



# LAPORAN MONITORING CAPAIAN KINERJA TRIWULAN II TAHUN 2021

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia  
Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kita panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, karena atas izin dan rahmat-Nya penyusunan “**Laporan Monitoring Capaian Kinerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Triwulan II Tahun 2021**” dapat diselesaikan. Laporan ini merupakan wujud transparansi dan akuntabilitas sebagai bentuk pertanggungjawaban Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek dalam melaksanakan tugas dan fungsinya dalam rangka terselenggaranya *good governance* dan *clean government*.

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), Peraturan Menteri PAN dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja, dan Tata Cara *Review* atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan Kementerian Perhubungan, Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek sebagai salah satu unit kerja Eselon I di lingkungan Kementerian Perhubungan telah menyusun Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan II Tahun 2021 sebagai wujud pertanggungjawaban dan komitmen dalam penyelenggaraan pemerintahan yang profesional, bersih, dan akuntabel guna mendukung akuntabilitas Kementerian Perhubungan di bidang pengelolaan transportasi perkotaan, khususnya untuk wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi.

Laporan Monitoring Kinerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Triwulan II Tahun 2021 berisikan program dan kegiatan bidang pengelolaan transportasi perkotaan yang dilaksanakan selama triwulan II tahun 2021 sebagai bentuk implementasi konsep Rencana Strategis Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2020-2024. Pengukuran pencapaian kinerja dilakukan dengan membandingkan antara target yang telah ditetapkan dengan hasil yang dicapai oleh Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek selama kurun waktu triwulan II tahun 2021. Selain itu, Laporan Monitoring Kinerja ini juga memuat analisis dan evaluasi untuk meningkatkan perencanaan dan kinerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek pada periode berikutnya.

Jakarta, Juli 2021

KEPALA  
BADAN PENGELOLA TRANSPORTASI  
JABODETABEK



Ditandatangani secara elektronik  
POLANA BANGUNINGSIH PRAMESTI, IR  
MSC

NIP. 19611102 198703 2 001

# DAFTAR ISI

<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>i</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>ii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>iii</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>iv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>5</b>
1.1. LATAR BELAKANG.....	5
1.2. PERJANJIAN KINERJA.....	6
<b>BAB II DATA DAN ANALISIS CAPAIAN KINERJA .....</b>	<b>9</b>
2.1. CAPAIAN KINERJA.....	9
2.2. REALISASI ANGGARAN.....	14
2.3. EVALUASI CAPAIAN KINERJA .....	18
<b>BAB III PENUTUP .....</b>	<b>20</b>
3.1. KESIMPULAN .....	20
3.2. SARAN DAN TINDAK LANJUT .....	20

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1. Pemetaan Sasaran Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek 2020 – 2024 Pada Konsep Renstra 2020-2024.....	7
Gambar 2.1. Kurva S Perbandingan Target dan Realisasi Keuangan BPTJ Triwulan II Tahun 2021 .....	15

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1. Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program BPTJ Tahun 2021 .....	8
Tabel 2.1. Capaian Kinerja BPTJ Triwulan II Tahun 2021 .....	9
Tabel 2.2. Perjalanan Harian Masyarakat Jabodetabek .....	11
Tabel 2.3. Moda Transportasi Masyarakat Jabodetabek .....	11
Tabel 2.4. Unsur Pelayanan Survei Kepuasan Masyarakat.....	12
Tabel 2.5. Penilaian Unsur Pelayanan .....	13
Tabel 2.6. Capaian Kinerja Anggaran Berdasarkan IKP Triwulan II Tahun 2021.....	15

# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1. LATAR BELAKANG

Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) merupakan unit kerja penunjang Kementerian Perhubungan yang memiliki tugas mengembangkan, mengelola dan meningkatkan pelayanan transportasi secara terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi dengan menerapkan tata kelola organisasi yang baik. Pelaksanaan tugas BPTJ dalam rangka memenuhi fungsinya untuk (1) Koordinasi dan sinkronisasi penyusunan rencana umum, rencana program/kegiatan, dan kebutuhan anggaran antara Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah; (2) Fasilitasi teknis, pembiayaan, dan/atau manajemen dalam rangka peningkatan penyediaan pelayanan angkutan umum perkotaan, pengembangan sarana dan prasarana penunjangnya, serta pelaksanaan manajemen permintaan lalu lintas; (3) Penyusunan rencana pelaksanaan, perencanaan kebutuhan anggaran, dan pelaksanaan program kegiatan transportasi dalam RITJ; (4) Penyiapan bahan usulan regulasi dan kebijakan; (5) Pemberian rekomendasi penataan ruang yang berorientasi angkutan umum massal; (6) Pemberian perizinan angkutan umum yang melampaui batas provinsi; (7) Pemberian rekomendasi untuk angkutan terusan (*feeder service*); (8) Pemantauan, evaluasi, dan pelaporan terhadap pelaksanaan rencana umum serta program pengembangan dan pelayanan transportasi; dan (9) Melakukan koreksi dan pemberian sanksi terhadap pelanggaran.

Pembentukan BPTJ merupakan tindak lanjut dari Peraturan Presiden Nomor 103 Tahun 2015 tentang Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi yang telah ditetapkan pada tanggal 18 September 2015. Pembentukan organisasi ini selanjutnya diikuti dengan penetapan struktur organisasi yang dituangkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 110 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi, dimana BPTJ memiliki empat unit kerja eselon II yang terdiri dari Sekretariat Badan, Direktorat Prasarana, Direktorat Lalu Lintas, dan Direktorat Angkutan

Dengan ditetapkannya PM 110 Tahun 2018 yang memberikan kewenangan kepada BPTJ dalam mengelola penyelenggaraan transportasi Jabodetabek, maka perlu dilakukan harmonisasi terhadap peraturan perundang-undangan lainnya terkait penyelenggaraan transportasi Jabodetabek, salah satunya dengan mencabut PM 66 Tahun 2016 tentang Pendelegasian Wewenang Menteri Perhubungan kepada Kepala BPTJ, sehingga kewenangan pengelolaan transportasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi mutlak ada di BPTJ. Hal ini didukung dengan diterbitkannya Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ).

Sebagaimana telah ditetapkan dalam *timeline*, pengimplementasian RITJ memerlukan waktu 12 (dua belas) tahun, dari 2018 hingga 2029. Pembangunan

dalam waktu 12 tahun ini tidak bisa dilakukan secara parsial, melainkan harus paralel dan masif agar permasalahan transportasi dapat terselesaikan secara menyeluruh. Sehingga diperlukan adanya koordinasi dengan para pemangku kepentingan terkait, mulai dari Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi/Kabupaten/Kota, hingga badan usaha selaku pengembang maupun operator. Selain itu, dalam perencanaan transportasi dibutuhkan juga sinkronisasi dengan perencanaan tata ruang wilayah. Seiring dengan perkembangan waktu, perencanaan transportasi dan tata ruang menjadi satu bagian yang tidak terpisahkan dan saling mempengaruhi.

Laporan Monitoring Kinerja BPTJ Triwulan II Tahun 2021 merupakan laporan pertanggungjawaban kegiatan dan anggaran yang berisi informasi tentang keberhasilan maupun kegagalan pencapaian sasaran program yang telah ditetapkan. Keberhasilan pelaksanaan program dan kegiatan BPTJ sangat didukung oleh kinerja unit kerja Eselon II di lingkungan BPTJ.

Pada tahun 2020, BPTJ melakukan penyusunan konsep Rencana Strategis (Renstra) sebagai dokumen perencanaan pembangunan lima tahunan yang memberikan arah kebijakan serta pedoman dalam memetakan prioritas-prioritas pembangunan untuk mencapai indikator kinerja utama BPTJ, yaitu mewujudkan transportasi terintegrasi di wilayah Jabodetabek. Renstra BPTJ dijadikan pedoman dalam penyusunan Rencana Kerja, Rencana Kerja dan Anggaran, serta pengukuran kinerja, kinerja anggaran, dan kinerja organisasi BPTJ.

BPTJ pada tahun 2021 memiliki enam Indikator Kinerja Program (IKP) yang berorientasi outcome dan merupakan core business yang menjadi dasar analisis capaian kinerja BPTJ Triwulan II Tahun 2021. Hal ini merupakan tindak lanjut hasil Evaluasi Reformasi Birokrasi Area Akuntabilitas oleh Kemenpan RB yang mengamanatkan bahwa indikator kinerja harus berorientasi outcome dan merupakan core business dari BPTJ

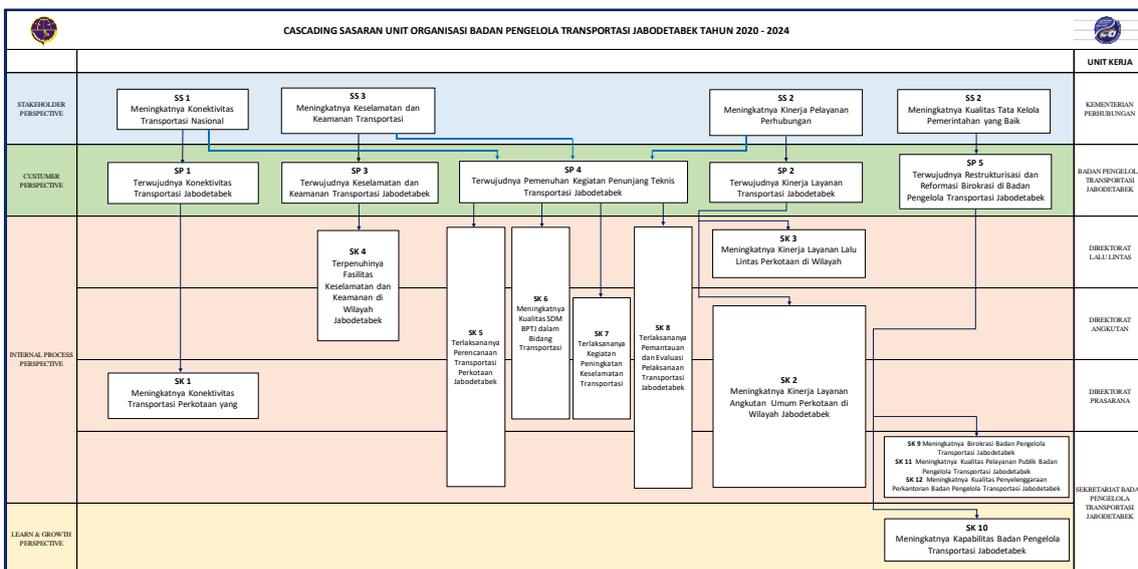
Selanjutnya, Laporan Monitoring Kinerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Triwulan II Tahun 2021 berisikan program dan kegiatan bidang pengelolaan transportasi perkotaan yang dilaksanakan selama triwulan II tahun 2021 sebagai bentuk implementasi konsep Rencana Strategis Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2020-2024. Pengukuran pencapaian kinerja dilakukan dengan membandingkan antara target IKP yang telah ditetapkan dengan hasil yang dicapai oleh BPTJ selama kurun waktu triwulan II tahun 2021. Selain itu, Laporan Monitoring Kinerja ini juga memuat analisis dan evaluasi untuk meningkatkan perencanaan dan kinerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek pada periode berikutnya.

## **1.2. PERJANJIAN KINERJA**

Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) untuk tahun 2021 telah menetapkan target kinerja program dan kegiatan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2021 yang disusun secara berjenjang mengacu pada konsep Renstra BPTJ Tahun 2020-2024. Dokumen tersebut telah ditandatangani oleh

Pejabat Eselon IV dengan Pejabat Eselon III, Pejabat Eselon III dengan Pejabat Eselon II, Pejabat Eselon II dengan Eselon I, serta Pejabat Eselon I dengan Menteri Perhubungan.

Sasaran program Badan BPTJ merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai sebagai suatu outcome dari beberapa program/kegiatan yang dilaksanakan. Dalam penyusunannya, dilakukan dengan memperhatikan Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Utama Kementerian Perhubungan, serta capaian dan permasalahan yang dihadapi oleh BPTJ pada periode sebelumnya. Selanjutnya, dari lima Sasaran Program (SP) dijabarkan menjadi enam Indikator Kinerja Program (IKP). IKP BPTJ berdasarkan konsep Renstra Tahun 2020-2024 menjadi dasar analisa capaian kinerja triwulan II tahun 2021, sebagaimana disajikan dalam pemetaan sasaran BPTJ berikut ini:



**Gambar 1.1. Pemetaan Sasaran Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek 2020 – 2024 Pada Konsep Renstra 2020-2024**

Adapun penjabaran dari perspektif sasaran BPTJ dituangkan dalam indikator kinerja dan targetnya sebagai berikut:

- a. Sasaran Program Pertama (SP1) yang akan dicapai adalah terwujudnya konektivitas transportasi Jabodetabek, dengan Indikator Kinerja Program (IKP1) yaitu meningkatnya modal share angkutan umum perkotaan di wilayah Jabodetabek.
- b. Sasaran Program Kedua (SP2) yang akan dicapai adalah terwujudnya kinerja layanan transportasi Jabodetabek, dengan Indikator Kinerja Program sebagai berikut:
  - IKP 2.1: Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan transportasi perkotaan Jabodetabek.
  - IKP 2.2: *On Time Performance* (OTP) layanan transportasi perkotaan Jabodetabek.
- c. Sasaran Program Ketiga (SP3) yang akan dicapai adalah terwujudnya keselamatan dan keamanan transportasi Jabodetabek, dengan Indikator Kinerja Program (IKP3) yaitu rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000 trip.

- d. Sasaran Program Keempat (SP4) yang akan dicapai adalah terwujudnya pemenuhan kegiatan penunjang teknis transportasi Jabodetabek, dengan Indikator Kinerja Program (IKP4) yaitu terpenuhinya kegiatan penunjang teknis transportasi Jabodetabek.
- e. Sasaran Program Kelima (SP5) yang akan dicapai adalah terwujudnya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, dengan Indikator Kinerja Program (IKP5) yaitu nilai AKIP Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek

Korelasi antara Sasaran Strategis Kementerian, Sasaran Program, Indikator Kinerja Program serta satuan dan target diuraikan dalam tabel 1.1.

**Tabel 1.1. Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program BPTJ Tahun 2021**

Sasaran Strategis	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target
<b>SS1</b> Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	<b>OP1</b> Terwujudnya Konektivitas Transportasi Jabodetabek	<b>IOP1</b> Meningkatnya <i>Modal Share</i> Angkutan Umum Perkotaan di Wilayah Jabodetabek	Rasio	0,36
<b>SS2</b> Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	<b>OP2</b> Terwujudnya Kinerja Layanan Transportasi Jabodetabek	<b>IOP2.1</b> Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek	Nilai	78
		<b>IOP2.2</b> <i>On Time Performance</i> (OTP) Layanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek	%	75
<b>SS3</b> Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi	<b>OP3</b> Terwujudnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Jabodetabek	<b>IOP3</b> Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Trip	Rasio	0,02
	<b>OP4</b> Terwujudnya Pemenuhan Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Jabodetabek	<b>IOP4</b> Terpenuhinya Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Jabodetabek	Rasio	1
<b>SS4</b> Meningkatnya Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	<b>OP5</b> Terwujudnya Restrukturisasi dan Reformasi Birokrasi di Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	<b>IOP5</b> Nilai AKIP Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	Nilai	86

# BAB II DATA DAN ANALISIS CAPAIAN KINERJA

## 2.1. CAPAIAN KINERJA

Pengukuran kinerja digunakan sebagai alat dasar untuk menilai keberhasilan atau kegagalan pelaksanaan kegiatan program sesuai dengan sasaran yang telah ditetapkan dalam rangka mewujudkan sasaran program BPTJ. Pengukuran kinerja yang dimaksud merupakan hasil dari suatu penilaian yang didasarkan pada indikator kinerja yang telah diidentifikasi agar sasaran program yang dituangkan pada Perjanjian Kinerja BPTJ Tahun 2021 dapat tercapai.

Berdasarkan penetapan target pada setiap Indikator Kinerja Program (IKP) BPTJ, berikut adalah pencapaian Sasaran Program (SP) BPTJ pada triwulan II tahun 2021:

**Tabel 2.1. Capaian Kinerja BPTJ Triwulan II Tahun 2021**

Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target PK 2021	Target TW II	Capaian TW II	% Capaian
SP1. Terwujudnya Konektivitas Transportasi Jabodetabek	IKP1. Meningkatnya Modal Share Angkutan Umum Perkotaan di Wilayah Jabodetabek	Rasio	0,36	0,35	0,2596	74,2%
SP2. Terwujudnya Kinerja Layanan Transportasi Jabodetabek	IKP2.1. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek	Nilai	78	77,25	74,66	96,6%
	IKP2.2. <i>On Time Performance</i> (OTP) Layanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek	%	75	72	0	0
SP3. Terwujudnya Keselamatan dan Keamanan	IKP3. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi	Rasio	0,02	0,02	0	0

Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target PK 2021	Target TW II	Capaian TW II	% Capaian
Transportasi Jabodetabek	Jalan per 10.000 Trip					
SP4. Terwujudnya Pemenuhan Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Jabodetabek	IKP4. Terpenuhiya Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Jabodetabek	Rasio	1	0,25	0,2205	88,2%
SP5. Terwujudnya Restrukturisasi dan Reformasi Birokrasi di Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	IKP5. Nilai AKIP Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	Nilai	86	0	0	100%

### 2.1.1. Meningkatnya Modal Share Angkutan Umum Perkotaan di Wilayah Jabodetabek

Perhitungan pergerakan orang dengan menggunakan angkutan umum atau mode share angkutan umum adalah yang dalam hal ini merupakan persentase penggunaan angkutan umum oleh responden di wilayah Jabodetabek. Data yang digunakan dalam menentukan persentase penggunaan angkutan umum merupakan data hasil survei wawancara online, dimana dari survei tersebut diperoleh seberapa banyak orang menggunakan angkutan umum dan hasilnya ditampilkan secara kuantitatif berupa persentase.

Parameter ini adalah salah satu indikator keberhasilan penyelenggaraan pelayanan angkutan umum dalam mengakomodir perjalanan masyarakat. Sebagaimana sudah diketahui bahwa terdapat beberapa alternatif pelayanan angkutan umum regional Jabodetabek yang dapat digunakan dalam perjalanan harian seperti kereta rel listrik (KRL), angkutan perkotaan, angkutan Transjabodetabek, JA Connexion, dan JR Connexion. Harapan ke depan adalah persentase mode share angkutan umum dapat lebih tinggi dibandingkan dengan penggunaan kendaraan bermotor pribadi, hal ini tentunya guna meningkatkan efektifitas dan efisiensi penggunaan ruang lalu lintas di jalan.

Tahapan perhitungan mode share adalah dengan melakukan estimasi terhadap jumlah perjalanan harian (trip/hari) di wilayah Jabodetabek. Pendekatan yang digunakan adalah dengan mempertimbangkan variabel

jumlah penduduk di

Jabodetabek pada tahun 2020 (sumber BPS tahun 2021) dan asumsi trip rate masyarakat di Jabodetabek sebesar 2 perjalanan/hari. Maka diperoleh total perjalanan harian masyarakat Jabodetabek adalah sebagai berikut.

**Tabel 2.2. Perjalanan Harian Masyarakat Jabodetabek**

Kabupaten/Kota	Jumlah Penduduk	Rata-rata Trip Rate (trip/hari)	Total Jumlah Perjalanan (trip/hari)
Jakarta Timur	3.037.139	2	6.074.278
Jakarta Barat	2.434.511	2	4.869.022
Jakarta Selatan	2.226.812	2	4.453.624
Jakarta Utara	1.778.981	2	3.557.962
Jakarta Pusat	1.056.896	2	2.113.792
Kota Bogor	1.043.070	2	2.086.140
Kab. Bogor	5.427.070	2	10.854.140
Kota Depok	2.056.340	2	4.112.680
Kota Tangerang	1.895.486	2	3.790.972
Kota Tangerang Selatan	1.354.350	2	2.708.700
Kab. Tangerang	3.245.619	2	6.491.238
Kota Bekasi	2.543.680	2	5.087.360
Kab. Bekasi	3.113.020	2	6.226.040

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa estimasi total perjalanan harian di wilayah Jabodetabek adalah sebesar 62.425.948 perjalanan/hari. Tahapan selanjutnya adalah menghitung jumlah perjalanan masyarakat Jabodetabek dengan menggunakan alternatif moda transportasi yang ada. Data acuan yang digunakan dalam hal ini adalah data sementara hasil pengumpulan data secara online dengan jumlah responden yang memberikan tanggapan sebanyak 90 orang responden dengan hasil sebagai berikut.

**Tabel 2.3. Moda Transportasi Masyarakat Jabodetabek**

Moda Transportasi	Rata-rata Proporsi Modal Share	Jumlah Perjalanan Sampel per Jenis Moda	Jumlah Perjalanan Populasi per Jenis Moda	Modal Share
Mobil Pribadi	0,1995	36	10.582.917	16,95
Sepeda Motor	0,611	110	32.411.841	51,92
Angkutan Umum	0,3055	55	16.205.920	25,96
Sepeda	0,0165	3	875.279	1,40
Jalan Kaki	0,0443	8	2.349.991	3,76

Hasil pengumpulan data sementara menunjukkan bahwa mode share perjalanan masyarakat Jabodetabek masih di dominasi oleh penggunaan kendaraan pribadi yaitu sepeda motor 51,92%, mobil 16,95%, dan sepeda 1,4%. Sedangkan penggunaan moda transportasi angkutan umum sebesar 25,96%.

## 2.1.2. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek

Parameter umum yang saat ini digunakan oleh seluruh institusi pemerintah sebagaimana memang diatur dalam Peraturan Menteri PAN-RB Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik. IKM merupakan suatu ukuran untuk mengetahui tingkat kinerja unit pelayanan secara berkala sebagai bahan untuk menetapkan kebijakan dalam rangka peningkatan kualitas pelayanan publik selanjutnya. Adapun kegunaan dari survei indeks kepuasan masyarakat ini adalah untuk mengetahui tingkat kinerja masing masing unit pelayanan instansi pemerintah, juga diharapkan dapat memberikan kesempatan kepada masyarakat untuk menilai secara obyektif dan periodik terhadap perkembangan kinerja unit pelayanan publik. Nilai Interval Konveksi IKM 16,67-37,49 artinya kinerja unit pelayanan Tidak Baik; Nilai Interval Konveksi IKM 37,50-58,32 artinya kinerja unit pelayanan Kurang Baik; Nilai Interval Konveksi IKM 58,33-79,16 artinya kinerja unit pelayanan Baik; Nilai Interval Konveksi IKM 79,17-100,00 artinya kinerja unit pelayanan Sangat Baik. Terdapat 9 (sembilan) unsur pelayanan dalam survei kepuasan masyarakat di mana terdapat atribut pertanyaan untuk mewakili unsur-unsur tersebut. Atribut pertanyaan tentunya disesuaikan dengan keluaran dari masing-masing institusi. Keluaran dari survei IKM yang dilakukan dalam studi ini adalah untuk mengukur kepuasan masyarakat dalam jasa pelayanan angkutan umum di Jabodetabek yang akan diuraikan sebagai berikut.

**Tabel 2.4. Unsur Pelayanan Survei Kepuasan Masyarakat**

No	Unsur Pelayanan	Atribut Pertanyaan
1	Persyaratan	Apakah Terdapat Informasi tentang Rute Trayek Pelayanan Angkutan JA Connection, JR Connection, dan Transjabodetabek pada Terminal maupun Halte/Shelter?
2	Sistem, Mekanisme, dan Prosedur	Apakah proses menaikan dan menurunkan penumpang pada angkutan JA Connection, JR Connection, dan Transjabodetabek selalu pada halte/shelter/tempat pemberhentian yang telah ditentukan?
3	Waktu Penyelesaian	Bagaimana pendapat Anda mengenai ketepatan waktu pelayanan angkutan JA Connection, JR Connection, dan Transjabodetabek? Berapa Lama Waktu Tunggu yang Anda Butuhkan untuk Memperoleh Pelayanan Angkutan JA Connection, JR Connection, dan Transjabodetabek?
4	Biaya/Tarif	Apakah Tarif Pelayanan Angkutan JA Connection, JR Connection, dan Transjabodetabek Saat ini Sudah Sesuai dengan Kualitas Pelayanan yang Diberikan Apakah ada tarif tambahan diluar tarif resmi dalam

		pelayanan angkutan JA Connection, JR Connection, dan Transjabodetabek?
5	<b>Produk Spesifikasi Jenis Pelayanan</b>	Apakah terdapat informasi jadwal kedatangan angkutan?
		Apakah waktu kedatangan dan keberangkatan angkutan sesuai dengan jadwal yang ada?
6	<b>Kompetensi Pelaksana</b>	Bagaimana pendapat Anda tentang kompetensi petugas (sopir dan kernet) angkutan JA Connection, JR Connection, dan Transjabodetabek?
7	<b>Perilaku Pelaksana</b>	Bagaimana sikap petugas dalam memberikan pelayanan di angkutan JA Connection, JR Connection, dan Transjabodetabek?
8	<b>Penanganan Pengaduan, Saran, dan Masukan</b>	Bagaimana ketersediaan fasilitas pengaduan pelanggan di angkutan JA Connection, JR Connection, dan Transjabodetabek?
		Bagaimana respon petugas angkutan JA Connection, JR Connection, dan Transjabodetabek dalam menerima pengaduan dari pelanggan?
9	<b>Sarana dan Prasarana</b>	Bagaimana kualitas sarana (kendaraan) angkutan JAConnection, JR Connection, dan Transjabodetabek?
		Bagaimana kualitas prasarana (halt/shelter/tempat henti) angkutan JA Connection, JR Connection, dan Transjabodetabek?
		Bagaimana fasilitas integrasi moda/perpindahan angkutan yang ada pada angkutan JA Connection, JR Connection, dan Transjabodetabek?

Terdapat 9 (sembulan) unsur pelayanan dan 15 (lima belas) atribut pertanyaan guna mengukur kepuasan masyarakat terhadap pelayanan angkutan umum di wilayah Jabodetabek. Setelah dilakukan pengumpulan dan pengolahan data maka di peroleh nilai rata-rata dari masing-masing unsur pelayanan sebagai berikut.

**Tabel 2.5. Penilaian Unsur Pelayanan**

No	Unsur Pelayanan	Nilai Rata-rata	Bobot Nilai Rata-rata Terrimbang	Nilai Indeks Unit Pelayanan
1	<b>Persyaratan</b>	2,91	0,11	0,32
2	<b>Sistem, Mekanisme, dan Prosedur</b>	3,21	0,11	0,35
3	<b>Waktu Penyelesaian</b>	2,64	0,11	0,29
4	<b>Biaya/Tarif</b>	2,99	0,11	0,33
5	<b>Produk Spesifikasi Jenis Pelayanan</b>	2,95	0,11	0,32
6	<b>Kompetensi Pelaksana</b>	2,98	0,11	0,33
7	<b>Perilaku Pelaksana</b>	3,13	0,11	0,34
8	<b>Penanganan Pengaduan, Saran, dan Masukan</b>	3,17	0,11	0,35

9	Sarana dan Prasarana	3,17	0,11	0,35
Nilai Indeks Unit Pelayanan				2,99

Berdasarkan hasil tersebut dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- a. Nilai IKM setelah dikonversi (Nilai Indeks x Nilai Dasar) adalah  $2,99 \times 25 = 74,66$
- b. Berdasarkan hasil nilai konversi diatas sebesar "74,66," maka mutu pelayanan yang didapat adalah bernilai "B"
- c. Sehingga berdasarkan mutu pelayanan diatas, maka kinerja unit pelayanan dapat di kategorikan "Baik."

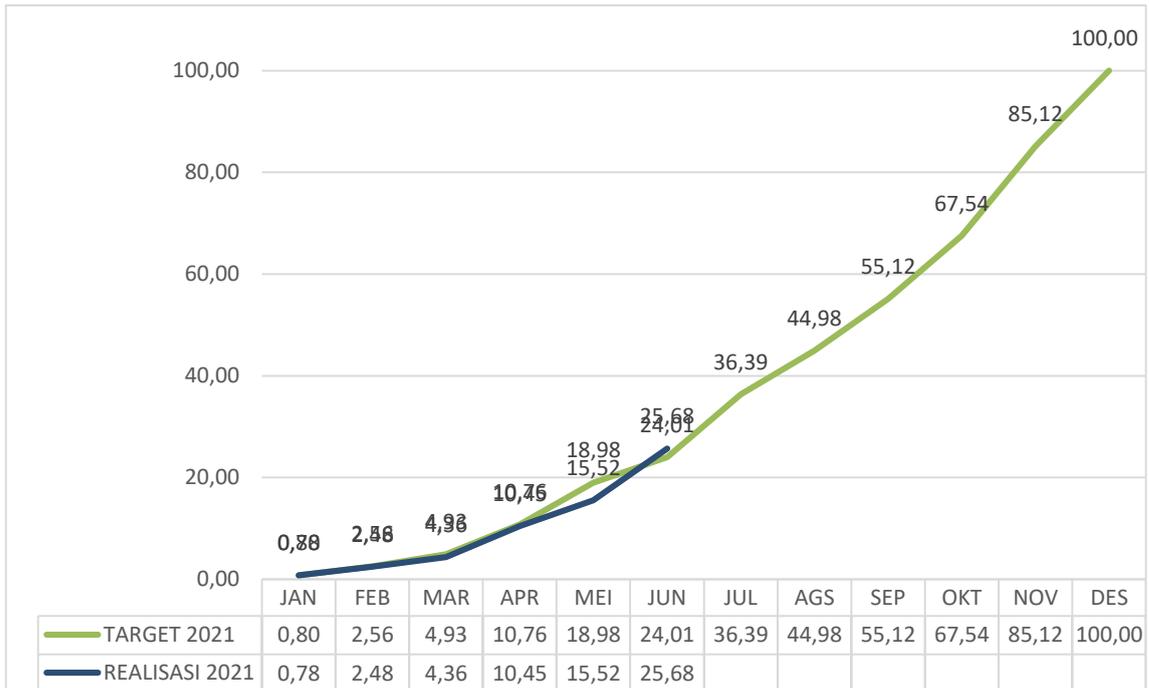
### 2.1.3. Terpenuhinya Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Jabodetabek

Kegiatan-kegiatan penunjang teknis di BPTJ meliputi kegiatan yang dilaksanakan dalam rangka menghasilkan dokumen untuk menunjang pembangunan-pembangunan infrastruktur transportasi maupun perumusan rekomendasi/kebijakan transportasi di wilayah Jabodetabek. Kegiatan-kegiatan tersebut meliputi penyusunan Kajian, Studi Pendahuluan, Feasibility Study, Survei, Investigasi, dan Desain (SID), Detailed Engineering Design (DED), Policybrief, Perencanaan Teknis, dll.

Secara umum, capaian kinerja BPTJ Triwulan II Tahun 2021 masih belum memenuhi target yang telah ditentukan dengan deviasi yang kecil. Sementara itu masih terdapat IKP yang pada triwulan II masih belum dilaksanakan perhitungan capaian IKP. IKP2.2 *On Time Performance* (OTP) Layanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek dan IKP3 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Trip dengan adanya perubahan indikator dari periode Renstra sebelumnya, BPTJ masih melakukan penyempurnaan rumus perhitungan capaian dan variabel-variabel yang mempengaruhi. Sehingga, capaian kinerja untuk masing-masing IKP akan mulai dihitung pada triwulan III tahun 2021. Sementara IKP5 Nilai AKIP Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek penilaiannya berdasarkan hasil dari tim evaluator Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan.

## 2.2. REALISASI ANGGARAN

Anggaran BPTJ sampai dengan bulan Juni 2021 terealisasi sebesar Rp.83.137.928.277,00 atau 25,68% terhadap pagu total. Kecilnya persentase penyerapan anggaran BPTJ tahun 2021 sampai dengan triwulan II disebabkan Sebagian besar kegiatan kontraktual yang masih dalam proses lelang dan belum terlaksana.



**Gambar 2.1. Kurva S Perbandingan Target dan Realisasi Keuangan BPTJ Triwulan II Tahun 2021**

Pagu anggaran, realisasi, dan sisa anggaran per Indikator Kinerja Program (IKP) diuraikan sebagai berikut:

**Tabel 2.6. Capaian Kinerja Anggaran Berdasarkan IKP Triwulan II Tahun 2021**

Indikator Kinerja Program	Pagu Anggaran	Target TW II	Realisasi TW II	% Capaian
IKP1. Meningkatnya Modal Share Angkutan Umum Perkotaan di Wilayah Jabodetabek	2.731.700.000	537.836.731	1.345.438.050	250%
IKP2.1. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek	110.818.286.000	21.818.700.692	8.740.807.595	40%
IKP2.2. <i>On Time Performance</i>	21.293.944.000	4.192.504.752	1.051.674.450	25%

Indikator Kinerja Program	Pagu Anggaran	Target TW II	Realisasi TW II	% Capaian
(OTP) Layanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek				
IKP3.Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Trip	24.034.788.000	4.732.141.820	4.439.290.265	94%
IKP4. Terpenuhinya Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Jabodetabek	83.885.853.000	16.516.049.697	6.656.343.777	40%
IKP5. Nilai AKIP Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	86.164.007.000	16.964.589.032	18.346.140.836	108%

Pada triwulan II tahun 2021 sudah ada realisasi anggaran yang mendukung IKP2.1, IKP2.2, IKP4, dan IKP5. Realisasi anggaran tersebut diperuntukkan beberapa kegiatan yang sudah mulai dilaksanakan, yaitu sebagai berikut:

1. IKP2.1 meliputi kegiatan:
  - Pengoperasian 4 Terminal (Baranangsiang, Poris Plawad, Pondok Cabe, dan Jatijajar);
2. IKP2.2 meliputi kegiatan:
  - Sewa Gedung Penyimpanan Alat Survey dan Penunjang Lalu Lintas;
  - Peningkatan Kinerja Lalu Lintas Ruas dan Simpang di Jabodetabek;
  - Pengadaan Alat Uji Fasilitas Perlengkapan Jalan;
  - Pengadaan Perangkat Keras Sistem E-Terminal;
  - Pengoperasian ATCS di Wilayah Jabodetabek;
  - Pemeliharaan ATCS di Wilayah Jabodetabek;
  - Pengadaan Lanjutan Alat Counting Terintegrasi di Wilayah Jabodetabek;
  - Supervisi Pengadaan Lanjutan Alat Counting di Wilayah Jabodetabek;
  - Pengoperasian Aplikasi Transportasi Berbasis Teknologi di Wilayah Jabodetabek;

- Pengadaan Peralatan Variable Message Sign Mobile (3 Unit).
3. IKP3 meliputi kegiatan:
- Perlengkapan Jalan Di Ruas Jalan Bts Depok Bogor . Bogor (Nomor Ruas 012);
  - Perlengkapan Jalan Ruas Jalan Nasional Batas Jasinga . Jalan Raya Leuwiliang (Kode Ruas 022);
  - Perlengkapan Jalan di Ruas Jalan Raya Bogor (Gandaria Bts. DKI Jakarta. Kedunghalang Bts. Bogor) (Nomor Ruas 072 dan 073);
  - Perlengkapan Jalan di Ruas Jalan Kabupaten Bekasi Bekasi Cikarang (Bts. Kab. Bekasi - Kab. Karawang) (Nomor Ruas 002 dan 003);
  - Perlengkapan Jalan di Ruas Jalan Kota Bekasi Bekasi (Bts. DKI Jakarta - Kota Bekasi) (Nomor Ruas 001);
  - Perlengkapan Jalan di Ruas Jalan Nasional Jabodetabek Lainnya;
  - Perlengkapan Jalan Cigelug (Bts.Banten) - Jasinga (Nomor Ruas 021)
  - Perlengkapan Jalan di Ruas Jalan Raya Serang (Bts. Kota Serang . Bts. Kota Tangerang) (Nomor Ruas 003);
  - Perlengkapan Jalan Nasional Wilayah Kota Tangerang (Nomor Ruas 003 004).
4. IKP4 meliputi kegiatan:
- Perumusan Pedoman Teknis Penyusunan Dokumen Analisis Dampak Lalu Lintas di Wilayah Jabodetabek;
  - Studi Pengendalian Kepemilikan Kendaraan Pribadi (Car Ownership) di Wilayah Jabodetabek;
  - Review Dokumen Kebutuhan Fasilitas Perlengkapan Jalan Nasional di Wilayah Jabodetabek;
  - Studi Jaringan Angkutan umum massal Perkotaan Jabodetabek;
  - Studi Trase LRT Lintas Cibubur - Pondok Cina;
  - Studi Trase LRT Lintas Bandara Soekarno Hatta Kemayoran;
  - Penyusunan studi Pendahuluan dan OBC Proyek KPBU ERP Jabodetabek;
  - Pengembangan Matriks OD Berbasis Big Data Penggunaan Seluler 2021
  - Bimbingan Teknis Operator Drone;
  - Bimbingan Teknis Pengawalan Kendaraan;
  - Monitoring dan Evaluasi Fasilitas Perlengkapan Jalan di Jalan Nasional Wilayah Jabodetabek;
  - Evaluasi Dokumen Hasil Analisis Dampak Lalu Lintas Jabodetabek;
  - Monitoring Hasil Analisis Dampak Lalu Lintas Jabodetabek;
  - Koordinasi Kelembagaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Wilayah Jabodetabek;
  - Monitoring dan Inventarisasi Kebutuhan Perambuan Kereta Api Lintas

Jabodetabek;

- Monitoring dan Optimalisasi Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA) KA Perkotaan Jabodetabek;
- Monitoring dan Evaluasi Penataan Jaringan Kereta Api Perkotaan di Wilayah Jabodetabek;
- Monitoring dan Evaluasi Kinerja Jaringan Kereta Api Perkotaan di Jabodetabek;
- Monitoring dan Evaluasi Sistem Operasi Perjalanan Kereta Api Perkotaan di Wilayah Jabodetabek;
- Koordinasi Perencanaan dan Harmonisasi Lalu Lintas Transportasi Darat;
- Monitoring dan Evaluasi Pengolahan Data Lalu Lintas Jabodetabek;
- Monitoring Pemeliharaan ATCS di Wilayah Jabodetabek
- Pendampingan Proyek KPBU Berbasis Rel di wilayah Jabodetabek;
- Monitoring dan Evaluasi Prasarana Transportasi Darat di Wilayah Jabodetabek;
- Perencanaan dan Pengawasan Pelaksanaan RITJ dalam Bidang Prasarana;
- Monitoring dan Evaluasi Prasarana Transportasi Perkeretaapian;
- Monitoring dan Evaluasi Fasilitas Integrasi dan Kawasan TOD di Jabodetabek;
- Koordinasi Perencanaan dan Harmonisasi Prasarana Transportasi Jabodetabek;
- Monitoring dan Evaluasi Fasilitas Perlengkapan Jalan di Jalan Nasional Wilayah Jabodetabek;

5. IKP5 meliputi kegiatan-kegiatan rutin di lingkungan kesekretariatan BPTJ seperti layanan gaji dan tunjangan, layanan perkantoran, dll.

Meskipun rata-rata realisasi anggaran triwulan II terlihat melebihi target, namun realisasi anggaran BPTJ pada triwulan II tahun 2021 masih terbilang relatif kecil jika dibandingkan dengan pagu total. Kecenderungan tersebut dikarenakan program/kegiatan pada triwulan II di lingkungan BPTJ belum sepenuhnya dilaksanakan. Pada triwulan II, masih banyak kegiatan yang masih dalam tahap persiapan, khususnya untuk kegiatan-kegiatan kontraktual. Selain itu, BPTJ juga masih melakukan koordinasi dan sinkronisasi dengan para *stakeholder* sebelum melaksanakan kegiatan pengelolaan transportasi di wilayah Jabodetabek.

### 2.3. EVALUASI CAPAIAN KINERJA

Capaian BPTJ pada triwulan II tahun 2021 masih belum memenuhi target yang ditentukan. Dalam pencapaian kinerja, masih banyak ditemui kendala dan permasalahan sehingga target tidak tercapai 100%. Selain itu penyerapan anggaran BPTJ pada triwulan II 2021 tahun untuk IKP 2.1, IKP 2.2, dan IKP 4 juga masih terbilang rendah. Anggaran yang tersedia harus segera dimanfaatkan

dengan efektif dan efisien sesuai dengan pagu anggaran yang tersedia sehingga belanja BPTJ dapat dirasakan hasilnya oleh masyarakat.

# BAB III PENUTUP

## 3.1. KESIMPULAN

1. Kinerja BPTJ Triwulan II Tahun 2021 berdasarkan target capaian pada Program Strategis dan Indikator Kinerja Program masih belum mencapai target. Untuk keseluruhan IKP, rata-rata persentase capaian kinerja adalah 51,8%.
2. Meskipun kegiatan-kegiatan di beberapa IKP sudah terlaksana, namun total realisasi anggaran BPTJ sampai dengan triwulan II tahun 2021 juga masih rendah, hanya sebesar 25,68%.
3. Koordinasi dengan para stakeholder dan juga proses lelang yang masih berlangsung menjadi salah satu kendala BPTJ dalam mengoptimalkan capaian kinerja maupun realisasi anggaran sesuai dengan target yang telah ditetapkan.

## 3.2. SARAN DAN TINDAK LANJUT

Dari analisis dan permasalahan telah teridentifikasi untuk triwulan II tahun 2021, berikut beberapa saran yang diberikan agar capaian kinerja BPTJ dapat meningkat pada triwulan III dan seterusnya:

1. BPTJ harus segera mulai perhitungan capaian kinerja pada triwulan III tahun 2021 setelah selesai melaksanakan penyempurnaan rumus dan variabel perhitungan capaian.
2. Penyerapan anggaran juga perlu segera dioptimalkan setelah konsultan penyedia jasa untuk kegiatan-kegiatan BPTJ ditentukan dan telah menandatangani kontrak.