



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

GEDUNG KARYA
JL. MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA 10110

TELP. (021) 350613
3506129, 3506145,
3506143, 3506127

FAX

Email
Homepage

: (021) 3507202, 3506129
3506145, 3506143, 3506179
: ditjenhubdat@dephub.go.id
: <http://hubdat.dephub.go.id>

**KEPUTUSAN DIREKTUR PRASARANA TRANSPORTASI JALAN
NOMOR : KP-DPTJ 7 Tahun 2025**

TENTANG

**INDIKATOR KINERJA KEGIATAN
DI LINGKUNGAN
DIREKTORAT PRASARANA TRANSPORTASI JALAN
TAHUN 2025-2029**

DIREKTUR PRASARANA TRANSPORTASI JALAN

- Menimbang : a. Bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 8 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 70 Tahun 2017 tentang Penetapan Indikator Kinerja Program di Lingkungan Kementerian Perhubungan, perlu dilakukan penetapan Indikator Kinerja Kegiatan di lingkungan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan Tahun 2025-2029;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, perlu menetapkan Keputusan Direktur Prasarana Transportasi Jalan tentang Indikator Kinerja Kegiatan di Lingkungan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan Tahun 2025-2029.
- Mengingat : 1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4286);
2. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4421);

3. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 33, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4700);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 90 Tahun 2010 tentang Penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian/Lembaga (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 152, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5178);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2006 tentang Pelaporan Keuangan dan Kinerja Instansi Pemerintah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 25, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4614);
6. Peraturan Pemerintah Nomor 39 Tahun 2006 tentang Tata Cara Pengendalian dan Evaluasi Pelaksanaan Rencana Pembangunan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4663);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 97, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4664);
8. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 84);
9. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan;
10. Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah;
11. Peraturan Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor PER/09/M.PAN/5/2007 tentang Pedoman Umum Penetapan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Instansi Pemerintah;

12. Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor PER/9/M.PAN/5/2007 tentang Pedoman Umum Penetapan Indikator Kinerja Program di Lingkungan Instansi Pemerintah;
13. Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor PER/20/M.PAN/11/2008 tentang Petunjuk Penyusunan Indikator Kinerja Program;
14. Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor 29 Tahun 2010 tentang Pedoman Penyusunan Penetapan Kinerja dan Pelaporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah;
15. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 70 Tahun 2017 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 1138);
16. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1756).

MEMUTUSKAN :

- Menetapkan : KEPUTUSAN DIREKTUR PRASARANA TRANSPORTASI JALAN TENTANG INDIKATOR KINERJA KEGIATAN DI LINGKUNGAN DIREKTORAT PRASARANA TRANSPORTASI JALAN TAHUN 2025-2029**
- PERTAMA :** Menetapkan Indikator Kinerja Kegiatan di lingkungan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Keputusan Direktur ini.
- KEDUA :** Indikator Kinerja Kegiatan di lingkungan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan sebagaimana dimaksud pada Diktum PERTAMA merupakan acuan ukuran kinerja yang berbasis manfaat/ outcome yang digunakan oleh masing – masing Subdirektorat/ bagian di lingkungan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan untuk menetapkan:
- a. Rencana kinerja tahunan;
 - b. Menyampaikan rencana kerja dan anggaran;
 - c. Menyusun dokumen perjanjian kinerja;
 - d. Menyusun laporan kinerja; dan
 - e. Melakukan evaluasi pencapaian sasaran kinerja;
- KETIGA :** Penyusunan Indikator Kinerja tingkat Eselon II berupa Indikator Kinerja Kegiatan yang mengacu kepada Indikator Kinerja Program di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
- KEEMPAT :** Dalam ketentuan acuan Perjanjian Kinerja sebagaimana dimaksud dalam Diktum KEDUA diatur bahwa Perjanjian Kinerja ditetapkan setiap tahun paling lambat 20 (dua puluh) hari setelah dokumen pelaksanaan anggaran disahkan dan diterima pada setiap tahun anggaran untuk tingkat Eselon II.
- KELIMA :** Hasil penyusunan Rencana Kinerja Tahunan, Rencana Kerja dan Anggaran Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, Perjanjian Kinerja, Laporan Kinerja dan Evaluasi Pencapaian Sasaran Kinerja sebagaimana dimaksud pada Diktum Kedua disampaikan kepada Direktur Prasarana Transportasi Jalan.

KEENAM : Pelaksanaan Penetapan Indikator Kinerja Kegiatan di Lingkungan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan dapat diberikan tugas dan wewenang kepada Koordinator Kelompok Tata Usaha sebagai berikut :

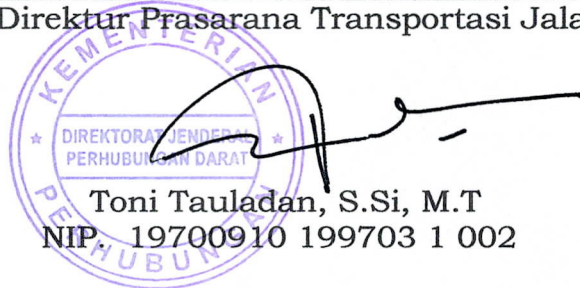
- a. Melakukan koordinasi dalam rangka penyusunan Rencana Kinerja Tahunan, Rencana Kerja, dan Anggaran Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, Perjanjian Kinerja, dan Laporan Kinerja; dan
- b. Melakukan evaluasi atas pelaksanaan sistem akuntabilitas pada Direktorat Prasarana Transportasi Jalan;

KETUJUH : Keputusan Direktur ini berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : J a k a r t a

Pada tanggal : 3 Januari 2025

Direktur Prasarana Transportasi Jalan



Toni Tauladan, S.Si, M.T
NIP. 19700910 199703 1 002

Salinan Keputusan ini disampaikan kepada Yth. :
Yang bersangkutan.

Lampiran I

Keputusan Direktur Prasarana Transportasi Jalan

Nomor : KP-DPTJ 7 Tahun 2025

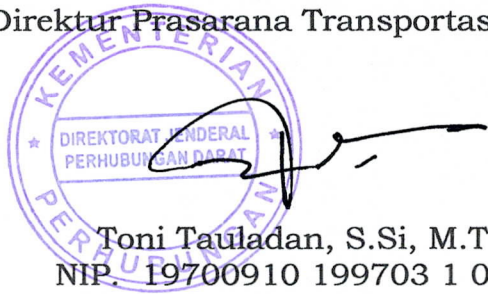
Tanggal : 3 Januari 2025

**INDIKATOR KINERJA KEGIATAN
DIREKTORAT PRASARANA TRANSPORTASI JALAN
TAHUN 2025-2029**

No	Sasaran Kegiatan		Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	2025	2026	2027	2028	2029
1	SK.01	Meningkatnya coverage area transportasi perkantoran yang door-to-door dan seamless	IKK 02	Kapasitas operasi fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai SPM/ kapasitas fasilitas pendukung dan integrasi moda	%	-	-	-	24	46
2	SK.02	Meningkatnya konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN, & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi	IKK 01	Kapasitas operasi layanan terminal tipe A sesuai SPM/ kapasitas operasi layanan terminal tipe A	%	15	25	34	43	51
			IKK 03	Jumlah dokumen penyiapan KPBU diterima oleh simpul KPBU/ Jumlah dokumen penyiapan KPBU	%	-	100	100	100	100
			IKK 04	Jumlah tindak lanjut kerjasama perusahaan prasarana LLAJ sesuai pedoman/ jumlah kerjasama perusahaan prasarana LLAJ	%	-	-	93	93	94
3	SK.18	Meningkatnya kepatuhan angkutan umum yang berkeselamatan	IKK 26	Kapasitas layanan penimbangan UPPKB sesuai SPM/ kapasitas layanan prasarana LLAJ	%	-	25	30	35	40

No	Sasaran Kegiatan		Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	2025	2026	2027	2028	2029
4	SKp. 04	Meningkatnya birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	IKKp 16	Tingkat Penyelenggaraan perkantoran, kearsipan, dan pengelolaan aset dengan Tata Usaha di setiap Direktorat	Nilai	75	76	77	78	79

Direktur Prasarana Transportasi Jalan



Toni Tauladan, S.Si, M.T
NIP. 19700910 199703 1 002



Kementerian Perhubungan
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

PEDOMAN PENGUKURAN

DIREKTORAT PRASARANA TRANSPORTASI JALAN

TAHUN 2025-2029



PT. AULIA SAKTI INTERNASIONAL
Engineering, Training, And Management Consultants

KDU Sejahtera III, Jl. Raya Pajajaran No. 101, Jati Padang, Pasar Minggu Jakarta 12540

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kami panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas limpahan rahmat dan petunjuk-Nya, sehingga Pedoman Pengukuran Kinerja Rencana Strategis Direktorat Prasarana Transportasi Jalan Tahun 2025–2029 dapat disusun dan diselesaikan dengan baik. Dokumen ini dihadirkan sebagai acuan dalam pelaksanaan kegiatan pemantauan dan evaluasi kinerja selama periode pelaksanaan Rencana Strategis.

Sebagai salah satu unsur penting dalam pembangunan infrastruktur transportasi nasional, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan memiliki peran strategis dalam mendukung tersedianya prasarana jalan yang berkualitas, terintegrasi, dan berkelanjutan. Pedoman ini disusun guna memastikan pelaksanaan Rencana Strategis dapat berlangsung secara konsisten, terukur, dan berbasis pada data yang valid serta dapat dipertanggungjawabkan.

Kami berharap pedoman ini dapat dijadikan landasan yang bermanfaat dalam upaya peningkatan efektivitas dan akuntabilitas kinerja organisasi. Ucapan terima kasih kami sampaikan kepada seluruh pihak yang telah memberikan kontribusi dan dukungan dalam penyusunan dokumen ini. Semoga keberadaan pedoman ini dapat memberikan nilai tambah dalam pembangunan sistem prasarana transportasi jalan yang unggul menuju tercapainya visi Indonesia Emas 2045.

Jakarta, Desember 2024

PT. Aulia Sakti Internasional

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI.....	ii
DAFTAR TABEL.....	iv
DAFTAR GAMBAR	vi
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Tujuan.....	2
1.3 Ruang Lingkup	2
1.4 Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	2
1.5 Definisi.....	4
1.6 Pola Pikir Pengukuran Kinerja	5
BAB 2 CASCADING INDIKATOR KINERJA	7
2.1 Pendekatan Penyusunan Cascading Indikator Kinerja.....	7
2.2 Cascading Indikator Angkutan Perkotaan	7
2.3 Cascading Indikator Angkutan Antar Kota.....	8
2.4 Cascading Indikator Angkutan Barang	8
2.5 Cascading Indikator Angkutan Perintis	8
2.6 Cascading Indikator Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	9
2.7 Cascading Indikator Lingkungan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	9
BAB 3 PENGUKURAN INDIKATOR KINERJA KEGIATAN.....	19
3.1 Indikator Kinerja Kegiatan Layanan Terminal Tipe A.....	19
3.2 Indikator Kinerja Kegiatan Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda	27
3.3 Indikator Kinerja Kegiatan Penyiapan Dokumen KPBU	31
3.4 Indikator Kinerja Kegiatan Kerjasama Perusahaan Prasarana LLAJ	34
3.5 Indikator Kinerja Kegiatan Layanan Terminal Barang.....	38
3.6 Indikator Kinerja Kegiatan Layanan Penimbangan UPPKB.....	43

3.7	Indikator Kinerja Kegiatan Layanan Tempat Istirahat.....	46
BAB 4	PENUTUP.....	51

DAFTAR TABEL

Tabel 1.	Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	2
Tabel 2.	Formula Perhitungan Kapasitas Operasi Layanan Terminal Tipe A.....	19
Tabel 3.	Contoh Perhitungan Kapasitas Operasi Layanan Terminal Tipe A	20
Tabel 4.	Rekapitulasi Contoh Perhitungan Kapasitas Operasi Layanan Terminal Tipe A	20
Tabel 5.	Rekapitulasi Kapasitas Per Terminal Penumpang Tipe A.....	21
Tabel 6.	Metode Pengawasan Pemenuhan Standar Layanan Terminal Tipe A.....	25
Tabel 7.	Penetapan Target IKK 01	25
Tabel 8.	Form Evaluasi Realisasi dan Kinerja Kegiatan Layanan Terminal Tipe A	27
Tabel 9.	Formula Perhitungan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda	28
Tabel 10.	Contoh Perhitungan Kapasitas Operasi Faspim	28
Tabel 11.	Rekapitulasi Contoh Kapasitas Operasi Faspim.....	29
Tabel 12.	Metode Pengawasan Pemenuhan Standar Faspim	29
Tabel 13.	Penetapan Target IKK 02	30
Tabel 14.	Form Evaluasi Realisasi dan Kinerja Kegiatan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda.....	31
Tabel 15.	Metode Pengawasan Pemenuhan Standar Penyiapan Dokumen KPBU.....	32
Tabel 16.	Penetapan Target IKK 03	33
Tabel 17.	Form Evaluasi Realisasi dan Kinerja Kegiatan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda.....	34
Tabel 18.	Formula Perhitungan Kerjasama Pengusahaan Prasarana LLAJ.....	35
Tabel 19.	Rekapitulasi Contoh Perhitungan Kerjasama Pengusahaan Prasarana LLAJ	35
Tabel 20.	Metode Pengawasan Pemenuhan Standar Kerjasama Pengusahaan Prasarana LLAJ	35
Tabel 21.	Penetapan Target IKK 04	36
Tabel 22.	Form Evaluasi Realisasi dan Kinerja Kegiatan Kerjasama Kepengusahaan	37
Tabel 23.	Formula Perhitungan Layanan Terminal Barang	38
Tabel 24.	Contoh Perhitungan Kapasitas Terminal Barang	39
Tabel 25.	Rekapitulasi Contoh Perhitungan Kapasitas Terminal Barang.....	39
Tabel 26.	Rekapitulasi Contoh Output Kapasitas Terminal Barang.....	40
Tabel 27.	Metode Pengawasan Pemenuhan Standar Layanan Terminal Barang ..	41
Tabel 28.	Penetapan Target IKK 08	41
Tabel 29.	Form Evaluasi Realisasi dan Kinerja Kegiatan Terminal Barang	42
Tabel 30.	Formula Perhitungan Layanan Penimbangan UPPKB	43
Tabel 31.	Rekapitulasi Output Layanan Penimbangan UPPKB.....	44
Tabel 32.	Metode Pengawasan Pemenuhan Standar Layanan Penimbangan UPPKB	44

Tabel 33.	Penetapan Target IKK 26	44
Tabel 34.	Form Evaluasi Realisasi dan Kinerja Kegiatan Layanan Penimbangan ..	46
Tabel 35.	Formula Perhitungan Kapasitas Fasilitas Pendukung (Tempat Istirahat)	47
Tabel 36.	Contoh Perhitungan Kapasitas Operasional Fasilitas Pendukung (Tempat Istirahat).....	47
Tabel 37.	Metode Pengawasan Pemenuhan Standar Fasilitas Pendukung (Tempat Istirahat)	48
Tabel 38.	Penetapan Target IKK 36	48
Tabel 39.	Form Evaluasi Realisasi dan Kinerja Kegiatan Layanan Tempat Istirahat	49
Tabel 40. Istirahat	Form Evaluasi Realisasi dan Kinerja Kegiatan Layanan Tempat 49	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.	Cascading Indikator Angkutan Perkotaan.....	10
Gambar 2.	Cascading Indikator Angkutan Antar Kota.....	11
Gambar 3.	Cascading Indikator Angkutan Barang Khusus Tidak Berbahaya	12
Gambar 4.	Cascading Indikator Angkutan Barang Khusus Berbahaya	13
Gambar 5.	Cascading Indikator Angkutan Perintis Orang dan Barang	14
Gambar 6.	Cascading Indikator Keselamatan Lalu Lintas Jalan (1)	15
Gambar 7.	Cascading Indikator Keselamatan Lalu Lintas Jalan (2)	16
Gambar 8.	Cascading Indikator Keselamatan Lalu Lintas Jalan (3)	17
Gambar 9.	Cascading Indikator Lingkungan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	18

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Direktorat Prasarana Transportasi Jalan merupakan salah satu unsur strategis dalam sistem transportasi nasional yang bertanggung jawab atas penyediaan, pengelolaan, dan pengembangan infrastruktur prasarana transportasi jalan. Dalam upaya mendukung terwujudnya konektivitas yang andal, aman, dan berkelanjutan, peran prasarana transportasi jalan menjadi semakin krusial, terutama di tengah dinamika pembangunan wilayah, pertumbuhan ekonomi, serta tantangan perubahan iklim dan teknologi.

Rencana Strategis Direktorat Prasarana Transportasi Jalan Tahun 2025–2029 disusun sebagai dokumen perencanaan jangka menengah yang memuat arah kebijakan, tujuan, sasaran, dan indikator kinerja yang terukur. Rencana ini menjadi pedoman bagi seluruh unit kerja dalam melaksanakan kegiatan yang selaras dengan visi pembangunan nasional dan prioritas Kementerian Perhubungan, serta berkontribusi nyata dalam mendukung visi Indonesia Emas 2045.

Untuk memastikan implementasi Rencana Strategis dapat berjalan secara efektif dan akuntabel, diperlukan suatu pedoman pengukuran kinerja yang komprehensif, terstruktur, dan berbasis data. Pedoman ini disusun sebagai instrumen utama dalam proses monitoring dan evaluasi terhadap pelaksanaan program dan kegiatan, sehingga setiap capaian dapat diukur secara obyektif, transparan, dan konsisten. Dengan adanya mekanisme pengukuran kinerja yang jelas, diharapkan pengambilan keputusan di tingkat manajerial dapat dilakukan secara lebih tepat dan responsif terhadap kebutuhan di lapangan.

Dengan demikian, penyusunan Pedoman Pengukuran Kinerja Rencana Strategis Direktorat Prasarana Transportasi Jalan Tahun 2025–2029 merupakan langkah penting dalam memperkuat landasan pelaksanaan program kerja, sekaligus menjadi bagian integral dari reformasi birokrasi dan upaya peningkatan kinerja sektor transportasi darat secara keseluruhan.

1.2 Maksud dan Tujuan

Maksud penyusunan Pedoman Pengukuran Kinerja ini adalah untuk memberikan arahan teknis dalam pelaksanaan evaluasi terhadap capaian kinerja Direktorat Prasarana Transportasi Jalan.

Tujuannya adalah untuk:

1. Menyediakan alat ukur yang konsisten dan transparan;
2. Mendukung pencapaian target Rencana Strategis secara efektif;
3. Menjamin akuntabilitas kinerja dan pelaksanaan kegiatan;
4. Mendorong perbaikan berkelanjutan dalam manajemen sarana transportasi jalan.

1.3 Ruang Lingkup

Pedoman ini mencakup:

1. Metodologi pengukuran indikator kinerja;
2. Mekanisme cascading indikator Direktorat Prasarana Transportasi Jalan;
3. Proses evaluasi capaian program dan kegiatan;
4. Penentuan indikator output dan immediate outcome dari kegiatan teknis;
5. Penilaian efektivitas indikator di Direktorat Prasarana Transportasi Jalan.

1.4 Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat diatur pada Permenhub No. PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana disajikan pada **Tabel 1**.

Tabel 1. Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Tugas dan Fungsi	Muatan PM 17 Tahun 2022
Tugas	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang transportasi darat.
Fungsi	Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menyelenggarakan fungsi: a. 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;

Tugas dan Fungsi	Muatan PM 17 Tahun 2022
	b. 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; c. 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; d. 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; e. 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; f. pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat; dan g. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri Perhubungan.

Cakupan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada Permenhub No. PM 17 Tahun 2022 di atas terdiri dari 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.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat memiliki 6 (enam) unit kerja Eselon II yaitu Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Lalu Lintas Jalan, Direktorat Angkutan Jalan, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, Direktorat Sarana Transportasi Jalan, dan Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan. Nomenklatur direktorat teknis ini menunjukkan bahwa struktur organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat disusun berbasis fungsi.

Sementara itu, pembinaan dan penyelenggaraan bidang perhubungan darat dijalankan menurut lokus, yaitu: angkutan perkotaan, angkutan antar kota, angkutan barang, angkutan perintis, angkutan sungai danau dan penyeberangan, serta keselamatan dan lingkungan. Menindaklanjuti hal tersebut, Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 ini perlu menjembatani kesenjangan antara struktur organisasi berbasis fungsi dan lokus pembinaan dan penyelenggaraan bidang perhubungan darat.

1.5 Definisi

Definisi yang digunakan pada Pedoman Pengukuran Kinerja Direktorat Prasarana Transportasi Jalan Tahun 2025-2029 adalah sebagai berikut:

1. Direktorat Jenderal adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
2. Pemantauan adalah kegiatan mengamati perkembangan pelaksanaan rencana pembangunan, mengidentifikasi serta mengantisipasi permasalahan yang timbul dan/atau akan timbul untuk dapat diambil tindakan sedini mungkin.
3. Pengendalian adalah serangkaian kegiatan manajemen yang dimaksudkan untuk menjamin agar suatu program/kegiatan yang dilaksanakan sesuai dengan rencana yang ditetapkan.
4. Evaluasi adalah rangkaian kegiatan membandingkan realisasi masukan (input), keluaran (Output), dan hasil (outcome) terhadap rencana dan standar.
5. Indikator Kinerja adalah ukuran keberhasilan yang akan dicapai dari Kinerja program dan kegiatan yang telah direncanakan.
6. Sasaran Program adalah hasil yang akan dicapai dari suatu program dalam rangka pencapaian Sasaran Strategis.
7. Sasaran Kegiatan adalah hasil yang akan dicapai dari suatu kegiatan dalam rangka pencapaian Sasaran Program yang mencerminkan berfungsinya keluaran (output) kegiatan.
8. Program adalah instrumen kebijakan yang berisi satu atau lebih kegiatan yang dilaksanakan oleh instansi pemerintah/lembaga untuk mencapai sasaran dan tujuan serta memperoleh alokasi anggaran, atau kegiatan masyarakat yang dikoordinasikan oleh instansi pemerintah.;
9. Kegiatan adalah bagian dari program yang dilaksanakan oleh satu atau beberapa satuan kerja sebagai bagian dari pencapaian sasaran terukur pada suatu program dan terdiri dari sekumpulan tindakan pengerahan sumber daya baik yang berupa personil (sumber daya manusia), barang modal termasuk peralatan dan teknologi, dana, atau kombinasi dari beberapa atau semua jenis sumber daya tersebut sebagai masukan (input) untuk menghasilkan Keluaran (Output) dalam bentuk barang/jasa;
10. Komponen adalah nomenklatur yang menggambarkan aktivitas yang dilakukan oleh unit kerja kementerian/lembaga dalam rangka pencapaian Keluaran (Output) Kegiatan.

11. Keluaran (Output) Kegiatan adalah barang atau jasa yang dihasilkan oleh kuasa pengguna anggaran level unit kerja eselon II atau Satuan Kerja yang dilaksanakan untuk mendukung pencapaian Sasaran Kegiatan.
12. Output adalah keluaran yang dihasilkan suatu kegiatan.
13. Immediate outcome adalah indikator untuk mengukur capaian jangka pendek yang diperoleh secara langsung tanpa memerlukan dukungan pihak lain. IMO menggambarkan kesesuaian output kegiatan terhadap standar pelayanan minimal (SPM) atau pedoman teknis. Semakin tinggi nilai immediate outcome, tingkat keberhasilan pelaksanaan kegiatan pun semakin baik pula. Pada tahun 2025, tidak semua kegiatan memiliki SPM untuk mengukur immediate outcome, sedangkan kegiatan tersebut sudah menghasilkan output. Sepanjang belum ada SPM, pengukuran immediate outcome menggunakan acuan kesesuaian terhadap standar atau pedoman teknis agar IKK dapat dihitung. Jika sudah ada SPM, pengukuran immediate outcome menggunakan acuan kesesuaian terhadap SPM.
14. Intermediate Outcome adalah indikator untuk mengukur manfaat antara yang dihasilkan oleh suatu program. INO dihasilkan oleh lebih dari satu output kegiatan. Ditjen Perhubungan Darat bertanggung jawab terhadap capaian intermediate outcome.
15. Indikator Kinerja Kegiatan atau IKK adalah ukuran kuantitatif yang menggambarkan keberhasilan pencapaian sasaran kegiatan sesuai tugas dan fungsi direktorat. IKK menggunakan formula perbandingan antara immediate outcome dengan output.
16. Indikator Kinerja Program atau IKP adalah ukuran kuantitatif yang menggambarkan keberhasilan program. IKK dihitung untuk mengetahui capaian suatu intermediate outcome. Formula IKP menggunakan perbandingan antara intermediate target pada tahun berjalan dengan target intermediate outcome pada tahun akhir perencanaan (tahun 2029).

1.6 Pola Pikir Pengukuran Kinerja

Pendekatan dalam penyusunan indikator kinerja Direktorat Prasarana Transportasi Jalan dilakukan secara top-down untuk menjamin keterhubungan antar tingkatan perencanaan. Indikator yang digunakan disusun dengan memperhatikan hierarki kinerja mulai dari impact nasional hingga output kegiatan.

Pengukuran kinerja difokuskan pada efektivitas, efisiensi, dan keberlanjutan sarana transportasi jalan, serta bagaimana kontribusi setiap

kegiatan teknis terhadap pencapaian sasaran strategis nasional dalam sektor transportasi darat.

Dengan pendekatan ini, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan diharapkan mampu meningkatkan kualitas sarana dan layanan transportasi jalan secara konsisten selama periode 2025–2029.

BAB 2

CASCADING INDIKATOR KINERJA

2.1 Pendekatan Penyusunan Cascading Indikator Kinerja

Penyusunan cascading indikator kinerja dimaknai sebagai proses penjabaran dan penyelarasan sasaran dan indikator kinerja yang disusun secara vertikal menggunakan pendekatan top-down dengan memperhatikan tugas dan fungsi Direktorat Prasarana Jalan.

Tahapan penyusunan cascading indikator kinerja adalah sebagai berikut:

- a. Identifikasi arahan prioritas nasional pada bidang perhubungan darat dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2025-2029 dan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029;
- b. Pemetaan hierarki indikator kinerja dari impact, outcome, intermediate outcome, immediate outcome, dan output dengan memperhatikan hierarki pelaksana tugas untuk masing-masing tingkat indikator; dan
- c. Penetapan penanggung jawab untuk masing-masing indikator kinerja.

2.2 Cascading Indikator Angkutan Perkotaan

Cascading indikator angkutan perkotaan sebagaimana disajikan pada **Gambar 1** diturunkan dari tujuan dan sasaran pembangunan nasional disusun dengan impact berupa peningkatan PDRB/kapita penduduk kawasan perkotaan. Perubahan impact ini dicapai oleh penurunan biaya transportasi pelaku perjalanan komuter pada kawasan perkotaan.

Salah satu kontributor dari penurunan biaya transportasi adalah peningkatan manfaat outcome berupa tercapainya target modal share angkutan umum perkotaan. Outcome ini dihasilkan dari sasaran program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, yaitu: konektivitas dan kinerja layanan angkutan perkotaan. Sasaran program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menggunakan indikator intermediate outcome.

Capaian indikator outcome modal share angkutan umum perkotaan dihasilkan dari intermediate outcome, yaitu:

- a. Coverage area jaringan transportasi perkotaan yang door to door dan seamless pada kawasan perkotaan;
- b. Jumlah pengguna angkutan perkotaan sebagai moda prioritas; dan
- c. Jarak perjalanan kendaraan pribadi.

Indikator intermediate outcome dihasilkan dari beberapa indikator immediate outcome. Indikator immediate outcome dihasilkan dari masing-masing output kegiatan.

2.3 Cascading Indikator Angkutan Antar Kota

Cascading angkutan antar kota sebagaimana disajikan pada **Gambar 2** disusun dengan impact berupa peningkatan kesejahteraan masyarakat. Perubahan impact ini dicapai oleh penurunan biaya transportasi pada pelaku perjalanan antar kota.

Salah satu kontributor dari penurunan biaya transportasi adalah peningkatan manfaat outcome berupa tercapainya target modal share angkutan antar kota. Outcome ini dihasilkan dari sasaran program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, yaitu: konektivitas dan kinerja layanan angkutan antar kota.

Cascading antar kota disusun dengan impact berupa peningkatan kesejahteraan yang dicapai melalui penurunan biaya transportasi dan peningkatan jumlah perjalanan angkutan umum antar kota. Untuk lebih jelasnya, cascading transportasi antar kota dapat dilihat pada **Gambar 2**.

2.4 Cascading Indikator Angkutan Barang

Cascading angkutan barang disusun dengan impact berupa penurunan biaya logistik yang dicapai melalui penurunan biaya transportasi dan peningkatan muatan angkutan barang. Untuk lebih jelasnya, cascading angkutan barang dapat dilihat pada **Gambar 3** dan **Gambar 4**.

2.5 Cascading Indikator Angkutan Perintis

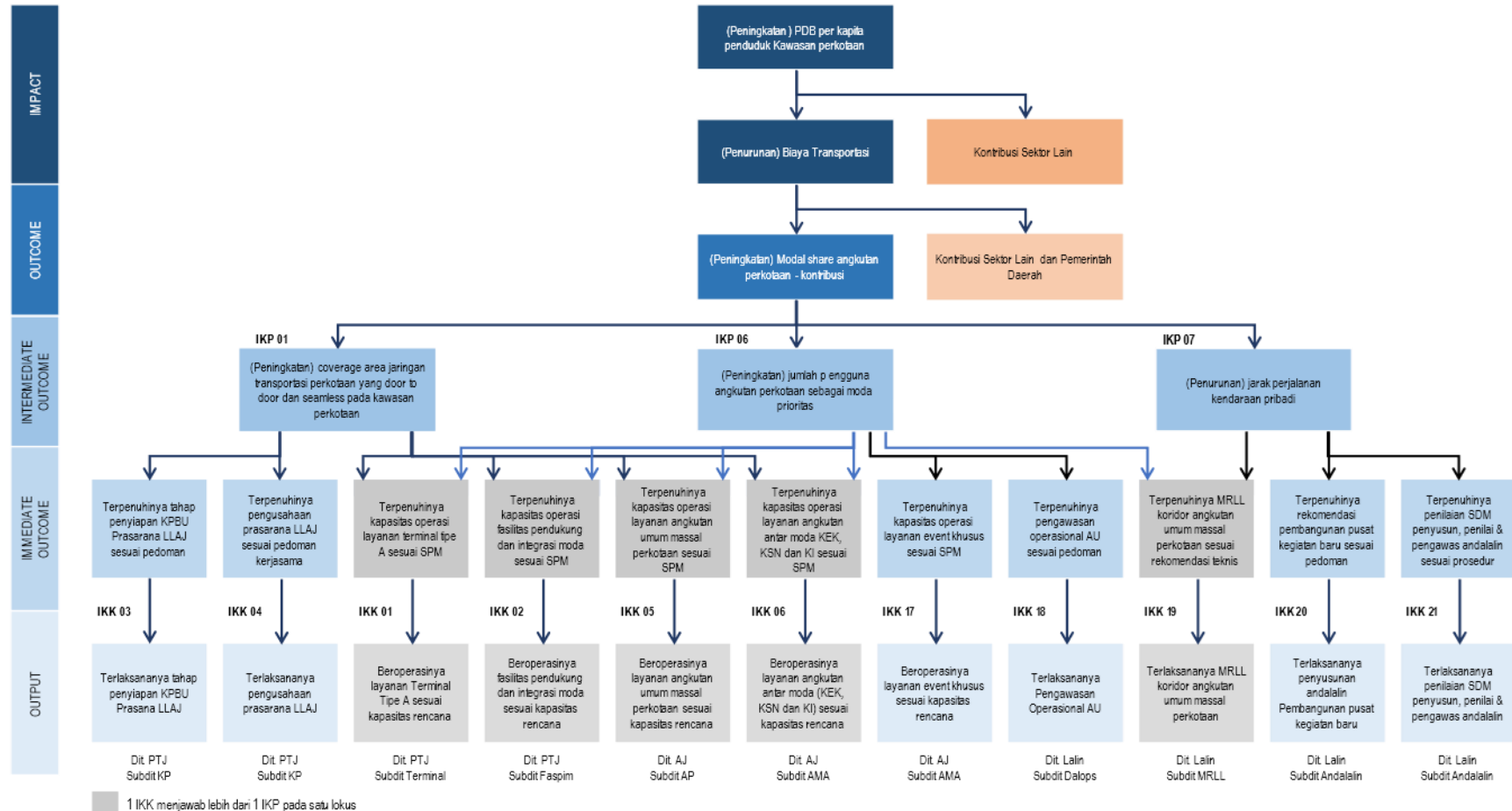
Cascading angkutan perintis disusun dengan impact berupa peningkatan kesejahteraan yang dicapai melalui terbukanya akses DTPK dan peningkatan aksesibilitas wilayah DTPK. Untuk lebih jelasnya, cascading angkutan perintis dapat dilihat pada **Gambar 5**.

2.6 Cascading Indikator Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Cascading Keselamatan LLAJ disusun dengan impact berupa pemerataan pembangunan yang dicapai penurunan biaya eksternal transportasi. Untuk lebih jelasnya, cascading keselamatan LLAJ dapat dilihat pada **Gambar 6 – Gambar 8**.

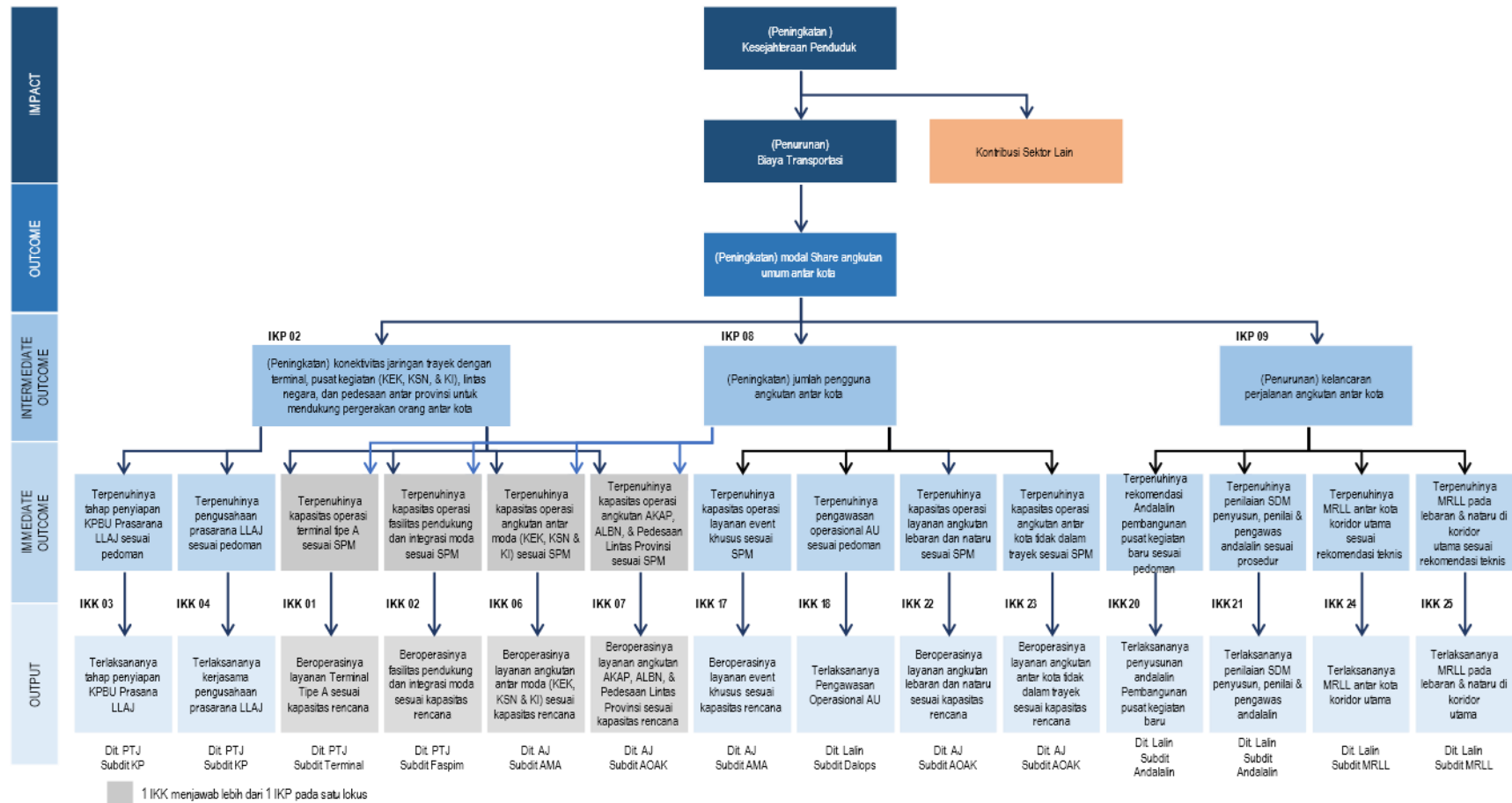
2.7 Cascading Indikator Lingkungan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Cascading Lingkungan LLAJ disusun dengan impact berupa peningkatan kesejahteraan yang dicapai penurunan biaya eksternal transportasi. Untuk lebih jelasnya, cascading lingkungan LLAJ dapat dilihat pada **Gambar 9**.



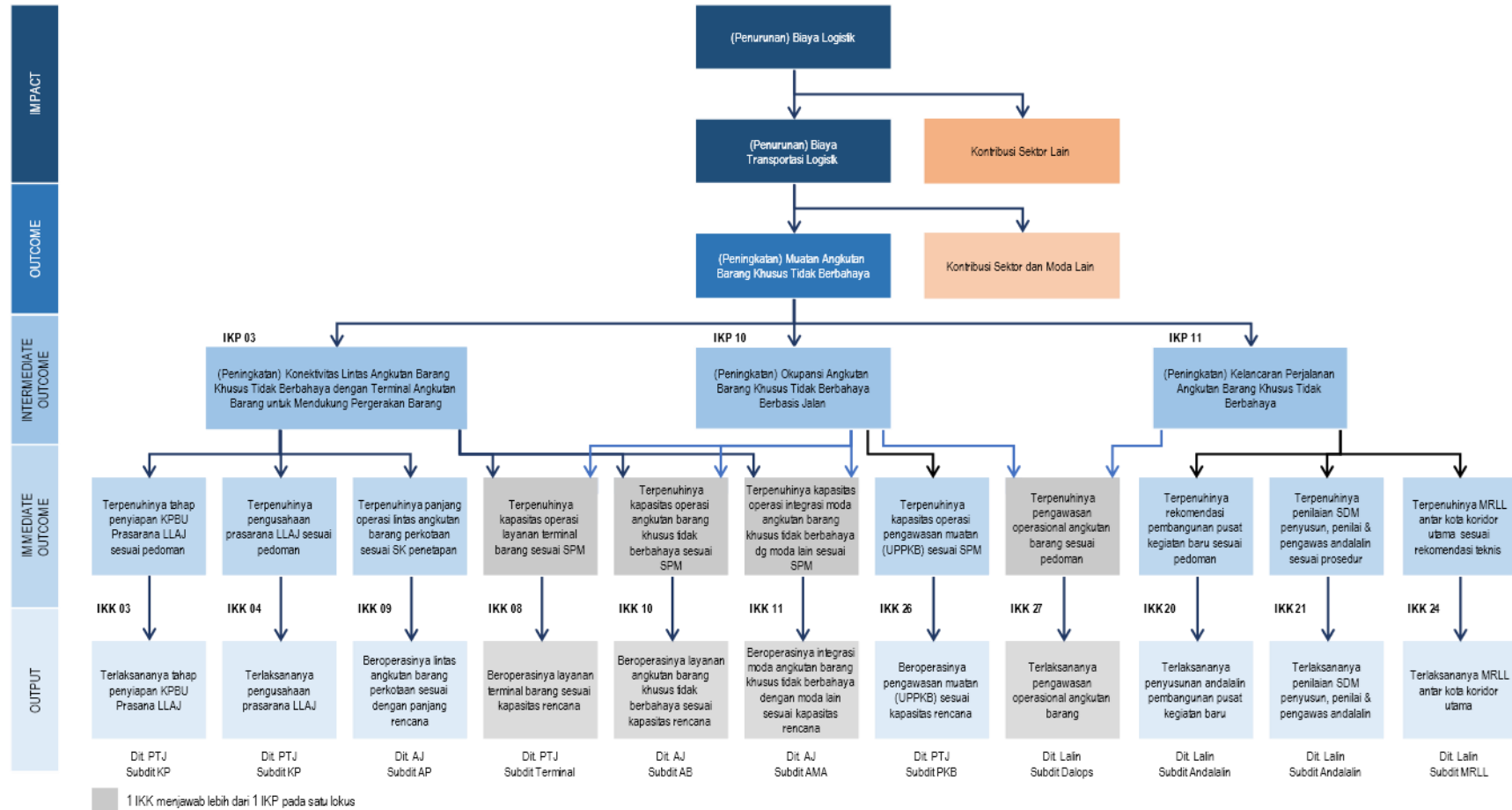
Gambar 1. Cascading Indikator Angkutan Perkotaan

Sumber: Naskah Teknokratik Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029



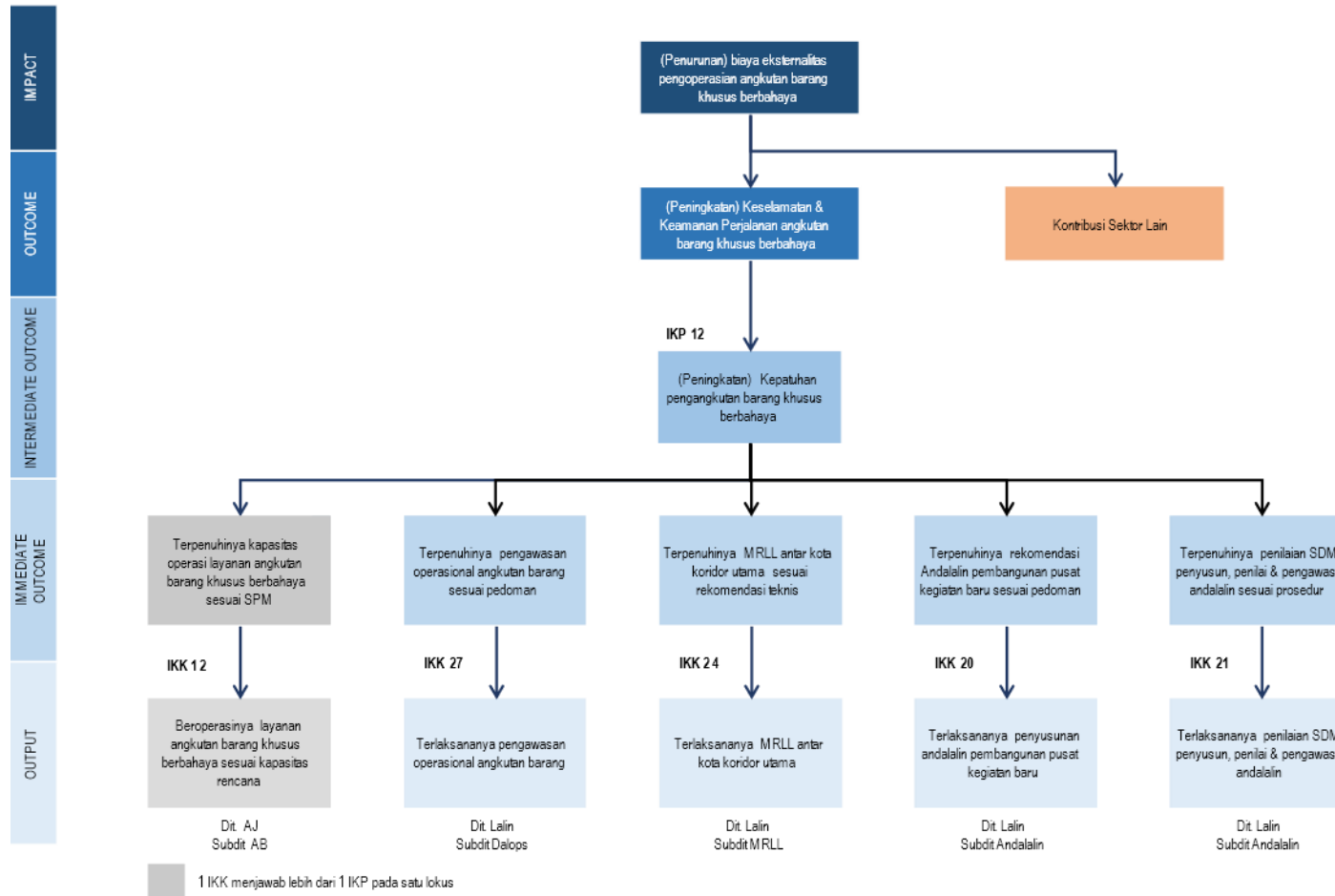
Gambar 2. Cascading Indikator Angkutan Antar Kota

Sumber: Naskah Teknokratik Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029



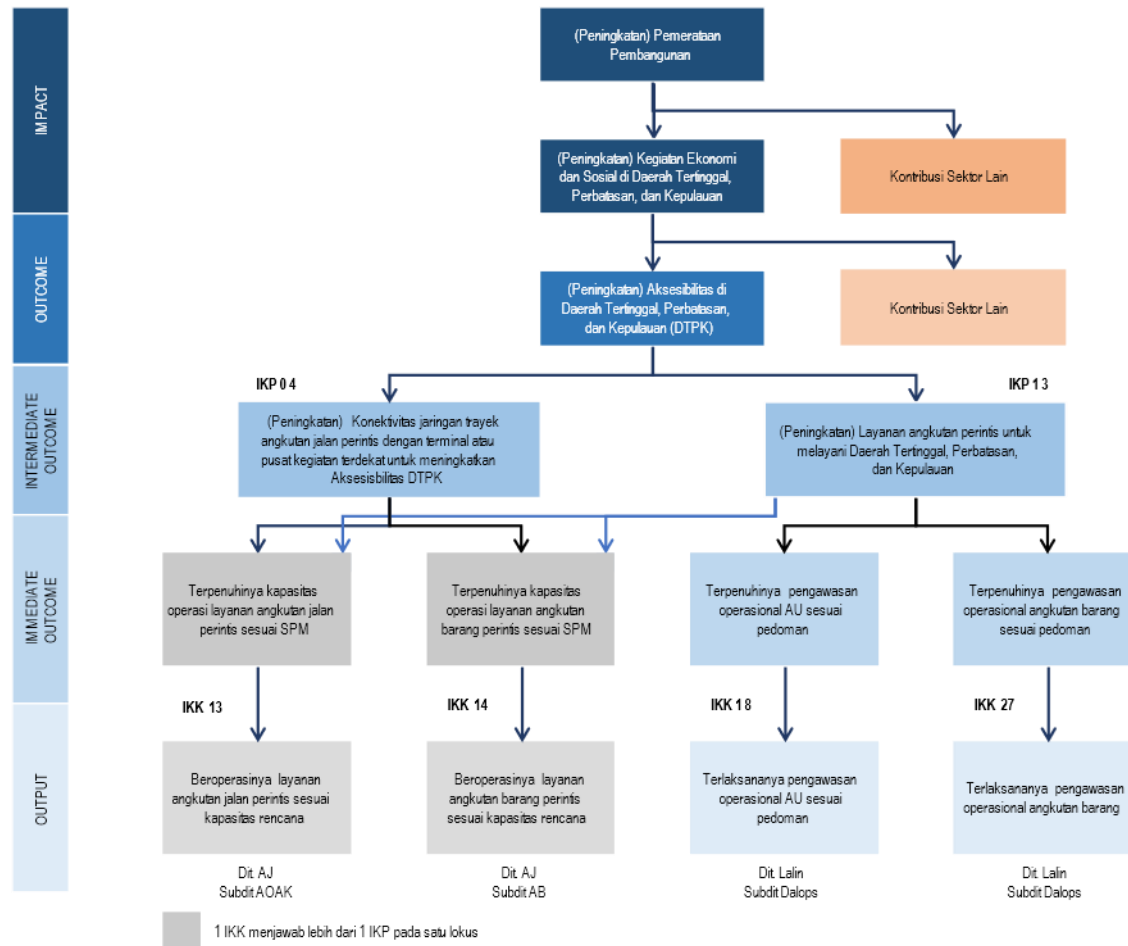
Gambar 3. Cascading Indikator Angkutan Barang Khusus Tidak Berbahaya

Sumber: Naskah Teknokratik Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029



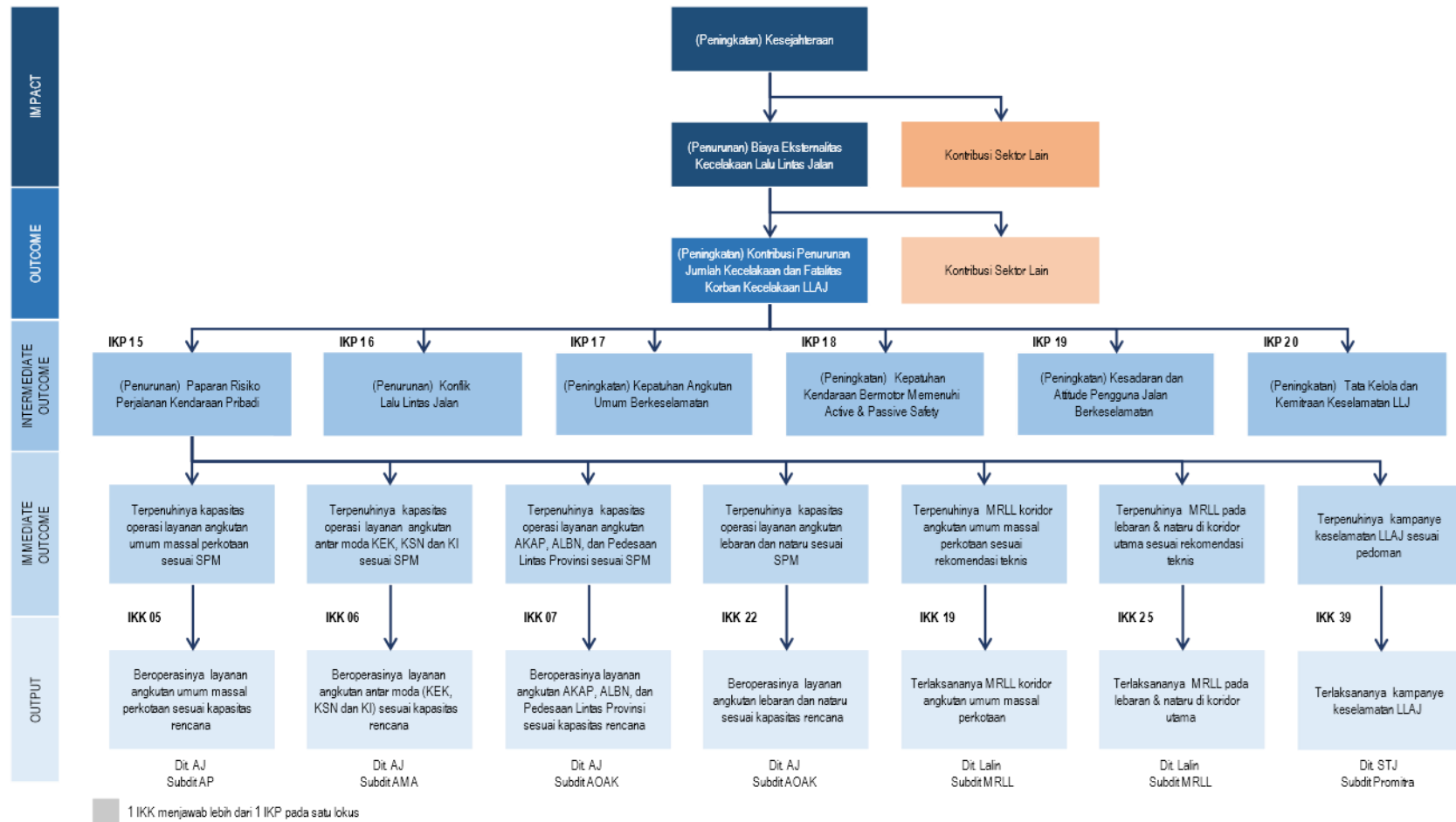
Gambar 4. Cascading Indikator Angkutan Barang Khusus Berbahaya

Sumber: Naskah Teknokratik Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029



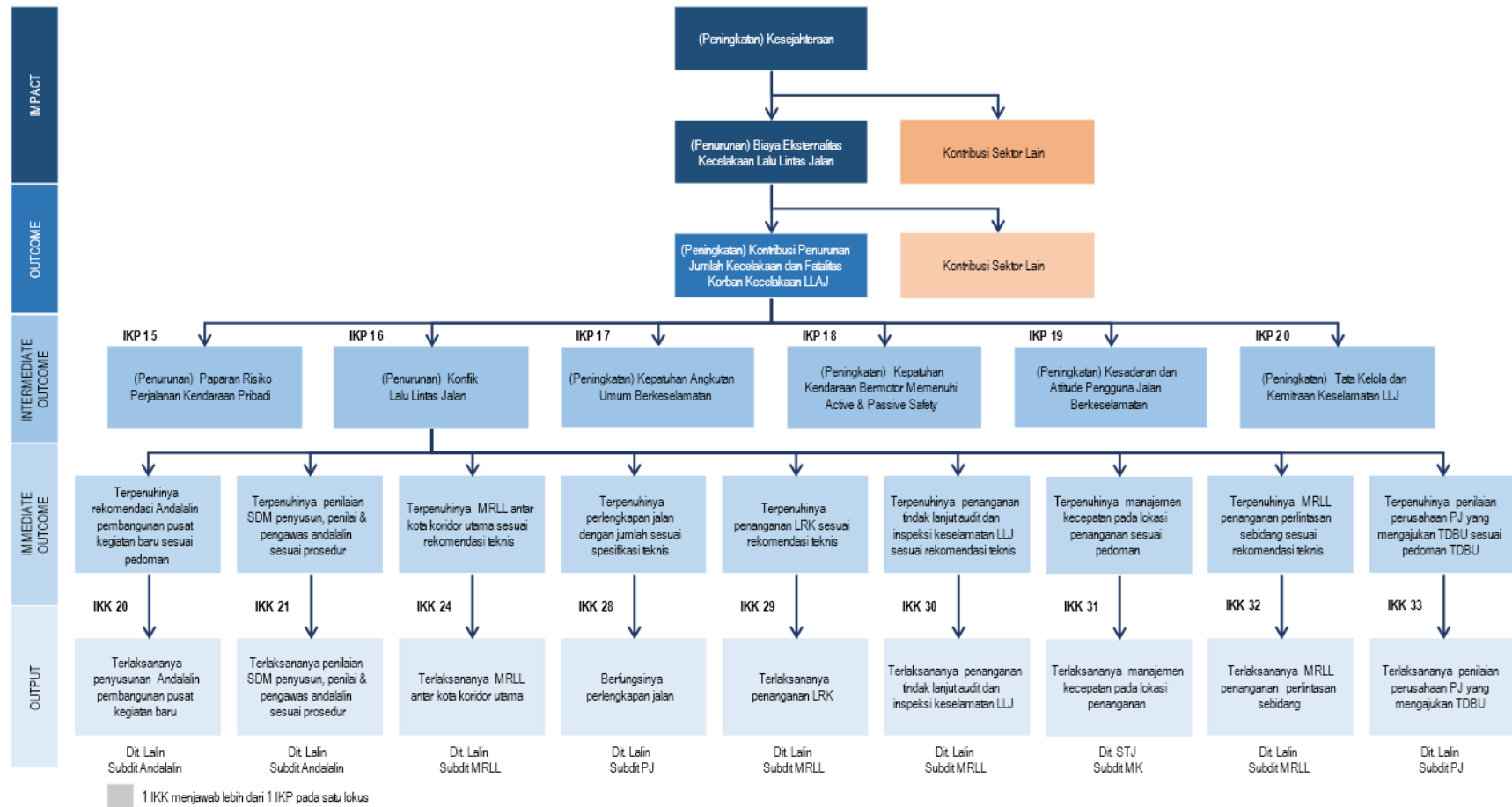
Gambar 5. Cascading Indikator Angkutan Perintis Orang dan Barang

Sumber: Naskah Teknokratik Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029



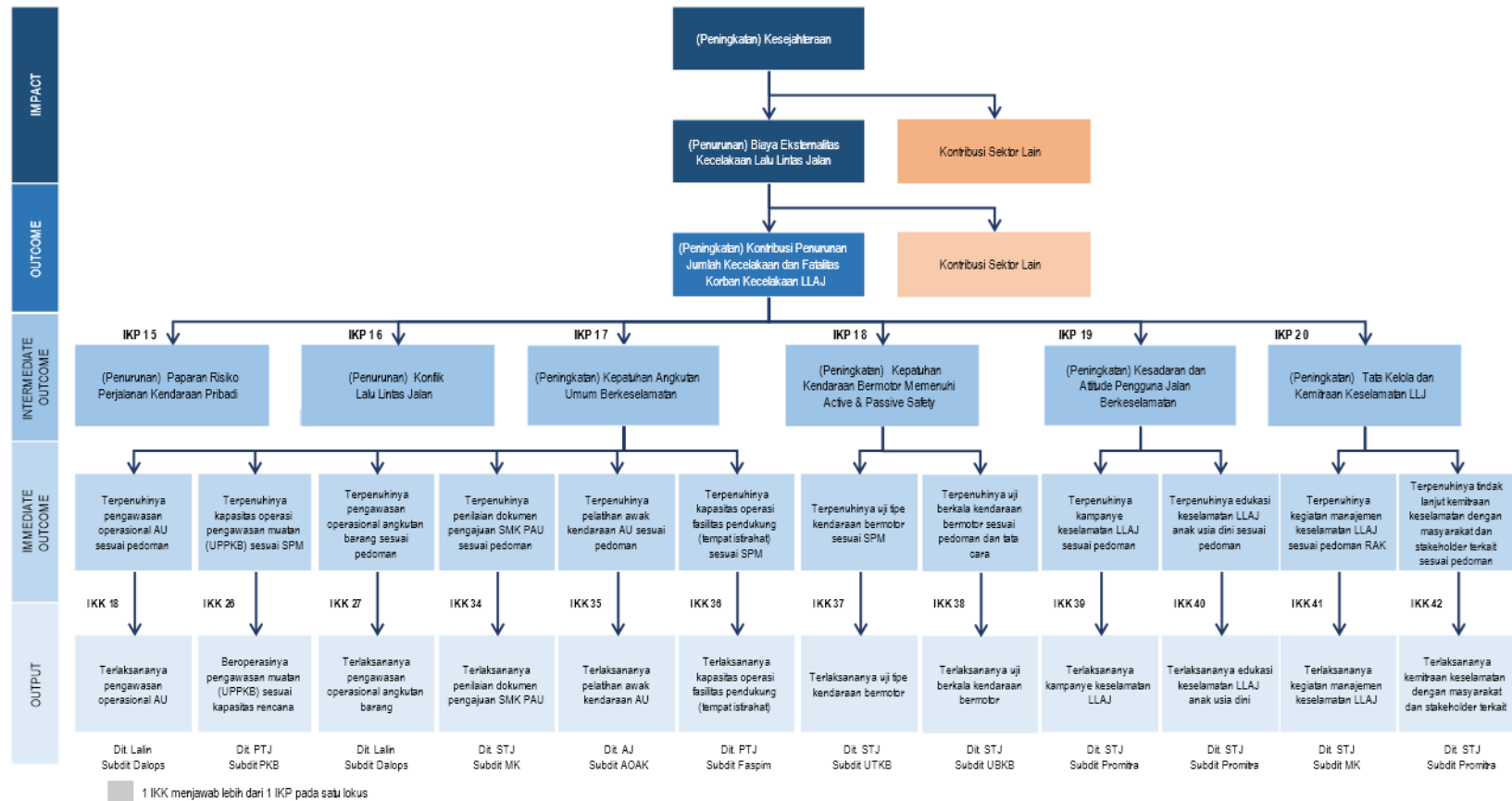
Gambar 6. Cascading Indikator Keselamatan Lalu Lintas Jalan (1)

Sumber: Naskah Teknokratik Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029



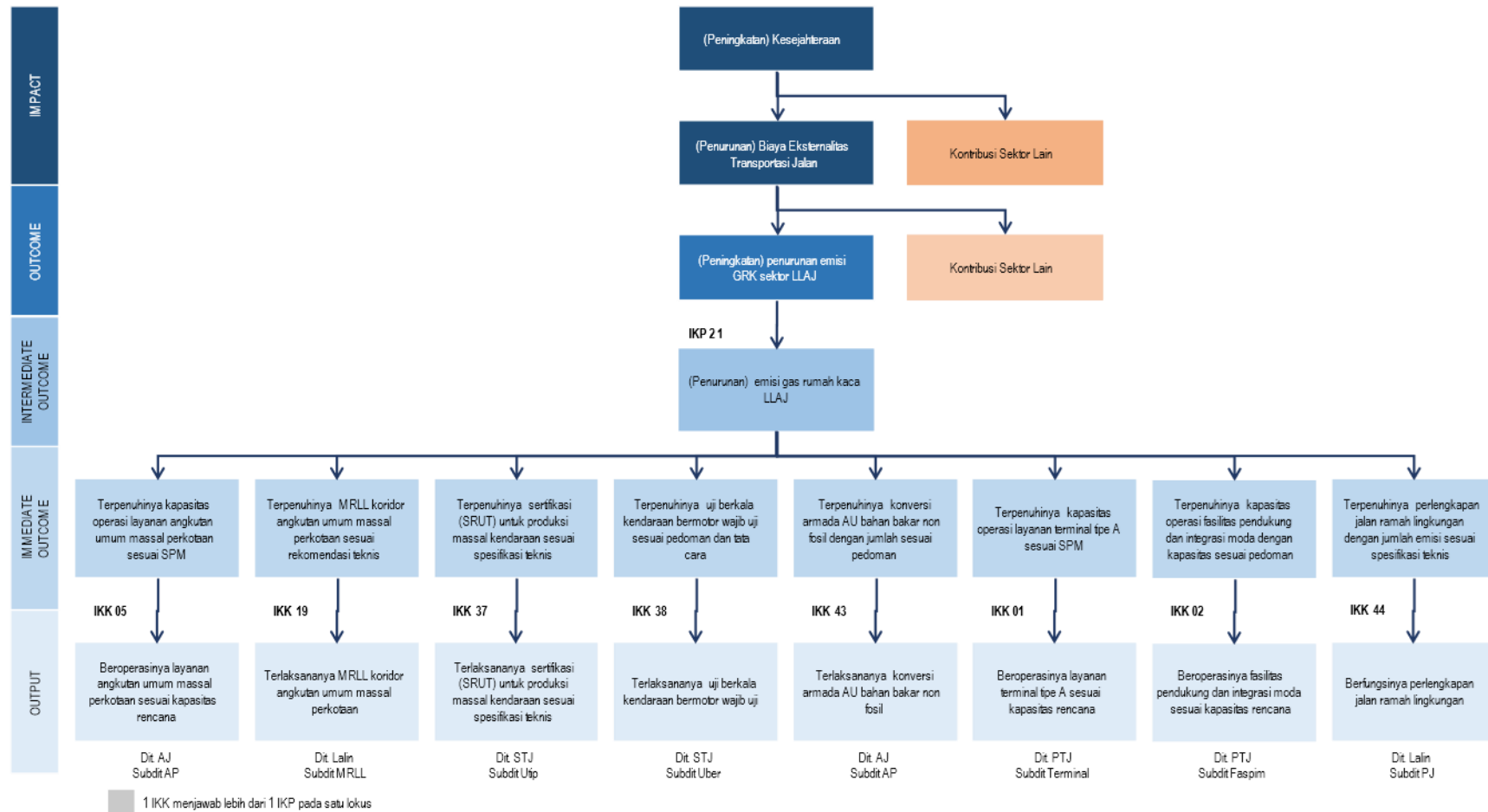
Gambar 7. Cascading Indikator Keselamatan Lalulintas Jalan (2)

Sumber: Naskah Teknokratik Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029



Gambar 8. Cascading Indikator Keselamatan Lalu Lintas Jalan (3)

Sumber: Naskah Teknokratik Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029



Gambar 9. Cascading Indikator Lingkungan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Sumber: Naskah Teknokratik Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

BAB 3

PENGUKURAN INDIKATOR KINERJA KEGIATAN

3.1 Indikator Kinerja Kegiatan Layanan Terminal Tipe A

Indikator Kinerja Kegiatan Layanan Terminal Tipe A menggunakan notasi IKK 01. Subdit Terminal pada Direktorat Prasarana Transportasi Jalan menjadi pengampu kewenangan penyelenggaraan terminal. Penyelenggaraan terminal mencakup kegiatan pembangunan, pengembangan, dan pengoperasian terminal.

IKK 01 merupakan rasio yang dihitung dari perbandingan antara immediate outcome dan output kegiatan penyelenggaraan terminal penumpang tipe A, yaitu: Kapasitas operasi layanan terminal tipe A sesuai SPM / Kapasitas operasi layanan terminal tipe A.

Output kegiatan adalah kapasitas operasi layanan terminal tipe A, sedangkan immediate outcome atau IMO adalah kapasitas operasi layanan terminal tipe A sesuai SPM. Output dan immediate outcome penyelenggaraan terminal penumpang tipe A disajikan pada bagian berikut.

Output Kapasitas Operasi Layanan Terminal Tipe A

Output Kapasitas Terminal Tipe A dihitung dengan formula berikut.

Tabel 2. Formula Perhitungan Kapasitas Operasi Layanan Terminal Tipe A

Komponen	Notasi	Satuan	Sumber Data
Jumlah jalur keberangkatan bus	a	jalur	DED Terminal
Waktu Pelayanan Bus Masuk/Keluar Jalur	b	menit	Standar Pelayanan Terminal
Kapasitas bus per jam.jalur	$c = (60/b)$	bus/jam.jalur	
Jam operasi per hari	d	jam/hari	Standar Pelayanan Terminal
Hari operasi per tahun	e	hari/tahun	Standar Pelayanan Terminal
Kapasitas Terminal Tipe A	$a \times c \times d \times e$	kendaraan	

Contoh perhitungan kapasitas operasi layanan terminal tipe A adalah sebagai berikut:

Tabel 3. Contoh Perhitungan Kapasitas Operasi Layanan Terminal Tipe A

Komponen	Nilai	Satuan
Jumlah Jalur	8	jalur
Waktu Pelayanan Bus Masuk/Keluar Jalur	15	menit
Kapasitas per jam.jalur	4	kendaraan/jam.jalur
Jam operasi terminal per hari	24	jam/hari
Jumlah hari operasi per tahun	365	hari/tahun
Kapasitas Terminal Tipe A	280.320	kendaraan/tahun

Rekapitulasi dari contoh perhitungan kapasitas operasi layanan terminal tipe A adalah sebagai berikut:

Tabel 4. Rekapitulasi Contoh Perhitungan Kapasitas Operasi Layanan Terminal Tipe A

Terminal Tipe A (nama terminal)	Jumlah Jalur	Waktu Layanan	Kapasitas per jam.jalur	Kapasitas per tahun
Terminal 1	4	15	4	140.160
Terminal 2	6	15	4	210.240
Terminal 3	8	15	4	280.320
Terminal 4	10	15	4	350.400
Terminal 5	16	15	4	560.640
Total Kapasitas Terminal Tipe A				1.541.760

Hasil rekapitulasi kapasitas operasi terminal tipe A dihitung dari kapasitas masing-masing terminal eksisting. Data dukung terminal penumpang dari Subdirektorat Terminal Angkutan Jalan di 109 terminal tipe A kemudian disesuaikan dengan kapasitas per peron sehingga menghasilkan kapasitas operasional tahunan per terminal yang disajikan pada tabel berikut.

Tabel 5. Rekapitulasi Kapasitas Per Terminal Penumpang Tipe A

No.	Nama Terminal	Jumlah Peron	Jam Operasi	Waktu Pelayanan Bus Masuk/Keluar Peron, menit	Kapasitas per peron-jam	Kapasitas per Hari (Kend./hari)	Kapasitas per Tahun (Kend./Tahun)	Memenuhi SPM Jalur	Kapasitas Memenuhi SPM Jalur	Kapasitas Memenuhi SPM Jalur	Kapasitas Memenuhi SPM 100%
1	Terminal Batoh	9	24	15	4	864	315.360	v	315.360	709.560	0
2	Terminal Langsa	5	24	15	4	480	175.200	v	175.200	438.000	0
3	Terminal Lhokseumawe	1	24	15	4	96	35.040	v	35.040	43.800	0
4	Terminal Meulaboh	1	12	15	4	48	17.520	x	17.520	0	0
5	Terminal Paya Ilang	3	24	15	4	288	105.120	x	105.120	0	0
6	Terminal Tanjung Pinggir	4	24	15	4	384	140.160	v	140.160	35.040	0
7	Terminal Madya Tarutung	1	12	15	4	48	17.520	x	17.520	0	0
8	Terminal Sibolga	1	24	15	4	96	35.040	x	35.040	0	0
9	Terminal Amplas	1	24	15	4	96	35.040	v	35.040	87.600	0
10	Terminal Pinang Baris	1	12	15	4	48	17.520	x	17.520	0	0
11	Terminal Anak Air	3	24	15	4	288	105.120	v	105.120	262.800	0
12	Terminal Kiliran Jao	1	12	15	4	48	17.520	x	17.520	0	0
13	Terminal Bareh Solok	1	24	15	4	96	35.040	x	35.040	0	0
14	Terminal Simpang Aur	2	24	15	4	192	70.080	x	70.080	0	0
15	Terminal Jati Pariaman	4	24	15	4	384	140.160	x	140.160	0	0
16	Terminal Bangkinang	1	24	15	4	96	35.040	v	35.040	26.280	0
17	Terminal Payung Sekaki	2	24	15	4	192	70.080	x	70.080	0	0
18	Terminal Dumai	4	24	15	4	384	140.160	x	140.160	0	0
19	Terminal Alam Barajo	6	24	15	4	576	210.240	v	210.240	262.800	0
20	Terminal Muara Bungo	1	24	15	4	96	35.040	v	35.040	43.800	0
21	Terminal Bangko	1	24	15	4	96	35.040	v	35.040	17.520	0
22	Terminal Sri Bulan	1	24	15	4	96	35.040	v	35.040	17.520	0
23	Terminal Alang-Alang Lebar	1	24	15	4	96	35.040	v	35.040	8.760	0
24	Terminal Kayuagung	1	24	15	4	96	35.040	v	35.040	8.760	0
25	Terminal Batu Kuning	1	24	15	4	96	35.040	x	35.040	0	0
26	Terminal Betung	1	24	15	4	96	35.040	x	35.040	0	0
27	Terminal Karya Jaya	1	24	15	4	96	35.040	x	35.040	0	0
28	Terminal Simpang Priuk	1	24	15	4	96	35.040	x	35.040	0	0

No.	Nama Terminal	Jumlah Peron	Jam Operasi	Waktu Pelayanan Bus Masuk/Keluar Peron, menit	Kapasitas per peron-jam	Kapasitas per Hari (Kend./hari)	Kapasitas per Tahun (Kend./Tahun)	Memenuhi SPM Jalur	Kapasitas Memenuhi SPM Jalur	Kapasitas Memenuhi SPM Jalur	Kapasitas Memenuhi SPM 100%
29	Terminal Regional Lahat	2	24	15	4	192	70.080	x	70.080	0	0
30	Terminal Simpang Nangka	7	12	15	4	336	122.640	x	122.640	0	0
31	Terminal Air Sebakul							x	-	0	0
32	Terminal Rajabasa	11	24	15	4	1.056	385.440	v	385.440	578.160	0
33	Terminal Pakupatan	3	24	15	4	288	105.120	x	105.120	0	0
34	Terminal Labuan	7	19	15	4	532	194.180	v	194.180	194.180	0
35	Terminal Mandala Lebak	5	24	15	4	480	175.200	v	175.200	262.800	0
36	Terminal Merak	20	24	15	4	1.920	700.800	x	700.800	0	0
37	Terminal KH. Ahmad Sanusi	7	24	15	4	672	245.280	x	245.280	0	0
38	Terminal Ciakar	4	24	15	4	384	140.160	v	140.160	35.040	0
39	Terminal Guntur Melati	11	24	15	4	1.056	385.440	v	385.440	289.080	0
40	Terminal Harjamukti	5	24	15	4	480	175.200	v	175.200	306.600	0
41	Terminal Indihiang	2	24	15	4	192	70.080	x	70.080	0	0
42	Terminal Kertawangunan	9	24	15	4	864	315.360	x	315.360	0	0
43	Terminal Subang	4	24	15	4	384	140.160	v	140.160	70.080	0
44	Terminal Banjar	10	24	15	4	960	350.400	v	350.400	87.600	0
45	Terminal Leuwipanjang	19	24	15	4	1.824	665.760	v	665.760	3.328.800	0
46	Terminal Cikampek	1	24	15	4	96	35.040	x	35.040	0	0
47	Terminal Purworejo	4	24	15	4	384	140.160	x	140.160	0	0
48	Terminal Cepu	1	24	15	4	96	35.040	v	35.040	175.200	0
49	Terminal Bangga Bangun Desa	1	24	15	4	96	35.040	v	35.040	8.760	0
50	Terminal Giri Adipura	1	24	15	4	96	35.040	v	35.040	192.720	0
51	Terminal Ir. Soekarno	2	24	15	4	192	70.080	v	70.080	350.400	0
52	Terminal Kebumen	5	24	15	4	480	175.200	v	175.200	350.400	0
53	Terminal Mangkang	5	24	15	4	480	175.200	v	175.200	219.000	0
54	Terminal Pekalongan	7	24	15	4	672	245.280	v	245.280	367.920	0
55	Terminal Induk Pernalang	2	24	15	4	192	70.080	v	70.080	350.400	0
56	Terminal Purwokerto	29	24	15	4	2.784	1.016.160	v	1.016.160	2.540.400	0
57	Terminal Mendolo	9	24	15	4	864	315.360	v	315.360	551.880	0
58	Terminal Bawen	3	24	15	4	288	105.120	v	105.120	262.800	0
59	Terminal Tidar	4	24	15	4	384	140.160	v	140.160	1.401.600	0

No.	Nama Terminal	Jumlah Peron	Jam Operasi	Waktu Pelayanan Bus Masuk/Keluar Peron, menit	Kapasitas per peron-jam	Kapasitas per Hari (Kend./hari)	Kapasitas per Tahun (Kend./Tahun)	Memenuhi SPM Jalur	Kapasitas Memenuhi SPM Jalur	Kapasitas Memenuhi SPM Jalur	Kapasitas Memenuhi SPM 100%
60	Terminal Tingkir	8	24	15	4	768	280.320	v	280.320	2.032.320	0
61	Terminal Tirtonadi	6	24	15	4	576	210.240	v	210.240	2.365.200	2.365.200
62	Terminal Jati	1	24	15	4	96	35.040	x	35.040	0	0
63	Terminal Bobot Sari	1	24	15	4	96	35.040	x	35.040	0	0
64	Terminal Demak							x	-	0	0
65	Terminal Tegal	1	24	15	4	96	35.040	v	35.040	52.560	0
66	Terminal Giwangan	25	24	15	4	2.400	876.000	v	876.000	2.628.000	0
67	Terminal Dhaksinarga	11	24	15	4	1.056	385.440	v	385.440	96.360	0
68	Terminal Arjosari	7	24	15	4	672	245.280	v	245.280	1.226.400	0
69	Terminal Arya Wiraraja	4	24	15	4	384	140.160	x	140.160	0	0
70	Terminal Banyuwangga	1	24	15	4	96	35.040	x	35.040	0	0
71	Terminal Gayatri	7	24	15	4	672	245.280	v	245.280	1.042.440	0
72	Terminal Kertonegoro	7	24	15	4	672	245.280	v	245.280	367.920	0
73	Terminal Pacitan	7	24	15	4	672	245.280	v	245.280	797.160	0
74	Terminal Patria	9	24	15	4	864	315.360	v	315.360	394.200	394.200
75	Terminal Purboyo	6	24	15	4	576	210.240	v	210.240	157.680	0
76	Terminal Selo Aji	9	24	15	4	864	315.360	v	315.360	551.880	0
77	Terminal Tamanan	6	24	15	4	576	210.240	v	210.240	1.156.320	0
78	Terminal Tawangalun	8	24	15	4	768	280.320	v	280.320	350.400	0
79	Terminal Surodakan	7	24	15	4	672	245.280	v	245.280	306.600	0
80	Terminal Rajekwesi	8	24	15	4	768	280.320	v	280.320	1.401.600	0
81	Terminal Pasuruan	2	16	15	4	128	46.720	x	46.720	0	0
82	Terminal Kambang Putih	6	24	15	4	576	210.240	v	210.240	315.360	0
83	Terminal Purabaya	26	24	15	4	2.496	911.040	v	911.040	2.733.120	0
84	Terminal Mengwi	15	24	15	4	1.440	525.600	v	525.600	788.400	0
85	Terminal Mandalika	8	24	15	4	768	280.320	v	280.320	70.080	0
86	Terminal Sumer Payung	4	24	15	4	384	140.160	x	140.160	0	0
87	Terminal Dara	8	24	15	4	768	280.320	x	280.320	0	0
88	Terminal Kefamenanu	4	12	15	4	192	70.080	x	70.080	0	0
89	Terminal Bimoku	4	24	15	4	384	140.160	v	140.160	35.040	0
90	Terminal Sei Ambawang	2	24	15	4	192	70.080	v	70.080	122.640	0

No.	Nama Terminal	Jumlah Peron	Jam Operasi	Waktu Pelayanan Bus Masuk/Keluar Peron, menit	Kapasitas per peron-jam	Kapasitas per Hari (Kend./hari)	Kapasitas per Tahun (Kend./Tahun)	Memenuhi SPM Jalur	Kapasitas Memenuhi SPM Jalur	Kapasitas Memenuhi SPM Jalur	Kapasitas Memenuhi SPM 100%
91	Terminal W.A. Gara	3	24	15	4	288	105.120	v	105.120	26.280	0
92	Terminal Gambut Barakat	3	24	15	4	288	105.120	v	105.120	157.680	0
93	Terminal Batu Ampar	1	24	15	4	96	35.040	v	35.040	26.280	0
94	Terminal Samarinda Seberang	1	12	15	4	48	17.520	v	17.520	4.380	0
95	Terminal Induk Lumpue	1	24	15	4	96	35.040	x	35.040	0	0
96	Terminal Latenri Sessu Pekkae	1	24	15	4	96	35.040	x	35.040	0	0
97	Terminal Petta Pongawai	1	24	15	4	96	35.040	x	35.040	0	0
98	Terminal Simbuang	4	24	15	4	384	140.160	v	140.160	350.400	0
99	Terminal Tiplayo	2	24	15	4	192	70.080	x	70.080	0	0
100	Terminal Kasintuwu	1	24	15	4	96	35.040	x	35.040	0	0
101	Terminal Mamboro	5	24	15	4	480	175.200	v	175.200	43.800	0
102	Terminal Boroko	1	12	15	4	48	17.520	v	17.520	8.760	0
103	Terminal Malalayang	1	13	15	4	52	18.980	x	18.980	0	0
104	Terminal Tangkoko	1	18	15	4	72	26.280	v	26.280	39.420	0
105	Terminal Bolaang Mongondow	1	24	15	4	96	35.040	v	35.040	17.520	0
106	Terminal Puuwatu	10	24	15	4	960	350.400	x	350.400	0	0
107	Terminal Isimu	4	24	15	4	384	140.160	x	140.160	0	0
108	Terminal Duingi	4	24	15	4	384	140.160	v	140.160	70.080	0
109	Terminal Entrop	1	15	15	4	60	21.900	x	21.900	0	0
TOTAL						49.180	17.950.700	66	17.950.700	33.622.340	2.759.400

Immediate outcome kapasitas operasi layanan terminal tipe A sesuai SPM

Kapasitas operasi layanan terminal tipe A sesuai SPM menggunakan acuan PM 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Metode pengawasan pemenuhan SPM di masing-masing terminal tipe A dijelaskan sebagai berikut.

Tabel 6. Metode Pengawasan Pemenuhan Standar Layanan Terminal Tipe A

Metode	Penanggung jawab	Instrumen
1. Supervisi pemenuhan SPM masing-masing terminal tipe A	Subdit Terminal Dit. PTJ	Form Cek list Pemenuhan SPM Terminal Tipe A
2. Rekapitulasi jumlah terminal tipe A memenuhi SPM	Subdit Terminal Dit. PTJ	Form Rekapitulasi pemenuhan SPM terminal tipe A

Penetapan Target IKK 01

Penetapan target IKK 01 memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

1. Indikator Kinerja Kegiatan atau IKK adalah rasio antara IMO terhadap output kegiatan. Target IKK 01 tahun 2025-2029 ditetapkan dengan rasio tertentu dan mengalami peningkatan setiap tahunnya.
2. Jumlah input (alokasi anggaran kegiatan) mempengaruhi capaian output, tetapi tidak mempengaruhi pemenuhan target IKK. Output disesuaikan dengan input anggaran yang dialokasikan untuk penyelenggaraan Terminal Tipe A.
3. Peningkatan rasio IKK menunjukkan tingkat pemenuhan SPM Terminal Tipe A yang semakin tinggi (IMO) terhadap kapasitas layanan Terminal Tipe A yang disediakan (output).

Penetapan target IKK disajikan tabel berikut.

Tabel 7. Penetapan Target IKK 01

Item	Satuan	Baseline	2025	2026	2027	2028	2029
Pembangunan Terminal Tipe A (longlist usulan BPTD)	unit	-	3	4	4	-	3
Terminal Tipe A belum tersedia dalam data dukung	unit		19				
Jumlah Terminal Tipe A	unit	109	128	131	135	139	139
Output - Kapasitas operasi layanan terminal tipe A	ribu kendaraan	17.951	23.277	24.118	25.239	26.360	26.360
IMO - Kapasitas operasi layanan	ribu kendaraan		13.966	15.677	17.667	19.770	21.088

Item	Satuan	Baseline	2025	2026	2027	2028	2029
terminal tipe A sesuai SPM							
IKK 01 - Kapasitas operasi layanan terminal tipe A sesuai SPM / Kapasitas operasi layanan terminal tipe A	%		60	65	70	75	80

Evaluasi Capaian dan Kinerja Kegiatan Layanan Terminal Tipe A

Uraian evaluasi capaian dan kinerja kegiatan layanan Terminal Tipe A menyajikan hal-hal sebagai berikut:

- Realisasi anggaran kegiatan menyajikan besar anggaran yang digunakan untuk membiayai kegiatan layanan Terminal Tipe A pada satu tahun anggaran. Realisasi anggaran kegiatan menggunakan satuan ribu rupiah.
- Capaian Output menyajikan capaian keluaran kegiatan Terminal Tipe A pada satu tahun anggaran. Capaian output menggunakan satuan ribu kendaraan dari kapasitas layanan seluruh terminal tipe A di Indonesia. Evaluasi pengukuran kinerja ini tidak membandingkan antara rencana dan capaian output, karena capaian output dipengaruhi oleh realisasi anggaran.
- Capaian immediate outcome atau IMO menyajikan capaian keluaran kegiatan Terminal Tipe A pada satu tahun anggaran. Capaian IMO menggunakan satuan ribu kendaraan dari kapasitas layanan seluruh terminal tipe A di Indonesia yang sesuai dengan SPM. Pedoman pengukuran kinerja ini tidak membandingkan antara rencana dan capaian immediate outcome.
- Efisiensi Output merupakan evaluasi yang dilakukan dengan membandingkan antara output dengan input kegiatan. Input kegiatan yang digunakan adalah realisasi anggaran kegiatan. Satuan efisiensi output menggunakan ribu kendaraan/ribu rupiah.
- Efektivitas Output merupakan evaluasi yang dilakukan dengan membandingkan antara IMO dengan output kegiatan. Efektivitas output menghasilkan IMO memiliki formula yang sama dengan IKK 01, yaitu: Kapasitas operasi layanan terminal tipe A sesuai SPM / Kapasitas operasi layanan terminal tipe A. Evaluasi efektivitas output menghasilkan IMO menggunakan satuan persentase.
- Evaluasi capaian IKK 01 dilakukan dengan menghitung pemenuhan target IKK 01 dengan menggunakan formula realisasi IKK 01 dibandingkan dengan Target IKK 01.

Form evaluasi realisasi dan kinerja kegiatan layanan Terminal Tipe A disajikan pada tabel berikut.

Tabel 8. Form Evaluasi Realisasi dan Kinerja Kegiatan Layanan Terminal Tipe A

Item		Satuan	2025	2026	2027	2028	2029
Anggaran Kegiatan	Rencana	Ribu Rp					
	Realisasi	Ribu Rp					
Output	Target	Ribu Kend.					
	Capaian	Ribu Kend.					
IMO	Target	Ribu Kend.					
	Capaian	Ribu Kend.					
IKK 01	Target	%					
	Capaian	%					
Efisiensi Input	Output/Input	Ribu Kend./ Ribu Rp					
Efektivitas Output	IMO/Output	%					
Pemenuhan Target IKK 01		%					

Keterangan: Direktorat menggunakan form di atas untuk melakukan evaluasi efisiensi input, efektivitas output, dan pemenuhan target IKK (warna biru muda)

3.2 Indikator Kinerja Kegiatan Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda

Indikator Kinerja Kegiatan Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda menggunakan notasi IKK 02. Subdit Faspim pada Direktorat Prasarana Transportasi Jalan menjadi pengampu kewenangan penyelenggaraan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda.

IKK 02 merupakan rasio yang dihitung dari perbandingan antara immediate outcome dan output kegiatan penyelenggaraan fasilitas pendukung dan integrasi moda, yaitu: kapasitas operasi fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai SPM / kapasitas operasi fasilitas pendukung dan integrasi moda.

Output kegiatan adalah kapasitas operasi fasilitas pendukung dan integrasi moda, sedangkan immediate outcome atau IMO adalah kapasitas operasi fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai SPM. Output dan immediate outcome penyelenggaraan terminal penumpang tipe A disajikan pada bagian berikut.

Output Kapasitas operasi fasilitas pendukung dan integrasi moda

Output penyelenggaraan fasilitas pendukung dan integrasi moda adalah kapasitas operasi fasilitas pendukung dan integrasi moda atau faspim. Output ini menggunakan satuan, yaitu: kapasitas faspim yang disediakan

untuk melayani jumlah pengguna (orang) per tahun. Formula perhitungan kapasitas operasi faspim disajikan pada tabel berikut.

Tabel 9. Formula Perhitungan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda

Komponen		Satuan	Sumber Data
Panjang trayek angkutan perkotaan	a	km	Dokumen rencana pengembangan angkutan perkotaan
Jarak antar halte	0,8	km	Dokumen rencana pengembangan angkutan perkotaan
Jumlah halte	$b = (a/0,8)$	unit	Dokumen rencana pengembangan angkutan perkotaan
Luas Faspim	c	km ²	DED Pembangunan Faspim
Arus orang tiap halte	d	org/km ²	DED Pembangunan Faspim
Kapasitas Faspim	b x d x e	org	

Contoh perhitungan kapasitas operasi faspim disajikan pada tabel berikut.

Tabel 10. Contoh Perhitungan Kapasitas Operasi Faspim

Komponen	Nilai	Satuan
Jumlah kota SAUM (BTS Sharing + Full APBN)	12	kota
Jumlah kota SAUM (Target Bappenas)	20	kota
Kota dengan Teman Bus (Target Bappenas belum terlaksana)	5	kota
Jumlah Trayek Teman Bus	48	trayek
Rata-rata trayek per kota	5	trayek
Rata-rata panjang trayek	35	km
Total panjang trayek Teman Bus	1.533	km
Jarak pejalan kaki	0,4	km
Jarak antar halte	0,8	km
Jumlah Halte per Trayek	44	unit
Jumlah trotoar per Trayek	86	unit
Kapasitas pnp	40	pnp
Waktu operasi	12	jam
Kecepatan rata-rata	25	km/jam
Frekuensi	7	trip
Waktu henti di halte	15,0	menit
Kapasitas orang per halte	1.920,0	orang/halte
Kapasitas orang per trotoar per 12 jam per hari	300	orang/12 jam
Kapasitas orang per halte	20	orang
Pemberhentian di halte dengan waktu operasi 12 jam	48	pemberhentian
Kapasitas total orang faspim per hari per trayek	84.480	orang/12 jam
Kapasitas total orang faspim per tahun per	31	juta orang/tahun

Komponen	Nilai	Satuan
trayek		

Rekapitulasi contoh perhitungan kapasitas operasi layanan faspim adalah sebagai berikut:

Tabel 11. Rekapitulasi Contoh Kapasitas Operasi Faspim

Faspim (nama kota)	Jumlah Jalur	Juta Kapasitas per tahun.jalur	Juta Kapasitas per tahun
Faspim kota A	5	31	155
Faspim kota B	5	31	155
Faspim kota C	5	31	155
Faspim kota D	5	31	155
Faspim kota E	5	31	155
Total Kapasitas Faspim			775

Subdit Faspim pada Direktorat Prasarana Transportasi Jalan menghitung rekapitulasi kapasitas faspim terbangun di seluruh kota.

Immediate outcome kapasitas operasi fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai SPM

Immediate outcome menggunakan indikator kapasitas operasi fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai SPM. Saat ini, SPM Penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda belum ada. Pada tahun 2025, acuan penyediaan faspim menggunakan standar teknis. Metode pengawasan pemenuhan SPM dijelaskan sebagai berikut.

Tabel 12. Metode Pengawasan Pemenuhan Standar Faspim

Metode	Penanggung jawab	Instrumen
1. Supervisi pemenuhan SPM menggunakan uji sampling Faspim	Subdit Faspim Dit. PTJ	Form Cek list Pemenuhan SPM Faspim
2. Rekapitulasi jumlah faspim memenuhi SPM	Subdit Faspim Dit. PTJ	Form Rekapitulasi pemenuhan SPM Faspim

Penetapan Target IKK 02

Penetapan target IKK 02 memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

1. Indikator Kinerja Kegiatan atau IKK adalah rasio antara IMO terhadap output kegiatan. Target IKK 02 tahun 2025-2029 ditetapkan dengan rasio tertentu dan mengalami peningkatan setiap tahunnya.
2. Jumlah input (alokasi anggaran kegiatan) mempengaruhi capaian output, tetapi tidak mempengaruhi pemenuhan target IKK. Output

disesuaikan dengan input alokasi anggaran untuk penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda.

3. Peningkatan rasio IKK menunjukkan tingkat pemenuhan SPM fasilitas pendukung dan integrasi moda yang semakin tinggi (IMO) terhadap kapasitas operasi fasilitas pendukung dan integrasi moda yang disediakan (output).

Penetapan target dapat dilihat pada tabel berikut

Tabel 13. Penetapan Target IKK 02

Item	Satuan	Baseline	2025	2026	2027	2028	2029
Jumlah pengguna angkutan perkotaan (Bappenas)	juta orang	720	732	744	756	768	780
Pembangunan Faspim	kota	9	12	15	17	17	17
Output - Kapasitas operasi fasilitas pendukung dan integrasi moda	juta orang		1.860	2.325	2.635	2.635	2.635
IMO - Kapasitas operasi fasilitas pendukung & integrasi moda sesuai SPM	juta orang		1.116	1.511	1.845	1.976	2.108
IKK 02 - Kapasitas operasi fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai SPM / Kapasitas operasi fasilitas pendukung dan integrasi moda	%		60	65	70	75	80

Evaluasi Capaian dan Kinerja Kegiatan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda

Uraian evaluasi capaian dan kinerja kegiatan layanan fasilitas pendukung dan integrasi moda menyajikan hal-hal sebagai berikut:

- a. Realisasi anggaran kegiatan menyajikan besar anggaran yang digunakan untuk membiayai kegiatan layanan fasilitas pendukung dan integrasi moda pada satu tahun anggaran. Realisasi anggaran kegiatan menggunakan satuan ribu rupiah.
- b. Capaian Output menyajikan capaian keluaran kegiatan fasilitas pendukung dan integrasi moda pada satu tahun anggaran. Capaian output menggunakan satuan juta orang dari kapasitas layanan seluruh fasilitas pendukung dan integrasi moda di Indonesia. Evaluasi pengukuran kinerja ini tidak membandingkan antara rencana dan capaian output, karena capaian output dipengaruhi oleh realisasi anggaran.
- c. Capaian immediate outcome atau IMO menyajikan capaian keluaran kegiatan fasilitas pendukung dan integrasi moda pada satu tahun

anggaran. Capaian IMO menggunakan satuan juta orang dari kapasitas layanan fasilitas pendukung dan integrasi moda di Indonesia yang sesuai dengan SPM. Pedoman pengukuran kinerja ini tidak membandingkan antara rencana dan capaian immediate outcome.

- d. Efisiensi Output merupakan evaluasi yang dilakukan dengan membandingkan antara output dengan input kegiatan. Input kegiatan yang digunakan adalah realisasi anggaran kegiatan. Satuan efisiensi output menggunakan juta orang/ribu rupiah.
- e. Efektivitas Output merupakan evaluasi yang dilakukan dengan membandingkan antara IMO dengan output kegiatan. Efektivitas output menghasilkan IMO memiliki formula yang sama dengan IKK 02, yaitu: Kapasitas operasi fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai SPM / Kapasitas operasi fasilitas pendukung dan integrasi moda.
- f. Evaluasi capaian IKK 02 dilakukan dengan menghitung pemenuhan target IKK 02 dengan menggunakan formula realisasi IKK 02 dibandingkan dengan Target IKK 02.

Form evaluasi realisasi dan kinerja kegiatan fasilitas pendukung dan integrasi moda disajikan pada tabel berikut.

Tabel 14. Form Evaluasi Realisasi dan Kinerja Kegiatan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda

Item		Satuan	2025	2026	2027	2028	2029
Anggaran Kegiatan	Rencana	Ribu Rp					
	Realisasi	Ribu Rp					
Output	Target	juta orang					
	Capaian	juta orang					
IMO	Target	juta orang					
	Capaian	juta orang					
IKK 02	Target	%					
	Capaian	%					
Efisiensi Input	Output/Input	juta orang / Ribu Rp					
Efektivitas Output	IMO/Output	%					
Pemenuhan Target IKK 02		%					

Keterangan: Direktorat menggunakan form di atas untuk melakukan evaluasi efisiensi input, efektivitas output, dan pemenuhan target IKK (warna biru muda)

3.3 Indikator Kinerja Kegiatan Penyiapan Dokumen KPBU

Indikator Kinerja Kegiatan Penyiapan Dokumen KPBU menggunakan notasi IKK 03. Subdit Kepengusahaan Prasarana (KP) pada Direktorat Prasarana

Transportasi Jalan menjadi pengampu kewenangan kegiatan Penyiapan Dokumen KPBU.

IKK 03 merupakan rasio yang dihitung dari perbandingan antara immediate outcome dan output kegiatan dokumen penyiapan KPBU, yaitu: Jumlah dokumen penyiapan KPBU diterima oleh simpul KPBU / Jumlah dokumen penyiapan KPBU.

Output kegiatan adalah jumlah dokumen penyiapan KPBU, sedangkan immediate outcome atau IMO adalah jumlah dokumen penyiapan KPBU diterima oleh simpul KPBU. Output dan immediate outcome kegiatan penyiapan dokumen KPBU disajikan pada bagian berikut.

Output Jumlah dokumen penyiapan KPBU

Target jumlah dokumen penyiapan KPBU yang diusulkan oleh Subdit Kepengusahaan tiap tahun setidaknya adalah 1 dokumen.

Immediate outcome jumlah dokumen penyiapan KPBU diterima oleh simpul KPBU

Jumlah dokumen penyiapan KPBU diterima oleh simpul KPBU. menggunakan acuan KM 13 Tahun 2024 (Penunjukan Simpul Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha di Lingkungan Kementerian Perhubungan). Metode pengawasan pemenuhan standar dijelaskan sebagai berikut.

Tabel 15. Metode Pengawasan Pemenuhan Standar Penyiapan Dokumen KPBU

Metode	Penanggung jawab	Instrumen
1. Penyerahan dokumen penyiapan KPBU kepada simpul KPBU	Subdit Kepengusahaan/ BPTD	Form Cek list Pemenuhan Pedoman Pengusahaan Prasarana LLAJ
2. Rekapitulasi jumlah Pemenuhan Pedoman Pengusahaan Prasarana LLAJ	Subdit Kepengusahaan/ BPTD	Form Rekapitulasi Pemenuhan Pedoman Pengusahaan Prasarana LLAJ

Penetapan Target IKK 03

Penetapan target IKK 03 memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

1. Indikator Kinerja Kegiatan atau IKK adalah rasio antara IMO terhadap output kegiatan. Target IKK 03 tahun 2025-2029 ditetapkan dengan rasio tertentu dan mengalami peningkatan setiap tahunnya.
2. Jumlah input (alokasi anggaran kegiatan) mempengaruhi capaian output, tetapi tidak mempengaruhi pemenuhan target IKK. Output

disesuaikan dengan input alokasi anggaran untuk penyusunan dokumen penyiapan KPBU.

3. Peningkatan rasio IKK menunjukkan semakin banyak dokumen penyiapan KPBU yang diterima oleh simpul KPBU Kemenhub (IMO) terhadap jumlah dokumen penyiapan KPBU yang dihasilkan (output).

Penetapan target IKK disajikan tabel berikut.

Tabel 16. Penetapan Target IKK 03

Item	Satuan	Baseline	2025	2026	2027	2028	2029
Output - Jumlah dokumen penyiapan KPBU	kontrak		-	-	1	1	1
IMO - Jumlah dokumen penyiapan KPBU diterima oleh simpul KPBU	kontrak		-	-	1	1	1
IKK 03 - Jumlah dokumen penyiapan KPBU diterima oleh simpul KPBU sesuai pedoman / Jumlah dokumen penyiapan KPBU	%		-	-	100	100	100

Evaluasi Capaian dan Kinerja Kegiatan Penyiapan Dokumen KPBU

Uraian evaluasi capaian dan kinerja kegiatan layanan penyiapan dokumen KPBU menyajikan hal-hal sebagai berikut:

- a. Realisasi anggaran kegiatan menyajikan besar anggaran yang digunakan untuk membiayai kegiatan layanan penyiapan dokumen KPBU pada satu tahun anggaran. Realisasi anggaran kegiatan menggunakan satuan ribu rupiah.
- b. Capaian Output menyajikan capaian keluaran kegiatan penyiapan dokumen KPBU pada satu tahun anggaran. Capaian output menggunakan satuan dokumen dari kapasitas layanan seluruh penyiapan dokumen KPBU di Indonesia. Evaluasi pengukuran kinerja ini tidak membandingkan antara rencana dan capaian output, karena capaian output dipengaruhi oleh realisasi anggaran.
- c. Capaian immediate outcome atau IMO menyajikan capaian keluaran kegiatan penyiapan dokumen KPBU pada satu tahun anggaran. Capaian IMO menggunakan satuan dokumen dari kapasitas layanan penyiapan dokumen KPBU di Indonesia yang sesuai dengan

pedoman. Pedoman pengukuran kinerja ini tidak membandingkan antara rencana dan capaian immediate outcome.

- d. Efisiensi Output merupakan evaluasi yang dilakukan dengan membandingkan antara output dengan input kegiatan. Input kegiatan yang digunakan adalah realisasi anggaran kegiatan. Satuan efisiensi output menggunakan dokumen/ribu rupiah.
- e. Efektivitas Output merupakan evaluasi yang dilakukan dengan membandingkan antara IMO dengan output kegiatan. Efektivitas output menghasilkan IMO memiliki formula yang sama dengan IKK 03, yaitu: Jumlah dokumen penyiapan KPBU diterima oleh simpul KPBU sesuai pedoman / Jumlah dokumen penyiapan KPBU.
- f. Evaluasi capaian IKK 03 dilakukan dengan menghitung pemenuhan target IKK 03 dengan menggunakan formula realisasi IKK 03 dibandingkan dengan Target IKK 03.

Form evaluasi realisasi dan kinerja kegiatan Jumlah dokumen penyiapan KPBU diterima oleh simpul KPBU sesuai pedoman / Jumlah dokumen penyiapan KPBU disajikan pada tabel berikut.

Tabel 17. Form Evaluasi Realisasi dan Kinerja Kegiatan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda

Item		Satuan	2025	2026	2027	2028	2029
Anggaran Kegiatan	Rencana	Ribu Rp					
	Realisasi	Ribu Rp					
Output	Target	dokumen					
	Capaian	dokumen					
IMO	Target	dokumen					
	Capaian	dokumen					
IKK 03	Target	%					
	Capaian	%					
Efisiensi Input	Output/Input	dokumen / Ribu Rp					
Efektivitas Output	IMO/Output	%					
Pemenuhan Target IKK 03		%					

Keterangan: Direktorat menggunakan form di atas untuk melakukan evaluasi efisiensi input, efektivitas output, dan pemenuhan target IKK (warna biru muda)

3.4 Indikator Kinerja Kegiatan Kerjasama Pengusahaan Prasarana LLAJ

Indikator Kinerja Kegiatan Kerjasama Pengusahaan Prasarana LLAJ menggunakan notasi IKK 04. Subdit Kepengusahaan Prasarana (KP) pada Direktorat Prasarana Transportasi Jalan menjadi pengampu kewenangan kegiatan kerjasama kepengusahaan.

IKK 04 merupakan rasio yang dihitung dari perbandingan antara immediate outcome dan output kegiatan kerjasama kepengusahaan prasarana LLAJ, yaitu: Jumlah tindak lanjut kerjasama pengusahaan prasarana LLAJ sesuai pedoman / jumlah kerjasama pengusahaan prasarana LLAJ.

Output kegiatan adalah jumlah kerjasama pengusahaan prasarana LLAJ, sedangkan immediate outcome atau IMO adalah Jumlah tindak lanjut kerjasama pengusahaan prasarana LLAJ sesuai pedoman. Output dan immediate outcome kegiatan kerjasama kepengusahaan prasarana LLAJ disajikan pada bagian berikut.

Output Jumlah kerjasama pengusahaan prasarana LLAJ

Output kerjasama pengusahaan prasarana LLAJ dihitung dengan formula berikut.

Tabel 18. Formula Perhitungan Kerjasama Pengusahaan Prasarana LLAJ

Komponen	Notasi	Satuan	Sumber Data
Terminal penumpang	a	kerjasama.unit	Subdit Terminal
Terminal barang	b	kerjasama.unit	Subdit Terminal
UPPKB	c	kerjasama.unit	Subdit PKB
Tempat istirahat	d	kerjasama.unit	Subdit Faspim
Total kerjasama	a + b + c + d	kerjasama.unit	

Rekapitulasi dari perhitungan jumlah kerjasama pengusahaan prasarana berdasarkan masukan Subdirektorat Kepengusahaan adalah sebagai berikut:

Tabel 19. Rekapitulasi Contoh Perhitungan Kerjasama Pengusahaan Prasarana LLAJ

Item	Satuan	Baseline	2025	2026	2027	2028	2029
Output - Jumlah kerjasama pengusahaan prasarana LLAJ	kontrak	-	13	15	25	18	31

Immediate outcome jumlah tindak lanjut kerjasama pengusahaan prasarana LLAJ sesuai pedoman

Jumlah tindak lanjut kerjasama pengusahaan prasarana LLAJ sesuai pedoman menggunakan acuan Pedoman Kerjasama Pengusahaan Prasarana LLAJ. Metode pengawasan pemenuhan pedoman dijelaskan sebagai berikut.

Tabel 20. Metode Pengawasan Pemenuhan Standar Kerjasama Pengusahaan Prasarana LLAJ

Metode	Penanggung jawab	Instrumen
1. Supervisi terhadap tindak lanjut kerjasama pengusahaan prasarana	Subdit Kepengusahaan	Bukti serah terima dokumen
2. Rekapitulasi jumlah bukti serah terima dokumen	Subdit Kepengusahaan	Form Rekapitulasi bukti serah terima dokumen

Penetapan Target IKK 04

Penetapan target IKK 04 memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

1. Indikator Kinerja Kegiatan atau IKK adalah rasio antara IMO terhadap output kegiatan. Target IKK 04 tahun 2025-2029 ditetapkan dengan rasio tertentu dan mengalami peningkatan setiap tahunnya.
2. Jumlah input (alokasi anggaran kegiatan) mempengaruhi capaian output, tetapi tidak mempengaruhi pemenuhan target IKK. Output disesuaikan dengan input anggaran yang dialokasikan untuk pelaksanaan kerjasama pengusahaan prasarana LLAJ.
3. Peningkatan rasio IKK menunjukkan semakin tingginya tingkat pemenuhan pedoman dari tindak lanjut kerjasama pengusahaan prasarana LLAJ (IMO) terhadap jumlah kerjasama pengusahaan prasarana LLAJ (output).

Penetapan target IKK disajikan tabel berikut.

Tabel 21. Penetapan Target IKK 04

Item	Satuan	Baseline	2025	2026	2027	2028	2029
Output - Jumlah kerjasama pengusahaan prasarana LLAJ	kontrak	-	13	15	25	18	31
IMO - Jumlah tindak lanjut kerjasama pengusahaan prasarana LLAJ sesuai pedoman	kontrak		8	10	18	14	25
IKK 04 - Jumlah tindak lanjut kerjasama pengusahaan prasarana LLAJ sesuai pedoman / jumlah kerjasama pengusahaan prasarana LLAJ	%		60	65	70	75	80

Evaluasi Capaian dan Kinerja Kegiatan Kerjasama Kepengusahaan

Uraian evaluasi capaian dan kinerja kegiatan layanan kerjasama kepengusahaan menyajikan hal-hal sebagai berikut:

- a. Realisasi anggaran kegiatan menyajikan besar anggaran yang digunakan untuk membiayai kegiatan layanan kerjasama

kepengusahaan pada satu tahun anggaran. Realisasi anggaran kegiatan menggunakan satuan ribu rupiah.

- b. Capaian Output menyajikan capaian keluaran kegiatan kerjasama kepengusahaan pada satu tahun anggaran. Capaian output menggunakan satuan kerjasama dari jumlah seluruh kerjasama kepengusahaan di Indonesia. Evaluasi pengukuran kinerja ini tidak membandingkan antara rencana dan capaian output, karena capaian output dipengaruhi oleh realisasi anggaran.
- c. Capaian immediate outcome atau IMO menyajikan capaian keluaran kegiatan kerjasama kepengusahaan pada satu tahun anggaran. Capaian IMO menggunakan satuan kerjasama dari jumlah kerjasama kepengusahaan di Indonesia yang sesuai dengan pedoman. Pedoman pengukuran kinerja ini tidak membandingkan antara rencana dan capaian immediate outcome.
- d. Efisiensi Output merupakan evaluasi yang dilakukan dengan membandingkan antara output dengan input kegiatan. Input kegiatan yang digunakan adalah realisasi anggaran kegiatan. Satuan efisiensi output menggunakan kerjasama/ribu rupiah.
- e. Efektivitas Output merupakan evaluasi yang dilakukan dengan membandingkan antara IMO dengan output kegiatan. Efektivitas output menghasilkan IMO memiliki formula yang sama dengan IKK 04, yaitu: Jumlah tindak lanjut kerjasama pengusahaan prasarana LLAJ sesuai pedoman / jumlah kerjasama pengusahaan prasarana LLAJ.
- f. Evaluasi capaian IKK 04 dilakukan dengan menghitung pemenuhan target IKK 04 dengan menggunakan formula realisasi IKK 04 dibandingkan dengan Target IKK 04.

Form evaluasi realisasi dan kinerja kegiatan kerjasama kepengusahaan disajikan pada tabel berikut.

Tabel 22. Form Evaluasi Realisasi dan Kinerja Kegiatan Kerjasama Kepengusahaan

Item		Satuan	2025	2026	2027	2028	2029
Anggaran Kegiatan	Rencana	Ribu Rp					
	Realisasi	Ribu Rp					
Output	Target	kerjasama					
	Capaian	kerjasama					
IMO	Target	kerjasama					
	Capaian	kerjasama					
IKK 04	Target	%					
	Capaian	%					

Item		Satuan	2025	2026	2027	2028	2029
Efisiensi Input	Output/Input	kerjasama / Ribu Rp					
Efektivitas Output	IMO/Output	%					
Pemenuhan Target IKK 04		%					

Keterangan: Direktorat menggunakan form di atas untuk melakukan evaluasi efisiensi input, efektivitas output, dan pemenuhan target IKK (warna biru muda)

3.5 Indikator Kinerja Kegiatan Layanan Terminal Barang

Indikator Kinerja Kegiatan Layanan Terminal Barang menggunakan notasi IKK 08. Subdit Terminal Angkutan Jalan pada Direktorat Prasarana Transportasi Jalan menjadi pengampu kewenangan kegiatan layanan terminal barang.

IKK 08 merupakan rasio yang dihitung dari perbandingan antara immediate outcome dan output kegiatan layanan terminal barang, yaitu: Kapasitas operasi layanan terminal barang sesuai SPM / Kapasitas operasi layanan terminal barang.

Output kegiatan adalah Kapasitas operasi layanan terminal barang, sedangkan immediate outcome atau IMO adalah Kapasitas operasi layanan terminal barang sesuai SPM. Output dan immediate outcome Kegiatan Layanan Terminal Barang disajikan pada bagian berikut.

Output Kapasitas operasi layanan terminal barang

IKK 08 merupakan indikator kinerja kegiatan untuk penyelenggaraan terminal barang. Subdit Terminal pada Direktorat Prasarana Transportasi Jalan menjadi pengampu kewenangan penyelenggaraan terminal. Penyelenggaraan terminal mencakup kegiatan pembangunan, pengembangan, dan pengoperasian terminal.

IKK 08 merupakan rasio yang dihitung dari perbandingan antara immediate outcome dan output kegiatan penyelenggaraan terminal barang. Output kegiatan adalah kapasitas operasi layanan terminal barang, sedangkan immediate outcome atau IMO adalah kapasitas operasi layanan terminal barang sesuai SPM.

Output Kapasitas Terminal Barang dihitung dengan formula berikut.

Tabel 23. Formula Perhitungan Layanan Terminal Barang

Komponen	Notasi	Satuan	Sumber Data
Jumlah terminal barang	a	unit	Rencana Umum Terminal Barang
kapasitas terminal barang	b	kendaraan	DED Pembangunan Terminal Barang
Rata-rata kapasitas TEUS Pelabuhan per provinsi	c	TEUS	

terdekat			
Rata-rata kapaistas kendaraan pelabuhan per provinsi terdekat	$c = d$	kendaraan	
Kapasitas layanan terminal barang	$d = a \times b$ atau $d = a \times d$	juta kendaraan	

Contoh perhitungan kapasitas operasi layanan terminal barang internasional maupun provinsi (satu terminal barang di setiap provinsi) adalah sebagai berikut:

Tabel 24. Contoh Perhitungan Kapasitas Terminal Barang

Komponen	Nilai	Satuan	Provinsi
Terminal Barang Internasional	0,5	juta TEUS/terminal	Sumatera Utara
Pelabuhan Belawan	2,00	juta TEUS	Sumatera Utara
Pelabuhan Kuala Tanjung	0,40	juta TEUS	Jawa Barat
Pelabuhan Tanjung Priok	9,10	juta TEUS	Jawa Barat
Pelabuhan Patimban	7,50	juta TEUS	Jawa Timur
Pelabuhan Tanjung Perak	4,00	juta TEUS	Kalimantan Barat
Pelabuhan Kijing	0,50	juta TEUS	Kalimantan Timur
Pelabuhan Balikpapan (Dipindahkan ke KKT)	0,30	juta TEUS	Nusa Tenggara Timur
Pelabuhan Kupang	0,17	juta TEUS	Sulawesi Selatan
Makassar New Port	2,50	juta TEUS	Sulawesi Utara
Pelabuhan Bitung	0,75	juta TEUS	Maluku
Pelabuhan Ambon	0,17	juta TEUS	Papua Barat Daya
Pelabuhan Sorong	0,12	juta TEUS	Sumatera Utara

Pelabuhan di atas merupakan pelabuhan utama yang akan disambungkan dengan terminal barang per provinsi sehingga kapasitas terminal barang harus sama dengan kapasitas pelabuhan yang disediakan.

Rekapitulasi dari contoh perhitungan kapasitas operasi layanan terminal barang di setiap provinsi berdasarkan pelabuhan terdekat adalah sebagai berikut:

Tabel 25. Rekapitulasi Contoh Perhitungan Kapasitas Terminal Barang

Kebutuhan Terminal Barang	Jumlah Provinsi & terminal barang	Kapasitas juta TEUS per terminal barang
Nanggroe Aceh Darussalam, Sumatera Utara, Sumatera Selatan, Sumatera Barat, Bengkulu, Riau, Kepulauan Riau, Jambi, Lampung, Bangka Belitung	10	0,24
Banten, DKI Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, DIY Yogyakarta	5	3,32

Jawa Timur	1	4,00
Kalimantan Barat	1	0,50
Kalimantan Utara, Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Timur	4	0,13
Nusa Tenggara Timur, Bali, Nusa Tenggara Barat	3	0,06
Gorontalo, Sulawesi Utara	2	0,38
Sulawesi Barat, Sulawesi Tengah, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Selatan	4	0,63
Maluku Utara, Maluku	2	0,09
Papua Barat, Papua, Papua Tengah, Papua Pegunungan, Papua Selatan, Papua Barat Data	6	0,02
Total Kebutuhan Terminal Barang Nasional	38	27,51

Hasil dari kebutuhan TEUS per terminal barang sesuai dengan provinsinya di atas merupakan contoh rekapitulasi kebutuhan kapasitas TEUS terminal barang yang kemudian dikonversikan menjadi kendaraan dengan persamaan 1 TEUS = 1 kendaraan. Hasil kapasitas operasional tahunan terminal barang internasional dan nasional disajikan pada tabel berikut.

Tabel 26. Rekapitulasi Contoh Output Kapasitas Terminal Barang

Item	Satuan	Baseline	2025	2026	2027	2028	2029
Jumlah Terminal Barang Internasional Eksisting	unit	2	-	-	-	-	-
Terminal Barang Internasional Eksisting Beroperasi	unit	-	2	-	-	-	-
Jumlah Terminal Barang Internasional Rencana Pembangunan (Longlist BPTD)	unit	-	-	-	7	2	-
Terminal Barang Internasional Rencana Pembangunan Beroperasi	unit	-	-	-	-	7	2
Rencana Pembangunan Terminal Barang Nasional	unit	-	-	-	-	5	7
Terminal Barang Nasional Beroperasi	unit	-	-	-	-	-	5
Total Terminal Barang Beroperasi	unit	-	2	2	2	9	16
Kapasitas Terminal Barang Beroperasi	juta kendaraan	-	2	2	2	9	44

Immediate outcome kapasitas operasi layanan terminal barang sesuai SPM

Kapasitas operasi layanan terminal barang sesuai SPM belum memiliki acuan SPM. Metode pengawasan pemenuhan SPM di masing-masing terminal barang dijelaskan sebagai berikut.

Tabel 27. Metode Pengawasan Pemenuhan Standar Layanan Terminal Barang

Metode	Penanggung jawab	Instrumen
1. Supervisi terhadap operasional terminal barang	Subdit Terminal	Laporan kegiatan supervisi
2. Rekapitulasi kapasitas operasional terminal barang memenuhi SPM	Subdit Terminal	Form Rekapitulasi pemenuhan SPM

Penetapan Target IKK 08

Penetapan target IKK 08 memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

1. Indikator Kinerja Kegiatan atau IKK adalah rasio antara IMO terhadap output kegiatan. Target IKK 08 tahun 2025-2029 ditetapkan dengan rasio tertentu dan mengalami peningkatan setiap tahunnya.
2. Jumlah input (alokasi anggaran kegiatan) mempengaruhi realisasi output, tetapi tidak mempengaruhi pemenuhan target IKK. Capaian output disesuaikan dengan input alokasi anggaran untuk penyediaan kapasitas operasi layanan terminal barang.
3. Peningkatan rasio IKK menunjukkan semakin banyak terminal barang yang memenuhi SPM (IMO) terhadap kapasitas operasi layanan terminal barang yang disediakan (Output).

Penetapan target IKK disajikan pada tabel berikut.

Tabel 28. Penetapan Target IKK 08

Item	Satuan	Baseline	2025	2026	2027	2028	2029
Jumlah terminal barang beroperasi	unit	-	-	-	2	9	16
Output - Kapasitas operasi layanan terminal barang	juta kendaraan	-	-	-	2	9	44
IMO - Kapasitas operasi layanan terminal barang sesuai SPM	juta kendaraan	-	-	-	1	6	31
IKK 08 - Kapasitas operasi layanan terminal barang sesuai SPM / Kapasitas operasi layanan terminal barang	%	-	-	-	60	65	70

Evaluasi Capaian dan Kinerja Kegiatan Layanan Terminal Barang

Uraian evaluasi capaian dan kinerja kegiatan layanan terminal barang menyajikan hal-hal sebagai berikut:

- a. Realisasi anggaran kegiatan menyajikan besar anggaran yang digunakan untuk membiayai kegiatan layanan terminal barang pada satu tahun anggaran. Realisasi anggaran kegiatan menggunakan satuan ribu rupiah.
- b. Capaian Output menyajikan capaian keluaran kegiatan terminal barang pada satu tahun anggaran. Capaian output menggunakan satuan juta kendaraan dari kapasitas layanan seluruh terminal barang di Indonesia. Evaluasi pengukuran kinerja ini tidak membandingkan antara rencana dan capaian output, karena capaian output dipengaruhi oleh realisasi anggaran.
- c. Capaian immediate outcome atau IMO menyajikan capaian keluaran kegiatan terminal barang pada satu tahun anggaran. Capaian IMO menggunakan satuan juta kendaraan dari kapasitas layanan terminal barang di Indonesia yang sesuai dengan SPM. Pedoman pengukuran kinerja ini tidak membandingkan antara rencana dan capaian immediate outcome.
- d. Efisiensi Output merupakan evaluasi yang dilakukan dengan membandingkan antara output dengan input kegiatan. Input kegiatan yang digunakan adalah realisasi anggaran kegiatan. Satuan efisiensi output menggunakan juta kendaraan/ribu rupiah.
- e. Efektivitas Output merupakan evaluasi yang dilakukan dengan membandingkan antara IMO dengan output kegiatan. Efektivitas output menghasilkan IMO memiliki formula yang sama dengan IKK 08, yaitu: Kapasitas operasi layanan terminal barang sesuai SPM / Kapasitas operasi layanan terminal barang.
- f. Evaluasi capaian IKK 08 dilakukan dengan menghitung pemenuhan target IKK 08 dengan menggunakan formula realisasi IKK 08 dibandingkan dengan Target IKK 08.

Form evaluasi realisasi dan kinerja kegiatan terminal barang disajikan pada tabel berikut.

Tabel 29. Form Evaluasi Realisasi dan Kinerja Kegiatan Terminal Barang

Item		Satuan	2025	2026	2027	2028	2029
Anggaran Kegiatan	Rencana	Ribu Rp					
	Realisasi	Ribu Rp					
Output	Target	juta kendaraan					

Item		Satuan	2025	2026	2027	2028	2029
IMO	Capaian	juta kendaraan					
	Target	juta kendaraan					
	Capaian	juta kendaraan					
IKK 08	Target	%					
	Capaian	%					
Efisiensi Input	Output/Input	juta kendaraan / Ribu Rp					
Efektivitas Output	IMO/Output	%					
Pemenuhan Target IKK 08		%					

Keterangan: Direktorat menggunakan form di atas untuk melakukan evaluasi efisiensi input, efektivitas output, dan pemenuhan target IKK (warna biru muda)

3.6 Indikator Kinerja Kegiatan Layanan Penimbangan UPPKB

Indikator Kinerja Kegiatan Layanan Penimbangan UPPKB menggunakan notasi IKK 26. Subdit Penimbangan Kendaraan Bermotor pada Direktorat Prasarana Transportasi Jalan menjadi pengampu kewenangan kegiatan layanan Penimbangan UPPKB.

IKK 26 merupakan rasio yang dihitung dari perbandingan antara immediate outcome dan output kegiatan layanan penimbangan UPPKB, yaitu: Kapasitas layanan penimbangan UPPKB sesuai SPM / Kapasitas layanan penimbangan UPPKB.

Output kegiatan adalah Kapasitas operasi layanan penimbangan UPPKB, sedangkan immediate outcome atau IMO adalah Kapasitas layanan penimbangan UPPKB sesuai SPM / Kapasitas layanan penimbangan UPPKB. Output dan immediate outcome Kegiatan Layanan penimbangan UPPKB disajikan pada bagian berikut.

Output Kapasitas layanan penimbangan UPPKB

Output Kapasitas layanan penimbangan UPPKB dihitung sebagai berikut.

Tabel 30. Formula Perhitungan Layanan Penimbangan UPPKB

Komponen	Notasi	Satuan	Sumber Data
Jumlah Jalur Penimbangan	a	jalur	DED Pembangunan UPPKB
Waktu Layanan	b	menit	SPM Layanan UPPKB
Jumlah kendaraan per jam	$c = 60/b$	kendaraan/jam	
Jam operasi per hari	d	jam	SPM Layanan UPPKB
Hari operasi per tahun	e	hari	SPM Layanan UPPKB
Kapasitas layanan penimbangan UPPKB	$f = a \times c \times d \times e$	juta kendaraan	

Kapasitas layanan penimbangan UPPKB didapatkan dari masukan Subdirektorat Penimbangan Kendaraan Bermotor yang disajikan pada tabel berikut:

Tabel 31. Rekapitulasi Output Layanan Penimbangan UPPKB

Item	Satuan	2025	2026	2027	2028	2029
Output - Kapasitas layanan penimbangan UPPKB	juta kendaraan	3.248.500	3.285.000	3.321.500	3.467.500	3.650.000

Immediate outcome kapasitas layanan penimbangan UPPKB sesuai SPM

Kapasitas layanan penimbangan UPPKB sesuai SPM belum memiliki acuan tentang Standar Pelayanan Minimal operasional UPPKB. Metode pengawasan pemenuhan SPM di masing-masing UPPKB dijelaskan sebagai berikut.

Tabel 32. Metode Pengawasan Pemenuhan Standar Layanan Penimbangan UPPKB

Metode	Penanggung jawab	Instrumen
1. Supervisi terhadap operasional UPPKB	Subdit Penimbangan	Bukti serah terima dokumen
2. Rekapitulasi jumlah bukti serah terima dokumen	Subdit Penimbangan	Form Rekapitulasi bukti serah terima dokumen

Penetapan Target IKK 26

Penetapan target IKK 26 memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

1. Indikator Kinerja Kegiatan atau IKK adalah rasio antara IMO terhadap output kegiatan. Target IKK 26 tahun 2025-2029 ditetapkan dengan rasio tertentu dan mengalami peningkatan setiap tahunnya.
2. Jumlah input (alokasi anggaran kegiatan) mempengaruhi capaian output, tetapi tidak mempengaruhi pemenuhan target IKK. Nilai output disesuaikan dengan input alokasi anggaran untuk pemenuhan kapasitas layanan penimbangan UPPKB.
3. Peningkatan rasio IKK 26 pada tahun berikutnya menunjukkan kapasitas layanan penimbangan UPPKB yang memenuhi SPM semakin tinggi terhadap kapasitas layanan penimbangan UPPKB.

Penetapan target IKK 26 disajikan pada tabel berikut.

Tabel 33. Penetapan Target IKK 26

Item	Satuan	Baseline	2025	2026	2027	2028	2029
Output - Kapasitas layanan penimbangan UPPKB	juta kendaraan	-	3.248.500	3.285.000	3.321.500	3.467.500	3.650.000

Item	Satuan	Baseline	2025	2026	2027	2028	2029
IMO - Kapasitas layanan penimbangan UPPKB sesuai SPM	juta kendaraan	-	1.949.100	2.135.250	2.325.050	2.600.625	2.920.000
Kapasitas layanan penimbangan UPPKB sesuai SPM / Kapasitas layanan penimbangan UPPKB	%	-	60	65	70	75	80

Evaluasi Capaian dan Kinerja Kegiatan Layanan Penimbangan

Uraian evaluasi capaian dan kinerja kegiatan layanan penimbangan menyajikan hal-hal sebagai berikut:

- Realisasi anggaran kegiatan menyajikan besar anggaran yang digunakan untuk membiayai kegiatan layanan penimbangan pada satu tahun anggaran. Realisasi anggaran kegiatan menggunakan satuan ribu rupiah.
- Capaian Output menyajikan capaian keluaran kegiatan penimbangan pada satu tahun anggaran. Capaian output menggunakan satuan juta kendaraan dari kapasitas layanan seluruh penimbangan di Indonesia. Evaluasi pengukuran kinerja ini tidak membandingkan antara rencana dan capaian output, karena capaian output dipengaruhi oleh realisasi anggaran.
- Capaian immediate outcome atau IMO menyajikan capaian keluaran kegiatan penimbangan pada satu tahun anggaran. Capaian IMO menggunakan satuan juta kendaraan dari kapasitas layanan penimbangan di Indonesia yang sesuai dengan SPM. Pedoman pengukuran kinerja ini tidak membandingkan antara rencana dan capaian immediate outcome.
- Efisiensi Output merupakan evaluasi yang dilakukan dengan membandingkan antara output dengan input kegiatan. Input kegiatan yang digunakan adalah realisasi anggaran kegiatan. Satuan efisiensi output menggunakan juta kendaraan/ribu rupiah.
- Efektivitas Output merupakan evaluasi yang dilakukan dengan membandingkan antara IMO dengan output kegiatan. Efektivitas output menghasilkan IMO memiliki formula yang sama dengan IKK 26, yaitu: Kapasitas layanan penimbangan UPPKB sesuai SPM / Kapasitas layanan penimbangan UPPKB.

- f. Evaluasi capaian IKK 26 dilakukan dengan menghitung pemenuhan target IKK 26 dengan menggunakan formula realisasi IKK 26 dibandingkan dengan Target IKK 26.

Form evaluasi realisasi dan kinerja kegiatan penimbangan disajikan pada tabel berikut.

Tabel 34. Form Evaluasi Realisasi dan Kinerja Kegiatan Layanan Penimbangan

Item		Satuan	2025	2026	2027	2028	2029
Anggaran Kegiatan	Rencana	Ribu Rp					
	Realisasi	Ribu Rp					
Output	Target	juta kendaraan					
	Capaian	juta kendaraan					
IMO	Target	juta kendaraan					
	Capaian	juta kendaraan					
IKK 26	Target	%					
	Capaian	%					
Efisiensi Input	Output/Input	juta kendaraan / Ribu Rp					
Efektivitas Output	IMO/Output	%					
Pemenuhan Target IKK 26		%					

Keterangan: Direktorat menggunakan form di atas untuk melakukan evaluasi efisiensi input, efektivitas output, dan pemenuhan target IKK (warna biru muda)

3.7 Indikator Kinerja Kegiatan Layanan Tempat Istirahat

Indikator Kinerja Kegiatan Layanan Tempat Istirahat menggunakan notasi IKK 36. Subdit Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda pada Direktorat Prasarana Transportasi Jalan menjadi pengampu kewenangan kegiatan layanan layanan tempat istirahat.

IKK 36 merupakan rasio yang dihitung dari perbandingan antara immediate outcome dan output kegiatan layanan tempat istirahat, yaitu: Kapasitas layanan operasional fasilitas pendukung (tempat istirahat) sesuai SPM / Kapasitas operasional fasilitas pendukung (tempat istirahat).

Output kegiatan adalah Kapasitas operasional fasilitas pendukung (tempat istirahat), sedangkan immediate outcome atau IMO adalah Kapasitas layanan operasional fasilitas pendukung (tempat istirahat) sesuai SPM. Output dan immediate outcome Kegiatan Layanan Tempat Istirahat disajikan pada bagian berikut.

Output Kapasitas operasional fasilitas pendukung (tempat istirahat)

Output Kapasitas Tempat Istirahat dihitung dengan formula berikut.

Tabel 35. Formula Perhitungan Kapasitas Fasilitas Pendukung (Tempat Istirahat)

Komponen	Notasi	Satuan	Sumber Data
Panjang jalan nasional	a	km	Kemen PU
Jarak antar tempat istirahat	b	km	Permenhub
Jumlah tempat istirahat	$c = a/b$	unit	
Kapasitas kendaraan tempat istirahat	d	kendaraan	Rencana Umum Tempat Istirahat
Kapasitas operasi fasilitas pendukung (tempat istirahat)	$e = c \times d$	kendaraan	

Contoh perhitungan kapasitas operasi tempat istirahat pada koridor jalan utama adalah sebagai berikut:

Tabel 36. Contoh Perhitungan Kapasitas Operasional Fasilitas Pendukung (Tempat Istirahat)

Komponen	Nilai	Satuan
Pansela	1.716	km
Pantura	1.405	km
Lintas Sumatera	2.508	km
Trans Sulawesi	2.000	km
Trans Kalimantan	3.510	km
Trans Papua	4.330	km
Total	15.469	km
Interval waktu tempat peristirahatan	4,00	jam
Waktu tempuh koridor utama	2,20	jam/100 km
Waktu tempuh koridor utama	45,00	km/jam
Jarak interval 4 jam	180,00	km
Kebutuhan total tempat istirahat	86,00	unit
Jumlah arus peti kemas bongkar dan muat tahun 2023	17.657.327,00	TEUS
Jumlah kendaraan	8.828.663,50	kendaraan
Kapasitas kendaraan per tempat istirahat	102.659	kendaraan/tempat istirahat/tahun
Target 25% dari 86 unit kebutuhan tempat istirahat terpenuhi di 2029	22	unit

Immediate outcome kapasitas layanan operasional fasilitas pendukung (tempat istirahat) sesuai SPM

Kapasitas operasi tempat istirahat sesuai SPM belum memiliki standar acuan SPM. Metode pengawasan pemenuhan SPM di masing-masing tempat istirahat dijelaskan sebagai berikut.

Tabel 37. Metode Pengawasan Pemenuhan Standar Fasilitas Pendukung (Tempat Istirahat)

Metode	Penanggung jawab	Instrumen
1. Supervisi terhadap SPM tempat istirahat	Subdit Faspim	Laporan kegiatan supervisi
2. Rekapitulasi kapasitas operasi fasilitas pendukung (tempat istirahat)	Subdit Faspim	Form Rekapitulasi kapasitas operasi memenuhi SPM

Penetapan Target IKK 36

Penetapan target IKK 36 memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

1. Indikator Kinerja Kegiatan atau IKK adalah rasio antara IMO terhadap output kegiatan. Target IKK 36 tahun 2025-2029 ditetapkan dengan rasio tertentu.
2. Jumlah input (alokasi anggaran kegiatan) mempengaruhi capaian output, tetapi tidak mempengaruhi pemenuhan target IKK. Capaian output disesuaikan dengan input alokasi anggaran untuk tersedianya fasilitas pendukung berupa tempat istirahat.
3. Peningkatan rasio IKK menunjukkan semakin banyak tempat istirahat yang sudah memenuhi SPM semakin tinggi terhadap kapasitas fasilitas pendukung berupa tempat istirahat (output).

Penetapan target IKK disajikan pada tabel berikut.

Tabel 38. Penetapan Target IKK 36

Item	Satuan	2025	2026	2027	2028	2029
Jumlah tempat istirahat beroperasi	unit	-	-	-	11	22
Output - Terlaksananya kapasitas operasi fasilitas pendukung (tempat istirahat)	kendaraan			-	1.129.249	2.258.498
IMO - Terpenuhinya kapasitas operasi fasilitas pendukung (tempat istirahat) sesuai SPM	kendaraan				677.549	1.468.024
IKK 36 - Kapasitas layanan operasional fasilitas pendukung (tempat istirahat) sesuai SPM / Kapasitas operasional fasilitas pendukung (tempat istirahat)	%	-	-	-	60	65

Evaluasi Capaian dan Kinerja Kegiatan Layanan Tempat Istirahat

Uraian evaluasi capaian dan kinerja kegiatan layanan tempat istirahat menyajikan hal-hal sebagai berikut:

- a. Realisasi anggaran kegiatan menyajikan besar anggaran yang digunakan untuk membiayai kegiatan layanan tempat istirahat pada satu tahun anggaran. Realisasi anggaran kegiatan menggunakan satuan ribu rupiah.

- b. Capaian Output menyajikan capaian keluaran kegiatan penimbangan pada satu tahun anggaran. Capaian output menggunakan satuan kendaraan dari kapasitas layanan seluruh tempat istirahat di Indonesia. Evaluasi pengukuran kinerja ini tidak membandingkan antara rencana dan capaian output, karena capaian output dipengaruhi oleh realisasi anggaran.
- c. Capaian immediate outcome atau IMO menyajikan capaian keluaran kegiatan tempat istirahat pada satu tahun anggaran. Capaian IMO menggunakan satuan kendaraan dari kapasitas layanan tempat istirahat di Indonesia yang sesuai dengan SPM. Pedoman pengukuran kinerja ini tidak membandingkan antara rencana dan capaian immediate outcome.
- d. Efisiensi Output merupakan evaluasi yang dilakukan dengan membandingkan antara output dengan input kegiatan. Input kegiatan yang digunakan adalah realisasi anggaran kegiatan. Satuan efisiensi output menggunakan kendaraan/ribu rupiah.
- e. Efektivitas Output merupakan evaluasi yang dilakukan dengan membandingkan antara IMO dengan output kegiatan. Efektivitas output menghasilkan IMO memiliki formula yang sama dengan IKK 36, yaitu: Kapasitas layanan operasional fasilitas pendukung (tempat istirahat) sesuai SPM / Kapasitas operasional fasilitas pendukung (tempat istirahat).
- f. Evaluasi capaian IKK 36 dilakukan dengan menghitung pemenuhan target IKK 36 dengan menggunakan formula realisasi IKK 36 dibandingkan dengan Target IKK 36.

Form evaluasi realisasi dan kinerja kegiatan tempat istirahat disajikan pada tabel berikut.

Tabel 39. Form Evaluasi Realisasi dan Kinerja Kegiatan Layanan Tempat Istirahat

Item		Satuan	2025	2026	2027	2028	2029
Anggaran Kegiatan	Rencana	Ribu Rp					
	Realisasi	Ribu Rp					
Output	Target	kendaraan					
	Capaian	kendaraan					
IMO	Target	kendaraan					
	Capaian	kendaraan					
IKK 36	Target	%					
	Capaian	%					
Efisiensi Input	Output/Input	kendaraan / Ribu Rp					
Efektivitas Output	IMO/Output	%					
Pemenuhan Target IKK 36		%					

Keterangan: Direktorat menggunakan form di atas untuk melakukan evaluasi efisiensi input, efektivitas output, dan pemenuhan target IKK (warna biru muda)

3.7 Indikator Kinerja Kegiatan Penyelenggaraan Perkantoran, Kearsipan, Pengelolaan Aset dan Monitoring dengan Tata Usaha di Setiap Direktorat

a. Penjelasan Umum

Item	Uraian
Relasi IKK terhadap IKP	IKKp 15 berkontribusi terhadap 1 (satu) IKP, yaitu: - IKPp 04 (Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel)
Dasar Penetapan Target	Prestasi Kerja - Prestasi kerja ditetapkan dengan nilai kesesuaian pelaporan dan monitoring yang dilakukan oleh Tata Usaha - Tata Usaha melakukan kegiatan - Perkantoran - Kearsipan - Pengelolaan Aset - Monitoring - Kesesuaian dihitung berdasarkan volume capaian hasil dibagi volume rencana waktu pelaksanaan per kegiatan - Volume yang dimaksud dapat berupa volume fisik perkantoran, volume dokumen kearsipan, volume dokumen pengelolaan aset, dan volume kegiatan pelaksanaan monitoring
Kebutuhan Data	1) Administrasi kegiatan perkantoran, kearsipan, pengelolaan aset, dan monitoring
Penanggung Jawab	Ditjen Hubdat dan Tata Usaha di setiap Direktorat

b. Penilaian Kinerja

Penilaian Kinerja	Formula	Satuan	2025	2026	2027	2028	2029
Prestasi Kerja Proyek	$\frac{\text{Kesesuaian Penggunaan Anggaran Per Proyek}}{\text{Rencana Waktu (Termin) Pelaksanaan Per Proyek}} \text{ dan } \frac{\text{Kesesuaian Capaian Volume Per Proyek}}{\text{Rencana Waktu (Termin) Pelaksanaan Per Proyek}}$	Prestasi Kerja Proyek					
Penyerapan Anggaran (Kegiatan)	$\frac{\text{Penggunaan Anggaran untuk melaksanakan kegiatan}}{\text{Alokasi Anggaran untuk melaksanakan kegiatan}}$	Penyerapan Anggaran (Kegiatan)					

BAB 4

PENUTUP

1. Pedoman Pengukuran Kinerja Rencana Strategis Direktorat Prasarana Transportasi Jalan Tahun 2025-2029 disusun sebagai instrumen untuk membantu penanggung jawab melakukan pengukuran capaian indikator kinerja dan penilaian kinerja dalam rentang waktu pelaksanaan Rencana Strategis Direktorat Prasarana Transportasi Jalan Tahun 2025-2029.
2. Penyusunan cascading indikator kinerja dimaknai sebagai proses penjabaran dan penyelarasan sasaran dan indikator kinerja yang disusun secara vertikal menggunakan pendekatan top-down dengan memperhatikan tugas dan fungsi mulai dari Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, dan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan.
3. Penetapan target IKK ditetapkan dengan rasio tertentu. Perubahan input yang mempengaruhi capaian realisasi output tidak mempengaruhi pemenuhan target IKK. Nilai output disesuaikan dengan input anggaran yang dialokasikan.
4. Eevaluasi capaian dan kinerja kegiatan memperhatikan hal-hal sebagai berikut:
 - a. Realisasi anggaran kegiatan menyajikan besar anggaran yang digunakan untuk membiayai kegiatan pada satu tahun anggaran.
 - b. Capaian Output menyajikan capaian keluaran kegiatan pada satu tahun anggaran. Evaluasi pengukuran kinerja ini tidak membandingkan antara rencana dan capaian output, karena capaian output dipengaruhi oleh realisasi anggaran.
 - c. Capaian immediate outcome atau IMO menyajikan capaian keluaran kegiatan pada satu tahun anggaran. Pedoman pengukuran kinerja ini tidak membandingkan antara rencana dan capaian immediate outcome.
 - d. Efisiensi Output merupakan evaluasi yang dilakukan dengan membandingkan antara output dengan input kegiatan. Input kegiatan yang digunakan adalah realisasi anggaran kegiatan.
 - e. Efektivitas Output merupakan evaluasi yang dilakukan dengan membandingkan antara IMO dengan output kegiatan. Efektivitas output menghasilkan IMO memiliki formula yang sama dengan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)

- f. Evaluasi capaian IKK dilakukan dengan menghitung pemenuhan target IKK dengan menggunakan formula realisasi IKK dibandingkan dengan Target IKK.