

EVALUASI PARUH WAKTU (EPW)



RENCANA STRATEGIS DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

TAHUN 2020-2024



PT. DWINA KARYA UTAMA
ENGINEERING, PLANNING & TRANSPORTATION CONSULTANS

KATA PENGANTAR

Puji syukur pada Tuhan Yang Maha Kuasa atas berkat rahmatNya maka Laporan ini dapat disusun. Laporan ini dibuat sebagai realisasi Perjanjian Kerja (Kontrak) antara Satuan Kerja Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan **PT. Dwina Karya Utama**, tentang pekerjaan **Evaluasi Paruh Waktu Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024**.

Dalam Laporan ini berisi tentang Pendahuluan, Kajian Pustaka, Metodologi, Hasil Evaluasi dan Penutup.

Besar harapan kami semoga Laporan ini dapat bermanfaat dan memenuhi kriteria yang telah disepakati bersama oleh pihak pemberi pekerjaan sehingga bisa mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Atas bantuan dan saran-saran yang telah diberikan, kami ucapkan terimakasih.

Bandung, 2022

PT. Dwina Karya Utama

DAFTAR HALAMAN

BAB 1 PENDAHULUAN	1-5
1.1 Kondisi Umum Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....	1-5
1.1.1 Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	1-5
1.2 Tujuan	1-6
1.3 Sasaran Kegiatan	1-6
1.4 Sistematika Penyusunan Laporan.....	1-6
BAB 2 KAJIAN PUSTAKA	2-7
2.1 Visi Misi Presiden R.I.	2-7
2.2 Visi dan Misi Kementerian Perhubungan 2020-2024.....	2-9
2.3 Visi dan Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024	2-10
2.3.1 Tujuan dan Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024	2-11
2.4 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024	2-15
2.5 Arah Kebijakan Penangan Isu Strategis Nasional.....	2-15
2.5.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran	2-16
2.6 Potensi dan Permasalahan	2-21
2.7 Kerangka Regulasi Bidang Transportasi Darat Tahun 2020 - 202.....	2-23
2.7.1 Kerangka Umum Regulasi Bidang Transportasi Darat.....	2-23
2.7.2 Kebutuhan Penguatan Regulasi Bidang Transportasi Darat.....	2-23
BAB 3 METODOLOGI	3-27
3.1 Kerangka Konseptual	3-27
3.2 Metode Evaluasi	3-29
3.2.1 Metode Pengambilan Data.....	3-29
3.2.2 Metode Penilaian Cepat (<i>Rapid Assessment</i>)	3-29
3.2.3 <i>Gap Analysis</i>	3-29
3.3 Mekanisme Pelaksanaan	3-31
BAB 4 HASIL EVALUASI	4-34
4.1 Sinkronisasi Antar Dokumen Perencanaan	4-34
4.2 Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024 ...	4-36
4.2.1 Reviu Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....	4-37
4.2.2 Capaian Indikator Kinerja Program.....	4-37
4.3 RPJMN 2020 – 2024 Sub Sektor Perhubungan Darat	4-41
4.3.1 Capaian Kinerja Indikator Agenda Pembangunan 5.....	4-41
4.3.2 Capaian Kinerja <i>MAJOR PROJECT (MP)</i>	4-50
4.4 Evaluasi Anggaran.....	4-61
4.4.1 Capaian Realisasi Anggaran.....	4-61
4.5 Evaluasi Kelembagaan	4-64
4.5.1 Usulan Penataan Balai Pengelola Transportasi Darat.....	4-64
4.5.2 Usulan Penataan Balai Pengelola Transportasi Danau Toba	4-69
BAB 5 PENUTUP	5-70
5.1 Kesimpulan.....	5-70
5.2 Rekomendasi	5-72
LAMPIRAN	5-73

DAFTAR TABEL

Tabel 1-1 Kedudukan, Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	1-5
Tabel 2-1 Arah Kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk Menangani Isu Strategis Nasional Tahun 2020-2024	2-15
Tabel 2-2 Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 - 2024	2-17
Tabel 2-3 Kerangka Regulasi Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 - 2024	2-26
Tabel 3-1 Kriteria Notifikasi Capaian Kinerja	3-31
Tabel 4-1 Rekapitulasi hasil perhitungan sinkronisasi Renstra Ditjen Hubdat 2020-2024 dengan RPJMN 2020-2024	4-35
Tabel 4-2 Kriteria Notifikasi Capaian Kinerja	4-37
Tabel 4-3 Capaian Kinerja Indikator Kinerja Program	4-38
Tabel 4-4 Rekapitulasi Capaian Kinerja RPJMN 2020-2024 Sub Sektor Perhubungan Darat	4-42
Tabel 4-5 Rincian Capaian Kinerja RPJMN 2020-2024 Sub Sektor Perhubungan Darat Berdasarkan Lokasi	4-43
Tabel 4-6 Matriks <i>Self-Assessment</i> Indikator Kinerja AP 5 dengan Capaian <95%	4-46
Tabel 4-7 Rincian Permasalahan pada Program Pelabuhan Penyeberangan Baru yang Dibangun	4-48
Tabel 4-8 Penyandingan Anggaran dan Realisasi Indikator Kinerja RPJMN 2020-2024 Bidang Perhubungan Darat	4-50
Tabel 4-9 Kriteria Notifikasi Kinerja	4-51
Tabel 4-10 Hasil Rekapitulasi Capaian Kinerja dan Anggaran MP per lokasi selama periode paruh waktu 2020 – 2022 (TW-II)	4-52
Tabel 4-11 Rincian Capaian Kinerja dan Anggaran MP per lokasi selama periode paruh waktu 2020 – 2022 (TW-II)	4-53
Tabel 4-12 Matriks <i>Self-Assessment</i> Major Project dengan Capaian <95%	4-59
Tabel 4-13 Penyandingan pagu indikasi kebutuhan dan pagu akhir	4-62
Tabel 4-14 Penyandingan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran Kemenhub 2020 - 2022	4-62
Tabel 4-15 Penyandingan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran Ditjen Hubdat Tahun 2020	4-63
Tabel 4-16 Penyandingan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran Ditjen Hubdat Tahun 2021	4-63
Tabel 4-17 Penyandingan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran Dirjen Hubdat Tahun 2022 (TW-II)	4-64
Tabel 4-18 Persebaran Jumlah BPTD Kondisi Saat Ini	4-64
Tabel 4-19 Usulan Penambahan Jumlah BPTD	4-68

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2-1 Visi dan Misi Presiden	2-7
Gambar 2-2 7 (Tujuh) Agenda Pembangunan Nasional	2-8
Gambar 2-3 Program dan Kegiatan Prioritas RPJMN 2020-2024	2-9
Gambar 2-4 Cascading Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024	2-12
Gambar 2-5 <i>Startegy Map</i> Program-Kegiatan Ditjen Perhubungan Darat	2-14
Gambar 2-6 Arah Kebijakan dan Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	2-16
Gambar 2-7 Lingkungan Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	2-22
Gambar 2-8 Permasalahan Pelaksanaan RENSTRA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024	2-22
Gambar 2-9 Isu Strategis Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024	2-23
Gambar 3-1 Kerangka Evaluasi dan Pengendalian Pembangunan RPJMN 2020 – 2024	3-27
Gambar 3-2 Kerangka Konseptual Evaluasi Paruh Waktu Renstra Ditjen Hubdat 2020 – 2024	3-28
Gambar 3-3 Langkah – langkah Pelaksanaan <i>Gap Analysis</i>	3-30
Gambar 3-4 <i>Gap Analysis</i> Antara Capaian Kinerja dengan Target Kinerja	3-31
Gambar 3-5 Kerangka Mekanisme Pelaksanaan Evaluasi Paruh Waktu Renstra Ditjen Hubdat Tahun 2020 – 2024.	3-32
Gambar 3-6 Waktu pelaksanaan Laporan Evaluasi Paruh Waktu Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020–2024	3-33
Gambar 4-1 Grafik Capaian Realisasi Anggaran 2020 – 2022 (TW-II)	4-63
Gambar 4-2 Susunan Organisasi BPTD Tipe A	4-66
Gambar 4-3 Susunan Organisasi BPTD Tipe B	4-66
Gambar 4-4 Susunan Organisasi BPTD Tipe C	4-67

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Kondisi Umum Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Kondisi Umum Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menggambarkan tugas pokok dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai batasan ruang lingkup, serta pencapaian yang telah dilaksanakan dalam Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2015-2019.

1.1.1 Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 67 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai kedudukan, tugas dan fungsi sebagaimana disampaikan pada Tabel 1-1.

Tabel 1-1 Kedudukan, Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

NO.	ASPEK	PENGATURAN DALAM PM. 67 TAHUN 2021
1	Kedudukan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	Direktorat Perhubungan Darat merupakan Unit Organisasi Setingkat Eselon I yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan dan dipimpin oleh seorang Direktur Jenderal.
2	Tugas Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	Menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang transportasi darat.
3	Fungsi yang dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	<ol style="list-style-type: none">Perumusan kebijakan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;Pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;Penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;Pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat; danPelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri.

Sumber: Pasal 109, 110, dan 111 dari PM 67 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan

Memperhatikan fungsi yang dilaksanakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat di atas, maka cakupan bidang transportasi darat yang pengelolaan dan penyelenggaraannya oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terdiri dari penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas serta peningkatan keterpaduan sistem antarmoda dan

keselamatan transportasi darat. Sehingga, landasan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penyelenggaraan bidang transportasi darat adalah sebagai berikut:

- a. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional;
- b. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2006 tentang Jalan;
- c. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional;
- d. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran; dan
- e. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- f. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional.

1.2 Tujuan

Tujuan dari pekerjaan ini yaitu sebagai bahan utama dalam menyusun Evaluasi paruh waktu Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 dan hasil Evaluasi Renstra digunakan sebagai bahan utama dalam menyusun Evaluasi Paruh Waktu (EPW) Renstra Kementerian Perhubungan tahun 2020 – 2024.

Sasaran dari pekerjaan ini yaitu diperolehnya hasil evaluasi paruh waktu Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 dan disampaikan kepada Sekretaris Jenderal untuk dikordinasi serta dikonsolidasi menjadi Laporan Evaluasi Paruh Waktu Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024 dan selanjutnya disampaikan kepada Menteri.

1.3 Sasaran Kegiatan

Sasaran dari pekerjaan ini yaitu diperolehnya hasil evaluasi paruh waktu Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 dan disampaikan kepada Sekretaris Jenderal untuk dikordinasi serta dikonsolidasi menjadi Laporan Evaluasi Paruh Waktu Renstra Kementerian Perhubungan tahun 2020 – 2024 dan selanjutnya disampaikan kepada Menteri.

1.4 Sistematika Penyusunan Laporan

Laporan disusun guna memenuhi kebutuhan pekerjaan dengan sistematika pembahasan sebagai berikut:

BAB 1 PENDAHULUAN

Menguraikan mengenai kondisi umum, tujuan, sasaran kegiatan dan sistematika penyusunan laporan Evaluasi Paruh Waktu Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024.

BAB 2 KAJIAN PUSTAKA

Bab ini berisi tentang Visi dan Misi Pemerintahan 2020-2024, Visi dan Misi Kementerian Perhubungan 2020-2024, Visi dan Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024, Isu Strategis, Potensi dan Permasalahan, serta Landasan Hukum yang digunakan dalam menyusun Evaluasi Paruh Waktu Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024.

BAB 3 METODOLOGI

Bab ini terdiri atas bahasan mengenai kerangka pikir, metode dan teknik evaluasi serta mekanisme pelaksanaan dalam rangka penyelesaian pekerjaan ini.

BAB 4 HASIL EVALUASI

Bab ini menganalisis terkait Hasil Evaluasi RPJMN (bidang transportasi) dibandingkan dengan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Hasil Evaluasi RPJMN (termasuk *Major Project*) Sub Sektor Perhubungan Darat, Hasil Evaluasi Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Hasil Evaluasi Prioritas Nasional Subsektor Perhubungan Darat, Hasil Evaluasi Indikator Kinerja Program (IKP), Realisasi Penggunaan Anggaran dan Hasil Evaluasi Kelembagaan.

BAB 5 PENUTUP

Bab ini menguraikan mengenai kesimpulan dan rekomendasi terkait Evaluasi Paruh Waktu Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024.

BAB 2 KAJIAN PUSTAKA

2.1 Visi Misi Presiden R.I.

Visi dan Misi Presiden Republik Indonesia menjadi landasan dasar penyusunan RPJMN 2020-2024 yang merupakan dasar, perencanaan pembangunan periode 2020-2024. Visi Misi Presiden selanjutnya dirumuskan dalam 7 (tujuh) agenda pembangunan nasional sebagaimana dijabarkan dalam Gambar 2-1. Adapun Visi Presiden RI dan 7 (tujuh) agenda pembangunan nasional dijabarkan sebagai berikut:



Gambar 2-1 Visi dan Misi Presiden



Gambar 2-2 7 (Tujuh) Agenda Pembangunan Nasional

Dalam mendukung visi Presiden RI, Kementerian Perhubungan secara umum melaksanakan agenda pembangunan nasional Prioritas Nasional 5 (PN-5), yaitu Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar. Selanjutnya, agenda pembangunan nasional PN-5 dijabarkan dalam 5 (lima) Program Prioritas (PP), yaitu:

1. PP – Infrastruktur Pelayanan Dasar
2. PP – Infrastruktur Ekonomi
3. PP – Infrastruktur Perkotaan
4. PP – Infrastruktur Energi dan Ketenagalistrikan
5. PP – Infrastruktur Teknologi Informasi dan Komunikasi

Sesuai dengan tugas dan fungsinya, Kementerian Perhubungan melaksanakan dukungan terhadap PP 1, PP 2, dan PP 3 melalui pelaksanaan Kegiatan Prioritas (KP) sebagai berikut:

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



Gambar 2-3 Program dan Kegiatan Prioritas RPJMN 2020-2024

2.2 Visi dan Misi Kementerian Perhubungan 2020-2024

Didasarkan pada Tema dan Agenda Pembangunan Nasional Tahun 2020-2024, yakni untuk mewujudkan Indonesia yang berpenghasilan Menengah-Tinggi yang Sejahtera, Adil dan Berkesinambungan, maka untuk mendukung Visi Presiden 2020-2024 guna menjalankan agenda pembangunan dimaksud, ditetapkan Visi Kementerian Perhubungan sebagai berikut:

“Kementerian Perhubungan yang berupaya Mewujudkan Konektivitas Nasional yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah guna mendukung terwujudnya Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: *Indonesia Maju dan Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian berlandaskan Gotong Royong*”.

Penjabaran Visi Kementerian Perhubungan dapat dimaknai sebagai berikut:

Konektivitas merupakan kunci utama pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah. Konektivitas nasional adalah terhubungnya antara wilayah di seluruh nusantara, termasuk angkutan perkotaan baik dengan transportasi darat, kereta api, laut, sungai dan penyeberangan serta udara.

Handal berarti tersedianya layanan transportasi yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah tanah air.

Berdaya Saing berarti tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau, dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri dan produktif, serta berdaya saing internasional.

Nilai Tambah berarti penyelenggaraan perhubungan yang mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan, serta berperan dan pengembangan wilayah.

Relevansi perwujudan Visi Presiden dalam sektor Perhubungan ini apabila dilihat dalam konteks 7 Agenda Pembangunan Nasional dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024 adalah sebagai berikut:

Pertama, konektivitas nasional memberikan andil yang strategis dan menentukan dalam rangka **mengembangkan wilayah untuk mengurangi kesenjangan**, terutama terkait ketimpangan akses dan pemerataan pembangunan antara kawasan Indonesia Bagian Barat dengan Indonesia Bagian Timur, maupun antara kesenjangan pembangunan secara sektoral.

Kedua, konektivitas nasional mampu **memperkuat infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar**, terutama dalam rangka mendukung kebijakan pemerintah mewujudkan konsep Tol Laut, mengurangi disparitas ekonomi, peningkatan daya saing perekonomian antara wilayah, serta pemerataan akses dan kualitas pelayanan dasar.

Ketiga, konektivitas nasional mampu menjembatani pelaksanaan kebijakan pemerintah untuk **memperkuat ketahanan ekonomi untuk pertumbuhan yang berkualitas**, sehingga cita-cita nasional untuk menjadikan Indonesia sebagai negara berpenghasilan menengah-tinggi yang sejahtera, adil, dan berkesinambungan dapat tercapai.

Keempat, melalui konektivitas nasional, strategi pembangunan untuk **meningkatkan sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing** dapat dilakukan melalui peningkatan aksesibilitas masyarakat ke fasilitas pelayanan kesehatan, pelayanan pendidikan, serta sentra-sentra kegiatan ekonomi produktif di suatu wilayah.

Pengurangan kesenjangan dan menjamin pemerataan pembangunan merupakan salah satu fokus kebijakan pembangunan Indonesia 2005 – 2025. Pemerintah menempuh strategi pembangunan yang menekankan upaya terbangunnya struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif di berbagai wilayah yang didukung oleh sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing.

Pembangunan transportasi nasional merupakan salah satu strategi kebijakan yang ditempuh untuk mewujudkan struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif antara wilayah. Oleh karena itu, untuk mendukung tercapainya Visi Kementerian Perhubungan guna mewujudkan **Konektivitas Nasional yang Handal, Berdaya Saing, dan Memberikan Nilai Tambah, ditetapkan Misi Kementerian Perhubungan**, sebagai berikut:

Kementerian Perhubungan melaksanakan Misi Presiden dan Wakil Presiden nomor 2, nomor 3 dan nomor 4 dengan uraian sebagai berikut:

1. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan integrasi antara moda dan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antara wilayah;
2. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil presiden dalam meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi dengan memanfaatkan teknologi yang tepat guna dan tepat sasaran didukung oleh SDM yang profesional serta antisipatif terhadap bencana;
3. Mendukung teknis dan administrasi Kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi didukung oleh kualitas dan kompetensi SDM operator dan pelaksana industri transportasi yang berdaya saing internasional, mandiri dan produktif;
4. Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi, reformasi dan penguatan di bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya aparatur dan penegakan hukum secara konsisten;
5. Mewujudkan pengembangan pemanfaatan hasil inovasi teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim.

Misi yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan tersebut di atas, sudah selaras dan sejalan dengan Arahan Presiden untuk melaksanakan pembangunan di Sektor Perhubungan dengan mengacu pada amanat yang tertuang dalam 9 (sembilan) Misi presiden.

2.3 Visi dan Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024

Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 merupakan pengejawantahan dari visi Kementerian Perhubungan 2020-2024 dalam rangka mendukung terwujudnya visi

Presiden Republik Indonesia 2020-2024. Adapun Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat adalah sebagai berikut:

VISI 2020-2024

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"

Adapun pengertian atas sejumlah kata kunci dalam pernyataan visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 adalah:

- Transportasi darat mencakup penyelenggaraan pelayanan bidang lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antarmoda dan keselamatan transportasi darat;
- Pelayanan transportasi darat yang handal diindikasikan oleh penyelenggaraan transportasi darat yang konektivitas tinggi (*well connected*), aman (*security*), selamat (*safety*), nyaman (*comfortable*), tepat waktu (*punctuality*), terpelihara, mencukupi kebutuhan, menjangkau seluruh pelosok tanah air serta mampu mendukung pembangunan nasional dalam wadah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI);
- Pelayanan transportasi darat yang berdaya saing diindikasikan oleh penyelenggaraan transportasi darat yang efisien, dengan harga terjangkau (*affordability*) oleh semua lapisan masyarakat, ramah lingkungan, berkelanjutan (*sustainability*), dilayani oleh SDM yang profesional, mandiri dan produktif; dan
- Pelayanan transportasi darat yang memberikan nilai tambah diindikasikan oleh penyelenggaraan bidang transportasi darat yang mampu mendorong pertumbuhan produksi nasional melalui iklim usaha yang kondusif bagi berkembangnya peran serta masyarakat, usaha kecil, menengah dan koperasi, mengendalikan laju inflasi melalui kelancaran mobilitas orang dan distribusi barang ke seluruh pelosok tanah air, sehingga mampu memberikan kontribusi bagi percepatan pertumbuhan ekonomi nasional serta menciptakan lapangan kerja terutama pada sektor-sektor andalan yang mendapat manfaat dari kelancaran pelayanan transportasi.

2.3.1 Tujuan dan Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

Perumusan tujuan dan sasaran (berikut dengan indikator kinerjanya) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 berbasis pada pendekatan *Balanced Scorecard (BSC)* seperti yang digunakan pada level Kementerian Perhubungan, yang terdiri dari 4 (empat) perspektif, yakni:

- *Stakeholders Perspective (SP)*, yang merepresentasikan pencapaian sasaran dampak/manfaat (*impact/benefit*) yang diinginkan oleh pemangku kepentingan (utamanya adalah publik yang dimandatkan kepada Pemerintah) dari program pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi darat yang dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Dalam konteks transportasi sebagai kebutuhan turunan (*derived demand*), maka dampak/manfaat yang diharapkan adalah dukungannya (dalam bentuk konektivitas transportasi yang efektif dan efisien) terhadap semua sektor pembangunan nasional (ekonomi, politik, sosial, budaya, pertahanan, keamanan);
- *Customer Perspective (CP)*, yang menggambarkan pencapaian sasaran hasil (*outcome*) berupa layanan transportasi darat pada tingkat yang dibutuhkan pengguna (*user*) dalam hal ketersediaan (*existence/accessibility and capacity*), pelayanan (*time, cost, quality, punctuality, etc*), serta keselamatan dan keamanan (*safety and security*). Kualitas layanan transportasi darat yang baik akan menjadi penentu efisiensi dan efektivitas dari capaian manfaat/dampak yang diinginkan pada level *Stakeholders Perspective (SP)*;

- Internal *Business Perspective* (IBP), yang mewakili mengenai bagaimana proses kerja (*business process*) yang dilakukan oleh unit kerja/jajaran di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat dalam rangka memberikan layanan transportasi darat yang sesuai harapan/kebutuhan pengguna (*customer perspective/CP*) dan berdampak baik dalam mendukung sektor-sektor pembangunan nasional lainnya (*stakeholders perspective/SP*). Proses kerja ini tidak terlepas dari pelaksanaan tugas dan fungsi dari Ditjen Perhubungan Darat sesuai pasal 135 dan pasal 136 PM 122 Tahun 2018, dimana cakupannya setidaknya terdiri dari (1) perumusan dan pelaksanaan kebijakan, (2) penyusunan NSPK (regulasi), (3) bimtek dan supervisi, (4) evaluasi dan pelaporan di bidang transportasi darat (penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat).
- Secara teoretik, dalam teori manajemen kinerja, IBP menggambarkan tentang bagaimana fungsi manajemen (*POAC/planning, organizing, actuating, and controlling*) dilakukan oleh Ditjen Perhubungan Darat dalam mengelola dan menyelenggarakan bidang transportasi darat.
- *Learning and Growth Perspective* (LGP), yang menerangkan tentang bagaimana upaya yang dilakukan untuk memenuhi kebutuhan dan mengembangkan modal dasar (*basic capital*) organisasi agar dapat menjalankan bisnis proses (tugas dan fungsi) secara paripurna.
- Mengacu pada teori manajemen kinerja, modal dasar suatu organisasi untuk melaksanakan bisnis (tugas dan fungsinya) disebut sebagai sarana manajemen 5M1I (*Man, Money, Machine, Method, Material, and Information*).

Dengan memperhatikan konsep *Balanced Scorecard* (BSC) dan prinsip manajemen kinerja tersebut di atas, maka struktur peta strategi Ditjen Perhubungan Darat disampaikan pada Gambar 2-4 sebagai berikut:

STAKEHOLDER'S PERSPECTIVE	SASARAN STRATEGIS (SS1) Terwujudnya Konektivitas Transportasi Nasional	SASARAN STRATEGIS (SS2) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	SASARAN STRATEGIS (SS3) Meningkatnya Keselamatan Transportasi
CUSTOMER'S PERSPECTIVE	SASARAN PROGRAM (SP1) Terwujudnya Konektivitas Transportasi Nasional IKP1: Rasio Konektivitas Transportasi Darat IKP3: Rasio Konektivitas Perhubungan	SASARAN PROGRAM (SP2) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan IKP1: IKM Terhadap Pelayanan Transportasi Darat IKP4: OTP Transportasi SDP IKP7: OTP Transportasi Perhubungan	SASARAN PROGRAM (SP3) Meningkatnya Keselamatan Transportasi IKP1: Rasio Kejadian Keselamatan Transportasi Jalan per 10.000 Kilometer IKP2: Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi SDP per 10.000 Pelayanan
INTERNAL PROCESS PERSPECTIVE	SASARAN PROGRAM (SP1) Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Mekanisme IKP1: Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang mendapat dasa sektor oleh masyarakat dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang dikeluarkan/ ditetapkan		
LEARN & GROWTH PERSPECTIVE	SASARAN PROGRAM (SP2) Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik IKP1: Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan		

Gambar 2-4 Cascading Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024

2.3.1.1 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

Menjabarkan Visi dan Misi Presiden RI yang telah ditetapkan, selanjutnya ditetapkan tujuan dan sasaran pembangunan Kementerian Perhubungan pada tahun 2020-2024. Rumusan tujuan dan sasaran merupakan dasar dalam menyusun pilihan-pilihan strategis pembangunan. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari masing-masing misi pembangunan Kementerian Perhubungan dengan memperhatikan visi. Tujuan Pembangunan sektor Perhubungan Tahun 2020-2024 dijabarkan sebagai berikut:

1. Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi;
2. Meningkatnya kinerja layanan transportasi;
3. Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi;
4. Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan;
5. Terwujudnya penggunaan teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran, dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi.

Berdasarkan Tujuan Kementerian Perhubungan, perlu disusun Tujuan Pembangunan sub sektor Perhubungan Darat, yakni:

1. Meningkatnya konektivitas transportasi darat dengan satuan rasio;
2. Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat dengan satuan indeks;
3. Meningkatnya keselamatan transportasi darat dengan satuan kendaraan per 10.000 keberangkatan.

Dalam mengukur keberhasilan setiap tujuan ditetapkan Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 yang bersifat *outcome*.

Indikator tersebut dijabarkan sebagai berikut:

1. Tujuan 1 (T1) diukur melalui Indikator Tujuan sebagai berikut:

Rasio konektivitas transportasi darat (rasio) sebesar 0,930 pada tahun 2024;

2. Tujuan 2 (T2) diukur melalui Indikator Tujuan sebagai berikut:

Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Layanan Transportasi Darat (indeks) sebesar 80 pada tahun 2024;

3. Tujuan 3 (T3) diukur melalui Indikator Tujuan sebagai berikut:

Rasio kejadian kecelakaan transportasi darat per 1 juta keberangkatan (kecelakaan per 1 juta keberangkatan) sebesar 0,047 pada tahun 2024.

2.3.1.2 Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 - 2024

Sasaran merupakan representasi terukur dari tujuan yang hendak dicapai pada 5 tahun ke depan (2020-2024). Adapun Sasaran Program (SP) yang ditetapkan untuk Program Infrastruktur Konektivitas dan Program Dukungan Manajemen berikut dengan Sasaran Kegiatan (SK) di bawahnya yang akan dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat selama periode 2020-2024 adalah:

(GA) Program Infrastruktur Konektivitas

SP.1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional

SP.2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan

SP.3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi

SK.1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi

SK.2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Darat

SK.3 Meningkatnya Fasilitas dan Layanan Transportasi Perkotaan Berbasis Jalan

SK.4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat

SK.5 Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat

(WA) Program Dukungan Manajemen

SP.1 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum

SP.2 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik

SK.1 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Kementerian Perhubungan

SK.2 Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi Ditjen Perhubungan Darat

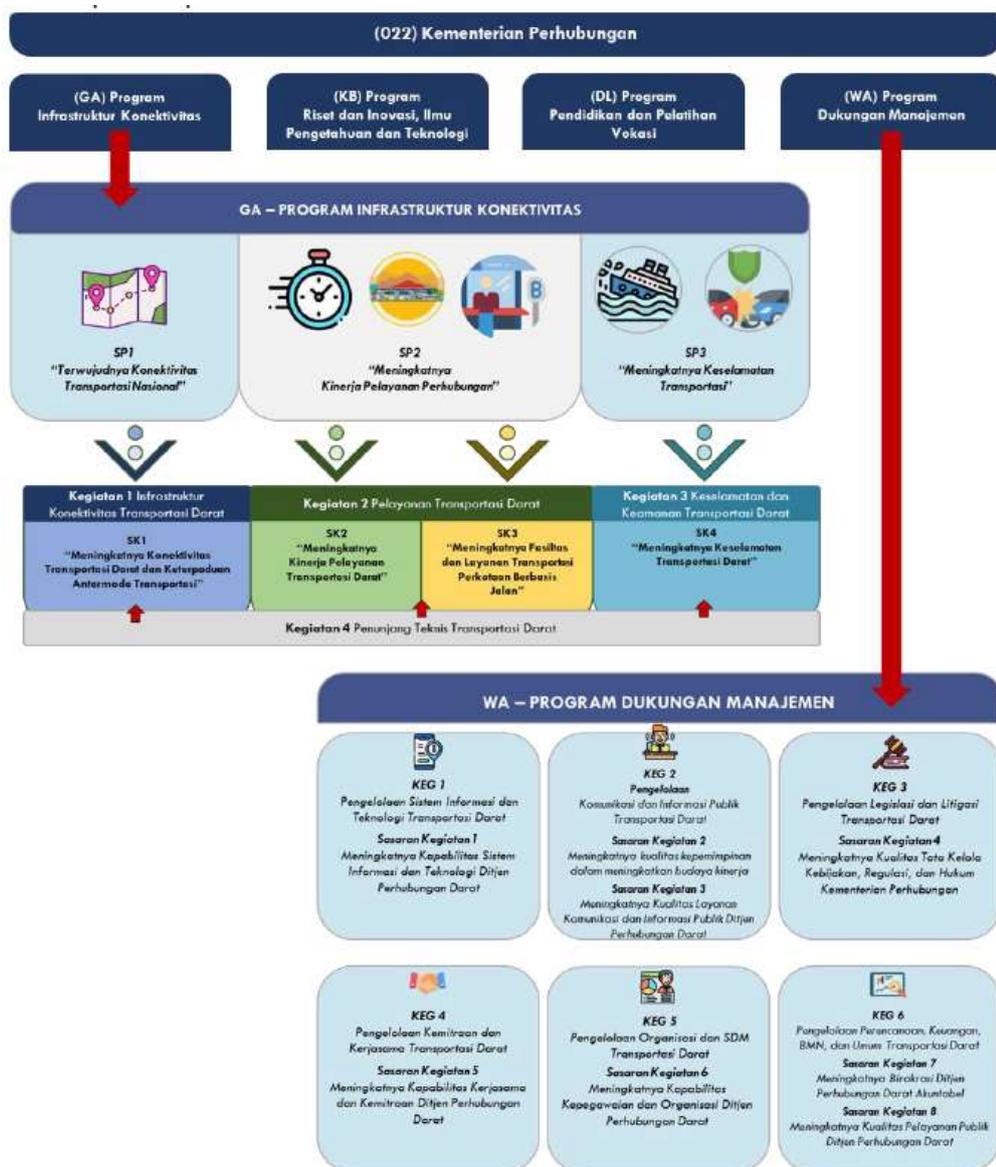
SK.3 Meningkatnya Kualitas Layanan Komunikasi dan Informasi Publik Ditjen Perhubungan Darat

SK.4 Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel

SK.5 Meningkatnya Kapabilitas Sistem Informasi dan Teknologi Ditjen Perhubungan Darat

SK.6 Meningkatnya Kapabilitas Kerjasama dan Kemitraan Ditjen Perhubungan Darat

Sasaran Strategis (SS) merupakan sasaran untuk Tujuan Strategis (TS). Selanjutnya, Sasaran Program (SP) yang terdiri dari SP1, SP2, dan SP3 untuk Program Infrastruktur Konektivitas (GA) dan SP1, dan SP2 untuk Program Dukungan Manajemen (WA) merupakan sasaran untuk Tujuan Program (TP), dalam hal ini adalah Program Pembangunan dan Penyelenggaraan Transportasi Darat. Adapun SK (Sasaran Kegiatan) merupakan sasaran untuk Tujuan Kegiatan (TK) yang terdiri dari SK.1, SK.2, SK.3, SK.4, SK.5 untuk Program Infrastruktur Konektivitas (GA) serta SK.1, SK.2, SK.3, SK.4, SK.5, dan SK.6 untuk Program Dukungan Manajemen (WA), yang masing-masing mewakili sasaran untuk setiap kegiatan yang terlingkupi dalam program pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi darat sebagaimana disampaikan pada Gambar 2-5.



Gambar 2-5 Strategy Map Program-Kegiatan Ditjen Perhubungan Darat

2.4 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

Menjabarkan Agenda Pembangunan Prioritas Nasional 2 dan Prioritas Nasional 5, serta arah kebijakan pembangunan Kementerian Perhubungan, melalui Program Infrastruktur Konektivitas dan Dukungan Manajemen, dirumuskan 5 (lima) Sasaran Program dan 11 Sasaran Kegiatan.

2.5 Arah Kebijakan Penangan Isu Strategis Nasional

Sasaran program di atas merupakan jawaban dari isu strategis yang menjadi tantangan dalam kebijakan pembangunan infrastruktur nasional sesuai dengan RPJMN 2020-2024. Secara umum terdapat 5 (lima) fokus kebijakan yang berkaitan dengan sub sektor perhubungan darat, yakni (1) konektivitas, (2) integrasi moda, (3) kinerja pelayanan transportasi, (4) transportasi perkotaan, dan (5) keselamatan transportasi.

Adapun arah kebijakan umum Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk menangani isu strategis nasional tersebut disampaikan pada Tabel 2-1.

Tabel 2-1 Arah Kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk Menangani Isu Strategis Nasional Tahun 2020-2024

ISU STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
Konektivitas	Penguatan konektivitas nasional	<ul style="list-style-type: none"> Penguatan efektivitas jaringan perintis dan subsidi; Revitalisasi dan optimalisasi pelayanan AKAP dan Angkutan SDP; Pengendalian system angkutan barang.
Integrasi Moda	Peningkatan integrasi transportasi antarmoda	<ul style="list-style-type: none"> Peningkatan penyediaan fasilitas keterpaduan antarmoda pada simpul utama; Pengembangan jaringan pelayanan pemaduan moda; Pengembangan transportasi multimoda angkutan barang.
Kinerja Pelayanan Transportasi	Peningkatan kinerja pelayanan transportasi	<ul style="list-style-type: none"> Peningkatan kualitas fasilitas sarana dan prasarana transportasi darat; Peningkatan kinerja SDM transportasi darat.
Transportasi Perkotaan	Peningkatan mobilitas transportasi perkotaan	<ul style="list-style-type: none"> Peningkatan penyediaan kinerja pelayanan, dan peran moda angkutan umum massal perkotaan; Peningkatan efektivitas penerapan skema manajemen lalu lintas pada jalan perkotaan; Peningkatan integrasi transportasi dan tata ruang; Peningkatan penyediaan fasilitas non-motorized di perkotaan.
Keselamatan Transportasi	Peningkatan keselamatan transportasi darat	<ul style="list-style-type: none"> Peningkatan pemenuhan kebutuhan sarana, prasarana, serta fasilitas keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan; Peningkatan pemenuhan standar teknis sarana dan prasarana; Peningkatan efektivitas pengawasan dan pengendalian di lapangan.

Sumber: Hasil Analisis (2019)

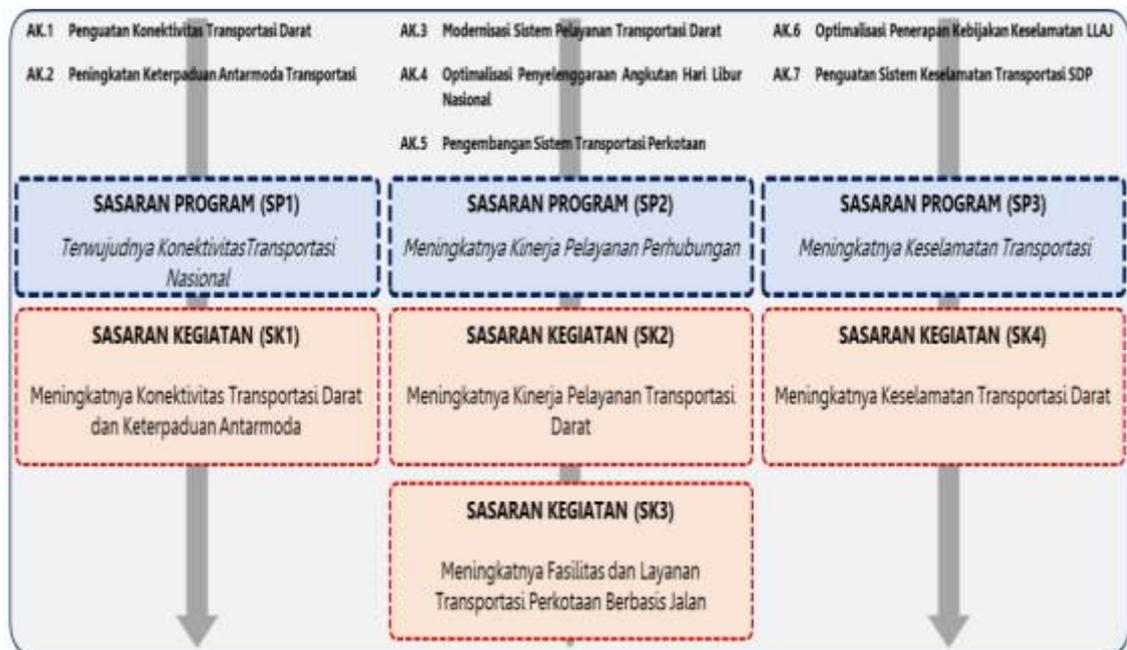
2.5.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran

Berdasarkan Peraturan Menteri PPN/Bappenas Nomor 5 Tahun 2019 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (RENSTRA K/L) Tahun 2020-2024, arah kebijakan berisi satu atau beberapa program/kebijakan untuk mencapai sasaran yang ditetapkan, sedangkan strategi berisi indikasi kegiatan strategis sebagai implementasi dari arah kebijakan yang ditetapkan.

Pada bagian ini disampaikan rumusan tentang Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi untuk mencapai Sasaran Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 sebagaimana telah dijelaskan dalam Sub Bab 2.3.2. secara umum arah kebijakan yang akan ditempuh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terdiri dari:

- AK.1 Penguatan Konektivitas Transportasi Darat
- AK.2 Peningkatan Keterpaduan Antarmoda Transportasi
- AK.3 Modernisasi Sistem Pelayanan Transportasi Darat
- AK.4 Optimalisasi Penyelenggaraan Angkutan Hari Libur Nasional
- AK.5 Pengembangan Sistem Transportasi Perkotaan
- AK.6 Optimalisasi Penerapan Kebijakan Keselamatan LLAJ
- AK.7 Penguatan Sistem Keselamatan Transportasi SDP

Secara hirarki AK.1 dan AK.2 merupakan arah kebijakan untuk mencapai Sasaran Program 1, yaitu meningkatnya konektivitas transportasi nasional. Selanjutnya, AK.3, AK.4 dan AK.5 merupakan arah kebijakan untuk menjawab tantangan Sasaran Program 2, yaitu meningkatnya kinerja pelayanan perhubungan. Adapun, AK.6 dan AK.7 merupakan arah kebijakan untuk menjawab Sasaran Program 3, yaitu meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi.



Gambar 2-6 Arah Kebijakan dan Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Setiap arah kebijakan dijabarkan menjadi strategi implementasi sebagai dasar pelaksanaan kegiatan strategis/project seperti yang disampaikan dalam Tabel 2-2.

Tabel 2-2 Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 - 2024

SASARAN KEGIATAN	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN PRIORITAS/PROJET
Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi	Penguatan konektivitas transportasi darat	Pengembangan jaringan transportasi darat pendukung Kawasan Strategis Nasional (KSN)	<ul style="list-style-type: none"> • Revitalisasi/optimalisasi terminal penumpang dan barang serta pelabuhan SDP eksisting pada jalur utama nasional (PKN, PKW, PKSN) dan pendukung kawasan prioritas nasional (KSPN, KEK, KI); • Pembangunan dan rehabilitasi simpul terminal penumpang/barang dan pelabuhan TSDP untuk menunjang layanan transportasi darat menuju ke kawasan proiritas nasional; • Penguatan jaringan AKAP dan TSDP pendukung konektivitas kawasan prioritas (termasuk subsidi angkutan bus/TSDP penghubung KSPN); • Pengembangan fasilitas perlengkapan jalan (fasilitas keselamatan dan penunjuk arah).
		Pemerataan aksesibilitas transportasi darat ke Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan (DTPK)	<ul style="list-style-type: none"> • Revitalisasi/optimalisasi simpul terminal penumpang dan barang serta pelabuhan SDP di kawasan DTPK; • Pembangunan dan/atau rehabilitasi simpul terminal penumpang dan barang serta pelabuhan SDP (terutama di kawasan DTPK); • Pembangunan kapal penyeberangan dan bus air; • Subsidi operasional angkutan bus (terutama ke kawasan DTPK); • Subsidi penyeberangan perintis (terutama ke kawasan DTPK); • Subsidi keperintisan angkutan barang jalan pendukung tol laut.
		Peningkatan kinerja pelayanan transportasi darat pada Kawasan strategis/Pusat Kegiatan Nasional (PKN)	<ul style="list-style-type: none"> • Optimalisasi MRLL untuk debottlenecking jaringan jalan; • Pengendalian ODOL pada kawasan strategis/pusat kegiatan eksisting; • Optimalisasi/pembangunan/rehabilitasi terminal penumpang, terminal barang, dan pelabuhan TSDP pada Kawasan strategis/pusat kegiatan eksisting.
	Peningkatan keterpaduan antarmoda transportasi	Penguatan sistem transportasi darat pada jalur utama logistik nasional	<ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan terminal barang dan pelabuhan SDP pada jalur logistik utama; • Pelaksanaan subsidi Ro-Ro Long Distance Ferry.
		Pengembangan integrasi pada simpul-simpul transportasi utama nasional	<ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan fasilitas pendukung dan integrasi pada simpul utama transportasi;

SASARAN KEGIATAN	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN PRIORITAS/PROJET
			<ul style="list-style-type: none"> • Penguatan jaringan layanan moda bus dan SDP eksisting terhadap simpul utama transportasi (termasuk pelaksanaan Subsidi Angkutan Multimoda dan Antarmoda); • Pengembangan dukungan untuk pengembangan Kawasan ekonomi di sekitar simpul transportasi (pendukung aerotropolis, port estate industry area).
Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat	Modernisasi system pelayanan transportasi darat	Pengembangan sistem informasi berbasis internet dalam penyelenggaraan bidang perhubungan darat	<ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan sistem database penyelenggaraan angkutan umum; • Pengembangan sistem database MRLI jalan; • Penguatan sistem informasi manajemen transportasi darat (termasuk SIMLALIN); • Penerapan sistem pelaksanaan JTO (Jembatan Timbang Online); • Penerapan e-tilang; • Penguatan pelaksanaan E-SRUT dan E-BLUe
		Penerapan pelayanan berbasis teknologi pada transportasi darat	<ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan SMART terminal dan pelabuhan; • Pengembangan ATCS di sejumlah koridor jaringan jalan nasional dan perkotaan; • Kajian dan penerapan ITS; • Pengaturan pelayanan angkutan umum berbasis on-line (integrasi jadwal, ticketing, dan pembayaran); • Pengaturan sarana transportasi darat berteknologi baru (mobil listrik dan lain sebagainya).
	Optimalisasi penyelenggaraan angkutan hari libur nasional	Penguatan kelembagaan penyelenggaraan angkutan lebaran dan hari libur nasional	<ul style="list-style-type: none"> • Penguatan dasar hukum dan kerangka kelembagaan penyelenggaraan; • Peningkatan efektivitas koordinasi antar stakeholders dan prosedur pengambilan keputusan.
		Peningkatan efektivitas pelaksanaan penyelenggaraan angkutan lebaran dan hari libur nasional	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan kualitas rencana operasi penyelenggaraan; • Penerapan teknologi informasi dalam sistem pengawasan dan pengendalian (real-time); • Peningkatan efektivitas evaluasi dan pelaporan penyelenggaraan.

SASARAN KEGIATAN	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN PRIORITAS/PROJET
Meningkatnya fasilitas dan layanan transportasi perkotaan berbasis jalan	Pengembangan system transportasi perkotaan	Pengembangan layanan angkutan massal perkotaan berbasis jalan	<ul style="list-style-type: none"> • Penyelenggaraan subsidi angkutan massal perkotaan (melalui skema buy the service); • Pembinaan dan Penyusunan Masterplan Transportasi Perkotaan (Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan) dengan Pemerintah Daerah; • Penguatan integrasi sistem transportasi dan tata ruang perkotaan; • Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan berbasis jalan di kota-kota besar dan metropolitan (termasuk ibukota baru) melalui pembangunan integrated land transport system (ILTS) yang terdiri dari: <ol style="list-style-type: none"> a) Pengembangan ITS pada kawasan perkotaan; b) Pembangunan fasilitas integrasi antarmoda di Kawasan perkotaan.
		Perencanaan dan pengembangan transportasi darat untuk Ibu Kota Negara (IKN)	<ul style="list-style-type: none"> • Penyusunan rencana sistem transportasi perkotaan di Kawasan IKN; • Optimalisasi, pembangunan, rehabilitasi simpul terminal penumpang/barang dan pelabuhan TSDP untuk menunjang layanan transportasi darat menuju ke ibukota baru (selama proses konstruksi maupun operasional IKN); • Peningkatan pemenuhan kebutuhan perlengkapan jalan serta prasarana dan sarana keselamatan transportasi jalan dan TSDP pendukung IKN; • Penataan jaringan pelayanan transportasi darat pendukung IKN; • Pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi perkotaan IKN.
		Penguatan sistem penyelenggaraan transportasi perkotaan	<ul style="list-style-type: none"> • Pembinaan dan pendampingan perencanaan angkutan perkotaan (termasuk Technical Assistance melalui Program SUTRINAMA-INDOBUS (hibah); • Pengembangan kelembagaan pengelolaan transportasi perkotaan di wilayah aglomerasi; • Penguatan skema pendanaan pengembangan sistem transportasi perkotaan.

SASARAN KEGIATAN	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN PRIORITAS/PROJET
Meningkatnya keselamatan transportasi darat	Optimalisasi penerapan kebijakan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan	Penguatan sistem pengawasan keselamatan LLAJ	<ul style="list-style-type: none"> • Pelaksanaan MRLL pada jaringan jalan nasional; • Implementasi Batas Kecepatan Jalan Nasional; • Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum; • Pembangunan dan rehabilitasi UPPKB; • Pengawasan ODOL di luar UPPKB; • Penguatan/penertiban uji tipe dan akreditasi uji berkala (termasuk Pengembangan Fasilitas Pengujian Proving Ground BPLJSKB); • Pengawasan Pemenuhan Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor Umum (ramp check/inspeksi).
		Penerapan skema manajemen keselamatan LLAJ	<ul style="list-style-type: none"> • Penerapan Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK); • Pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan; • Penyediaan fasilitas keselamatan jalan; • Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK), perlintasan sebidang dan perlindungan pejalan kaki (ZoSS, RASS); • Program edukasi, sosialisasi, dan kampanye keselamatan jalan.
	Penguatan system keselamatan transportasi SDP	Pengembangan system pengawasan keselamatan SDP	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan kelaikan kapal SDP; • Pengembangan kelembagaan kesyahbandaran SDP; • Peningkatan pengawasan operasional SDP (ramp check).
		Pengembangan fasilitas keselamatan SDP pada alur pelayaran SDP	<ul style="list-style-type: none"> • Penetapan alur pelayaran sungai dan danau strategis nasional; • Pemenuhan kebutuhan sistem komunikasi, SBNP, dan rambu pada alur pelayaran sungai dan danau; • Penyediaan sarana dan prasarana pengawasan (termasuk Pembangunan Alat Penimbangan/ Jembatan Timbang pada Lintas Penyeberangan Utama); • Pembangunan VTS (Manajemen Lalu Lintas SDP) atau system pengawasan lalu lintas kapal SDP.

Sumber: Hasil Analisis (2019)

Selain itu, dalam mencapai Kegiatan Prioritas, Agenda Pembangunan Prioritas Nasional 5 RPJMN 2020-2024, direncanakan 42 *Major Project*/kegiatan strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang memiliki nilai strategis dengan memperhatikan aspek kemanfaatan. Dimana 16 dari 42 *Major Project* merupakan Proyek Prioritas Nasional.

Proyek Prioritas Nasional merupakan alat kendali pembangunan yang dapat dimutakhirkan melalui RKP (Rencana Kerja Pemerintah) yang disusun tiap tahunnya dengan mempertimbangkan kesiapan pelaksanaan, pemutakhiran besaran nilai project, sumber pendanaan, serta Direktif Presiden. Hal ini untuk memastikan agar agenda pembangunan nasional dapat terlaksana secara efektif dan efisien dengan perkembangan pembangunan.

2.6 Potensi dan Permasalahan

Transportasi merupakan pendorong pertumbuhan ekonomi dan tulang punggung dari proses distribusi orang maupun barang serta memiliki peran sebagai pembuka keterisolasian wilayah. Ketersediaan infrastruktur transportasi merupakan salah satu aspek dalam meningkatkan daya saing produk nasional sehingga harus didukung dengan sumber daya manusia yang profesional, tanggap terhadap perkembangan teknologi dan kondisi sosial masyarakat. Kementerian Perhubungan senantiasa berupaya untuk dapat mengakomodasi kebutuhan masyarakat atas kualitas transportasi baik dari aspek keselamatan, keamanan, pelayanan dan ketersediaan kapasitas.

Hingga tahun 2019, Kementerian Perhubungan, pada sektor perhubungan darat telah mengoperasikan sebanyak 310 trayek angkutan jalan perintis dan 213 lintas penyeberangan, sedangkan untuk Tahun 2018 dioperasikan sebanyak 296 trayek angkutan jalan perintis dan 222 lintas penyeberangan. Penurunan pelayanan lintas penyeberangan perintis pada tahun 2019 disebabkan oleh adanya 16 lintas perintis yang dikelola oleh operator pengelola (BUMD) Kapal tersebut tidak dapat mengoperasikan kembali kapalnya dikarenakan ketidakmampuan mengaktifkan kembali dokumen kapal dengan melakukan docking yang membutuhkan biaya yang cukup besar. Secara umum trayek-trayek tersebut telah mampu menjangkau hingga sekitar 114 daerah tertinggal, terpencil, dan terluar di seluruh NKRI (atau 74%) dari total 152 daerah yang ditetapkan oleh Pemerintah.

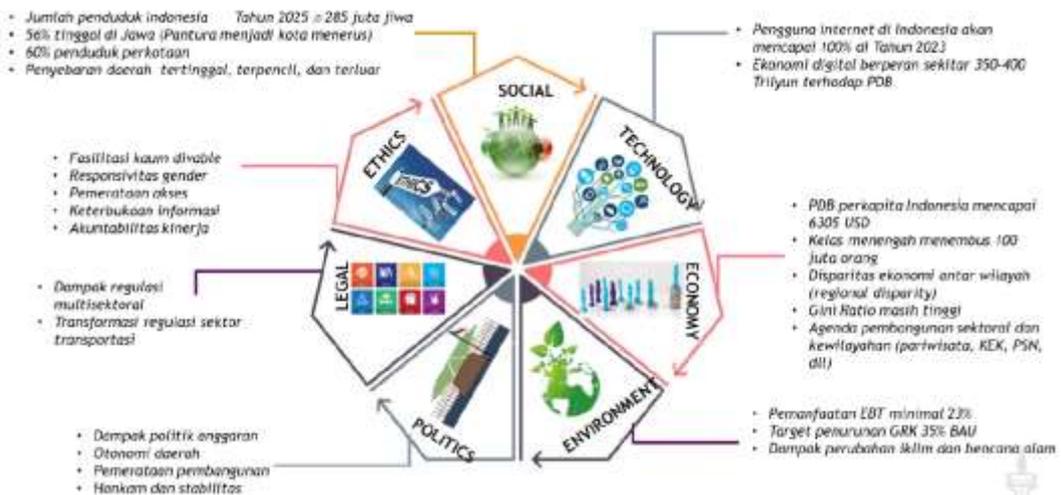
Sementara, subsidi angkutan orang perintis dilaksanakan dalam rangka memberikan pelayanan untuk menghubungkan antara daerah terisolir, terpencil dan tertinggal, daerah yang tidak memiliki layanan angkutan jalan dan daerah dengan pelayanan angkutan jalan yang secara ekonomi tidak mencapai nilai keekonomiannya (tidak menguntungkan). Pelayanan angkutan jalan perintis dilaksanakan sejak tahun 2001 dengan 74 trayek di 12 provinsi, sampai tahun 2018 angkutan jalan perintis telah melayani 296 trayek di 32 provinsi, pada tahun 2019 jumlah pelayanan meningkat menjadi 307 trayek di 32 provinsi dengan 41% trayek berada di Indonesia Bagian Timur.

Secara umum pelayanan angkutan jalan perintis memberikan manfaat dalam:

1. Meningkatkan perekonomian suatu daerah yang telah dilayani oleh angkutan jalan perintis dengan mempermudah akses warga sekitar yang terisolir menuju pusat perekonomian di pusat kota;
2. Memberikan akses dan kemudahan pelajar di daerah yang dilintasi trayek angkutan jalan perintis dalam menjangkau sekolahnya;
3. Menghubungkan wilayah perbatasan dan/atau wilayah lainnya yang karena pertimbangan aspek sosial politik harus dilayani serta membantu melayani angkutan di lokasi pasca bencana alam.

Lingkungan strategis merupakan potensi yang harus dioptimalkan dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Lingkungan strategis diklasifikasikan menjadi 7 (tujuh) aspek, yaitu aspek sosial, teknologi, ekonomi, lingkungan, politik, legal/hukum, dan etika/budaya.

Aspek sosial menggambarkan kondisi sosial masyarakat sebagai customer yang harus dilayani transportasi darat. Aspek teknologi menggambarkan perkembangan teknologi bidang transportasi darat yang perlu diakomodir dan/atau dimanfaatkan. Aspek ekonomi berkaitan dengan pertumbuhan dan kondisi ekonomi ke depan dalam mengukur potensi pendanaan ke depan. Aspek lingkungan perlu diperhatikan sebagai target melaksanakan pembangunan berkelanjutan. Aspek politik tidak lepas dari proses prioritas pembangunan. Aspek legal/hukum sebagai dasar pelaksanaan kegiatan. Serta, aspek etika/budaya menjadi dasar pertimbangan pelayanan yang diberikan.



Gambar 2-7 Lingkungan Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Dalam mewujudkan Visi dan Misi Presiden Republik Indonesia, Tema dan Agenda Pembangunan Tahun 2020-2024 terdapat beberapa permasalahan yang dibagi menjadi 8 (delapan) aspek sebagaimana disampaikan pada Gambar 2-7. Permasalahan tersebut dirumuskan menjadi Isu Strategis Perhubungan Darat yang terbagi menjadi 2 (dua), yaitu permasalahan kinerja dan dampak pelayanan transportasi darat (*public interest* atau isu *eksternal*) dan permasalahan penyelenggaraan bidang transportasi darat (institution interest atau isu internal), terdiri dari isu strategis yang bersifat *Impact, Outcome, Output, dan Input* sebagaimana dijabarkan dalam Gambar 2-8.



Gambar 2-8 Permasalahan Pelaksanaan RENSTRA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024



Gambar 2-9 Isu Strategis Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024

2.7 Kerangka Regulasi Bidang Transportasi Darat Tahun 2020 - 2024

2.7.1 Kerangka Umum Regulasi Bidang Transportasi Darat

Tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sesuai dengan PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan mencakup bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat. Sehingga peraturan perundangan atau regulasi yang terkait dengan pelaksanaan tugas dan fungsi teknis dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terdiri dari:

- Penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, dan prasarana sistem lalu lintas dan angkutan jalan mengacu pada UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan peraturan pelaksanaannya;
- Penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, dan prasarana sistem lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan mengacu pada UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan peraturan pelaksanaannya;
- Penyelenggaraan serta peningkatan keterpaduan sistem antarmoda mengacu pada PP No 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda dan peraturan pelaksanaannya.

Selain dari pada itu, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berikutan dengan Unit Organisasi dibawahnya, sebagai bagian dari instansi pemerintah, juga harus tunduk terhadap peraturan perundang-undangan di bidang pemerintahan, diantaranya: UU No 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, UU No 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara, UU 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, UU No 5 Tahun 2014 tentang Aparatur Sipil Negara (ASN), UU No 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, UU No 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, UU No 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik, dan lain sebagainya.

2.7.2 Kebutuhan Penguatan Regulasi Bidang Transportasi Darat

Secara umum, kebutuhan penguatan kerangka regulasi, dalam hal ini adalah berupa penetapan/perubahan NSPK (Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria) dalam penyelenggaraan bidang transportasi darat, akan berasal dari 2 alasan mendasar, yakni: (1) yang bersifat mandatory, dalam rangka pemenuhan terhadap mandat dari UU/PP terkait agar disusun pengaturan lebih detail/lanjut pada peraturan yang lebih rendah, (2) yang bersifat complementary, dalam rangka melengkapi pengaturan teknis pelaksanaan suatu

aktivitas dalam penyelenggaraan bidang transportasi darat yang membutuhkan kejelasan pengaturan dikarenakan adanya perkembangan kondisi lapangan maupun lingkungan strategis yang berpengaruh.

Selanjutnya, sesuai dengan fungsinya, suatu regulasi (NSPK) dapat memiliki 3 fungsi utama, yakni: (1) fungsi perubahan, untuk mendukung perubahan konsep/sistem penyelenggaraan transportasi darat sesuai kebutuhan dan perkembangan jaman dan kerangka pengaturan yang ada, (2) fungsi stabilisasi, untuk memberikan kepastian tentang ketentuan teknis dan prosedural/administratif untuk melaksanakan setiap item kegiatan penyelenggaraan bidang transportasi darat yang diatur dalam UU/PP, dan (3) fungsi fasilitasi, untuk memfasilitasi kebutuhan ataupun peran stakeholders dalam proses maupun hasil penyelenggaraan bidang transportasi darat.

Tabel 2-3 menyampaikan daftar kebutuhan penguatan regulasi bidang transportasi darat untuk mendukung pelaksanaan arah kebijakan yang akan diterapkan pada periode 2020-2024. Secara umum isu regulasi utama yang akan mewarnai bidang transportasi darat adalah:

1. Pengaturan terkait dengan pelayanan transportasi berbasis teknologi informasi. Di mana seiring dengan berkembang pemanfaatan TIK menuju era Industri 4.0 banyak disrupti yang mempengaruhi industri transportasi darat, khususnya dalam hal: (1) sistem pembayaran (*FinTech*), termasuk fenomena ASK/ojek online, dan ke depan akan merambah ke system pelayanan lainnya, (2) Sistem navigasi lalu lintas yang berbasis informasi terkini (*real-time/smart-driving*) dan otomatis (*autonomic driving*).
2. Pengaturan terkait dengan jenis sarana dan prasarana transportasi baru sesuai perkembangan teknologi untuk mengantisipasi kelangkaan energi (mobil listrik, mobil magnetik, *fuel-cell/hydrogen*), kelangkaan ruang (*drone, Transit Elevated Bus (TEB)*), dan kelangkaan waktu (*high-speed vehicle*).
3. Pengaturan terkait dengan penyelenggaraan keselamatan dan keamanan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan sebagai implementasi dari PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan yang secara resmi menyerahkan sepenuhnya penyelenggaraan transportasi SDP (termasuk di bidang lalu lintas dan angkutan serta keselamatan dan keamanan) kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
4. Pengaturan terkait dengan Kelembagaan dan Pendanaan Penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan, di mana dengan semakin besarnya proporsi masyarakat yang tinggal di wilayah perkotaan (mendekati 60% di Tahun 2024) maka isu mengenai transportasi perkotaan akan semakin besar.
5. Terbatasnya kemampuan pendanaan dan kelembagaan yang dimiliki oleh Daerah, menyebabkan kebutuhan akan peran Pemerintah menjadi sangat besar, baik secara kelembagaan (melalui pembentukan Badan Pengelola Transportasi Perkotaan) maupun bantuan pendanaan (baik untuk investasi maupun subsidi operasional).
6. Pengaturan terkait dengan Pengelolaan Terminal Tipe A, sebagai dampak dari UU 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah maka pengelolaan terminal Tipe A ke depan akan menjadi kewenangan pemerintah Pusat.
7. Pembentukan kelembagaan, berikut dengan SDM dan sistem dan prosedur pelaksanaan pengoperasian terminal Tipe A memerlukan koridor pengaturan yang tepat.
8. Pengaturan terkait dengan Subsidi Angkutan Barang Moda Jalan dan TSDP untuk Pendukung Tol Laut. Sebagai pelaksanaan dari Perpres 70/2017 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan, maka pada dasarnya Presiden memerintahkan kepada Menteri Perhubungan (c.q Ditjen Perhubungan Darat) untuk menyelenggarakan kewajiban pelayanan publik (PSO) angkutan barang moda jalan dan TSDP sebagai pendukung program tol laut.

9. Pengaturan terkait dengan penyelenggaraan terminal penumpang dan barang sesuai dengan konsep *SMART* terminal, di mana dengan konsep area dalam terminal/pelabuhan sebagai kawasan steril, maka kebutuhan fasilitas pokok dan penunjang perlu disesuaikan, termasuk penyediaan pagar, *metal detector/infrared*, dan sistem layanan dan informasi berbasis elektronik yang *real time*.
10. Pengaturan terkait dengan penyelenggaraan dan pengusahaan serta sumber daya manusia angkutan multimoda/antarmoda baik barang maupun penumpang yang akan semakin penting peranannya dalam efisiensi distribusi logistik dan peningkatan *level-of-service* angkutan penumpang.
11. Pengaturan berkenaan dengan manajemen keselamatan transportasi jalan, terutama kewajiban pelaksanaan SMK, *ramp-check*, dan pengendalian/penegakan hukum di jalan oleh PPNS (di UPPKB, melalui patroli, dlsb) perlu disusun dengan seksama untuk mampu meningkatkan level keselamatan angkutan jalan.

Tabel 2-3 Kerangka Regulasi Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 - 2024

NO.	ARAH KERANGKA REGULASI DAN/ATAU KEBUTUHAN REGULASI	URGENSI PEMBENTUKAN BERDASARKAN EVALUASI REGULASI EKSTISTING, KAJIAN, DAN PENELITIAN	UNIT PENANGGUNGJAWAB	UNIT TERKAIT/ INSTITUSI	TARGET PENYELESAIAN
SUB SEKTOR PERHUBUNGAN DARAT					
1	Revisi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	a. Perkembangan industry dan teknologi kendaraan bermotor; b. Perkembangan jenis angkutan berbasis teknologi informasi (<i>online</i>); c. Perkembangan di masyarakat mengenai sepeda motor sebagai alat transportasi umum; dan d. Kewenangan penyelenggaraan Terminal dan UPPKB oleh Pihak Ketiga.	Kementerian Perhubungan	a. POLRI; b. Kementerian Perindustrian; dan c. Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi.	Tahun 2021
2	Revisi Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan	Perkembangan industri dan teknologi kendaraan bermotor	Kementerian Perhubungan	a. Kementerian Perindustrian; dan b. Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi.	Tahun 2021
3	Revisi Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Kewenangan penyelenggaraan Terminal dan UPPKB oleh Pihak Ketiga	Kementerian Perhubungan	a. Kementerian Perindustrian; dan b. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.	Tahun 2021
4	Penyusunan Peraturan Presiden tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK)		Kementerian Perhubungan	a. Kementerian PPN/Bappenas; b. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan c. Rakyat; d. POLRI; dan e. Kementerian Kesehatan.	Tahun 2020

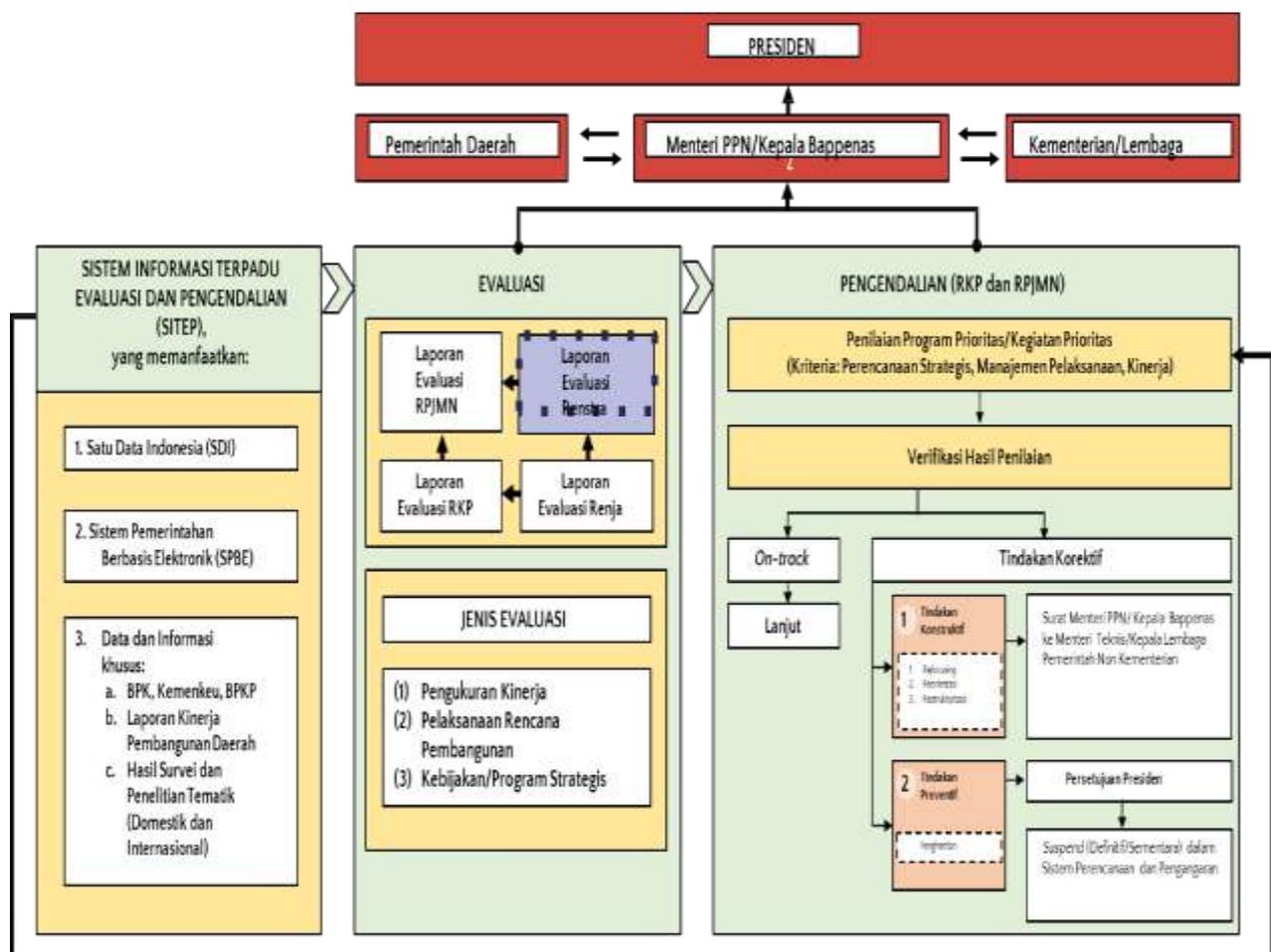
Sumber: Hasil Analisis (2019)

BAB 3 METODOLOGI

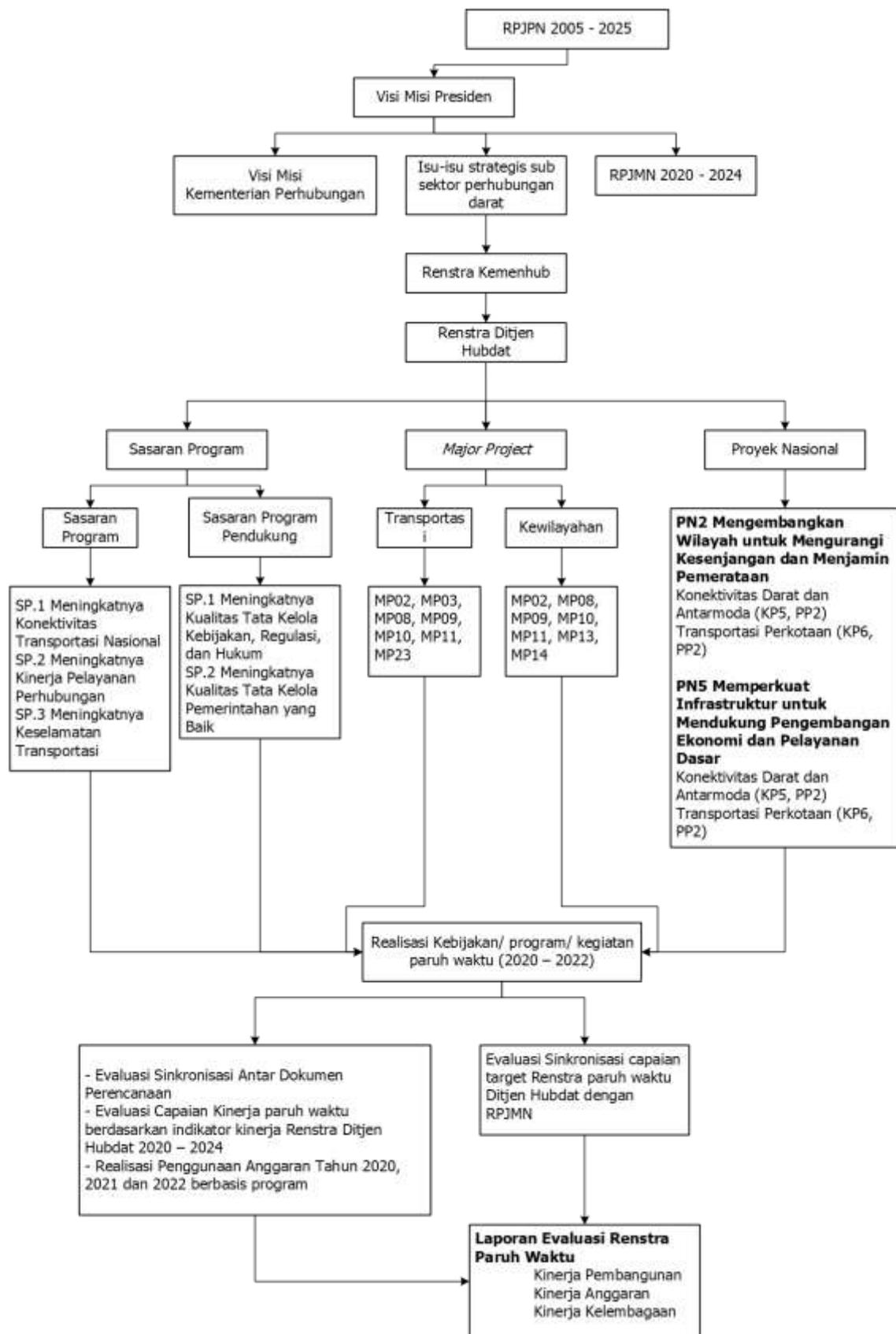
3.1 Kerangka Konseptual

Kegiatan Evaluasi Paruh Waktu Renstra Kemenhub 2020 – 2024 ditujukan sebagai upaya pendukung pengendalian pelaksanaan RPJMN 2020 – 2024 yang mencakup tindakan korektif atas pelaksanaan program dan kegiatan dengan berdasarkan hasil pemantauan dan evaluasi selama periode RPJMN 2020 – 2024 sebagaimana yang diamanatkan dalam Peraturan Presiden No 18 Tahun 2020 seperti ditunjukkan pada Gambar 3-1.

Gambar 3-2 menjelaskan tentang tujuan perumusan Evaluasi Paruh Waktu Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024. Sesuai amanat Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2020 bahwa perlunya peningkatan akuntabilitas kinerja pada lingkungan Kementerian Perhubungan sesuai surat Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor B/612/M.AA.05/2017 melalui penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP). Untuk mengukur pertanggungjawaban keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan misi organisasi, telah ditetapkan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024 sebagai acuan dan landasan yang berisi sasaran dan tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024. Dengan mengacu pada landasan tersebut, kegiatan Evaluasi Paruh Waktu dapat dilaksanakan dengan membandingkan antara target yang telah ditetapkan dengan capaian kinerja berupa realisasi yang telah dilaksanakan.



Gambar 3-1 Kerangka Evaluasi dan Pengendalian Pembangunan RPJMN 2020 – 2024
 (Sumber: Perpres No 18 tahun 2020)



Gambar 3-2 Kerangka Konseptual Evaluasi Paruh Waktu Renstra Ditjen Hubdat 2020 – 2024

3.2 Metode Evaluasi

Subbab ini berisi tentang penjelasan dari metodologi yang digunakan dalam melakukan perumusan Evaluasi Paruh Waktu Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024. Subbab ini terdiri dari dua bagian yakni metode pengambilan data dan metode analisis untuk mengevaluasi kinerja berdasarkan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024.

3.2.1 Metode Pengambilan Data

Pengambilan atau pengumpulan data dilakukan sebagai tahap awal sebelum tahap evaluasi dilakukan. Dengan demikian data terkumpul dapat digunakan sebagai *input* dalam melaksanakan kegiatan Evaluasi Paruh Waktu Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024. Berdasarkan Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/ Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional RI Nomor 1 Tahun 2017 tentang Pedoman Evaluasi Pembangunan Nasional, data yang digunakan dalam pelaksanaan evaluasi yakni jenis data sekunder. Metode pengumpulan data biasanya memanfaatkan data hasil reviu dokumen, data hasil survei dan hasil penelitian dan metode pengumpulan data lainnya yang diperlukan.

Metode yang digunakan untuk mengumpulkan data yakni metode dokumentasi. Sesuai Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/ Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional RI Nomor 1 Tahun 2017 tentang Pedoman Evaluasi Pembangunan Nasional, mekanisme pengumpulan data yang digunakan untuk evaluasi pengukuran kinerja biasanya menggunakan penelaahan dokumen (*document review*). Ini sesuai dengan metode dokumentasi yang dikemukakan oleh *Cresswell* (2013). Metode dokumentasi ialah metode pengumpulan data dengan pendekatan yang lebih kualitatif, karena jenis metode ini mengumpulkan data-data dari berbagai dokumen seperti laporan kantor (*Cresswell*, 2013). Kelebihan metode dokumentasi adalah metode ini mengumpulkan dokumen-dokumen yang menyajikan data-data berbobot (*Cresswell*, 2013). Pada laporan Evaluasi Paruh Waktu ini, data dikumpulkan dari laporan-laporan kinerja direktorat yang berada di bawah naungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

3.2.2 Metode Penilaian Cepat (*Rapid Assessment*)

Metode penilaian cepat digunakan untuk meninjau keterkaitan antar dokumen perencanaan yakni antara RPJMN 2020 – 2024 dengan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024. Kriteria penilaian tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Dijabarkan: Jika suatu redaksi program/kegiatan dalam rencana strategis dijabarkan secara identik ke dalam redaksi program/ kegiatan rencana operasional. Contoh = Program dalam Renstra: peningkatan pelayanan administrasi perkantoran → Program dalam Renja/RKT: Peningkatan pelayanan administrasi perkantoran, maka berlaku ($X=Y$).
2. Dijabarkan Tidak Langsung: Jika redaksi suatu program/ kegiatan dalam rencana operasional tidak ditulis sama namun tetap merujuk pada program/kegiatan rencana strategis. Contoh= Program Renstra: peningkatan pelayanan administrasi perkantoran → Program dalam RKT: peningkatan pelayanan administrasi kepegawaian, maka berlaku ($X=Y_1, Y_2, Y_3, \dots$).
3. Tidak Dijabarkan: Jika suatu program/ kegiatan tidak dapat diterjemahkan. Contoh: Program dalam Renstra=peningkatan pelayanan administrasi → Program dalam RKT: peningkatan kapasitas aparatur, maka berlaku ($X \neq Y$).

3.2.3 *Gap Analysis*

Terdapat beberapa perangkat penilaian guna merumuskan suatu evaluasi. Salah satunya adalah *gap analysis*. *Gap analysis* pada dasarnya ialah suatu perangkat yang mencoba untuk memahami suatu fakta terhadap kondisi ideal yang telah ditetapkan sebelumnya (Permana dan *Petchsasithon*, 2020). Berdasarkan Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/ Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional RI Nomor 1 Tahun 2017 tentang Pedoman Evaluasi Pembangunan Nasional, metode *Gap Analysis* berupaya membandingkan antara capaian kinerja (apa yang sudah dicapai) dengan target kinerja (apa yang harus dicapai). Kesenjangan (*Gap*) terjadi apabila apa yang sudah dicapai berbeda dengan target yang sudah ditentukan. Dengan kata lain hasil yang didapat berbeda

dengan hasil yang diharapkan dalam perencanaan, dalam hal ini Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024.

Gambaran umum mengenai metode analisis *Gap Analysis* seperti ditunjukkan pada grafik Gambar 3-4. Seperti pada gambar tersebut, kesenjangan dapat bernilai positif (+) dan negatif (-). Kesenjangan pada kinerja bernilai positif (+) apabila capaian kinerja lebih besar dari target kinerja, sedangkan apabila bernilai negatif (-) maka capaian kinerja lebih kecil dari target kinerja yang sudah direncanakan. Berdasarkan Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/ Kepaka Badan Perencanaan Pembangunan Nasional RI Nomor 1 Tahun 2017 tentang Pedoman Evaluasi Pembangunan Nasional Metode *Gap Analysis* bermanfaat untuk:

1. Menilai tingkat kesenjangan antara capaian kinerja dengan target yang ditetapkan.
2. Mengetahui tingkat peningkatan kinerja yang diperlukan untuk menutup kesenjangan tersebut.
3. Menjadi salah satu dasar pengambilan keputusan terakrit prioritas waktu dan biaya yang dibutuhkan.

Berikut ini langkah – langkah utama yang perlu dilakukan dalam *Gap Analysis* berdasarkan Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/ Kepaka Badan Perencanaan Pembangunan Nasional RI Nomor 1 Tahun 2017 tentang Pedoman Evaluasi Pembangunan Nasional dan diilustrasikan seperti pada Gambar 3-3 :

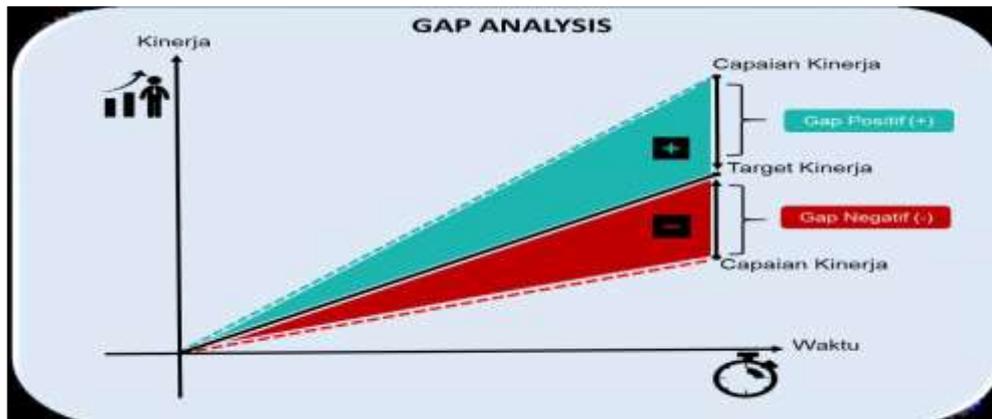
1. Identifikasi kondisi aktual dan capaian kinerja.
2. Melakukan analisis kesenjangan kesenjangan (*gap analysis*) dengan membandingkan capaian kinerja dengan target kinerja.
3. Reviu permasalahan/ faktor keberhasilan dengan menggunakan statistik deskriptif, yaitu dengan melakukan analisis permasalahan/ faktor keberhasilan berdasarkan besar atau kecilnya *gap*.
4. Menyusun desain pemecahan masalah apabila *gap* negatif.
5. Menentukan tindak lanjut yang diperlukan.



Gambar 3-3 Langkah – langkah Pelaksanaan *Gap Analysis*

Metode evaluasi yang sesuai yakni *Modified Quantitative Gap Analysis* (MQGA) yang merupakan modifikasi dari *gap analysis* yang asli. Pokok utama dalam MQGA dibandingkan dengan metode *gap analysis* yang asli adalah mencegah penilaian secara subjektif yang ditemukan pada *gap analysis*

yang asli (Permana dan Petchsasithon, 2020). Dalam menggunakan MQGA, variabel yang dievaluasi perlu dikuantifikasi (Permana dan Petchsasithon, 2020), alih-alih hanya berbentuk kualitatif (kalimat).



Gambar 3-4 *Gap Analysis* Antara Capaian Kinerja dengan Target Kinerja

Secara umum analisis ini dihitung menggunakan rumus yang mencakup dua kondisi indikator kinerja (sesuai Keputusan Kepala Lembaga Administrasi Negara Nomor: 239/IX/6/8/2003 tentang Perbaikan Pedoman Penyusunan Pelaporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah), meliputi:

- e. Semakin tinggi angka persentase menunjukkan pencapaian kinerja dan kondisi yang semakin positif (bernilai baik), merujuk pada rumus dan kondisi yang semakin positif (bernilai baik), mengacu pada rumus

$$\% \text{ capaian kinerja} = \frac{\text{realisasi}}{\text{rencana}} \times 100\%$$

- b. Semakin tinggi angka persentase dapat pula mengindikasikan kinerja yang semakin negatif (bernilai buruk), dihitung menggunakan rumus

$$\% \text{ capaian kinerja} = \frac{\text{rencana} - (\text{realisasi} - \text{rencana})}{\text{rencana}} \times 100\%$$

Capaian kinerja sebagai hasil evaluasi tersebut dikuantifikasi dalam bentuk persentase. Selanjutnya hasil evaluasi dikategorikan sesuai notifikasi berdasarkan arahan Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/ Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional RI Nomor 1 Tahun 2017 tentang Pedoman Evaluasi Pembangunan Nasional sesuai Tabel 3-1.

Tabel 3-1 Kriteria Notifikasi Capaian Kinerja

Notifikasi	Warna	Kriteria Notifikasi	Kategori
	Hijau	Apabila target tercapat $\geq 95\%$	Sudah tercapai atau <i>on track/on trend</i>
	Kuning	Apabila mencapai target $< 95\%$ dan $\geq 75\%$	Perlu kerja keras
	Merah	Apabila target mencapai $< 75\%$	Sulit tercapai

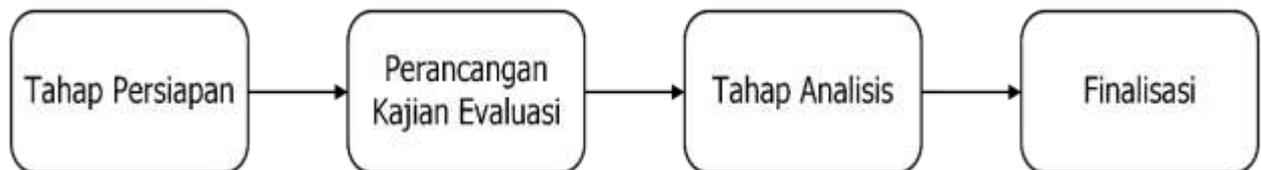
3.3 Mekanisme Pelaksanaan

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2020, bahwa evaluasi Renstra unit kerja dilakukan setidaknya paling sedikit 2 (dua) kali dalam 1 (satu) periode yaitu pada pertengahan periode dan akhir periode Renstra. Selanjutnya Evaluasi Paruh Waktu Renstra disusun berdasarkan hasil evaluasi paruh waktu Renstra Unit Kerja Eselon I sebagai bahan utama dan disampaikan paling lambat pada bulan Juni tahun ke-3 (tiga) periode Renstra.

Selain itu, hasil evaluasi paruh waktu Renstra Unit Kerja Eselon II dan Satuan Kerja disampaikan paling lambat pada bulan Juni tahun ke-3 (tiga) periode Renstra. Menanggapi hal tersebut, pada

Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024 mengamanatkan bahwa evaluasi pelaksanaan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024 setidaknya dilakukan satu kali pertengahan masa berlaku (pertengahan Tahun 2022) guna mengukur keberhasilan pencapaian target kinerja yang ditetapkan, serta menyesuaikan daftar program dan kegiatan yang diperlukan dalam rangka mencapai target di akhir masa perencanaan (Tahun 2024). Oleh sebab itu, dalam rangka melakukan pengukuran keberhasilan pencapaian target kinerja yang telah ditetapkan pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024, perlu dilakukan evaluasi berdasarkan realisasi program yang telah dicapai dari Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2022.

Selanjutnya mekanisme pelaksanaan dalam menyusun Laporan Evaluasi Paruh Waktu Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024 dapat dilihat seperti pada kerangka Gambar 3-5. Adapun waktu pelaksanaan penyusunan Laporan Evaluasi Paruh Waktu Rencana Strategis Direktorat Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024 dapat ditunjukkan seperti pada Gambar 3-6.



Gambar 3-5 Kerangka Mekanisme Pelaksanaan Evaluasi Paruh Waktu Renstra Ditjen Hubdat Tahun 2020 – 2024.

Aktivitas		Bulan/ Minggu ke															Luaran (Produk)			
		Feb				Maret				April				Mei				Juni		
		4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2		3		
Persiapan/ Kajian Awal																				
1	Koordinasi																Dokumen rencana kerja (gambaran umum evaluasi)			
2	Telaah dokumen																			
3	Analisis kebutuhan																			
4	Telaah regulasi dan konsep evaluasi																			
Perancangan Materi dan Instrumen Evaluasi																				
5	Penyusunan instrumen/obyek evaluasi																Tabel penilaian/ Simulasi instrumen (kosong)			
6	Perancangan instrumen evaluasi																			
7	Pengumpulan data																Tabel penilaian (terisi)			
8	Tabulasi data																			
Analisis																				
9	Analisis data																Hasil analisis (kuantitatif + deskriptif)			
10	Verifikasi hasil analisis kepada stakeholder																			
11	Revisi																			
Penyusunan Laporan																				
12	Penulisan laporan akhir																Laporan akhir			
13	Diseminasi																			
14	Revisi akhir																			

Gambar 3-6 Waktu pelaksanaan Laporan Evaluasi Paruh Waktu Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020–2024

BAB 4 HASIL EVALUASI

Pembahasan hasil evaluasi dibagi menjadi enam subbab pembahasan terdiri dari sebagai berikut:

1. Evaluasi Sinkronisasi Dokumen Perencanaan.
2. Tinjauan Indikator Kinerja Utama.
3. Capaian Kinerja Agenda Pembangunan Sektor Transportasi.
4. Evaluasi Proyek Strategis pada Renstra Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024
5. Evaluasi Anggaran.
6. Evaluasi Kelembagaan.

4.1 Sinkronisasi Antar Dokumen Perencanaan

Evaluasi sinkronisasi atau kesesuaian dilakukan melalui perbandingan perencanaan kebijakan pada beberapa dokumen perencanaan. Keluaran yang diharapkan dari evaluasi ini adalah gambaran kesesuaian (sinkronisasi) antar dokumen perencanaan program pembangunan pemerintah terutama sektor transportasi periode 2020–2024. Penilaian sinkronisasi ditampilkan melalui persentase (%) yang menunjukkan kesesuaian antar dokumen perencanaan. Artinya seberapa besar program yang telah ditentukan dalam RPJMN 2020 – 2024 telah dijabarkan dalam Renstra Ditjen Hubdat 2020 – 2024. Metode yang digunakan dalam penilaian kesesuaian antar dokumen perencanaan adalah Metode Penilaian Cepat (*rapid assessment*) yang meliputi program/ kegiatan dan indikator kinerja antar dokumen perencanaan. Penilaian kesesuaian mencakup sasaran perbandingan yakni sinkronisasi Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024 terhadap RPJMN 2020 – 2024.

Pada perbandingan antara RPJMN dan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, komponen yang dievaluasi adalah indikator kinerja dari Prioritas Nasional (Agenda Pembangunan), Program Prioritas (PP), Kegiatan Prioritas (KP), Proyek Prioritas, dan *Major Project*. Adapun untuk menghitung persentase (%) sinkronisasi

$$\% \text{ sinkronisasi} = \frac{\text{Jumlah kegiatan yang telah sesuai}}{\text{Total jumlah kegiatan pada dokumen RPJMN 2020 – 2024}} \times 100\%$$

Keterangan:

Jumlah kegiatan yang telah sesuai: Dibandingkan antara Renstra Ditjen Hubdat 2020 – 2024 dengan dokumen RPJMN 2020 – 2024

Tabel perhitungan disajikan dalam **Lampiran 1**.

Adapun nilai persentase sinkronisasi yang diperoleh adalah 97,78% sehingga hasil perbandingan antara Renstra Hubdat terhadap RPJMN 2020–2024 menunjukkan bahwa secara umum Program, Kegiatan maupun Proyek bidang transportasi dalam RPJMN 2020–2024 telah diakomodasi ke dalam Renstra Ditjen Hubdat 2020–2024. Rekapitulasi hasil perhitungan sinkronisasi dapat dilihat pada Tabel 4-1 sedangkan tabel perbandingan indikator program Renstra-RPJMN dapat dilihat pada **Lampiran 1**.

Nilai persentase sinkronisasi antara Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020–2024 dengan RPJMN 2020–2024 yakni 97,78% yang artinya nilai persentase sinkronisasi $\geq 95\%$ sehingga dapat dinyatakan bahwa Sinkronisasi Perencanaan “Telah Terwujud”

Tabel 4-1 Rekapitulasi hasil perhitungan sinkronisasi Renstra Ditjen Hubdat 2020-2024 dengan RPJMN 2020-2024

NO	Sinkronisasi RPJMN 2020-2024 dengan RENSTRA Ditjen Hubdat 2020-2024				% Sinkronisasi
	Kategori	X=Y	X=Y1, Y2, Y3...	X≠Y	(%)
1	Prioritas Nasional	1	0	0	100%
2	Program Prioritas	1	0	0	100%
3	Kegiatan Prioritas	2	0	0	100%
4	Proyek Prioritas	41	0	0	100%
5	Major Project	32	0	4	88.89%
% Sinkronisasi Akhir = rata-rata dari % sinkronisasi					97.78%

Keterangan:

- X = Y artinya jumlah kegiatan dalam RPJMN 2020 – 2024 **dijabarkan secara langsung** pada Renstra Ditjen Hubdat 2020 – 2024.
- X=Y1, Y2, Y3... artinya jumlah kegiatan dalam RPJMN 2020 – 2024 **dijabarkan secara tidak langsung** pada Renstra Ditjen Hubdat 2020 – 2024.
- X≠Y artinya artinya jumlah kegiatan dalam RPJMN 2020 – 2024 **tidak dijabarkan** pada Renstra Ditjen Hubdat 2020 – 2024.

Dari hasil sinkronisasi seperti ditunjukkan pada Tabel 4-1 dapat disimpulkan bahwa sinkronisasi pada kategori Prioritas Nasional, Program Prioritas, dan Kegiatan Prioritas menunjukkan nilai kesesuaian 100%. Hal tersebut dapat diartikan bahwa Renstra Ditjen Ditjen Hubdat 2020 – 2024 telah mengakomodasi pada kategori Prioritas Nasional, Program Prioritas, dan Kegiatan Prioritas. Adapun rincian kategori-kategori yang telah selaras tersebut dapat ditunjukkan seperti pada **Lampiran 1**. Selanjutnya Renstra Ditjen Hubdat 2020 – 2024 telah mengakomodasi Proyek Prioritas bidang transportasi darat pada RPJMN 2020 – 2024. Adapun sebagai catatan bahwa satu kegiatan yakni "Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Jakarta" bukan merupakan wewenang Ditjen Hubdat melainkan wewenang BPTJ. Di sisi lain, sinkronisasi pada kegiatan Major Project menunjukkan nilai 88.89%, artinya 32 kegiatan dari 36 kegiatan telah diakomodasi dalam Renstra Ditjen Hubdat 2020 – 2024, sedangkan empat kegiatan lainnya belum terakomodasi. Adapun empat kegiatan dalam kategori Major Project yang belum terkamodasi dalam Renstra Ditjen Hubdat 2020 – 2024 tersebut adalah sebagai berikut:

1. Pembangunan Infrastruktur Transportasi Darat di IKN (Major Project 10: Ibu Kota Negara IKN)
2. Pembangunan Dermaga Sei Ijum Kabupaten Kotim Termasuk Supervisi (*Major Project: Food Estate*)
3. Pembangunan Dermaga Basirih dan Bapinang Tahap III Kabupaten Kotawaringin Timur (*Major Project: Food Estate*)
4. Pembangunan Dermaga Lupak Dalam Kapuas Kuala termasuk supervise (*Major Project: Food Estate*)

Berdasarkan temuan sebagaimana telah disebutkan di atas, rekomendasi yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:

No	Eksisting	Rekomendasi (Merujuk PN-5)
1	Pembangunan Infrastruktur Transportasi Darat di IKN tidak tercantum secara rinci pada lampiran Proyek Prioritas Strategis pada Renstra Ditjen Hubdat 2020 – 2024 namun	Dijelaskan secara rinci: Pembangunan Infrastruktur Transportasi Darat di IKN

No	Eksisting	Rekomendasi (Merujuk PN-5)
	disebutkan pada "Strategi Implementasi" pada Renstra Ditjen Hubdat 2020 – 2024.	
2	Pembangunan Pelabuhan Sungai Sei Ijum	Pembangunan Pelabuhan Sungai Sei Ijum Lokasi Kalteng
3	Pembangunan Pelabuhan Sungai Mentaya-Basirih dan Pembangunan Pelabuhan Sungai Mentaya-Bapinang	Pembangunan Dermaga Basirih dan Bapinang Tahap III Kabupaten Kotawaringin Timur
4	Tidak terdapat pada lampiran Proyek Prioritas Strategis	Pembangunan Dermaga Lupak Dalam Kapuas Kuala termasuk supervisi

Selain permasalahan di atas, terdapat ketidaksesuaian dalam penulisan nama program/ kegiatan yang tercantum pada dokumen Renstra Ditjen Hubdat 2020 – 2024 dibandingkan dengan RPJMN 2020 – 2024. Adapun ketidaksesuaian penulisan tersebut adalah sebagai berikut.

1. Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Sampelan
2. Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Pangkalaseang
3. Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan P. Merbau
4. Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Pulau Seliu

Berdasarkan temuan ketidaksesuaian dalam penulisan sebagaimana telah disebutkan di atas, rekomendasi yang dapat diberikan merujuk PN-5 RPJMN 2020 – 2024 adalah sebagai berikut:

No	Eksisting	Rekomendasi (Merujuk PN-5)
1	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Sampelan	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Sampelan, Bali
2	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Pangkalaseang	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Pangkalasean, Sulteng
3	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan P. Merbau	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Merbau, Riau
4	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Pulau Seliu	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan P. Seliau, Babel

4.2 Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menetapkan Sasaran Program yang merupakan kondisi yang diinginkan yang dapat dicapai sebagai suatu *outcome/impact* dari beberapa program yang dilaksanakan. Penyusunan sasaran program dilakukan dengan mengacu pada sasaran nasional pembangunan sektor transportasi dalam RPJMN Tahun 2020 – 2024, menjabarkan misi Hubdat serta dengan memperhatikan permasalahan dan capaian pembangunan tahun 2015 – 2019. Perumusan tujuan dan sasaran (berikut dengan indikator kinerjanya) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 - 2024 berbasis pada pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC) seperti yang digunakan pada level Kementerian Perhubungan, yang terdiri dari 4 (empat) perspektif, yakni:

Stakeholders Perspective, mencakup:

- SS1 Terwujudnya Konektivitas Transportasi Nasional.
- SS2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan.
- SS3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi.

Customer Perspective, mencakup:

- IKP 01 Rasio Konektivitas Transportasi Darat
- IKP 05 Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan
- IKP 01 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat
- IKP 06 *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP
- IKP 07 *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan

- o IKP 01 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan
- o IKP 02 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran

Internal Process Perspective, mencakup:

- o IKP 01 Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang mendapat *class action* oleh masyarakat dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang dikeluarkan/ditetapkan.

Learn and Growth Perspective, mencakup:

- o IKP 01 Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan.

4.2.1 Reviu Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Sebagai bagian penting dalam Renstra, penyempurnaan IKP perlu dilakukan untuk dengan mempertimbangkan berbagai dinamika dan perubahan yang terjadi. Usulan perubahan IKP berbasis hasil di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat ditampilkan secara rinci pada **Lampiran 2**.

4.2.2 Capaian Indikator Kinerja Program

Evaluasi terhadap Indikator Kinerja Program juga dilakukan dengan menyandingkan target dan realisasi capaian kinerja masing-masing indikator menggunakan metode analisis kesenjangan (*gap analysis*). Adapun identifikasi Capaian Kinerja Indikator Kinerja Program dikategorikan ke dalam tiga (3) status (notifikasi) yaitu sesuai pada Tabel 4-2 berdasarkan arahan Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/ Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional RI Nomor 1 Tahun 2017 tentang Pedoman Evaluasi Pembangunan Nasional. Di bawah ini adalah rekapitulasi hasil capaian kinerja tiap (IKP) selama periode 2020 – 2022 (Tw-II) seperti ditunjukkan pada Tabel 4-3. Perhitungan lebih rinci dapat dilihat pada **Lampiran 3**.

Tabel 4-2 Kriteria Notifikasi Capaian Kinerja

Notifikasi	Warna	Kriteria Notifikasi	Kategori
	Hijau	Apabila target tercapat $\geq 95\%$	Sudah tercapai atau <i>on track/on trend</i>
	Kuning	Apabila mencapai target $< 95\%$ dan $\geq 75\%$	Perlu kerja keras
	Merah	Apabila target mencapai $< 75\%$	Sulit tercapai

Tabel 4-3 Capaian Kinerja Indikator Kinerja Program

Keterangan:



= Capaian $\geq 95\%$



= Capaian $< 95\%$
dan $\geq 75\%$



= Capaian $< 75\%$

SESUAI PERMENHUB PM80/2020 TTG RENSTRA KEMENHUB 2020-2024		TARGET RENSTRA				REALISASI			CAPAIAN KINERJA KUMULATIF PER TW-II 2022 TERHADAP RENSTRA(%)			NOTIFIKASI KETERCAPIAN TARGET RENSTRA 2024 POSISI PER TW- II 2022	
Indikator Kinerja Program	satuan	2020	2021	2022	2024	2020	2021	2022 (TW-II)	Pengukuran	Perhitungan	(%)	2024	
IKP1	Rasio konektivitas transportasi darat	rasio	0,64	0,71	0,79	0,93	0,892	0,925	0,946	Realisasi 2022 (TW-II) dibandingkan Target 2024 Renstra $\times 100\%$	0.946/ 0,93	101,72	
IKP5	Rasio konektivitas transportasi perkotaan	rasio	0,273	0,455	0,5	1	0,286	0,5	0,5	Realisasi 2022 (TW-II) dibandingkan Target 2024 Renstra $\times 100\%$	0.5/ 1	50	
IKP1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	nilai	80	83	85	88,5	0	86,25	94.057	Rata-rata realisasi/ Target 2024 Renstra $\times 100\%$	Rata-rata realisasi/ 88,5	67,91	
IKP6	On Time Performance (OTP) Transportasi SDP	%	83	83,1	83,2	83,4	84,7	83,31	83,27	Rata-rata realisasi/ Target 2024 Renstra $\times 100\%$	Rata-rata realisasi / 83.4	100,43	

Keterangan:



= Capaian \geq 95%



= Capaian <95%
dan \geq 75%



= Capaian <75%

SESUAI PERMENHUB PM80/2020 TTG RENSTRA KEMENHUB 2020-2024		TARGET RENSTRA				REALISASI			CAPAIAN KINERJA KUMULATIF PER TW-II 2022 TERHADAP RENSTRA(%)			NOTIFIKASI KETERCAPIAN TARGET RENSTRA 2024 POSISI PER TW- II 2022
Indikator Kinerja Program	satuan	2020	2021	2022	2024	2020	2021	2022 (TW-II)	Pengukuran	Perhitungan	(%)	2024
IKP7 <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan	%	50	30	28	70	50,24	32,24	44,85	Rata-rata realisasi/ Target 2024 Renstra × 100%	Rata-rata realisasi/ 70	60,63	
IKP1 Rasio Kejadian Kecelekaan Transportasi Jalan per 10,000 Keberangkatan	rasio	0,02	0,019	0,016	0,011	0,0037	0,015	0	Target 2024 Renstra-(rata2 realisasi-Target 2024 Renstra)/ Target 2024 Renstra × 100%	0,011 – (rata2 realisasi – 0,011)/ 0,011	143,33	
IKP2 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10,000 Pelayaran	rasio	0,088	0,086	0,085	0,083	0,129	0,039	0	Target 2024 Renstra-(rata2 realisasi-Target 2024 Renstra)/ Target 2024 Renstra × 100%	0,083 – (rata2 realisasi – 0,083)/ 0,083	132,53	

Keterangan:



= Capaian $\geq 95\%$



= Capaian $< 95\%$
dan $\geq 75\%$



= Capaian $< 75\%$

SESUAI PERMENHUB PM80/2020 TTG RENSTRA KEMENHUB 2020-2024		TARGET RENSTRA				REALISASI			CAPAIAN KINERJA KUMULATIF PER TW-II 2022 TERHADAP RENSTRA(%)			NOTIFIKASI KETERCAPAIAN TARGET RENSTRA 2024 POSISI PER TW- II 2022
Indikator Kinerja Program	satuan	2020	2021	2022	2024	2020	2021	2022 (TW-II)	Pengukuran	Perhitungan	(%)	2024
IKP1 Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/ Ditetapkan	%	0,3	0,2	0,1	0	0	0	0	Target 2024 Renstra-(rata2 realisasi-Target 2024 Renstra)/ Target 2024 Renstra × 100%	0 – (rata2 realisasi – 0)/ 0	100	
IKP1 Indeks RB Kementerian Perhubungan	nilai	78	79	79,5	80,5	77,70	78,39	79,2	Realisasi 2022 (TW-II) / Target 2024 Renstra × 100%	79,2/ 80,5	98,39	

4.3 RPJMN 2020 – 2024 Sub Sektor Perhubungan Darat

Sejalan dengan arahan Kementerian PPN/Bappenas dalam mendukung pelaksanaan Evaluasi Paruh Waktu RPJMN 2020 - 2024, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berkewajiban menyampaikan laporan perkembangan pembangunan infrastruktur transportasi. Evaluasi capaian indikator kinerja pembangunan infrastruktur mengacu pada kertas kerja dan daftar indikator kinerja Evaluasi Paruh Waktu RPJMN 2020 - 2024 sesuai dengan arahan dari Kementerian Bappenas dalam surat Nomor: 04881/PP.02.04/D.9.T/04/2022 perihal Evaluasi Pengendalian Paruh Waktu Pelaksanaan RPJMN 2020 - 2024.

4.3.1 Capaian Kinerja Indikator Agenda Pembangunan 5

Selaras dengan arahan RPJMN 2020 - 2024 sub sektor transportasi darat, Hubdat memiliki keterkaitan erat dan utama dengan Agenda Pembangunan Nasional kelima (Prioritas Nasional 5) yaitu Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar. Dua (2) program atau indikator kinerja yang menjadi tugas utama Direktorat Jenderal Perhubungan Darat selama periode 2020 - 2024 yaitu:

1. Pelabuhan Penyeberangan baru yang dibangun.
2. Jumlah kota metropolitan dengan sistem angkutan umum massal perkotaan yang dibangun dan dikembangkan.

Berikut ini adalah hasil perhitungan capaian kinerja menggunakan metode analisis kesenjangan (*gap analysis*) yang dilakukan dalam kerangka EPW Renstra Ditjen Hubdat 2020 - 2024 , seperti ditunjukkan pada Tabel 4-4. Rincian hasil perhitungan pada tiap tahunnya dapat dilihat pada **Lampiran 4**.

Tabel 4-4 Rekapitulasi Capaian Kinerja RPJMN 2020-2024 Sub Sektor Perhubungan Darat

PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA	TARGET			CAPAIAN KUMULATIF				NOTIFIKASI KETERCAPAIAN			KETERANGAN	
	RPJMN	RENSTRA DITJEN HUBDAT 2020 - 2024		Realisasi kumulatif	(% Capaian kinerja kumulatif	(% Target akhir Renstra Ditjen Hubdat 2020 - 2024	(% Target akhir RPJMN	Target 2022	Target akhir Renstra Ditjen Hubdat 2020 - 2024	Target akhir RPJMN		
	2024	2024	2022 (kumu latif)	2022 (Tw-II)								
TRANSPORTASI DARAT												
1	Jumlah Pelabuhan Penyeberangan baru yang dibangun	36	36	23	11	48,00	30,56	30,56				<p>Tahun 2021:</p> <ol style="list-style-type: none"> Pembangunan Pel. Peny. Salawati (Papua Barat): Tahap Pelaksanaan Pekerjaan, TA 2021 Tahap I Pembangunan Pel. Peny. Batanta (Papua Barat): Tahap Pelaksanaan Pekerjaan, TA 2021 Tahap I Pembangunan Pel. Peny. Kaimana (Papua Barat): Tahap Pelaksanaan Pekerjaan, TA 2021 Tahap I Pembangunan Pel. Peny. Bade (Papua): Tahap Pelaksanaan Pekerjaan, TA 2021 Tahap I <p>Tahun 2022 tidak ada kegiatan: terdapat kendala aset dan dokumen perencanaan teknis (9 lokasi) dan tidak tersedianya jalan akses (1 lokasi)</p>
2	Kota metropolitan dengan Sistem angkutan umum massal perkotaan yang dibangun dan dikembangkan (Jakarta, Bandung, Semarang, Surabaya, Medan, Makassar)	6	5	5	4	80,00	80,00	66,67				<ol style="list-style-type: none"> Medan: Sudah beroperasi tahun 2021 Makassar: Sudah beroperasi tahap ujicoba Desember 2021 Bandung: Sudah beroperasi tahap ujicoba Desember 2021 Surabaya: Sudah beroperasi tahap ujicoba Desember 2021 Jakarta: wewenang BPTJ Semarang: telah melaksanakan SAUM dan menandatangani dari APBD provinsi

Tabel 4-5 Rincian Capaian Kinerja RPJMN 2020-2024 Sub Sektor Perhubungan Darat Berdasarkan Lokasi

No	PROGRAM/INDIKATOR KERJA	TARGET KUMULATIF (2022)	REALISASI KUMULATIF (2022 TW-II)	CAPAIAN KINERJA KUMULATIF (2022 TW-II)	MOTIFIKASI
A	Jumlah Pelabuhan Penyeberangan baru yang dibangun	23	11	48%	
1	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Pulau Telo, Sumut	1	1	100%	
2	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Bias Munjul, Bali	1	1	100%	
3	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Sampalan, Bali	1	1	100%	
4	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Leti, Maluku	1	1	100%	
5	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Kadatua, Sultra	1	1	100%	
6	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Siompu, Sultra	1	1	100%	
7	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Pangkalasean, Sulteng	1	0	0%	
8	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Sermata, Maluku	1	0	0%	
9	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Weda, Maluku	1	1	100%	
10	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Batanta, Papua Barat	1	1	100%	
11	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Kaimana, Papua Barat	1	1	100%	
12	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Salawati, Papua Barat	1	1	100%	
13	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Bade, Papua	1	1	100%	
14	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Dakal, Riau	1	0	0%	
15	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Ketam Putih, Riau	1	0	0%	
16	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan P. Burung, Riau	1	0	0%	
17	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Merbau, Riau	1	0	0%	
18	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Letung, Kepri	1	0	0%	
19	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Serasan, Kepri	1	0	0%	
20	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Tarempa, Kepri	1	0	0%	
21	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Maritaing, NTT	1	0	0%	
22	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Dolong, Sulteng	1	0	0%	
23	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Merauke, Papua	1	0	0%	
24	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Pagai Selatan, Sumbar				
25	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Sikabalu, Sumbar				
26	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Sei Guntung, Riau				
27	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Manggar, Babel				
28	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Karimata, Kalbar				
29	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Pasokan, Sulteng				

No	PROGRAM/INDIKATOR KERJA	TARGET KUMULATIF (2022)	REALISASI KUMULATIF (2022 TW-II)	CAPAIAN KINERJA KUMULATIF (2022 TW-II)	MOTIFIKASI
30	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Makalehi, Sulut				
31	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Waren, Papua				
32	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan P. Seliau, Babel				
33	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Wairiang, NTT				
34	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Talise				
35	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Siladen				
36	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Kawio				
B	Jumlah Kota Metropolitan dengan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan yang Dibangun dan Dikembangkan	5	4	80%	
1	Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Medan	1	1	100%	
2	Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Jakarta	-	-	-	-
3	Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Bandung	1	1	100%	
4	Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Makassar	1	1	100%	
5	Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Surabaya	1	1	100%	
6	Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Semarang	1	0	0%	

Berdasarkan Tabel 4-4 dapat dijelaskan bahwa kedua program nilai capaiannya pada tahun 2022 (TW-II) jika dibandingkan target akhir RPJMN 2020 – 2024 masih <75%, sehingga berdasarkan arahan Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/ Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional RI Nomor 1 Tahun 2017 tentang Pedoman Evaluasi Pembangunan Nasional, diberikan notifikasi merah. Di sisi lain jika dibandingkan dengan target akhir Renstra Ditjen Hubdat 2020 – 2024, capaian program Jumlah Pelabuhan Penyeberangan baru yang dibangun pada tahun 2022 (TW-II) berwarna notifikasi merah (<75%), sedangkan capaian program Kota metropolitan dengan Sistem angkutan umum massal perkotaan yang dibangun dan dikembangkan (Jakarta, Bandung, Semarang, Surabaya, Medan, Makassar) pada tahun 2022 (TW-II) berwarna notifikasi kuning (<95% dan ≥75%). Terakhir, jika dibandingkan dengan target tahun 2022 Renstra Ditjen Hubdat 2020 – 2024, capaian program Jumlah Pelabuhan Penyeberangan baru yang dibangun pada tahun 2022 (TW-II) berwarna notifikasi merah (<75%), sedangkan capaian program Kota metropolitan dengan Sistem angkutan umum massal perkotaan yang dibangun dan dikembangkan (Jakarta, Bandung, Semarang, Surabaya, Medan, Makassar) pada tahun 2022 (TW-II) berwarna notifikasi kuning (<95% dan ≥75%).

Tabel 4-5 menunjukkan rincian capaian kinerja hingga tahun 2022 (TW-II) dibandingkan target akhir tahun 2022 Renstra Ditjen Hubdat 2020 – 2024. Dari 23 program Jumlah Pelabuhan Penyeberangan baru yang dibangun yang ditargetkan sampai akhir tahun 2022, 11 diantaranya menunjukkan capaian dengan notifikasi hijau (≥95%), 12 yang lain menunjukkan capaian kinerja <75% dengan keterangan notifikasi merah. Dari 5 program Jumlah Kota Metropolitan dengan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan yang Dibangun dan Dikembangkan yang ditargetkan sampai akhir tahun 2022, empat diantaranya menunjukkan capaian dengan notifikasi hijau (≥95%), satu lainnya menunjukkan capaian kinerja <75% dengan keterangan notifikasi merah.

Capaian indikator kinerja RPJMN sub sektor perhubungan darat yang menjadi tanggung jawab Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dilengkapi dengan hasil Penilaian Mandiri (*Self-Assessment*) terhadap program/ indikator dengan capaian kinerja <95% atau bernilai "Cukup dan Kurang" yaitu indikator dengan notifikasi "Kuning" dan "Merah". Aspek yang dinilai adalah (i) Kebijakan; (ii) Capaian; (iii) Permasalahan/ Kendala dan (iv) Rekomendasi. Terdapat 2 indikator dengan capaian <95% sebagaimana dapat dilihat pada pada Tabel 4-4.

Tabel 4-6 Matriks *Self-Assessment* Indikator Kinerja AP 5 dengan Capaian <95%

NO	PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA	CAPAIAN	KETERANGAN			
			DETAIL PELAKSANAAN	KEBIJAKAN	PERMASALAHAN	REKOMENDASI
1.	Pelabuhan penyeberangan baru yang dibangun	30.56% (11 lokasi)	<p>Telah terbangun 11 pelabuhan penyeberangan baru Tahun 2020 (7 lokasi): Pulau Telo (Nias), Bias Munjul, Sampalan, Siompu, Kadatua, Leti (Maluku), Weda, Tahun 2021(4 lokasi): Kaimana, Batanta, Salawati, Bade</p> <p>Program berlanjut dengan target capaian (prognosa) 2023 = 8 lokasi 2024 = 5 lokasi Sehingga indikasi capaian 2024 = 24 lokasi (rasionalisasi target akhir)</p>	<p>Kebijakan pembangunan Pelabuhan penyeberangan baru sesuai PP No 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 – 2025 yaitu Pembangunan aksesibilitas pariwisata meliputi penyediaan dan pengembangan sarana, prasarana dan sistem transportasi, salah satunya angkutan penyeberangan</p>	<p>Tahun 2021:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Weda (Provinsi Maluku Utara) dibangun tahun 2020 2. Pangkalaseang (Provinsi Sulawesi Tengah), lahan belum hibah ke Hubdat dan penlok belum ada 3. Sermata (Provinsi Maluku), lahan belum hibah ke Hubdat, penlok belum, desain sudah ada <p>Tahun 2022:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dakal (Provinsi Riau): aset (lahan) masih atas nama Pemda; DED disusun Pemda 2. Ketam Putih (Provinsi Riau): aset (lahan) masih atas nama Pemda; DED disusun Pemda 3. P. Burung (Provinsi Riau): aset (lahan) masih atas nama Pemda; DED disusun Pusat 4. P. Merbau (Provinsi Riau): aset (lahan) masih atas nama Pemda; DED perlu dicek ke Pemda 5. Letung (Provinsi Kepulauan Riau): aset (lahan) masih atas nama Pemda; DED disusun Pusat 6. Serasan (Provinsi Kepulauan Riau): aset (lahan) masih atas nama Pemda; DED disusun Pusat 7. Tarempa (Provinsi Kepulauan Riau): aset (lahan) masih atas nama Pemda; DED disusun Pemda 	<p>Untuk mencapai target jumlah pelabuhan penyeberangan baru yang terbangun maka sebaiknya unit-unit terkait melakukan evaluasi secara berkala dan melakukan koordinasi secara intens dengan pihak Pemerintah Daerah berkaitan dengan pengalihan status lahan.</p>

NO	PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA	CAPAIAN	KETERANGAN			
			DETAIL PELAKSANAAN	KEBIJAKAN	PERMASALAHAN	REKOMENDASI
					8. Maritaing (Provinsi NTT): aset (lahan) milik kemenhub; DED disusun Pusat; Jalan akses belum ada 9. Dolong (Provinsi Sulawesi Tengah): aset (lahan) masih atas nama Pemda; DED disusun Pusat 10. Merauke (Provinsi Papua): aset (lahan) masih atas nama Pemda; DED disusun Pusat	
2.	Jumlah kota metropolitan dengan sistem angkutan umum massal perkotaan yang dibangun dan dikembangkan (lokasi)	4 Lokasi: Medan, Makassar, Bandung, Surabaya	4 kota metropolitan dengan sistem angkutan umum massal perkotaan, yaitu: 1. Medan (beroperasi Tahun 2020); 2. Bandung dan Surabaya (tahap uji coba operasional tahun 2021) 3. Makassar (beroperasi tahun 2021)	Penyediaan angkutan umum massal sesuai amanat UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Pasal 158) PM Perhubungan No 9 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan yang diubah dengan PM Perhubungan No 2 Tahun 2022 untuk meningkatkan penggunaan angkutan penumpang umum perkotaan yang berkualitas, nyaman, aman dan terjangkau.	1. Pemberian bantuan teknis berupa subsidi angkutan umum massal perkotaan skema <i>buy the service</i> , tanpa ditunjang pembinaan secara intensif kepada Pemerintah Daerah, berpotensi ketidaksiapan Pemerintah Daerah dalam melanjutkan program yang sudah berlangsung	2 lokasi berikut perlu ditinjau ulang relevansinya dalam target akhir Renstra Ditjen Hubdat 2020 – 2024 karena justifikasi berikut: 1. Jakarta: wewenang BPTJ 2. Semarang: Kegiatan Subsidi Angkutan Umum Massal Perkotaan (<i>Buy The Service</i>) tidak dilaksanakan pada Tahun 2022 karena Pelaksanaan pengembangan angkutan umum massal perkotaan pada kawasan perkotaan Semarang telah dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah.

Dari matriks *self assessment* seperti ditunjukkan pada Tabel 4-6 di atas permasalahan yang terjadi pada Program “Pelabuhan Penyeberangan Baru yang Dibangun” dapat dijelaskan secara rinci pada Tabel 4-7 sebagai berikut.

Tabel 4-7 Rincian Permasalahan pada Program Pelabuhan Penyeberangan Baru yang Dibangun

NO	PELABUHAN PENYEBERANGAN	LOKASI	KETERANGAN
TAHUN 2021 : 2 LOKASI			
1	Pangkalaseang	Kabupaten Banggai Provinsi Sulawesi Tengah	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pada Tahun 2022 Pemerintah Kabupaten Banggai dalam proses sertifikasi lahan untuk lokasi pembangunan. Setelah sertifikasi selesai akan ditindaklanjuti dengan proses hibah ke Kemenhub 2. Lokasi masuk RIPN 3. FS, DED sudah ada oleh Pusat tahun 2019 4. Rencana lintas Pangkalaseang – Gorontalo telah ada lintas yang melayani (Pagimana – Gorontalo)
2	Sermata	Kabupaten Maluku Barat Daya Provinsi Maluku	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lokasi masuk RIPN 2. FS, RIP disusun 2017 dan DED disusun 2018 oleh Pusat 3. Ditjen Hubdat (BPTD Wilayah XXIII) berkoordinasi dengan Pemerintah Maluku Barat Daya untuk proses sertifikasi dan hibah lahan
TAHUN 2022 : 10 LOKASI			
1	Dakal	Kabupaten Kepulauan Meranti Provinsi Riau	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lokasi masuk RIPN 2. FS, RIP, DED disusun oleh Pemerintah Kab Kep Meranti 3. Pada Tahun 2020 Pemkab Kep Meranti merencanakan review DED Pelabuhan Penyeberangan Dakal, namun tidak jadi dilaksanakan karena <i>refocussing</i>. Pada Tahun 2021 review DED tidak dianggarkan lagi oleh Pemda, sehingga BPTD Wilayah IV tidak mengusulkan pembangunan pada TA 2022. 4. Ditjen Hubdat (BPTD Wilayah IV) berkoordinasi dengan Pemerintah Kabupaten Kep Meranti untuk proses sertifikasi dan hibah lahan
2	Ketam Putih	Kabupaten Bengkalis Provinsi Riau	<ol style="list-style-type: none"> 1. Status aset lahan posisi masih dalam proses penyelesaian dengan Kementerian LHK untuk selanjutnya diserahkan ke Kemenhub 2. Lokasi masuk RIPN 3. FS, RIP, DED disusun oleh Pemerintah Daerah Kab Bengkalis. Pernah dilakukan pembahasan di Dit TSDP, namun hasil perbaikan belum disampaikan
3	P. Burung	Kabupaten Indragiri Hilir Provinsi Riau	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hasil pembahasan dengan Sekda Kab Indragiri Hilir pada September 2021 Pemerintah Daerah bersedia untuk menghibahkan lahan ke Kemenhub. Pada Tahun 2022 dalam pengurusan sertifikat lahan di BPN 2. Lokasi masuk RIPN 3. FS, DED sudah ada oleh Pusat Tahun 2015 (perlu dilakukan <i>review</i>)
4	P. Merbau	Kabupaten Kepulauan Meranti Provinsi Riau	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lokasi masuk RIPN 2. Belum ada DED

NO	PELABUHAN PENYEBERANGAN	LOKASI	KETERANGAN
			3. Ditjen Hubdat (BPTD Wilayah IV) berkoordinasi dengan Pemerintah Kabupaten Kep Meranti untuk proses sertifikasi dan hibah lahan
5	Letung	Kabupaten Kepulauan Anambas Provinsi Kepulauan Riau	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lokasi masuk RIPN 2. FS, RIP dan DED disusun Pusat 3. Ditjen Hubdat (BPTD Wilayah IV) berkoordinasi dengan Pemerintah Kabupaten Kep Anambas untuk proses sertifikasi dan hibah lahan
6	Serasan	Kabupaten Natuna Provinsi Kepulauan Riau	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lahan masuk dalam Kawasan konservasi, sehingga ijin dari Kementerian LHK belum keluar. Pemereintah Daerah mengusulkan untuk mengoptimalkan Pelabuhan Laut Serasan dengan menambahkan plengsengan sehingga pelayanan angkutan penyeberangan dapat dilaksanakan. DED disusun oleh Pemda Kab Natuna 2. Lokasi masuk RIPN 3. FS, RIP dan DED disusun Pusat
7	Tarempa	Kabupaten Kepulauan Anambas Provinsi Kepulauan Riau	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lokasi masuk RIPN 2. Ditjen Hubdat (BPTD Wilayah IV) berkoordinasi dengan Pemerintah Kabupaten Kep Anambas untuk proses sertifikasi dan hibah lahan 3. Belum ada DED
8	Maritaing	Kabupaten Alor Provinsi NTT	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lokasi masuk RIPN 2. Aset tanah milik Ditjen Hubdat 3. Pemerintah Daerah Kab Alor akan melakukan pembangunan jalan akses setelah pembangunan pelabuhan dilaksanakan 4. DED disusun Pusat
9	Dolong	Kabupaten Tojo Una Una Provinsi Sulawesi Tengah	<ol style="list-style-type: none"> 1. Saat ini Pemerintah Kabupaten Tojo Una Una dalam proses sertifikasi lahan untuk lokasi pembangunan. Setelah sertifikasi selesai akan ditindaklanjuti dengan proses hibah ke Kemenhub 2. Lokasi masuk RIPN 3. FS DED RIP 2017 disusun oleh Pusat
10	Merauke	Kabupaten Merauke Provinsi Papua	<ol style="list-style-type: none"> 1. Telah dilakukan proses penyerahan asset pelabuhan dari Kemenhub ke Pemkab Merauke sejak Tahun 2021 dan pada Tahun 2022 telah keluar Surat Persetujuan Hibah Nomor: S-28/MK.6.2022 Tanggal 2022, sehingga tidak diusulkan untuk pembangunannya. 2. Lokasi masuk RIPN 3. Pelabuhan Penyeberangan Merauke (Kelapa Lima) eksisting dan saat ini belum dioperasikan

Penyandingan pagu anggaran dan realisasi indikator RPJMN berdasarkan sub sektor perhubungan darat dapat dilihat pada Tabel 4-8 di bawah ini.

Tabel 4-8 Penyandingan Anggaran dan Realisasi Indikator Kinerja RPJMN 2020-2024 Bidang Perhubungan Darat

No	PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA	PENDANAAN (DALAM MILYAR RUPIAH)									CAPAIAN KUMULATIF
		INDIKASI RENSTRA			PAGU AKHIR			REALISASI			%
		2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022 (TW-II)	
1.	Jumlah Pelabuhan Penyeberangan Baru yang Dibangun	260	422,7	712,32	79,434	23,736	0	77,41	23,693	0	98,00%
2.	Jumlah Kota Metropolitan dengan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan yang Dibangun dan Dikembangkan	6,5	148,8	160	6,7	107,85	212	4,66	105,125	84,067	59,36%

Sumber: Hasil Analisis, 2022

4.3.2 Capaian Kinerja MAJOR PROJECT (MP)

Sesuai arahan RPJMN 2020 – 2024, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat juga mendukung kinerja program prioritas strategis (Major Project/ MP) sektor transportasi dan perhubungan. Terdapat 6 kategori MP yang dilaksanakan oleh Hubdat yaitu :

1. Major Project 02: 10 Destinasi Pariwisata Prioritas
2. Major Project 09: Pengembangan Wilayah Metropolitan Lain
3. Major Project 10: Ibu Kota Negara (IKN)
4. Major Project 11: Pengembangan Kota Baru
5. Major Project 23: Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Di 6 Wilayah
6. Major Project: *Food Estate*

Identifikasi hasil capaian kinerja Major Project dikategorikan ke dalam tiga (3) status (notifikasi) yaitu sesuai pada Tabel 4-9. Adapun Tabel 4-9 merupakan hasil rekapitulasi capaian kinerja dan anggaran *major project* hingga periode paruh waktu (2020 – 2022 TW-II). Dari enam *major project*, tiga diantaranya sudah memenuhi target ($\geq 95\%$) yang ditunjukkan dengan notifikasi hijau, salah satu diantaranya perlu kerja keras ($< 95\%$ dan $\geq 75\%$) untuk mencapai target yang ditunjukkan dengan notifikasi kuning, lainnya sulit mencapai target ($< 75\%$) yang ditunjukkan dengan notifikasi merah.

Tabel 4-10 menunjukkan rincian capaian kinerja *major project* hingga tahun 2022 (TW-II) dibandingkan target akhir tahun 2022 Renstra Ditjen Hubdat 2020 – 2024. Dari 10 program Major Project 02: 10 Destinasi Pariwisata Prioritas, dua diantaranya menunjukkan notifikasi merah (capaian $< 75\%$), sedangkan delapan lainnya menunjukkan notifikasi hijau (capaian $\geq 95\%$). Pada 5 program Major Project 09: Pengembangan Wilayah Metropolitan Lain menunjukkan notifikasi ketercapaian

berwarna hijau (capaian $\geq 95\%$). Dari program Major Project 10: Ibu Kota Negara (IKN), menunjukkan notifikasi ketercapaian berwarna merah (capaian $< 75\%$). Dari 7 program Major Project 11: Pengembangan Kota Baru, enam diantaranya menunjukkan notifikasi ketercapaian berwarna merah (capaian $< 75\%$), satu lainnya menunjukkan notifikasi ketercapaian berwarna hijau (capaian $\geq 95\%$). Dari 10 program Major Project 23: Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Di 6 Wilayah, tiga diantaranya menunjukkan notifikasi ketercapaian berwarna merah (capaian $< 75\%$), sedangkan tujuh lainnya menunjukkan notifikasi ketercapaian berwarna hijau (capaian $\geq 95\%$). Dari empat program Major Project: Food Estate, tiga diantaranya menunjukkan notifikasi ketercapaian berwarna hijau (capaian $\geq 95\%$), sedangkan satu lainnya menunjukkan notifikasi ketercapaian berwarna merah (capaian $< 75\%$).

Tabel 4-9 Kriteria Notifikasi Kinerja

Notifikasi	Warna	Kriteria Notifikasi	Kategori
	Hijau	Apabila target tercapat $\geq 95\%$	Sudah tercapai atau <i>on track/on trend</i>
	Kuning	Apabila mencapai target $< 95\%$ dan $\geq 75\%$	Perlu kerja keras
	Merah	Apabila target mencapai $< 75\%$	Sulit tercapai

Tabel 4-10 Hasil Rekapitulasi Capaian Kinerja dan Anggaran MP per lokasi selama periode paruh waktu 2020 – 2022 (TW-II)

No	MAJOR PROJECT	TARGET KUMULATIF 2022 RENSTRA DITJEN HUBDAT 2020 - 2024	REALISASI KUMULATIF TAHUN 2022 (TW-II)	CAPAIAN KINERJA KUMULATIF TAHUN 2022 (TW-II)	NOTIFIKASI	ANGGARAN (dalam Miliar Rupiah)				KETERANGAN
						INDIKASI ANGGARAN 2020 – 2024 (RENSTRA 2020 – 2024)	PAGU AKHIR KUMULATIF 2020 – 2022	REALISASI KEUANGAN KUMULATIF 2020 – TW II 2022	%	
A	Major Project 02: 10 Destinasi Pariwisata Prioritas	14	14	100,00%		860.03	1359.93	499.81	36.75	
B	Major Project 09: Pengembangan Wilayah Metropolitan Lain	5	5	100,00%		1720.06	2719.86	999.62	36.75	
C	Major Project 10: Ibu Kota Negara (IKN)	0	0	0,00%		0	0	0	0	
D	Major Project 11: Pengembangan Kota Baru	0	1	100,00%		0	3.5	3.42	97.71	
E	Major Project 23: Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Di 6 Wilayah	10	7	70,00%		947.3	450.42	258.13	57.31	
F	Major Project: Food Estate	4	3	75,00%		0	38.97	38.97	100	

Tabel 4-11 Rincian Capaian Kinerja dan Anggaran MP per lokasi selama periode paruh waktu 2020 – 2022 (TW-II)

No	MAJOR PROJECT	TARGET KUMULATIF	REALISASI KUMULATIF	CAPAIAN KINERJA KUMULATIF	NOTIFIKASI	ANGGARAN (dalam Miliar Rupiah)				KETERANGAN
						INDIKASI ANGGARAN 2020 – 2024 (RENSTRA 2020 – 2024)	PAGU AKHIR KUMULATIF 2020 – 2022	REALISASI KEUANGAN KUMULATIF 2020 – 2022 (TW-II)	%	
A	Major Project 02: 10 Destinasi Pariwisata Prioritas	14	14	100,00%		860.03	1359.93	499.81	36.75	
1	Pembangunan kapal penyeberangan perintis Kaledupa-Tomia-Binongko	1	1	100,00%		41,5	30,00	38,83	129,43	
2	Pembangunan Pelabuhan penyeberangan KSPN Danau Toba	7	7	100,00%		295,3	716,03	237,28	33,14	
3	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Manggar	0	0	0,00%		0	0,00	0,00	0,00	Diusulkan Pada Tahun 2023
4	Pembangunan Pelabuhan penyeberangan Tj. Kelayang (Tj. Nyato)	1	1	100,00%		85	170,00	28,48	16,75	
5	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Binongko	1	1	100,00%		85	85,00	47,58	55,98	
6	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Kadatua	1	1	100,00%		85,01	85,71	42,71	49,83	
7	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Tomia	1	1	100,00%		85	85,00	47,29	55,64	
8	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Siladen	0	0	0,00%		0	0,00	0,00	0,00	Hingga Tahun 2022, Kendala yang Dihadapi yakni Belum Tersedianya Lahan dan Dok
9	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Siompu	1	1	100,00%		85	85,47	41,76	48,86	
10	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Salawati	1	1	100,00%		98,22	85,00	15,88	18,68	

No	MAJOR PROJECT	TARGET KUMULATIF	REALISASI KUMULATIF	CAPAIAN KINERJA KUMULATIF	NOTIFIKASI	ANGGARAN (dalam Miliar Rupiah)				KETERANGAN
						INDIKASI ANGGARAN 2020 – 2024 (RENSTRA 2020 – 2024)	PAGU AKHIR KUMULATIF 2020 – 2022	REALISASI KEUANGAN KUMULATIF 2020 – 2022 (TW-II)	%	
B	Major Project 09: Pengembangan Wilayah Metropolitan Lain	5	5	100,00%		1720.06	2719.86	999.62	36.75	
1	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Palembang berbasis jalan	1	1	100,00%		76,7	22,71	21,37	94,10	
2	Pengembangan sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Banjarmasin Berbasis Jalan	1	1	100,00%		73	57,94	10,81	18,66	
3	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Denpasar	1	1	100,00%		150	191,40	165,40	86,42	
4	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Palembang	1	1	100,00%		150	110,16	103,12	93,61	
5	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Banjarmasin	1	1	100,00%		100	69,32	29,21	42,14	
C	Major Project 10: Ibu Kota Negara (IKN)	0	0	0,00%		0	0	0	0	
1	Pembangunan Infrastruktur Transportasi Darat di IKN	0	0	0,00%		0	0,00	0,00	0,00	Sampai Tahun 2022 Pembangunan IKN Masih Dalam Tahap Perencanaan.
D	Major Project 11: Pengembangan Kota Baru	0	1	100,00%		0	3.5	3.42	97.71	
1	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Tanjung Selor berbasis jalan	0	0	0,00%		0	0,00	0,00	0,00	Dokumen Perencanaan Belum Tersedia
2	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Sofifi Berbasis Jalan	0	0	0,00%		0	0,00	0,00	0,00	Dokumen Perencanaan Belum Tersedia

No	MAJOR PROJECT	TARGET KUMULATIF	REALISASI KUMULATIF	CAPAIAN KINERJA KUMULATIF	NOTIFIKASI	ANGGARAN (dalam Miliar Rupiah)				KETERANGAN
						INDIKASI ANGGARAN 2020 – 2024 (RENSTRA 2020 – 2024)	PAGU AKHIR KUMULATIF 2020 – 2022	REALISASI KEUANGAN KUMULATIF 2020 – 2022 (TW-II)	%	
3	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Sorong berbasis Jalan	0	1	100,00%		0	3,50	3,42	97,71	
4	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Maja	0	0	0,00%		0	0,00	0,00	0,00	1. Dokumen Perencanaan belum tersedia 2. Perjanjian Kerjasama antara Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah belum ada, 3. Badan kelembagaan yang akan meneruskan program angkutan umum perkotaan belum tersedia
5	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Tanjung Selor	0	0	0,00%		0	0,00	0,00	0,00	1. Dokumen Perencanaan belum tersedia 2. Perjanjian Kerjasama antara Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah belum ada, 3. Badan kelembagaan yang akan meneruskan program angkutan umum perkotaan belum tersedia
6	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Sofifi	0	0	0,00%		0	0,00	0,00	0,00	1. Dokumen Perencanaan belum tersedia 2. Perjanjian Kerjasama antara Kementerian

No	MAJOR PROJECT	TARGET KUMULATIF	REALISASI KUMULATIF	CAPAIAN KINERJA KUMULATIF	NOTIFIKASI	ANGGARAN (dalam Miliar Rupiah)				KETERANGAN
						INDIKASI ANGGARAN 2020 – 2024 (RENSTRA 2020 – 2024)	PAGU AKHIR KUMULATIF 2020 – 2022	REALISASI KEUANGAN KUMULATIF 2020 – 2022 (TW-II)	%	
										Perhubungan dan Pemerintah Daerah belum ada, 3.Badan kelembagaan yang akan meneruskan program angkutan umum perkotaan belum tersedia
7	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Sorong	0	0	0,00%		0	0,00	0,00	0,00	1.Dokumen Perencanaan belum tersedia 2.Perjanjian Kerjasama antara Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah belum ada, 3.Badan kelembagaan yang akan meneruskan program angkutan umum perkotaan belum tersedia
E	Major Project 23: Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Di 6 Wilayah	10	7	70,00%		947.3	450.42	258.13	57.31	
1	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Medan Berbasis Jalan	1	1	100,00%		95	92,88	11,96	12,88	
2	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Bandung Berbasis Jalan	1	1	100,00%		58,8	50,00	9,80	19,60	
3	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Semarang Berbasis Jalan	1	0	0,00%		110	80,00	0,00	0,00	1.Direncanakan akan didanai menggunakan PLN KFW German, dan akan

No	MAJOR PROJECT	TARGET KUMULATIF	REALISASI KUMULATIF	CAPAIAN KINERJA KUMULATIF	NOTIFIKASI	ANGGARAN (dalam Miliar Rupiah)				KETERANGAN
						INDIKASI ANGGARAN 2020 – 2024 (RENSTRA 2020 – 2024)	PAGU AKHIR KUMULATIF 2020 – 2022	REALISASI KEUANGAN KUMULATIF 2020 – 2022 (TW-II)	%	
										diusulkan dalam GreenBook 2023 2.Perjanjian Kerjasama antara Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah belum ada, 3.Badan kelembagaan yang akan meneruskan program angkutan umum perkotaan belum tersedia,
4	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Surabaya Berbasis Jalan	1	0	0,00%		70	60,00	0,00	0,00	1.Dokumen Perencanaan belum tersedia 2.Perjanjian Kerjasama antara Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah belum ada, 3.Badan kelembagaan yang akan meneruskan program angkutan umum perkotaan belum tersedia,
5	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Makassar Berbasis Jalan	1	1	100,00%		113,5	28,19	17,12	60,73	
6	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Medan	1	1	100,00%		150	175,68	99,12	56,42	

No	MAJOR PROJECT	TARGET KUMULATIF	REALISASI KUMULATIF	CAPAIAN KINERJA KUMULATIF	NOTIFIKASI	ANGGARAN (dalam Miliar Rupiah)				KETERANGAN
						INDIKASI ANGGARAN 2020 – 2024 (RENSTRA 2020 – 2024)	PAGU AKHIR KUMULATIF 2020 – 2022	REALISASI KEUANGAN KUMULATIF 2020 – 2022 (TW-II)	%	
7	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Bandung	1	1	100,00%		100	79,39	6,72	8,46	
8	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Surabaya	1	1	100,00%		100	151,33	5,01	3,31	
9	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Makassar	1	1	100,00%		100	63,10	7,78	12,33	
10	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Semarang	1	0	0,00%		50	0,00	0,00	0,00	Kegiatan Subsidi Angkutan Umum Massal Perkotaan (Buy The Service) tidak dilaksanakan pada Tahun 2022 karena Pelaksanaan pengembangan angkutan umum massal perkotaan pada kawasan perkotaan Semarang telah dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah.
F	Major Project: Food Estate	4	3	75,00%		0	38,97	38,97	100	
1	Pembangunan Pelabuhan Bahaur	1	0	0,00%		0	10,00	10,00	100,00	Masih dalam proses lelang
2	Pembangunan Dermaga Sei Ijum Kabupaten Kotim Termasuk Supervisi	1	1	100,00%		0	6,43	0,00	0,00	
3	Pembangunan Dermaga Basirih dan Bapinang Tahap III Kabupaten Kotawaringin Timur	1	1	100,00%		0	5,28	0,00	0,00	
4	Pembangunan Dermaga Lupak Dalam Kapuas Kuala termasuk supervisi	1	1	100,00%		0	17,26	0,00	0,00	

Capaian indikator kinerja Major Project RPJMN sub sektor perhubungan darat yang menjadi tanggung jawab Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dilengkapi dengan hasil Penilaian Mandiri (*Self-Assessment*) terhadap program/ indikator dengan capaian kinerja <95% atau bernilai "Cukup dan Kurang" yaitu indikator dengan notifikasi "Kuning" dan "Merah". Aspek yang dinilai adalah (i) Kebijakan; (ii) Capaian; (iii) Permasalahan/ Kendala dan (iv) Rekomendasi. Terdapat 13 indikator kinerja dengan capaian <95% sebagaimana dapat dilihat pada Tabel 4-12 berikut.

Tabel 4-12 Matriks *Self-Assessment* Major Project dengan Capaian <95%

NO	PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA	CAPAIAN	KETERANGAN PERMASALAHAN
Major Project 02: 10 Destinasi Pariwisata Prioritas			
1	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Manggar	0,00%	Diusulkan pada tahun 2023
2	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Siladen	0,00%	Hingga tahun 2022, kendala yang dihadapi yakni belum tersedianya lahan dan dok
Major Project 10: Ibu Kota Negara (IKN)			
1	Pembangunan Infrastruktur Transportasi Darat di IKN	0,00%	Sampai tahun 2022 pembangunan IKN masih dalam tahap perencanaan.
Major Project 11: Pengembangan Kota Baru			
1	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Tanjung Selor berbasis jalan	0,00%	Dokumen Perencanaan belum tersedia
2	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Sofifi Berbasis Jalan	0,00%	Dokumen Perencanaan belum tersedia
3	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Maja	0,00%	1. Dokumen Perencanaan belum tersedia 2. Perjanjian Kerjasama antara Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah belum ada, 3. Badan kelembagaan yang akan meneruskan program angkutan umum perkotaan belum tersedia
4	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Tanjung Selor	0,00%	1. Dokumen Perencanaan belum tersedia 2. Perjanjian Kerjasama antara Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah belum ada, 3. Badan kelembagaan yang akan meneruskan program angkutan umum perkotaan belum tersedia
5	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Sofifi	0,00%	1. Dokumen Perencanaan belum tersedia 2. Perjanjian Kerjasama antara Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah belum ada,

NO	PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA	CAPAIAN	KETERANGAN PERMASALAHAN
			3. Badan kelembagaan yang akan meneruskan program angkutan umum perkotaan belum tersedia
6	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Sorong	0,00%	1. Dokumen Perencanaan belum tersedia 2. Perjanjian Kerjasama antara Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah belum ada, 3. Badan kelembagaan yang akan meneruskan program angkutan umum perkotaan belum tersedia
Major Project 23: Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Di 6 Wilayah			
1	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Semarang Berbasis Jalan	0,00%	1. Direncanakan akan didanai menggunakan PLN KFW German, dan akan diusulkan dalam GreenBook 2023 2. Perjanjian Kerjasama antara Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah belum ada, 3. Badan kelembagaan yang akan meneruskan program angkutan umum perkotaan belum tersedia
2	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Surabaya Berbasis Jalan	0,00%	1. Dokumen Perencanaan belum tersedia 2. Perjanjian Kerjasama antara Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah belum ada, 3. Badan kelembagaan yang akan meneruskan program angkutan
3	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Semarang	0,00%	Semarang: Kegiatan Subsidi Angkutan Umum Massal Perkotaan (Buy The Service) tidak dilaksanakan pada Tahun 2022 karena Pelaksanaan pengembangan angkutan umum massal perkotaan pada kawasan perkotaan Semarang telah dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah.
Major Project: Food Estate			
1	Pembangunan Pelabuhan Bahaur	0,00%	Masih dalam proses lelang

4.4 Evaluasi Anggaran

Pembangunan infrastruktur nasional membutuhkan dana yang besar. Kerangka pendanaan infrastruktur transportasi dilaksanakan melalui integrasi sumber pendanaan baik sumber pendanaan pemerintah maupun non-pemerintah yang dimanfaatkan dalam pencapaian Sasaran Pembangunan Nasional. Pembiayaan pembangunan berasal dari berbagai sumber. Sumber utama dari berasal dari pendapatan negara yang didistribusikan secara langsung kepada berbagai unit pemerintah untuk digunakan sebagai biaya pelaksanaan program. Pembiayaan juga dapat berasal dari Pendapatan Nasional Bukan Pajak (PNBP), Badan Layanan Umum (BLU), Pinjaman/Hibah Luar Negeri (PLN) dan Surat Berharga Syariah Negara (SBSN).

Kondisi pandemi yang telah terjadi selama kurun waktu dua tahun ini berdampak pada stabilitas perekonomian nasional yang berimbas pada pelaksanaan kegiatan di tingkat K/L. Pemerintah pusat harus melakukan realokasi dan *refocussing* anggaran sebagaimana diamanatkan dalam Peraturan pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2020 Tentang Kebijakan Keuangan Negara dan Stabilitas Sistem Keuangan untuk Penanganan Pandemi Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) yang kemudian ditetapkan menjadi Undang-Undang (UU) Nomor 2 Tahun 2020. UU ini juga masuk sebagai Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 87 diatur dalam pasal 2 ayat (1) dimana pemerintah dapat melakukan penyesuaian anggaran antar unit organisasi, antar fungsi dan/atau antar program.

Implikasi dari peraturan tersebut mengarahkan Kementerian Perhubungan dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk melakukan penyesuaian anggaran pada Tahun Anggaran 2020 hingga Tahun Anggaran 2022. Pada tahun 2020, Ditjen Hubdat mendapatkan pengurangan pagu menjadi Rp 2,013 triliun. Pada tahun 2021, Ditjen Hubdat mendapatkan alokasi anggaran sebesar Rp 1,877 triliun. Pada awal Tahun 2022, Ditjen Hubdat memperoleh alokasi anggaran yang mengalami *Automatic Adjustment* menjadi Rp 0.562 Triliun).

Kementerian Perhubungan dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mencoba untuk mencari sumber pembiayaan tambahan di luar APBN. Kemenhub telah mendorong penggunaan pembiayaan non-APBN untuk melaksanakan beberapa program prioritas nasional. Pembiayaan non-APBN ini sering juga disebut sebagai pendanaan kreatif dimana pemerintah melibatkan pihak di luar kementerian untuk melaksanakan program prioritas nasional.

4.4.1 Capaian Realisasi Anggaran

Dalam rangka memperbaiki kualitas perencanaan dan penganggaran, Pemerintah melakukan Redesain Sistem Perencanaan dan Penganggaran (RSPP) yang mencakup Redesain program, Redesain kegiatan, dan Redesain *Output* (luaran) yang berlaku efektif untuk Tahun Anggaran 2021 sedangkan untuk Tahun Anggaran 2020 menggunakan sistem eksisting.

Menurut Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024 kegiatan yang termasuk ke dalam program penyelenggaraan transportasi darat untuk periode pembangunan 2020 – 2024 yang termasuk dalam Program Infrastruktur Konektivitas yakni:

- Kegiatan Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat;
- Kegiatan Pelayanan Transportasi Darat;
- Kegiatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat;
- Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Darat.

Selain perubahan pada desain perencanaan, perubahan dan penyesuaian juga terjadi pada tataran pelaksanaan penganggaran. Total kebutuhan pendanaan Direktorat

Jenderal Perhubungan Darat pada sebagaimana tercantum dalam Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024 adalah sebesar Rp 36,811.11 Milyar dengan porsi 90% APBN berupa Rupiah Murni dan Surat Berharga Syariah Negara. Adapun porsi Non APBN berupa sumber pendanaan alternatif dari KPBU dan KSO/ KSP yakni sebesar 10%. Dalam perkembangannya, pelaksanaan anggaran tahun 2020, 2021 dan 2022 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengalami beberapa kali perubahan pagu. Adapun berbagai hal yang mendasari perubahan alokasi anggaran di antaranya meliputi:

- Penghematan/*refocussing* anggaran terkait dampak Pandemi Covid 19;
- Realokasi belanja dikarenakan perubahan postur anggaran;
- Pergeseran anggaran maupun pengurangan pagu pada sumber alokasi tertentu;
- Luncuran SBSN/PHLN; serta
- Penambahan belanja (pembayaran)

Penyesuaian alokasi pendanaan dan penyangkapan antara pagu indikasi kebutuhan dalam Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 dengan pagu akhir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat selama periode tahun 2020 – 2022 dapat dilihat pada Tabel 4-13.

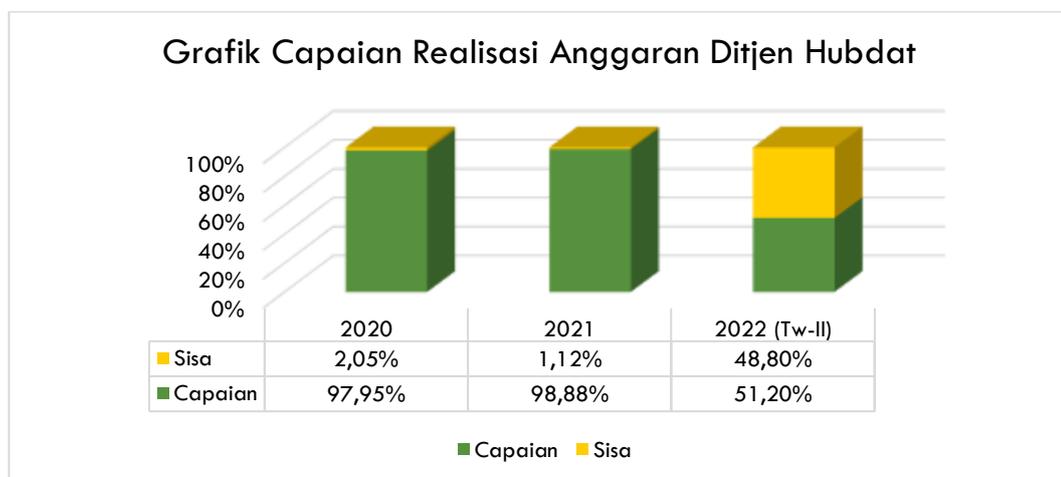
Tabel 4-13 Penyangkapan pagu indikasi kebutuhan dan pagu akhir

PAGU SESUAI RENSTRA DITJEN HUBDAT 2020 -2024 (Milyar Rupiah)			PAGU AKHIR (Milyar Rupiah)		
2020	2021	2022	2020	2021	2022
5895,972	7645,859	5395,245	5748,849	5734,253	5395,245

Selain pagu sesuai Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024 dengan pagu akhir, pada subbab Evaluasi Anggaran ini dilakukan penyangkapan antara pagu akhir setelah *refocussing* dengan realisasi. Penyangkapan pagu akhir *refocussing* tahun 2020, 2021, dan 2022 (TW-II) dengan realisasinya seperti Tabel 4-14. Hasil penyangkapan berupa capaian realisasi dalam persentase (%) sehingga dapat diketahui persentase (%) penyerapan anggaran. Hasil penyangkapan tersebut dapat dilihat seperti Gambar 4-1.

Tabel 4-14 Penyangkapan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran Kemenhub 2020 - 2022

ALOKASI/ <i>REFOCUSSING</i> (Milyar Rupiah)			REALISASI (Milyar Rupiah)		
2020	2021	2022 (Tw-II)	2020	2021	2022 (TW-II)
5748,849	5734,253	5395,245	5631,17	5669,99	2762,23



Gambar 4-1 Grafik Capaian Realisasi Anggaran 2020 – 2022 (TW-II)

Rincian realisasi anggaran pada 4 (empat) Program Infrastruktur Konektivitas sesuai Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada Tahun 2020, dan 2021 serta perkembangan capaian anggaran Tahun 2022 (TW-II) adalah secara berurutan masing-masing seperti ditunjukkan pada Tabel 4-15, Tabel 4-16 dan Tabel 4-17.

Tabel 4-15 Penyandingan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran Ditjen Hubdat Tahun 2020

Kode	PROGRAM	ANGGARAN (Miliar Rupiah)	REALISASI (Miliar Rupiah)	%	SISA (Miliar Rupiah)
1160	Pembangunan dan Pengelolaan Lalu Lintas Jalan	957,30	948,58	99,09%	8,72
1161	Pembangunan dan Pengelolaan Angkutan Jalan	766,19	740,56	96,65%	25,63
1162	Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana Transportasi Jalan	1055,63	1032,68	97,83%	22,95
1163	Pembangunan dan Pengelolaan Sarana Transportasi Jalan	192,45	189,89	98,67%	2,56
1164	Pembangunan dan Pengelolaan Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan	1778,43	1753,43	98,59%	25,00
1953	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan Darat	998,84	966,03	96,72%	32,81

Tabel 4-16 Penyandingan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran Ditjen Hubdat Tahun 2021

Kode	PROGRAM	ANGGARAN (Miliar Rupiah)	REALISASI (Miliar Rupiah)	%	SISA (Miliar Rupiah)
4596	Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Darat	2,00	1,996	99,82%	0,004
4637	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	1830,53	1807,222	98,73%	23,307
4638	Pelayanan Transportasi Darat	1186,07	1181,217	99,59%	4,854
4639	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	1176,76	1168,851	99,33%	7,911
4640	Penunjang Teknis Transportasi Darat	505,70	498,532	98,58%	7,166

Kode	PROGRAM	ANGGARAN (Miliar Rupiah)	REALISASI (Miliar Rupiah)	%	SISA (Miliar Rupiah)
4670	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	521,98	515,663	98,79%	6,319
4671	Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Darat	511,20	496,538	97,13%	14,662

Tabel 4-17 Penyandingan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran Dirjen Hubdat Tahun 2022 (TW-II)

Kode	PROGRAM	ANGGARAN (Miliar Rupiah)	REALISASI (Miliar Rupiah)	%	SISA (Miliar Rupiah)
4637	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	2227,48	1114,06	50,01%	1113,414
4638	Pelayanan Transportasi Darat	1119,28	573,09	51,20%	546,185
4639	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	536,87	225,46	42,00%	311,408
4640	Penunjang Teknis Transportasi Darat	573,23	261,92	45,69%	311,307
4670	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	408,58	256,25	62,72%	152,328
4671	Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Darat	529,82	331,45	62,56%	198,373

Seperti ditunjukkan pada Gambar 4-1, posisi serapan anggaran pada Triwulan II tahun 2022 menunjukkan nilai 51,20% sehingga perlu mendapat perhatian dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat agar dapat mengoptimalkan pemanfaatan anggaran di tahun berjalan.

4.5 Evaluasi Kelembagaan

Dalam rangka peningkatan kinerja untuk mencapai sasaran program penyelenggaraan dan pengelolaan transportasi darat, perlu adanya penguatan struktur kelembagaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai langkah awal dalam menjawab *intitution interest*. Adapun dalam hal ini penguatan yang diusulkan yakni penambahan wilayah kerja Balai Pengelola Transportasi Darat dan penambahan Balai Pengelola Transportasi Danau Toba.

4.5.1 Usulan Penataan Balai Pengelola Transportasi Darat

4.5.1.1 BPTD Kondisi Eksisting

Pada Tahun 2016, Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara memberikan persetujuan pembentukan 25 UPT Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) melalui Surat Nomor : B/3923.1/M.PANRB/11/2016 tanggal 30 November 2016. Hal tersebut ditindaklanjuti dengan dikeluarkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 154 tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2018 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja BPTD, dan sejak itu UPT BPTD resmi berdiri sejumlah 25 BPTD seperti ditunjukkan pada Tabel 4-18.

Tabel 4-18 Persebaran Jumlah BPTD Kondisi Saat Ini

No	Unit	Propinsi
1	BPTD WILAYAH I	Provinsi Aceh
2	BPTD WILAYAH II	Provinsi Sumatera Utara
3	BPTD WILAYAH III	Provinsi Sumatera Barat
4	BPTD WILAYAH IV	Provinsi Riau-Kepri

No	Unit	Propinsi
5	BPTD WILAYAH V	Provinsi Jambi
6	BPTD WILAYAH VI	Provinsi Bengkulu-Lampung
7	BPTD WILAYAH VII	Provinsi Sumsel-Babel
8	BPTD WILAYAH VIII	Provinsi Banten
9	BPTD WILAYAH IX	Provinsi Jabar
10	BPTD WILAYAH X	Provinsi Provinsi Jateng-DIY
11	BPTD WILAYAH XI	Provinsi Jatim
12	BPTD WILAYAH XII	Provinsi Bali-NTB
13	BPTD WILAYAH XIII	Provinsi NTT
14	BPTD WILAYAH XIV	Provinsi Kalbar
15	BPTD WILAYAH XV	Provinsi Kalsel
16	BPTD WILAYAH XVI	Provinsi Kalteng
17	BPTD WILAYAH XVII	Provinsi Kaltim-Kaltara
18	BPTD WILAYAH XVIII	Provinsi Sultra
19	BPTD WILAYAH XIX	Provinsi Sulsel-Sulbar
20	BPTD WILAYAH XX	Provinsi Sulteng
21	BPTD WILAYAH XXI	Provinsi Gorontalo
22	BPTD WILAYAH XXII	Provinsi Sulut
23	BPTD WILAYAH XXIII	Provinsi Maluku
24	BPTD WILAYAH XXIV	Provinsi Maluku Utara
25	BPTD WILAYAH XXV	Provinsi Papua-Papua Barat

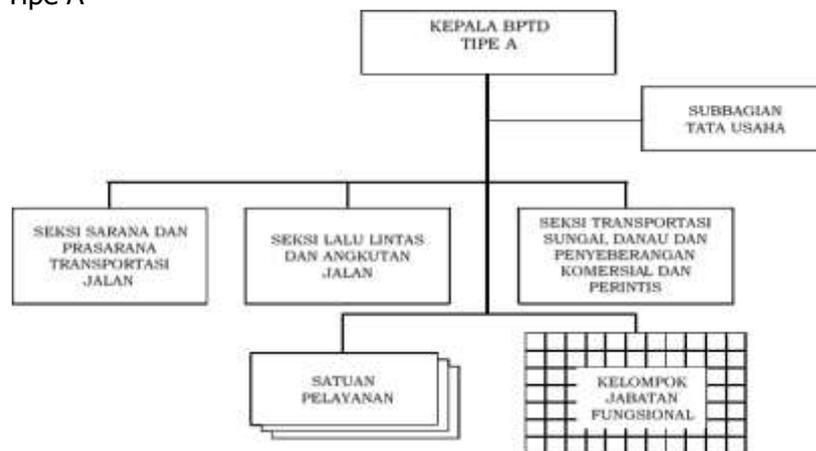
Kedudukan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2018 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja BPTD adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat. BPTD dipimpin oleh seorang Kepala.

Tipologi BPTD terdiri atas:

1. BPTD yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat pada wilayah dengan karakteristik daratan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersial dan perintis, yang selanjutnya disebut BPTD Tipe A;
2. BPTD yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat pada wilayah dengan karakteristik daratan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan perintis, yang selanjutnya disebut BPTD Tipe B; dan
3. BPTD yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat pada wilayah dengan karakteristik kepulauan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersial dan perintis, yang selanjutnya disebut BPTD Tipe C.

Adapun susunan organisasi BPTD berdasarkan tipologi seperti telah dijelaskan di atas adalah sebagai berikut:

1. BPTD Tipe A



Gambar 4-2 Susunan Organisasi BPTD Tipe A

Seperti ditunjukkan pada Gambar 4-2, BPTD Tipe A terdiri atas:

- Sub bagian Tata Usaha;
- Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan;
- Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- Seksi Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Komersial dan Perintis; dan
- Kelompok Jabatan Fungsional.

2. BPTD Tipe B

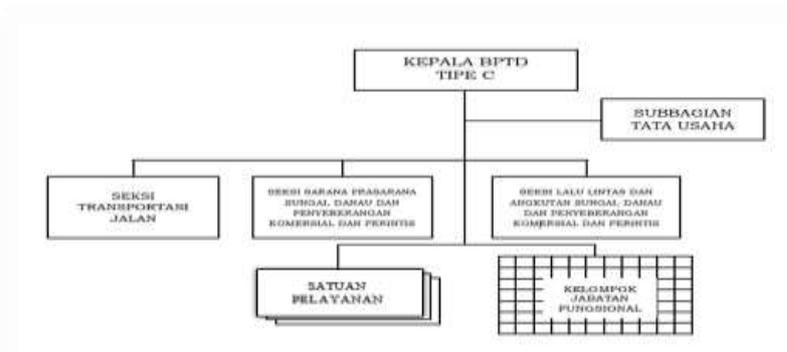


Gambar 4-3 Susunan Organisasi BPTD Tipe B

Seperti ditunjukkan pada Gambar 4-3, BPTD Tipe B terdiri atas:

- Sub bagian Tata Usaha;
- Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan;
- Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- Seksi Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Perintis; dan
- Kelompok Jabatan Fungsional.

3. BPTD Tipe C



Gambar 4-4 Susunan Organisasi BPTD Tipe C

Seperti ditunjukkan pada Gambar 4-4, BPTD Tipe C terdiri atas:

- Sub bagian Tata Usaha;
- Seksi Transportasi Jalan;
- Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Komersial dan Perintis;
- Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan Komersial dan Perintis; dan
- Kelompok Jabatan Fungsional.

4.5.1.2 Usulan Penataan BPTD

Pada masa depan, tentunya banyak tantangan yang akan dihadapi oleh sub sektor perhubungan darat. Tantangan tersebut di antaranya yakni:

- Daya saing global
- Pemulihan ekonomi pasca pandemi Covid-19
- Percepatan pembangunan infrastruktur
- Perekat NKRI
- Reformasi birokrasi

Untuk menjawab tantangan strategis ke depan tersebut di atas, maka secara kelembagaan perlu dilakukan penataan BPTD dimana beberapa BPTD diusulkan untuk dinaikkan eselonisasinya, dengan pertimbangan:

- Penambahan Tugas dan Fungsi Keselamatan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai fungsi pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang penyelenggaraan transportasi darat.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai fungsi pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat.
- Penataan BPTD dapat dimaknai tidak bertentangan dengan isu penyederhanaan birokrasi, karena penataan BPTD dimaksudkan untuk meningkatkan tata kelola penyelenggaraan transportasi darat, sehingga diharapkan pemenuhan standar-standar pelayanan dan kinerja dalam penyelenggaraan transportasi darat dapat dihadirkan lebih cepat, tepat, dan memenuhi ekspektasi masyarakat.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang transportasi darat.

Adapun beban kerja BPTD sesuai tugas dan fungsinya terdiri dari:

- a. Panjang jalan nasional;
- b. Jumlah Terminal Tipe A;
- c. Jumlah Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB);
- d. Jumlah Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan;
- e. Jumlah peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor;
- f. Jumlah sarana angkutan jalan yg diperiksa secara fisik rancang bangunnya;
- g. Jumlah sarana dan karoseri yang diuji berkala;
- h. Jumlah angkutan orang lintas batas antar Negara dan/atau antakota antarprovinsi;
- i. Jumlah angkutan orang tidak dalam trayek;
- j. Jumlah angkutan barang;
- k. Jumlah pelanggaran terhadap peraturan peundang-undangan; dan
- l. Jumlah anggaran pembangunan sarana dan prasarana.
- m. Jumlah Sumber Daya Manusia;
- n. Jumlah Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP);
- o. Jumlah Dishub Kab/ Kota yang dikoordinasikan.

Berdasarkan Lokasi dan beban tugas BPTD saat ini berada di posisi yang cukup strategis untuk berkoordinasi namun masih terlalu luas jangkauan pengawasan dan pelaksanaan koordinasi tugas dan fungsinya dengan wilayah kerja yang dibawah serta peningkatan jumlah sarana dan prasarana yang harus diawasi dan dikendalikan. Guna mengatasi terlalu luasnya jangkauan pengawasan dan beban kerja maka diusulkan penataan BPTD di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat yaitu penambahan Jumlah BPTD dari semula 25 (dua puluh lima) unit menjadi 33 (tiga puluh tiga) unit seperti ditunjukkan pada Tabel 4-19.

Tabel 4-19 Usulan Penambahan Jumlah BPTD

No	Unit	Propinsi
1	BPTD WILAYAH I	Provinsi Aceh
2	BPTD WILAYAH II	Provinsi Sumatera Utara
3	BPTD WILAYAH III	Provinsi Sumatera Barat
4	BPTD WILAYAH IV	Provinsi Riau
5	BPTD WILAYAH V	Provinsi Kep. Riau
6	BPTD WILAYAH VI	Provinsi Jambi
7	BPTD WILAYAH VII	Provinsi Bengkulu
8	BPTD WILAYAH VIII	Provinsi Lampung
9	BPTD WILAYAH IX	Provinsi Sumsel
10	BPTD WILAYAH X	Provinsi Bangka Belitung
11	BPTD WILAYAH XI	Provinsi Banten
12	BPTD WILAYAH XII	Provinsi Jawa Barat
13	BPTD WILAYAH XIII	Provinsi Jawa Tengah
14	BPTD WILAYAH XIV	Provinsi DI Yogyakarta
15	BPTD WILAYAH XV	Provinsi Jawa Timur
16	BPTD WILAYAH XVI	Provinsi Bali
17	BPTD WILAYAH XVII	Provinsi NTB
18	BPTD WILAYAH XVIII	Provinsi NTT
19	BPTD WILAYAH XIX	Provinsi Kalimantan Barat
20	BPTD WILAYAH XX	Provinsi Kalimantan Selatan
21	BPTD WILAYAH XXI	Provinsi Kalimantan Tengah
22	BPTD WILAYAH XXII	Provinsi Kalimantan Timur
23	BPTD WILAYAH XXIII	Provinsi Kalimantan Utara
24	BPTD WILAYAH XXIV	Provinsi Sulawesi Tenggara
25	BPTD WILAYAH XXV	Provinsi Sulawesi Selatan

No	Unit	Propinsi
26	BPTD WILAYAH XXVI	Provinsi Sulawesi Barat
27	BPTD WILAYAH XXVII	Provinsi Sulawesi Tengah
28	BPTD WILAYAH XXVIII	Provinsi Gorontalo
29	BPTD WILAYAH XXIX	Provinsi Sulawesi Utara
30	BPTD WILAYAH XXX	Provinsi Maluku
31	BPTD WILAYAH XXXI	Provinsi Maluku Utara
32	BPTD WILAYAH XXXII	Provinsi Papua
33	BPTD WILAYAH XXXIII	Provinsi Papua Barat

BPTD diusulkan dalam 3 (tiga) klasifikasi kelas, yang terdiri atas:

1. Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I;
2. Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II; dan
3. Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas III.

4.5.2 Usulan Penataan Balai Pengelola Transportasi Danau Toba

4.5.2.1 Kondisi Eksisting

Kawasan Danau Toba merupakan kawasan pariwisata andalan, baik skala provinsi maupun nasional. Objek wisata tersebar di 7 (tujuh) kabupaten/kota yang termasuk dalam Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Danau Toba dan masing-masing memiliki karakteristik yang berbeda-beda. Dengan adanya peningkatan target arus wisatawan yang masuk ke Kawasan Danau Toba menuntut peningkatan prasarana, sarana untuk menuju ke Kawasan Danau Toba, oleh sebab itu perlu diprioritaskan aspek keselamatan, keamanan dan kenyamanan wisatawan, namun sampai dengan saat ini masalah sarana, prasarana transportasi menuju/dari Kawasan Danau Toba masih terbatas, baik kuantitas maupun kualitas, sehingga belum mampu mendukung peningkatan jumlah arus wisatawan yang berkunjung ke Kawasan Danau Toba.

Transportasi masuk dalam salah satu bagian penting untuk menghubungkan dan menciptakan konektivitas di kawasan pariwisata Danau Toba, untuk itu peningkatan pelayanan transportasi di Danau Toba perlu ditingkatkan dan dibenahi secara menyeluruh. Diharapkan kedepan adanya suatu wadah organisasi/unit kerja khususnya transportasi darat, yang dapat mengelola transportasi di Danau Toba secara komprehensif dan terintegrasi, baik sarana, prasarana, SDM serta regulasi yang memadai, dan yang paling penting adalah terkait pelaksanaan regulasi kesyahbandaran dan penegakan hukum, karena regulasi ini belum dimiliki oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (Direktorat Transportasi SDP).

Untuk saat ini wilayah Danau Toba dalam pelaksanaan pembangunan sarana prasarana transportasi SDP merupakan tugas dan tanggung jawab dari Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah II Provinsi Sumatera Utara yang terbentuk berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan PM Nomor 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat. Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah II Provinsi Sumatera Utara adalah Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Kementerian Perhubungan berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

Untuk memaksimalkan penyelenggaraan operasional, keselamatan dan keamanan di Danau Toba, perlu dibentuk UPT yang bernama Balai Pengelola Transportasi Danau Toba di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

BAB 5 PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat merupakan dokumen perencanaan pembangunan jangka menengah di tingkat Eselon I Kementerian Perhubungan untuk periode 5 tahun (2020 – 2024). Untuk itu, hasil Evaluasi Paruh Waktu Renstra dalam lingkungan Ditjen Hubdat menjadi bahan baku utama pelaksanaan evaluasi paruh waktu Renstra Kementerian Perhubungan tahun 2020 - 2024, diolah bersama dengan hasil evaluasi pelaksanaan RKP periode RPJMN Nasional yang berjalan. Penyusunan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2020 – 2024 didasarkan pada tujuan untuk menjaga kesinambungan pembangunan nasional terutama di sektor transportasi sub sektor transportasi/ perhubungan darat serta menjadi arah dan pedoman pelaksanaan penyelenggaraan perhubungan bagi seluruh unit kerja dan stakeholder bidang transportasi khususnya sub sektor perhubungan darat. Secara umum, kesinambungan yang diharapkan pada tahapan penyusunan sudah dapat dilihat yang diwujudkan dalam beberapa poin kesimpulan berikut:

1. Keselarasan perencanaan pada dokumen/ naskah perencanaan sebagaimana ditampilkan melalui penyandingan (sinkronisasi) program dan indikator pembangunan bidang transportasi khususnya sub sektor perhubungan darat pada RPJMN 2020 – 2024 terhadap penyusunan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 - 2024 dengan persentase sinkronisasi 97,3%. Sebagaimana diamahkan dalam RPJMN, bahwa rumusan pembangunan di tingkat K/L harus mengacu pada perencanaan dalam RPJMN periode yang sama.
2. Hasil tinjauan pada Indikator Kinerja Utama Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menunjukkan adanya usulan perubahan yang mengarah pada penyempurnaan (revisi) pada indikator kinerja
 - a. IKP6 Persentase Tingkat Pelayanan Lebih Besar atau Sama dengan "C" pada Jalan Nasional;
 - b. IKP7 Rasio Fatalitas Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000;
 - c. IKP8 Rasio Fatalitas Kecelakaan Transportasi SDP per 10.000 kapal pelayaran;
3. Berdasarkan hasil analisis pada RPJMN dapat disimpulkan bahwa:
 - Hingga pada tahun pada tahun 2022 (TW-II), kedua program nilai capaiannya jika dibandingkan target akhir RPJMN 2020 – 2024 menunjukkan notifikasi berwarna merah yang artinya capaian kinerja (<75%).
 - Di sisi lain jika dibandingkan dengan target akhir Renstra Ditjen Hubdat 2020 – 2024, capaian program Jumlah Pelabuhan Penyeberangan baru yang dibangun pada tahun 2022 (TW-II) berwarna notifikasi merah (<75%), sedangkan capaian program Kota metropolitan dengan Sistem angkutan umum massal perkotaan yang dibangun dan dikembangkan (Jakarta, Bandung, Semarang, Surabaya, Medan, Makassar) pada tahun 2022 (TW-II) berwarna notifikasi kuning (<95% dan ≥75%).
 - Jika dibandingkan dengan target tahun 2022 Renstra Ditjen Hubdat 2020 – 2024, capaian program Jumlah Pelabuhan Penyeberangan baru yang dibangun pada tahun 2022 (TW-II) berwarna notifikasi merah (<75%), sedangkan capaian program Kota metropolitan dengan Sistem angkutan umum massal perkotaan yang dibangun dan dikembangkan (Jakarta, Bandung, Semarang, Surabaya, Medan, Makassar) pada tahun 2022 (TW-II) berwarna notifikasi kuning (<95% dan ≥75%).

- Hingga tahun 2022 (TW-II) capaian kinerja jika dibandingkan target akhir tahun 2022 Renstra Ditjen Hubdat 2020 – 2024 menunjukkan hasil: dari 23 program Jumlah Pelabuhan Penyeberangan baru yang dibangun yang ditargetkan sampai akhir tahun 2022, 11 diantaranya menunjukkan capaian dengan notifikasi hijau ($\geq 95\%$), 12 yang lain menunjukkan capaian kinerja $< 75\%$ dengan keterangan notifikasi merah. Dari 5 program Jumlah Kota Metropolitan dengan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan yang Dibangun dan Dikembangkan yang ditargetkan sampai akhir tahun 2022, empat diantaranya menunjukkan capaian dengan notifikasi hijau ($\geq 95\%$), satu lainnya menunjukkan capaian kinerja $< 75\%$ dengan keterangan notifikasi merah.
4. Berdasarkan hasil analisis pada program *Major Project* dapat disimpulkan bahwa:
- Dari enam major project, tiga diantaranya sudah memenuhi target ($\geq 95\%$) yang ditunjukkan dengan notifikasi hijau, salah satu diantaranya perlu kerja keras ($< 95\%$ dan $\geq 75\%$) untuk mencapai target yang ditunjukkan dengan notifikasi kuning, lainnya sulit mencapai target ($< 75\%$) yang ditunjukkan dengan notifikasi merah.
 - Dari 10 program Major Project 02: 10 Destinasi Pariwisata Prioritas, dua diantaranya menunjukkan notifikasi merah (capaian $< 75\%$), sedangkan delapan lainnya menunjukkan notifikasi hijau (capaian $\geq 95\%$).
 - Pada 5 program Major Project 09: Pengembangan Wilayah Metropolitan Lain menunjukkan notifikasi ketercapaian berwarna hijau (capaian $\geq 95\%$).
 - Dari program Major Project 10: Ibu Kota Negara (IKN), menunjukkan notifikasi ketercapaian berwarna merah (capaian $< 75\%$).
 - Dari 7 program Major Project 11: Pengembangan Kota Baru, enam diantaranya menunjukkan notifikasi ketercapaian berwarna merah (capaian $< 75\%$), satu lainnya menunjukkan notifikasi ketercapaian berwarna hijau (capaian $\geq 95\%$).
 - Dari 10 program Major Project 23: Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Di 6 Wilayah, tiga diantaranya menunjukkan notifikasi ketercapaian berwarna merah (capaian $< 75\%$), sedangkan tujuh lainnya menunjukkan notifikasi ketercapaian berwarna hijau (capaian $\geq 95\%$).
 - Dari empat program Major Project: Food Estate, tiga diantaranya menunjukkan notifikasi ketercapaian berwarna hijau (capaian $\geq 95\%$), sedangkan satu lainnya menunjukkan notifikasi ketercapaian berwarna merah (capaian $< 75\%$).
5. Posisi serapan anggaran pada Triwulan II tahun 2022 menunjukkan nilai 48,80% sehingga perlu mendapat perhatian dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat agar dapat mengoptimalkan pemanfaatan anggaran di tahun berjalan.
6. Berdasarkan hasil evaluasi kelembagaan dapat disimpulkan bahwa:
- Restruktursisasi dan reformasi kelembagaan di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui usulan perluasan dan penambahan wilayah kerja sejumlah 8 wilayah kerja Badan Pengelola Transportasi Darat: BPTD Wilayah V Provinsi Kepulauan Riau, BPTD Wilayah VII Provinsi Bengkulu, BPTD Wilayah X Provinsi Bangka Belitung, BPTD Wilayah XIV Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, BPTD Wilayah XVII Provinsi NTB, BPTD Wilayah XXIII Provinsi Kaltara, BPTD Wilayah XXVI Provinsi Sulawesi Barat, dan BPTD Wilayah XXXIII Provinsi Papua Barat.
 - Pembentukan Badan Pengelola Transportasi Danau Toba, akan memberikan dampak nilai positif yang terdiri dari dampak sumber daya manusia, sarana dan prasarana, anggaran pembiayaan dan nilai tambah bagi masyarakat, yang

menunjang percepatan pembangunan, khususnya di bidang transportasi sub sektor perhubungan darat.

5.2 Rekomendasi

Selama pelaksanaan pembangunan nasional sektor transportasi dan perhubungan periode paruh waktu 2020 – 2022, Kementerian Perhubungan dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Darat secara progresif dan dinamis telah dan terus melakukan perbaikan dengan mengedepankan kerja sama secara optimal antar seluruh unit kerja di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Identifikasi langkah dan rencana tindak lanjut perlu dilakukan dalam rangka penyempurnaan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024 yang menunjang pencapaian target pembangunan RPJMN 2020 – 2024. Hasil identifikasi saran tindak lanjut (rekomendasi) sebagai panduan perbaikan pencapaian kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat di antaranya:

1. Penyempurnaan penulisan/ teknis penyusunan naskah Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024
 - Perbaikan/penyederhanaan penulisan dalam Renstra disesuaikan dengan struktur RPJMN, terutama agenda pembangunan sektor transportasi (perbaikan susunan/cascading PN dan program turunannya yang menjadi lingkup kerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat).
 - Penyederhanaan identifikasi Major Project dalam Renstra dapat dilakukan pembaharuan agar lebih terperinci.
2. Penyempurnaan Indikator Kinerja Utama
 - Pembahasan lanjut terjait kesepakatan internal Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (antar subsektor dan unit kerja lain) untuk menentukan kriteria dan indikator kinerja penunjang indikator utama terutama yang diusulkan untuk direviu.
 - Pelaksanaan tindak lanjut (*follow-up*) hasil studi dan reviu yang mengarah pada perbaikan dan perubahan perumusan, penghitungan, penetapan *cut-off*, hingga target realisasi kinerja.
3. Mendorong skema *creative financing* sebagai alternatif pendanaan dengan mengedepankan pengelolaan anggaran yang akuntabel, bersih, transparan dan efisien.
4. Meningkatkan komitmen Pimpinan unit-unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam penerapan manajemen berbasis kinerja khususnya dalam hal perencanaan kinerja maupun monitoring dan evaluasi capaian kinerja.
5. Melaksanakan monitoring dan evaluasi capaian kinerja secara berkelanjutan dalam rangka meningkatkan kualitas pengukuran kinerja, termasuk melakukan penyempurnaan sistem/ perangkat monitoring.
6. Melaksanakan koordinasi lanjut dengan KemenPAN-RB, Badan Kepegawaian Negara (BKN), Bappenas dan Kementerian Keuangan terkait struktur penganggaran usulan perluasan dan penambahan wilayah kerja Badan Pengelola Transportasi Darat dan pembentukan Badan Pengelola Transportasi Danau Toba.

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1

NO	Kategori	Renstra	Permasalahan	RPJMN	X ≠ Y	X = Y	Persentase
I	Proritas Nasional (PN)			1	0	1	100%
	PN 2 - Mengembangkan Wilayah untuk Mengurangi Kesenjangan dan Menjamin Pemerataan						
	PN 5 - Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar			1	0	1	
II	Program Prioritas (PP)			1	0	1	100%
	PP 1 - Infrastruktur Pelayanan Dasar						
	PP 2 - Infrastruktur Ekonomi			1	0	1	
	PP 3 - Infrastruktur Perkotaan						
III	Kegiatan Prioritas (KP)			2	0	2	100%
	KP 1 - Keselamatan dan Keamanan Transportasi						
	KP 2 - Konektivitas Kereta Api						
	KP 3 - Konektivitas Laut						
	KP 4 - Konektivitas Udara						
	KP 5 - Konektivitas Darat dan Antarmoda			1	0	1	
	KP 6 - Transportasi Perkotaan			1	0	1	
IV	Proyek Prioritas (ProP)			42	1	41	98%
A	Proyek Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Baru			36	0	36	
1	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Pulau Telo, Sumut	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
2	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Bias Munjul, Bali	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
3	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Sampalan, Bali	<input checked="" type="checkbox"/>	Kesalahan penulisan Sampalan (Renstra); Sampalan (RPJMN)	1	0	1	
4	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Leti, Maluku	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
5	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Kadatua, Sultra	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
6	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Siompu, Sultra	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	

NO	Kategori	Renstra	Permasalahan	RPJMN	X ≠ Y	X = Y	Persentase
7	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Pangkalasean, Sulteng	<input checked="" type="checkbox"/>	Kesalahan penulisan Pangkalaseang (Renstra); Pangkalasean (RPJMN)	1	0	1	
8	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Sermata, Maluku	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
9	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Weda, Maluku	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
10	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Batanta, Papua Barat	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
11	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Kaimana, Papua Barat	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
12	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Salawati, Papua Barat	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
13	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Bade, Papua	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
14	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Dakal, Riau	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
15	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Ketam Putih, Riau	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
16	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan P. Burung, Riau	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
17	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Merbau, Riau	<input checked="" type="checkbox"/>	Kesalahan penulisan P. Merbau (Renstra); Merbau (RPJMN)	1	0	1	
18	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Letung, Kepri	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
19	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Serasan, Kepri	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
20	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Tarempa, Kepri	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
21	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Maritaing, NTT	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
22	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Dolong, Sulteng	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
23	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Merauke, Papua	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
24	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Pagai Selatan, Sumbar	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
25	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Sikabalu, Sumbar	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	

NO	Kategori	Renstra	Permasalahan	RPJMN	X ≠ Y	X = Y	Persentase
26	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Sei Guntung, Riau	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
27	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Manggar, Babel	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
28	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Karimata, Kalbar	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
29	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Pasokan, Sulteng	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
30	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Makalehi, Sulut	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
31	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Waren, Papua	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
32	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan P. Seliau, Babel	<input checked="" type="checkbox"/>	Kesalahan penulisan Pulau Seliau (Renstra); P. Seliau (RPJMN)	1	0	1	
33	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Wairiang, NTT	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
34	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Talise	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
35	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Siladen	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
36	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Kawio	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
B	Penyediaan Subsidi Angkutan Massal Perkotaan			6	1	5	
1	Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Medan	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
2	Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Jakarta	<input type="checkbox"/>	Tidak ada dalam Renstra	1	1	0	
3	Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Bandung	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
4	Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Makassar	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
5	Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Surabaya	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
6	Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Semarang	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
V	Major Project			36	4	32	89%
A	Major Project 02: 10 Destinasi Pariwisata Prioritas			10	0	10	

NO	Kategori	Renstra	Permasalahan	RPJMN	X ≠ Y	X = Y	Persentase
1	Pembangunan kapal penyeberangan perintis Kaledupa-Tomia-Binongko	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
2	Pembangunan Pelabuhan penyeberangan KSPN Danau Toba	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
3	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Manggar	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
4	Pembangunan Pelabuhan penyeberangan Tj. Kelayang (Tj. Nyato)	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
5	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Binongko	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
6	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Kadatua	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
7	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Tomia	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
8	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Siladen	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
9	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Siompu	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
10	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Salawati	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
B	Major Project 09: Pengembangan Wilayah Metropolitan Lain			5	0	5	
1	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Palembang berbasis jalan	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
2	Pengembangan sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Banjarmasin Berbasis Jalan	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
3	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Denpasar	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
4	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Palembang	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
5	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Banjarmasin	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
C	Major Project 10: Ibu Kota Negara (IKN)			1	1	0	

NO	Kategori	Renstra	Permasalahan	RPJMN	X ≠ Y	X = Y	Persentase
1	Pembangunan Infrastruktur Transportasi Darat di IKN	<input type="checkbox"/>	Tidak terdapat pada lampiran Proyek Prioritas Strategis namun terdapat pada "Strategi Implementasi"	1	1	0	
D	Major Project 11: Pengembangan Kota Baru			7	0	7	
1	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Tanjung Selor berbasis jalan	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
2	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Sofifi Berbasis Jalan	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
3	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Sorong berbasis Jalan	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
4	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Maja	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
5	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Tanjung Selor	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
6	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Sofifi	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
7	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Sorong	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
E	Major Project 23: Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Di 6 Wilayah			10	0	10	
1	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Medan Berbasis Jalan	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
2	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Bandung Berbasis Jalan	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
3	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Semarang Berbasis Jalan	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
4	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Surabaya Berbasis Jalan	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
5	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Makassar Berbasis Jalan	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	

NO	Kategori	Renstra	Permasalahan	RPJMN	X ≠ Y	X = Y	Persentase
6	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Medan	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
7	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Bandung	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
8	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Surabaya	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
9	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Makassar	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
10	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Semarang	<input checked="" type="checkbox"/>		1	0	1	
F	Major Project: Food Estate			3	3	0	
1	Pembangunan Dermaga Sei Ijum Kabupaten Kotim Termasuk Supervisi	<input type="checkbox"/>	Pembangunan Pelabuhan Sungai Sei Ijum Lokasi Kalteng	1	1	0	
2	Pembangunan Dermaga Basirih dan Bapinang Tahap III Kabupaten Kotawaringin Timur	<input type="checkbox"/>	Pembangunan Pelabuhan Sungai Mentaya-Basirih dan Mentaya-Bapinang Lokasi Kalteng	1	1	0	
3	Pembangunan Dermaga Lupak Dalam Kapuas Kuala termasuk supervisi	<input type="checkbox"/>	Tidak terdapat pada lampiran Proyek Prioritas Strategis	1	1	0	

LAMPIRAN 2

Usulan perubahan IKP berbasis hasil di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

KD	PROGRAM/KEGIATAN			UNIT KERJA	ARTI	BASELINE	RUMUS		CARA PERHITUNGAN	SUMBER DATA	DIUSULKAN	KELENGKAPAN
	SASARAN	INDIKATOR KINERJA	SATUAN				RUMUS TARGET	RUMUS REALISASI			DI-REVIU	USULAN (MANUAL IKU)
GA	PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS											
IKP1	Terwujudnya Konektivitas Transportasi Nasional	Indeks Konektivitas Transportasi Darat	Nilai	AJ, TSDP, PRASARANA								
IKP2		Indeks Konektivitas Transportasi Perkotaan	Nilai	AJ								
IKP3	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	AJ, TSDP, KEPEG								
IKP4		On Time Performance (OTP) Transportasi SDP	%	TSDP								
IKP5		On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan	%	AJ								
IKP6		<i>Persentase Tingkat Pelayanan Lebih Besar atau Sama dengan "C" pada Jalan Nasional</i>	%	LALIN						V		BELUM LENGKAP
IKP7	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Fatalitas Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 kendaraan-keberangkatan	Rasio	SARANA					SUMBER DATA : AJ	V		BELUM LENGKAP <i>Catatan: Kendaraan?</i>
IKP8		Rasio Fatalitas Kecelakaan Transportasi SDP per 10.000 kapal pelayaran	Rasio	TSDP						V		BELUM LENGKAP
WA	PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN											
IKP9	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang mendapat class action oleh masyarakat dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang dikeluarkan/ditetapkan	Rasio	BAG. HUKUM								
IKP10	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	BAG. KEPEG								

LAMPIRAN 3

Rincian Capaian Indikator Kinerja Program dalam Renstra Ditjen Hubdat 2020 – 2024

SESUAI PERMENHUB PM80/2020 TTG RENSTRA KEMENHUB 2020-2024		TARGET RENSTRA				REALISASI				CAPAIAN KINERJA KUMULATIF (%)		NOTIFIKASI KETERCAPAIAN TARGET 2024				
Indikator Kinerja	satuan	2020	2021	2022	2024	2020	2021	2022 (TW-II)	Realisasi tahunan	(%)	Pengukuran	2020	2021	2022	2024	
IKP1	Rasio konektivitas transportasi darat	rasio	0,64	0,71	0,79	0,93	0,892	0,925	0,925	0.914	99,46	Realisasi 2022 (TW-II) dibandingkan Target 2024 Renstra × 100%				
IKP5	Rasio konektivitas transportasi perkotaan	rasio	0,273	0,455	0,5	1	0,286	0,5	0,5	0.429	50	Realisasi 2022 (TW-II) dibandingkan Target 2024 Renstra × 100%				
IKP1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	nilai	80	83	85	88,5	0	86,25	91,8	59.35	103,73	Rata-rata realisasi/ Target 2024 Renstra × 100%				
IKP6	On Time Performance (OTP) Transportasi SDP	%	83	83,1	83,2	83,4	84,7	83,31	83,27	83.76	99,84	Rata-rata realisasi/ Target 2024 Renstra × 100%				
IKP7	On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan	%	50	30	28	70	50,24	32,24	40,8	41.093	58,29	Rata-rata realisasi/ Target 2024 Renstra × 100%				

**Evaluasi Paruh Waktu Rencana Strategis
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024**

SESUAI PERMENHUB PM80/2020 TTG RENSTRA KEMENHUB 2020-2024		TARGET RENSTRA				REALISASI				CAPAIAN KINERJA KUMULATIF (%)		NOTIFIKASI KETERCAPAIAN TARGET 2024				
Indikator Kinerja		satuan	2020	2021	2022	2024	2020	2021	2022 (TW-II)	Realisasi tahunan	(%)	Pengukuran	2020	2021	2022	2024
IKP 1	Rasio Kejadian Kecelekaan Transportasi Jalan per 10,000 Keberangkatan	rasio	0,02	0,019	0,016	0,011	0,0037	0,015	0	0.006	200	Target 2024 Renstra- (rata2 realisasi- Target 2024 Renstra)/ Target 2024 Renstra × 100%				
IKP2	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10,000 Pelayaran	rasio	0,088	0,086	0,085	0,083	0,129	0,039	0	0.056	200	Target 2024 Renstra- (rata2 realisasi- Target 2024 Renstra)/ Target 2024 Renstra × 100%				
IKP1	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	n/a	0,2	0,1	0	n/a	0	0	0	100	Target 2024 Renstra- (rata2 realisasi- Target 2024 Renstra)/ Target 2024 Renstra × 100%	n/a			
IKP1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	nilai	n/a	79	79,5	80,5	n/a	78,39	78,39	78.39	97,38	Realisasi 2022 (TW-II) / Target 2024 Renstra × 100%	n/a			

LAMPIRAN 4

Rincian Capaian Kinerja Indikator Target Sektor Transportasi dalam RPJMN 2020–2024

No	Program/indikator kerja	RPJMN 2020-2024	Renstra Ditjen Hubdat 2020 - 2024	2020				2021				2022 (TW II-2022)				TARGET KUMULATIF	REALISASI KUMULATIF	CAPAIAN KINERJA KUMULATIF	NOTIFIKASI	TARGET AKHIR RENSTRA DITJEN HUBDAT 2020 - 2024	NOTIFIKASI	TARGET AKHIR RPJMN 2020 - 2024	NOTIFIKASI
				volume		Keuangan (Miliar Rupiah)		volume		Keuangan (Miliar Rupiah)		volume		Keuangan (Miliar Rupiah)									
				T	R	Pagu	Realisasi	T	R	Pagu	Realisasi	T	R	Pagu	Realisasi								
A	Jumlah Pelabuhan baru yang dibangun	36	36	6	7	79,434	77,414	7	4	23,7	23,693	10	0	0	0	23	11	48%		30,56%		30,56%	
1	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Pulau Telo, Sumut	1	1	1	1	3,449	3,449	0	0			0	0			1	1	100%					
2	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Bias Munjul, Bali	1	1	1	1	15	15	0	0			0	0			1	1	100%					
3	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Sampalan, Bali	1	1	1	1	35,908	35,908	0	0			0	0			1	1	100%					
4	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Leti, Maluku	1	1	1	1	4	4	0	0			0	0			1	1	100%					
5	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Kadatua, Sultra	1	1	1	1	4,949	4,949	0	0			0	0			1	1	100%					
6	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Siompu, Sultra	1	1	1	1	4,664	4,664	0	0			0	0			1	1	100%					
7	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Pangkalasean, Sulteng	1	1	0	0			1	1			0	0			1	0	0%					
8	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Sermata, Maluku	1	1	0	0			1	1			0	0			1	0	0%					
9	Pengembangan Pelabuhan	1	1	0	0	11,464	11,464	1	1			0	0			1	1	100%					

No	Program/indikator kerja	RPJMN 2020-2024	Renstra Ditjen Hubdat 2020 - 2024	2020				2021				2022 (TW II-2022)				TARGET KUMULATIF	REALISASI KUMULATIF	CAPAIAN KINERJA KUMULATIF	NOTIFIKASI	TARGET AKHIR RENSTRA DITJEN HUBDAT 2020 - 2024	NOTIFIKASI	TARGET AKHIR RPJMN 2020 - 2024	NOTIFIKASI
				volume		Keuangan (Miliar Rupiah)		volume		Keuangan (Miliar Rupiah)		volume		Keuangan (Miliar Rupiah)									
				T	R	Pagu	Realisasi	T	R	Pagu	Realisasi	T	R	Pagu	Realisasi								
	Penyeberangan Weda, Maluku																						
10	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Batanta, Papua Barat	1	1	0	0			1	1	4,752	4,752	0	0					100%					
11	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Kaimana, Papua Barat	1	1	0	0			1	1	5,78	5,78	0	0					100%					
12	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Salawati, Papua Barat	1	1	0	0			1	1	6,632	6,632	0	0					100%					
13	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Bade, Papua	1	1	0	0			1	1	6,572	6,572	0	0					100%					
14	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Dakal, Riau	1	1	0	0			0	0			1	0					0%					
15	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Ketam Putih, Riau	1	1	0	0			0	0			1	0					0%					
16	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan P. Burung, Riau	1	1	0	0			0	0			1	0					0%					
17	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Merbau, Riau	1	1	0	0			0	0			1	0					0%					
18	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Letung, Kepri	1	1	0	0			0	0			1	0					0%					
19	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Serasan, Kepri	1	1	0	0			0	0			1	0					0%					
20	Pengembangan Pelabuhan	1	1	0	0			0	0			1	0					0%					

No	Program/indikator kerja	RPJMN 2020-2024	Renstra Ditjen Hubdat 2020 - 2024	2020				2021				2022 (TW II-2022)				TARGET KUMULATIF	REALISASI KUMULATIF	CAPAIAN KINERJA KUMULATIF	NOTIFIKASI	TARGET AKHIR RENSTRA DITJEN HUBDAT 2020 - 2024	NOTIFIKASI	TARGET AKHIR RPJMN 2020 - 2024	NOTIFIKASI
				volume		Keuangan (Miliar Rupiah)		volume		Keuangan (Miliar Rupiah)		volume		Keuangan (Miliar Rupiah)									
				T	R	Pagu	Realisasi	T	R	Pagu	Realisasi	T	R	Pagu	Realisasi								
	Penyeberangan Tarempa, Kepri																						
21	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Maritaing, NTT	1	1	0	0			0	0			1	0			1	0	0%	●				
22	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Dolong, Sulteng	1	1	0	0			0	0			1	0			1	0	0%	●				
23	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Merauke, Papua	1	1	0	0			0	0			1	0			1	0	0%	●				
24	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Pagai Selatan, Sumbar	1	1	0	0			0	0			0	0										
25	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Sikabalu, Sumbar	1	1	0	0			0	0			0	0										
26	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Sei Guntung, Riau	1	1	0	0			0	0			0	0										
27	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Manggar, Babel	1	1	0	0			0	0			0	0										
28	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Karimata, Kalbar	1	1	0	0			0	0			0	0										
29	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Pasokan, Sulteng	1	1	0	0			0	0			0	0										
30	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Makalehi, Sulut	1	1	0	0			0	0			0	0										
31	Pengembangan Pelabuhan	1	1	0	0			0	0			0	0										

No	Program/indikator kerja	RPJMN 2020-2024	Renstra Ditjen Hubdat 2020 - 2024	2020				2021				2022 (TW II-2022)				TARGET KUMULATIF	REALISASI KUMULATIF	CAPAIAN KINERJA KUMULATIF	NOTIFIKASI	TARGET AKHIR RENSTRA DITJEN HUBDAT 2020 - 2024	NOTIFIKASI	TARGET AKHIR RPJMN 2020 - 2024	NOTIFIKASI
				volume		Keuangan (Miliar Rupiah)		volume		Keuangan (Miliar Rupiah)		volume		Keuangan (Miliar Rupiah)									
				T	R	Pagu	Realisasi	T	R	Pagu	Realisasi	T	R	Pagu	Realisasi								
	Penyeberangan Waren, Papua																						
32	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan P. Seliau, Babel	1	1	0	0			0	0			0	0										
33	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Wairiang, NTT	1	1	0	0			0	0			0	0										
34	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Talise	1	1	0	0			0	0			0	0										
35	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Siladen	1	1	0	0			0	0			0	0										
36	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Kawio	1	1	0	0			0	0			0	0										
B	Jumlah Kota Metropolitan dengan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan yang Dibangun dan Dikembangkan	6	5	6	1	6,7	4,66	6	4	108	105,125	6	4	212	84,07	5	4	80%		80%		66,67%	
1	Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Medan	1	1	1	1	6,7	4,66	1	1	85,91	85,61	1	1	63,08	29,665	1	1	100%					
2	Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Jakarta	1	-	1	0			1	0			1	0			1	0	0%					
3	Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Bandung	1	1	1	0			1	1	7,577	6,27	1	1	36,89	16,902	1	1	100%					
4	Pengembangan Angkutan Umum Massal	1	1	1	0			1	1	8,351	7,785	1	1	28,33	25,504	1	1	100%					

No	Program/indikator kerja	RPJMN 2020-2024	Renstra Ditjen Hubdat 2020 - 2024	2020				2021				2022 (TW II-2022)				TARGET KUMULATIF	REALISASI KUMULATIF	CAPAIAN KINERJA KUMULATIF	NOTIFIKASI	TARGET AKHIR RENSTRA DITJEN HUBDAT 2020 - 2024	NOTIFIKASI	TARGET AKHIR RPJMN 2020 - 2024	NOTIFIKASI
				volume		Keuangan (Miliar Rupiah)		volume		Keuangan (Miliar Rupiah)		volume		Keuangan (Miliar Rupiah)									
				T	R	Pagu	Realisasi	T	R	Pagu	Realisasi	T	R	Pagu	Realisasi								
	Perkotaan Makassar																						
5	Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Surabaya	1	1	1	0			1	1	6,014	5,01	1	1	83,71	12,006	1	1	100%					
6	Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Semarang	1	1	1	0			1	0			1	0			1	0	0%					

LAMPIRAN 5

Rincian Capaian Kinerja dan Anggaran Major Project selama periode paruh waktu (2020–2022 TW-II)

No	MAJOR PROJECT	TARGET RENSTRA DITJEN HUBDAT 2020 - 2024				REALISASI				CAPAIAN KINERJA KUMULATIF (%)	NOTIFIKASI	ANGGARAN (dalam Miliar Rupiah)												KETERANGAN	
												Indikasi Anggaran 2020-2024 (Renstra 2020-2024)				Pagu Akhir Kumulatif 2020-2022				Realisasi Keuangan Kumulatif 2020-Tw II 2022					%
		2020	2021	2022	Target 2022	2020	2021	2022 (TW-II)	Kumulatif			2020	2021	2022 (TW-II)	Kumulatif	2020	2021	2022	Kumulatif	2020	2021	2022 (TW-II)	Kumulatif		
A	Major Project 02: 10 Destinasi Pariwisata Prioritas				14				14	100,00%	●				860,3				1359,93				499,91	36.75	
1	Pembangunan kapal penyeberangan perintis Kaledupa-Tomia-Binongko	1	1	0	1	1	1	0	1	100,00%	●	10,8	30,7	0	41,5	10,8	19,2	0	30,00	10,3	28,53	0,00	38,83	129,43%	
2	Pembangunan Pelabuhan penyeberangan KSPN Danau Toba	7	0	0	7	7	4	0	7	100,00%	●	295,3	0	0	295,3	590,6	90,43	35	716,03	189,39	37,74	10,15	237,28	33,14%	
3	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Manggar	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	●	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00%	
4	Pembangunan Pelabuhan penyeberangan Tj. Kelayang (Tj. Nyato)	1	1	0	1	1	1	0	1	100,00%	●	40,3	44,7	0	85	80,6	89,4	0	170,00	18,75	9,73	0,00	28,48	16,75%	
5	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Binongko	1	1	0	1	1	1	0	1	100,00%	●	30,9	54,1	0	85	30,9	54,1	0	85,00	30,93	16,65	0,00	47,58	55,98%	
6	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Kadatua	1	1	1	1	1	1	0	1	100,00%	●	5	46,28	33,73	85,01	5	46,28	34,43	85,71	4,95	13,34	24,42	42,71	49,83%	
7	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Tomia	1	1	0	1	1	1	1	1	100,00%	●	29	56	0	85	29	56	0	85,00	29,03	18,26	0,00	47,29	55,64%	
8	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Siladen	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	●	0	0	0	0	0	0	0	0,00	-	0	0,00	0,00	0,00%	Belum ada dok/lahan belum ada

No	MAJOR PROJECT	TARGET RENSTRA DITJEN HUBDAT 2020 - 2024				REALISASI				CAPAIAN KINERJA KUMULATIF (%)	NOTIFIKASI	ANGGARAN (dalam Miliar Rupiah)												KETERA NGAN	
												Indikasi Anggaran 2020-2024 (Renstra 2020-2024)				Pagu Akhir Kumulatif 2020-2022				Realisasi Keuangan Kumulatif 2020- Tw II 2022					%
		2020	2021	2022	Target 2022	2020	2021	2022 (TW-II)	Kumulatif			2020	2021	2022 (TW-II)	Kumulatif	2020	2021	2022	Kumulatif	2020	2021	2022 (TW-II)	Kumulatif		
9	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Siompu	1	1	1	1	1	1	0	1	100,00%	●	5	45,97	34,03	85	5	45,97	34,5	85,47	4,66	13,7	23,40	41,76	48,86%	
10	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Salawati	0	1	1	1	0	1	1	1	100,00%	●	0	38,08	60,14	98,22	0	38,08	64,64	102,72	-	6,58	9,30	15,88	15,46%	
B	Major Project 09: Pengembangan Wilayah Metropolitan Lain				5				5	100,00%	●				1720,06				2719,86				999,62	36,75	
1	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Palembang berbasis jalan	1	1	1	1	0	1	0	1	100,00%	●	2,5	49,2	25	76,7	0	22,71	0	22,71	0	21,37	0	21,37	94,10%	
2	Pengembangan sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Banjarmasin Berbasis Jalan	1	0	1	1	1	1	0	1	100,00%	●	3	0	70	73	5,94	5	0	10,94	5,92	4,89	0	10,81	98,81%	
3	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Denpasar	1	1	1	1	1	1	1	1	100,00%	●	50	50	50	150	64,19	77,21	79,56	220,96	7,69	80,5	44,45	132,64	60,03%	
4	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Palembang	0	1	1	1	1	1	1	1	100,00%	●	50	50	50	150	11,6	48,56	46,16	106,32	15,46	42,93	25,42	83,81	78,83%	
5	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Banjarmasin	0	1	1	1	0	1	1	1	100,00%	●	0	50	50	100	0	19,32	22,38	41,70	0	5,83	21,85	27,68	66,38%	
C	Major Project 10: Ibu Kota Negara (IKN)				0				0	0,00%	●				0				0				0	0	
1	Pembangunan Infrastruktur	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	●	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0,00	0,00%	Aspek teknis tercapai

No	MAJOR PROJECT	TARGET RENSTRA DITJEN HUBDAT 2020 - 2024				REALISASI				CAPAIAN KINERJA KUMULATIF (%)	NOTIFIKASI	ANGGARAN (dalam Miliar Rupiah)												KETERA NGAN	
												Indikasi Anggaran 2020-2024 (Renstra 2020-2024)				Pagu Akhir Kumulatif 2020-2022				Realisasi Keuangan Kumulatif 2020- Tw II 2022					%
		2020	2021	2022	Target 2022	2020	2021	2022 (TW-II)	Kumulatif			2020	2021	2022 (TW-II)	Kumulatif	2020	2021	2022	Kumulatif	2020	2021	2022 (TW-II)	Kumulatif		
D	Transportasi Darat di IKN Major Project 11: Pengembangan Kota Baru				0				1	100,00%	●				0				3,5				3,42	97,71	Dengan Catatan
1	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Tanjung Selor berbasis jalan	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	●	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0,00	0,00%	
2	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Sofifi Berbasis Jalan	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	●	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0,00	0,00%	
3	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Sorong berbasis Jalan	0	0	0	0	1	0	0	1	100,00%	●	0	0	0	0	3,5	0	0	3,50	3,42	0	0	3,42	97,71%	
4	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Maja	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	●	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0,00	0,00%	
5	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Tanjung Selor	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	●	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0,00	0,00%	
6	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Sofifi	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	●	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0,00	0,00%	
7	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Sorong	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	●	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0	0	0	0,00	0,00%	
E	Major Project 23: Sistem Angkutan				10				7	70,00%	●				947,3				450,42				258,13	57,31	

No	MAJOR PROJECT	TARGET RENSTRA DITJEN HUBDAT 2020 - 2024				REALISASI				CAPAIAN KINERJA KUMULATIF (%)	NOTIFIKASI	ANGGARAN (dalam Miliar Rupiah)												KETERA NGAN	
												Indikasi Anggaran 2020-2024 (Renstra 2020-2024)				Pagu Akhir Kumulatif 2020-2022				Realisasi Keuangan Kumulatif 2020- Tw II 2022					%
		2020	2021	2022	Target 2022	2020	2021	2022 (TW-II)	Kumulatif			2020	2021	2022 (TW-II)	Kumulatif	2020	2021	2022	Kumulatif	2020	2021	2022 (TW-II)	Kumulatif		
	Umum Massal Perkotaan Di 6 Wilayah																								
1	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Medan Berbasis Jalan	1	1	1	1	1	1	0	1	100,00%	●	3	52	40	95	2,88	10	0	12,88	2,28	9,68	0,00	11,96	92,86%	
2	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Bandung Berbasis Jalan	0	1	1	1	0	1	0	1	100,00%	●	0	38,8	20	58,8	0	10	0	10,00	0	9,8	0,00	9,80	98,00%	
3	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Semarang Berbasis Jalan	0	1	1	1	0	0	0	0	0,00%	●	0	70	40	110	0	0	0	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00%	
4	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Surabaya Berbasis Jalan	0	1	1	1	0	0	0	0	0,00%	●	0	40	30	70	0	0	0	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00%	
5	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Makassar Berbasis Jalan	1	1	1	1	1	1	0	1	100,00%	●	3,5	70	40	113,5	3,5	14,59	10,1	28,19	3,39	13,73	0,00	17,12	60,73%	
6	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Medan	1	1	1	1	1	1	1	1	100,00%	●	50	50	50	150	52,29	60,31	59,94	172,54	4,66	85,61	34,38	124,65	72,24%	
7	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Bandung	0	1	1	1	0	1	1	1	100,00%	●	0	50	50	100	0	42,51	29,44	71,95	0	6,72	24,86	31,58	43,89%	

No	MAJOR PROJECT	TARGET RENSTRA DITJEN HUBDAT 2020 - 2024				REALISASI				CAPAIAN KINERJA KUMULATIF (%)	NOTIFIKASI	ANGGARAN (dalam Miliar Rupiah)												KETERA NGAN	
												Indikasi Anggaran 2020-2024 (Renstra 2020-2024)				Pagu Akhir Kumulatif 2020-2022				Realisasi Keuangan Kumulatif 2020- Tw II 2022					%
		2020	2021	2022	Target 2022	2020	2021	2022 (TW-II)	Kumulatif			2020	2021	2022 (TW-II)	Kumulatif	2020	2021	2022	Kumulatif	2020	2021	2022 (TW-II)	Kumulatif		
8	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Surabaya	0	1	1	1	0	1	1	1	100,00%	●	0	50	50	100	0	67,63	16,21	83,84	0	5,01	14,06	19,07	22,75%	
9	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Makassar	0	1	1	1	0	1	1	1	100,00%	●	0	50	50	100	0	34,78	36,24	71,02	0	7,78	36,17	43,95	61,88%	
10	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Semarang	0	0	1	1	0	0	0	0	0,00%	●	0	0	50	50	0	0	0	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00%	Semarang telah melaksanakan SAUM dan menganggarkan dari APBD provinsi
F	Major Project: Food Estate				4				3	75,00%	●				0				38,97				38,97		
1	Pembangunan Pelabuhan Bahaur			1	1	0	0	0	0	0,00%	●	0	0	0	0	0	0	10	10,00	0	0	10	10,00	100,00	
2	Pembangunan Dermaga Sei Ijum Kabupaten Kotim Termasuk Supervisi	-	-	1	1	0	0	1	1	100,00%	●	0	0	0	0	0	0	6,43	6,43	0	0	6,43	6,43	100,00	
3	Pembangunan Dermaga Basirih dan Bapinang Tahap III Kabupaten Kotawaringin Timur	-	-	1	1	0	0	1	1	100,00%	●	0	0	0	0	0	0	5,28	5,28	0	0	5,28	5,28	100,00	
4	Pembangunan Dermaga Lupak Dalam Kapuas Kuala termasuk supervisi	-	-	1	1	0	0	1	1	100,00%	●	0	0	0	0	0	0	17,26	17,26	0	0	17,26	17,26	100,00	