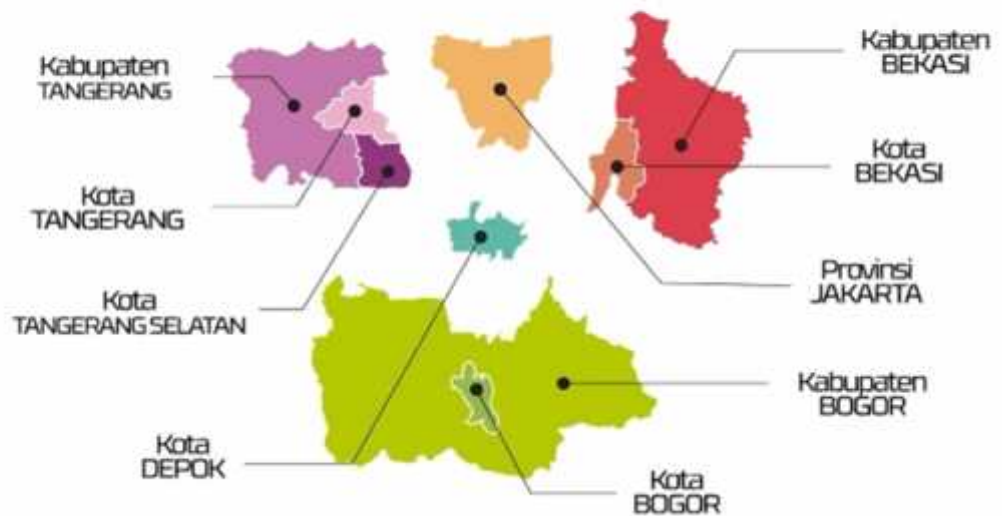




## LAPORAN KINERJA INSTANSI PEMERINTAHAN

DIREKTORAT PRASARANA  
TAHUN 2017

### JABODETABEK



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGELOLA TRANSPORTASI  
JABODETABEK  
DIREKTORAT PRASARANA  
Jl. Letjen MT Haryono Kav 45-46  
Telp/Fax : (021) 22791407

## DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR

DAFTAR ISI

### **BAB I : PENDAHULUAN**

- I.1 Latar Belakang
- I.2 Tugas Dan Fungsi Unit Kerja
- I.3 Sumber Daya Manusia Unit Kerja
- I.4 Potensi, Isu Strategis Dan Permasalahan
- I.5 Sistematika Laporan

### **BAB II : PERENCANAAN KINERJA**

- II.1 Uraian Singkat Perencanaan Strategis
- II.2 Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2017
- II.3 Perjanjian Kerja Tahun 2017

### **BAB III : AKUNTABILITAS KINERJA**

- III.1 Tahapan Pengukuran Kinerja
- III.2 Pengukuran Capaian Kinerja
  - III.2.1 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2017 Terhadap Target Perjanjian Kinerja Revisi Tahun 2017
  - III.2.2 Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Tahun 2015-2017 Terhadap Target Kinerja Tahun 2015-2017
  - III.2.3 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2017 Terhadap Target Kinerja Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019
  - III.2.4 Analisis Penyebab Keberhasilan Atau Kegagalan Serta Alternatif Solusi Terhadap Pencapaian Indikator Kinerja Utama Tahun 2017
  - III.2.5 Analisis Efisiensi Sumber Daya
  - III.2.6 Capaian Keberhasilan Kinerja Unit Kerja Lainnya

III.3 Realisasi Anggaran

III.3.1 Alokasi Total Anggaran Tahun 2017

III.3.2 Analisis Dana Yang Tidak Terserap Oleh Unit Kerja

**BAB IV : PENUTUP**

IV.1 Kesimpulan

IV.1.1 Pencapaian Kinerja Unit Kerja

IV.1.2 Prestasi Unit Kerja Tahun 2017

IV.2 Saran Tindak Lanjut

IV.2.1 Perencanaan Kinerja

IV.2.2 Pengukuran Kinerja

IV.2.3 Pelaporan Kinerja

IV.2.4 Evaluasi Kinerja

IV.2.5 Capaian Kinerja

## **KATA PENGANTAR**

Puji syukur kami panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, karena atas karunia-Nya penyusunan Laporan Akuntabilitas Kinerja Direktorat Prasarana Tahun 2017 ini dapat diselesaikan dengan baik.

Laporan Akuntabilitas Kinerja Direktorat Prasarana Tahun 2017 merupakan turunan dari Rencana Kinerja Tahunan yang merupakan penjabaran dari Rencana Strategis (Renstra), yang di dalamnya mencakup target kinerja Tahun 2017.

Laporan Akuntabilitas Kinerja Direktorat Prasarana Tahun 2017 ini, sekaligus merupakan kontrak kerja yang menjadi tolok ukur akuntabilitas kinerja Direktorat Prasarana pada akhir Tahun Anggaran 2017.

Semoga Laporan Akuntabilitas Kinerja Tahun 2017 ini dapat dijadikan sebagai pedoman dan acuan dalam membangun konektivitas nasional untuk mencapai keseimbangan pembangunan dan membangun transportasi massal perkotaan.

Jakarta, Januari 2017

**DIREKTORAT PRASARANA**

**M. RISAL WASAL.**  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19670608190003 1 005



# BAB I

## PENDAHULUAN

### I.1 LATAR BELAKANG

Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional menyebutkan bahwa salah satu tahap yang harus dilalui dalam proses penyusunan rencana pembangunan adalah penyusunan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga. Penyusunan Renja K/L guna menjaga konsistensi keterkaitan antara perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan disamping untuk menjamin tercapainya penggunaan sumber daya secara efisien, efektif, berkeadilan dan berkelanjutan.

Sejalan dengan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019, dimana pembangunan infrastruktur transportasi difokuskan pada 4 (empat) fokus yaitu keselamatan dan keamanan, pengembangan kapasitas dan peningkatan pelayanan transportasi, serta dukungan manajemen. Rencana Kerja (Renja) Kementerian Perhubungan Tahun 2017 disusun sebagai pedoman pembangunan Tahun 2017 dalam rangka mewujudkan 4 (empat) fokus program pembangunan dimaksud. Renja Direktorat Prasarana BPTJ Kemenhub Tahun 2017 disusun untuk mewujudkan prioritas kegiatan pembangunan sesuai dengan fokus prioritas pembangunan khususnya terkait dengan peningkatan prasarana transportasi.

Rencana Kerja Direktorat Prasarana BPTJ Kementerian Perhubungan Tahun 2017 merupakan dokumen rencana kerja tahunan yang memuat sasaran strategis, sasaran kegiatan prioritas, sasaran program atau kegiatan, indikator kinerja utama (IKU) dan target pembangunan yang hendak dicapai dalam satu tahun anggaran berjalan, dimana selanjutnya akan dijadikan sebagai tolak ukur keberhasilan atau kinerja Unit Kerja Eselon II Direktorat Prasarana Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) Kemenhub. Rencana Kerja Direktorat Prasarana Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) Kemenhub Tahun 2017 disusun mengacu kepada agenda kerja masing-masing unit kerja Eselon II di lingkungan Direktorat Prasarana Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ). Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 3 Tahun 2016 tentang organisasi dan tatakerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) mempunyai fungsi melaksanakan fasilitas teknis, manajemen dalam rangka pengembangan dan peningkatan prasarana penunjang penyediaan pelayanan angkutan umum perkotaan di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi, dan pelaksanaan koreksi dan pemberian sanksi terhadap pelanggaran

rencana induk transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi terkait prasarana, dengan susunan organisasi meliputi :

- 1) Subdirektorat Prasarana Jalan
- 2) Subdirektorat Prasarana Perkeretaapian
- 3) Subdirektorat Integrasi Prasarana
- 4) Subbagian Tata Usaha

Secara umum Renja Direktorat Prasarana Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) Kemenhub Tahun 2017 memuat Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana Transportasi Jabodetabek, yang akan dibiayai melalui APBN dimana secara substansi diawali dengan kondisi umum yang menguraikan pencapaian kinerja sampai dengan tahun 2016 secara singkat, serta permasalahan dan tantangan yang harus dihadapi pada Tahun 2017 termasuk isu-isu strategis sektor transportasi. Sehingga Renja Direktorat Prasarana BPTJ Kemenhub Tahun 2017 menjadi pedoman dalam penyusunan RKA BPTJ Kemenhub yang memuat program pembangunan selama 1 (satu) tahun.

## **I.2 Tugas Pokok dan Fungsi**

### **a. Tugas Pokok**

Direktorat Prasarana mempunyai tugas melaksanakan fasilitas teknis, manajemen dalam rangka pengembangan dan peningkatan prasarana penunjang penyedia pelayanan angkutan umum perkotaan di wilayah jabodetabek dan pelaksanaan koreksi dan pemberian sanksi terhadap pelanggaran Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi terkait prasarana.

### **b. Fungsi**

Dalam melaksanakan tugas pokok dimaksud, Pusat Penelitian dan Pengembangan Manajemen Transportasi Multimoda menyelenggarakan fungsi:

- 1) Penyiapan fasilitas teknis, manajemen dalam rangka pengembangan dan peningkatan prasarana jalan;
- 2) Penyiapan fasilitas teknis, manajemen dalam rangka pengembangan dan peningkatan prasarana perkeretaapian; dan
- 3) Penyiapan fasilitas teknis, manajemen dalam rangka pengembangan dan peningkatan integrasi prasarana penunjang dan penyedia pelayanan angkutan umum perkotaan di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi terkait prasarana.

### I.3 POTENSI, ISU STRATEGIS DAN PERMASALAHAN

#### Perkembangan Lingkungan Strategis Global

##### a) Transformasi Perekonomian Global

Transformasi perekonomian global ditandai dengan adanya pergeseran pendulum perekonomian dunia (*global shifting*) ke Asia. *Asian Development Bank* (ADB) memproyeksi skema peralihan perekonomian dunia ke Asia, dimana pada tahun 2050 perekonomian Asia diproyeksikan akan bangkit mencapai 52% dari perekonomian dunia dan Indonesia bersama enam Negara Asia lainnya akan menyumbang sekitar 91% (China, India, Singapura, Thailand, Korea, dan Jepang) dari perekonomian Asia pada tahun 2010-2050. Kebangkitan ekonomi Asia ini membawa dua konsekuensi bagi Indonesia. Di satu sisi akan terjadi persaingan yang sangat ketat di antara bangsa-bangsa di Asia untuk memperebutkan sumber daya ekonomi. Di sisi lain membuka peluang yang sangat besar bagi Indonesia untuk segera tampil berada di barisan depan dari negara-negara maju dan modern Asia dengan proyeksi pendapatan per kapita jauh di atas USD 14.000.

Aspek ekonomi dalam mendukung transportasi nasional perlu menjadi perhatian terlebih sejarah Indonesia pernah mengalami krisis ekonomi yang menenggelamkan perekonomian nasional tahun 1997. Ekonomi mengalami kontraksi sampai dengan minus 14% dan mengakibatkan dampak yang sangat buruk bagi sektor-sektor ekonomi dan infrastruktur. Pada tahun 1999 sampai 2003, ekonomi mulai tumbuh positif walaupun lebih banyak ditopang oleh konsumsi dibanding investasi dan ekspor. Bahkan pada tahun 2003 ekonomi hampir sepenuhnya ditopang oleh konsumsi, baik konsumsi Pemerintah maupun masyarakat.

Sejak 2004, ekonomi terus tumbuh pada kisaran sekitar 5%-6,3%, juga kebanyakan masih ditopang oleh konsumsi dan investasi belanja barang dan modal Pemerintah. Ekonomi menurun ke angka sekitar 4,5% di tahun 2008-2009 akibat krisis global, namun meningkat kembali ke kisaran 6,3% sejak 2010 sampai semester pertama 2013. Di semester kedua 2013, ekonomi mengalami penurunan ke skala 5,5 – 5,9 % akibat menurunnya nilai mata uang rupiah terhadap dolar (Rp. 12.700 per USD di penghujung tahun 2013) dan defisit transaksi berjalan. Perekonomian Indonesia menghadapi tantangan sejalan dengan menguatnya tekanan inflasi, melebarnya defisit neraca berjalan, dan depresiasi rupiah. Pertumbuhan produksi domestik bruto (PDB) turun menjadi 5,9% pada periode Januari –

Juni. Pertumbuhan investasi melemah, sedangkan konsumsi swasta tetap kuat. Meskipun laju pertumbuhan ekonomi melambat, Indonesia tetap mampu menciptakan 1,2 juta lapangan pekerjaan baru, dan jumlah ini lebih banyak dari jumlah angkatan kerja baru. Inflasi melonjak menjadi 8,8% *year-on-year* tahun 2014, setelah pemerintah menaikkan harga bahan bakar pada bulan Juni untuk mengurangi biaya subsidi. Harga beberapa bahan pokok juga meningkat, yang diakibatkan oleh pembatasan impor. Pasar ekspor yang lemah dan menurunnya harga komoditas ekspor memangkas nilai ekspor menjadi 5,2% pada tengah tahun pertama. Sebagai akibatnya, neraca berjalan mengalami defisit sebesar \$15,7 milyar, atau 3,5% dari PDB.

b) Daya Saing Global

Adanya pergeseran perekonomian dunia membawa konsekuensi bagi adanya persaingan ketat dalam memperebutkan hegemoni ekonomi dunia, semua itu mengarah pada perlunya peningkatan daya saing Indonesia dalam kancah global. Sebagaimana diketahui bahwa *World Economic Forum* (WEF) dalam *Global Competitiveness Report* edisi 2014-2015, menempatkan *Global Competitiveness Index* (GCI) Indonesia pada peringkat 34 dunia dari 144 negara (di bawah Singapura, Malaysia, Brunei Darussalam, dan Thailand) dengan skor 4,6 (skala 7). Salah satu penyebab belum maksimalnya daya saing Indonesia adalah kualitas infrastruktur, dimana WEF memberikan skor 4,2 (skala 7) di peringkat 72 dari 144 negara.

Tabel 4 berikut memperlihatkan peringkat kualitas infrastruktur Indonesia, termasuk transportasi dari tahun 2010 sampai 2014. Dalam tabel terlihat bahwa Indonesia mengalami fluktuasi peringkat kualitas infrastruktur yang bersaing dengan negara lain. Pada tahun 2010 Indonesia berada pada peringkat 90 dari 139 negara, meningkat menjadi peringkat 82 dari 142 negara pada tahun 2011 dengan nilai 3,9 (skala 7). Sedangkan pada tahun 2012 hingga tahun 2014 kualitas infrastruktur Indonesia secara keseluruhan mengalami peningkatan, yaitu nilai 3,7 (skala 7) dengan peringkat ke-92 dari 144 negara di tahun 2012, menjadi nilai 4,0 (skala 7) dengan peringkat ke-82 dari 148 negara di tahun 2013, dan meningkat lagi pada tahun 2014 menjadi nilai 4,2 (skala 7) dengan peringkat 72 dari 144 negara.



**Tabel 1: Daya Saing Global Pada Infrastruktur Transportasi**

Indikator Infrastruktur	2010-2011		2011-2012		2012-2013		2013-2014		2014-2015	
	Nilai	Peringkat/ 139 Negara	Nilai	Peringkat/ 142 Negara	Nilai	Peringkat/ 144 Negara	Nilai	Peringkat/ 148 Negara	Nilai	Peringkat/ 144 Negara
Kualitas Infrastruktur Keseluruhan	NA	90	3,9	82	3,7	92	4,0	82	4,2	72
Kualitas Jalan	NA	84	3,5	83	3,4	90	3,7	78	3,9	72
Kualitas Infrastruktur Kereta Api	NA	56	3,1	52	3,2	51	3,5	44	3,7	41
Kualitas Infrastruktur Pelabuhan	NA	96	3,6	103	3,6	104	3,9	89	4,0	77
Kualitas Infrastruktur Transportasi Udara	NA	69	4,4	80	4,2	89	4,5	68	4,5	64

*Sumber: The Global Competitiveness Report, WEF 2010-2014.*



**Gambar 1: Global Competitiveness Index 2014-2015 (Faktor Penghambat Investasi dan Bisnis Ekonomi Indonesia)**

Sumber: *The Global Competitiveness Report, WEF 2014-2015*

Sepanjang tahun 2014 ini pun infrastruktur Indonesia masih tetap memegang posisi sebagai salah satu dari lima faktor besar yang menghambat investasi dan bisnis ekonomi. Mengingat infrastruktur masuk dalam salah satu pilar yang utama dalam peningkatan daya saing global, sehingga diperlukan perubahan besar dalam membangun infrastruktur Indonesia ke depan, khususnya dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2015-2019.

c) Kerjasama Ekonomi Global dan Regional

Pertimbangan terhadap lingkungan strategis global dalam hal ini dilakukan terkait dengan perkembangan *ASEAN Free Trade Area (AFTA)* yang merupakan wujud kesepakatan negara-negara *ASEAN* untuk membentuk suatu kawasan bebas perdagangan dalam rangka meningkatkan daya saing ekonomi kawasan regional *ASEAN* dengan menjadikan *ASEAN* sebagai basis produksi dunia serta menciptakan pasar regional bagi 500 juta penduduknya.

*ASEAN Economic Community (AEC)* merupakan salah satu bentuk *Free Trade Area (FTA)* dan berlokasi di kawasan Asia Tenggara. *ASEAN Economic Community (AEC)* yang dibentuk dengan misi menjadikan perekonomian di *ASEAN* menjadi lebih baik serta mampu bersaing dengan negara-negara yang perekonomiannya lebih maju dibandingkan dengan kondisi negara *ASEAN* saat ini. Selain itu juga dengan terwujudnya *AEC*, dapat menjadikan posisi *ASEAN* menjadi lebih strategis di kancah Internasional.

Sebagai anggota WTO, Indonesia saat ini sudah menghadapi tekanan persaingan yang sedemikain ketat untuk berbagai jenis produk yang sudah dikurangi/dihilangkan hambatan perdagangannya. Selanjutnya, APEC juga telah mensyaratkan bahwa di antara negara anggota pada tahun 2020 sudah tercipta pasar bebas dan pada akhir tahun 2015, seluruh anggota AEC telah memberlakukan liberalisasi perdagangan di antara negara ASEAN.

### **Perkembangan Lingkungan Strategis Nasional**

Perencanaan pembangunan bidang transportasi Jabodetabek sebagai bagian dari agenda besar pembangunan nasional, harus dapat mengelaborasi berbagai perkembangan sektor-sektor strategis lain, sehingga fungsi layanan yang dihasilkan dapat secara efisien dan efektif mendorong pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan nasional, khususnya di wilayah Jabodetabek. Beberapa perkembangan lingkungan strategis nasional tersebut dijelaskan pada beberapa butir berikut ini.

#### **a) Pertumbuhan dan Pemerataan Ekonomi**

Sebagaimana dituangkan dalam dokumen RPJPN (Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional) 2005-2025 bahwa Indonesia menginginkan keluar dari jebakan negara ekonomi menengah (*middle income trap*) pada tahun 2025 dimana pada waktu itu PDB per kapita Indonesia sudah menembus angka USD 12.000. Untuk mencapai target tersebut di atas maka dibutuhkan pertumbuhan ekonomi nasional rata-rata sekitar 6-7% per tahun (*sumber: McKinsey, 2013*).

Konsekuensi dari aspirasi pertumbuhan ekonomi tersebut terhadap sektor transportasi, cukup jelas, yakni dimana: (1) untuk membantu pencapaian target pertumbuhan ekonomi 6-7% tersebut, maka angkutan umum harus dapat berperan sebagai pendorong ekonomi pertumbuhan ekonomi nasional, dan (2) selanjutnya angkutan umum harus mampu menyediakan layanan transportasi yang prima dan berorientasi pada pengguna (*user oriented*) karena keberadaan golongan kelas ekonomi menengah ke atas di Indonesia akan tumbuh pesat (*middle income booming*) dalam 5-10 tahun ke depan.

Di wilayah Jabodetabek sendiri, kesenjangan ekonomi antar wilayah masih terjadi dalam beberapa tahun ke depan. Kesenjangan ekonomi juga dirasakan antar golongan ekonomi masyarakat, dimana Index Gini Indonesia pada tahun 2013 sudah mencapai angka 0,41 yang membutuhkan solusi cepat agar terdapat transfer kesempatan/akses terhadap sumber-sumber perekonomian.

Angkutan umum Jabodetabek, sebagai media konektivitas antar wilayah di wilayah Jabodetabek perlu mengambil bagian dalam mendorong

pemerataan pembangunan, dimana pengembangan jaringan transportasi diharapkan dapat memberikan peluang lebih baik bagi daerah di luar Jakarta untuk lebih berkembang ekonominya. Sedangkan pemberian layanan perintis, dan khususnya PSO (*Public Service Obligation*) diharapkan dapat membantu golongan masyarakat miskin untuk meningkatkan produktivitas dan kesejahterannya.

b) Kependudukan dan Urbanisasi

UNFPA-Bappenas (2014) merilis data tentang proyeksi pertumbuhan penduduk Indonesia sampai dengan tahun 2035 di mana pada waktu itu jumlah penduduk sudah menembus angka 306 juta jiwa. Diperkirakan pada Tahun 2019 jumlah penduduk Indonesia akan mencapai 271 juta jiwa dengan penyebaran penduduk yang tidak merata, dimana sekitar 56%-nya tinggal di Pulau Jawa dan proporsi penduduk perkotaan di Indonesia akan terus bertambah, Tahun 2020 sekitar 56,7%.

Selain, hal itu yang perlu diperhatikan juga adalah kenyataan bahwa jumlah penduduk perkotaan di Indonesia saat ini sudah sekitar sudah mencapai angka di atas 130 juta jiwa yang mengkomposisi sekitar 54% dari total penduduk Indonesia. Bappenas-UNFPA (2014) juga memprediksi bahwa di tahun 2035 dengan tingkat urbanisasi yang sepertinya tetap akan tinggi, maka jumlah penduduk perkotaan akan menembus angka 196 juta jiwa atau sekitar 66,6% dari jumlah penduduk Indonesia. GIZ (2013) memprediksi bahwa pada Tahun 2019 jumlah kota Metropolitan di Indonesia akan bertambah menjadi 17 kota, kota besar akan menjadi 12 kota, dan akan terdapat 50 kota berukuran sedang.

Pulau Jawa yang padat, khususnya wilayah Jabodetabek, selain menggantungkan transportasinya pada jaringan jalan, peran moda kereta api juga sangat diperlukan, setidaknya untuk mengurangi beban 10-20% dari lalu lintas pada jaringan jalan. Kolaborasi antara moda jalan dan kereta api harus dikoordinasikan dengan tepat. Perlintasan-perlintasan sebidang yang ada di Jabodetabek turut berkontribusi memperparah kemacetan di sejumlah titik. Selanjutnya, kemacetan di wilayah Jabodetabek akan menjadi pekerjaan rumah bagi Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek untuk segera dicarikan solusinya.

c) Kebijakan Ekonomi Kewilayah Nasional

Agenda pengembangan Koridor Ekonomi Nasional (yang dicanangkan melalui Perpres No. 32 Tahun 2011) serta pengembangan Sistem Logistik Nasional (Sislognas) (yang dicanangkan melalui Peraturan Presiden No. 26 Tahun 2012) akan tetap relevan sebagai acuan dalam pengembangan ekonomi kewilayahan di Indonesia dalam 5 tahun mendatang.

MP3EI yang mencanangkan pengembangan 6 koridor ekonomi yang disokong oleh perkuatan konektivitas, SDM, dan iptek akan tetap relevan disinergikan dengan rencana pengembangan kawasan industri dan poros maritim yang dicanangkan oleh Presiden. Sislognas yang sifatnya lebih operasional dimana pengembangan jaringan dan industri logistik nasional dengan *tag-line* “*locally integrated, globally connected for national competitiveness and social welfare*” akan tetap relevan dengan rencana pengembangan tol laut dan tata niaga perdagangan yang akan menjadi agenda utama pemerintahan 2015-2019.

Ke depan, berbagai proyek transportasi Jabodetabek yang terkait dengan MP3EI dan Sislognas tetap perlu dilanjutkan namun perlu disinergikan dengan rencana pembangunan dari Presiden, khususnya dalam mendukung pengembangan sistem transportasi publik massal yang terintegrasi antar kota dan perkotaan.

d) Reformasi Birokrasi dan Otonomi Daerah

Berlandaskan pada semangat otonomi daerah dalam Undang-undang No. 23 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah maka berbagai kewenangan dalam penyelenggaraan pemerintahan diserahkan kepada Pemerintah Daerah. Dengan kebijakan ini diharapkan pelayanan publik dapat dilaksanakan lebih baik, karena Pemerintah Daerah diasumsikan lebih mampu secara cepat dan tepat merespon kebutuhan masyarakat setempat.

Dalam penyelenggaraan transportasi Jabodetabek, sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden No. 103 Tahun 2015 tentang Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, maka kegiatan penyelenggaraan transportasi Jabodetabek, kewenangan pembinaannya diserahkan kepada Pemerintah Daerah setempat. Namun sayangnya, dengan kapasitas fiskal dan kemampuan kelembagaan Pemerintah Daerah yang sangat terbatas menyebabkan berbagai inisiatif pengembangan transportasi Jabodetabek kurang berjalan lancar.

Sementara itu, Pemerintah Pusat (c.q. Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek) saat ini sedang menjalankan program reformasi birokrasi untuk mewujudkan tata kelola pemerintah yang baik (*good governance*) yang sangat diperlukan untuk menjawab berbagai tantangan dalam pembangunan nasional ke depan yang semakin berat. Sesuai Perpres No. 81 Tahun 2010 tentang *Grand Design* Reformasi Birokrasi 2010-2025 maka agenda reformasi birokrasi akan terus berlanjut dimana dalam lima tahun ke depan akan masuk ke babak baru dengan diimplementasikan berbagai agenda reformasi periode sebelumnya.

Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, sebagai lembaga pemerintahan, secara konsisten akan menerapkan proses reformasi birokrasi, dan sekaligus membantu Pemerintah Daerah dalam penyelenggaraan transportasi lintas wilayah administrasi. Layanan yang baik, investasi yang efisien, serta daya saing moda kereta api yang meningkat, akan dapat diwujudkan oleh birokrasi Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek yang profesional dan berorientasi kepada publik, serta kerjasama dengan Pemerintah Daerah yang optimal dalam kerangka otonomi daerah yang mantap.

e) Keterbatasan Pendanaan dan Kapasitas *Delivery*

Bappenas (2014) menyatakan bahwa kebutuhan pembangunan infrastruktur transportasi di Indonesia untuk periode Tahun 2015-2019 mencapai angka lebih dari Rp. 1869 Trilyun. Kebutuhan biaya dalam rangka percepatan pembangunan infrastruktur tersebut berada dalam situasi keuangan Pemerintah yang kurang menguntungkan, di mana dengan beban biaya hutang dan subsidi yang cukup besar, maka celah fiskal (*fiscal space*) yang dimiliki Pemerintah untuk meningkatkan kapasitas pendanaan infrastruktur relatif terbatas, *share* pemerintah diperkirakan maksimal hanya sekitar 30% dari kebutuhan.

Hal itu menandakan perlunya pemanfaatan berbagai sumber pembiayaan alternatif melalui berbagai skema *innovative financing*, termasuk dalam pengembangan transportasi Jabodetabek. Skema standar proyek KPBU (Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha) dengan berbagai variannya tetap harus didorong implementasinya, termasuk beberapa alternatif lainnya: sukuk berbasis proyek, PBAS (*Performance Based Annuity Scheme*), dan lain sebagainya.

Namun sayangnya, kemampuan kelembagaan Pemerintah juga sangat terbatas untuk menyiapkan dan mengeksekusi berbagai proyek strategis, baik yang berbasis APBN maupun non-APBN. Daya serap anggaran belum menembus level psikologis 90-95%, berbagai proyek KPBU masih belum *financial closed*, sementara itu berbagai model pembiayaan alternatif belum disiapkan kerangka regulasi dan kelembagaannya.

Penguatan perencanaan, regulasi dan kelembagaan, serta penjaminan Pemerintah atas proyek infrastruktur akan menjadi kunci keberhasilan Pemerintah dalam menarik sumber-sumber pembiayaan baru, terutama dari swasta, dalam pengembangan infrastruktur perkeretaapian di masa yang akan datang. Hal ini harus berhasil dilakukan, karena jika tidak maka *backlog* penyediaan infrastruktur akan semakin melebar, dan lebih

menyulitkan bagi Indonesia untuk keluar dari *middle income trap* menuju negara ekonomi besar di dunia.

### **Perkembangan Lingkungan Strategis Sektor Transportasi**

Sebagaimana dinyatakan dalam pertimbangan Peraturan Presiden No. 103 Tahun 2015 tentang Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek bahwa mobilitas masyarakat di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi merupakan pergerakan ulang-alik harian, sehingga layanan transportasi harus terintegrasi dan menerus, tidak terkotak-kotak dibatasi oleh wilayah administrasi pemerintahan. Dalam rangka peningkatan pelayanan, keterpaduan, konektivitas dan mobilitas pergerakan orang dan barang di Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi yang lebih baik bagi kehidupan masyarakat, perlu dilakukan pengembangan dan pengelolaan sistem transportasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi secara terintegrasi. Dengan pertumbuhan jumlah penduduk dan jumlah pergerakan kendaraan bermotor yang terus meningkat, untuk mengurangi kemacetan lalu lintas, diperlukan layanan angkutan massal yang terintegrasi baik antar moda maupun antar wilayah. Pengembangan dan pengelolaan sistem transportasi yang efektif dan efisien akan dapat memperbaiki kondisi saat ini seperti penanganan masalah kemacetan, polusi, biaya tinggi, dan tingkat kecelakaan, sehingga diperlukan penanganan khusus.

Oleh karenanya pengelolaan transportasi Jabodetabek dalam 4 tahun ke depan harus secara sinergis memperhatikan berbagai perkembangan di sektor transportasi secara keseluruhan, sehingga diperoleh kinerja dan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kepentingan publik. Berikut ini disampaikan beberapa perkembangan lingkungan strategis di sektor transportasi nasional yang perlu diperhatikan:

#### a) Perimbangan Pangsa Angkutan Antar Moda (*Modal Share*)

Indonesia sebagai negara kepulauan yang tersebar dengan lebih dari 17.000 pulau hanya bisa terhubung dengan baik melalui sistem transportasi multimoda, tidak ada satu moda pun yang bisa berdiri sendiri. Masing-masing moda mempunyai keunggulan di bidangnya masing-masing. Pemerintah berfungsi untuk mengembangkan keseluruhan moda tersebut dalam rangka menciptakan sistem transportasi yang efisien, efektif dan dapat digunakan secara aman dapat menempuh perjalanan dengan cepat dan lancar.

Jaringan transportasi dapat dibentuk oleh moda transportasi yang terlibat yang saling berhubungan yang terangkai dalam Sistem Transportasi Nasional (Sistranas). Masing-masing moda transportasi memiliki karakteristik teknis yang berbeda dan pemanfaatannya disesuaikan dengan kondisi geografis daerah layanan. Untuk wilayah perkotaan seperti

Jabodetabek dimana penduduknya memiliki tingkat mobilitas yang sangat tinggi, dibutuhkan angkutan massal yang dapat mengakomodir kebutuhan masyarakat untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Moda transportasi yang paling sesuai untuk kondisi tersebut adalah jalan dan kereta api yang berbasis angkutan massal.

Pada kenyataannya, berdasarkan analisis atas data survei ATTN 2011 yang dilaksanakan oleh Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, sampai dengan saat ini moda jalan masih sangat dominan di Indonesia, peran angkutan moda jalan mencapai 85% untuk pergerakan penumpang dan 91% untuk pergerakan barang. Sedangkan peran moda kereta api masih sangat marginal, yakni 3,18% untuk angkutan penumpang dan 0,16% untuk angkutan barang. Mengingat bahwa kapasitas kereta api dalam sekali perjalanan lebih besar dibandingkan dengan angkutan jalan, maka hal tersebut menyebabkan munculnya kemacetan di sejumlah ruas jalan nasional antar kota, khususnya pada ruas yang berbatasan dengan kawasan perkotaan yang sudah padat. Sedangkan jaringan jalan perkotaan mengalami gejala kemacetan yang lebih parah di mana data Bina Sistem Transportasi Perkotaan (2014) menyebutkan di 10 kota termacet di Indonesia kecepatan lalu lintasnya berkisar antara 20-30 km/jam.

Di masa mendatang, pembagian proporsi moda kereta api dan jalan harus berimbang sesuai dengan keunggulan komparatifnya, diantaranya: (1) untuk mengurangi beban jalan pada koridor utama di Jawa dan Sumatera; (2) untuk memberikan akses dari/ke kawasan potensial ke simpul pelabuhan/bandara; (3) untuk menyediakan angkutan massal penumpang di kawasan perkotaan yang aman, nyaman, dan selamat; serta (4) untuk menyeimbangkan kontribusi ekonomi dan penyebaran penduduk ke wilayah lainnya melalui pengembangan jaringan di Kalimantan, Sulawesi, dan Papua serta skema keperintisan.

b) Konektivitas Transportasi Nasional

Tingginya biaya logistik nasional hingga sekitar 26% dari PDB, merupakan salah satu bukti yang harus diakui bahwa penyediaan jaringan dan sistem layanan transportasi nasional belum mampu menyediakan konektivitas yang efisien dan merata. Pengembangan simpul maupun jaringan layanan di masing-masing moda secara fisik belum direncanakan secara terpadu, adapun dari sisi layanan sistem transportasi intermoda/multimoda belum berkembang sama sekali.

Bahkan sampai dengan saat ini belum ada dokumen resmi tentang rencana pengembangan jaringan transportasi nasional yang terintegrasi di seluruh moda. Masing-masing moda masih merencanakan *masterplan*/rencana



induk/tatanan jaringan yang terpisah-pisah dengan pertimbangan *intermodality* yang sangat terbatas.

Sebagaimana diinginkan dalam agenda pembangunan nasional, seperti MP3EI (Peraturan Presiden No. 32 Tahun 2011) dan SISLOGNAS (Peraturan Presiden No. 26 Tahun 2012) bahwa dalam 10 tahun ke depan diharapkan sudah terwujud konektivitas transportasi nasional yang efisien dan handal yang menjangkau seluruh titik NKRI melalui jaringan transportasi intermoda/multimoda yang terintegrasi.

Pembangunan transportasi Jabodetabek dalam empat tahun ke depan perlu mengedepankan konsep konektivitas dalam jaringan intermoda/multimoda yang terintegrasi tersebut yang diejawantahkan dalam kebijakan, regulasi, maupun investasi yang dilakukan baik untuk pelayanan penumpang maupun barang antar kota maupun perkotaan. Apalagi sifat layanan dari moda kereta api, laut dan udara yang tidak *door-to-door* mengharuskan adanya integrasi melalui moda jalan sebagai *feeder*/angkutan lanjutan agar daya saingnya dapat dipertahankan.

c) Transformasi Regulasi dan Kelembagaan

Sebagaimana diketahui bahwa dalam beberapa tahun terakhir, sektor transportasi Indonesia sedang mengalami proses transformasi dari monopoli negara (atau BUMN yang disertai kewenangan sepenuhnya untuk mengelola suatu moda) ke arah pasar yang lebih terbuka bagi peran swasta maupun Pemda. Hal ini ditandai dengan ditetapkan sejumlah undang-undang baru di sektor transportasi pada periode tahun 2004-2009, diantaranya: UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-undang baru di sektor transportasi tersebut umumnya memperkenalkan kebijakan pemisahan kelembagaan antara operator dengan regulator serta mendorong partisipasi sektor swasta sebesar-besarnya dalam penyelenggaraan transportasi. Ke depan Pemerintah akan fokus menjalankan fungsinya sebagai regulator dalam membina penyelenggaraan sektor transportasi nasional yang target utamanya adalah menyediakan kebijakan dan regulasi/tata aturan yang baik dan fair sebagai *platform*/landasan bagi *stakeholders* terkait untuk bersaing secara sehat dalam penyediaan layanan transportasi, yang pada akhirnya akan dinikmati hasilnya oleh masyarakat melalui kinerja layanan yang lebih baik dan terjangkau.

Proses transisi dalam regulasi dan kelembagaan di sektor transportasi, termasuk di perkeretaapian, harus segera dituntaskan, karena hal ini akan menjadi landasan bagi terwujudnya sistem penyelenggaraan layanan transportasi yang maju, modern, terbuka, dan berdaya saing tinggi. Sebagaimana diketahui bahwa saat ini amanat UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian untuk memisahkan BUP sarana dengan BUP prasarana untuk jalur yang dimiliki oleh Pemerintah belum terlaksana, agenda ini sangat penting untuk dituntaskan dalam 4 (empat) tahun ke depan. Selain itu, amanat UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk mewujudkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang terpadu dengan moda angkutan lain sehingga perlu untuk memberikan perhatian lebih pada sektor ini.

d) Biaya Logistik Nasional

Pada Tahun 2014, *World Bank* merilis data bahwa LPI (*Logistics Performance Index*) Indonesia berada pada ranking 53 dunia, dengan skor 3,08. Sedangkan perkiraan total biaya logistik Indonesia masih sangat tinggi, yakni di atas 25% dari PDB, dengan komposisi 12,04% untuk biaya transportasi, 9,47% untuk biaya persediaan (*inventory*), dan 4,52% untuk biaya administrasi. Data tersebut menunjukkan bahwa biaya logistik di Indonesia masih relatif tinggi, bahkan jika dibandingkan beberapa negara tetangga seperti Singapura (8%), Malaysia (13%), dan Thailand (20%).

Moda kereta api memiliki peran penting dalam penurunan biaya logistik nasional, karena daya angkutnya yang besar akan menghasilkan efisiensi dari *economic-ofscale* jika sistem jaringan kereta api didukung dengan interkoneksinya dengan simpul pelabuhan dan kawasan industri dapat dikembangkan secara optimal. Sementara moda jalan digunakan untuk segmen angkutan barang untuk kapasitas yang tidak terlalu besar dan jarak pendek, khususnya untuk *door-to-door service*.

Penurunan biaya logistik akan menjadi penentu daya saing Indonesia dalam kancah perekonomian global di mana pasar akan semakin terbuka. Logistik yang murah dan *prudent* akan memberikan nilai tambah bagi produk nasional, baik dari sisi biaya ataupun kualitas.

e) Konsumsi Energi dan Dampak Lingkungan

Sesuai perhitungan Kementerian ESDM dan Kementerian Lingkungan Hidup & Kehutanan, diperkirakan bahwa pada Tahun 2012 sektor transportasi mengkonsumsi BBM bersubsidi sekitar 42 juta KL, dan menyumbang sekitar 60-70% emisi gas rumah kaca (CO<sub>2</sub>). Di masa datang isu energi dan lingkungan akan semakin relevan dengan semakin langkanya sumber

energi dan menurunnya daya dukung lingkungan untuk menopang berbagai aktivitas dan kebutuhan warga dunia.

Indonesia melalui RAN-GRK (Peraturan Presiden No. 61 Tahun 2011) berkomitmen untuk menurunkan emisi gas rumah kaca (GRK) pada tahun 2020 sebesar 26% dengan upaya sendiri jika dibandingkan dengan garis dasar pada kondisi BAU (*baseline*).

Dengan pengintegrasian transportasi perkotaan, antara jalan dengan kereta api yang akan meningkatkan efektifitas dan efisiensi, diharapkan akan banyak mengurangi tingkat konsumsi BBM dan emisi gas buang baik untuk angkutan penumpang perkotaan maupun angkutan barang antar kota.

### **Isu Strategis Pengembangan Transportasi Jabodetabek**

- Tingginya angka kecelakaan di jalan;
- Pembebanan berlebih pada Jalan;
- Konvergensi kebijakan di bidang angkutan jalan (angkutan umum murah vs mobil murah);
- Tingginya tingkat penggunaan kendaraan pribadi;
- Jumlah dan pelayanan Angkutan Umum yang belum memadai;
- Meningkatnya pertumbuhan kota-kota, urbanisasi → *urban sprawl*;
- Belum tercapainya konektivitas/integrasi;
- Otonomi Daerah;
- Peningkatan kualitas SDM;
- Penyelesaian peraturan perundangan.

### **I.4 Sistematika Laporan**

Mengacu pada Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (PAN-RB) Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja Dan Tata Cara Reviu Atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah, maka laporan ini disusun dengan sistematika sebagai berikut:

BAB I : Pendahuluan

Penjelasan umum organisasi, dengan penekanan kepada aspek strategis organisasi serta permasalahan utama (strategic issued).

BAB II : Perencanaan Kinerja Ringkasan/ikhtisar perjanjian kinerja tahun yang bersangkutan

BAB III : Akuntabilitas Kinerja

a. Capaian Kinerja Organisasi

Disajikan sesuai dengan hasil pengukuran kinerja organisasi dan dilakukan analisis capaian kinerja untuk setiap pernyataan kinerja.

b. Realisasi Anggaran

Diuraikan realisasi anggaran yang digunakan untuk mewujudkan kinerja organisasi sesuai dengan dokumen perjanjian kinerja.

BAB IV : Penutup

Simpulan umum atas capaian kinerja organisasi serta langkah di masa mendatang yang akan dilakukan organisasi untuk meningkatkan kinerjanya.



## BAB II PERENCANAAN KINERJA

### II.1 URAIAN SINGKAT PERENCANAAN STRATEGIS

Alokasi anggaran total Direktorat Prasarana BPTJ Kementerian Perhubungan Tahun 2016 sebesar Rp. 26.963.976.000,- (dua puluh enam milyar sembilan ratus enam puluh tiga juta sembilan ratus tujuh puluh ribu enam ribu rupiah) dengan rincian alokasi anggaran perunit kerja Eselon III sebagai berikut :

**TABEL 2.1**  
**ALOKASI ANGGARAN PER UNIT KERJA ESELON II DIREKTORAT PRASARANA BPTJ**  
**TA. 2017**

NO	UNIT KERJA	ALOKASI ANGGARAN (RP.)			TOTAL
		BELJ. PEGAWAI	BELJ. BARANG	BELJ. MODAL	
1	Kasubdit Prasarana Jalan	-	399.270.000	2.473.052.000	2.870.152.000
2	Kasubdit Prasarana Perkeretaapian	-	199.925.000	1.720.491.000	1.920.416.000
3	Kasubdit Integrasi Prasarana	-	-	22.173.408.000	22.173.408.000
4	Subag TU Prasarana	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>		<b>-</b>	<b>599.195.000</b>	<b>26.366.951.000</b>	<b>26.963.976.000</b>

### II.2 RENCANA KINERJA TAHUNAN TAHUN 2017

Target Pencapaian Sasaran

Tabel 1 menyampaikan daftar indikator kinerja sebagai representasi/ukuran pencapaian sasaran strategis/sasaran program dari Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, berikut dengan target capaian kinerja pada Tahun 2019. Sasaran strategis/sasaran program yang dimaksud adalah ukuran tujuan sebagaimana telah dijelaskan pada Sub Bab 2.4 dengan konsep BSC (*Balanced Score Card*) yang mencakup sasaran dan kinerja untuk seluruh elemen dalam penyelenggaraan transportasi Jabodetabek. Pemanfaatan keseluruhan indikator kinerja dalam Tabel 10 akan dapat menerangkan hubungan (*causal relationship*) antara satu indikator/sasaran dengan yang lainnya. Sebagai ilustrasi pencapaian target

penurunan tingkat kecelakaan dan peningkatan keandalan transportasi Jabodetabek (pada customer perspectives) akan sangat ditentukan oleh keberhasilan pencapaian target pemanfaatan teknologi, penyediaan sarana dan prasarana, serta pemenuhan standart teknis sarana dan prasarana (pada internal bussines process). Dan seluruh capaian tersebut sangat tergantung ketersediaan dan kualitas regulasi yang dihasilkan, kapabilitas kelembagaan yang dikembangkan, kualitas dan kuantitas SDM, serta kinerja birokrasi yang baik (pada learning and growth perspectives).

Selain itu, target sasaran outcome program sebagaimana disampaikan pada Tabel 10 juga sangat tergantung dari bagaimana pencapaian target pada indikator lainnya di dalam konsep BSC Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek. Dalam dokumen perencanaan maupun laporan kinerja sebaiknya seluruh indikator tersebut, baik indikator pencapaian outcome maupun indikator pencapaian sasaran sebaiknya dilaporkan. Indikator sasaran akan dapat menjelaskan keberhasilan atau kegagalan dalam mewujudkan sasaran outcome program, sehingga diperlukan sebagai back-up dalam pelaporan kinerja. Selanjutnya setiap Unit Kerja di lingkungan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek diharapkan untuk melakukan pengembangan metoda serta sistem pengumpulan dan pelaporan data kinerja sesuai bidang tugas dan fungsinya masing-masing.

**Tabel 1: Target Kinerja Pencapaian Sasaran Program Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2016–2019**

TUJUAN BPTJ	SASARAN BPTJ	IKU BPTJ	BASELINE 2016	TARGET CAPAIAN		
				2017	2018	2019
T1. Mewujudkan pelayanan angkutan umum yang handal, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah di wilayah Jabodetabek secara berkelanjutan	SS1. Meningkatnya peran moda angkutan umum perkotaan di Wilayah Jabodetabek	IK1. <i>Modal share</i> (pangsa pasar) angkutan umum perkotaan di Wilayah Jabodetabek	24%	26%	29%	32%
T2. Meningkatkan keselamatan dalam pelayanan angkutan umum di wilayah jabodetabek	SS2. Menurunnya angka kecelakaan yang melibatkan angkutan umum di wilayah Jabodetabek	IK2. Persentase penurunan jumlah kecelakaan dengan menggunakan angkutan umum di wilayah Jabodetabek	8,2%	8,9%	9,7%	10,8%
T3. Meningkatkan kinerja pelayanan angkutan umum di wilayah Jabodetabek	SS3. Meningkatnya kecepatan rata-rata kendaraan umum pada jam puncak di wilayah Jabodetabek	IK3. Kecepatan rata-rata kendaraan umum pada jam puncak di wilayah Jabodetabek	14 km/jam	15	16	17

TUJUAN BPTJ	SASARAN BPTJ	IKU BPTJ	BASELINE 2016	TARGET CAPAIAN		
				2017	2018	2019
T4. Melaksanakan perumusan kebijakan transportasi di wilayah Jabodetabek	SS4. Meningkatnya kinerja pelaksanaan Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ)	IK4. Persentase muatan RITJ yang telah dilaksanakan	1%	3%	22%	24%
T5. Meningkatkan aksesibilitas, kapasitas dan integrasi sistem angkutan umum perkotaan di wilayah Jabodetabek	SS5. Meningkatnya cakupan pelayanan angkutan umum di kawasan perkotaan Jabodetabek	IK5. Rasio panjang jalan nasional yang terlayani oleh jaringan angkutan umum perkotaan	55%	57%	63%	70%
	SS6. Meningkatnya integrasi antarmoda transportasi di kawasan perkotaan Jabodetabek	IK6. Rasio jumlah fasilitas integrasi antarmoda transportasi yang telah selesai direncanakan	5%	7%	10%	15%
T6. Meningkatkan efektivitas pengawasan dalam penyelenggaraan transportasi di wilayah Jabodetabek	SS7. Meningkatnya pengawasan atas izin/rekomendasi yang dikeluarkan BPTJ	IK7. Persentase izin/rekomendasi yang telah diawasi	30%	60%	75%	90%
T7. Mewujudkan SDM BPTJ yang kompeten dan professional	SS8. Meningkatnya kinerja peningkatan kompetensi pegawai BPTJ	IK8. Rasio jumlah pegawai BPTJ yang telah mengikuti diklat	-	20%	25%	25%
T8. Mewujudkan <i>good, clean, and open government</i> di BPTJ	SS9. Tersedianya informasi valid, handal, dan mudah diakses di Lingkungan BPTJ	IK9. Persentase sistem informasi yang telah dikembangkan di lingkungan BPTJ	100%	60%	20%	20%
	SS10. Meningkatnya akuntabilitas kinerja di lingkungan BPTJ	IK10. Nilai AKIP BPTJ	42,28	83	88	88
	SS11. Meningkatnya kinerja pengelolaan keuangan di lingkungan BPTJ	IK 11. Prosentase penyerapan anggaran BPTJ	-	90	92	95

### II.3 PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2017

SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET 2017
Pengembangan dan Peningkatan Prasarana Jalan di Wilayah Jabodetabek	Monitoring Dan Evaluasi SPM Terminal Penumpang Angkutan Jalan Di Jabodetabek	Dokumen	1
	Pengadaan Alat Pemantau Jarak Jauh	Dokumen	1
	Pengadaan Peralatan Penunjang SPM Terminal Penumpang	Dokumen	1
	Pengadaan Peralatan Penunjang SPM Terminal Penumpang	Dokumen	1
	DED Jalur Khusus Bus di Jalan Nasional di Wilayah Jabodetabek	Dokumen	1
	DED Halte Transjabodetabek Ekstensi	Dokumen	1
	Review DED Terminal Poris Plawad	Dokumen	1
Pengembangan dan Peningkatan Prasarana Perkeretaapian di Wilayah Jabodetabek	Monitoring Dan Evaluasi Stasiun KA Commuter Dan Perlintasan Pada Lintas KA Bandara Dan Lintas Double Double Track (DDT) Manggarai – Cikarang di Jabodetabek	Dokumen	1
	Pengadaan Peralatan Penunjang Pemantauan SPM Stasiun	Dokumen	1
	Rencana Teknik konektivitas Stasiun KA di Jabodetabek	Dokumen	1
Pengembangan dan	Bimbingan Teknis Perencanaan	Dokumen	1



Peningkatan Integrasi Prasarana di Wilayah Jabodetabek	Integrasi Simpul Transportasi Jabodetabek		
	DED Fasilitas Integrasi di Stasiun Bojong Gede	Dokumen	1
	Rencana Teknis Fasilitas Integrasi Sistem Angkutan Umum Massal di Jabodetabek	Dokumen	1
	Pengadaan APIL terkoordinasi di Jabodetabek	Dokumen	3
	Supervisi Pengadaan APIL terkoordinasi di Jabodetabek	Dokumen	3

No.	Kegiatan	Anggaran (Rp)
1	Monitoring Dan Evaluasi SPM Terminal Penumpang Angkutan Jalan Di Jabodetabek	399.945.000
2	Pengadaan Alat Pemantau Jarak Jauh	200.000.000
3	Pengadaan Peralatan Penunjang SPM Terminal Penumpang	199.270.000
4	DED Jalur Khusus Bus di Jalan Nasional di Wilayah Jabodetabek	740.707.000
5	DED Halte Transjabodetabek Ekstensi	580.250.000
6	Review DED Terminal Poris Plawad	749.980.000
7	Monitoring Dan Evaluasi Stasiun KA Commuter Dan Perlintasan Pada Lintas KA Bandara Dan Lintas Double Double Track (DDT) Manggarai – Cikarang di Jabodetabek	399.985.000
8	Pengadaan Peralatan Penunjang Pemantauan SPM Stasiun	199.925.000
9	Rencana Teknik konektivitas Stasiun KA di Jabodetabek	614.020.000
10	Optimalisasi Pemanfaatan Jalur Kereta Api di	706.486.000

	Jabodetabek	
11	Bimbingan Teknis Perencanaan Integrasi Simpul Transportasi Jabodetabek	599.974.000
12	DED Fasilitas Integrasi di Stasiun Bojong Gede	653.702.000
13	Rencana Teknis Fasilitas Integrasi Sistem Angkutan Umum Massal di Jabodetabek	610.390.000
14	DED Pengadaan dan Pemasangan Area Traffic Control System (ATCS) Koridor Jalan Raya Bogor	650.375.000
15	Pengadaan dan Pemasangan Area Traffic Control Sistem (ATCS) Koridor Jalan Raya Bogor	10.537.992.000
16	Pengadaan dan Pemasangan Area Traffic Control System (ATCS) Koridor Jalan Raya Bekasi	6.762.392.000
17	Pembangunan Pusat Kendali BPTJ Tahap I	1.917.078.000
18	Supervisi Pengadaan dan Pemasangan ATCS Koridor Jalan Raya Bogor	237.105.000
19	Supervisi Pengadaan dan Pemasangan ATCS Koridor Jalan Raya Bekasi	154.400.000
20	Supervisi Pembangunan Pusat Kendali BPTJ Tahap I	50.000.000
<b>TOTAL</b>		<b>26.963.976.000</b>



## BAB III

# AKUNTABILITAS KINERJA

Laporan akuntabilitas kinerja sebagai suatu perwujudan kewajiban untuk mempertanggungjawabkan keberhasilan atau kegagalan pelaksanaan misi organisasi dalam mencapai tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan. Pencapaian sasaran tersebut sekurang-kurangnya menyajikan informasi tentang: pencapaian tujuan dan sasaran organisasi, realisasi pencapaian indikator kinerja utama, penjelasan yang memadai atas pencapaian kinerja, dan perbandingan capaian indikator kinerja sampai dengan tahun berjalan.

### III.1 Tahapan Pengukuran Kinerja

Untuk mencapai sasaran yang ingin di capai pada tahun 2017 maka Direktorat Prasarana melaksanakan sebanyak 22 kegiatan yang tercantum pada POK dan beberapa kegiatan prioritas tambahan sesuai arahan Bapak Menteri Perhubungan dan Kepala BPTJ.

Dalam perhitungan persentase pencapaian rencana digunakan rumus sebagai berikut :

- a) Semakin tinggi realisasi menunjukkan pencapaian kinerja yang semakin baik maka gunakan rumus :

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

- b) Semakin tinggi realisasi menunjukkan semakin rendah pencapaian kinerja, maka digunakan rumus :

$$= \frac{[\text{Rencana} - (\text{Realisasi} - \text{rencana})]}{\text{Rencana}} \times 100 \%$$

## **III.2 Pengukuran Capaian Kinerja**

### **III.2.1 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2017 terhadap Target Perjanjian Kinerja Revisi Tahun 2017**

Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Utama Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek ialah berdasarkan kepada Rencana Kerja tahun 2017, selanjutnya indikator kinerja utama tersebut dalam mencapai target yang telah ditetapkan diprogramkan sebuah kegiatan.

Adapun kegiatan untuk mendukung pencapaian yang terealisasi pada akhir tahun untuk Direktorat Prasarana terbagi menjadi 22 kegiatan dan dikelompokan berdasarkan sasaran.

Berikut ini adalah persentase capaian pekerjaan yang disampaikan menurut masing-masing Indikator Kinerja Utama pada sasaran yang ditargetkan oleh Direktorat Prasarana sekaligus perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2017 terhadap target perjanjian kinerja revisi tahun 2017;

Secara rinci capaian kinerja tersebut dapat terlihat pada tabel 3.1 berikut ini :

Tabel 3.1 Tabel Realisasi Kinerja 2017

NO	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA	SATUAN	TARGET	REALISASI	PERBANDINGAN REALISASI TERHADAP PK (%)	
1	SS3 Meningkatnya kinerja jaringan jalan di Wilayah Jabodetabek	A	IK3 1 Panjang lajur khusus BRT				
		1	DED Pengadaan dan Pemasangan ATCS di Koridor Jalan Raya Bogor dan Jalan Raya Bekasi	Keg	1	1	100
		2	Pengadaan dan Pemasangan ATCS di Koridor Jalan Raya Bogor	Keg	1	1	100
		3	Pengadaan dan Pemasangan ATCS di Koridor Jalan Raya Bekasi	Keg	1	1	100
		4	Pembangunan Pusat Kendali BPTJ Tahap I	Keg	1	1	100
		5	Supervisi Pengadaan dan Pemasangan ATCS di Koridor Jalan Raya Bogor	Keg	1	1	100
		6	Supervisi Pengadaan dan Pemasangan ATCS di Koridor Jalan Raya Bekasi	Keg	1	1	100
		7	Supervisi Pembangunan Pusat Kendali BPTJ Tahap I	Keg	1	1	100
		8	DED Jalur Khusus Bus di Jalan Nasional di Wilayah Jabodetabek	Keg	1	1	100

		9	DED Halte Transjabodetabek Ekstensi	Keg	1	1	100
2	SS4 Meningkatnya AKSESIBILITAS, KAPASITAS SARANA, dan INTEGRASI transportasi umum di wilayah Jabodetabek	A	IK4 2 Jumlah simpul transportasi antarkota yang terintegrasi dengan angkutan massal Jabodetabek				
		1	Reviu DED Terminal Poris Plawad	Keg	1	1	100
		2	Optimalisasi Pemanfaatan Jalur Kereta Api di Jabodetabek	Keg	1	1	100
		3	Monitoring Dan Evaluasi SPM Terminal Penumpang Angkutan Jalan Di Jabodetabek	Dok	1	1	100
		4	Monitoring dan Evaluasi Stasiun Kereta Api Commuter dan Perlintasan pada lintas KA Bandara	Dok	1	1	100
		5	Pengadaan Peralatan Penunjang Pemantauan SPM Stasiun	Pkt	3	3	100
		6	Pengadaan Alat Pemantau Jarak Jauh	Pkt	2	2	100
		B	IK4 3 Jumlah fasilitas integrasi antarmoda yang dibangun di wilayah Jabodetabek				

		1	<b>DED Fasilitas Integrasi di Stasiun Bojong Gede</b>	<b>Keg</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>100</b>
		2	<b>Rencana Teknis Fasilitas Integrasi Sistem Angkutan Umum Massal di Jabodetabek</b>	<b>Keg</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>100</b>
		3	<b>Rencana Teknis Konektivitas Stasiun KA di Jabodetabek</b>	<b>Keg</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>100</b>
		4	<b>Bimbingan Teknis Perencanaan Integrasi Simpul Transportasi Jabodetabek</b>	<b>Keg</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>100</b>

Berdasarkan data pada tabel tersebut dapat di lihat bahwa tingkat pencapaian indikator kinerja utama pada tahun 2017 cukup tinggi hampir memenuhi target yakni sebesar 99,45%, analisa tingkat keberhasilan dan kegagalan (jika ada) pencapaian akan dijelaskan pada subab Analisis Penyebab Keberhasilan / Kegagalan Atau Peningkatan/Penurunan Serta Alternatif Solusi terhadap Indikator Kinerja Utama/IKK. Pada bagian tersebut akan digambarkan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat keberhasilan dan kegagalan dari masing-masing indikator kinerja utama.

### III.2.2 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2016-2017 Terhadap Target Kinerja Tahun 2016-2017

Dari beberapa indikator kinerja yang ditetapkan, capaian telah sesuai dengan yang diharapkan sesuai target yang telah ditetapkan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Direktorat Prasarana Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ). Hasil capaian ini disebabkan antara lain bahwa kegiatan-kegiatan Direktorat Prasarana tahun 2017 mendapat respon yang cukup baik dari para pengguna jasa serta pemangku kepentingan di sektor transportasi Jabodetabek.

**Tabel III.2. Tabel Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Tahun 2016-2017**

No	Tahun 2016		Tahun 2017	
	Target (%)	Realisasi (%)	Target (%)	Realisasi (%)
1	100	100	100	99,45

### III.2.3 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2017 Terhadap Target Kinerja pada Tahun 2017 dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2016-2019

Pencapaian Indikator Kinerja Utama setiap tahunnya merupakan tahapan-tahapan dalam mewujudkan target Renstra secara keseluruhan, Merupakan rata-rata dan jumlah dari target dan realisasi renstra 2016-2019 :



**Tabel III.3 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2017 Terhadap Target Kinerja pada Tahun 2017  
dalam Renstra BPTJ Tahun 2016-2019**

No	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA	TARGET RENSTRA 2016 - 2019	REALISASI TAHUN 2017	PERBANDINGAN REALISASI TERHADAP RENSTRA (%)	
1	SS1 Meningkatkan konektivitas angkutan umum perkotaan di wilayah Jabodetabek	A IK3 1 Panjang lajur khusus BRT			100	
		1 DED Pengadaan dan Pemasangan ATCS di Koridor Jalan Raya Bogor dan Jalan Raya Bekasi	Keg	1	1	100
		2 Pengadaan dan Pemasangan ATCS di Koridor Jalan Raya Bogor	Keg	1	1	100
		3 Pengadaan dan Pemasangan ATCS di Koridor Jalan Raya Bekasi	Keg	1	1	100
		4 Pembangunan Pusat Kendali BPTJ Tahap I	Keg	1	1	100
		5 Supervisi Pengadaan dan Pemasangan ATCS di Koridor Jalan Raya Bogor	Lap	1	1	100
		6 Supervisi Pengadaan dan Pemasangan ATCS di Koridor Jalan Raya Bekasi	Lap	1	1	100
		7 Supervisi Pembangunan Pusat Kendali BPTJ Tahap I	Lap	1	1	100
		8 DED Jalur Khusus Bus di Jalan Nasional di Wilayah Jabodetabek	Keg	1	1	100
		9 DED Halte Transjabodetabek Ekstensi	Keg	1	1	100
2	SS4 Meningkatkan AKSESIBILITAS, KAPASITAS	A IK4.2 Jumlah simpul transportasi antarkota yang terintegrasi dengan angkutan massal Jabodetabek			99,45	

SARANA, dan INTEGRASI transportasi umum di wilayah Jabodetabek	1	Reviu DED Terminal Poris Plawad	Keg	1	1	100
	2	Optimalisasi Pemanfaatan Jalur Kereta Api di Jabodetabek	Keg	1	1	100
	3	Monitoring Dan Evaluasi SPM Terminal Penumpang Angkutan Jalan Di Jabodetabek	Dok	1	1	99,45
	4	Monitoring dan Evaluasi Stasiun Kereta Api Commuter dan Perlintasan pada lintas KA Bandara	Dok	1	1	99,45
	5	Pengadaan Peralatan Penunjang Pemantauan SPM Stasiun	Pkt	3	3	100
	6	Pengadaan Alat Pemantau Jarak Jauh	Pkt	2	2	100
	7	Pengadaan Peralatan Penunjang Pemantauan SPM Terminal	Pkt	2	2	100
B	IK4.3 Jumlah fasilitas integrasi antarmoda yang dibangun di wilayah Jabodetabek				100	
	1	DED Fasilitas Integrasi di Stasiun Bojong Gede	Keg	1	1	100
	2	Rencana Teknis Fasilitas Integrasi Sistem Angkutan Umum Massal di Jabodetabek	Keg	1	1	100
	3	Rencana Teknis Konektivitas Stasiun KA di Jabodetabek	Keg	1	1	100

Berdasarkan tabel tabel diatas dapat diketahui sebagai berikut :

- a. Tingkat pencapaian Renstra pada Indikator Kinerja Utama cukup tinggi hanya indikator kinerja IK4 2 yakni simpul transportasi antarkota yang terintegrasi dengan angkutan massal Jabodetabek belum memenuhi target 100 % dan hanya sebesar 99,45%.
- b. Tingkat pencapaian Renstra pada Indikator Kinerja Utama selain IK3 1 dan IK4 3 diatas mempunyai capaian yang baik hampir semuanya 100% dari target.

### **III.2.4 Analisis Penyebab Keberhasilan atau Kegagalan serta Alternatif Solusi Terhadap Pencapaian Indikator Kinerja Utama Tahun 2017**

Berikut ini hasil kajian analisa dari masing-masing pencapaian output kegiatan pada Direktorat Prasarana Tahun 2017 yang terbagi dua kegiatan Swakelola dan Kegiatan Kontraktual, dijelaskan sebagai berikut :

#### **A. KEGIATAN SWAKELOLA**

<b>1). Kegiatan : Monitoring Dan Evaluasi SPM Terminal Penumpang Angkutan Jalan Di Jabodetabek</b>
<b>Analisis Keberhasilan :</b>
Kegiatan Monitoring Dan Evaluasi SPM Terminal Penumpang Angkutan Jalan Di Jabodetabek dilaksanakan dalam bentuk evaluasi terminal sesuai dengan PM 132 Tahun 2015. Kegiatan ini dilaksanakan sampai dengan akhir tahun 2017. Kegiatan ini dilakukan di beberapa terminal tipe A di wilayah Jabodetabek.
<b>2). Kegiatan : Monitoring dan Evaluasi Stasiun Kereta Api Commuter dan Perlintasan pada lintas KA Bandara</b>



**Analisis Keberhasilan :**

Kegiatan Monitoring Dan Evaluasi Stasiun Kereta Api Commuter dan Perlintasan pada lintas KA Bandara dilaksanakan dalam bentuk pendataan perlintasan sebidang pada lajur DDT serta melakukan evaluasi stasiun sesuai dengan PM 48 tahun 2015. Kegiatan ini dilaksanakan sampai dengan akhir tahun 2017.

**3). Kegiatan : Pengadaan Peralatan Penunjang Pemantauan SPM Stasiun**



**Analisis Keberhasilan :**

Kegiatan Pengadaan Peralatan Penunjang Pemantauan SPM Stasiun dilaksanakan dengan tujuan alat ukur pemantauan SPM stasiun yang valid, presisi, akurat serta dapat diandalkan sehingga dapat menghasilkan hasil penilaian SPM yang dapat dipertanggungjawabkan secara teknis dan ilmiah.

**4). Kegiatan : Pengadaan Peralatan Penunjang Pemantauan SPM Terminal**

**Analisis Keberhasilan :**

Kegiatan Pengadaan Peralatan Penunjang Pemantauan SPM Terminal dilaksanakan dengan tujuan alat ukur pemantauan SPM terminal yang valid, presisi, akurat serta dapat diandalkan sehingga dapat menghasilkan hasil penilaian SPM yang dapat dipertanggungjawabkan secara teknis dan ilmiah.

<b>5). Kegiatan : Pengadaan Alat Pemantau Jarak Jauh</b>
<b>Analisis Keberhasilan :</b>
Kegiatan Pengadaan Alat Pemantau Jarak Jauh dilaksanakan dengan tujuan sebagai alat pemantau lalu lintas melalui udara.
<b>6). Kegiatan : Bimbingan Teknis Perencanaan Integrasi Simpul Transportasi Jabodetabek</b>

<b>Analisis Keberhasilan :</b>
Peningkatan kompetensi penyelenggara perencanaan simpul transportasi di Jabodetabek.

## B. KEGIATAN KONTRAKTUAL

<b>1). Kegiatan : DED Jalur Khusus Bus di Jalan Nasional di Wilayah Jabodetabek</b>
<b>Analisis Keberhasilan :</b>
Tersedianya dokumen rancang bangun (DED) jalur khusus bus di Jalan Nasional yang terintegrasi dengan perencanaan transportasi wilayah Jabodetabek.
<b>2). Kegiatan : Review DED Terminal Poris Plawad</b>
<b>Analisis Keberhasilan :</b>
Tersusunnya Reviu DED Terminal Poris Plawad yang disesuaikan dengan kondisi terbaru, yaitu konsep pembangunan terminal yang menyediakan fasilitas untuk integrasi dengan moda lain (BRT, KA Commuter, dan rencana beroperasinya KA Bandara Soekarno-Hatta), konsep terminal dengan menyediakan <i>park n ride</i> untuk meningkatkan perpindahan orang dari angkutan pribadi ke angkutan umum.

<b>3). Kegiatan : Penyusunan DED Halte Transjabodetabek Ekstensi</b>
Analisis Keberhasilan :
Tersusunnya rancangan jaringan prasarana Transjabodetabek Ekstensi dan dokumen Gambar rancang bangun (DED) pembangunan halte Transjabodetabek Ekstensi yang terintegrasi dengan moda angkutan lain sesuai dengan Rencana Induk Transportasi Jabodetabek.
<b>4). Kegiatan : Rencana Teknis Konektivitas Stasiun KA di Jabodetabek</b>
Analisis Keberhasilan :
Tersusunnya rencana teknis terkait penyediaan fasilitas perpindahan penumpang angkutan umum di stasiun KA Commuter Line yang disinggahi KA Bandara, yaitu Stasiun: Kampung Bandan, Duri dan Tanah Abang.
<b>5). Kegiatan : Optimalisasi Pemanfaatan Jalur Kereta Api di Jabodetabek</b>
Analisis Keberhasilan :
Tersusunnya rencana teknis terkait optimalisasi pemanfaatan jalur KA di Jabodetabek di Jabodetabek.
<b>6). Kegiatan : DED Fasilitas Integrasi di Stasiun Bojonggede</b>
Analisis Keberhasilan :
Tersusunnya rancang bangun (DED) fasilitas integrasi di stasiun Bojong Gede.
<b>7). Kegiatan : Rencana Teknis Fasilitas Integrasi Sistem Angkutan Umum Massal di Jabodetabek</b>
Analisis Keberhasilan :
Tersusunnya rencana teknis fasilitas integrasi Sistem Angkutan Umum Massal di Jabodetabek khususnya di titik-titik simpul LRT.
<b>8). Kegiatan : DED Pengadaan dan Pemasangan Area Traffic Control System (ATCS) Koridor Jalan Raya Bekasi dan Jalan Raya Bogor</b>
Analisis Keberhasilan :
Tersusunnya dokumen rancang bangun (DED) penempatan dan pemasangan APILL terkoordinasi di Jalan Nasional di Jabodetabek.
<b>9). Kegiatan : Pengadaan dan Pemasangan ATCS Koridor Jalan Raya Bogor dan Jalan Raya Bekasi</b>
Analisis Keberhasilan :
Meningkatnya kualitas pelayanan jalan khususnya Jalan Nasional di Koridor Jalan Raya Bekasi dan Koridor Jalan Raya Bogor.

### III.2.5 Analisis Efisiensi Sumber Daya

NO	URAIAN TUGAS DAN JABATAN / UNIT KERJA	HASIL KERJA (BK)	BEBAN KERJA / BK/ Th	JAM KERJA / BK	JAM KERJA / BK / Th	JAM KERJA EFEKTIF/Th
1	DIREKTORAT PRASARANA	PENINGKATAN, PENYEDIAAN SERTA PENGEMBANGAN SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI DI WILAYAH JABODETABEK	196	392	76832	
<b>JUMLAH TOTAL JAM KERJA EFEKTIF PER TAHUN</b>					<b>76832</b>	
<b>JUMLAH JAM KERJA EFEKTIF PER PEGAWAI PER TAHUN</b>						<b>1250 Jam</b>
<b>PERHITUNGAN JUMLAH KEBUTUHAN PEGAWAI YAITU 76832 : 1250 x Orang = 61,47 (61 Orang)</b>						

JUMLAH PEGAWAI PEMANGKU JABATAN SAAT INI : 29 (DUA PULUH SEMBILAN) PEGAWAI DAN HONORER  
 JUMLAH KEBUTUHAN PEGAWAI STANDAR/TETAP : 61 (ENAM PULUH SATU) PEGAWAI  
 KEKURANGAN PEGAWAI : 32 (TIGA PULUH DUA)  
 KELEBIHAN PEGAWAI : 0 (NOL) PEGAWAI

### III.3 Realisasi Anggaran

Pada tahun anggaran 2017 total anggaran Direktorat Prasarana Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) adalah sebesar Rp.26.963.976.000,-. Dari jumlah tersebut yang dialokasikan untuk anggaran belanja Modal dan belanja barang pada anggaran di Direktorat Prasarana Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) dengan realisasi sebesar Rp. 26.815.441.630,-Realisasi sampai akhir tahun 2017 mencapai Rp. 26.815.441.630,- (99,45%).

Rencana Anggaran Pagu Definitif	Rencana Anggaran Setelah Pemotongan	Realisasi Anggaran	Penyerapan Anggaran (%)
26.963.976.000	26.963.976.000	26.815.441.630	99,45

NO	UNIT KERJA	ALOKASI ANGGARAN (RP.)			TOTAL
		BELANJA PEGAWAI	BELANJA BARANG	BELANJA MODAL	
1	Kasubdit Prasarana Jalan	-	399.270.000	2.473.052.000	2.870.152.000
2	Kasubdit Prasarana Perkeretaapian	-	199.925.000	1.720.491.000	1.920.416.000
3	Kasubdit Integrasi Prasarana	-	-	22.173.408.000	22.173.408.000
4	Subag TU Prasarana	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>		<b>-</b>	<b>599.195.000</b>	<b>26.366.951.000</b>	<b>26.963.976.000</b>

Jenis Belanja	Pagu	Realisasi	Penyerapan Anggaran (%)
Belanja Pegawai	-	-	-
Belanja Modal	26.366.951.000	26.221.172.130	99.45
Belanja Barang	599.195.000	594.269.500	99.18

Penyerapan anggaran tidak dapat dilaksanakan secara maksimal ketersediaan waktu yang ada tidak cukup untuk melaksanakan penyerapan secara keseluruhan untuk kegiatan di Direktorat Prasarana Badan Pengelolah Transportasi Jabodetabek.





## BAB IV

# PENUTUP

### IV.1 KESIMPULAN

Direktorat Prasarana Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) di dalam menyusun dan melaksanakan program kerja tahun 2017 mengacu pada visi dan misi Kementerian Perhubungan, tugas pokok dan fungsi Direktorat Prasarana Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ).

Untuk menjabarkan visi dan misi telah disusun rencana strategis yang berisi antara lain kebijakan pembangunan Direktorat Prasarana Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ), sasaran, strategi yang ditempuh, program dan kegiatan Direktorat Prasarana Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) Tahun 2016 s.d 2019.

Dalam tahun anggaran 2017, Direktorat Prasarana Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) secara keseluruhan telah dapat melaksanakan sasaran tugas pokok dan fungsi sesuai dengan yang direncanakan, walaupun masih terdapat beberapa kegiatan yang masih memerlukan perhatian dan penyempurnaan di masa mendatang.

Berdasarkan hasil analisis dan evaluasi kinerja Direktorat Prasarana Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) selama tahun 2017, tugas Direktorat Prasarana Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) khususnya di bidang Prasarana Jabodetabek yang menjadi tanggung jawab Direktorat Prasarana Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Kegiatan-kegiatan yang dilakukan tersebut guna mencapai Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Prasarana pada tahun 2017 di Wilayah Jabodetabek sesuai dengan Rencana Strategis tahun 2017-2019 dan Rencana Induk Transportasi Jabodetabek.
2. Dari hasil Analisa efisiensi Sumber Daya, Direktorat Prasarana masih kekurangan pegawai sejumlah 32 (tiga puluh dua) orang dengan jumlah pegawai saat ini hanya 29 (dua puluh sembilan) orang dimana jumlah tersebut termasuk pramubakti (honoror).

3. Kegiatan pada Direktorat Prasarana BPTJ T.A 2017 terbagi pada 3 (tiga) Sub Direktorat, yakni Sub Direktorat Prasarana Jalan, Sub Direktorat Prasarana Perkeretaapian, dan Sub Direktorat Integrasi Prasarana.
4. Hasil rata-rata capaian kinerja kegiatan Direktorat Prasarana BPTJ sebesar 99,45%.
5. Hasil rata-rata capaian keuangan Direktorat Prasarana pada Tahun 2017 sebesar 99,45% atau sebesar Rp. 26.815.441.630,- dari total pagu T.A 2017 sebesar Rp. 26.963.976.000,-

Jakarta, Januari 2018

DIREKTUR PRASARANA

M. RISAL WASAL.  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19670608190003 1 005

## DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara Yang Bersih dan Bebas Dari Korupsi, Kolusi dan Nepotisme.
- Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 7 tahun 1999 tentang Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP). Sekretariat Negara Republik Indonesia, Jakarta.
- Keputusan Presiden Nomor 74 tahun 2001 tentang Tata Cara Pengawasan Penyelenggaraan Pemerintah Daerah. Sekretariat Negara Republik Indonesia, Jakarta.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 1134 Tahun 2012 Tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 7 Tahun 2010 Tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan
- Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 29 Tahun 2010 tentang Pedoman Penyusunan Penetapan Kinerja dan Pelaporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 tahun 2010 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Kementerian Perhubungan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 68 tahun 2012 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Kementerian Perhubungan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 69 tahun 2012 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Kinerja Tahunan, Penetapan Kinerja, dan Laporan Akuntabilitas Kinerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan.
- Pedoman Penyusunan Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. 1999. Lembaga Administrasi Negara (LAN), Jakarta.
- Pedoman dan Modul Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP). 2003. Lembaga Administrasi Negara (LAN) dan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP). Jakarta.
- Pedoman Umum Evaluasi Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP). 2004. Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara Republik Indonesia. Jakarta.
- Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja Dan Tata Cara Reviu Atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah.