

# LAPORAN MONITORING CAPAIAN KINERJA TRIWULAN III TAHUN 2021



# 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>1</b>
1. LATAR BELAKANG.....	1
2. TUGAS POKOK DAN FUNGSI.....	2
3. STRUKTUR ORGANISASI.....	5
4. PERJANJIAN KINERJA.....	10
5. REVIU INDIKATOR KINERJA UTAMA.....	13
<b>BAB II DATA DAN ANALISIS CAPAIAN KINERJA</b> .....	<b>17</b>
A. CAPAIAN KINERJA.....	17
1. Meningkatnya Modal Share Angkutan Umum Perkotaan di Wilayah Jabodetabek.....	18
2. On Time Performance (OTP) Layanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek.....	20
3. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek.....	21
4. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Trip .....	23
5. Terpenuhinya Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Jabodetabek .....	24
6. Nilai AKIP Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek .....	25
B. REALISASI ANGGARAN.....	27
1. Alokasi Anggaran Tahun 2021.....	27
2. Realisasi Anggaran Tahun 2021.....	27
3. Efisiensi Anggaran Tahun 2021 .....	30
<b>BAB III PENUTUP</b> .....	<b>32</b>

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1. Struktur Organisasi Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek .....	9
Gambar 1.2. Pemetaan Sasaran Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek 2020 – 2024 Pada Konsep Renstra 2020-2024 .....	11
Gambar 2.1. Kurva S Perbandingan Target dan Realisasi Keuangan BPTJ Triwulan III Tahun 2021 .....	28

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1. Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program BPTJ Tahun 2021.....	12
Tabel 2.1. Capaian Kinerja BPTJ Triwulan III Tahun 2021 .....	17
Tabel 2.2. Perjalanan Harian Masyarakat Jabodetabek.....	19
Tabel 2.3. Moda Transportasi Masyarakat Jabodetabek.....	19
Tabel 2.4. On Time Performance Angkutan Umum.....	21
Tabel 2.5. Unsur Pelayanan Survei Kepuasan Masyarakat.....	22
Tabel 2.6. Penilaian Unsur Pelayanan .....	23
Tabel 2.7. Kejadian Kecelakaan 2021.....	24
Tabel 2.8. Rekap Kegiatan Penunjang Teknis .....	25
Tabel 2.9. Anggaran per Jenis Belanja Triwulan III .....	27
Tabel 2.10. Capaian Kinerja Anggaran Berdasarkan IKP Triwulan III Tahun 2021.....	29
Tabel 2.11. Efisiensi Anggaran Triwulan III Tahun 2021 .....	31

# BAB I PENDAHULUAN

## 1. LATAR BELAKANG

Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) merupakan integrasi dari sistem perencanaan, sistem penganggaran dan sistem pelaporan kinerja, yang selaras dengan pelaksanaan sistem akuntabilitas keuangan. Dalam hal ini, setiap organisasi diwajibkan mencatat dan melaporkan setiap penggunaan keuangan negara serta kesesuaiannya dengan ketentuan yang berlaku sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. Setiap instansi pemerintah wajib untuk mempertanggungjawabkan keberhasilan atau kegagalan pelaksanaan program dan kegiatan yang telah diamanatkan para pemangku kepentingan dalam rangka mencapai misi organisasi secara terukur dengan sasaran atau target kinerja yang telah ditetapkan melalui laporan kinerja instansi pemerintah yang disusun secara periodik.

Bahwa dalam rangka memenuhi amanat Perpres Nomor 29 Tahun 2014, maka disusunlah Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan III Tahun 2021 Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) Tahun 2020. Penyampaian informasi kinerja ini dimaksudkan sebagai pengungkapan capaian kinerja BPTJ selama triwulan III tahun 2021, berdasarkan komitmen yang telah ditetapkan diawal pembentukan BPTJ dalam dokumen Perjanjian Kinerja BPTJ Tahun 2021. Komitmen dimaksud merupakan fokus BPTJ dalam mencapai target kinerja yang tertuang di dalam rumusan tujuan dan sasaran. Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan III Tahun 2021 disusun sebagai gambaran tolak ukur keberhasilan maupun kekurangan dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsinya selama triwulan III tahun 2021 berdasarkan tujuan dan sasaran BPTJ yang telah ditetapkan.

Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan III Tahun 2021 adalah gambaran secara transparan pencapaian kinerja selama triwulan III tahun 2021 dikaitkan dengan upaya-upaya strategis dan operasional yang telah dilakukan oleh BPTJ dalam rangka mewujudkan visi dan misi yang telah ditetapkan, melalui pencapaian tujuan dan sasaran strategis yang tertuang dalam Rencana Strategis Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2020-2024. Untuk mengukur capaian kinerja dari setiap kegiatan yang mendukung pemenuhan sasaran strategis dilakukan pengukuran capaian kinerja. Capaian kinerja (*performance result*) triwulan III tahun 2021 dibandingkan dengan rencana kerja (*performance plan*) yang telah disesuaikan dengan DIPA TA 2021 berikut revisinya, sebagai tolak ukur keberhasilan tahunan BPTJ. Analisis atas capaian kinerja triwulan III tahun 2021 terhadap rencana kinerja ini akan memungkinkan teridentifikasinya sejumlah celah kinerja (*performance gap*) bagi perbaikan kinerja di masa datang.

## **2. TUGAS POKOK DAN FUNGSI**

Tugas pokok dan fungsi Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 110 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Pasal 2 dan Pasal 3, meliputi:

### **2.1. Tugas**

BPTJ mempunyai tugas mengembangkan, mengelola dan meningkatkan pelayanan transportasi secara terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi dengan menerapkan tata kelola organisasi yang baik.

### **2.2. Fungsi**

- a. Koordinasi dan sinkronisasi penyusunan rencana umum dan rencana program kegiatan Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah dalam rangka pengembangan dan peningkatan pelayanan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi berdasarkan Rencana Induk Transportasi Perkotaan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
- b. Koordinasi dan sinkronisasi perencanaan kebutuhan anggaran dalam rangka pelaksanaan rencana umum dan rencana program kegiatan dalam rangka pengembangan dan peningkatan pelayanan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
- c. Fasilitasi teknis, pembiayaan, dan/atau manajemen dalam rangka peningkatan penyediaan pelayanan angkutan umum perkotaan di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
- d. Fasilitasi teknis, pembiayaan, dan/atau manajemen dalam rangka pengembangan serta peningkatan sarana dan prasarana penunjang penyediaan pelayanan angkutan umum perkotaan di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
- e. Fasilitasi teknis, pembiayaan, dan/atau manajemen dalam rangka pelaksanaan manajemen permintaan lalu lintas di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
- f. Penyusunan rencana pelaksanaan, perencanaan kebutuhan anggaran, dan pelaksanaan program kegiatan transportasi dalam Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi yang tidak termasuk dalam rencana umum dan rencana program kegiatan transportasi dari Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah;
- g. Penyiapan bahan usulan regulasi dan kebijakan dalam kaitannya dengan penyelenggaraan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;

- h. Pemberian rekomendasi penataan ruang yang berorientasi angkutan umum massal;
- i. Pemberian perizinan angkutan umum yang melampaui batas provinsi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
- j. Pemberian rekomendasi untuk angkutan terusan (*feeder service*);
- k. Pemantauan, evaluasi, dan pelaporan terhadap pelaksanaan rencana umum serta program pengembangan dan pelayanan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
- l. Melakukan koreksi dan pemberian sanksi terhadap pelanggaran Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi yang dilakukan oleh instansi, operator, dan pihak lainnya; dan
- m. Pelaksanaan kegiatan lain yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan.

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 III 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 III 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 III Tahun 2021 berisikan program dan kegiatan bidang pengelolaan transportasi perkotaan yang dilaksanakan selama triwulan III 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 III 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.

### **3. STRUKTUR ORGANISASI**

Susunan dan Tata Kerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 110 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, terdiri dari Sekretariat Badan, Direktorat Prasarana, Direktorat Lalu Lintas, dan Direktorat Angkutan.

#### **3.1. Sekretariat Badan**

- a. Sekretariat mempunyai tugas melaksanakan koordinasi dan sinkronisasi pelaksanaan tugas dan pemberian pelayanan, dukungan teknis, dan administrasi kepada seluruh satuan organisasi dalam lingkungan BPTJ.
- b. Dalam melaksanakan tugasnya, Sekretariat menyelenggarakan fungsi:
  - Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi penyusunan rencana dan program, pelaksanaan anggaran, pengelolaan Barang Milik Negara, serta evaluasi dan pelaporan;
  - Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi penyusunan rancangan dan penelaahan peraturan perundang undangan, pelaksanaan dokumentasi dan sosialisasi peraturan, penyusunan perjanjian dan kerjasama antar lembaga, serta pemberian pertimbangan dan advokasi hukum;
  - Penyiapan pelaksanaan manajemen kepegawaian, penyusunan organisasi dan tata laksana, reformasi birokrasi, administrasi perkantoran, kearsipan serta urusan kerumahtanggaan, keprotokolan, dan umum; dan
  - Penyiapan pelaksanaan urusan hubungan masyarakat, komunikasi dan informasi publik, edukasi, publikasi dan dokumentasi, serta pelayanan informasi dan dokumentasi.

#### **3.2. Direktorat Prasarana**

- a. Direktorat Prasarana mempunyai tugas melaksanakan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, penyiapan usulan regulasi dan kebijakan, pembiayaan, pengelolaan, pembangunan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang prasarana transportasi darat, perkeretaapian, serta integrasi prasarana transportasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi.

- b. Dalam melaksanakan tugasnya, Direktorat Prasarana menyelenggarakan fungsi:
- Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, penyiapan usulan kebijakan, pembiayaan, pengelolaan, pembangunan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang prasarana transportasi darat di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
  - Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, penyiapan usulan kebijakan, pembiayaan, pengelolaan, pembangunan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang prasarana transportasi perkeretaapian di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi; dan
  - Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, penyiapan usulan kebijakan, pembiayaan, pengelolaan, pembangunan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang integrasi prasarana transportasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi.

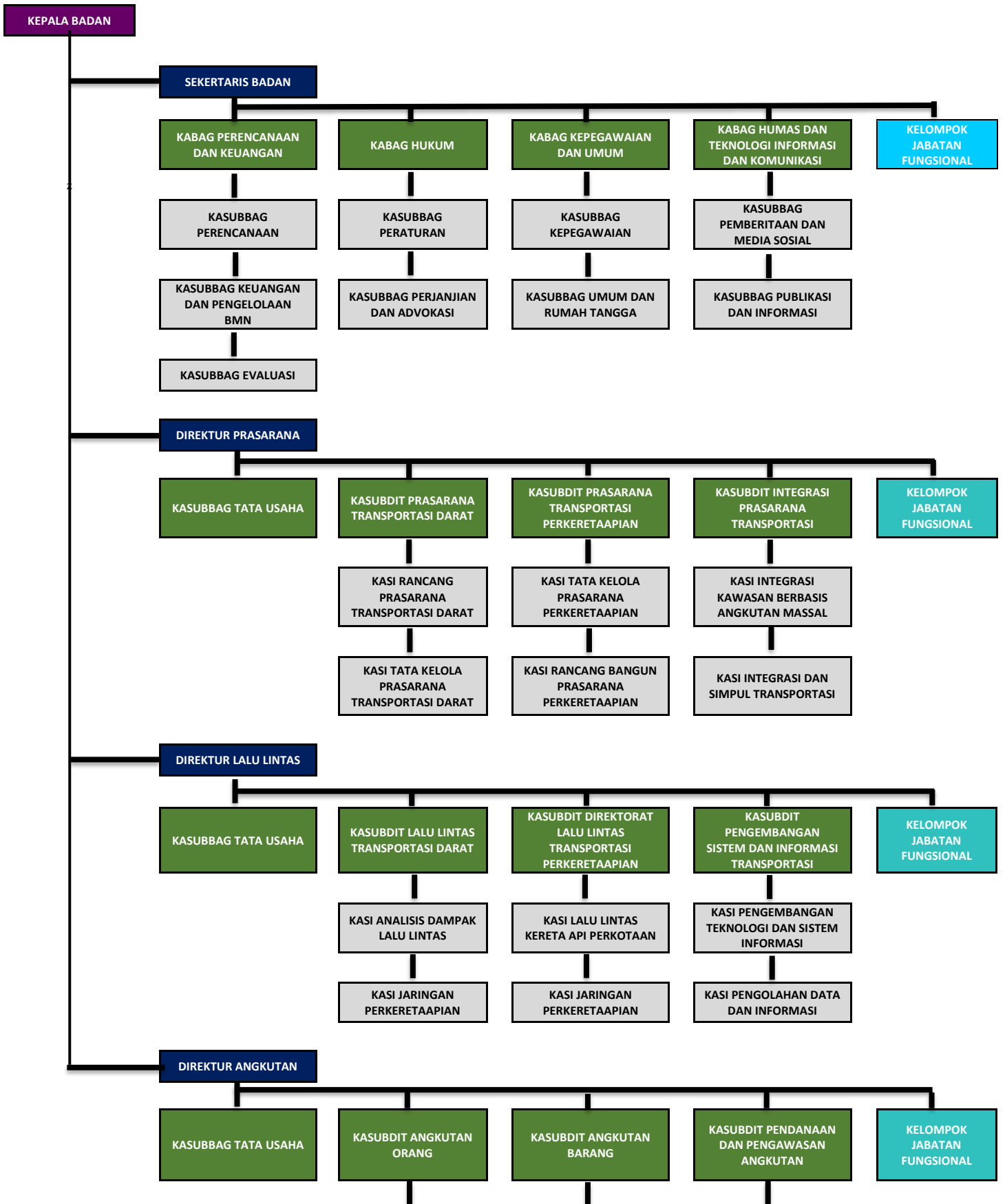
### **3.3. Direktorat Lalu Lintas**

- a. Direktorat Lalu Lintas mempunyai tugas melaksanakan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, penyiapan usulan kebijakan, pengelolaan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas transportasi darat, lalu lintas transportasi perkeretaapian, serta pengembangan sistem dan informasi transportasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi.
- b. Dalam melaksanakan tugasnya, Direktorat Lalu Lintas menyelenggarakan fungsi:
- Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, penyiapan usulan kebijakan, pengelolaan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas transportasi darat di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
  - Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, penyiapan usulan kebijakan, pengelolaan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas transportasi perkeretaapian di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi; dan
  - Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, penyiapan

usulan kebijakan, pengelolaan, pembangunan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang pengembangan sistem dan informasi transportasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi.

#### **3.4. Direktorat Angkutan**

- a. Direktorat Angkutan mempunyai tugas melaksanakan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, penyiapan usulan kebijakan, pembiayaan, pengelolaan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang angkutan orang, angkutan barang, serta pengawasan angkutan di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi.
- b. Dalam melaksanakan tugasnya, Direktorat Angkutan menyelenggarakan fungsi:
  - Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, penyiapan usulan kebijakan, pembiayaan, pengelolaan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang angkutan orang di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
  - Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, penyiapan usulan kebijakan, pembiayaan, pengelolaan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang angkutan barang di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi; dan
  - Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan dan program Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, penyiapan usulan kebijakan, pembiayaan, pengelolaan, fasilitasi teknis, serta evaluasi dan pelaporan di bidang pendanaan dan pengawasan angkutan di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi.



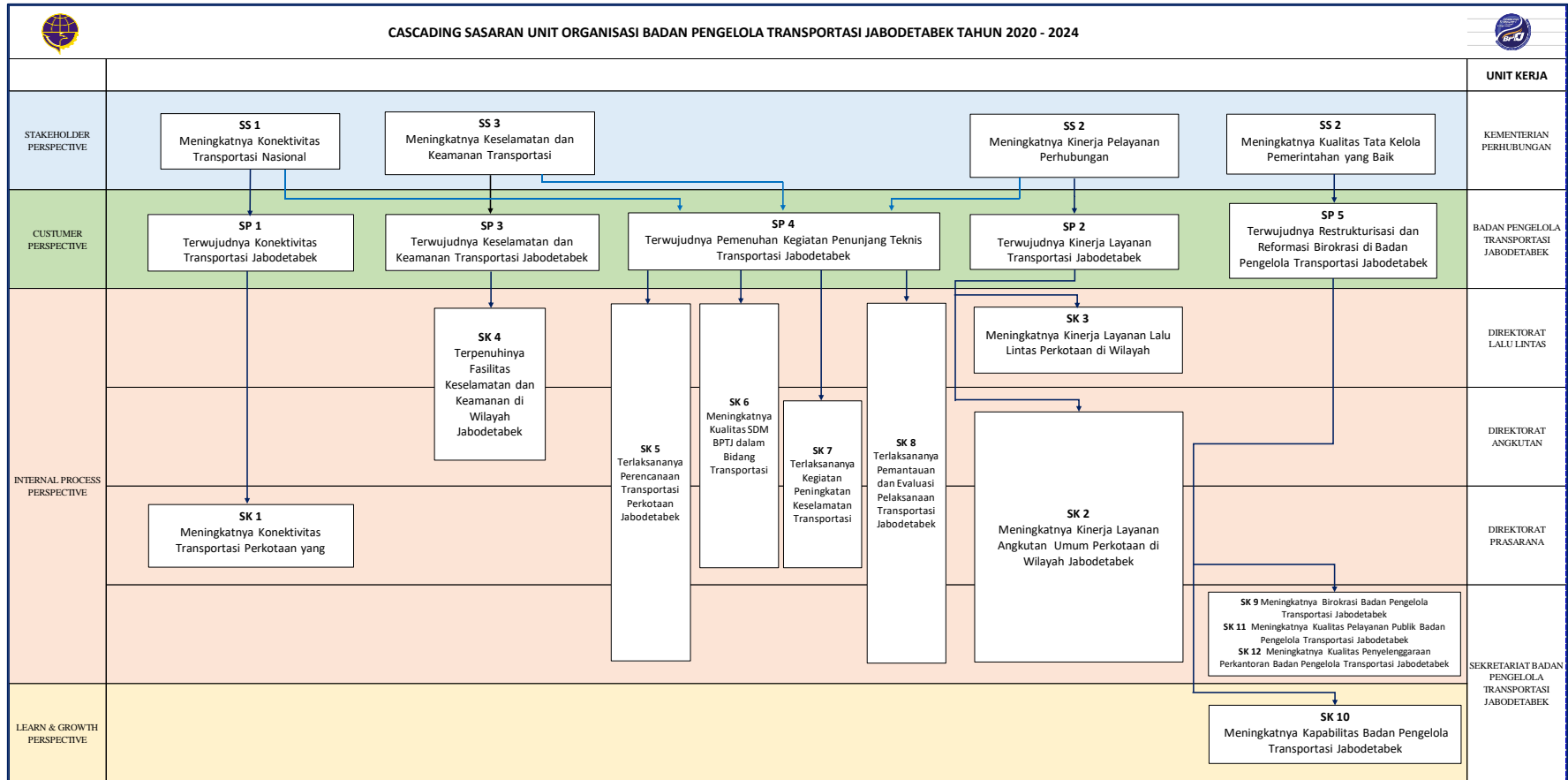


**Gambar 1.1. Struktur Organisasi Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek**

#### **4. 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 III tahun 2021, sebagaimana disajikan dalam pemetaan sasaran BPTJ berikut ini:



Gambar 1.2. 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

Sasaran Strategis	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target
SS3 Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi	OP3 Terwujudnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Jabodetabek	IOP3 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Trip	Rasio	0,02
	OP4 Terwujudnya Pemenuhan Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Jabodetabek	IOP4 Terpenuhinya Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Jabodetabek	Rasio	1
SS4 Meningkatnya Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	OP5 Terwujudnya Restrukturisasi dan Reformasi Birokrasi di Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	IOP5 Nilai AKIP Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	Nilai	86

## 5. REVIU INDIKATOR KINERJA UTAMA

Berdasarkan rapat evaluasi atas SAKIP yang dilakukan bersama Kemenpan RB dan Inspektorat Jenderal pada tahun 2021, didapati bahwa beberapa Indikator Kinerja Utama milik BPTJ dinilai belum optimal. IKU yang dinilai masih belum optimal adalah sebagai berikut:

Indikator Kinerja		Analisis
SP1	Terwujudnya Konektivitas Transportasi Jabodetabek	Konektivitas berkaitan dengan terhubungnya satu titik dengan titik lainnya. Konektivitas dapat digambarkan dengan terhubungnya simpul-simpul transportasi, dari berapa persen yang belum terhubung menjadi terhubung dan simpul-simpul yang belum lengkap menjadi terhubung satu sama lain
		Konektivitas adalah menghubungkan antara 1 wilayah dengan wilayah lain, bukan berapa banyaknya pengguna angkutan umum dibanding pengguna angkutan pribadi
IKP1	Meningkatnya Modal Share Angkutan Umum Perkotaan di Wilayah Jabodetabek	IKP modal share dianggap tidak cukup dan tidak relevan dengan unsur SP Konektivitas, melainkan lebih relevan dengan okupansi atau pemanfaatan moda penumpang umum
		Modal share dianggap tidak relevan dan tidak cukup mencerminkan sasaran konektivitas. Bagaimana jika kenaikan penumpang angkutan umum hanya terdapat di simpul tertentu saja namun di lokasi lain tidak mengalami kenaikan. Dalam hal ini rasio modal share akan tetap naik sehingga tidak mencerminkan konektivitas secara langsung

Indikator Kinerja		Analisis
		Modal share bisa saja dikaitkan dengan konektivitas, tapi ada hal lain yang lebih tepat dan langsung mengarah ke konektivitas. Jika indikatornya adalah modal share, maka hal tersebut mencerminkan tingkat utilitas penggunaan angkutan umum, bukan konektivitas. Jika indikatornya adalah modal share, maka hal tersebut mencerminkan tingkat utilitas penggunaan angkutan umum, bukan konektivitas
		Modal share kurang mencerminkan konektivitas karena hanya dihitung dengan rasio pengguna penumpang umum yang transit. Seharusnya konektivitas lebih tepat diukur dengan berapa persen wilayah satu dengan wilayah lain sudah terhubung
		Tidak masalah jika modal share angkutan umum diambil dari responden survey, namun pengungkapannya pada laporan juga harus disebutkan modal share berdasarkan responden
		modal share tidak relevan dengan konektivitas. Dalam hal ini yang dimaksud relevan adalah "yang terkait langsung." Jika hanya dilihat dari bisa dikaitkan atau tidak, maka semuanya dapat dikaitkan. Sehubungan dengan hal tersebut, modal share sebaiknya dimasukkan ke dalam OP2 Terwujudnya Kinerja Layanan Transportasi Jabodetabek.
SP2	Terwujudnya Kinerja Layanan Transportasi Jabodetabek	Sasaran Terwujudnya Kinerja Layanan Transportasi Jabodetabek sudah disetujui dan tidak ditemukan permasalahan
IKP2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek	Data untuk penghitungan Indeks Kepuasan Masyarakat diharapkan merupakan data dari BPTJ sendiri, jangan sampai rancu dengan unit kerja eselon I lainnya
IKP2.2	On Time Performance (OTP) Layanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek	Terkait dengan IOP2.2, dapat disusun pohon kinerja yang berisi apa saja yang perlu dilakukan oleh masing-masing direktorat untuk mencapai OTP ( <i>On Time Performance</i> )
IKP3	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Trip	Indikator keselamatan dianggap kurang etis jika dirumuskan dengan sesuatu yang negatif seperti tercapainya rasio kecelakaan. Karena meskipun tercapai rasio kecelakaan yang rendah namun jika kecelakaan yang terjadi tingkat <b>fatalitasnya tinggi</b> maka tetap saja tujuan keselamatan dan keamanan masih belum tercapai.
		Indikator rasio kecelakaan tidak dapat dihilangkan karena diturunkan dari RPJMN. Maka dari itu perlu dirumuskan ulang dengan menggunakan <i>positive statement</i>
		IKU Es I merupakan turunan dari IKU kementerian, ada 3: (1) Konektivitas, (2) Layanan, dan (3) Keselamatan. Rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000 trip ini merupakan turunan dari RPJMN Kementerian Perhubungan

Indikator Kinerja		Analisis
IKP4	Terpenuhinya Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Jabodetabek	IKP4 Terpenuhinya Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Jabodetabek masih bersifat output
SP5	Terwujudnya Restrukturisasi dan Reformasi Birokrasi di Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	Indikator utama dalam OP (Output Program) 5 dianggap kurang, sehingga perlu ditambah dengan indikator lain yang menunjang sasaran terkait, seperti IKK 19 Indeks Maturitas SPIP Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek dan PMPRB
IKP5	Nilai AKIP Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	IKP5 Nilai AKIP Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek dinilai tidak cukup dan tidak relevan dengan SP5 Terwujudnya Restrukturisasi dan Reformasi Birokrasi di Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek

Atas hal tersebut telah dilaksanakan rapat internal BPTJ, yg dihadiri oleh perwakilan Pejabat Eselon 2, 3, 4 dan pegawai dari Direktorat Angkutan, Direktorat Prasarana, Direktorat Lalu Lintas, dan Sekretariat BPTJ yang menyepakati untuk melakukan Revisi Indikator Kinerja Utama (IKU), Indikator Kinerja Program (IKP), Sasaran Kegiatan (SK), Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) BPTJ beserta Renstra dan dokumen turunan lainnya. Adapun IKP yang disesuaikan yaitu IKP1 Modal Share, IKP4 Kegiatan Penunjang Teknis, dan IKP5 Nilai AKIP. Selanjutnya untuk Sasaran Kegiatan terdapat penyesuaian terhadap SK5, SK6, SK7, dan SK8 dan untuk Indikator Kinerja Kegiatan akan dilakukan penyesuaian terhadap IKK6, IKK7, IKK13, dan IKK15.

Hasil diskusi dan masukan dari rapat internal BPTJ tersebut akan digunakan sebagai dasar penyusunan draft revisi Renstra BPTJ Tahun 2020-2024 beserta PK dan RKT. Telah dilaksanakan juga rapat Finalisasi IKU BPTJ dengan memperhatikan rekomendasi-rekomendasi, dimana IKU BPTJ tahun 2021 harus bersifat outcome dari perspektif customer/stakeholder yang merepresentasikan kinerja BPTJ.

Reviu Finalisasi IKU BPTJ tahun 2021 menghasilkan perubahan baik itu di level Sasaran Program (SP), Sasaran Kegiatan (SK), Indikator Kinerja Program (IKP), Indikator Kinerja Kegiatan (IKK), penyesuaian rumusan perhitungan IKP dan IKK serta targetnya. Terkait hal ini, diperlukan penetapan atas perubahan IKU BPTJ sebagaimana telah ditetapkan dalam SK Nomor KP-BPTJ 113 Tahun 2021 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2021. Untuk itu, telah disampaikan konsep perubahan SK Penetapan IKU BPTJ untuk dapat diproses lanjut

Berikut hasil perbaikan dan finalisasi IKU BPTJ untuk tingkat Eselon I:

Indikator Lama		Indikator Baru
SP1	Terwujudnya Konektivitas Transportasi Jabodetabek	Terwujudnya Konektivitas Transportasi Jabodetabek
IKP1	Meningkatnya Modal Share Angkutan Umum Perkotaan di Wilayah Jabodetabek	Indeks Konektivitas Transportasi Perkotaan di Jabodetabek
SP2	Terwujudnya Kinerja Layanan Transportasi Jabodetabek	Terwujudnya Kinerja Layanan Transportasi Jabodetabek
IKP2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek
IKP2.2	On Time Performance (OTP) Layanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek	OTP Layanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek
SP3	Terwujudnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Jabodetabek	Terwujudnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Jabodetabek
IKP3	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Tip	Persentase Perjalanan Angkutan Umum yang Bebas Kecelakaan Lalu Lintas dalam 1 Juta Keberangkatan
SP4	Terwujudnya Pemenuhan Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Jabodetabek	Terwujudnya Pemenuhan Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Jabodetabek
IKP4	Terpenuhinya Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Jabodetabek	Terpenuhinya Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Jabodetabek
SP5	Terwujudnya Restrukturisasi Dan Reformasi Birokrasi di Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	Terwujudnya Restrukturisasi Dan Reformasi Birokrasi di Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek
IKP5	Nilai AKIP Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	Indeks Reformasi Birokrasi BPTJ

## BAB II DATA DAN ANALISIS CAPAIAN KINERJA

### A. 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 III tahun 2021:

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

Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target PK 2021	Target TW III	Capaian TW III	% Capaian
SP1. Terwujudnya Konektivitas Transportasi Jabodetabek	IKP1. Meningkatnya Modal Share Angkutan Umum Perkotaan di Wilayah Jabodetabek	Rasio	0,36	0,35	0,287	82%
SP2. Terwujudnya Kinerja Layanan Transportasi Jabodetabek	IKP2.1. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek	Nilai	78	77,50	75,08	96.87%
	IKP2.2. <i>On Time Performance</i> (OTP) Layanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek	%	75	73	53	72,6%
SP3. Terwujudnya Keselamatan dan Keamanan	IKP3. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi	Rasio	0,02	0,02	1,81	0%

Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target PK 2021	Target TW III	Capaian TW III	% 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	0,50	0,5464	109,28%
SP5. Terwujudnya Restrukturisasi dan Reformasi Birokrasi di Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	IKP5. Nilai AKIP Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	Nilai	86	86	70,10	81,5%

#### 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 Transbodemabek, 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 710 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	0,2	272	11.943.826	19,1
Sepeda Motor	0,5	660	28.996.768	46,4
Angkutan Umum	0,3	408	17.932.657	28,7
Sepeda	0,02	28	1.218.067	2,0
Jalan Kaki	0,04	53	2.334.629	3,7

Hasil pengumpulan data sementara menunjukkan bahwa mode share perjalanan masyarakat Jabodetabek masih di dominasi oleh penggunaan kendaraan pribadi yaitu sepeda motor 46,4%, mobil 19,1%, dan sepeda 2%. Sedangkan penggunaan moda transportasi angkutan umum sebesar 28,7%.

Kendala yang dialami adalah adanya pandemi Covid-19 yang menurunkan



popularitas penggunaan transportasi publik oleh masyarakat. Angkutan umum merupakan salah satu ruang public yang memiliki risiko tinggi penyebaran virus Covid 19. Bahkan terdapat beberapa trayek yang sudah tidak beroperasi lagi semenjak pandemi berlangsung. Selain itu terdapat kebijakan pembatasan kapasitas angkut pelayanan angkutan umum dan peniadaan sementara kebijakan ganjil-genap yang menjadi insentif bagi masyarakat untuk beralih ke angkutan pribadi.

Pelayanan angkutan umum yang tersedia juga belum memenuhi keinginan masyarakat dilihat dari parameter aksesibilitas menuju pelayanan angkutan umum yang masih belum aksesibel bagi masyarakat, serta minimnya fasilitas penunjang pelayanan seperti informasi jadwal pelayanan, fasilitas henti maupun kecepatan perjalanan.

Rekomendasi tindak lanjut untuk memperbaiki kinerja antara lain:

1. Pengaturan layout tempat duduk dalam mengakomodir jarak antar penumpang untuk membuat angkutan umum lebih aman dan dipercaya masyarakat.
2. Pengaturan kebijakan tarif di tengah pembatasan okupansi kendaraan guna menjaga keberlangsungan layanan yang di berikan oleh operator secara berkelanjutan.
3. Penambahan trayek pelayanan angkutan sesuai dengan hirearki pelayanan untuk meningkatkan aksesibilitas pelayanan.
4. Peningkatan fasilitas penunjang seperti jadwal, fasilitas henti, dan penyediaan lajur khusus untuk mempertahankan kecepatan rata-rata ideal dalam memnunjang waktu perjalanan.

## 2. **On Time Performance (OTP) Layanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek**

OTP menunjukkan rasio antara jumlah keberangkatan dan kedatangan bus yang tepat waktu dengan jumlah total keberangkatan dan kedatangan bus. Data diperoleh dengan melakukan perekapan atas kedatangan dan keberangkatan di terminal, halte/titik kedatangan dan keberangkatan, dimana lingkup pengukuran meliputi bus Transjabodetabek, JRC dan JAC.

Perhitungan on time performance diawali dengan melakukan pengumpulan data secara langsung di lapangan dengan cara mencatat waktu kedatangan dan waktu keberangkatan angkutan di titik lokasi awal dan akhir dari lintasan pelayanan angkutan umum. Sebuah Bus dikatakan tepat waktu bila sesuai jadwal yang ditetapkan dengan interval waktu 0 sampai dengan 15 menit (rata-rata waktu menunggu), artinya bus dengan keterlambatan melampaui 15 menit maka bus tersebut dikatakan terlambat.

Rumus penghitungan yang digunakan adalah:

$$\frac{\sum \text{Bus yang tepat waktu sesuai jadwal}}{\sum \text{Bus berangkat dan datang}} \times 100\%$$

Hasil penghitungan data di lapangan dapat dilihat di taber berikut:

**Tabel 2.4. On Time Performance Angkutan Umum**

No	Jenis Pelayanan	On Time Performance (%)	
		Berangkat	Datang
1	Transjabodetabek	72	56
2	JA Connexion	60	30
3	JR Connexion	50	50

Hasil pada table diatas diambil nilai rata-rata sehingga menghasilkan nilai akhir *On Time Performane* sebesar 53%

$$\frac{72 + 56 + 60 + 30 + 50 + 50}{6} = 53$$

Masalah yang dihadapi jumlah *demand* yang sedikit, sehingga dibutuhkan waktu menunggu penumpang yang ditambah agar tingkat keterisian meningkat, dan berimbas pada standar OTP yang tidak terpenuhi.

Rekomendasi tindak lanjut untuk memperbaiki kinerja adalah peningkatan pengawasan terkait jadwal keberangkatan dan kedatangan pada setiap pelayanan.

### **3. 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 25,00-64,99 artinya kinerja unit pelayanan Tidak Baik; Nilai Interval Konveksi IKM 65,00-76,60 artinya kinerja unit pelayanan Kurang Baik; Nilai Interval Konveksi IKM 76,61-88,30 artinya kinerja unit pelayanan Baik; Nilai Interval Konveksi IKM 88,31-100,00 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 2.5. 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	Produk Spesifikasi Jenis Pelayanan	Apakah terdapat informasi jadwal kedatangan angkutan?
		Apakah waktu kedatangan dan keberangkatan angkutan sesuai dengan jadwal yang ada?
6	Kompetensi Pelaksana	Bagaimana pendapat Anda tentang kompetensi petugas (sopir dan kernet) angkutan JA Connection, JR Connection, dan Transjabodetabek?
7	Perilaku Pelaksana	Bagaimana sikap petugas dalam memberikan pelayanan di angkutan JA Connection, JR Connection, dan Transjabodetabek?
8	Penanganan Pengaduan, Saran, dan Masukan	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	Sarana dan Prasarana	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 (sembilan) 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 2.6. Penilaian Unsur Pelayanan**

No	Unsur Pelayanan	Nilai Rata-rata	Bobot Nilai Rata-rata Terrimbang	Nilai Indeks Unit Pelayanan
1	Persyaratan	2,97	0,11	0,33
2	Sistem, Mekanisme, dan Prosedur	3,28	0,11	0,36
3	Waktu Penyelesaian	2,68	0,11	0,29
4	Biaya/Tarif	3,15	0,11	0,35
5	Produk Spesifikasi Jenis Pelayanan	2,96	0,11	0,33
6	Kompetensi Pelaksana	3,11	0,11	0,34
7	Perilaku Pelaksana	3,12	0,11	0,34
8	Penanganan Pengaduan, Saran, dan Masukan	3,09	0,11	0,34
9	Sarana dan Prasarana	2,95	0,11	0,32
<b>Nilai Indeks Unit Pelayanan</b>				<b>3,00</b>

Berdasarkan hasil tersebut dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- Nilai IKM setelah dikonversi (Nilai Indeks x Nilai Dasar) adalah  $2,99 \times 25 = 75,08$
- Berdasarkan hasil nilai konversi diatas sebesar "75,08," maka mutu pelayanan yang didapat adalah bernilai "C"
- Sehingga berdasarkan mutu pelayanan diatas, maka kinerja unit pelayanan dapat di kategorikan "Kurang Baik."

Ketepatan waktu dan waktu tunggu merupakan unsur pelayanan yang memperoleh indeks rendah dalam persepsi masyarakat, hal ini bisa di sebabkan jumlah permintaan angkutan yang menurun berkaitan dengan penurunan mobilitas masyarakat di tengah situasi pandemi di mana terdapat kebijakan pembatasan mobilitas masyarakat.

Penurunan jumlah permintaan berdampak pada, meningkatnya lama waktu berhenti angkutan di titik awal dan akhir guna menunggu penumpang, sehingga *headway*/jarak waktu pelayanan menjadi lebih lama dan waktu tunggu pelayanan menjadi lebih lama.

#### 4. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Trip

Keselamatan dan keamanan transportasi di wilayah Jabodetabek dihitung berdasarkan rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000. Rasio ini merupakan perbandingan antara jumlah kecelakaan yang melibatkan angkutan umum dengan jumlah total perjalanan angkutan umum di wilayah Jabodetabek. Data kecelakaan diperoleh melalui koordinasi dengan Polisi Daerah Metropolitan Jakarta Raya dan Perusahaan Otobus.

**Tabel 2.7. Kejadian Kecelakaan 2021**

No	Operator	Jumlah Trip/Tahun	Jumlah Kejadian Kecelakaan
1	Bluebird JAC	16.060	0
2	PPD JAC	9.236	0
3	PPD Transjabodetabek	18.468	6
4	PPD AKAP	5.930	3

$$Rasio = \frac{\Sigma \text{Kecelakaan Bus Perkotaan Jabodetabek}}{\Sigma \text{Trip Bus Perkotaan Jabodetabek} / 10.000} = \frac{9}{49.694 / 10.000} = 1,81$$

Hasil penghitungan menunjukkan bahwa rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Trip adalah sebesar 1,81.

Salah satu penyebab rendahnya capaian dari target adalah adanya perbedaan jumlah trip pada kondisi normal dengan jumlah trip saat pandemi. Jumlah trip saat pandemi jauh lebih sedikit dibandingkan dengan kondisi normal sementara rumus penghitungan tetap memakai per 10.000 yang menyebabkan rasio menjadi tinggi.

Rekomendasi tindak lanjut untuk memperbaiki kinerja adalah dengan menggali dan menganalisis penyebab kejadian kecelakaan sehingga data tersebut dapat digunakan sebagai dasar pengambilan keputusan untuk meningkatkan kinerja angkutan umum yang aman.

#### **5. 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.

**Tabel 2.8. Rekap Kegiatan Penunjang Teknis**

No	Unit Kerja	Jumlah Rencana Studi	Jumlah Studi Dalam Pelaksanaan
1	Direktorat Prasarana	26	22
2	Direktorat Lalu Lintas	5	5
3	Direktorat Angkutan	6	6

#### **6. Nilai AKIP Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek**

Nilai AKIP merupakan penilaian atas implementasi akuntabilitas kinerja instansi pemerintah di lingkungan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek yang dilaksanakan oleh Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (KemenPANRB). Namun, sebelum mendapatkan nilai akhir dari KemenPANRB, Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan melakukan evaluasi atas implementasi SAKIP di masing-masing Unit Kerja Eselon I. Pada tanggal 24 Agustus 2021, Inspektorat Jenderal telah menyampaikan nilai AKIP BPTJ, yaitu sebesar 70,10 dengan predikat BB (Sangat Baik).

Dari hasil capaian tersebut, ada beberapa hal yang menjadi rekomendasi untuk perbaikan nilai SAKIP BPTJ ke depan, yaitu:

1. Melakukan reviu kembali dan menetapkan Indikator Kinerja Utama (IKU/IKP) yang dapat memberikan gambaran yang jelas terkait kinerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek dengan melakukan cascading yang tepat dan memenuhi 4 kriteria SMART mulai dari Unit Kerja eselon I hingga Unit Kerja Eselon IV untuk selanjutnya dilakukan sinkronisasi terhadap dokumen yang terdampak mulai dari Rencana Strategis, Rencana Kinerja Tahunan, Penetapan Kinerja, dan Rencana Aksi. Untuk Revisi Rencana Strategis dapat berkoordinasi dengan Biro Perencanaan Setjen Kemenhub;
2. Menyusun dan melengkapi dokumen penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) secara terperinci dan berkala sebagaimana format yang tertuang dalam Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan RI No. PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah;
3. Menyusun indikator keberhasilan kinerja dengan rumusan perhitungan yang dapat menjabarkan dan menggambarkan kausalitas secara langsung terhadap Indikator Kinerja Utama (IKU/IKP) dalam mencapai Sasaran Strategis, sehingga dapat menetapkan target kinerja secara tepat;

4. Menyusun Standar Operasional Prosedur terkait mekanisme pengumpulan data kinerja atas pelaksanaan Rencana Aksi sehingga data kinerja dapat dikumpulkan secara berkala (minimal pertriwulan) dan dapat diandalkan sebagai bahan evaluasi internal;
5. Hasil evaluasi internal yang dilakukan secara berkala (minimal pertriwulan) harus dapat dimanfaatkan guna mendorong upaya peningkatan kinerja kedepan dengan menjabarkan hal-hal yang harus dilakukan mulai dari individu pegawai sampai unit kerja Eselon IV keatas dan harus dimonitoring tindaklanjutnya dengan pelaporan yang terdokumentasi;
6. Laporan Kinerja menyajikan informasi keuangan secara rinci terkait dengan pencapaian sasaran kinerja instansi;
7. Menginstruksikan pegawai dilingkungan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek untuk menyusun Sasaran Kinerja Pegawai (SKP) dengan berorientasi *outcome* dan selaras dengan penjabaran indikator kinerja kegiatan (IKU/IKK) jenjang di atasnya;
8. Melakukan sosialisasi dan Bimtek kepada seluruh pegawai khususnya jajaran manajemen guna lebih memahami pentingnya penyelenggaraan dan pelaporan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) sebagai penilaian kinerja organisasi secara keseluruhan mulai dari penyusunan dan perumusan Rencana Strategis (Renstra) dan keselarasannya dengan Rencana Kinerja Tahunan (RKT), Penetapan Kinerja (PK) dan Rencana Aksi yang termonitor sehingga capaian kinerja organisasi dapat menjadi dasar pemberian *reward and punishment*;

## B. REALISASI ANGGARAN

### 1. Alokasi Anggaran Tahun 2021

Pagu awal DIPA BPTJ tahun anggaran 2021 adalah sebesar Rp.350.587.093.000. Namun sampai dengan bulan September 2021, BPTJ telah mengalami 9 kali revisi DIPA:

1. Revisi 1 pada 14 Januari 2021
2. Revisi 2 pada 19 Februari 2021
3. Revisi 3 pada 17 April 2021
4. Revisi 4 pada 24 April 2021
5. Revisi 5 pada 2 Juni 2021
6. Revisi 6 pada 4 Juli 2021
7. Revisi 7 pada 26 Juli 2021
8. Revisi 8 pada 4 Agustus 2021
9. Revisi 9 (terbaru) pada 9 September 2021

Perbandingan antara Pagu awal dengan DIPA revisi terbaru dan realisasi anggarannya dijabarkan dalam tabel berikut:

**Tabel 2.9. Anggaran per Jenis Belanja Triwulan III**

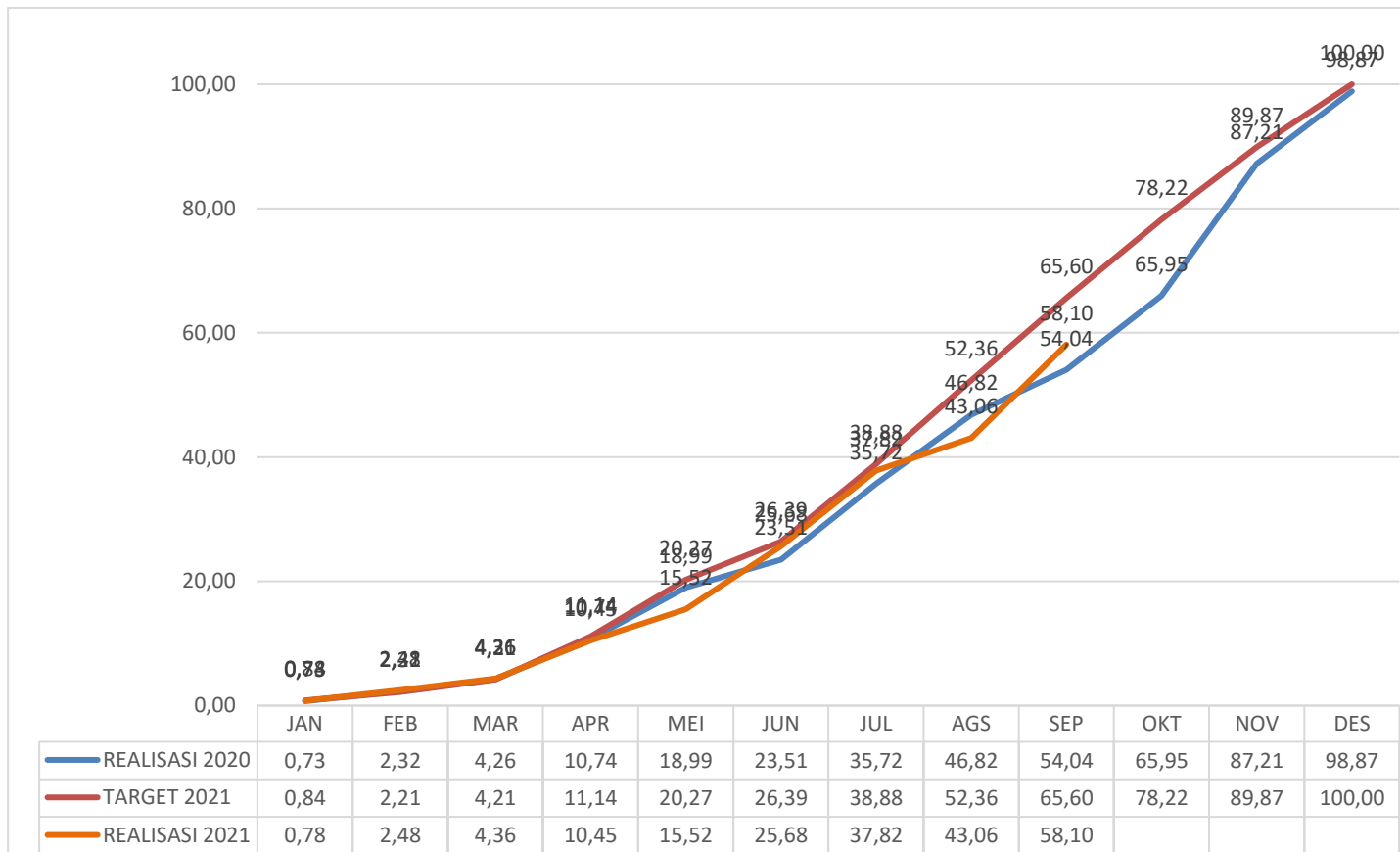
Jenis Belanja	Pagu Awal	Pagu Akhir Triwulan III	Realisasi Triwulan III	%
Belanja Pegawai	25.189.700.000	23.135.089.000	18.519.010.552	80,05%
Belanja Barang	124.176.848.000	130.974.175.000	65.546.824.438	50,05%
Belanja Modal	201.220.545.000	139.648.082.000	86.601.157.961	62,01%
Total	350.587.093.000	293.757.346.000	170.666.992.951	58,10%

DIPA awal BPTJ pada awal tahun 2021 yang semula sejumlah Rp.350.587.093.000 telah mengalami sembilan kali revisi sehingga DIPA BPTJ per akhir September 2021 adalah sejumlah Rp.293.757.346.000 dengan selisih pengurangan sebesar Rp.56.829.747.000. Revisi DIPA tersebut dilakukan atas dasar *refocusing* anggaran Kementerian/Lembaga sehingga BPTJ juga perlu melakukan penyesuaian untuk menyusun anggaran sesuai dengan alokasi yang tersedia.

### 2. Realisasi Anggaran Tahun 2021

Anggaran BPTJ sampai dengan bulan September 2021 telah terealisasi sebesar Rp.170.666.92.277,00 atau 58,18% terhadap pagu total. Kurva S perbandingan target, realisasi, dan realisasi tahun sebelumnya disajikan sebagai berikut.





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

Alokasi anggaran dan realisasi anggaran per Indikator Kinerja Program (IKP) diuraikan sebagai berikut:

**Tabel 2.10. Capaian Kinerja Anggaran Berdasarkan IKP Triwulan III Tahun 2021**

Indikator Kinerja Program	Triwulan I			Triwulan II			Triwulan III		
	Anggaran	Realisasi	%	Anggaran	Realisasi	%	Anggaran	Realisasi	%
IKP1. Meningkatnya Modal Share Angkutan Umum Perkotaan di Wilayah Jabodetabek	2.731.700.000	-	-	2.731.700.000	1.345.438.050	49,25	2.510.474.000	2.509.822.150	99,97
IKP2.1. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek	110.818.286.000	1.272.095.937	1,15	108.655.864.000	8.740.807.595	8,04	99.390.719.000	43.343.768.352	43,61
IKP2.2. <i>On Time Performance</i> (OTP) Layanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek	21.293.944.000	477.001.100	2,24	20.971.009.000	1.051.674.450	5,01	19.966.864.000	12.667.989.815	63,45
IKP3. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Trip	24.034.788.000	-	-	24.034.788.000	4.439.290.265	18,47	24.034.788.000	20.284.959.163	84,40
IKP4. Terpenuhinya Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Jabodetabek	83.885.853.000	391.691.105	0,47	79.521.210.000	6.656.343.777	8,37	63.287.187.000	34.580.787.315	54,64
IKP5. Nilai AKIP Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	86.164.007.000	12.214.356.342	14,18	91.064.396.000	18.346.140.836	20,15	84.567.314.000	57.279.666.156	67,73

Capaian Kinerja Anggaran BPTJ pada triwulan III mengalami kenaikan sebesar 31,51% dari progres capaian triwulan ke II. Kenaikan ini ditunjukkan dengan realisasi triwulan III yang mencapai 58,10% dibandingkan dengan realisasi pada triwulan II yang hanya sebesar 26,59%.

### 3. Efisiensi Anggaran Tahun 2021

Penghitungan efisiensi anggaran mengacu pada Peraturan Menteri Keuangan Nomor PMK 22/PMK.02/2021 tentang Pengukuran dan Evaluasi Kinerja Anggaran atas Pelaksanaan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian Negara/ Lembaga. Pengukuran efisiensi Output Program tingkat unit eselon I dilakukan dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$EOP = \frac{\sum_{i=1}^n [(AA Program_i \times COP_i) - RA Program_i]}{\sum_{i=1}^n AA Program_i} \times 100\%$$

Keterangan:

EOP : Efisiensi Output Program  
AA Program : Alokasi Anggaran  
RA Program : Realisasi Anggaran  
COP : Capaian Output Program  
n : Jumlah Output Program

Berdasarkan hasil pengukuran efisiensi Pada triwulan III tahun 2021, didapatkan adanya efisiensi anggaran sebesar 27,32%. Efisiensi anggaran per Indikator Kinerja Program adalah sebagai berikut

**Tabel 2.11. Efisiensi Anggaran Triwulan III Tahun 2021**

Indikator Kinerja Program	Capaian Output	Alokasi Anggaran	Realisasi Anggaran	AA x COP	(AA X COP) - RA	Efisiensi
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)x(2)	(6)=(5)-(4)	(7)=(6)÷(3)
IKP1. Meningkatnya Modal Share Angkutan Umum Perkotaan di Wilayah Jabodetabek	82,00%	2.510.474.000	2.509.822.150	2.058.588.680	(451.233.470)	-17,97%
IKP2.1. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek	96,87%	99.390.719.000	43.343.768.352	96.279.789.495	52.936.021.143	53,26%
IKP2.2. <i>On Time Performance</i> (OTP) Layanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek	72,60%	19.966.864.000	12.667.989.815	14.495.943.264	1.827.953.449	9,15%
IKP3. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Trip	0,00%	24.034.788.000	20.284.959.163	-	(20.284.959.163)	-84,40%
IKP4. Terpenuhinya Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Jabodetabek	109,28%	63.287.187.000	34.580.787.315	69.160.237.954	34.579.450.639	54,64%
IKP5. Nilai AKIP Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	81,50%	84.567.314.000	57.279.666.156	68.922.360.910	11.642.694.754	13,77%
Total		293.757.346.000	170.666.992.951	250.916.920.303	80.249.927.352	27,32%

## BAB III PENUTUP

Sebagai penutup dari Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan III Tahun 2021 dapat disampaikan hal-hal sebagai berikut:

1. Sebagai kelanjutan pelaksanaan kegiatan untuk Perjanjian Kinerja Tahun 2021, terdapat 6 (enam) Indikator Kinerja Program (IKP) Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek yang telah dihitung capaian pelaksanaannya. Adapun rincian capaian masing-masing IKP pada triwulan III adalah
  - a. IKP1. Meningkatnya Modal Share Angkutan Umum Perkotaan di Wilayah Jabodetabek terealisasi sebesar 0,287 (target 0,35);
  - b. IKP2.1. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek terealisasi sebesar 75,08 (target 77,50);
  - c. IKP2.2. On Time Performance (OTP) Layanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek terealisasi sebesar 53 (target 73);
  - d. IKP3. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Trip terealisasi sebesar 1,81 (target 0,02);
  - e. IKP4. Terpenuhinya Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Jabodetabek terealisasi sebesar 0,5464 (target 0,50);
  - f. IKP5. Nilai AKIP Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek terealisasi sebesar 70,10 (target 86).
2. Realisasi anggaran Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek pada triwulan III tahun 2021 mengalami kenaikan sebesar 32,42% dari triwulan sebelumnya
3. Untuk meningkatkan capaian kinerja triwulan selanjutnya, Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek akan melakukan monitoring dan evaluasi terhadap kegiatan di lingkungan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek