



**LAPORAN MONITORING
CAPAIAN KINERJA
TRIWULAN I TAHUN 2021**

**Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**

BAB I PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

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

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

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

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

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

Laporan Monitoring Kinerja BPTJ Triwulan I 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 I 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

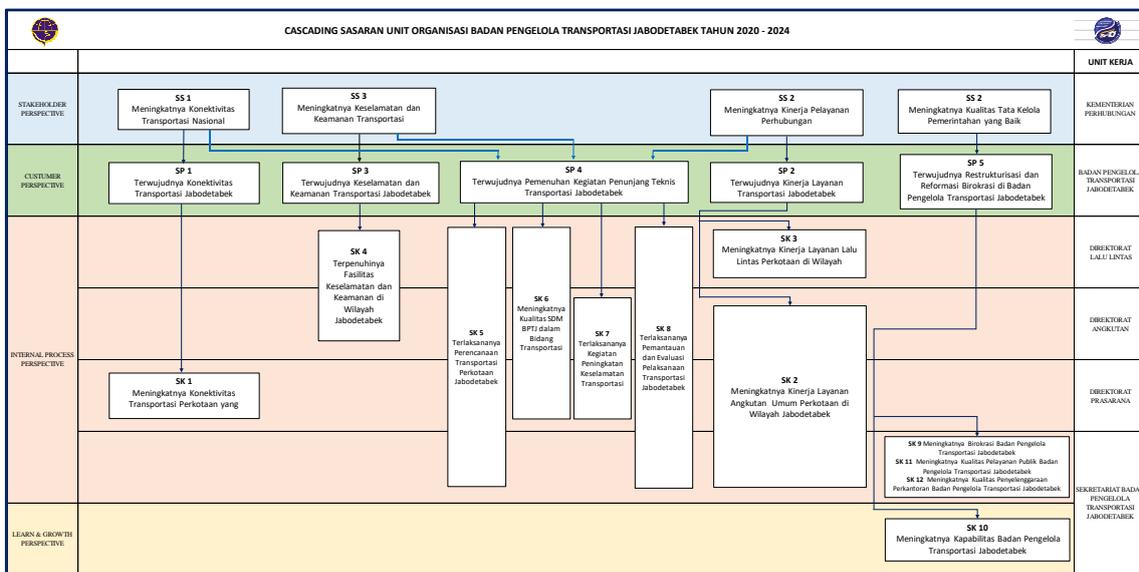
Selanjutnya, Laporan Monitoring Kinerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Triwulan I Tahun 2021 berisikan program dan kegiatan bidang pengelolaan transportasi perkotaan yang dilaksanakan selama triwulan I tahun 2021 sebagai bentuk implementasi konsep Rencana Strategis Badan Pengelola Transportasi 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 I tahun 2021. Selain itu, Laporan Monitoring Kinerja ini juga memuat analisis dan evaluasi untuk meningkatkan perencanaan dan kinerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek pada periode berikutnya.

1.2. PERJANJIAN KINERJA

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

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

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



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

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

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

yaitu rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000 trip.

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

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

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

Sasaran Strategis	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target
SS1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	OP1 Terwujudnya Konektivitas Transportasi Jabodetabek	IOP1 Meningkatnya <i>Modal Share</i> Angkutan Umum Perkotaan di Wilayah Jabodetabek	Rasio	0,36
SS2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	OP2 Terwujudnya Kinerja Layanan Transportasi Jabodetabek	IOP2.1 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek	Nilai	78
		IOP2.2 <i>On Time Performance</i> (OTP) Layanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek	%	75
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

BAB II DATA DAN ANALISIS CAPAIAN KINERJA

2.1. CAPAIAN KINERJA

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

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

Tabel 2.1. Capaian Kinerja BPTJ Triwulan I Tahun 2021

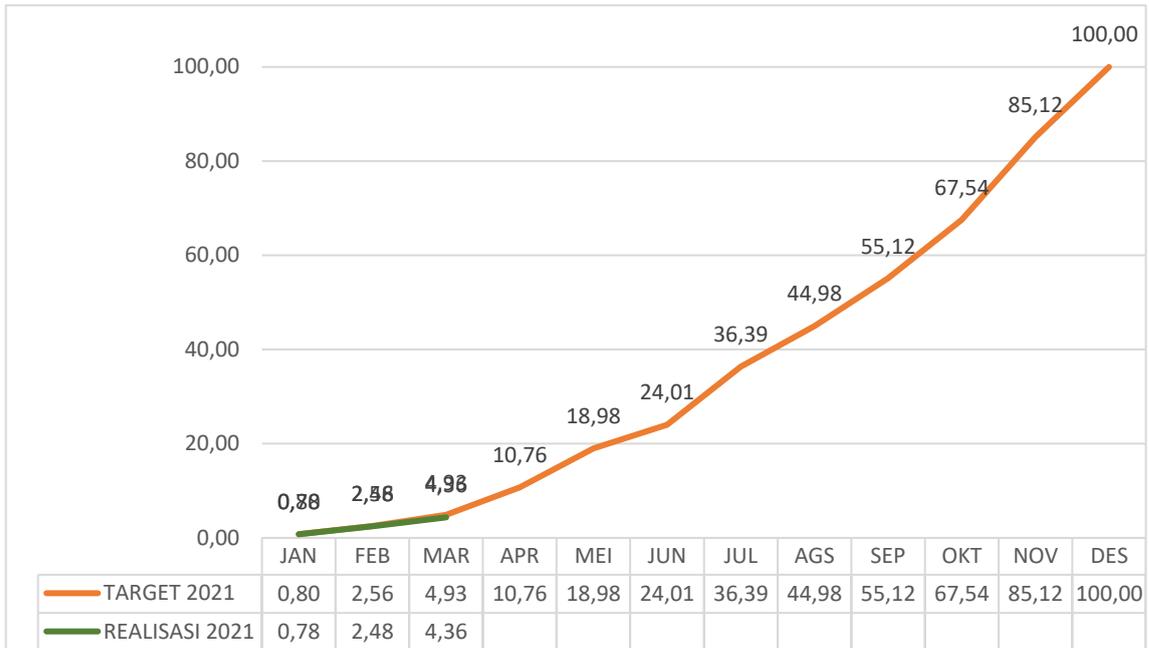
Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target PK 2021	Target TW I	Capaian TW I	% Capaian
SP1. Terwujudnya Konektivitas Transportasi Jabodetabek	IKP1. Meningkatnya Modal Share Angkutan Umum Perkotaan di Wilayah Jabodetabek	Rasio	0,36	0,34	0	0
SP2. Terwujudnya Kinerja Layanan Transportasi Jabodetabek	IKP2.1. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek	Nilai	78	77	0	0
	IKP2.2. <i>On Time Performance</i> (OTP) Layanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek	%	75	70	0	0
SP3. Terwujudnya Keselamatan dan Keamanan	IKP3. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi	Rasio	0,02	0,02	0	0

Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target PK 2021	Target TW I	Capaian TW I	% 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	0	0
SP5. Terwujudnya Restrukturisasi dan Reformasi Birokrasi di Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	IKP5. Nilai AKIP Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	Nilai	86	0	0	0

Secara umum, rata-rata capaian kinerja BPTJ Triwulan I Tahun 2021 masih sebesar 0%. Belum adanya capaian ini dikarenakan pada triwulan I belum dilaksanakan perhitungan capaian IKP. Dengan adanya perubahan indikator dari periode Renstra sebelumnya, BPTJ masih melakukan penyempurnaan rumus perhitungan capaian dan variabel-variabel yang mempengaruhi. Sehingga, capaian kinerja untuk masing-masing IKP akan mulai dihitung pada triwulan II tahun 2021.

2.2. REALISASI ANGGARAN

Anggaran BPTJ pada tahun 2020 berdasarkan pagu awal adalah sebesar Rp 328.928.578.000,00 yang secara keseluruhan bersal dari rupiah murni, dengan rencana daya serap akhir tahun sebesar 98,30%. Sampai dengan bulan Maret 2021, anggaran Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek baru terealisasi sebesar Rp 14.355.144.484,00 atau 4,36% terhadap pagu total. Kecilnya persentase penyerapan anggaran BPTJ tahun 2021 sampai dengan triwulan I disebabkan Sebagian besar kegiatan kontraktual yang masih dalam proses lelang dan belum terlaksana. Khususnya untuk belanja modal, sampai triwulan I belum ada realisasi, sementara hampir 50% proporsi anggaran BPTJ merupakan belanja modal.



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

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

Tabel 2.2. Capaian Kinerja Anggaran Berdasarkan IKP Triwulan I Tahun 2021

Indikator Kinerja Program	Pagu Anggaran	Target TW I	Realisasi TW I	% Capaian
IKP1. Meningkatnya Modal Share Angkutan Umum Perkotaan di Wilayah Jabodetabek	2.731.700.000	134.351.591	-	0
IKP2.1. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek	110.818.286.000	5.450.310.424	1.272.095.937	23
IKP2.2. <i>On Time Performance</i> (OTP) Layanan Transportasi	21.293.944.000	1.047.287.493	477.001.100	46

Indikator Kinerja Program	Pagu Anggaran	Target TW I	Realisasi TW I	% Capaian
Perkotaan Jabodetabek				
IKP3. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Trip	24.034.788.000	1.182.088.808	-	0
IKP4. Terpenuhinya Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Jabodetabek	83.885.853.000	4.125.708.451	391.691.105	9
IKP5. Nilai AKIP Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	86.164.007.000	4.237.753.556	12.214.356.342	288

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

1. IKP2.1 meliputi kegiatan:
 - Pengoperasian 4 Terminal (Baranangsiang, Poris Plawad, Pondok Cabe, dan Jatijajar);
 - Pengadaan Peralatan Penunjang Perizinan Angkutan Umum;
 - Pengembangan Angkutan Pengumpan Antar Kota Antar Provinsi di Wilayah Jabodetabek;
 - Implementasi Rute Transjabodetabek Reguler.
2. IKP2.2 meliputi kegiatan:
 - Sewa Gedung Penyimpanan Alat Survey dan Penunjang Lalu Lintas;
 - Peningkatan Kinerja Lalu Lintas Ruas dan Simpang di Jabodetabek.
3. IKP4 meliputi kegiatan:
 - Pendampingan Proyek KPBU Berbasis Rel di wilayah Jabodetabek;
 - Monitoring dan Evaluasi Prasarana Transportasi Darat di Wilayah Jabodetabek;
 - Perencanaan dan Pengawasan Pelaksanaan RITJ dalam Bidang Prasarana;

- Monitoring dan Evaluasi Prasarana Transportasi Perkeretaapian;
- Monitoring dan Evaluasi Fasilitas Integrasi dan Kawasan TOD di Jabodetabek;
- Koordinasi Perencanaan dan Harmonisasi Prasarana Transportasi Jabodetabek;
- Pengawasan dan Monitoring Penyelenggaraan Angkutan Wilayah Jabodetabek;
- Pengawasan dan Monitoring Dimensi dan Muatan Kendaraan Angkutan;
- Monitoring dan Evaluasi Fasilitas Perlengkapan Jalan di Jalan Nasional Wilayah Jabodetabek;
- Koordinasi Kelembagaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Wilayah Jabodetabek;
- Monitoring Pemeliharaan ATCS di Wilayah Jabodetabek;
- Evaluasi Kebutuhan Angkutan Umum di Bandara;
- Monitoring dan Evaluasi Implementasi Kebijakan Pengaturan Angkutan Barang;
- Pendataan, Evaluasi Penerapan, dan Penataan Standar Pelayanan Minimal;
- Monitoring evaluasi Pelayanan Logistik di Wilayah Jabodetabek.

4. IKP5 meliputi kegiatan-kegiatan rutin di lingkungan BPTJ.

Namun, realisasi anggaran BPTJ pada triwulan I tahun 2021 masih terbilang relatif kecil, bahkan ada dua IKP yang belum ada serapan sama sekali. Kecenderungan tersebut dikarenakan belum terlalu banyak program/kegiatan yang dilaksanakan di lingkungan BPTJ. Pada triwulan I, masih banyak kegiatan yang masih dalam tahap persiapan, khususnya untuk kegiatan-kegiatan kontraktual. Selain itu, BPTJ juga masih melakukan koordinasi dan sinkronisasi dengan para *stakeholder* sebelum melaksanakan kegiatan pengelolaan transportasi di wilayah Jabodetabek.

2.3. EVALUASI CAPAIAN KINERJA

Dengan memperhatikan baik capaian kinerja maupun realisasi anggaran, dapat dikatakan kalau capaian BPTJ pada triwulan I tahun 2021 masih sangat rendah dan jauh dari target. Dalam pencapaian kinerja, masih banyak ditemui kendala dan permasalahan sehingga memunculkan *backlog*. Seperti contohnya kegiatan pemberian subsidi angkutan umum dengan skema *Buy The Service* (BTS), hingga saat ini belum dapat diperoleh kesepakatan dengan para *stakeholder* terkait rute angkutan umum yang akan diterapkan skema BTS. Untuk triwulan-triwulan selanjutnya, khususnya triwulan II tahun 2021, BPTJ akan berusaha untuk memaksimalkan pencapaian guna mengejar ketertinggalan pada triwulan I.

BAB III PENUTUP

3.1. KESIMPULAN

1. Kinerja BPTJ Triwulan I Tahun 2021 berdasarkan target capaian pada Program Strategis dan Indikator Kinerja Program masih terbilang rendah. Untuk keseluruhan IKP, rata-rata persentase capaian kinerja masih 0%.
2. Meskipun kegiatan-kegiatan di beberapa IKP sudah terlaksana, namun realisasi anggaran BPTJ sampai dengan triwulan I tahun 2021 juga masih sangat minim, hanya sebesar 4,36%, apalagi jika dibandingkan dengan Subsektor-Subsektor lain di lingkungan Kementerian Perhubungan.
3. Koordinasi dengan para stakeholder dan juga proses lelang yang masih berlangsung menjadi salah satu kendala BPTJ dalam mengoptimalkan capaian kinerja maupun realisasi anggaran sesuai dengan target yang telah ditetapkan.

3.2. SARAN DAN TINDAK LANJUT

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

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