adapun beberapa faktor kegagalan yang dapat mempengaruhi tidak tercapainya indikator Kinerja Kegiatan Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok antara lain yaitu :

1. Keterbatasan Sumber daya, Minimnya anggaran, waktu, dan tenaga ahli yang tersedia untuk melaksanakan monev secara efektif
2. Proses pelaporan yang berbelit-belit atau tidak transparan dapat menghambat penyebaran informasi dan umpan balik / dukungan yang dibutuhkan
3. Tidak adanya komitmen dari semua pihak terkait, monev mungkin hanya dianggap sebagai formalitas belaka tanpa dampak yang signifikan
4. Faktor-faktor eksternal seperti perubahan sosial, ekonomi, atau teknologi dapat mempengaruhi hasil monev dan membutuhkan penyesuaian strategi
5. Kegiatan monev yang tidak efektif dapat menyebabkan pemborosan anggaran, waktu, dan tenaga.

Dengan memahami faktor-faktor penyebab kegagalan dan dampak yang ditimbulkan, maka diharapkan pelaksanaan monev dapat ditingkatkan untuk mencapai tujuan peningkatan pelayanan yang lebih baik.

• **Realisasi Kinerja**

Realisasi Indikator Kinerja Kegiatan Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan

Tugas dan Pokok terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar :

NO	Monitoring dan Evaluasi	Kegiatan
1	Pengelolaan Bidang Ketatausahaan	Pengelolaan Urusan Tata Usaha
2	Monitoring Pengelolaan Sarana Dan Angkutan	• Pelaksanaan Kalibrasi Peralatan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor • Pelaksanaan Pemeriksaan kesesuaian Fisik rancang bangun kendaraan bermotor • Pelaksanaan pemberian layanan subsidi angkutan jalan dan angkutan SDP
3	Monitoring Pengendalian Sarana Dan Angkutan	Penetapan jadwal operasi angkutan SDP
4	Monitoring Pengelolaan dan Pengendalian Prasarana	• Monitoring pelaksanaan pelayanan jasa Terminal Tipe A dan UPPKB • Monitoring pelaksanaan pelayanan Terminal Tipe A , UPPKB, dan Pelabuhan SDP • Monitoring pelaksanaan pengoperasian dan perawatan Terminal Tipe A, UPPKB, dan Pelabuhan SDP
5	Monitoring Pengelolaan Lalu Lintas	• Pelaksanaan penyediaan dan pemeliharaan perlengkapan jalan • Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan
6	Monitoring Pengendalian Lalu Lintas	• Pelaksanaan pemberian rekomendasi persetujuan MRLL pada jalan nasional • Pelaksanaan penegakan hukum dibidang Lalu Lintas Angkutan Jalan SDP
7	Pengawasan Sarana, Prasarana, Lalu Lintas Dan Angkutan	• Pengamatan dan Pemantauan pemenuhan perlengkapan jalan • Pengamatan dan Pemantauan perusahaan angkutan jalan, Karoseri, jembatan timbang dan penyelenggaraan terminal • Pengawasan pemanfaatan bantuan teknis

IKK 7.5 = Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok

IKK 7.5 = 7 Kegiatan

- **Capaian Kinerja**

Capaian Kinerja Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok adalah 100% dimana untuk menghasilkan persentase capaian yaitu realisasi dibagi target dikali 100 persen. Ini dapat diartikan bahwa kinerja terkait Kinerja Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok mencapai target yang sempurna.

$$\begin{array}{l} \text{Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan} \\ \text{Pelayanan Tugas dan Pokok} \end{array} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{7}{7} \times 100\% = 100\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait pelaksanaan Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok Tahun 2025 yaitu Pemantauan dan Evaluasi serta Pelaporan senilai Rp3.793.540.000,- dengan realisasi di Triwulan II Tahun 2025 Rp302.358.457,- atau mencapai 7,97% dengan nomenklatur POK : Pemantauan dan Evaluasi serta Pelaporan, kode anggaran (4640.FAE.923).

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

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

1. Dengan mempercepat proses monev, umpan balik terhadap pelayanan dapat diberikan dengan lebih cepat, memungkinkan perbaikan yang lebih tepat waktu dan efisien. Hal ini juga akan mengurangi potensi penumpukan masalah yang mungkin timbul jika monev dilakukan terlalu lama
2. Monev yang baik tidak akan berarti jika tidak ada tindak lanjut yang konkret. Hasil monev harus digunakan untuk merumuskan rekomendasi perbaikan yang spesifik dan terukur, serta memastikan bahwa rekomendasi tersebut benar-benar diimplementasikan
3. Pemanfaatan teknologi informasi dapat mempermudah proses pengumpulan data, analisis data, dan pelaporan hasil monev. Misalnya, penggunaan sistem informasi manajemen untuk mencatat data pelayanan, analisis data berbasis komputer, dan penyajian laporan yang interaktif.

Sasaran Kegiatan 8 : Meningkatnya Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi ASDP

Meningkatnya Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi ASDP merupakan adanya peningkatan penerimaan dan penilaian positif dari masyarakat terhadap kualitas layanan yang diberikan oleh PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) dalam bidang transportasi penyeberangan dibawah pengawasan operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM. Peningkatan IKM ini menunjukkan bahwa upaya perbaikan dan peningkatan kualitas layanan yang dilakukan satuan pelayanan SDP telah memberikan dampak positif bagi kepuasan masyarakat.

Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) adalah ukuran yang digunakan untuk menilai seberapa puas masyarakat terhadap suatu pelayanan publik. Peningkatan IKM menunjukkan bahwa semakin banyak masyarakat yang merasa puas dengan pelayanan yang diberikan oleh ASDP. Peningkatan IKM pada sektor transportasi ASDP mengindikasikan bahwa Kualitas layanan ASDP, seperti keandalan kapal, ketepatan waktu, keamanan, kenyamanan, dan fasilitas di pelabuhan, semakin baik.

Untuk mendukung kebijakan tersebut strategi yang dilakukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan adalah dengan mewujudkan kualitas operasional dan pengelolaan pelabuhan SDP dalam rangka mewujudkan peningkatan Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi ASDP.

Pencapaian Sasaran Kegiatan 8 diukur melalui 2 (dua) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yaitu:

1. IKK 8.2 Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM
2. IKK 8.4 Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM

IKK 8.2 Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan yang sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM) diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan. Secara umum, SPM menetapkan persyaratan minimal yang harus dipenuhi oleh perusahaan angkutan penyeberangan dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa.

Berikut adalah beberapa poin penting terkait operasional layanan pelabuhan penyeberangan sesuai SPM:

- **Penyediaan Fasilitas :**

Pelabuhan penyeberangan harus menyediakan fasilitas yang memadai untuk pelayanan kapal, penumpang, dan kendaraan. Ini termasuk fasilitas untuk kegiatan pelayanan kapal, terminal penumpang, fasilitas untuk kendaraan, serta fasilitas pendukung seperti listrik, air, dan pengolahan limbah.

- **Pelayanan Kapal :**
Persetujuan pengoperasian kapal hanya diberikan untuk satu lintas penyeberangan. Namun, untuk angkutan perintis, dapat diberikan untuk lebih dari satu lintas.
- **Standar Waktu :**
Untuk lintasan antar provinsi non-perintis, kapal di atas GT 10.000, waktu proses sertifikasi Standar Pelayanan Minimal (SPM) adalah 7 hari kerja, menurut Kementerian Perhubungan.
- **Fasilitas Tambahan :**
Untuk pelayaran di atas 8 jam, kapal harus dilengkapi dengan fasilitas tidur dan kamar mandi bagi penumpang.
- **Pemenuhan SPM:**
Perusahaan angkutan penyeberangan dan penyedia jasa pelabuhan penyeberangan diwajibkan memenuhi standar pelayanan penumpang angkutan penyeberangan dalam waktu yang ditentukan, yaitu 6 bulan untuk lintasan utama dan 12 bulan untuk lintasan perintis
Penting untuk dicatat bahwa SPM ini bertujuan untuk memastikan keselamatan dan kenyamanan penumpang selama berada di pelabuhan dan kapal.

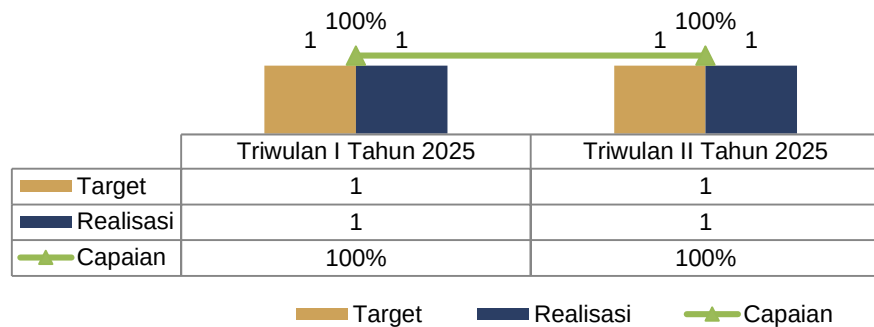
Dalam hal ini BPTD Kelas II Kalimantan Selatan memiliki fungsi dan tugas terhadap pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP yang bertujuan untuk lebih meningkatkan aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kemudahan, dan keteraturan dalam penyelenggaraan angkutan penyeberangan.

Adapun beberapa persyaratan minimal yang harus dipenuhi adalah sebagai berikut:

Jenis Pemeriksaan	Uraian
1. SPM Pelayanan Penumpang	Aspek Keselamatan
	Aspek Keamanan
	Aspek Kenyamanan
2. SPM Pemuatan Kendaraan	Aspek Kemudahan / Keterjangkauan
3. SPM Pengoperasian Kapal	Aspek Kesenjangan
	Aspek Keteraturan

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025.

Realisasi kinerja Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM Triwulan II tahun 2025 sebesar 1 tahun (6 lokasi pelabuhan penyeberangan) jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebesar 1 tahun (6 lokasi pelabuhan penyeberangan) maka capaian kinerja mencapai 100%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III.3.** Grafik Capaian IKK Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM.



Gambar III.3. Grafik Capaian IKK 8.2 Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM

Berikut ini rincian capaian setiap triwulan untuk Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM tahun 2025

Tabel II.9 Target dan Realisasi Kinerja Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I	TW-II
		Tahun 2025	Tahun 2025
1	Target	1	1
2	Realisasi	1	1
3	Capaian	100%	100%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM terhadap Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

- Pada triwulan I, target Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM yang ditetapkan sebesar 1 tahun (6 lokasi pelabuhan penyeberangan) Realisasi Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM pada triwulan I sebesar 1 tahun (6 lokasi pelabuhan penyeberangan). Sehingga capaian 1 tahun (6 lokasi pelabuhan penyeberangan) sebesar 100%.
- Pada triwulan II, target Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM yang ditetapkan sebesar 1 tahun (6 lokasi pelabuhan penyeberangan) Realisasi Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM pada triwulan II sebesar 1 tahun (6 lokasi pelabuhan penyeberangan). Sehingga capaian 1 tahun (6 lokasi pelabuhan penyeberangan) sebesar 100%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**
- Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, maka telah ditetapkan sebagai dasar Penyelenggaraan pengawasan Operasional dan pengelolaan Pelabuhan Penyeberangan.

- Berdasarkan Peraturan Menteri No. 39 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Pelabuhan Penyeberangan dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP. 5062/AP005/DRJD/2020 tentang Pedoman Penilaian Terhadap Penerapan Standar Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan, pedoman ini menjadi dasar yang mengatur pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di Pelabuhan SDP di bawah naungan BPTD Kelas II Kalimantan Selatan.

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM terhadap Meningkatnya Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi ASDP memiliki target 1 tahun (6 Pelabuhan Penyeberangan yang diperoleh dari capaian terhadap revisi I PK di Tahun 2025 dengan berdasarkan arahan pimpinan.

- **Faktor Keberhasilan**

Keberhasilan tercapainya indikator Kinerja Kegiatan Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM antara lain yaitu :

1. Terpenuhiny Aspek Keselamatan, Keamanan, Kenyamanan, Kemudahan, dan Kesetaraan
2. Ketersediaan fasilitas yang memadai, seperti dermaga, ruang tunggu, toilet, tempat ibadah, dan fasilitas lain yang dibutuhkan pengguna jasa, sangat penting untuk operasional yang lancar
3. Waktu tunggu kapal, waktu pelayanan pemanduan, dan waktu tunggu pelayanan tiket telah diupayakan seminimal mungkin untuk menghindari penumpukan penumpang dan kendaraan
4. Proses pelayanan mulai dari pembelian tiket hingga naik turun kapal telah dilakukan seefisien mungkin agar tidak terjadi keterlambatan.
5. Perusahaan angkutan penyeberangan telah mematuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang ditetapkan oleh pemerintah untuk memastikan kualitas layanan yang diberikan.

Dengan adanya faktor-faktor keberhasilan yang telah terpenuhi maka akan memberikan dampak positif bagi pengguna jasa dan operasional pelabuhan. Pengguna jasa akan merasa lebih aman, nyaman, dan terlayani dengan baik, sementara operasional pelabuhan akan berjalan lebih efisien dan lancar.

- **Faktor Kegagalan**

Faktor kegagalan yang dapat mempengaruhi ketidaktercapaiannya indikator Kinerja Kegiatan Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM antara lain yaitu :

1. Kurangnya pelatihan dan profesionalisme petugas di pelabuhan dapat mempengaruhi kualitas pelayanan yang diberikan. Lokasi jauh dari jalan utama
2. Cuaca ekstrem, seperti gelombang tinggi atau angin kencang, dapat mengganggu operasional pelabuhan dan menyebabkan penundaan atau pembatalan pelayaran
3. Keterbatasan fasilitas pendukung seperti ruang tunggu yang memadai, toilet yang bersih, dan fasilitas untuk penumpang berkebutuhan khusus dapat menurunkan kualitas pelayanan.

- **Realisasi Kinerja**

Realisasi Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

IKK 8.2 = Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM
IKK 8.2 = 1 Tahun (6 Pelabuhan Penyeberangan)

NO	Pelabuhan	Nilai	Klasifikasi
1.	Pelabuhan Penyeberangan Batulicin	63,10	C (cukup)
2.	Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Serdang	60,04	C (cukup)
3.	Pelabuhan Penyeberangan Stagen	39,97	D (kurang baik)
4.	Pelabuhan Penyeberangan Tarjun	38,91	D (kurang baik)
5.	Pelabuhan Penyeberangan Pulau Laut Timur	46,09	D (kurang baik)
6.	Pelabuhan Penyeberangan Pulau Sebuku	39,50	D (kurang baik)

- **Capaian Kinerja**

Capaian Kinerja Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM adalah 100% dimana untuk menghasilkan persentase capaian yaitu realisasi dibagi target dikali 100 persen. Ini dapat diartikan bahwa kinerja terkait Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM mencapai target yang sempurna.

**Jumlah operasional layanan Pelabuhan
Penyeberangan sesuai SPM**

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

$$\% \text{ Capaian} = \frac{1}{1} \times 100\% = 100\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait pelaksanaan Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM Tahun 2025 yaitu Operasional Pelabuhan Sungai, Danau, dan Penyeberangan senilai Rp997.720.000,- dengan realisasi di Triwulan II Tahun 2025 Rp370.430.389,- atau mencapai 35,02% dengan nomenklatur POK : Pelabuhan Sungai, Danau, dan Penyeberangan dikelola, kode anggaran (4638.CDP.045).

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

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

1. Menyediakan fasilitas pendukung yang memadai, seperti toilet bersih dan nyaman, ruang tunggu yang nyaman, serta fasilitas informasi yang jelas dan mudah diakses
2. Memberikan pelatihan kepada petugas pelabuhan terkait pelayanan prima, penanganan keluhan pelanggan, dan prosedur operasional standar (SOP)
3. Melibatkan seluruh pemangku kepentingan, termasuk operator pelabuhan, perusahaan pelayaran, dan pengguna jasa, dalam proses perencanaan dan evaluasi layanan
4. Melakukan pengumpulan umpan balik dari pengguna jasa secara berkala untuk mengetahui kebutuhan dan harapan mereka terhadap layanan pelabuhan.

Dengan menerapkan upaya-upaya tersebut, diharapkan operasional dan pengelolaan layanan Pelabuhan Penyeberangan dapat berjalan lebih efektif, efisien, dan sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal yang telah ditetapkan, sehingga dapat meningkatkan kepuasan pengguna jasa dan mendukung kelancaran transportasi laut.

IKK 8.4 Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau yang sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM) harus memenuhi persyaratan teknis dan administratif yang ditetapkan oleh pemerintah, termasuk aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan kemudahan bagi pengguna jasa.

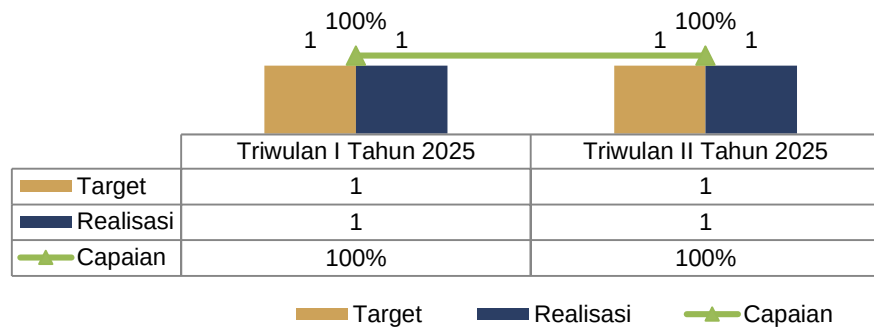
Standar Pelayanan Minimal (SPM) dalam Angkutan Sungai dan Danau mencakup beberapa aspek penting:

- Keselamatan :
 - Kapal harus memenuhi persyaratan laik laut dan standar teknis yang berlaku
 - Awak kapal harus memiliki kualifikasi yang sesuai
 - Fasilitas di kapal dan pelabuhan harus memenuhi standar keselamatan
- Keamanan :
 - Pelabuhan harus dilengkapi dengan penerangan yang memadai untuk memberikan rasa aman
 - Penyediaan fasilitas dan prosedur keamanan yang memadai untuk penumpang dan barang
- Kenyamanan :
 - Fasilitas di kapal dan pelabuhan harus dirancang untuk memberikan kenyamanan bagi pengguna jasa
 - Pelayanan penjualan tiket harus cepat dan efisien
- Kemudahan :
 - Informasi yang jelas dan mudah dipahami mengenai jadwal, rute, dan peraturan yang berlaku
 - Prosedur naik turun penumpang dan bongkar muat barang yang mudah dan cepat

Dalam hal ini BPTD Kelas II Kalimantan Selatan memiliki fungsi dan tugas terhadap pengawasan operasional dan pengelolaan pelabuhan sungai dan danau yang sesuai dengan SPM maka dari itu , BPTD juga wajib melakukan pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan sungai dan danau yang bertujuan untuk lebih meningkatkan aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kemudahan, dan keteraturan dalam penyelenggaraan angkutan sungai dan danau.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025.

Realisasi kinerja Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM Triwulan II tahun 2025 sebesar 1 tahun (2 lokasi pelabuhan sungai dan danau) jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebesar 1 tahun (2 lokasi pelabuhan sungai dan dan) maka capaian kinerja mencapai 100%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III.3.** Grafik Capaian IKK Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM.



Gambar III.3. Grafik Capaian IKK 8.4 Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM

Berikut ini rincian capaian setiap triwulan untuk Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM tahun 2025

Tabel II.9 Target dan Realisasi Kinerja Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I	TW-II
		Tahun 2025	Tahun 2025
1	Target	1	1
2	Realisasi	1	1
3	Capaian	100%	100%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM terhadap Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

- Pada triwulan I, target Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM yang ditetapkan sebesar 1 tahun (2 lokasi pelabuhan sungai dan danau) Realisasi Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM pada triwulan I sebesar 1 tahun (2 lokasi pelabuhan Sungai dan Danau). Sehingga capaian 1 tahun (2 lokasi pelabuhan sungai dan danau) sebesar 100%.
- Pada triwulan II, target Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM yang ditetapkan sebesar 1 tahun (2 lokasi pelabuhan sungai dan danau) Realisasi Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM pada triwulan II sebesar 1 tahun (2 lokasi pelabuhan Sungai dan Danau). Sehingga capaian 1 tahun (2 lokasi pelabuhan sungai dan danau) sebesar 100%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

- Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, maka telah ditetapkan sebagai dasar Penyelenggaraan pengawasan Operasional dan pengelolaan Pelabuhan Sungai dan Danau di Pelabuhan Sungai Banjarraya dan Pelabuhan Danau Aranio.
- Berdasarkan Peraturan Menteri No. 40 tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Sungai dan Danau
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP. 5062/AP005/DRJD/2020 tentang Pedoman Penilaian Terhadap Penerapan Standar Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan, pedoman ini menjadi dasar yang mengatur pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di Pelabuhan SDP di bawah naungan BPTD Kelas II Kalimantan Selatan.

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM untuk mewujudkan Meningkatnya Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi ASDP memiliki target 1 tahun (2 lokasi Pelabuhan Sungai dan Danau) yang diperoleh dari capaian terhadap revisi I PK di Tahun 2025 dengan berdasarkan arahan pimpinan.

- **Faktor Keberhasilan**

Keberhasilan tercapainya indikator Kinerja Kegiatan Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM antara lain yaitu :

1. Ketersediaan fasilitas yang memadai, seperti dermaga, ruang tunggu, toilet, tempat ibadah, dan fasilitas lain yang dibutuhkan pengguna jasa, sangat penting untuk operasional yang lancar;
2. Waktu tunggu kapal, waktu pelayanan pemanduan, dan waktu tunggu pelayanan tiket telah diupayakan seminimal mungkin untuk menghindari penumpukan penumpang dan kendaraan;
3. kualitas sumber daya manusia yang kompeten dan mampu memberikan pelayanan yang prima;

- **Faktor Kegagalan**

Faktor kegagalan yang dapat mempengaruhi ketidaktercapaiannya indikator Kinerja Kegiatan Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM antara lain yaitu :

1. Kurangnya pemahaman dan sosialisasi tentang SPM, Jika operator pelabuhan dan pihak terkait tidak memahami dengan baik apa itu SPM dan bagaimana menerapkannya, maka sulit untuk mencapai target yang telah ditetapkan;
2. Penetapan target yang terlalu tinggi atau tidak sesuai dengan kondisi lapangan dapat menyebabkan kegagalan;
3. Jika tidak ada koordinasi yang baik antar berbagai instansi terkait (misalnya, pemerintah daerah, otoritas pelabuhan, dan operator pelabuhan), maka akan sulit untuk mencapai SPM.

- **Realisasi Kinerja**

Realisasi Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

IKK 8.4 = Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM

IKK 8.4 = 1 Tahun (2 Pelabuhan Sungai dan Danau)

NO	Pelabuhan	Nilai	Klasifikasi
1.	Pelabuhan Danau Aranio	10,72	D (kurang baik)
2.	Pelabuhan Sungai Banjaraya	61,00	C (cukup)

- **Capaian Kinerja**

Capaian Kinerja Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM adalah 100% dimana untuk menghasilkan persentase capaian yaitu realisasi dibagi target dikali 100 persen. Ini dapat diartikan bahwa kinerja terkait Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM mencapai target yang sempurna.

**Jumlah operasional layanan Pelabuhan
Sungai dan Danau sesuai SPM**

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

$$\% \text{ Capaian} = \frac{1}{1} \times 100\% = 100\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait pelaksanaan Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM Tahun 2025 yaitu Operasional Pelabuhan Sungai, Danau, dan Penyeberangan senilai Rp90.000.000,- dengan realisasi di Triwulan II Tahun 2025 Rp20.940.505,- atau mencapai 23,26% dengan nomenklatur POK : Pelabuhan Sungai dan Danau Danau dikelola, kode anggaran (4638.CDP.045).

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

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

1. Menyediakan fasilitas pendukung yang memadai, seperti toilet bersih dan nyaman, ruang tunggu yang nyaman, serta fasilitas informasi yang jelas dan mudah diakses
2. Memberikan pelatihan kepada petugas pelabuhan terkait pelayanan prima, penanganan keluhan pelanggan, dan prosedur operasional standar (SOP)
3. Melibatkan seluruh pemangku kepentingan, termasuk operator pelabuhan, perusahaan pelayaran, dan pengguna jasa, dalam proses perencanaan dan evaluasi layanan
4. Melakukan pengumpulan umpan balik dari pengguna jasa secara berkala untuk mengetahui kebutuhan dan harapan mereka terhadap layanan pelabuhan.

Dengan menerapkan upaya-upaya tersebut, diharapkan operasional dan pengelolaan layanan Pelabuhan Sungai dan Danau dapat berjalan lebih efektif, efisien, dan sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal yang telah ditetapkan, sehingga dapat meningkatkan kepuasan pengguna jasa dan mendukung kelancaran transportasi sungai dan danau.

Sasaran Kegiatan 9 : Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang

Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang merupakan upaya berkelanjutan yang melibatkan berbagai pihak, termasuk pemerintah, perusahaan angkutan umum, dan masyarakat. Tujuan utamanya adalah mengurangi risiko kecelakaan, menciptakan lingkungan transportasi yang lebih aman, dan memastikan kenyamanan serta keamanan pengguna jasa transportasi.

Untuk mendukung kebijakan tersebut strategi yang dilakukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan adalah dengan meningkatkan Keselamatan angkutan penumpang dan barang dalam rangka mewujudkan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang.

Pencapaian Sasaran Kegiatan 9 diukur melalui 3 (tiga) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yaitu:

1. IKK 9.1 Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata
2. IKK 9.2 Jumlah Kegiatan pengawasan operasional angkutan barang
3. IKK 9.3 Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan

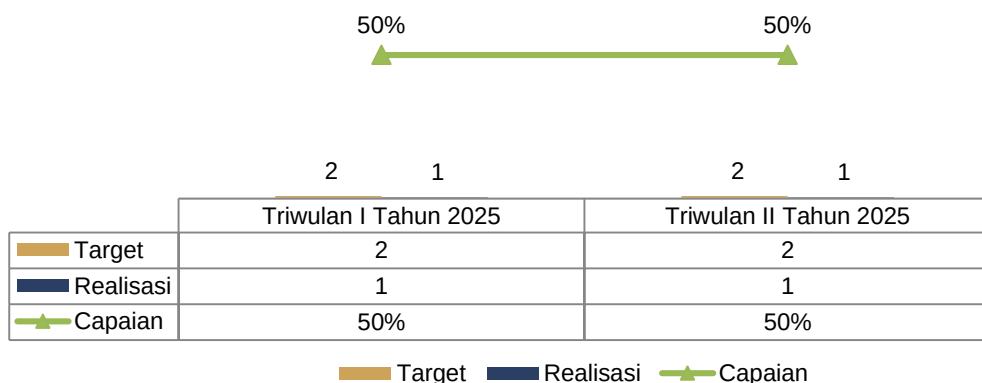
IKK 9.1 Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Kegiatan Pengawasan operasional bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Antar Jemput Antar Provinsi (AJAP), dan bus pariwisata adalah upaya untuk memastikan bahwa bus-bus tersebut beroperasi sesuai dengan peraturan yang berlaku dan memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan. Pengawasan ini mencakup berbagai aspek, mulai dari izin operasional, kelayakan kendaraan, hingga perilaku pengemudi.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025

Realisasi kinerja Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata triwulan I tahun 2025 sebesar 1 kegiatan jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebesar 2 kegiatan maka capaian kinerja mencapai 50%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III.10**. Grafik Capaian IKK Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata.



Gambar III.10. Grafik Capaian IKK Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata.

Tabel II. 34 Target dan Realisasi Kinerja Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata Terhadap Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I Tahun 2025	TW-II Tahun 2025
1	Target	2	2
2	Realisasi	1	1
3	Capaian	50%	50%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

- Pada triwulan I, target Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata yang ditetapkan sebesar 2 kegiatan. Realisasi Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata pada triwulan I sebesar 1 kegiatan. Sehingga capaian Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata sebesar 50%.
- Pada triwulan II, target Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata yang ditetapkan sebesar 2 kegiatan. Realisasi Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata pada triwulan II sebesar 1 kegiatan. Sehingga capaian Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata sebesar 50%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

• Dasar Hukum

Adapun beberapa dasar hukum yang mendasari pelaksanaan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata, yaitu :

- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Menetapkan dasar hukum umum untuk penyelenggaraan angkutan jalan, termasuk angkutan AKAP, AJAP, dan pariwisata;
- Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan;
- Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. PM 16 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Permenhub Nomor PM 117 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek;

• Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata memiliki target 2 kegiatan yang diperoleh berdasarkan arahan pimpinan pada revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025.

- **Faktor Keberhasilan**

Adapun Faktor Keberhasilan tercapainya indikator Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata antara lain:

1. SDM pengawas yang kompeten;
2. Koordinasi dan kolaborasi antar instansi terkait, seperti dinas perhubungan, kepolisian, dan operator armada, juga sangat penting dalam memastikan sistem pengawasan berjalan efektif;
3. Para sopir dan armada angkutan mematuhi segala peraturan yang berlaku dan bersedia menerima sanksi atas pelanggaran yang terjadi;

- **Faktor Kegagalan**

Adapun Faktor Kegagalan terhadap indikator Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata antara lain:

1. Keterbatasan Jangkauan Pengawasan seringkali tidak mencakup seluruh aspek operasional seperti bus pariwisata yang tidak masuk terminal atau angkutan ilegal;
2. Perubahan kondisi lalu lintas dan cuaca yang cepat dapat mempersulit pengawasan dan penanganan situasi darurat;
3. Kondisi armada yang tidak terawat dapat meningkatkan risiko kecelakaan dan mempersulit pengawasan.

- **Realisasi Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata pada triwulan II Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

IKK 8.4 = Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata
IKK 8.4 = 1 Kegiatan (telah terlaksana kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata pada masa Angleb)

- **Capaian kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Persentase Pelanggaran pada UPPKB Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada triwulan II Tahun 2025 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

Jumlah Kegiatan pengawasan operasi:
AKAP, AJAP, dan Pariwisata

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

$$\% \text{ Capaian} = \frac{1}{2} \times 100\% = 50\%$$

- **Realisasi anggaran**

Adapun anggaran terkait Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata pada triwulan II Tahun 2025 yaitu memiliki target keuangan senilai Rp358.200.000,- dengan realisasi di triwulan II Tahun 2025 Rp0,- atau mencapai 0% dengan Nomenklatur POK : Pengawasan Sarana, Prasarana, Lalu Lintas Dan Angkutan (4640.FAE.923.G).

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

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

1. Sanksi tegas perlu diterapkan bagi pelanggaran aturan, seperti sanksi administratif berupa pembekuan izin atau pencabutan izin usaha bagi perusahaan otobus yang melanggar
2. Peningkatan kompetensi pengawas
3. Pemanfaatan teknologi seperti sistem pemantauan jarak jauh (GPS tracking) dan aplikasi digital untuk pelaporan dan pemantauan operasional bus dapat membantu meningkatkan efektivitas pengawasan.

IKK 9.2 Jumlah Kegiatan pengawasan operasional angkutan barang

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Kegiatan Pengawasan operasional angkutan barang adalah serangkaian kegiatan untuk memastikan bahwa operasional angkutan barang berjalan sesuai dengan peraturan dan ketentuan yang berlaku. Tujuannya adalah untuk menjamin keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, serta mencegah terjadinya pelanggaran yang dapat membahayakan.

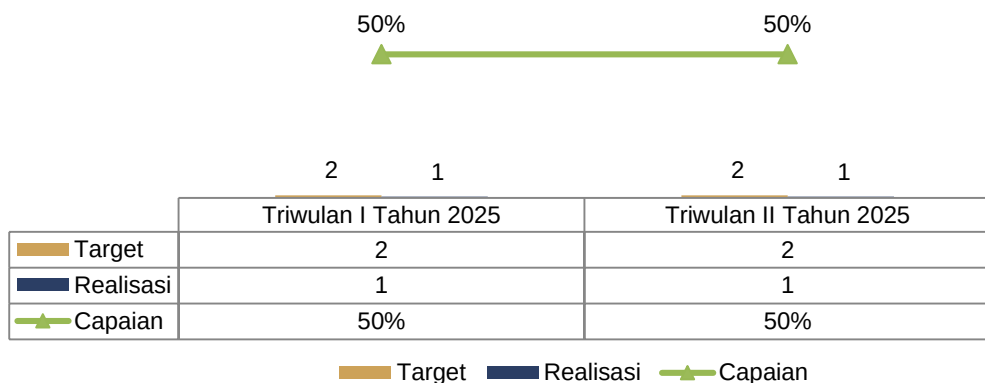
Dalam hal ini BPTD Kelas II Kalimantan Selatan memiliki tugas dan fungsi untuk melakukan pengawasan muatan angkutan barang dalam penyelenggaraan penimbangan kendaraan bermotor dengan Fasilitas Penimbangan yang dilaksanakan oleh Satpel UPPKB untuk pencatatan, pengawasan, dan penindakan Angkutan Barang terhadap:

- a. Tata cara pemuatan barang;
- b. Dimensi kendaraan Angkutan Barang;
- c. Tekanan seluruh sumbu dan/atau setiap sumbu kendaraan Angkutan Barang;
- d. Dokumen Angkutan Barang;
- e. Kelebihan muatan pada setiap kendaraan yang diperiksa;
- f. Jenis barang yang diangkut, berat angkutandan asal tujuan.

Pengawasan operasional angkutan barang sangat penting untuk menciptakan sistem transportasi yang aman, tertib, dan efisien. Dengan pengawasan yang baik, diharapkan dapat mengurangi angka kecelakaan lalu lintas, meminimalkan kerusakan jalan, dan meningkatkan kelancaran arus barang.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025

Realisasi kinerja Kegiatan Jumlah Pengawasan operasional angkutan barang triwulan II tahun 2025 sebesar 1 kegiatan jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebesar 2 kegiatan maka capaian kinerja mencapai 50%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III.10**. Grafik Capaian IKK Jumlah Pengawasan operasional angkutan barang



Gambar III.10. Grafik Capaian IKK Jumlah Pengawasan operasional angkutan barang

Tabel II. 34 Target dan Realisasi Kinerja Jumlah Pengawasan operasional angkutan barang Terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I Tahun 2025	TW-II Tahun 2025
1	Target	2	2
2	Realisasi	1	1
3	Capaian	50%	50%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Jumlah Pengawasan operasional angkutan barang terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Jumlah Pengawasan operasional angkutan barang, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

- Pada triwulan I, target Jumlah Pengawasan operasional angkutan barang yang ditetapkan sebesar 2 kegiatan. Realisasi Jumlah Pengawasan operasional angkutan barang pada triwulan I sebesar 1 kegiatan. Sehingga capaian Jumlah Pengawasan operasional angkutan barang sebesar 50%.
- Pada triwulan II, target Jumlah Pengawasan operasional angkutan barang yang ditetapkan sebesar 2 kegiatan. Realisasi Jumlah Pengawasan operasional angkutan barang pada triwulan II sebesar 1 kegiatan. Sehingga capaian Jumlah Pengawasan

operasional angkutan barang sebesar 50%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Adapun beberapa dasar hukum yang mendasari pelaksanaan Pengawasan operasional angkutan barang, yaitu :

- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ): UU ini menjadi dasar hukum utama dalam pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan, termasuk angkutan barang.
- Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 79 Tahun 2013 dan PP Nomor 74 Tahun 2014: PP ini mengatur tentang penyelenggaraan angkutan orang dan barang di jalan.
- Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 5 Tahun 2021: PP ini mengatur kebijakan pemerintah tentang angkutan barang di jalan, termasuk barang khusus dengan tingkat risiko tinggi.
- Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 18 Tahun 2021: Permenhub ini mengatur tentang pengawasan operasional angkutan barang.
- Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 19 Tahun 2021: Permenhub ini mengatur tentang pengawasan uji berkala kendaraan bermotor.

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah Pengawasan operasional angkutan barang memiliki target 2 kegiatan yang diperoleh berdasarkan arahan pimpinan pada revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025.

- **Faktor Keberhasilan**

Adapun Faktor Keberhasilan tercapainya indikator Jumlah Pengawasan operasional angkutan barang antara lain:

1. SDM pengawas yang kompeten;
2. Para sopir dan armada angkutan bersedia dengan sadar diri memasuki wilayah UPPKB;
3. Ketersediaan sarana dan prasarana yang memadai, seperti alat penimbangan yang akurat;
4. Fasilitas parkir yang memadai dapat membantu dalam penindakan pelanggaran, seperti penurunan kelebihan muatan;
5. Para sopir dan armada angkutan mematuhi segala peraturan yang berlaku dan bersedia menerima sanksi atas pelanggaran yang terjadi.

- **Faktor Kegagalan**

Adapun Faktor Kegagalan terhadap indikator Jumlah Pengawasan operasional angkutan barang antara lain:

1. Kendaraan yang tidak terawat dengan baik, terutama sistem rem, dapat menyebabkan kecelakaan, Kurangnya perawatan preventif juga menjadi faktor risiko;
2. Perubahan kondisi lalu lintas dan cuaca yang cepat dapat mempersulit pengawasan dan penanganan situasi darurat;
3. Kondisi armada yang tidak terawat dapat meningkatkan risiko kecelakaan dan mempersulit pengawasan.

- **Realisasi Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Jumlah Pengawasan operasional angkutan barang pada triwulan II Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

IKK 9.2 = Jumlah Pengawasan operasional angkutan barang
IKK 9.2 = 1 Kegiatan

- **Capaian kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Jumlah Pengawasan operasional angkutan barang pada triwulan II Tahun 2025 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

$$\frac{\text{Jumlah Pengawasan operasional angkutan barang}}{\text{Jumlah Pengawasan operasional angkutan barang}} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{1}{2} \times 100\% = 50\%$$

- **Realisasi anggaran**

Adapun anggaran terkait Jumlah Pengawasan operasional angkutan barang pada triwulan II Tahun 2025 yaitu memiliki target keuangan senilai Rp358.200.000,- dengan realisasi di triwulan II Tahun 2025 Rp358.200.000,- atau mencapai 0% dengan Nomenklatur POK: Pengawasan Sarana, Prasarana, Lalu Lintas Dan Angkutan (4640.FAE.923.G).

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

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

1. Perlu adanya dilakukan edukasi dan sosialisasi kepada pengemudi, pemilik kendaraan, dan operator angkutan barang mengenai pentingnya keselamatan dan kepatuhan terhadap peraturan;
2. Mewujudkan keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalulintas dan

angkutan jalan serta memberikan kemudahan bagi pengguna jalan dalam berlalu lintas;

3. Perlu dilakukan koordinasi, kolaborasi, dan sinergi dengan para stakeholder terkait penanganan masalah Over Dimension Over Loading (ODOL).

IKK 9.3 Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan dapat disebut Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) merupakan Fasilitas yang membantu memastikan kendaraan barang tidak melebihi batas muatan yang diizinkan, sehingga mengurangi risiko kecelakaan akibat kelebihan muatan. Selain itu, UPPKB juga dapat difungsikan sebagai tempat istirahat bagi pengemudi, yang juga berkontribusi pada keselamatan. Dalam hal ini BPTD Kelas II Kalimantan Selatan memiliki 2 (dua) Fasilitas Penimbangan dibawah naungan Satuan pelayanan UPPKB Kintap dan UPPKB Tabalong.

Adapun beberapa peran Fasilitas Penimbangan dalam Keselamatan, meliputi :

- **Mencegah Kelebihan Muatan :**
Jembatan timbang digunakan untuk memeriksa berat kendaraan barang dan memastikan tidak melebihi batas yang ditetapkan. Kelebihan muatan dapat menyebabkan gangguan pada sistem pengereman, kemudi, dan stabilitas kendaraan, sehingga meningkatkan risiko kecelakaan.
- **Meningkatkan Kepatuhan :**
Keberadaan fasilitas penimbangan mendorong pengemudi dan pemilik kendaraan untuk mematuhi aturan muatan, karena adanya pengawasan yang ketat.
- **Tempat Istirahat :**
UPPKB juga dapat menjadi tempat istirahat bagi pengemudi. Istirahat yang cukup penting untuk mencegah kelelahan pengemudi, yang merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan.
- **Pemeriksaan dan Penindakan Pelanggaran :**
Fasilitas penimbangan juga dilengkapi dengan tempat pemeriksaan dan penindakan pelanggaran. Jika ditemukan pelanggaran, petugas dapat segera melakukan tindakan yang diperlukan untuk mencegah potensi bahaya lebih lanjut.
- **Fasilitas Pendukung :**
Selain jembatan timbang itu sendiri, fasilitas pendukung juga penting, seperti:
 - Tempat parkir : Untuk kendaraan yang akan ditimbang atau yang melanggar aturan
 - Fasilitas pasca penimbangan : Seperti tempat pemeriksaan dan penindakan

pelanggaran

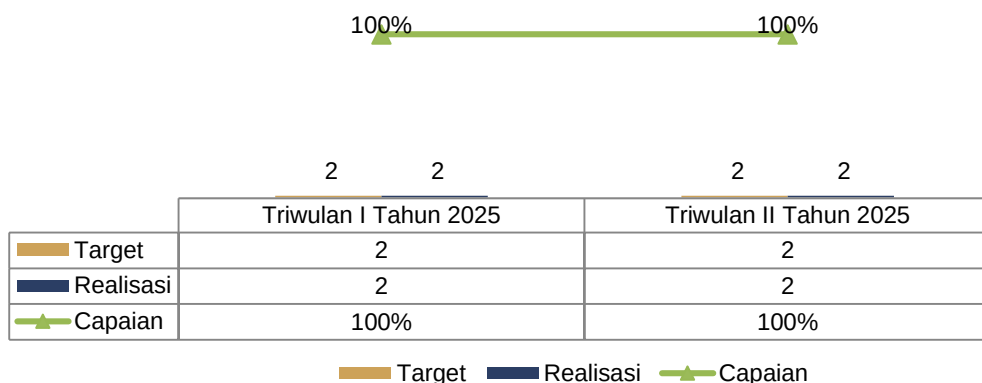
- Papan/tampilan nama UPPKB : Untuk informasi dan identifikasi
- Pagar : Untuk keamanan dan pengaturan lalu lintas
- Ruang terbuka hijau : Untuk kenyamanan dan lingkungan yang lebih baik.

Dengan adanya fasilitas penimbangan yang memadai dan didukung oleh fasilitas pendukung yang baik, diharapkan dapat tercipta kondisi jalan yang lebih aman dan tertib. Kementerian Perhubungan terus berupaya meningkatkan kualitas dan kompetensi SDM pada fasilitas penimbangan untuk memastikan efektivitasnya dalam menjaga keselamatan lalu lintas.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025

Realisasi kinerja Kegiatan Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan triwulan II tahun 2025 sebesar 2 lokasi jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebesar 2 lokasi maka capaian kinerja mencapai 100%.

Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III.10**. Grafik Capaian IKK Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan



Gambar III.10. Grafik Capaian IKK Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan

Tabel II. 34 Target dan Realisasi Kinerja Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan Terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I	TW-I
		Tahun 2025	Tahun 2025
1	Target	2	2
2	Realisasi	2	2
3	Capaian	100%	100%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

- Pada triwulan I, target Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan yang ditetapkan sebesar 2 lokasi. Realisasi Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan pada triwulan I sebesar 2 lokasi. Sehingga capaian Jumlah Pengawasan operasional angkutan barang sebesar 100%.
- Pada triwulan II, target Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan yang ditetapkan sebesar 2 lokasi. Realisasi Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan pada triwulan II sebesar 2 lokasi. Sehingga capaian Jumlah Pengawasan operasional angkutan barang sebesar 100%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Adapun beberapa dasar hukum yang mendasari Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan, yaitu :

- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, maka ditetapkan sebagai dasar terhadap operasional UPPKB.

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan memiliki target 2 lokasi yang diperoleh berdasarkan arahan pimpinan pada revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2025.

- **Faktor Keberhasilan**

Adapun Faktor Keberhasilan tercapainya indikator Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan antara lain:

1. Peralatan penimbangan telah memiliki tingkat akurasi yang tinggi dan sesuai dengan standar yang berlaku;

2. Pemeriksaan rutin harian dan mingguan oleh operator dapat membantu mendeteksi masalah kecil sebelum menjadi masalah besar pada fasilitas penimbangan;
3. Lingkungan sekitar area penimbangan terpantau aman, bebas dari hambatan, dan dilengkapi dengan penerangan yang memadai.

- **Faktor Kegagalan**

Adapun Faktor Kegagalan terhadap indikator Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan antara lain:

1. Kerusakan pada jembatan timbang, bantalan, atau sabuk penyangga dapat menyebabkan ketidakakuratan pengukuran;
2. Kurangnya SDM atau ketidakmampuan petugas dalam mengoperasikan fasilitas penimbangan sesuai prosedur dapat menyebabkan kesalahan pengukuran atau bahkan kelalaian dalam pengawasan;
3. Ketidakpatuhan terhadap prosedur operasional, seperti tidak menjalankan penimbangan selama 24 jam penuh, dapat memungkinkan kendaraan dengan muatan berlebih lolos tanpa terdeteksi.

- **Realisasi Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan pada triwulan II Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

IKK 9.3 = Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan

IKK 9.3 = 2 Lokasi (UPPKB Tabalaong dan UPPKB Kintap)

- **Capaian kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan pada triwulan II Tahun 2025 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

**Jumlah fasilitas penimbangan yang
dibangun dan dioperasikan untuk
mendukung Keselamatan**

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

$$\% \text{ Capaian} = \frac{2}{2} \times 100\% = 100\%$$

- **Realisasi anggaran**

Adapun anggaran terkait Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan pada triwulan II Tahun 2025 yaitu memiliki target keuangan senilai Rp2.812.039.000,- dengan realisasi di triwulan II Tahun 2025 Rp599.605.733,- atau mencapai 21,33% dengan Nomenklatur POK: Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) dikelola (4639.CDP.077.A.B).

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

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

1. Meningkatkan jumlah dan kualitas Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) yang bertugas mengawasi dan menindak pelanggaran di jembatan timbang;
2. Melakukan sosialisasi yang masif kepada masyarakat dan pengusaha mengenai bahaya muatan berlebih, pentingnya penimbangan yang akurat, dan sanksi yang berlaku;
3. Mewujudkan keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan serta memberikan kemudahan bagi pengguna jalan dalam berlalu lintas;

Dengan menerapkan upaya-upaya di atas, diharapkan fasilitas penimbangan, khususnya jembatan timbang, dapat berfungsi lebih optimal, berkontribusi pada keselamatan jalan, dan memberikan pelayanan yang lebih baik bagi masyarakat.

Sasaran Kegiatan 10 : Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety

Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor terhadap standar keselamatan aktif dan pasif adalah upaya untuk mengurangi angka kecelakaan dan tingkat keparahan cedera jika terjadi kecelakaan.

Kepatuhan terhadap standar keselamatan aktif dan pasif sangat penting karena:

- Mengurangi risiko kecelakaan : Fitur keselamatan aktif dapat membantu pengemudi menghindari kecelakaan.
- Mengurangi tingkat keparahan cedera : Fitur keselamatan pasif dapat mengurangi risiko cedera serius atau fatal jika terjadi kecelakaan.
- Meningkatkan keamanan berkendara secara keseluruhan : Dengan mematuhi standar keselamatan, pengemudi dan penumpang dapat merasa lebih aman di jalan.

Pemerintah dan produsen kendaraan terus berupaya untuk meningkatkan standar keselamatan dan mendorong kepatuhan. Hal ini termasuk penerapan peraturan yang lebih ketat, peningkatan kesadaran masyarakat, dan pengembangan teknologi keselamatan

yang lebih canggih.

Untuk mendukung kebijakan tersebut strategi yang dilakukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan adalah dengan meningkatkan kesadaran masyarakat tentang pentingnya keselamatan berkendara, penerapan teknologi canggih pada kendaraan, serta penegakan hukum yang lebih ketat dalam rangka mewujudkan Kepatuhan kendaraan bermotor.

Pencapaian Sasaran Kegiatan 10 diukur melalui 2 (dua) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yaitu:

1. IKK 10.1 Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman
2. IKK 10.2 Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah

IKK 10.1 Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman merupakan kegiatan pemeriksaan kesesuaian fisik kendaraan bermotor dengan rancang bangun yang telah ditetapkan. Pemeriksaan ini dilakukan secara langsung terhadap setiap unit kendaraan untuk memastikan kesesuaiannya dengan persyaratan teknis yang berlaku.

Pemeriksaan ini meliputi :

1. Pemeriksaan Keseluruhan

Memeriksa kondisi kendaraan secara umum, termasuk kelengkapan, dimensi, dan fungsi komponen-komponen utama.

2. Pemeriksaan Dimensi

Mengukur dimensi kendaraan (panjang, lebar, tinggi) dan membandingkannya dengan rancang bangun yang telah disetujui.

3. Pemeriksaan Kelengkapan

Memastikan semua komponen dan perlengkapan kendaraan lengkap sesuai standar, termasuk fasilitas untuk penumpang dan pengemudi, serta perlengkapan darurat.

4. Pemeriksaan Teknis

Memeriksa fungsi-fungsi teknis kendaraan, seperti sistem pengereman, kemudi, suspensi, dan lampu-lampu.

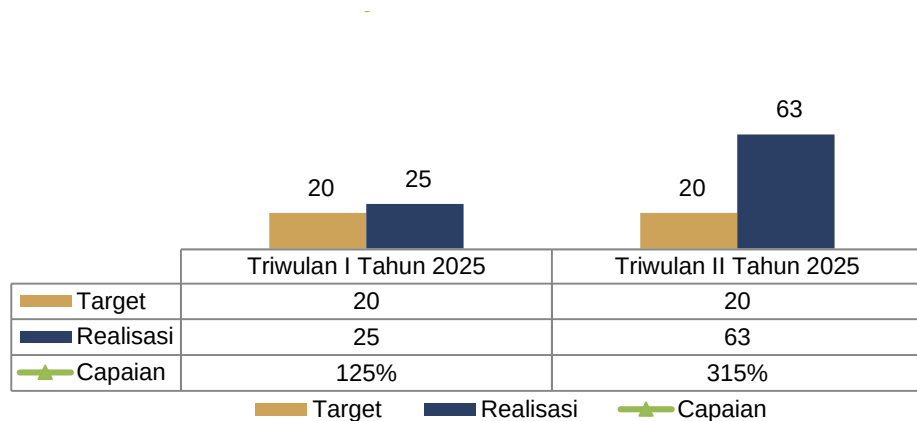
5. Pemeriksaan Kebersihan dan Keamanan

Memastikan kendaraan dalam kondisi bersih dan aman untuk digunakan, termasuk tidak ada bagian yang tajam atau berbahaya.

Tujuan utama pemeriksaan ini adalah untuk memastikan kendaraan yang beroperasi di jalan memenuhi standar keselamatan dan kelayakan jalan. Hasil pemeriksaan ini akan menentukan apakah kendaraan tersebut memenuhi syarat untuk mendapatkan pengesahan rancang bangun dan layak beroperasi.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025

Realisasi kinerja Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman Triwulan II tahun 2025 sebesar 63 kegiatan jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebesar 20 kegiatan maka capaian kinerja mencapai 315%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III.16**. Grafik Capaian IKK Capaian Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman Tahun 2025.



Gambar III.16. Grafik Capaian IKK Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman Tahun 2025

Tabel II. 46 Target dan Realisasi Kinerja Capaian Kinerja Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman pada triwulan I-II Tahun 2025 pada BPTD Kelas II Kalsel Terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I	TW-II
		Tahun 2025	Tahun 2025
1	Target	20	20
2	Realisasi	25	63
3	Capaian	125%	315%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman terhadap Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman, sehingga dapat disimpulkan bahwa :

- Pada triwulan I, Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman ditetapkan sebesar 20 kegiatan. Realisasi Jumlah Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman pada triwulan I sebesar 25 kegiatan. Sehingga capaian Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman sebesar 125%.
- Pada triwulan II, Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman ditetapkan sebesar 20 kegiatan. Realisasi Jumlah Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman pada triwulan II sebesar 63 kegiatan. Sehingga capaian Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman sebesar 315%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Adapun beberapa dasar hukum yang mendasari pelaksanaan kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman, yaitu :

- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan :
Undang-undang ini memberikan dasar hukum umum terkait lalu lintas dan angkutan jalan, termasuk kendaraan bermotor.
- Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan :
PP ini mengatur berbagai aspek terkait kendaraan, termasuk pengujian fisik kendaraan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2020 :
Permenhub ini mengatur tentang Pengujian dan Sertifikasi Tipe Kendaraan Bermotor dan Penelitian Rancang Bangun dan Rekayasa Kendaraan Bermotor.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 54 Tahun 2019 tentang Tata Cara Uji Sampel Kendaraan Bermotor :
Permenhub ini mengatur secara spesifik mengenai tata cara uji sampel kendaraan bermotor.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2018 :
Permenhub ini mengatur tentang pengujian persyaratan teknis kendaraan bermotor.

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Tahun 2025, Indikator Kinerja Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman memiliki target 20 kegiatan yang diperoleh dari revisi I PK di Tahun 2025 berdasarkan arahan pimpinan.

- **Faktor Keberhasilan**

Adapun Faktor Keberhasilan tercapainya indikator Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman antara lain :

1. Memiliki spesifikasi kendaraan yang jelas dan detail, termasuk dimensi, material, dan performa yang diharapkan;
2. Dimensi kendaraan sesuai dengan spesifikasi yang telah ditetapkan;
3. semua alat dan perlengkapan yang dibutuhkan untuk pemeriksaan fisik sudah tersedia dan berfungsi dengan baik.

- **Faktor Kegagalan**

Adapun Faktor Kegagalan terhadap indikator Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman antara lain:

1. Pemilihan material yang tidak sesuai dengan beban kerja, kondisi lingkungan, atau persyaratan kinerja dapat menyebabkan kegagalan komponen lebih cepat;
2. Kesalahan dalam perhitungan kekuatan, stabilitas, atau dinamika kendaraan dapat mengakibatkan kegagalan struktural atau performa yang buruk;
3. Perubahan desain yang tidak terkontrol atau kesalahan dalam penerapan desain pada proses produksi dapat menghasilkan kendaraan yang berbeda dari rancang bangun awal.

- **Realisasi Kinerja**

Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman di wilayah kerja BPTD Kelas II Kalimantan Selatan dalam penerbitan SRUT, yaitu sebagai berikut :

NO	Nama Perusahaan	Kendaraan yang diterbitkan SRUT (Januari-juni) Tahun 2025
1	PT. Barito Inti Perkasa	26
2	CV. Kalimantan Teknik	23
3	CV. Borneo Teknik	3
4	CV. Putra Bengawan Mandiri	7
5	PT. Reyhan Reyvan Teknik	0
6	PT. Kuin Prima Teknik	0
7	CV. Pramono Motor Abadi	4
Jumlah		63

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman pada triwulan II Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

IKK 9.3 = Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman

IKK 9.3 = 63 Kegiatan

- **Capaian Kinerja**

Capaian Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman pada triwulan II tahun 2025 merupakan kegiatan pemeriksaan fisik dan rancang bangun kendaraan bermotor di wilayah kerja provinsi Kalimantan Selatan, yang mana pada Triwulan II ini telah ada penerbitan SRUT sebanyak 63.

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

**Jumlah Kegiatan Pemeriksaan
Fisik Rancang Bangun Kendaraan
sesuai dengan pedoman**

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

$$\% \text{ Capaian} = \frac{63}{20} \times 100\% = 315\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait pelaksanaan Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman senilai Rp340.050.000,- dengan realisasi di triwulan II Tahun 2025 Rp0,- atau mencapai 0% dengan Nomenklatur POK : Monitoring Pengelolaan Sarana Dan Angkutan, Kode Anggaran (4640.FAE.923.B).

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

Upaya untuk meningkatkan kinerja Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan akan melakukan langkah-langkah sebagai berikut:

1. peningkatan efisiensi, otomatisasi, dan penggunaan teknologi terkini;
2. pengembangan sistem pemantauan yang lebih canggih untuk memastikan keselamatan dan kelayakan jalan;
3. Terus meningkatkan kualitas dan kompetensi petugas penguji melalui pelatihan dan sertifikasi yang berkelanjutan.

IKK 10.2 Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah

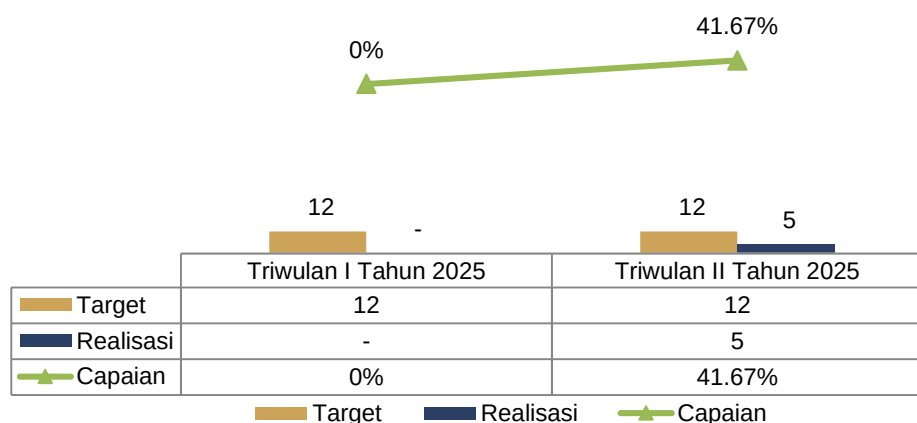
a.1. Definisi Indikator Kinerja

Kegiatan Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji dan/ atau memeriksa bagian atau komponen Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan. Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor sebagaimana yang telah dijelaskan pada Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan bahwa Unit pelaksana Uji Berkala wajib melaksanakan pengujian setelah memperoleh akreditasi dan sertifikasi, menggunakan peralatan pengujian yang terkalibrasi dan dilengkapi dengan sistem informasi manajemen pengujian Kendaraan Bermotor yang terintegrasi dengan hasil uji berupa Bukti Lulus Uji Berkala Elektronik (BLU-E).

Di daerah, kegiatan ini dilakukan oleh Dinas Perhubungan (Dishub) setempat dan dikoordinasikan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD). Dalam hal ini, BPTD Kelas II Kalimantan Selatan memiliki tugas dan fungsi yang bertujuan melakukan pengawasan uji berkala untuk memastikan alat uji disetiap PKB laik fungsi berjalan sesuai SOP pada seluruh Kab/Kota yang ada di Kalimantan Selatan.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025

Realisasi kinerja Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah pada Triwulan II tahun 2025 sebesar 5 kegiatan jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebesar 12 kegiatan maka capaian kinerja mencapai 41,6%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III.16**. Grafik Capaian IKK Capaian kinerja Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah Tahun 2025.



Gambar III.16. Grafik Capaian IKK 10.1 Capaian kinerja Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah Tahun 2025

Tabel II. 46 Target dan Realisasi Kinerja Capaian Kinerja Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah pada triwulan II Tahun 2025 pada BPTD Kelas II Kalsel Terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I Tahun 2025	TW-II Tahun 2025
1	Target	12	12
2	Realisasi	0	5
3	Capaian	0%	41,67%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah, sehingga dapat disimpulkan bahwa :

- Pada triwulan I, target Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah yang ditetapkan sebesar 12 kegiatan. Realisasi Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah pada triwulan I sebesar 0 kegiatan Sehingga capaian Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah sebesar 0%.
- Pada triwulan II, target Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah yang ditetapkan sebesar 12 kegiatan. Realisasi Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah pada triwulan II sebesar 5 kegiatan Sehingga capaian Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah sebesar 41,67%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK. 1471/aj.402/drjd/2017 Tentang Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2021 tentang Pengujian Kendaraan Bermotor. Pasal 53 ayat (1) peraturan tersebut secara khusus mengatur bahwa peralatan uji berkala harus dikalibrasi secara berkala setiap 1 (satu) tahun sekali untuk menjamin keakuratannya.

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Tahun 2025, Indikator Kinerja Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah memiliki target 12 kegiatan (kab/kota sekalsel) yang diperoleh dari revisi I PK di Tahun 2025 berdasarkan arahan pimpinan.

- **Faktor Keberhasilan**

Adapun Faktor Keberhasilan tercapainya Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah antara lain:

1. Permintaan dari Dishub Kab/ Kota yang ada di Kalsel;
2. Ketersediaan Alat uji yang lengkap dan telah terkalibrasi;
3. Fasilitas pengujian yang terstandarisasi melalui akreditasi;

- **Faktor Kegagalan**

Adapun Faktor Kegagalan terhadap indikator Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah antara lain:

1. Dinas perhubungan daerah tidak memiliki gedung uji;
2. Seiring penggunaan, komponen alat ukur dapat mengalami aus atau kerusakan, yang pada akhirnya dapat mempengaruhi akurasi pengukuran. Kalibrasi berkala membantu mendeteksi masalah ini dan memungkinkan perbaikan atau penggantian komponen yang diperlukan;
3. Dokumentasi yang tidak lengkap atau tidak akurat dapat menyulitkan pelacakan riwayat kalibrasi alat dan verifikasi hasil kalibrasi. Penting untuk mendokumentasikan setiap langkah kalibrasi, termasuk tanggal kalibrasi, hasil kalibrasi, dan informasi mengenai personil yang melakukan kalibrasi.

- **Realisasi Kinerja**

Ruang Lingkup Unit Pelaksana Uji Berkala (UPUBKB) Dinas Perhubungan Kab/Kota di wilayah kerja BPTD Kelas II Kalimantan Selatan yang terdiri 13 (tigabelas) Kab/Kota dengan penetapan standarisasi berupa Akreditasi UPUBKB, yaitu sebagai berikut :

NO	DAERAH UPUBKB	AKREDITASI				
		2021	2022	2023	2024	2025
1	Kota Banjarmasin	B	A	A	A	
2	Kota Banjarbaru	B	B	B	B	
3	Kabupaten Hulu Sungai Selatan	B	B	B	B	
4	Kabupaten Hulu Sungai Utara	B	B	B	B	
5	Kabupaten Hulu Sungai Tengah	B	B	B	B	
6	Kabupaten Tapin	Tidak memiliki gedung Uji				
7	Kabupaten Barito Kuala	B Bersyarat	B	B	B	B
8	Kabupaten Tanah Laut	B	B	B	B	B
9	Kabupaten Tanah Bumbu	B	B	B	B	
10	Kabupaten Tabalong	B	A	A	A	A
11	Kabupaten Kotabaru	-	B	B	B	

12	Kabupaten Banjar	B	B	B	B	B
13	Kabupaten Balangan	B	B	B	B	B

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

IKK 10.1 = Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman

IKK 10.1 = 5 Kegiatan

- **Capaian Kinerja**

Capaian Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah pada triwulan II tahun 2025 merupakan kegiatan kalibrasi alat uji pada pengujian kendaraan bermotor di 12 Kab/Kota provinsi Kalimantan Selatan yang mana pada Triwulan II ini telah terlaksana 5 kegiatan (kab/kota) kalibrasi alat uji.

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar :

$$\frac{\text{Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah}}{\text{Target}} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{5}{12} \times 100\% = 41,67\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait pelaksanaan Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah senilai Rp340.050.000,- dengan realisasi di triwulan II Tahun 2025 Rp0,- atau mencapai 0% dengan Nomenklatur POK : Monitoring Pengelolaan Sarana Dan Angkutan, Kode Anggaran (4640.FAE.923.B).

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

Upaya untuk meningkatkan kinerja Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan akan melakukan langkah-langkah sebagai berikut :

1. Terciptanya deteksi pencapaian kondisi laik pakai untuk menjamin ketelitian, ketepatan alatukur/uji dalam rangka peningkatan mutu pelayanan;
2. Menjamin peralatan alat ukur/uji yang digunakan harus sesuai spesifikasi yang di persyaratkan;

3. Melaksanakan pengujian berkala kendaraan bermotor sesuai standar dan SOP yang telah ditentukan;
4. Terus meningkatkan kualitas SDM terkait pengujian kendaraan bermotor melalui Bimtek dan pelatihan – pelatihan;

Sasaran Kegiatan 11 : Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan

Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan mengacu pada upaya untuk mengurangi area atau situasi di jalan di mana potensi kecelakaan atau gangguan lalu lintas meningkat, seperti persimpangan atau tempat kendaraan bertemu dari berbagai arah. Upaya ini bertujuan untuk menciptakan kondisi lalu lintas yang lebih aman dan lancar dengan meminimalkan titik-titik di mana kendaraan, pejalan kaki, atau pengguna jalan lain mungkin berinteraksi secara berbahaya.

Beberapa cara untuk mengurangi titik konflik lalu lintas jalan :

- Pemisahan Arus Lalu Lintas
Mengatur waktu pergerakan lalu lintas dengan fase-fase tertentu untuk menghindari bentrokan antar kendaraan.
- Penyediaan Fasilitas Pendukung
Membuat pulau jalan, lajur khusus angkot, memasang rambu lalu lintas, dan memperbaiki fasilitas pejalan kaki.
- Pembangunan Persimpangan Tidak Sebidang
Membuat jembatan atau terowongan untuk memisahkan jalur lalu lintas, menghilangkan konflik, dan mengurangi volume lalu lintas pada daerah tersebut.
- Perencanaan Simpang yang Baik
Merancang persimpangan dengan mempertimbangkan kondisi lalu lintas dan lingkungan untuk meminimalkan potensi konflik.
- Pemasangan Lampu Lalu Lintas
Menggunakan lampu lalu lintas untuk mengatur pergerakan kendaraan pada persimpangan dan memberikan prioritas pada arus lalu lintas tertentu.
- Modifikasi Geometrik
Mengubah bentuk persimpangan atau marka jalan untuk mengurangi potensi konflik.

Dengan menerapkan langkah-langkah ini, untuk mendukung kebijakan tersebut strategi yang dilakukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan adalah dengan mengurangi titik konflik lalu lintas jalan dalam rangka mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.

Pencapaian Sasaran Kegiatan 11 diukur melalui 1 (satu) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yaitu:

IKK 11.1 Jumlah Perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai dengan sesuai spesifikasi teknis

IKK 11.1 Jumlah Perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai dengan sesuai spesifikasi teknis

a.1. Definisi Indikator Kinerja

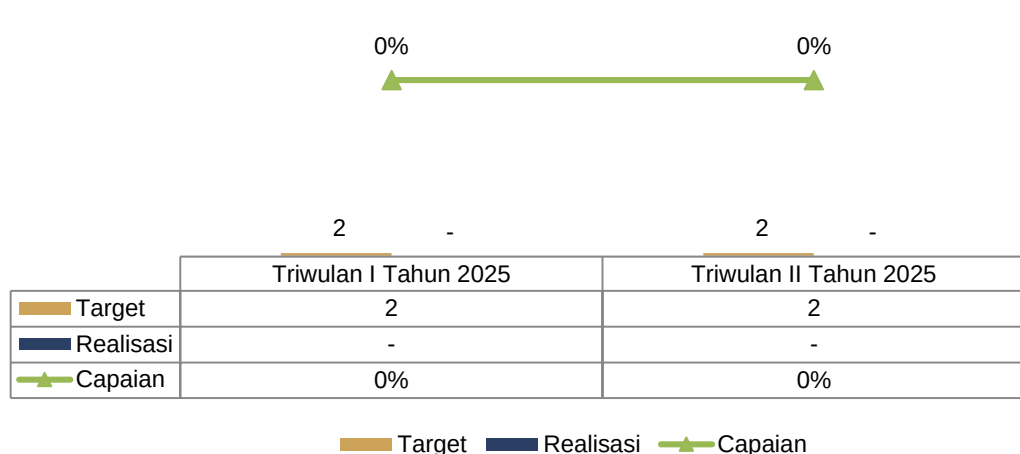
Jumlah perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai spesifikasi teknis adalah penting untuk keselamatan dan kelancaran lalu lintas. Perlengkapan jalan yang dimaksud meliputi berbagai elemen seperti rambu lalu lintas, marka jalan, alat penerangan jalan, serta fasilitas pejalan kaki dan pendukung lalu lintas lainnya.

Dalam hal ini, BPTD Kelas II Kalimantan Selatan memiliki tugas dan fungsi untuk menginventaris kebutuhan infrastruktur keselamatan jalan, membangun dan memfasilitasi infrastruktur keselamatan jalan, serta melakukan monitoring terhadap fasilitas jalan yang telah terpasang sesuai kondisi ideal. Pemenuhan kebutuhan Perlengkapan Jalan merupakan perhitungan dari beberapa item Perlengkapan Jalan dengan satuan yang berbeda.

Dengan memastikan bahwa perlengkapan jalan dibangun dan dioperasikan sesuai dengan spesifikasi teknis, diharapkan dapat tercipta kondisi jalan yang lebih aman dan nyaman bagi semua pengguna jalan.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025

Realisasi kinerja Jumlah perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai spesifikasi teknis Triwulan II tahun 2025 sebesar 0 jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebesar 2 item dengan satuan yang berbeda terdiri dari Warning Light 15 unit dan guardrail 228m maka capaian kinerja mencapai 100%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III.10**. Grafik Capaian IKK Jumlah perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai spesifikasi teknis.



Gambar III.10. Grafik Capaian IKK 11.1 Jumlah perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai spesifikasi teknis

Tabel II. 30 Target dan Realisasi Kinerja Jumlah perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai spesifikasi teknis pada triwulan II Tahun 2025 pada BPTD Kelas II Kalsel Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I	TW-II
		Tahun 2025	Tahun 2025
1	Target	2 (Warning Light 15 unit dan guadrail 228m)	2 (Warning Light 15 unit dan guadrail 228m)
2	Realisasi	0	0
3	Capaian	0%	0%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Jumlah perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai spesifikasi teknis terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Jumlah perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai spesifikasi teknis, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

- Pada triwulan I, target Jumlah perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai spesifikasi teknis sebesar 2 item dengan satuan yang berbeda yaitu Warning Light 15 unit dan guadrail 228m. Realisasi Jumlah perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai spesifikasi teknis triwulan I sebesar 0%. Sehingga capaian Jumlah perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai spesifikasi teknis sebesar 0%.
- Pada triwulan II, target Jumlah perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai spesifikasi teknis sebesar 2 item dengan satuan yang berbeda yaitu Warning Light 15 unit dan guadrail 228m. Realisasi Jumlah perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai spesifikasi teknis triwulan II sebesar 0. Sehingga capaian Jumlah perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai spesifikasi teknis sebesar 0%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Beberapa dasar hukum yang mendasari indikator kinerja kegiatan Jumlah perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai spesifikasi teknis, yaitu :

- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Permenhub Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas : Mengatur tentang persyaratan teknis dan pemasangan rambu lalu lintas.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat SK.7234/AJ.401/DRJD/2013 tentang Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan.

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai spesifikasi teknis memiliki target 2 item dengan satuan yang berbeda yaitu Warning Light 15 unit dan guardrail 228m yang diperoleh dari revisi I PK di Tahun 2025 dengan berdasarkan arahan pimpinan.

- **Faktor Keberhasilan**

Adapun Faktor Keberhasilan tercapainya indikator kinerja kegiatan Jumlah perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai spesifikasi teknis antara lain:

1. Kondisi dilapangan yang mendukung, seperti cuaca;
2. Kesesuaian dengan kebutuhan;
3. Komunikasi yang efektif;
4. Perencanaan yang matang;
5. Pekerjaan sesuai dengan kebutuhan;

- **Faktor Kegagalan**

Adapun Faktor Kegagalan terhadap indikator Perlengkapan Jalan yang telah terpasang kondisi ideal antara lain:

1. Kondisi alam yang tidak memungkinkan (Cuaca buruk);
2. Pekerjaan tidak selesai dengan waktu yang telah ditentukan;
3. Perkiraan Tidak sesuai dengan kebutuhan;
4. Pengiriman barang yang terlambat;
5. Kurangnya Komunikasi dan Koordinasi;
6. Pekerjaan tidak sesuai dengan kebutuhan;
7. Adanya efisiensi anggaran sehingga kegiatan tertunda.

- **Realisasi Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja kegiatan Jumlah perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai spesifikasi teknis pada triwulan II Tahun 2025 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

IKK 11.1 = Jumlah perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai spesifikasi teknis

IKK 11.1 = 0 (telah terselenggaranya pelaksanaan kegiatan Jumlah perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai spesifikasi teknis pada 2 item perlengkapan jalan dengan satuan yang berbeda namun masih dalam tahap proses pelaksanaan)

- **Capaian kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Perlengkapan Jalan yang telah terpasang kondisi ideal di triwulan II Tahun 2025 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

Jumlah perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai spesifikasi teknis
$$= \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0}{2} \times 100\% = 0\%$$

- **Realisasi anggaran**

Adapun anggaran terkait pelaksanaan Jumlah perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai spesifikasi teknis tahun 2025 yaitu senilai Rp12.017.000.000,- dengan realisasi di triwulan II Tahun 2025 Rp305.555.880,- atau mencapai 2,54% dengan Nomenklatur POK : Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan (Prioritas Nasional) Kode Anggaran (4639.RAC.053.051).

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

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

1. Mengembangkan dan menerapkan sistem informasi geografis (GIS) untuk pemetaan, pengelolaan, dan pemantauan perlengkapan jalan;
2. Terus melakukan pemantauan dan evaluasi secara berkala terhadap pengadaan perlengkapan jalan untuk memastikan efektivitas dan efisiensi;
3. Mewujudkan ketertiban dalam pelaksanaan pengadaan dan pemasangan fasilitas perlengkapan jalan;

4. Mewujudkan keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan serta memberikan kemudahan bagi pengguna jalan dalam berlalu lintas;
5. Mewujudkan jalan yang berkeselamatan;
6. Melaksanakan Pemasangan perlengkapan jalan di kondisi ideal yang telah ditentukan;
7. Menghidupkan lingkungan yang nyaman sehingga terlaksananya komunikasi yg efektif untuk pencapaian yang sesuai dengan harapan;
8. Melakukan Monitoring dan Evaluasi terhadap perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal.

Sasaran Kegiatan 12 : Meningkatnya kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan

Meningkatnya kesadaran dan sikap pengguna jalan yang berkeselamatan adalah kunci untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas. Penting untuk meningkatkan kesadaran dalam mematuhi aturan lalu lintas, menggunakan perlengkapan keselamatan, dan menjaga sikap berkendara yang baik.

Berikut beberapa langkah yang dapat diambil untuk meningkatkan kesadaran dan sikap pengguna jalan yang berkeselamatan :

- Edukasi dan Kampanye Keselamatan
Melakukan sosialisasi dan kampanye keselamatan secara masif untuk memberikan pemahaman tentang pentingnya berlalu lintas yang aman.
- Pendidikan Keselamatan Sejak Dini
Memasukkan materi keselamatan berlalu lintas dalam kurikulum pendidikan sejak usia dini untuk membentuk generasi yang peduli keselamatan.
- Peningkatan Penegakan Hukum
Memperkuat penegakan hukum lalu lintas untuk memberikan efek jera bagi pelanggar aturan.
- Penyediaan Infrastruktur yang Mendukung
Memastikan ketersediaan rambu lalu lintas yang jelas, marka jalan yang baik, dan kondisi jalan yang aman.
- Penggunaan Perlengkapan Keselamatan
Menggunakan helm, sabuk pengaman, dan perlengkapan keselamatan lainnya saat berkendara.
- Menjaga Sikap Berkendara yang Baik
Menghindari perilaku agresif, menjaga jarak aman, dan tidak menggunakan ponsel saat berkendara.
- Teladan dari Pengguna Jalan Lain
Menjadi contoh yang baik dalam berlalu lintas untuk menginspirasi pengguna jalan lainnya.
Untuk mendukung kebijakan tersebut strategi yang dilakukan oleh Balai Pengelola

Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan adalah dengan meningkatkan kesadaran dan sikap pengguna jalan yang berkeselamatan dalam rangka mewujudkan kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan.

Pencapaian Sasaran Kegiatan 12 diukur melalui (satu) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yaitu:

1. IKK 12.2 Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda

IKK 12.2 Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Penting untuk mengajarkan keselamatan lalu lintas kepada anak usia dini melalui berbagai kegiatan yang menyenangkan dan mudah dipahami. Ini dapat dilakukan melalui pendidikan di PAUD, taman lalu lintas, atau kegiatan lain yang melibatkan anak secara langsung. Tujuannya adalah menumbuhkan kesadaran dan kedisiplinan berlalu lintas sejak usia dini, sehingga mereka menjadi pengendara dan pengguna jalan yang bertanggung jawab di masa depan.

Berikut beberapa cara pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ pada anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping :

- Melalui kegiatan bermain

Anak-anak usia dini belajar terbaik melalui bermain. Sediakan kegiatan seperti bermain peran menjadi pengendara atau pejalan kaki, menggunakan miniatur jalan raya, rambu lalu lintas, dan kendaraan mainan.

- Menggunakan bahasa yang sederhana dan mudah dipahami:

Hindari istilah teknis yang kompleks. Gunakan bahasa yang sesuai dengan usia dan tingkat pemahaman anak.

- Libatkan anak secara aktif

Jangan hanya memberikan ceramah. Ajak anak-anak untuk terlibat langsung dalam kegiatan, seperti membuat prakarya tentang rambu lalu lintas, bernyanyi lagu tentang keselamatan jalan, atau bermain peran.

- Berikan contoh yang baik

Orang tua dan guru perlu memberikan contoh perilaku berlalu lintas yang baik, seperti selalu memakai helm, menyeberang di zebra cross, dan tidak menggunakan ponsel saat berkendara.

- Gunakan media yang menarik

Manfaatkan media seperti gambar, video, atau cerita bergambar untuk

menyampaikan pesan keselamatan berlalu lintas.

- Bekerja sama dengan pihak terkait

Libatkan pihak sekolah, orang tua, dan instansi terkait seperti Dinas Perhubungan untuk menyelenggarakan kegiatan edukasi keselamatan berlalu lintas.

- Taman Lalu Lintas

Kunjungi taman lalu lintas yang menyediakan fasilitas dan materi edukasi tentang keselamatan berlalu lintas.

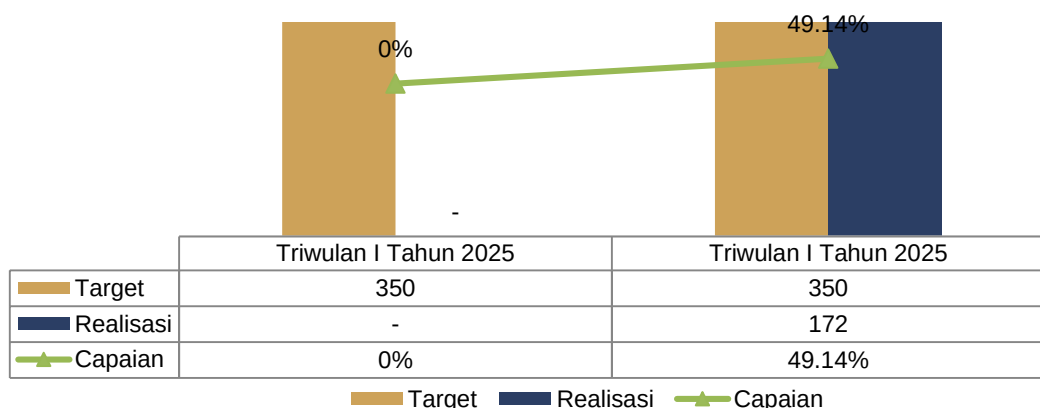
- Lomba-lomba

Adakan lomba-lomba yang berkaitan dengan keselamatan berlalu lintas, seperti lomba mewarnai, lomba menyanyi, atau lomba cerdas cermat.

Dengan menerapkan langkah-langkah ini, untuk mendukung kebijakan tersebut strategi yang dilakukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan adalah dengan mengadakan pelaksanaan kegiatan Sosialisasi Sadar Lalu Lintas Usia Dini (SALUD) kepada anak Paud dan TK dalam rangka mewujudkan keselamatan berlalu lintas pada anak usia dini. Kegiatan ini perlu dilakukan secara berkelanjutan dan konsisten, agar pesan keselamatan dapat tertanam kuat pada diri anak.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025

Realisasi kinerja Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda Triwulan II tahun 2025 sebesar 172 orang jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebesar 350 orang maka capaian kinerja mencapai 49,14%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III.14**. Grafik Capaian IKK Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda.



Gambar III.14. Grafik Capaian IKK 12.2 Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda

Tabel II. 42 Target dan Realisasi Kinerja Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I Tahun 2025	TW-II Tahun 2025
1	Target	350	350
2	Realisasi	0	172
3	Capaian	0%	49,14%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

- Pada triwulan I, target Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda ditetapkan sebesar 350 orang. Realisasi Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda pada triwulan I sebesar 0 orang. Sehingga capaian Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda sebesar 0%.
- Pada triwulan II, target Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda ditetapkan sebesar 350 orang. Realisasi Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda pada triwulan II sebesar 172 orang. Sehingga capaian Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda sebesar 49,14%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan/Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Sesuai dengan Pasal 208 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tentang Budaya Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan Ayat 2 Butir b “Sosialisasi dan internalisasi tata cara dan etika berlalu lintas serta program keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang

berbeda memiliki target 350 yang diperoleh dari revisi II PK di Tahun 2025 dengan berdasarkan arahan pimpinan.

- **Faktor Keberhasilan**

Adapun Faktor Keberhasilan tercapainya indikator kinerja kegiatan Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda antara lain:

1. Pendekatan Pembelajaran yang Interaktif dan Menyenangkan dalam bentuk sosialisasi langsung kepada anak-anak Paud dan TK;
2. Partisipasi Aktif dari Berbagai Pihak;
3. Pemahaman Rambu Lalu Lintas yang Kuat;
4. Praktik Langsung dalam Berlalu Lintas;
5. Pembentukan Karakter Keselamatan;

- **Faktor Kegagalan**

Adapun Faktor Kegagalan terhadap indikator kinerja kegiatan Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda antara lain:

1. Kurangnya Pemahaman dan Daya Ingat Anak;
2. Meskipun anak-anak mungkin memahami konsep lalu lintas, mereka mungkin tidak selalu menerapkannya dalam kehidupan sehari-hari. Hal ini bisa disebabkan oleh kurangnya pengawasan dari orang tua atau guru, atau karena lingkungan sekitar yang tidak mendukung;
3. Evaluasi dan monitoring yang berkala penting untuk mengukur efektivitas program SALUD dan mengidentifikasi area yang perlu diperbaiki.

- **Realisasi kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja kegiatan Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda pada triwulan II Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

IKK 12.2 = Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda

IKK 12.2 = 172 orang (telah terselenggaranya pelaksanaan kegiatan SALUD kepada anak-anak usia dini)

- **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Kegiatan Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda Tahun 2025 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar :

$$\% \text{ Capaian} = \frac{172}{350} \times 100\% = 49,14\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait Kegiatan Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda yaitu memiliki target keuangan senilai Rp1.797.000.000,- dengan realisasi di triwulan II Tahun 2025 Rp.302,358,457,- atau mencapai 16,82% dengan Nomenklatur POK : Pemantauan dan Evaluasi serta Pelaporan Kode Anggaran (4640.FAE.923).

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

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

1. Melakukan sosialisasi dan edukasi secara rutin tentang keselamatan berlalu lintas kepada anak-anak dan masyarakat;
2. Melibatkan berbagai pihak, seperti dinas perhubungan, kepolisian, sekolah, dan orang tua, dalam upaya meningkatkan kesadaran keselamatan berlalu lintas;
3. Memasukkan materi keselamatan berlalu lintas dalam kurikulum pendidikan anak usia dini.

Sasaran Kegiatan 4 : Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub

Indeks Reformasi Birokrasi (IRB) adalah sebuah sistem penilaian yang digunakan untuk mengukur sejauh mana instansi pemerintah, baik pusat maupun daerah, telah berhasil melakukan perbaikan dalam tata kelola pemerintahan dan pelayanan publik. IRB bertujuan untuk mewujudkan pemerintahan yang efektif, efisien, bersih dari korupsi, kolusi, dan nepotisme (KKN), serta mampu memberikan pelayanan publik yang berkualitas. Semakin tinggi nilai IRB, semakin baik pula kualitas reformasi birokrasi yang telah dilakukan oleh instansi tersebut.

Tujuan RB : Birokrasi yang bersih, akuntabel, berkinerja tinggi, dan mampu memberikan pelayanan publik yang prima.

Upaya : Simplifikasi aplikasi, perbaikan rekomendasi evaluasi RB, dan peningkatan kualitas pelayanan publik.

Untuk mendukung kebijakan Reformasi Birokrasi, strategi yang dilakukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan adalah dengan upaya peningkatan

kualitas pelayanan publik dalam rangka mewujudkan pemerintahan yang bersih, efektif, dan efisien sehingga memberikan dampak positif bagi pelayanan publik dan pembangunan nasional.

Pencapaian Sasaran Kegiatan 4 diukur melalui 12 (duabelas) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yaitu:

1. IKK 4.1 Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat
2. IKK 4.2 Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat
3. IKK 4.3 Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan
4. IKK 4.4 Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat
5. IKK 4.5 Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan
6. IKK 4.6 Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat
7. IKK 4.7 Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat
8. IKK 4.8 Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor)
9. IKK 4.9 Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa
10. IKK 4.10 Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja
11. IKK 4.11 Kegiatan mendukung Pembangunan ZI
12. IKK 4.12 Kegiatan mendukung kebijakan dan Reformasi hukum

IKK 4.1 Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Kegiatan Perencanaan Pembangunan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (Ditjen Hubdat) Kementerian Perhubungan mencakup berbagai program dan kegiatan untuk meningkatkan aksesibilitas, konektivitas, integrasi, dan layanan transportasi darat yang berkualitas di seluruh Indonesia.

Dalam hal ini, salah satunya pada proses Rencana Kegiatan dan Anggaran (RKA) yang merupakan serangkaian dokumen perencanaan dan penganggaran yang berisi program dan kegiatan suatu instansi atau organisasi, termasuk perkiraan biaya yang diperlukan untuk melaksanakannya, dalam satu tahun anggaran.

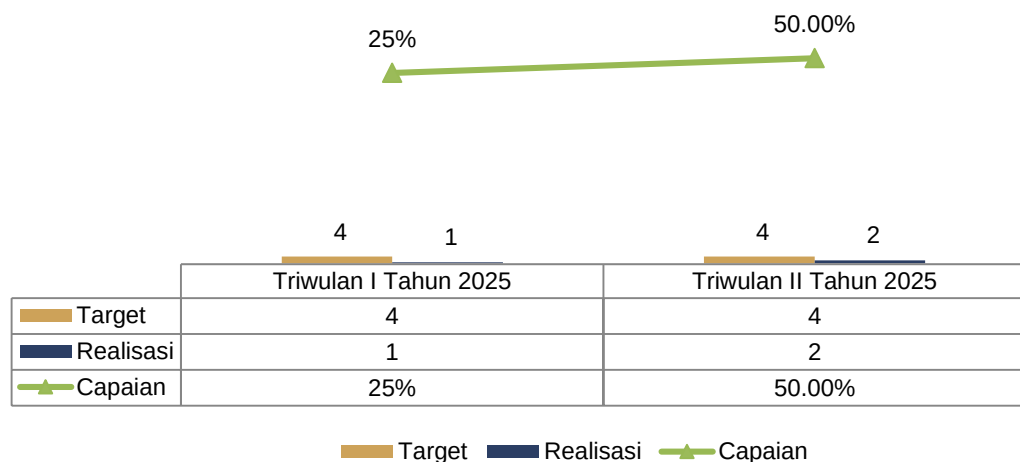
Adapun yang menjadi tahapan penyusunan Rencana Kegiatan dan Anggaran (RKA), yaitu :

1. Penyusunan RKA-K/L Pagu Kebutuhan
2. Penyusunan RKA-K/L Pagu Indikatif
3. Penyusunan RKA-K/L Pagu Anggaran
4. Penyusunan RKA-K/L Alokasi Anggaran

Dengan kata lain, RKA adalah peta jalan keuangan suatu organisasi dalam satu tahun anggaran, yang membantu memastikan bahwa program pembangunan dan kegiatan berjalan sesuai rencana dan anggaran yang telah ditetapkan.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025

Realisasi kinerja Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat Triwulan II tahun 2025 sebanyak 2 Kegiatan. Jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebanyak 4 Kegiatan maka capaian kinerja mencapai 50% Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III. 18.** Grafik Capaian IKK Capaian kinerja Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat



Gambar III 18. Grafik Capaian IKK 5.1 Capaian kinerja Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2025

Tabel II. 54 Target dan Realisasi Kinerja Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat Terhadap Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I Tahun 2025	TW-II Tahun 2025
1	Target	4	4
2	Realisasi	1	2
3	Capaian	25%	50%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat di BPTD Kelas II Kalimantan Selatan terhadap Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

- Pada triwulan I, target Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat ditetapkan sebanyak 4 Kegiatan. Realisasi Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat pada triwulan I sebanyak 1 Kegiatan. Sehingga capaian Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat sebesar 25%.
- Pada triwulan II, target Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat ditetapkan sebanyak 4 Kegiatan. Realisasi Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat pada triwulan II sebanyak 2 Kegiatan. Sehingga capaian Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat sebesar 50%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- Dasar Hukum

Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, maka telah ditetapkan sebagai dasar Penyelenggaraan Indikator Kinerja Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat.

- Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Tahun 2025, Indikator Kinerja Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat memiliki target sebanyak 4 Kegiatan yang diperoleh dari revisi I PK di Tahun 2025 berdasarkan arahan pimpinan.

- Faktor Keberhasilan

Adapun Faktor Keberhasilan tercapainya indikator kinerja kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat antara lain:

1. Program Kegiatan yang direncanakan telah selaras dengan Kebijakan Nasional untuk mendukung bidang Transportasi;
2. Ketersediaan Anggaran dan Sumber Daya;
3. Pelaksanaan program dan kegiatan telah dilakukan secara terencana, terorganisir, dan sesuai dengan standar operasional prosedur (SOP) yang berlaku.

- **Faktor Kegagalan**

Adapun Faktor Kegagalan terhadap indikator kinerja kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat antara lain:

1. Adanya pemotongan anggaran atau perubahan alokasi anggaran dapat menghambat pelaksanaan program dan kegiatan yang telah direncanakan.
2. Kurangnya koordinasi antar Direktorat Jenderal di Kementerian Perhubungan atau dengan instansi terkait lainnya (pemerintah daerah) dapat menyebabkan miskomunikasi dan hambatan dalam pelaksanaan program;
3. Bencana alam atau kondisi cuaca ekstrem dapat menghambat kelancaran.

- **Realisasi Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat di triwulan II Tahun 2025 terhadap target Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar :

IKK 4.1 = kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat

IKK 4.1 = 2 Kegiatan (telah terselenggaranya proses perencanaan pada Kegiatan RKA pada tahapan **Pagu Kebutuhan** dan **Pagu Indikatif**)

- **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Kualitas penyelenggaraan dukunganteknis transportasi darat di Tahun 2025 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

$$\begin{array}{l} \text{kegiatan Perencanaan} \\ \text{Pembangunan Ditjen Perhubungan} \\ \text{Darat} \end{array} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{2}{4} \times 100\% = 50\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran kegiatan terkait Capaian Indikator Kinerja Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat di Tahun 2025 yaitu senilai Rp1.797.000.000,- dan sampai dengan Triwulan II 2025 realisasi anggaran senilai Rp.302,358,457,- atau mencapai 16,82% dengan Nomenklatur POK : Pemantauan dan Evaluasi serta Pelaporan Kode Anggaran (4640.FAE.923).

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

Adapun upaya untuk meningkatkan capaian kualitas penyelenggaraan dukungan teknistransportasi darat dimasa yang akan datang yaitu :

1. Peningkatan Kompetensi tenaga ahli dalam bidang perencanaan pembangunan;
2. Melakukan evaluasi secara berkala untuk mengukur efektivitas dan efisiensi program;
3. Agar kedepannya perencanaan pembangunan di masa depan dapat lebih efektif, efisien, berkelanjutan, dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat.

IKK 4.2 Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat berfokus pada pengukuran, pelaporan, dan peningkatan kinerja organisasi dalam mencapai tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan. Kegiatan ini mencakup beberapa hal, yaitu:

1. Penyusunan Dokumen Perencanaan
 - Rencana Strategis (Renstra)
Dokumen perencanaan jangka panjang yang memuat visi, misi, tujuan, dan sasaran organisasi.
 - Rencana Kinerja Tahunan (RKT)
Dokumen perencanaan kinerja tahunan yang lebih rinci, turunan dari Renstra.
 - Perjanjian Kinerja (PK)
Kesepakatan antara atasan dan bawahan (es III dan es IV) mengenai target kinerja yang harus dicapai selama periode tertentu.
 - Rencana Aksi
Rencana kegiatan untuk mencapai target kinerja yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja.
2. Pengukuran Kinerja
 - Penetapan Indikator Kinerja Utama (IKU)
Pemilihan indikator yang relevan dan terukur untuk menilai pencapaian kinerja.
 - Pengumpulan Data
Mengumpulkan data dan informasi mengenai realisasi kinerja.
 - Analisis Capaian
Membandingkan realisasi kinerja dengan target yang telah ditetapkan.

3. Pelaporan Kinerja

- Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP)
Laporan yang berisi informasi mengenai capaian kinerja, kendala, dan rekomendasi perbaikan.
- Laporan Monitoring Capaian Kinerja (LMCK) Triwulanan
Laporan berkala yang memberikan informasi mengenai perkembangan kinerja selama periode tertentu.

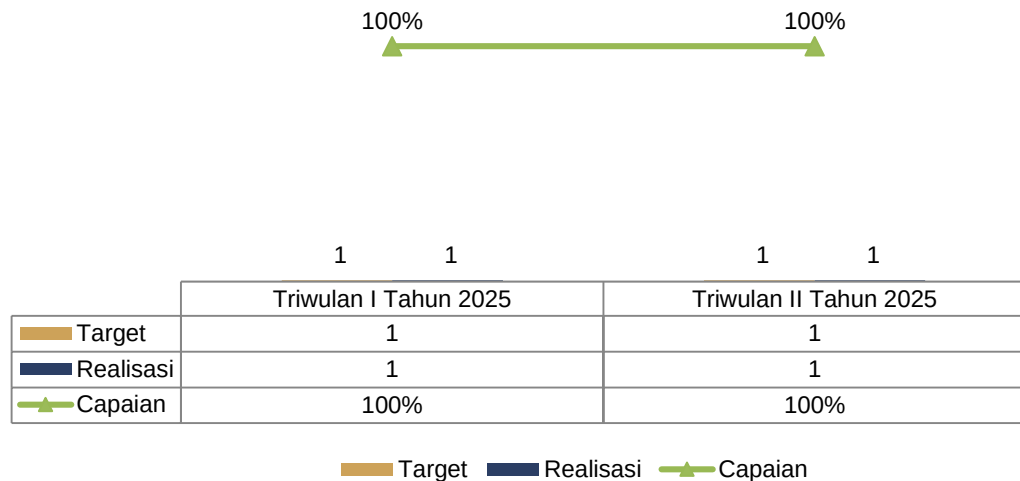
4. Evaluasi Kinerja:

- Evaluasi Internal
Melakukan penilaian terhadap efektivitas sistem SAKIP dan pencapaian kinerja.
- Penilaian AKIP
Penilaian evaluasi SAKIP oleh Inspektorat Jenderal Kemenhub
- Tindak Lanjut
Merumuskan langkah-langkah perbaikan berdasarkan hasil evaluasi itjen.

Secara keseluruhan, SAKIP dan nilai AKIP merupakan alat penting dalam upaya meningkatkan kinerja dan akuntabilitas instansi pemerintah, serta Mendorong pencapaian tujuan dan sasaran organisasi, Meningkatkan kualitas pelayanan publik. Dengan melaksanakan kegiatan-kegiatan tersebut, Ditjen Hubdat berupaya mencapai akuntabilitas kinerja yang baik, yang pada gilirannya akan meningkatkan kualitas pelayanan publik di bidang perhubungan darat.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025

Realisasi kinerja Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat Triwulan II tahun 2025 sebanyak 1 Dokumen . Jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebanyak 1 Dokumen maka capaian kinerja mencapai 100% Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III. 18.**Grafik Capaian IKK Capaian kinerja Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat



Gambar III 18. Grafik Capaian IKK 5.1 Capaian kinerja Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2025

Tabel II. 54 Target dan Realisasi Kinerja Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I Tahun 2025	TW-II Tahun 2025
1	Target	1	1
2	Realisasi	1	1
3	Capaian	100%	100%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat di BPTD Kelas II Kalimantan Selatan terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

- Pada triwulan I, target Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat ditetapkan sebanyak 1 dokumen. Realisasi Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat pada triwulan I sebanyak 1 dokumen. Sehingga capaian Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat sebesar 100%.
- Pada triwulan II, target Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat ditetapkan sebanyak 1 dokumen. Realisasi Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat pada triwulan II sebanyak 1 dokumen. Sehingga capaian Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat sebesar 100%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- Dasar Hukum

Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, maka telah ditetapkan sebagai dasar Penyelenggaraan Kegiatan Kinerja Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat.

- Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat memiliki target sebanyak 1 dokumen yang diperoleh dari revisi I PK di Tahun 2025 dengan berdasarkan arahan pimpinan.

- Faktor Keberhasilan

Adapun Faktor Keberhasilan tercapainya indikator Kinerja Kegiatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat antara lain:

1. Pimpinan yang berkomitmen tinggi akan mendorong penerapan SAKIP secara konsisten dan memastikan ketersediaan sumber daya yang dibutuhkan;
2. Pegawai yang memahami tujuan dan manfaat SAKIP, serta memiliki kompetensi yang memadai dalam pengelolaannya;
3. Sistem informasi yang terintegrasi akan memudahkan pengumpulan, pengolahan, dan pelaporan data kinerja;
4. Komunikasi yang efektif antar unit kerja dan koordinasi yang baik akan memastikan keselarasan tujuan dan upaya dalam penerapan SAKIP;
5. Evaluasi kinerja secara berkala dan tindak lanjut perbaikan merupakan bagian integral dari SAKIP.

- Faktor Kegagalan

Adapun Faktor Kegagalan terhadap indikator kinerja Kegiatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat antara lain:

1. Jika pimpinan tidak memiliki komitmen yang kuat terhadap penerapan SAKIP, maka implementasinya akan terhambat. Kurangnya dorongan dari pimpinan dapat menyebabkan kurangnya motivasi dari seluruh staf.
2. Keterbatasan jumlah dan kualitas sumber daya manusia yang terlatih dalam bidang akuntabilitas kinerja dapat menjadi hambatan;
3. Kurangnya data yang akurat dan relevan untuk mengukur kinerja juga dapat menjadi masalah. Sistem SAKIP membutuhkan data yang valid dan reliabel untuk menghasilkan laporan yang akurat;

- **Realisasi Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Kegiatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat di triwulan II Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar :

IKK 4.2 = Kegiatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat

IKK 4.2 = 1 Dokumen

Telah terselenggaranya Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) di awal Tahun meliputi :

- Penyusunan Renstra 2025-2029
- Penyusunan LKIP Tahun 2024
- Penyusunan LMCK triwulan I dan II
- Dokumen Rencana Kinerja Tahunan
- Dokumen perjanjian Kinerja es III dan Es IV
- Dokumen Rencana Aksi

- **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Kegiatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat di Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

$$\begin{array}{l} \text{Kegiatan Akuntabilitas Kinerja} \\ \text{(Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan} \\ \text{Darat} \end{array} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{1}{1} \times 100\% = 100\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran kegiatan terkait Capaian Indikator Kinerja Kegiatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat di Tahun 2025 yaitu senilai Rp1.797.000.000,- dan sampai dengan Triwulan II 2025 realisasi anggaran senilai Rp302.358.457,- atau sebesar 16,82%. dengan Nomenklatur POK : Pemantauan dan Evaluasi serta Pelaporan Kode Anggaran (4640.FAE.923).

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

Adapun upaya untuk meningkatkan capaian kualitas penyelenggaraan dukungan teknistransportasi darat dimasa yang akan datang yaitu :

1. Selalu berupaya meningkatkan nilai SAKIP dan mewujudkan akuntabilitas kinerja yang lebih baik;

2. Meningkatkan pemahaman dan kemampuan aparatur pemerintah dalam penerapan SAKIP melalui sosialisasi dan bimbingan teknis yang berkelanjutan;
3. Memberikan penghargaan kepada instansi atau individu yang berprestasi dalam penerapan SAKIP, serta memberikan sanksi kepada yang tidak memenuhi standar.

IKK 4.3 Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Kegiatan terkait Maturitas SPIP (Sistem Pengendalian Intern Pemerintah) di Kementerian Perhubungan mencakup penilaian mandiri, evaluasi, dan peningkatan berkelanjutan terhadap tingkat kematangan SPIP. Tujuannya adalah untuk memastikan pengelolaan keuangan negara yang efektif, efisien, transparan, dan akuntabel, serta ketaatan terhadap peraturan perundang-undangan.

Beberapa kegiatan yang dilakukan terkait Maturitas SPIP di Kementerian Perhubungan meliputi :

- **Penilaian Mandiri (Self Assessment)**
Penilaian ini dilakukan oleh unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan untuk mengukur tingkat kematangan SPIP mereka sendiri.
- **Evaluasi Kertas Kerja (KKE)**
Tim Evaluasi melakukan pemeriksaan dan penilaian terhadap dokumen-dokumen SPIP yang telah disusun oleh unit kerja, termasuk Kertas Kerja Evaluasi (KKE).
- **Penjaminan Kualitas (Quality Assurance)**
Inspektorat I Kementerian Perhubungan melaksanakan kegiatan penjaminan kualitas, termasuk monitoring dan evaluasi terhadap penyelenggaraan SPIP.
- **Bimbingan Teknis (Bimtek)**
Bimbingan teknis diselenggarakan untuk meningkatkan pemahaman dan kemampuan pegawai dalam penyelenggaraan dan penyusunan dokumen SPIP.
- **Monitoring dan Evaluasi**
Kegiatan monitoring dan evaluasi dilakukan secara berkala untuk memantau perkembangan dan perbaikan SPIP di lingkungan Kementerian Perhubungan.
- **Penyusunan Dokumen SPIP**
Unit kerja menyusun berbagai dokumen SPIP, seperti Rencana Aksi SPIP dan Laporan Penilaian Mandiri SPIP, yang menjadi dasar dalam pelaksanaan SPIP.
- **Penetapan Level Maturitas**
Berdasarkan hasil penilaian, ditetapkan level maturitas SPIP untuk masing-masing unit kerja.

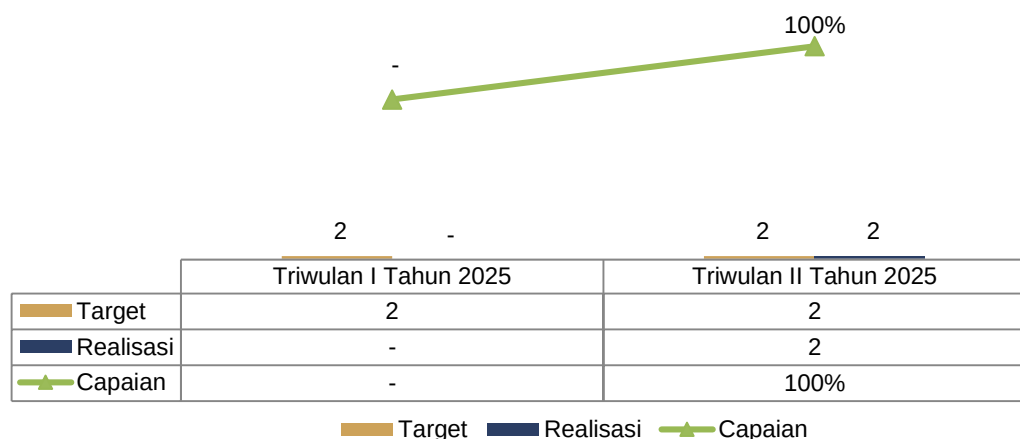
- Perbaikan Berkelanjutan

Hasil evaluasi dan penilaian menjadi dasar untuk melakukan perbaikan dan peningkatan berkelanjutan terhadap penyelenggaraan SPIP.

Melalui kegiatan-kegiatan tersebut, Kementerian Perhubungan berupaya untuk terus meningkatkan maturitas SPIP, sehingga dapat menjalankan tugas dan fungsinya dengan lebih baik dan akuntabel.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Revisi I Pada Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025

Realisasi kinerja Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan Triwulan II tahun 2025 sebanyak 2 kegiatan . Jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebanyak 2 kegiatan maka capaian kinerja mencapai 100% Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III. 18.** Grafik Capaian IKK Capaian kinerja Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan



Gambar III 18. Grafik Capaian IKK 5.1 Capaian kinerja Kegiatan terkait Maturitas SPIP
Kementerian Perhubungan Tahun 2025

Tabel II. 54 Target dan Realisasi Kinerja Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan Terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I	TW-II
		Tahun 2025	Tahun 2025
1	Target	2	2
2	Realisasi	0	2
3	Capaian	0%	100%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan di BPTD Kelas II Kalimantan Selatan terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

- Pada triwulan I, target Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan yang ditetapkan sebanyak 2 kegiatan. Realisasi Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan pada triwulan I sebanyak 0 kegiatan. Sehingga capaian Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan sebesar 0%.
- Pada triwulan II, target Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan yang ditetapkan sebanyak 2 kegiatan. Realisasi Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan pada triwulan II sebanyak 2 kegiatan. Sehingga capaian Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan sebesar 100%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- Dasar Hukum

Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, maka telah ditetapkan sebagai dasar Penyelenggaraan Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan.

- Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan memiliki target sebanyak 2 kegiatan yang diperoleh dari revisi I PK di Tahun 2025 dengan berdasarkan arahan pimpinan.

- Faktor Keberhasilan

Adapun Faktor Keberhasilan tercapainya indikator kinerja Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan antara lain :

1. Adanya komitmen dari pimpinan dan seluruh pegawai untuk menerapkan SPIP, serta budaya organisasi yang mendukung;
2. Melakukan pemantauan secara berkelanjutan untuk memastikan efektivitas SPIP dan melakukan perbaikan jika diperlukan;
3. SDM yang kompeten;
4. Sistem informasi yang terintegrasi dan dapat diandalkan sangat penting untuk mendukung pelaksanaan SPIP;

- Faktor Kegagalan

Adapun Faktor Kegagalan terhadap indikator kinerja Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan antara lain :

1. Proses bisnis yang belum terdokumentasi dengan baik, tidak efisien, atau tidak sesuai dengan standar yang ditetapkan dapat menjadi hambatan dalam penerapan SPIP;
2. Keterbatasan pengawasan eksternal, baik dari Badan Pengawasan Keuangan dan

Pembangunan (BPKP) maupun instansi pengawas lainnya, dapat mengurangi efektivitas SPIP;

3. Perubahan regulasi yang cepat dan kompleks dapat menyulitkan Kementerian dalam menyesuaikan sistem pengendalian yang ada.

- **Realisasi Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan di triwulan II Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar :

IKK 4.3 = Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan

IKK 4.3 = 2 Kegiatan

Telah terselenggaranya kegiatan maturitas SPIP meliputi :

- Penyusunan Dokumen SPIP
- Penyusunan Dokumen MR

- **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan di Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

$$\begin{array}{l} \text{Kegiatan terkait Maturitas SPIP} \\ \text{Kementerian Perhubungan} \end{array} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{2}{2} \times 100\% = 100\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran kegiatan terkait Capaian Indikator Kinerja Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan di Tahun 2025 yaitu senilai Rp1.797.000.000,- dan sampai dengan Triwulan II 2025 realisasi anggaran senilai Rp302.358.457,- atau sebesar 16,82%. dengan Nomenklatur POK : Pemantauan dan Evaluasi serta Pelaporan Kode Anggaran (4640.FAE.923).

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

Adapun upaya untuk meningkatkan capaian indikator kinerja Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan dimasa yang akan datang yaitu :

1. Dapat mencapai tingkat maturitas SPIP yang optimal, yang pada gilirannya akan meningkatkan efektivitas dan efisiensi pencapaian tujuan organisasi;
2. Peningkatan Kualitas Penilaian Maturitas SPIP;
3. Mewujudkan good governance dalam penyelenggaraan pemerintahan di sektor transportasi;

IKK 4.4 Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat bertujuan untuk meningkatkan efisiensi, efektivitas, dan akuntabilitas penggunaan anggaran dalam penyelenggaraan transportasi darat. Hal ini mencakup berbagai upaya seperti perbaikan manajemen, penerapan sistem perencanaan dan penganggaran yang lebih baik, serta digitalisasi proses.

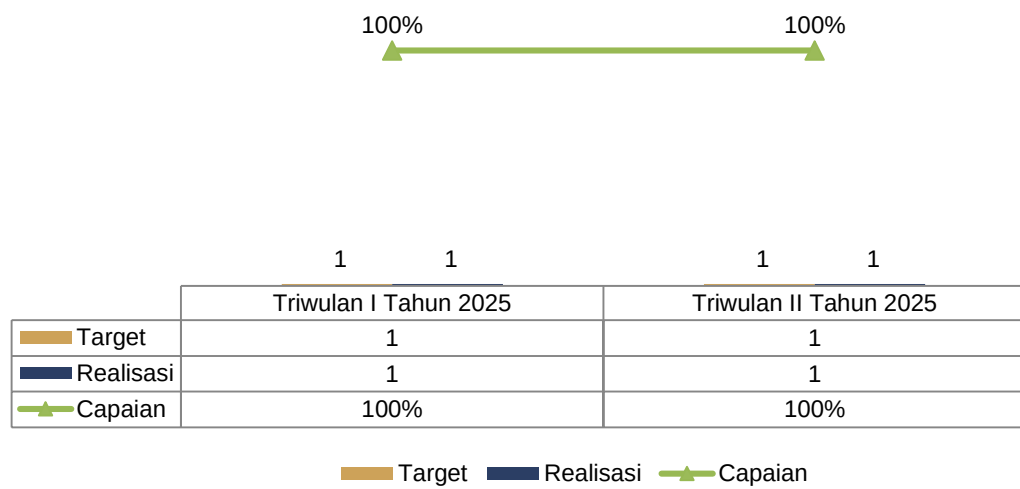
Beberapa kegiatan yang dilakukan untuk mencapai tujuan tersebut antara lain :

- Penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran
Memastikan perencanaan yang matang dan perumusan program kerja yang sesuai dengan tugas dan fungsi Ditjen Hubdat.
- Pelaksanaan Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA)
Melaksanakan DPA sesuai dengan lingkup kerja masing-masing unit kerja di lingkungan Ditjen Hubdat.
- Pengembangan dan Peningkatan Prasarana Angkutan Jalan
Melaksanakan program pengembangan prasarana jalan, termasuk pembangunan, pemeliharaan, dan pengawasannya.
- Penyusunan Program Pengembangan Sistem Transportasi
Menyusun rencana dan program terkait pengembangan sistem transportasi dan angkutan umum.
- Peningkatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat
Melaksanakan program dan kegiatan yang bertujuan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi darat.
- Peningkatan Konektivitas dan Aksesibilitas
Memastikan konektivitas antar wilayah dan aksesibilitas transportasi darat, terutama di daerah terpencil dan perdesaan.
- Peningkatan Efisiensi dan Efektivitas Anggaran
Melakukan upaya-upaya untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan anggaran, termasuk melalui digitalisasi proses dan penerapan manajemen risiko.

Melalui kegiatan-kegiatan tersebut, Ditjen Hubdat berupaya untuk mewujudkan transportasi darat yang aman, nyaman, andal, dan terjangkau bagi seluruh masyarakat.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025

Realisasi kinerja Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat Triwulan II tahun 2025 sebanyak 1 kegiatan. Jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebanyak 1 kegiatan maka capaian kinerja mencapai 100% Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III. 18.** Grafik Capaian IKK Capaian kinerja Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat



Gambar III 18. Grafik Capaian IKK 4.4 Capaian kinerja Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2025

Tabel II. 54 Target dan Realisasi Kinerja Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat pada BPTD Kelas II Kalsel Terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I	TW-I
		Tahun 2025	Tahun 2025
1	Target	1	1
2	Realisasi	1	1
3	Capaian	100%	100%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat di BPTD Kelas II Kalimantan Selatan terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

- Pada triwulan I, target Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat yang ditetapkan sebanyak 1 kegiatan. Realisasi Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat pada triwulan I sebanyak 1 kegiatan. Sehingga capaian Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat sebesar 100%.

- Pada triwulan II, target Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat yang ditetapkan sebanyak 1 kegiatan. Realisasi Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat pada triwulan II sebanyak 1 kegiatan. Sehingga capaian Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat sebesar 100%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- Dasar Hukum

Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, maka telah ditetapkan sebagai dasar Penyelenggaraan Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat.

- Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Tahun 2024, Indikator Kinerja Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat memiliki target sebanyak 1 kegiatan yang diperoleh dari revisi I PK di Tahun 2025 dengan berdasarkan arahan pimpinan.

- Faktor Keberhasilan

Adapun Faktor Keberhasilan tercapainya indikator Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat antara lain :

1. Perencanaan Anggaran yang Efektif;
2. Pengelolaan Anggaran yang Efisien;
3. Pengawasan yang Ketat;
4. Koordinasi yang Baik;
5. Sistem informasi manajemen proyek, sistem pelaporan online, dan aplikasi monitoring pelaksanaan anggaran dapat mempermudah proses perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan;

- Faktor Kegagalan

Adapun Faktor Kegagalan terhadap indikator Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat antara lain :

1. Penentuan target kegiatan dan output yang tidak sesuai dengan kondisi lapangan atau kemampuan sumber daya yang tersedia Daya serap anggaran satuan kerja yang tidak sesuai target;
2. Proses birokrasi yang panjang dan rumit dapat menghambat realisasi kegiatan, terutama dalam pengadaan barang dan jasa;
3. Adanya gangguan keamanan atau konflik sosial dapat menghambat kelancaran kegiatan;
4. Adanya efisiensi anggaran (Automatic Adjustment)

- **Realisasi Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat di triwulan II Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar :

IKK 4.4 = Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat

IKK 4.4 = 1 Kegiatan

Telah terselenggaranya kegiatan Pelaksanaan Anggaran meliputi :

- Tersusunnya program kerja Rencana Kerja Anggaran
- Terlaksananya kegiatan tugas dan fungsi berdasarkan DIPA
- Terlaksananya efisiensi dan efektivitas penggunaan anggaran

- **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat di Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian} = \frac{1}{1} \times 100\% = 100\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran kegiatan terkait Capaian Indikator Kinerja Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat di Tahun 2025 yaitu senilai Rp1.797.000.000,- dan sampai dengan Triwulan II 2025 realisasi anggaran senilai Rp302.358.457,- atau sebesar 16,82%. dengan Nomenklatur POK : Pemantauan dan Evaluasi serta Pelaporan Kode Anggaran (4640.FAE.923).

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

Adapun upaya untuk meningkatkan capaian Indikator Kinerja Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat dimasa yang akan datang yaitu :

1. Fokus pada pencapaian target dan hasil yang terukur, bukan hanya pada realisasi anggaran semata;
2. Melakukan perhitungan biaya yang cermat dan realistis untuk menghindari kekurangan atau kelebihan anggaran;
3. Terus belajar dari pengalaman masa lalu dan praktik terbaik untuk meningkatkan kualitas pelaksanaan anggaran di masa depan.

IKK 4.5 Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit / Pemeriksaan

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan adalah proses di mana entitas yang diaudit melaksanakan tindakan perbaikan berdasarkan temuan dan rekomendasi yang dihasilkan oleh auditor. Ini adalah tahap penting dalam proses audit untuk memastikan bahwa kelemahan yang diidentifikasi diperbaiki dan praktik terbaik diterapkan.

- Tujuan Tindak Lanjut Rekomendasi Audit :
 - Memperbaiki Kelemahan
Tindak lanjut bertujuan untuk mengatasi masalah yang diidentifikasi dalam laporan audit, seperti ketidakpatuhan terhadap peraturan, inefisiensi, atau praktik yang tidak tepat.
 - Meningkatkan Kinerja
Dengan melaksanakan rekomendasi, entitas dapat meningkatkan efektivitas, efisiensi, dan akuntabilitas operasinya.
 - Mencegah Terulangnya Kesalahan
Tindak lanjut membantu mencegah terulangnya masalah serupa di masa depan dengan memperbaiki akar penyebab masalah.
 - Memenuhi Kewajiban
Tindak lanjut adalah kewajiban yang harus dipenuhi oleh entitas yang diaudit, baik berdasarkan peraturan perundang-undangan maupun standar audit.
- Proses Tindak Lanjut
 1. Analisis Rekomendasi
Entitas yang diaudit menganalisis setiap rekomendasi untuk memahami akar masalah dan menentukan tindakan perbaikan yang diperlukan.
 2. Perencanaan Tindakan
Entitas merencanakan tindakan perbaikan yang akan diambil, termasuk siapa yang bertanggung jawab, kapan tindakan akan selesai, dan bagaimana implementasi akan dipantau.
 3. Implementasi
Entitas melaksanakan tindakan perbaikan sesuai dengan rencana yang telah dibuat.
 4. Pemantauan
Entitas memantau kemajuan pelaksanaan tindakan perbaikan dan memastikan bahwa tindakan tersebut efektif dalam mengatasi masalah yang diidentifikasi.
 5. Pelaporan
Entitas melaporkan hasil tindak lanjut kepada auditor atau pihak terkait lainnya.

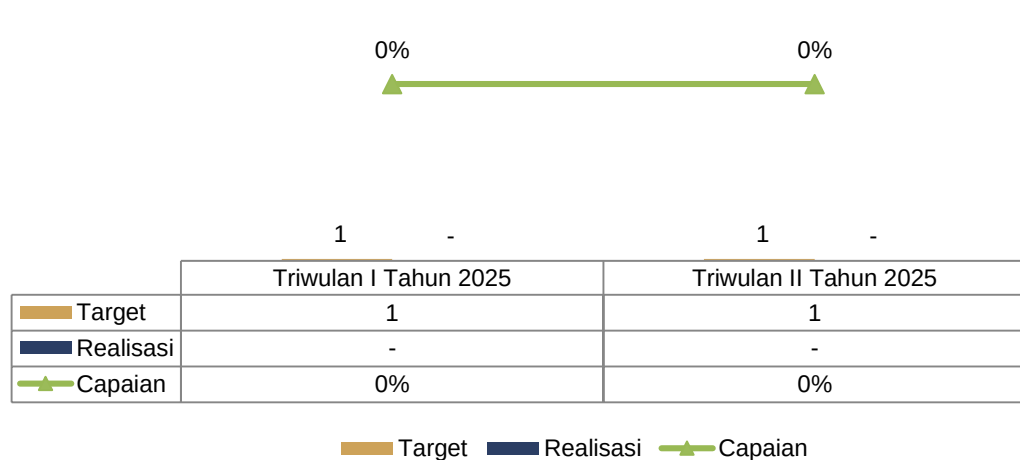
- Tingkat Penyelesaian Tindak Lanjut

Tingkat penyelesaian tindak lanjut dapat bervariasi, mulai dari :

- Sesuai : Tindakan perbaikan telah dilaksanakan sepenuhnya dan sesuai dengan rekomendasi.
- Belum Sesuai : Tindakan perbaikan sedang dalam proses atau telah dilaksanakan tetapi belum sepenuhnya sesuai dengan rekomendasi.
- Belum Ditindaklanjuti: Tindakan perbaikan belum dimulai.
- Tidak Dapat Ditindaklanjuti: Terdapat alasan tertentu mengapa rekomendasi tidak dapat dilaksanakan.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025

Realisasi kinerja Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan Triwulan II tahun 2025 sebanyak 0 dokumen. Jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebanyak 1 dokumen maka capaian kinerja mencapai 0% Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III. 18.** Grafik Capaian IKK Capaian kinerja Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan



Gambar III 18. Grafik Capaian IKK 5.1 Capaian kinerja Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan Tahun 2025

Tabel II. 54 Target dan Realisasi Kinerja Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan pada BPTD Kelas II Kalsel Terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I Tahun 2025	TW-II Tahun 2025
1	Target	1	1
2	Realisasi	0	0
3	Capaian	0%	0%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan di BPTD Kelas II Kalimantan Selatan terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Tingkat Lanjut

Rekomendasi Audit/Pemeriksaan, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

- Pada triwulan I, target Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan yang ditetapkan sebanyak 1 dokumen. Realisasi Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan pada triwulan I sebanyak 0 dokumen. Sehingga capaian Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan sebesar 0%.
- Pada triwulan II, target Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan yang ditetapkan sebanyak 1 dokumen. Realisasi Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan pada triwulan I sebanyak 1 dokumen. Sehingga capaian Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan sebesar 100%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- Dasar Hukum

Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, maka telah ditetapkan sebagai dasar Penyelenggaraan Indikator Kinerja Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan.

- Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Tahun 2024, Indikator Kinerja Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan memiliki target sebanyak 1 dokumen yang diperoleh dari revisi I PK di Tahun 2025 dengan berdasarkan arahan pimpinan.

- Faktor Keberhasilan

Adapun Faktor Keberhasilan tercapainya indikator kinerja kegiatan Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan antara lain :

1. Rekomendasi audit menjadi prioritas dan mendapatkan perhatian yang serius dari seluruh staf dan pejabat;
2. Rekomendasi audit telah dirumuskan dengan jelas, spesifik, dan mudah dipahami oleh semua pihak yang terkait;
3. Terbangunnya komunikasi yang efektif antara auditor, auditi, dan pihak terkait lainnya;

- Faktor Kegagalan

Adapun Faktor Kegagalan terhadap indikator kinerja kegiatan Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan antara lain:

1. Jika ada perbedaan pendapat mengenai hasil audit/pemeriksaan, hal ini dapat menghambat proses tindak lanjut;
2. Terkadang, rekomendasi yang diberikan mungkin terlalu kompleks atau sulit untuk diimplementasikan, terutama jika memerlukan perubahan besar dalam sistem atau proses yang sudah berjalan;

3. Perubahan regulasi, kondisi ekonomi, atau faktor eksternal lainnya juga dapat mempengaruhi kemampuan organisasi untuk menindaklanjuti rekomendasi audit/pemeriksaan.

- **Realisasi Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja kegiatan Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan di triwulan II Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar :

IKK 4.5 = Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan

IKK 4.5 = 0 Dokumen

- **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan di Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

$$\frac{\text{Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan}}{\text{Target}} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0}{1} \times 100\% = 0\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran kegiatan terkait Capaian Indikator Kinerja Kegiatan Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan di Tahun 2025 yaitu senilai Rp1.797.000.000,- dan sampai dengan Triwulan II 2025 realisasi anggaran senilai Rp302.358.457,- atau sebesar 16,82%. dengan Nomenklatur POK : Pemantauan dan Evaluasi serta Pelaporan Kode Anggaran (4640.FAE.923).

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

Adapun upaya untuk meningkatkan capaian Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan dimasa yang akan datang yaitu :

1. Perlu adanya sistem pemantauan dan pengumpulan bukti berkelanjutan untuk menginformasikan strategi jangka panjang dan memungkinkan penyesuaian tepat waktu;
2. Budaya keamanan yang kuat dalam organisasi dapat meningkatkan efektivitas pengendalian internal;
3. Mengintegrasikan deteksi penipuan dan keamanan siber ke dalam rencana audit,

serta memanfaatkan teknologi untuk pengendalian mutu;

4. Transparansi yang lebih besar dan keterlibatan pemangku kepentingan dalam proses audit, termasuk diskusi terbuka tentang temuan dan komitmen terhadap akuntabilitas.

IKK 4.6 Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) di Ditjen Perhubungan Darat mencakup serangkaian upaya untuk mengelola dan memanfaatkan aset negara yang berada di bawah kewenangannya. Aset-aset ini meliputi berbagai jenis, seperti jalan, jembatan, terminal, dan kendaraan. Pengelolaan yang baik memastikan aset-aset tersebut berfungsi optimal, terpelihara dengan baik, dan memberikan manfaat maksimal bagi pelayanan transportasi darat.

- Tujuan Utama Pengelolaan Aset
 - Efisiensi Penggunaan Aset
Memastikan aset digunakan secara optimal dan sesuai peruntukannya
 - Perlindungan Aset
Menjaga aset dari kerusakan, kehilangan, dan penyalahgunaan.
 - Peningkatan Nilai Aset
Melakukan perawatan dan perbaikan agar nilai aset tetap terjaga atau bahkan meningkat.
 - Akuntabilitas
Mencatat dan melaporkan aset secara transparan dan akuntabel.
- Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Hubdat
 - Inventarisasi dan Verifikasi
Mencatat dan memastikan keakuratan data aset yang dimiliki.
 - Penilaian Aset
Menentukan nilai ekonomi dari aset yang dimiliki.
 - Pemanfaatan Aset
Mengoptimalkan penggunaan aset sesuai dengan fungsinya.
 - Perawatan dan Perbaikan
Melakukan pemeliharaan rutin dan perbaikan jika diperlukan.
 - Penghapusan Aset
Menghapus aset yang sudah tidak layak pakai atau tidak ekonomis untuk diperbaiki.
 - Pengamanan Aset
Melakukan pengamanan fisik dan administratif untuk mencegah kehilangan atau kerusakan.

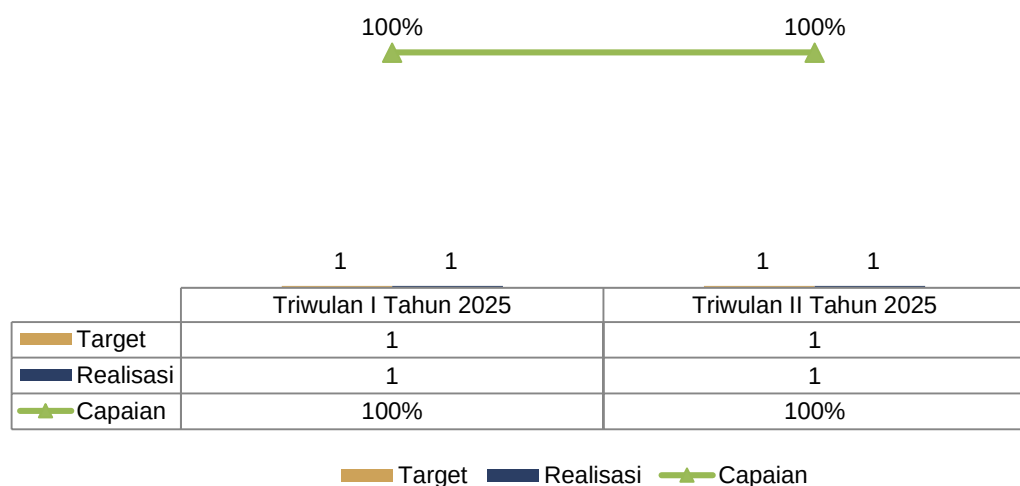
- Penyusunan Laporan Keuangan

Menyusun laporan keuangan terkait aset secara berkala.

Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat memiliki peran penting dalam menjaga keberlangsungan pelayanan transportasi darat yang optimal dan berkelanjutan. Dengan pengelolaan yang baik, aset-aset negara dapat dimanfaatkan secara maksimal untuk kepentingan masyarakat.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025

Realisasi kinerja Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat Triwulan II tahun 2025 sebanyak 1 dokumen. Jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebanyak 1 dokumen maka capaian kinerja mencapai 100% Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III. 18.** Grafik Capaian IKK Capaian kinerja Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat



Gambar III 18. Grafik Capaian IKK 5.1 Capaian kinerja Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2025

Tabel II. 54 Target dan Realisasi Kinerja Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat pada BPTD Kelas II Kalsel Terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I	TW-II
		Tahun 2025	Tahun 2025
1	Target	1	1
2	Realisasi	1	1
3	Capaian	100%	100%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat di BPTD Kelas II Kalimantan Selatan terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat, sehingga dapat disimpulkan bahwa :

- Pada triwulan I, target Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat yang ditetapkan sebanyak 1 dokumen. Realisasi Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat pada triwulan I sebanyak 1 dokumen. Sehingga capaian Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat Jalan sebesar 100%.
- Pada triwulan II, target Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat yang ditetapkan sebanyak 1 dokumen. Realisasi Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat pada triwulan II sebanyak 1 dokumen. Sehingga capaian Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat Jalan sebesar 100%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- Dasar Hukum

Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, maka telah ditetapkan sebagai dasar Penyelenggaraan Indikator Kinerja Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat.

- Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat memiliki target sebanyak 1 dokumen yang diperoleh dari revisi I PK di Tahun 2025 dengan berdasarkan arahan pimpinan.

- Faktor Keberhasilan

Adapun Faktor Keberhasilan tercapainya indikator kinerja Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat antara lain :

1. SDM yang memahami regulasi, standar akuntansi, dan memiliki keterampilan teknis dalam inventarisasi, penilaian, dan pemeliharaan aset;
2. Penggunaan sistem informasi yang terintegrasi untuk pencatatan, pemantauan, dan pelaporan aset;
3. Pengelolaan aset dilakukan dengan cara yang paling efektif dan efisien;
4. Dukungan dan komitmen pimpinan Ditjen Hubdat sangat penting dalam implementasi kebijakan pengelolaan aset.

- Faktor Kegagalan

Adapun Faktor Kegagalan terhadap indikator kinerja Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat antara lain :

1. Beberapa aset mungkin sulit dimanfaatkan karena lokasi yang tidak strategis, kurangnya aksesibilitas, atau kurangnya informasi mengenai potensi pemanfaatan aset tersebut;

2. Beberapa aset mungkin mengalami kendala dalam proses sertifikasi kepemilikan, yang dapat menghambat pengelolaan dan pemanfaatannya;
3. Pengadaan aset yang tidak sesuai kebutuhan atau anggaran yang tidak realistis dapat menyebabkan aset tidak termanfaatkan secara optimal.

- **Realisasi Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat di triwulan II Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar :

IKK 4.6 = Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat

IKK 4.6 = 1 Dokumen (telah terlaksana kegiatan pengelolaan aset BMN)

- **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat di Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

$$\begin{array}{l} \text{Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen} \\ \text{Perhubungan Darat} \end{array} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{1}{1} \times 100\% = 100\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran kegiatan terkait Capaian Indikator Kinerja Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat di Tahun 2025 yaitu senilai Rp1.797.000.000,- dan sampai dengan Triwulan II 2025 realisasi anggaran senilai Rp302.358.457,- atau sebesar 16,82%. dengan Nomenklatur POK : Pemantauan dan Evaluasi serta Pelaporan Kode Anggaran (4640.FAE.923).

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

Adapun upaya untuk meningkatkan capaian Indikator Kinerja Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat dimasa yang akan datang yaitu :

1. Melakukan perencanaan yang matang, realistis, dan sesuai dengan kebutuhan;
2. Memperkuat sistem pengawasan internal dan eksternal terhadap penggunaan dan pemeliharaan aset;
3. Mengalokasikan anggaran yang cukup untuk pemeliharaan aset, serta meningkatkan kemampuan teknis dan pengetahuan terkait pemeliharaan;
4. Mencari potensi pemanfaatan aset yang belum optimal, serta melakukan

sosialisasi terkait potensi tersebut;

5. Menyelesaikan masalah kepemilikan dan legalitas aset secepat mungkin;
6. Meningkatkan koordinasi antar unit kerja di Ditjen Hubdat maupun dengan instansi lain terkait;

IKK 4.7 Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat mengacu pada sejauh mana instansi pemerintah menanggapi dan menyelesaikan keluhan yang disampaikan melalui sosial media (IG) ataupun nomor pengaduan (wa) dalam hal ini pada BPTD Kelas II Kalimantan Selatan. Indikator ini penting untuk mengukur efektivitas pengelolaan pengaduan dan kualitas pelayanan publik.

Pentingnya Tindak Lanjut Pengaduan :

- Evaluasi Reformasi Birokrasi

Tingkat tindak lanjut pengaduan menjadi salah satu indikator dalam penilaian Evaluasi Reformasi Birokrasi.

- Peningkatan Kualitas Pelayanan

Tindak lanjut yang cepat dan efektif menunjukkan komitmen pemerintah dalam meningkatkan kualitas pelayanan publik.

- Partisipasi Masyarakat

Pengelolaan pengaduan yang baik mendorong partisipasi masyarakat dalam pembangunan pelayanan publik.

- Monev Berjenjang

Kementerian PANRB melakukan monitoring dan evaluasi (monev) pengelolaan pengaduan secara berkala untuk memastikan keberlangsungan pengelolaan pengaduan.

- Indikator Kematangan SPBE

Penggunaan LAPOR! juga menjadi indikator dalam penilaian tingkat kematangan Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE).

- Tingkat Tindak Lanjut dan Keterhubungan:

Berdasarkan data Kementerian PANRB, sebagian besar instansi pemerintah telah terhubung dengan LAPOR. Namun, masih ada beberapa instansi yang belum terhubung.

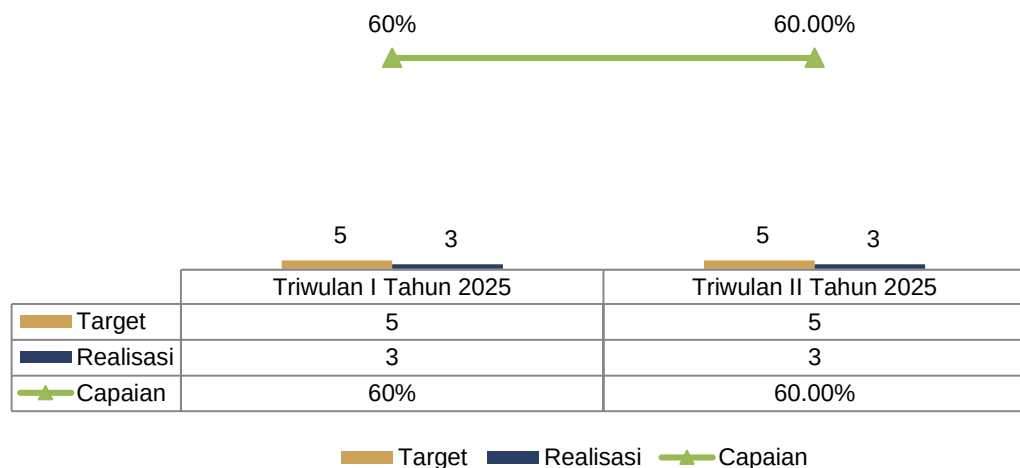
Kementerian PANRB terus mendorong instansi untuk meningkatkan persentase tindak lanjut pengaduan.

Terdapat instansi yang telah mencapai 100% tindak lanjut pengaduan, sementara yang lain masih dalam proses.

Tingkat tindak lanjut pengaduan melalui merupakan indikator penting dalam evaluasi reformasi birokrasi dan pelayanan publik. Pemerintah terus berupaya meningkatkan persentase tindak lanjut dan mendorong partisipasi masyarakat dalam pengelolaan pengaduan untuk mewujudkan pelayanan publik yang lebih berkualitas.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025

Realisasi kinerja Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat Triwulan II tahun 2025 sebanyak 3 kegiatan. Jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebanyak 5 kegiatan maka capaian kinerja mencapai 60% Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III. 18.** Grafik Capaian IKK Capaian kinerja Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat.



Gambar III 18. Grafik Capaian IKK 5.1 Capaian kinerja Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2025

Tabel II. 54 Target dan Realisasi Kinerja Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat Terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I	TW-I
		Tahun 2025	Tahun 2025
1	Target	5	5
2	Realisasi	3	3
3	Capaian	90,90%	90,90%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat di BPTD Kelas II Kalimantan Selatan terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat, sehingga dapat disimpulkan bahwa :

- Pada triwulan I, target Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat yang ditetapkan sebanyak 5 kegiatan. Realisasi Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat pada triwulan I sebanyak 3 kegiatan. Sehingga capaian Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat Jalan sebesar 60%.
- Pada triwulan II, target Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat yang ditetapkan sebanyak 5 kegiatan. Realisasi Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat pada triwulan II sebanyak 3 kegiatan. Sehingga capaian Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat Jalan sebesar 60%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- Dasar Hukum

Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, maka telah ditetapkan sebagai dasar Penyelenggaraan Kinerja Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat.

- Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Tahun 2025, Indikator Kinerja Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat memiliki target sebanyak 5 kegiatan yang diperoleh dari revisi PK di Tahun 2025 dengan berdasarkan arahan pimpinan.

- Faktor Keberhasilan

Adapun Faktor Keberhasilan tercapainya indikator kinerja Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat antara lain:

1. Pengaduan masyarakat ditanggapi dengan serius;
2. Kemampuan petugas berkomunikasi dengan jelas dan efektif dengan pelapor, serta mampu mengidentifikasi akar masalah dari pengaduan;
3. Komunikasi yang baik ini dapat membangun kepercayaan antara masyarakat dan instansi, serta memastikan bahwa masyarakat merasa didengar dan dihargai.

- **Faktor Kegagalan**

Adapun Faktor Kegagalan terhadap indikator kinerja Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat antara lain:

1. Jumlah petugas yang terbatas dapat menyebabkan penumpukan pengaduan dan keterlambatan penanganan;
2. Masyarakat mungkin takut untuk melaporkan keluhan karena khawatir akan pembalasan atau kurang percaya pada sistem;
3. Kurangnya anggaran untuk pelatihan, peningkatan sistem, dan sosialisasi juga dapat menjadi faktor penghambat.

- **Realisasi Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat di triwulan II Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar :

IKK 4.7 = Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat

IKK 4.7 = 3 Dokumen (telah terlaksana kegiatan tindak lanjut penyelesaian Pengaduan Masyarakat)

- **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat di Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar :

Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat

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

$$\% \text{ Capaian} = \frac{3}{5} \times 100\% = 60\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran kegiatan terkait Capaian Indikator Kinerja Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat di Tahun 2025 yaitu senilai Rp1.797.000.000,- dan sampai dengan Triwulan II 2025 realisasi anggaran senilai Rp302.358.457,- atau sebesar 16,82%. dengan Nomenklatur POK : Pemantauan dan Evaluasi serta Pelaporan Kode Anggaran (4640.FAE.923).

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

Adapun upaya untuk meningkatkan capaian Indikator Kinerja Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat dimasa yang akan datang yaitu :

1. Mempercepat proses penyelesaian pengaduan, baik melalui sistem online maupun manual, dengan menetapkan target waktu yang jelas dan terukur;
2. Mendorong masyarakat untuk aktif berpartisipasi dalam menyampaikan pengaduan dan memberikan umpan balik terhadap pelayanan publik;
3. Mengembangkan sistem pengaduan yang terintegrasi dan mudah diakses oleh masyarakat, seperti penerapan aplikasi pengaduan online.
4. Memastikan bahwa setiap pengaduan ditindaklanjuti dengan serius dan pertanggungjawaban atas setiap tindakan yang diambil dalam penanganan pengaduan;
5. Melakukan evaluasi secara berkala terhadap proses penanganan pengaduan dan melakukan perbaikan secara terus menerus untuk meningkatkan kualitas pelayanan publik.

IKK 4.8 Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor)

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) adalah proses mengubah arsip dari bentuk fisik (misalnya, dokumen kertas) menjadi format digital. Tujuannya adalah untuk melestarikan informasi, memudahkan akses, dan meningkatkan efisiensi pengelolaan arsip.

Proses Digitalisasi Arsip :

1. Persiapan
Identifikasi arsip yang akan didigitalisasi, bersihkan arsip dari debu atau kotoran, dan siapkan peralatan seperti scanner.
2. Pemindaian
Arsip dipindai menggunakan scanner untuk menghasilkan file digital.
3. Pengolahan
File digital diolah, seperti pembersihan gambar, pengaturan resolusi, dan konversi format file.
4. Penyimpanan
File digital disimpan dalam sistem penyimpanan yang aman, seperti server atau cloud, dengan sistem penamaan dan pengindeksan yang jelas.

5. Akses

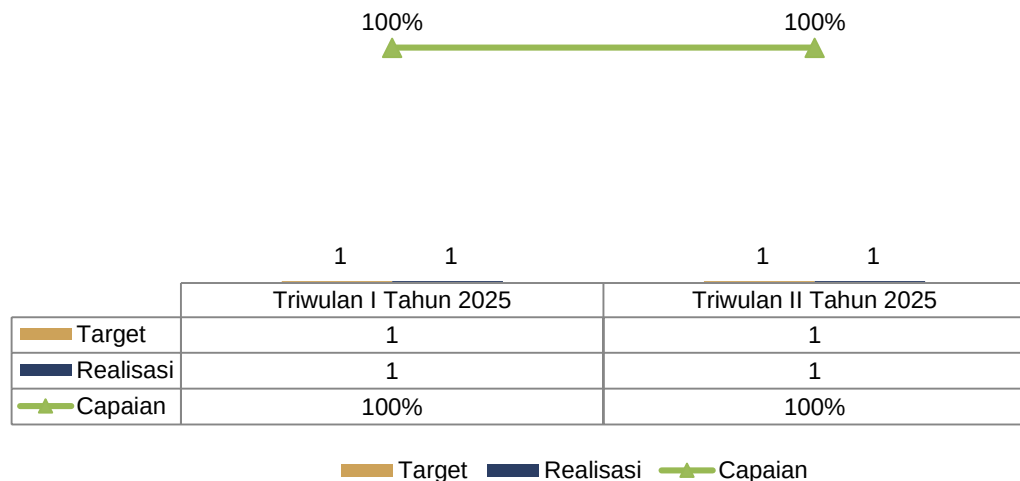
Pengguna dapat mengakses arsip digital melalui sistem yang telah disediakan, baik secara lokal maupun melalui jaringan.

Dengan digitalisasi, arsip dapat diakses, dikelola, dan dilestarikan dengan lebih baik, mendukung efisiensi dan efektivitas berbagai kegiatan.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025

Realisasi kinerja Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) Triwulan II tahun 2025 sebanyak 1 kegiatan. Jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebanyak 1 kegiatan maka capaian kinerja mencapai 100%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III.18**.

18. Grafik Capaian IKK Capaian kinerja Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor)



Gambar III 18. Grafik Capaian IKK 5.1 Capaian kinerja Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) Tahun 2025

Tabel II. 54 Target dan Realisasi Kinerja Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) Terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I	TW-II
		Tahun 2025	Tahun 2025
1	Target	1	1
2	Realisasi	1	1
3	Capaian	100%	100%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) di BPTD Kelas II Kalimantan Selatan terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor), sehingga dapat disimpulkan bahwa:

- Pada triwulan I, target Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) yang ditetapkan sebanyak 1 kegiatan. Realisasi Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) pada triwulan I sebanyak 1 kegiatan. Sehingga capaian Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) sebesar 100%.

- Pada triwulan II, target Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) yang ditetapkan sebanyak 1 kegiatan. Realisasi Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) pada triwulan II sebanyak 1 kegiatan. Sehingga capaian Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) sebesar 100%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- Dasar Hukum

Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, maka telah ditetapkan sebagai dasar Penyelenggaraan indikator Kinerja Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor).

- Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) memiliki target sebanyak 1 kegiatan yang diperoleh dari revisi I PK di Tahun 2025 dengan berdasarkan arahan pimpinan.

- Faktor Keberhasilan

Adapun Faktor Keberhasilan tercapainya indikator kinerja Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) antara lain :

1. Memprioritaskan arsip yang akan didigitalisasi berdasarkan nilai, relevansi, dan kebutuhan akses;
2. Telah jelas alur kerja digitalisasi, termasuk pemindaian, pengolahan, penyimpanan, dan akses;
3. Tersedianya fasilitas pemindai yang berkualitas tinggi untuk menghasilkan gambar digital yang jelas dan mudah dibaca.

- Faktor Kegagalan

Adapun Faktor Kegagalan terhadap indikator kinerja Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) antara lain :

1. Kesalahan dalam sistem atau prosedur dapat mengakibatkan hilangnya akses ke arsip atau bahkan hilangnya arsip itu sendiri;
2. Keamanan data menjadi perhatian utama dalam digitalisasi arsip. Jika tidak ada langkah-langkah keamanan yang memadai, data dapat dicuri, rusak, atau dimanipulasi;
3. Budaya organisasi yang tidak mendukung digitalisasi dapat menghambat adopsi sistem baru.

- **Realisasi Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) di triwulan II Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar :

IKK 4.8 = Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor)

IKK 4.8 = 1 Kegiatan (telah terlaksana kegiatan Digitalisasi Arsip pada BPTD Kelas II Kalsel dalam hal ini pada penerapan aplikasi Srikandi)

- **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) di Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

$$\text{Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor)} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{1}{1} \times 100\% = 100\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran kegiatan terkait Capaian Indikator Kinerja Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) di Tahun 2025 yaitu senilai Rp1.797.000.000,- dan sampai dengan Triwulan II 2025 realisasi anggaran senilai Rp302.358.457,- atau sebesar 16,82%. dengan Nomenklatur POK : Pemantauan dan Evaluasi serta Pelaporan Kode Anggaran (4640.FAE.923).

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

Adapun upaya untuk meningkatkan capaian Indikator Kinerja Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) dimasa yang akan datang yaitu :

1. Menerapkan sistem backup data secara rutin untuk menghindari kehilangan data;
2. Mengembangkan kebijakan dan regulasi yang mendukung digitalisasi arsip dan integrasi sistem kearsipan;
3. Melakukan monitoring dan evaluasi terhadap sistem kearsipan digital yang telah diimplementasikan.

IKK 4.9 Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa adalah serangkaian proses dan sistem yang bertujuan untuk memastikan pengadaan barang dan jasa yang dilakukan oleh instansi pemerintah berjalan efektif, efisien, transparan, dan akuntabel. Ini melibatkan berbagai kegiatan mulai dari perencanaan, persiapan, pemilihan penyedia, pelaksanaan kontrak, hingga pengawasan dan pengendalian, semuanya diatur dalam peraturan perundang-undangan.

Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa meliputi :

1. Perencanaan Pengadaan

Identifikasi kebutuhan barang/jasa, penyusunan rencana pengadaan, dan penetapan anggaran.

2. Persiapan Pengadaan

Menyusun spesifikasi teknis, metode pengadaan, dan dokumen pengadaan lainnya.

3. Pemilihan Penyedia

Melakukan proses pemilihan penyedia barang/jasa yang sesuai dengan prinsip persaingan sehat, adil, dan transparan.

4. Pelaksanaan Kontrak

Menandatangani kontrak dengan penyedia terpilih dan memastikan pemenuhan kewajiban sesuai dengan kontrak.

5. Pengawasan dan Pengendalian

Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap pelaksanaan pengadaan untuk memastikan kesesuaian dengan rencana dan peraturan.

6. Serah Terima Hasil

Menerima barang/jasa yang telah diadakan dan memastikan kualitasnya sesuai dengan spesifikasi.

Tujuan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa :

- Meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan anggaran.
- Mendorong transparansi dan akuntabilitas dalam proses pengadaan.
- Mewujudkan persaingan yang sehat antar penyedia.
- Menciptakan tata kelola pengadaan yang profesional dan berintegritas.
- Mendukung pembangunan ekonomi nasional melalui pengadaan barang/jasa.

Prinsip-Prinsip Tata Kelola Pengadaan :

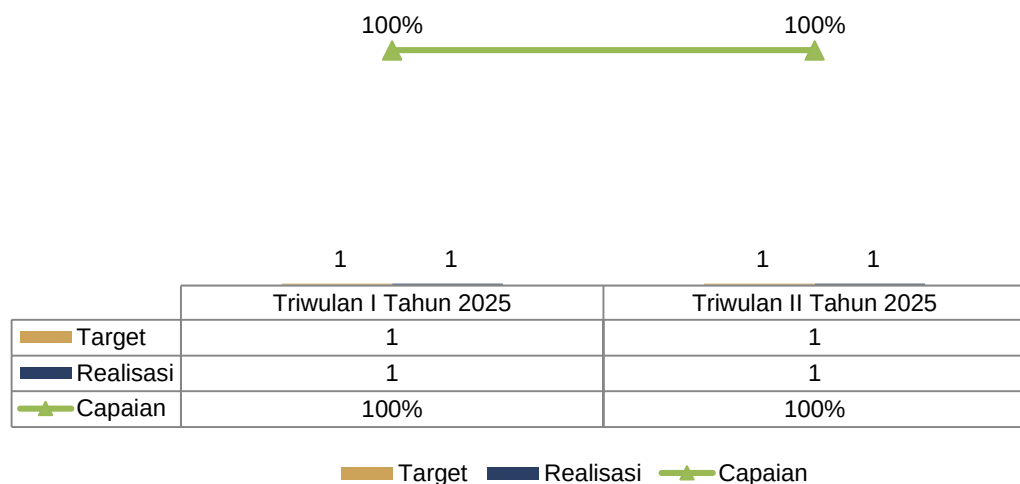
- Efisiensi: Pengadaan dilakukan dengan biaya yang paling rendah dan hasil yang optimal.
- Efektivitas: Pengadaan mencapai tujuan yang telah ditetapkan.
- Transparansi: Informasi mengenai pengadaan tersedia dan mudah diakses oleh publik.

- Akuntabilitas: Pelaksanaan pengadaan dapat dipertanggungjawabkan.
- Bersaing: Terdapat persaingan yang sehat antar penyedia.
- Adil: Semua penyedia memiliki kesempatan yang sama untuk mengikuti pengadaan.

Dengan menerapkan tata kelola pengadaan yang baik, diharapkan proses pengadaan barang dan jasa di instansi pemerintah dalam hal ini pada BPTD Kelas II Kalimantan Selatan dapat berjalan lebih optimal dan memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi masyarakat dan negara.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025

Realisasi kinerja Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa Triwulan II tahun 2025 sebanyak 1 kegiatan. Jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebanyak 1 kegiatan maka capaian kinerja mencapai 100% Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III. 18.** Grafik Capaian IKK Capaian kinerja Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa



Gambar III 18. Grafik Capaian IKK 5.1 Capaian kinerja Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa Tahun 2025

Tabel II. 54 Target dan Realisasi Kinerja Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa Tahun 2025 pada BPTD Kelas II Kalsel Terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I	TW-II
		Tahun 2025	Tahun 2025
1	Target	1	1
2	Realisasi	1	1
3	Capaian	100%	100%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa di BPTD Kelas II Kalimantan Selatan terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa, sehingga dapat disimpulkan bahwa :

- Pada triwulan I, target Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa yang ditetapkan sebanyak 1 kegiatan. Realisasi Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa pada triwulan I sebanyak 1 kegiatan. Sehingga capaian Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa sebesar 100%.
- Pada triwulan II, target Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa yang ditetapkan sebanyak 1 kegiatan. Realisasi Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa pada triwulan II sebanyak 1 kegiatan. Sehingga capaian Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa sebesar 100%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- Dasar Hukum

Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, maka telah ditetapkan sebagai dasar Penyelenggaraan Kinerja Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa.

- Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa memiliki target sebanyak 1 kegiatan yang diperoleh dari revisi I PK di Tahun 2025 dengan berdasarkan arahan pimpinan.

- Faktor Keberhasilan

Adapun Faktor Keberhasilan tercapainya indikator kinerja Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa antara lain :

1. Pengadaan dilakukan dengan biaya yang efisien dan waktu yang tepat;
2. Pengadaan menghasilkan barang/jasa yang sesuai dengan kebutuhan dan memberikan manfaat;
3. Pejabat pengadaan bertanggung jawab atas setiap keputusan yang diambil;
4. Penerapan sistem pelaporan yang jelas dan transparan terkait pelaksanaan pengadaan.

- Faktor Kegagalan

Adapun Faktor Kegagalan terhadap indikator kinerja Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa antara lain :

1. Aturan dan prosedur pengadaan yang terlalu rumit dan sulit dipahami dapat menyulitkan semua pihak yang terlibat, termasuk penyedia barang/jasa dan panitia pengadaan;
2. Penyedia barang/jasa yang tidak profesional atau tidak memiliki kualifikasi yang memadai dapat menghasilkan barang/jasa yang tidak berkualitas;

3. Keterbatasan anggaran dapat memaksa pejabat pengadaan untuk mengurangi kualitas barang/jasa atau bahkan membatalkan pengadaan;
4. Faktor-faktor eksternal, seperti perubahan regulasi, fluktuasi harga, dan bencana alam, juga dapat mempengaruhi proses pengadaan.

- **Realisasi Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa di triwulan II Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar :

IKK 4.9 = Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa

IKK 4.9 = 1 Kegiatan (telah terlaksana Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa dalam proses kegiatan pengadaan pekerjaan kontraktual pada BPTD Kelas II Kalimantan Selatan)

- **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa di Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

$$\begin{array}{c} \text{Kegiatan Tata Kelola Pengadaan} \\ \text{Barang dan Jasa} \end{array} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{1}{1} \times 100\% = 100\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran kegiatan terkait Capaian Indikator Kinerja Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa di Tahun 2025 yaitu senilai Rp1.797.000.000,- dan sampai dengan Triwulan II 2025 realisasi anggaran senilai Rp302.358.457,- atau sebesar 16,82%. dengan Nomenklatur POK : Pemantauan dan Evaluasi serta Pelaporan Kode Anggaran (4640.FAE.923).

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

Adapun upaya untuk meningkatkan capaian kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat dimasa yang akan datang yaitu :

1. Peningkatan pelatihan dan sertifikasi secara berkelanjutan bagi seluruh pemangku kepentingan PBJ, mulai dari perencana, pengguna anggaran, hingga pejabat pengadaan, agar memiliki kompetensi yang memadai.;

2. Penguatan sistem pengawasan dan pengendalian internal;
3. Penerapan manajemen risiko yang efektif dalam setiap tahapan pengadaan.

IKK 4.10 Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Kegiatan Pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM) unit kerja adalah serangkaian kegiatan yang bertujuan untuk meningkatkan pengetahuan, keterampilan, dan kemampuan karyawan agar dapat berkontribusi lebih efektif dan efisien terhadap pencapaian tujuan organisasi. Kegiatan ini mencakup berbagai aspek, mulai dari pelatihan dan pendidikan hingga pengembangan karir.

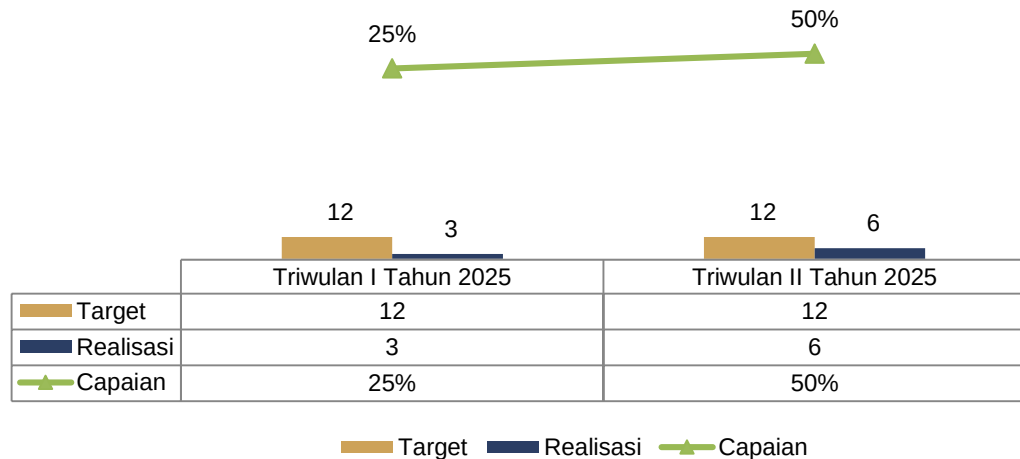
Beberapa metode yang umum digunakan dalam pengembangan SDM meliputi :

- Pelatihan (Training)
Memberikan pengetahuan dan keterampilan baru melalui berbagai jenis pelatihan, baik yang bersifat teknis maupun soft skills.
- Pendidikan
Melanjutkan pendidikan formal, seperti program S1, S2, atau mengikuti kursus-kursus yang relevan dengan pekerjaan.
- Rotasi Kerja
Memberikan kesempatan kepada karyawan untuk berpindah ke bagian atau posisi lain dalam organisasi untuk mendapatkan pengalaman yang lebih luas.
- Coaching
Memberikan bimbingan dan arahan secara individu untuk membantu karyawan mengembangkan potensi mereka.
- Mentoring
Memberikan bimbingan dan dukungan dari seorang mentor yang lebih berpengalaman.
- Uji Kompetensi
Mengukur tingkat kompetensi karyawan untuk mengetahui area yang perlu ditingkatkan.
- Pentingnya Pengembangan SDM
Pengembangan SDM merupakan investasi jangka panjang yang penting bagi keberhasilan organisasi. Karyawan yang berkualitas dan termotivasi akan menjadi aset berharga yang dapat mendorong inovasi, meningkatkan produktivitas, dan mencapai tujuan organisasi.

Dengan melakukan kegiatan pengembangan SDM yang terencana dan terstruktur, unit kerja dapat menciptakan lingkungan kerja yang positif, meningkatkan kinerja karyawan, dan mencapai tujuan organisasi secara efektif.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025

Realisasi kinerja Kegiatan Pengembangan SDM Unit kerja Triwulan II tahun 2025 sebanyak 6 kegiatan. Jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebanyak 12 kegiatan maka capaian kinerja mencapai 50% Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III. 18.** Grafik Capaian IKK Capaian kinerja Kegiatan Pengembangan SDM Unit kerja



Gambar III 18. Grafik Capaian IKK 5.1 Capaian kinerja Kegiatan Pengembangan SDM Unit kerja Tahun 2025

Tabel II. 54 Target dan Realisasi Kinerja Kegiatan Pengembangan SDM Unit kerja pada BPTD Kelas II Kalsel Terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I	TW-II
		Tahun 2025	Tahun 2025
1	Target	12	12
2	Realisasi	3	6
3	Capaian	25%	50%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Kegiatan Pengembangan SDM Unit kerja di BPTD Kelas II Kalimantan Selatan terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan Kegiatan Pengembangan SDM Unit kerja, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

- Pada triwulan I, target indikator kinerja Kegiatan Pengembangan SDM Unit kerja yang ditetapkan sebanyak 12 kegiatan. Realisasi indikator kinerja Kegiatan Pengembangan SDM Unit kerja pada triwulan I sebanyak 3 kegiatan. Sehingga capaian indikator kinerja Kegiatan Pengembangan SDM Unit kerja sebesar 25%.
- Pada triwulan II, target indikator kinerja Kegiatan Pengembangan SDM Unit kerja yang ditetapkan sebanyak 12 kegiatan. Realisasi indikator kinerja Kegiatan Pengembangan SDM Unit kerja pada triwulan II sebanyak 6 kegiatan. Sehingga capaian indikator kinerja Kegiatan Pengembangan SDM Unit kerja sebesar 50%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- Dasar Hukum

Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, maka telah ditetapkan sebagai dasar Penyelenggaraan indikator kinerja Kegiatan Pengembangan SDM Unit kerja.

- Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan Pengembangan SDM Unit kerja memiliki target sebanyak 12 kegiatan yang diperoleh dari revisi I PK di Tahun 2025 dengan berdasarkan arahan pimpinan.

- Faktor Keberhasilan

Adapun Faktor Keberhasilan tercapainya indikator kinerja Kegiatan Pengembangan SDM Unit kerja antara lain:

1. Identifikasi kebutuhan pengembangan SDM yang spesifik untuk unit kerja;
2. Dukungan dari pimpinan sangat diperlukan agar program pengembangan SDM berjalan efektif;
3. Keterlibatan aktif dari seluruh pegawai, serta umpan balik yang konstruktif, akan mendorong keberhasilan program;
4. Pegawai yang menghargai pembelajaran dan pengembangan akan mendukung keberhasilan program;
5. Evaluasi berkala untuk memastikan program berjalan sesuai tujuan dan memberikan dampak positif bagi organisasi.

- Faktor Kegagalan

Adapun Faktor Kegagalan terhadap indikator kinerja Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja antara lain :

1. Jika pegawai tidak termotivasi untuk mengikuti pelatihan atau kurang tertarik dengan materi yang diberikan, efektivitas program akan berkurang;
2. Kondisi ekonomi yang buruk dapat menyebabkan pemotongan anggaran untuk program pengembangan SDM, yang dapat menghambat pengembangan SDM;
3. Jika program pengembangan SDM tidak selaras dengan kebutuhan bisnis perusahaan, manfaat dari program tersebut mungkin tidak terasa.

- **Realisasi Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja di triwulan II Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar :

IKK 4.10 = Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja

IKK 4.10 = 6 Kegiatan (telah terlaksana Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja selama periode januari-juni termasuk pengelolaan Gaji dan Tunjangan Pegawai pada BPTD Kelas II Kalimantan Selatan)

- **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja di Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

$$\frac{\text{Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja}}{\text{Target}} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{6}{12} \times 100\% = 50\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran kegiatan terkait Capaian Indikator Kinerja Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja di Tahun 2025 yaitu senilai Rp1.797.000.000,- dan sampai dengan Triwulan II 2025 realisasi anggaran senilai Rp302.358.457,- atau sebesar 16,82%. dengan Nomenklatur POK : Pemantauan dan Evaluasi serta Pelaporan Kode Anggaran (4640.FAE.923).

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

Adapun upaya untuk meningkatkan capaian kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat dimasa yang akan datang yaitu :

1. Menyelenggarakan pelatihan yang relevan dengan kebutuhan unit kerja dan perkembangan teknologi terkini. Pelatihan ini dapat berupa pelatihan teknis, pelatihan interpersonal, pelatihan manajemen, dan pelatihan pengembangan karir;
2. Memanfaatkan teknologi untuk mendukung pengembangan SDM, seperti penggunaan Learning Management Systems (LMS) untuk pelatihan online, dan analisis data untuk memahami kebutuhan pengembangan SDM;
3. Mendorong karyawan untuk berpikir kreatif, berani mencoba hal baru, dan memberikan ide-ide inovatif untuk kemajuan unit kerja;

4. Melakukan evaluasi kinerja secara berkala dan memberikan umpan balik yang konstruktif kepada karyawan untuk membantu mereka meningkatkan kinerja;
5. Meningkatkan kepuasan kerja dan motivasi karyawan;
6. Mendukung pencapaian tujuan organisasi, Meningkatkan kemampuan adaptasi unit kerja terhadap perubahan.

IKK 4.11 Kegiatan mendukung Pembangunan ZI

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Pembangunan Zona Integritas (ZI) adalah upaya mewujudkan instansi pemerintah yang bersih dari korupsi, kolusi, dan nepotisme (KKN), serta meningkatkan kualitas pelayanan publik. Kegiatan yang mendukung pembangunan ZI meliputi berbagai aspek, seperti manajemen perubahan, tata laksana, sistem manajemen SDM, akuntabilitas kinerja, pengawasan, dan pelayanan publik.

Berikut adalah beberapa kegiatan yang mendukung pembangunan ZI :

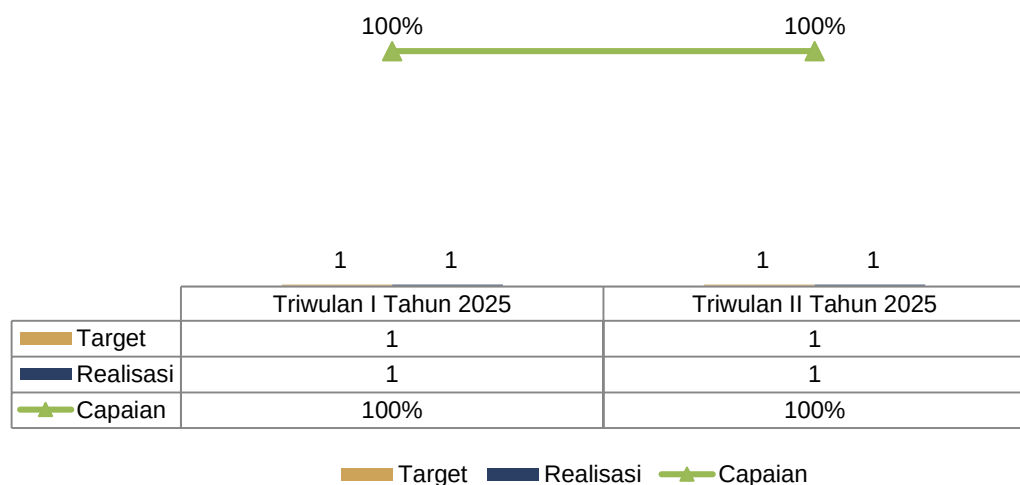
- Sosialisasi dan Penganjangan
Melibatkan seluruh elemen instansi dan masyarakat dalam menyosialisasikan tujuan ZI dan mencanangkan komitmen untuk membangun ZI.
- Penyusunan Rencana Aksi
Merumuskan langkah-langkah konkret dan terukur untuk mencapai target ZI, termasuk identifikasi area yang berpotensi rawan korupsi dan peningkatan pelayanan.
- Penguatan Manajemen Perubahan
Melakukan perubahan budaya kerja, termasuk peningkatan integritas, profesionalisme, dan transparansi.
- Penataan Tata Laksana
Menyederhanakan prosedur kerja, meningkatkan efisiensi, dan memastikan kepatuhan terhadap aturan.
- Penguatan Sistem Manajemen SDM
Meningkatkan kualitas dan integritas sumber daya manusia melalui rekrutmen, pelatihan, dan pengembangan karir yang adil dan transparan.
- Penguatan Akuntabilitas Kinerja
Menerapkan sistem pengukuran kinerja yang jelas, transparan, dan berbasis hasil.
- Penguatan Pengawasan
Meningkatkan sistem pengawasan internal dan eksternal untuk mencegah terjadinya praktik korupsi dan penyalahgunaan wewenang.
- Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik
Memberikan pelayanan yang cepat, mudah, murah, dan berkualitas kepada masyarakat.

- **Monitoring dan Evaluasi**
Melakukan pemantauan dan penilaian secara berkala terhadap pelaksanaan kegiatan ZI untuk memastikan efektivitas dan efisiensi.
- **Penerapan Teknologi Informasi**
Memanfaatkan teknologi informasi untuk meningkatkan transparansi, akuntabilitas, dan efisiensi pelayanan.
- **Peningkatan Keterbukaan Informasi Publik**
Menyediakan informasi yang mudah diakses dan dipahami oleh masyarakat terkait dengan program dan kegiatan instansi.
- **Peningkatan Partisipasi Masyarakat**
Melibatkan masyarakat dalam proses pembangunan ZI, baik sebagai pengawas maupun sebagai penerima manfaat.

Dengan melaksanakan kegiatan-kegiatan tersebut, instansi pemerintah dapat membangun Zona Integritas yang efektif dan memberikan dampak positif bagi peningkatan kualitas pelayanan publik dan kepercayaan masyarakat.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai PengelolaTransportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025

Realisasi kinerja Kegiatan mendukung Pembangunan ZI Triwulan II tahun 2025 sebanyak 1 kegiatan. Jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebanyak 1 kegiatan maka capaian kinerja mencapai 100% Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III. 18.** Grafik Capaian IKK Capaian kinerja Kegiatan mendukung Pembangunan ZI



Gambar III 18. Grafik Capaian IKK 5.1 Capaian kinerja Kegiatan mendukung Pembangunan ZI Tahun 2025

Tabel II. 54 Target dan Realisasi Kinerja Kegiatan mendukung Pembangunan ZI pada BPTD Kelas II Kalsel Terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I	TW-II
		Tahun 2025	Tahun 2025
1	Target	1	1
2	Realisasi	1	1
3	Capaian	100%	100%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Kegiatan mendukung Pembangunan ZI di BPTD Kelas II Kalimantan Selatan terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Kegiatan mendukung Pembangunan ZI, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

- Pada triwulan I, target Kegiatan mendukung Pembangunan ZI yang ditetapkan sebanyak 1 kegiatan. Realisasi Kegiatan mendukung Pembangunan ZI pada triwulan I sebanyak 1 kegiatan. Sehingga capaian Kegiatan mendukung Pembangunan ZI sebesar 100%.
- Pada triwulan II, target Kegiatan mendukung Pembangunan ZI yang ditetapkan sebanyak 1 kegiatan. Realisasi Kegiatan mendukung Pembangunan ZI pada triwulan II sebanyak 1 kegiatan. Sehingga capaian Kegiatan mendukung Pembangunan ZI sebesar 100%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**
Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, maka telah ditetapkan sebagai dasar Penyelenggaraan Indikator Kinerja Kegiatan mendukung Pembangunan ZI.
- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**
Tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan mendukung Pembangunan ZI memiliki target sebanyak 1 kegiatan yang diperoleh dari revisi I PK di Tahun 2025 dengan berdasarkan arahan pimpinan.
- **Faktor Keberhasilan**
Adapun Faktor Keberhasilan tercapainya indikator kinerja Kegiatan mendukung Pembangunan ZI antara lain:
 1. Adanya komitmen dari pimpinan dan seluruh pegawai untuk melakukan perubahan menuju Zona Integritas;
 2. Pelaksanaan monitoring dan evaluasi secara berkala untuk mengukur kemajuan dan keberhasilan pembangunan ZI;

3. Pemanfaatan teknologi informasi dalam meningkatkan efisiensi dan transparansi terhadap pelayanan publik.

- **Faktor Kegagalan**

Adapun Faktor Kegagalan terhadap indikator kinerja Kegiatan mendukung Pembangunan ZI antara lain:

1. Rendahnya pemahaman pegawai tentang tujuan dan manfaat pembangunan ZI dapat menghambat implementasi program;
2. Perubahan kebijakan yang sering dan tidak konsisten dapat mengganggu pelaksanaan program ZI;
3. Anggaran yang tidak memadai dapat menghambat pelaksanaan berbagai kegiatan yang mendukung pembangunan ZI.

- **Realisasi Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Kegiatan mendukung Pembangunan ZI di triwulan II Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar :

IKK 4.11 = Kegiatan mendukung Pembangunan ZI

IKK 4.11 = 1 Kegiatan (telah terlaksana Kegiatan mendukung Pembangunan ZI pada BPTD Kelas II Kalimantan Selatan)

- **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Kegiatan mendukung Pembangunan ZI di Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

$$\text{Kegiatan mendukung Pembangunan ZI} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{1}{1} \times 100\% = 100\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran kegiatan terkait Capaian Indikator Kinerja Kegiatan mendukung Pembangunan ZI di Tahun 2025 yaitu senilai Rp1.797.000.000,- dan sampai dengan Triwulan II 2025 realisasi anggaran senilai Rp302.358.457,- atau sebesar 16,82%. dengan Nomenklatur POK : Pemantauan dan Evaluasi serta Pelaporan Kode Anggaran (4640.FAE.923).

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

Adapun upaya untuk meningkatkan capaian Indikator Kinerja Kegiatan mendukung Pembangunan ZI dimasa yang akan datang yaitu :

1. Meningkatkan kesadaran dan pemahaman Sosialisasi dan edukasi yang berkelanjutan mengenai pentingnya ZI dan dampaknya terhadap peningkatan pelayanan publik dan pencegahan korupsi;
2. Menerapkan sistem berbasis teknologi untuk meningkatkan transparansi, efisiensi, dan akuntabilitas dalam pelayanan publik.
3. Melakukan penilaian kinerja yang objektif dan transparan untuk mengukur kontribusi pegawai terhadap pencapaian tujuan organisasi.
4. Penguatan Akuntabilitas;
5. Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik;

IKK 4.12 Kegiatan mendukung kebijakan dan Reformasi hukum

a.1. Definisi Indikator Kinerja

Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan Reformasi Hukum adalah serangkaian tindakan yang bertujuan untuk memastikan bahwa kebijakan dan hukum yang berlaku di suatu negara dijalankan dengan baik dan efektif, serta untuk melakukan perubahan pada sistem hukum yang ada agar lebih adil, efisien, dan sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Ini melibatkan berbagai aspek, mulai dari peningkatan kesadaran hukum masyarakat, partisipasi aktif dalam proses pembuatan kebijakan, hingga memastikan penegakan hukum yang konsisten dan transparan. Selain itu, reformasi hukum juga bertujuan untuk menciptakan iklim investasi yang kondusif, mendukung hilirisasi industri, dan meningkatkan daya saing Indonesia di pasar internasional. Berikut adalah beberapa kegiatan yang mendukung kebijakan dan reformasi hukum :

1. Peningkatan Kesadaran Hukum

- Sosialisasi dan Edukasi
Penyuluhan hukum kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban, serta pentingnya mematuhi hukum.
- Peningkatan Peran Masyarakat
Mendorong partisipasi aktif masyarakat dalam melaporkan pelanggaran hukum dan ketidakadilan.
- Pendidikan Hukum
Memasukkan materi hukum dalam kurikulum pendidikan untuk meningkatkan pemahaman hukum sejak dini.

2. Reformasi Sistem Penegakan Hukum

- Perbaikan Sistem Pembinaan SDM
Peningkatan kualitas dan integritas aparat penegak hukum melalui pelatihan, rekrutmen yang transparan, dan evaluasi kinerja.
- Penguatan Independensi Lembaga Peradilan
Menjamin independensi hakim dan lembaga peradilan dari tekanan politik dan kepentingan tertentu.
- Penguatan KPK
Memastikan KPK memiliki kewenangan dan independensi yang kuat untuk memberantas korupsi.
- Revisi Undang-Undang
Melakukan revisi undang-undang yang bermasalah untuk memastikan kesesuaian dengan nilai-nilai keadilan dan kepastian hukum.

3. Peningkatan Kualitas Regulasi

- Harmonisasi Regulasi
Mengharmoniskan berbagai peraturan perundang-undangan untuk menciptakan kepastian hukum.
- Deregulasi
Mencabut atau merevisi peraturan yang menghambat investasi dan pembangunan.
- Penyederhanaan Birokrasi
Memangkas birokrasi yang berbelit-belit untuk mempercepat proses perizinan dan pelayanan publik.

4. Dukungan Terhadap Kebijakan

- Rapat Koordinasi
Melakukan rapat koordinasi antar instansi pemerintah untuk menyelaraskan kebijakan dan program.
- Pendampingan Hukum
Memberikan pendampingan hukum kepada masyarakat, terutama masyarakat miskin, dalam menghadapi masalah hukum.
- Penilaian Mandiri Indeks Reformasi Hukum (IRH)
Melakukan penilaian mandiri terhadap implementasi reformasi hukum di berbagai daerah untuk mengukur kemajuan dan mengidentifikasi permasalahan.
- Kolaborasi
Membangun kerjasama antara pemerintah, perguruan tinggi, dunia usaha, dan masyarakat sipil dalam mendukung reformasi hukum.

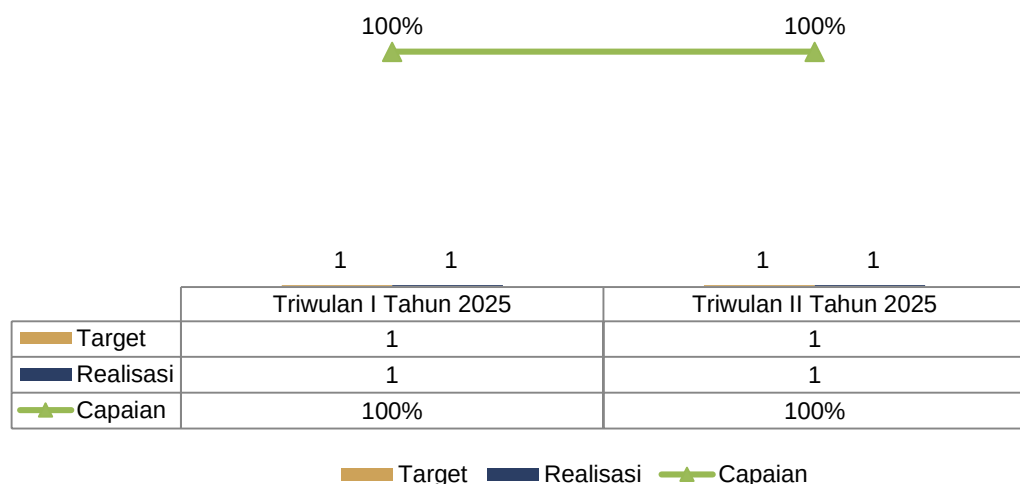
5. Penguatan Supremasi Hukum:

- Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik
Memastikan pelayanan publik yang adil, transparan, dan mudah diakses oleh masyarakat.

- Penyelesaian Sengketa
Menyediakan mekanisme penyelesaian sengketa yang efektif dan efisien.
- Pemberantasan Korupsi
Meningkatkan upaya pemberantasan korupsi melalui penegakan hukum yang tegas dan perbaikan sistem.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi I Perjanjian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Tahun 2025

Realisasi kinerja Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan Reformasi Hukum Triwulan II tahun 2025 sebanyak 1 kegiatan. Jika dibandingkan dengan target revisi I PK 2025 sebanyak 1 kegiatan maka capaian kinerja mencapai 100% Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar III. 18.** Grafik Capaian IKK Capaian kinerja Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan Reformasi Hukum



Gambar III 18. Grafik Capaian IKK 5.1 Capaian kinerja Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan Reformasi Hukum Tahun 2025

Tabel II. 54 Target dan Realisasi Kinerja Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan Reformasi Hukum pada BPTD Kelas II Kalsel Terhadap revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2025

NO	Rincian	TW-I	TW-II
		Tahun 2025	Tahun 2025
1	Target	1	1
2	Realisasi	1	1
3	Capaian	100%	100%

Tabel diatas merupakan perbandingan target dan realisasi kinerja Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan Reformasi Hukum di BPTD Kelas II Kalimantan Selatan terhadap revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yang dihitung berdasarkan rumus Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan Reformasi Hukum, sehingga dapat disimpulkan bahwa:

- Pada triwulan I, target Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan Reformasi Hukum yang ditetapkan sebanyak 1 kegiatan. Realisasi Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan

Reformasi Hukum pada triwulan I sebanyak 1 kegiatan. Sehingga capaian Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan Reformasi Hukum sebesar 100%.

- Pada triwulan II, target Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan Reformasi Hukum yang ditetapkan sebanyak 1 kegiatan. Realisasi Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan Reformasi Hukum pada triwulan II sebanyak 1 kegiatan. Sehingga capaian Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan Reformasi Hukum sebesar 100%.

a.3. Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- Dasar Hukum

Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, maka telah ditetapkan sebagai dasar Penyelenggaraan Kinerja Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan Reformasi Hukum.

- Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan Reformasi Hukum memiliki target sebanyak 1 kegiatan yang diperoleh dari revisi I PK di Tahun 2025 dengan berdasarkan arahan pimpinan.

- Faktor Keberhasilan

Adapun Faktor Keberhasilan tercapainya indikator kinerja Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan Reformasi Hukum antara lain:

1. Meningkatnya kesadaran masyarakat tentang pentingnya hukum dan hak-hak mereka adalah kunci keberhasilan reformasi;
2. Perkembangan teknologi juga dapat menjadi faktor pendorong dalam reformasi hukum;
3. Tersedianya sarana dan prasarana yang memadai untuk menjalankan tugas. Ini termasuk fasilitas, teknologi, dan pelatihan yang berkualitas.

- Faktor Kegagalan

Adapun Faktor Kegagalan terhadap indikator kinerja Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan Reformasi Hukum antara lain:

1. koordinasi antar lembaga penegak hukum dapat menyebabkan tumpang tindih, duplikasi, atau bahkan konflik dalam penegakan hukum;
2. Kualitas sumber daya manusia di lembaga penegak hukum, termasuk kurangnya profesionalisme, pengetahuan, dan integritas, dapat menjadi faktor penghambat;
3. Adanya kepentingan kelompok tertentu yang mencoba mempengaruhi kebijakan atau proses hukum dapat menghambat tujuan reformasi.

- **Realisasi Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan Reformasi Hukum di triwulan II Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar :

IKK 4.12 = Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan Reformasi

IKK 4.12 = 1 Kegiatan (telah terlaksana Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan Reformasi Hukum di BPTD Kelas II Kalimantan Selatan, dalam hal ini pada kegiatan sosialisasi produk hukum pada stakeholder terkait penerapan blue full cycle)

- **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan Reformasi Hukum di Tahun 2025 terhadap target revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

$$\begin{array}{l} \text{Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan} \\ \text{Reformasi Hukum} \end{array} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{1}{1} \times 100\% = 100\%$$

- **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran kegiatan terkait Capaian Indikator Kinerja Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan Reformasi Hukum di Tahun 2025 yaitu senilai Rp1.797.000.000,- dan sampai dengan Triwulan II 2025 realisasi anggaran senilai Rp302.358.457,- atau sebesar 16,82%. dengan Nomenklatur POK : Pemantauan dan Evaluasi serta Pelaporan Kode Anggaran (4640.FAE.923).

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

Adapun upaya untuk meningkatkan capaian kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat dimasa yang akan datang yaitu :

1. Perlu dilakukan evaluasi dan perbaikan berkelanjutan terhadap peraturan perundang-undangan, serta memastikan adanya checks and balances dalam pembentukan regulasi;
2. Anggaran bidang hukum perlu dialokasikan secara tepat untuk mendukung reformasi hukum, termasuk penegakan hukum, peradilan, dan penyusunan peraturan perundang-undangan;
3. Koordinasi dan kerjasama antara berbagai kementerian/lembaga, serta antara pemerintah dan masyarakat, sangat penting dalam pelaksanaan reformasi hukum;

II.3 REALISASI ANGGARAN

II.3.1 Alokasi Anggaran Tahun 2025

II.3.1.1 Pagu Anggaran

- 1) Pagu Awal DIPA TA. 2025 sebesar **Rp 69,067,331,000,-** dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II.2. Tabel Rincian per Sumber Dana Pagu Awal Tahun 2025

RM	Rp.	67.852.281.000	98,24%
PNBP	Rp.	1.215.050.000	17,59%
SBSN	Rp.	-	-
Total	Rp.	69,067,331,000	100,00%

Tabel II.3. Tabel Rincian per Jenis Belanja Pagu Awal Tahun 2025

Belanja Pegawai	Rp.	11.020.022.000	15,95%
Belanja Barang	Rp.	40.483.653.000	58,61%
Belanja Modal	Rp.	17.563.656.000	25,42%
Total	Rp.	69,067,331,000	100,00%

Tidak Terdapat perubahan dan pergeseran pagu pada DIPA Ditjen Hubdat TA. 2025 sampai dengan Triwulan II Tahun 2025, Sehingga Total Pagu akhir DIPA BPTD Kelas II Kalimantan Selatan pada Triwulan II TA. 2025 adalah sebesar **Rp 69.067.331.000,-** dengan rincian sebagai berikut.

Tabel III. 64. Tabel Rincian per Sumber Dana Pagu per Triwulan II TA. 2025

RM	Rp.	67.852.281.000	98,24%
PNBP	Rp.	1.215.050.000	17,59%
SBSN	Rp.	-	-
Total	Rp.	69,067,331,000	100,00%

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, BPTD Kelas II Kalsel

Tabel III. 65 Tabel Rincian per Jenis Belanja Pagu per Triwulan II TA. 2025

Belanja Pegawai	Rp.	11.020.022.000	15,95%
Belanja Barang	Rp.	40.483.653.000	58,61%
Belanja Modal	Rp.	17.563.656.000	25,42%
Total	Rp.	69,067,331,000	100,00%

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, BPTD Kelas II Kalsel

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

- a. Surat Kementerian Keuangan tanggal 2 Desember 2024 Nomor : SP DIPA-022.03.2.403855/2025 perihal Surat Pengesahan Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran Petikan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan TA. 2025 (DIPA awal);
- b. Surat Kementerian Keuangan tanggal 22 Februari 2025 Nomor : SP DIPA-022.03.2.403855/2025 perihal Surat Pengesahan Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran Petikan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan TA. 2025 (Revisi 1);
- c. Surat Kementerian Keuangan tanggal 24 Maret 2025 Nomor : SP DIPA-022.03.2.403855/2025 perihal Surat Pengesahan Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran Petikan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan TA. 2025 (Revisi 2);
- d. Surat Kementerian Keuangan tanggal 21 April 2025 Nomor : SP DIPA-022.03.2.403855/2025 perihal Surat Pengesahan Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran Petikan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan TA. 2025 (Revisi 3);
- e. Surat Kementerian Keuangan tanggal 01 Juli 2025 Nomor : SP DIPA-022.03.2.403855/2025 perihal Surat Pengesahan Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran Petikan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan TA. 2025 (Revisi 4).

II.3.1.2 Revisi Anggaran Tahun 2025

Berdasarkan dengan adanya revisi DIPA Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan yang dilakukan penyesuaian anggaran sebanyak 2 (dua) kali revisi DIPA , maka berikut adalah rincian revisi per sumber dana dan per jenis belanja.

Tabel II.4. Rincian Revisi Per Sumber Dana T.A. 2025

	SUMBER DANA			JUMLAH
	RM	PNBP	SBSN	
PAGU AWAL	67.852.281.000	1.215.050.000	-	69,067,331,000
REVISI KE-1	67.852.281.000	1.215.050.000	-	69,067,331,000
REVISI KE-2	67.852.281.000	1.215.050.000	-	69,067,331,000
REVISI KE-3	67.852.281.000	1.215.050.000	-	69,067,331,000
REVISI KE-4	67.852.281.000	1.215.050.000	-	69,067,331,000

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, BPTD Kelas II Kalimantan Selatan

Tabel II.5. Rincian Revisi per Jenis Belanja T.A. 2025

	JENIS BELANJA			JUMLAH
	BELANJA PEGAWAI	BELANJA BARANG	BELANJA MODAL	
PAGU AWAL	11.020.022.000	40.483.653.000	17.563.656.000	69,067,331,000
REVISI KE-1	11.020.022.000	40.483.653.000	17.563.656.000	69,067,331,000
REVISI KE-2	11.020.022.000	40.483.653.000	17.563.656.000	69,067,331,000
REVISI KE-3	11.020.022.000	40.483.653.000	17.563.656.000	69,067,331,000
REVISI KE-4	11.020.022.000	40.483.653.000	17.563.656.000	69,067,331,000

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, BPTD Kelas II Kalimantan Selatan

Tabel II.6. Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja T.A. 2025

	PAGU AWAL	PERUBAHAN	PAGU AKHIR PER TRIWULAN I	PERUBAHAN	PAGU AKHIR PER TRIWULAN II
Belanja Pegawai	11.020.022.000	-	11.020.022.000	-	11.020.022.000
Belanja Barang	40.483.653.000	-	40.483.653.000	-	40.483.653.000
· RM	40.018.603.000	-	40.018.603.000	-	40.018.603.000
· PNBK	465.050.000	-	465.050.000	-	465.050.000
Belanja Modal	17.563.656.000	-	17.563.656.000	-	17.563.656.000
· RM	16.813.656.000	-	16.813.656.000	-	16.813.656.000
· PNBK	750.000.000	-	750.000.000	-	750.000.000
· SBSN	-	-	-	-	-
TOTAL	69,067,331,000	-	69,067,331,000	-	69,067,331,000

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, BPTD Kelas II Kalimantan Selatan

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.7. Rincian Program – Program Kegiatan DIPA T.A. 2025

KODE	NOMENKLATUR PROGRAM	PAGU AWAL	PAGU PER TRIWULAN I	TRIWULAN I		PAGU PER TRIWULAN II	TRIWULAN II	
				REALIASI	%		REALIASI	%
022.03	BPTD Kelas II Kalsel	69.067.331.000	69.067.331.000	6.758.085.139	9,78	69.067.331.000	13.527.404.488	19,59
022.03.GA	Program Infrastruktur Konektivitas	51.400.281.000	51.400.281.000	1.330.632.463	2,59	51.400.281.000	4.635.163.261	9,01
4637	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	12.150.246.000	12.150.246.000	452.126.760	3,72	12.150.246.000	2.084.647.130	17,16
4638	Pelayanan Transportasi Darat	4.117.593.000	4.117.593.000	517.057.691	12,56	4.117.593.000	1.278.761.523	31,06
4639	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	21.635.882.000	21.635.882.000	194.705.762	0,9	21.635.882.000	969.396.151	4,48
4640	Penunjang Teknis Transportasi Darat	13.496.560.000	13.496.560.000	166.742.250	1,24	13.496.560.000	302.358.457	2,24
022.03.WA	Program Dukungan Manajemen	17.667.050.000	17.667.050.000	3.523.452.676	19,94	17.667.050.000	8.892.241.227	17,29
4670	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	6.647.028.000	6.647.028.000	211.360.131	31,82	6.647.028.000	2.977.924.498	44,80
4671	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Darat	11.020.022.000	11.020.022.000	3.312.092.545	30,06	11.020.022.000	5.914.316.729	53,67

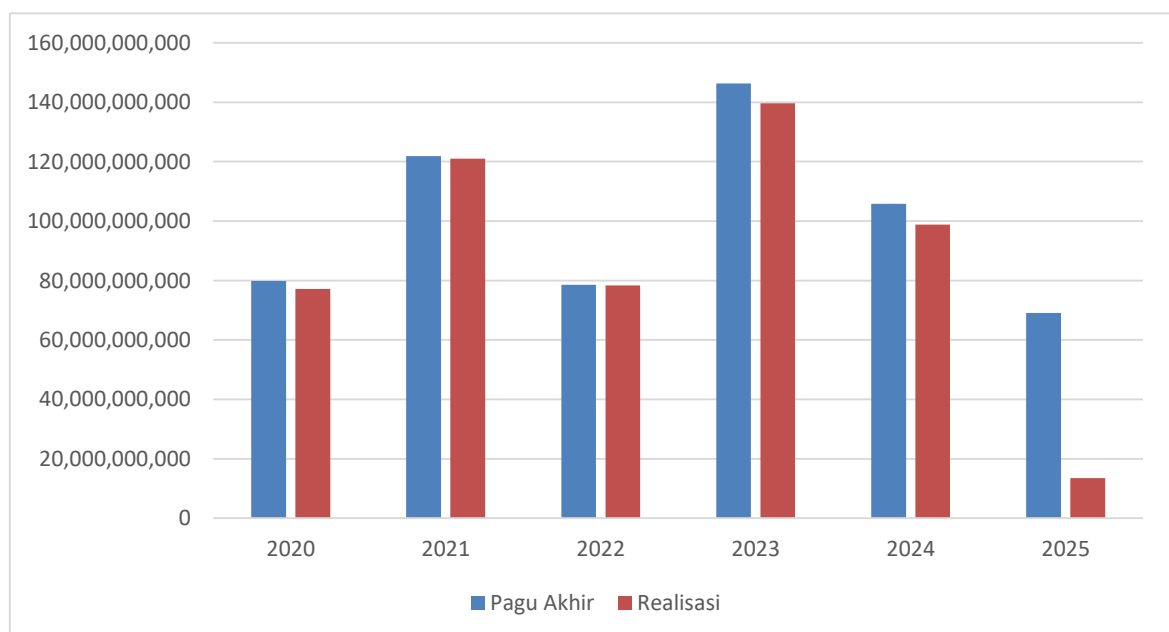
Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, BPTD Kelas II Kalimantan Selatan

II.3.1.3. 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.8. Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 – Tahun 2025 Triwulan II

No	Tahun	Pagu Awal	Pagu Akhir	Realisasi	
		Rp.	Rp.	Rp.	%
1	2020	55,554,837,000	79,811,927,000	77,211,002,220	96,74
2	2021	148,262,010,000	121,837,135,000	121.064.932.049	99,37
3	2022	100.083.085.000	78.614.942.000	78.332.449.923	99,64
4	2023	138.192.830.000	146.320.980.000	139.627.744.060	95,43
5	2024	104.829.325.000	105.830.240.000	98,819,944,802	93,38
6	2025	69.067.331.000	69.067.331.000	13.527.404.488	19,59



Gambar III.2. Grafik Perbandingan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 – 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 **2020** anggaran yang terserap sebesar Rp. 77.211.002.220,- atau mencapai 96,74% dari pagu akhir Rp. 79.811.927.000,-. Pada tahun **2021** daya serap sebesar Rp. 121.064.932.049,- atau mencapai 99,37% dari pagu akhir Rp. 121,837,135,000,-. Pada tahun **2022** daya serap sebesar Rp. 78.332.449.923,- atau mencapai 99,64% dari pagu akhir Rp. 78.614.942.000,-. Pada tahun **2023** serapan anggaran sebesar Rp. 139.627.744.060,- atau mencapai 95,43% dari pagu akhir Rp. 146.320.980.000,-. Dan pada tahun **2024** serapan anggaran sebesar Rp. 98.819.944.802,- atau mencapai 93,38% dari pagu akhir Rp. 105.830.240.000,-. Serta pada tahun **2025** serapan anggaran pada Triwulan II sebesar Rp. 13.527.404.488,- atau mencapai 19,59% dari pagu akhir Rp. 69.067.331.000,-.

II.3.2 Realisasi Anggaran Tahun 2025

II.3.2.1 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.9. Kegiatan Program yang ada dalam DIPA 2025

KODE	NOMENKLATUR PROGRAM	PAGU AWAL	PAGU PER TRIWULAN I	TRIWULAN I		PAGU PER TRIWULAN II	TRIWULAN II	
				REALIASI	%		REALIASI	%
022.03	BPTD Kelas II Kalsel	69.067.331.000	69.067.331.000	6.758.085.139	9,78	69.067.331.000	13.527.404.488	19,59
022.03.GA	Program Infrastruktur Konektivitas	51.400.281.000	51.400.281.000	1.330.632.463	2,59	51.400.281.000	4.635.163.261	9,01
4637	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	12.150.246.000	12.150.246.000	452.126.760	3,72	12.150.246.000	2.084.647.130	17,16
4638	Pelayanan Transportasi Darat	4.117.593.000	4.117.593.000	517.057.691	12,56	4.117.593.000	1.278.761.523	31,06
4639	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	21.635.882.000	21.635.882.000	194.705.762	0,9	21.635.882.000	969.396.151	4,48
4640	Penunjang Teknis Transportasi Darat	13.496.560.000	13.496.560.000	166.742.250	1,24	13.496.560.000	302.358.457	2,24
022.03.WA	Program Dukungan Manajemen	17.667.050.000	17.667.050.000	3.523.452.676	19,94	17.667.050.000	8.892.241.227	17,29
4670	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	6.647.028.000	6.647.028.000	211.360.131	31,82	6.647.028.000	2.977.924.498	44,80
4671	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Darat	11.020.022.000	11.020.022.000	3.312.092.545	30,06	11.020.022.000	5.914.316.729	53,67

Realisasi penyerapan anggaran Triwulan II Tahun 2025 adalah sebesar **Rp. 13.527.404.488,-** atau mencapai 19,59% dari pagu akhir **Rp 69.067.331.000,-**

II.3.2.2 Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2025

Adapun data realisasi anggaran per jenis belanja pada tahun 2025 yang sudah di analisis per Triwulan II, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II.10. Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja triwulan II Tahun 2025

NO	JENIS BELANJA	PAGU ALOKASI	REALISASI TW I		REALISASI TW II	
		Rp.	Rp.	%	Rp.	%
1	Belanja Pegawai	11.020.022.000	3.312.092.545	30,06	5.914.316.729	53,67
2	Belanja Barang	40.483.653.000	3.445.992.594	8,51	7.307.531.879	18,05
3	Belanja Modal	17.563.656.000	0	0	305.555.880	1,74
TOTAL		69,067,331,000	6,758,085,139	9,78	13,527,404,488	19,59

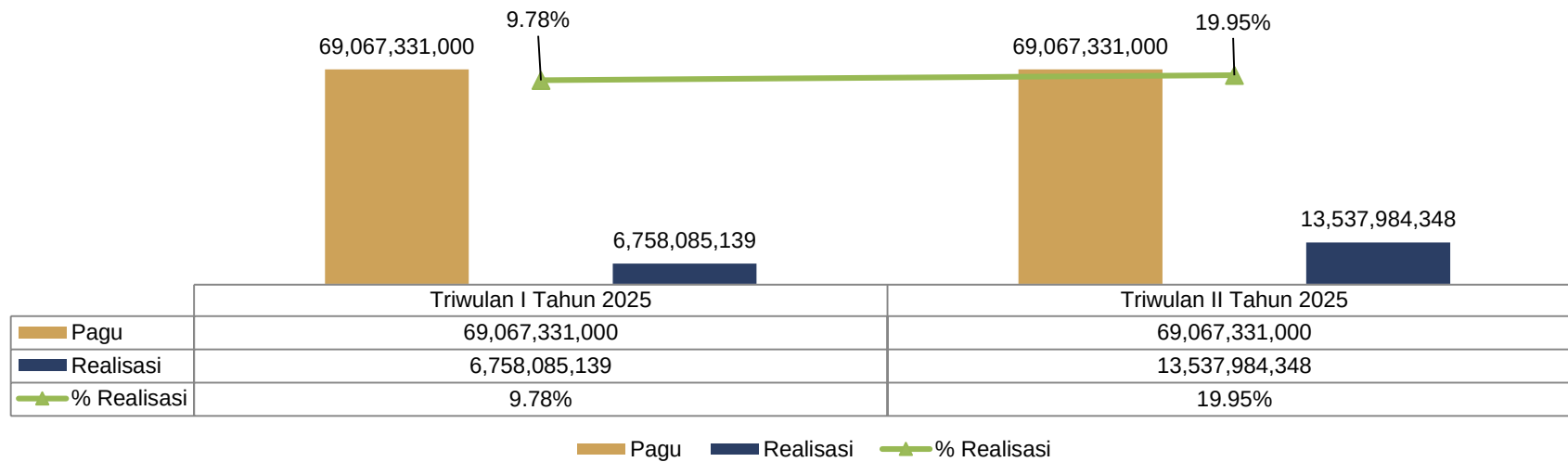
Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per jenis belanja Tahun 2025 Triwulan II realisasinya sebesar 19,59% .

II.3.2.3 Realisasi Anggaran Per Sumber Dana Tahun 2025

Adapun data realisasi anggaran per jenis belanja pada tahun 2025 yang sudah di analisis per Triwulan II, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel II.11. Realisasi Anggaran Per Jenis Sumber Dana Triwulan II 2025

NO	SUMBER DANA	ALOKASI (TW I)	REALISASI TW I		REALISASI TW II	
		Rp.	Rp.	%	Rp.	%
1	Rupiah Murni	67,852,281,000	6,758,085,139	9,96	13,537,984,348	19,95
2	PNBP	1,215,050,000	0	0	0	0
3	SBSN	-	-	-	-	-
TOTAL		69,067,331,000	6,758,085,139	9,78	13,537,984,348	19,95



Gambar III.3. Realisasi Penyerapan Pagu Anggaran Triwulan II Tahun 2025

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per sumber dana Tahun 2025 dari Triwulan II realisasi sebesar 19,95%.

II.3.2.4. Analisis Dana yang Tidak Terserap oleh Unit Kerja

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

Tabel II.12 Sisa Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2025

NO	JENIS RUPIAH	PAGU AKHIR	REALISASI	SISA PAGU
		Rp.	Rp.	Rp.
1	Belanja Pegawai	11,020,022,000	5,924,896,589	5,095,125,411
2	Belanja Barang	40,483,653,000	7,307,531,879	33,176,121,121
3	Belanja Modal	17,563,656,000	305,555,880	17,258,100,120
TOTAL		69,067,331,000	13,537,984,348	55,529,346,652

Tabel II.13 Sisa Anggaran Per Sumber Dana Tahun 2025

NO	JENIS RUPIAH	PAGU AKHIR	REALISASI	SISA PAGU
		Rp.	Rp.	Rp.
1	Rupiah Murni	67,852,281,000	13,537,984,348	54,314,296,652
2	PNBP	1,215,050,000	0	1.215.050.000
3	SBSN	-	-	-
TOTAL		69,067,331,000	13,537,984,348	55,529,346,652

Tabel II.14 Rincian sisa Anggaran Tahun 2025

NO	Sisa Anggaran	PAGU AKHIR	REALISASI
		Rp.	Rp.
1	Kegiatan yang tidak Terlaksana		-
2	Kegiatan yang Terblokir		-
3	Sisa Kontraktual	13,424,622,000	651,931,596
	a. Belanja Barang	10,509,272,000	651,931,596
	b. Belanja Modal	2,915,350,000	0
4	Sisa Non Kontraktual	8,552,050,000	2,794,060,998
	a. Belanja Barang	8,552,050,000	2,794,060,998
	b. Belanja Modal	-	-
5	Sisa Belanja Pegawai	11,020,022,000	5,924,896,589

II.4 Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

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

Tabel II.15. Efisiensi anggaran

No	Sasaran Program		Triwulan I			Triwulan II		
			% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi	% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi
1	SK2	Meningkatnya konektivitas transportasi DTPK	100	0	100	100	21.26	78.74
2	SK3	Meningkatnya konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi	25	0	25	50	0	50
3	SK5	Meningkatnya rasio konektivitas jaringan transportasi angkutan penyeberangan	100	10.47	89.53	100	24.49	75.51
4	SK7	Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan	100	8.96	91.04	100	29.45	70.55
5	SK8	Meningkatnya Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi ASDP	100	43.17	56.83	100	29.14	70.86
6	SK9	Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	66.66	4.52	62.14	66.66	7.11	59.55
7	SK10	Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety	62.5	0	62.5	178.3	0	178.3
8	SK11	Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan	0	0	0	0	2.54	(-2.54)
9	SK12	Meningkatnya kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan	0	9.28	(-9.28)	49.14	16.82	32.32

No	Sasaran Progam		Triwulan I			Triwulan II		
			% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi	% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi
10	SK4	Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub	59.16	9.28	49.88	80	16.82	63.18
Rata-Rata			61.33	8.56	52.76	82.41	14.76	67.65

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui bahwa dibandingkan dengan rata-rata capaian kinerja sasaran Triwulan II sebesar 82,41% dengan realisasi anggaran (capaian keuangan) sebesar 14.76% menunjukan adanya efisiensi anggaran sebesar 67.65%

II.5 Efisiensi Atas Penggunaan Sumber Daya Manusia (SDM)

Tabel II.16. Perbandingan jumlah kebutuhan dan jumlah eksisting SDM

No	Jumlah Kebutuhan SDM	Realisasi SDM	Capaian SDM	Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja
1	267	187	70,03%	144	144	100%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui bahwa capaian SDM sebesar 70,03% dengan realisasi sebanyak 187 SDM dari jumlah kebutuhan sebesar 267, dimana realisasi tersebut terdiri dari 83 Pegawai Negeri Sipil (PNS) dan 104 Pegawai Pemerintah Non Pegawai Negeri (PPNPN), dengan rata-rata Target Kinerja sebesar 144 dan Realisasi Kinerja sebesar 144% menunjukkan Capaian Kinerja sebesar 100%.

II.6 Hambatan dan Kendala

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

1. Masih kurangnya pemenuhan dalam Sumber Daya Manusia yang mana tugas dan fungsinya di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan;
2. Sistem perencanaan yang masih kurang matang mengenai pemahaman kebutuhan anggaran;
3. Dalam Kegiatan kontrak, faktor cuaca/ faktor alam tidak menentu yg menjadikan kendala dalam pelaksanaannya;
4. Adanya Efisiensi anggaran sehingga berdampak pada banyaknya kegiatan yang terblokir.

BAB III PENUTUP

III. Penutup

III.1 Ringkasan Capaian

Dalam rangka perwujudan pertanggungjawaban pelaksanaan tugas dan fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan serta Pengelolaan Sumber Daya dan Pelaksanaan Kebijakan dan Kegiatan. Laporan Monitoring Capaian Kinerja (LMCK) Triwulan II ini perlu disusun secara berkala sebagai salah satu alat pendorong terwujudnya pemerintahan yang bersih dan berwibawa.

Dari 27 (dua puluh tujuh) Indikator Kinerja Program (IKP) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan Triwulan II tahun 2025, terdapat 15 (dua) Indikator Kinerja Program yang lebih besar atau sama dengan 100% ($IKP \geq 100\%$) dan 12 (sebelas) Indikator Kinerja Program kurang dari 100% ($0\% \leq IKP < 100\%$). Adapun rincian capaian untuk setiap IKP pada Triwulan II tahun 2025 adalah sebagai berikut:

1. Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan terealisasi sebesar 6 trayek (target 6 trayek) tercapai 100%;
2. Monitoring dan Evaluasi Layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A terealisasi sebesar 0.5 kegiatan (target 1 kegiatan) tercapai 50%;
3. Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP terealisasi sebesar 1 lintas (target 1 lintas) tercapai 100%;
4. Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM terealisasi sebesar 1 unit (target 1 unit) tercapai 100%;
5. Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM terealisasi sebesar 1 tahun (target 1 tahun) tercapai 100%;
6. Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok terealisasi sebesar 7 kegiatan (target 7 kegiatan) tercapai 100%;
7. Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM terealisasi sebesar 1 tahun (target 1 tahun) tercapai 100%;
8. Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM terealisasi sebesar 1 tahun (target 1 tahun) tercapai 100%;
9. Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata terealisasi sebesar 1 kegiatan (target 2 kegiatan) tercapai 50%;
10. Jumlah Kegiatan pengawasan operasional angkutan barang terealisasi sebesar 1 kegiatan (target 2 kegiatan) tercapai 50%;

11. Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan terealisasi sebesar 2 lokasi (target 2 lokasi) tercapai 100%;
12. Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman terealisasi sebesar 63 kegiatan (target 20 kegiatan) tercapai 315%;
13. Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah terealisasi sebesar 5 kegiatan (target 12 kegiatan) tercapai 41,6%;
14. Jumlah Perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai dengan spesifikasi teknis terealisasi sebesar 0 unit (target 2 unit (WL : 15, Guardrail: 228m) tercapai 0%;
15. Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda terealisasi sebesar 172 orang (target 350 orang) tercapai 49,14%;
16. Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat terealisasi sebesar 2 kegiatan (target 4 kegiatan) tercapai 50%;
17. Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat terealisasi sebesar 1 dokumen (target 1 dokumen) tercapai 100%;
18. Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan terealisasi sebesar 2 kegiatan (target 2 kegiatan) tercapai 100%;
19. Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat terealisasi sebesar 1 kegiatan (target 1 kegiatan) tercapai 100%;
20. Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan terealisasi sebesar 0 dokumen (target 1 dokumen) tercapai 0%;
21. Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat terealisasi sebesar 1 dokumen (target 1 dokumen) tercapai 100%;
22. Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat terealisasi sebesar 3 kegiatan (target 5 kegiatan) tercapai 60%;
23. Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) terealisasi sebesar 1 kegiatan (target 1 kegiatan) tercapai 100%;
24. Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa terealisasi sebesar 1 kegiatan (target 1 kegiatan) tercapai 100%;
25. Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja terealisasi sebesar 6 kegiatan (target 12 kegiatan) tercapai 50%;
26. Kegiatan mendukung Pembangunan ZI terealisasi sebesar 1 kegiatan (target 1 kegiatan) tercapai 100%;
27. Kegiatan mendukung kebijakan dan Reformasi hukum terealisasi sebesar 1 kegiatan (target 1 kegiatan) tercapai 100%;

Untuk meningkatkan capaian kinerja di triwulan selanjutnya, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan akan melakukan proses yang lebih selektif terhadap pengusulan target renstra dengan menerapkan skala prioritas untuk peningkatan pembangunan sarana dan prasarana dengan pertimbangan ketersediaan anggaran Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan ;

Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan juga akan meningkatkan koordinasi dengan melakukan monitoring keselamatan dan keamanan transportasi darat dan penyeberangan agar dapat lebih meningkatkan kinerja menuju zero accident.

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

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

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

NO	SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN II			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
							TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
1	SK 2	Meningkatnya konektivitas transportasi DTPK	IKK 2.1	Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan	Trayek	6	6	6	100%	TERCAPAI	1. Sudah dilakukan lelang kontrak kegiatan antara BPTD dengan Perum DAMRI Cab. Banjarmasin pada tgl 24 Februari 2025 dengan Nomor: PL.107/2/11/BPTD-KALSEL/2025 2. Akan dilakukan monitoring layanan subsidi disetiap bulannya	Seksi Sarana
2	SK 3	Meningkatnya konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi	IKK 3.1	Monitoring dan Evaluasi Layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A	Kegiatan	1	1	0.5	50%	BELUM TERCAPAI	telah terlaksana monev rutin sebagai salah satu kegiatan rutin Satpel Terminal dalam layanan AKAP di Terminal Tipe A Gambut Barakat dari bulan jan-jun Tahun 2025	Seksi Prasarana
3	SK 5	Meningkatnya rasio konektivitas jaringan transportasi angkutan penyeberangan	IKK 6	Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP	Lintas	1	1	1	100%	TERCAPAI	1. Sudah dilakukan lelang kontrak kegiatan antara BPTD dengan PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin pada tgl 9 januari dengan Nomor: PL.110/1/1/BPTD-KALSEL/2025 2. Akan dilakukan monitoring layanan subsidi disetiap bulannya	Seksi Sarana

NO	SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN II			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
							TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
4	SK 7	Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan	IKK 7.2	Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM	Unit	1	1	1	100%	TERCAPAI	1. Melakukan pengawasan harian dan berkala untuk memastikan pelaksanaan SOP terkait tugas dan tanggung jawab seluruh staf Terminal tipe-A berjalan lancar; 2. Telah terlaksana Pemenuhan SPM di Terminal Tipe-A	Seksi Prasarana
			IKK 7.4	Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM	Tahun	1	1	1	100%	TERCAPAI	Melakukan operasional harian dan layanan fasilitas KB pada satpel UPPKB Kintap dan UPPKB Tabalong;	Seksi Prasarana
			IKK 7.5	Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas dan Pokok	Kegiatan	7	7	7	100%	TERCAPAI	Telah terlaksana kegiatan Tugas Pokok dan Fungsi ditiap bulannya pada kegiatan rutin BPTD Kalsel	-Seksi Lalin -Seksi Sarana -Seksi Prasarana -Subbag Tata Usaha
5	SK 8	Meningkatnya Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi ASDP	IKK 8.2	Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM	Tahun	1	1	1	100%	TERCAPAI	1. Melakukan pengawasan harian dan berkala untuk memastikan pelaksanaan SOP terkait tugas dan tanggung jawab seluruh staf Pelabuhan Penyeberangan berjalan lancar; 2. Telah terlaksana Pemenuhan SPM di 4 Pelabuhan Penyeberangan	Seksi Prasarana
			IKK 8.4	Operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM	Tahun	1	1	1	100%	TERCAPAI	1. Melakukan pengawasan harian dan berkala untuk memastikan pelaksanaan SOP terkait tugas dan tanggung jawab seluruh staf Pelabuhan Sungai dan Danau berjalan lancar; 2. Telah terlaksana Pemenuhan SPM di 2 Pelabuhan Sungai dan Danau	Seksi Prasarana
6	SK 9	Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	IKK 9.1	Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata	Kegiatan	2	2	1	50%	BELUM TERCAPAI	1. telah terlaksana kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata pada masa Angleb; 2. akan dijadwalkan kembali	Seksi Lalin

NO	SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN II			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
							TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
											kegiatan pengawasan pada tw IV pada masa Nataru;	
			IKK 9.2	Jumlah Kegiatan pengawasan operasional angkutan barang	Kegiatan	2	2	1	50%	BELUM TERCAPAI	1. telah terlaksana kegiatan pengawasan angkutan barang dan rampcheck; 2. akan dijadwalkan kembali kegiatan pengawasan angkutan barang pada pada tw IV pada masa Nataru;	Seksi Lalin
			IKK 9.3	Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan	Lokasi	2	2	2	100%	TERCAPAI	Melakukan operasional harian dan layanan fasilitas KB pada satpel UPPKB Kintap dan UPPKB Tabalong	Seksi Prasarana
7	SK 10	Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety	IKK 10.1	Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman	Kegiatan	20	20	63	315%	TERCAPAI	Telah terlaksana kegiatan rancang bangun sebanyak 63 kegiatan terhitung Januari s.d Juni	Seksi Sarana
			IKK 10.2	Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah	Kegiatan	12	12	5	41.6%	BELUM TERCAPAI	Telah terlaksana kegiatan kalibrasi alat uji pada 5 Kab/ Kota di Prov. Kalsel	Seksi Sarana
8	SK 11	Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan	IKK 11.1	Jumlah Perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai dengan sesuai spesifikasi teknis	Unit	2 ("WL : 15 Guadrail : 228m)	2 ("WL : 15 Guadrail : 228m)	0	0	BELUM TERCAPAI	Telah terselenggaranya pelaksanaan kegiatan Jumlah perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasikan sesuai spesifikasi teknis pada 2 item perlengkapan jalan dengan satuan yang berbeda namun masih dalam tahap proses pelaksanaan	Seksi Lalin
9	SK 12	Meningkatnya kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan	IKK 12.2	Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda	Orang	350	350	172	49.14%	BELUM TERCAPAI	1. Kegiatan sudah terselenggara pengajaran SALUD 2. Akan dilaksanakan kembali apabila terdapat permohonan dari sekolah yang TK/PAUD yang bersangkutan	Seksi Sarana

NO	SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN II			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
							TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
10	SK 4	Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub	IKK 4.1	Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	4	4	2	50%	BELUM TERCAPAI	1. Telah terselenggaranya proses perencanaan pada Kegiatan RKA pada tahapan Pagu Kebutuhan dan Pagu Indikatif 2. Pemenuhan data dukung pagu indikatif	Subbag Tata Usaha
			IKK 4.2	Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat	Dokumen	1	1	1	100%	TERCAPAI	Telah terselenggaranya Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) di awal Tahun meliputi : - Penyusunan Renstra 2025-2029 - Penyusunan LKIP Tahun 2024 - Penyusunan LMCK triwulan I dan II - Dokumen Rencana Kinerja Tahunan - Dokumen perjanjian Kinerja es III dan Es IV - Dokumen Rencana Aksi	Subbag Tata Usaha
			IKK 4.3	Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kemeterian Perhubungan	Kegiatan	2	2	2	100%	TERCAPAI	Telah terselenggaranya kegiatan maturitas SPIP meliputi : - Penyusunan Dokumen SPIP - Penyusunan Dokumen MR	Subbag Tata Usaha
			IKK 4.4	Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	1	1	1	100%	TERCAPAI	Telah terselenggaranya kegiatan Pelaksanaan Anggaran meliputi : - Tersusunnya program kerja Rencana Kerja Anggaran - Terlaksananya kegiatan tugas dan fungsi berdasarkan DIPA - Terlaksananya efisiensi dan efektivitas penggunaan anggaran	Subbag Tata Usaha
			IKK 4.5	Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan	Dokumen	1	1	0	0	BELUM TERCAPAI	Masih dalam proses pemenuhan tindak lanjut atas temuan	Subbag Tata Usaha

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA PROGRAM	SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN II			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
					TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
		IKK 4.6	Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat	Dokumen	1	1	100%	TERCAPAI	Telah terlaksana kegiatan pengelolaan aset BMN	Subbag Tata Usaha
		IKK 4.7	Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	5	5	60%	BELUM TERCAPAI	1. Telah terlaksana kegiatan tindak lanjut penyelesaian Pengaduan Masyarakat 2. Akan menindaklanjuti kembali apabila terdapat pengaduan masuk	Subbag Tata Usaha
		IKK 4.8	Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor)	Kegiatan	1	1	100%	TERCAPAI	Telah terlaksana kegiatan Digitalisasi Arsip pada BPTD Kelas II Kalsel dalam hal ini pada penerapan aplikasi Srikandi	Subbag Tata Usaha
		IKK 4.9	Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa	Kegiatan	1	1	100%	TERCAPAI	Telah terlaksana Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa dalam proses kegiatan pengadaan pekerjaan kontarktual pada BPTD Kelas II Kalimantan Selatan	Subbag Tata Usaha
		IKK 4.10	Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja	Kegiatan	12	12	50%	BELUM TERCAPAI	Telah terlaksana Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja selama periode januari-juni termasuk pengelolaan Gaji dan Tunjangan Pegawai pada BPTD Kelas II Kalimantan Selatan	Subbag Tata Usaha
		IKK 4.11	Kegiatan mendukung Pembangunan ZI	Kegiatan	1	1	100%	TERCAPAI	Telah terlaksana Kegiatan mendukung Pembangunan ZI pada BPTD Kelas II Kalimantan Selatan	Subbag Tata Usaha
		IKK 4.12	Kegiatan mendukung kebijakan dan Reformasi hukum	Kegiatan	1	1	100%	TERCAPAI	Telah terlaksana Kegiatan Mendukung Kebijakan Dan Reformasi Hukum di BPTD Kelas II Kalimantan Selatan, dalam hal ini pada kegiatan sosialisasi produk hukum pada stakeholder terkait penerapan blue full cycle	Subbag Tata Usaha