DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI DKI JAKARTA
Jl. Kesehatan No. 48 Gambir Jakarta Pusat

LAPORAN KINERJA INSTANSI PEMERINTAH

LKIP 2025









KATA PENGANTAR

Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta memiliki peranan penting dan signifikan dalam pengelolaan transportasi di DKI Jakarta. Hal yang paling dirasakan masyarakat adalah kemacetan yang saat ini masih menjadi isu utama di DKI Jakarta. Untuk mengatasi kemacetan di DKI Jakarta, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta menerapkan *Push and Pull Strategy.* Fokus dari strategi ini adalah mendorong masyarakat untuk beralih dari penggunaan kendaraan pribadi menjadi menggunakan angkutan umum pada aktivitas perjalanan harian mereka. Pada Rencana Pembangunan Daerah (RPD) Tahun 2023-2026, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta memiliki 2 (dua) Indikator Kinerja Utama (IKU) yaitu Persentase Perjalanan Penduduk Menggunakan Moda Transportasi Publik dan Jumlah Titik Integrasi Antar Moda. Pada tahun 2025 kedua IKU Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta tercapai dengan baik.

Dengan telah berakhirnya Tahun Anggaran 2025, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta sebagai entitas pelaporan akuntabilitas kinerja, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta memiliki kewajiban untuk menyusun laporan hasil prestasi kerja yang bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam bentuk Laporan Kinerja Instansi Pemerintahan (LKIP), hal ini merupakan amanat dari Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2019 tentang Laporan Kinerja Instansi Pemerintahan (LKIP).

LKIP juga merupakan amanat pada Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2019 tentang Laporan dan Evaluasi Penyelenggaraan Pemerintah Daerah, Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi serta Surat Edaran Menteri Pemberdayaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 05 Tahun 2021 tentang Pelaporan Kinerja Pemerintah Daerah.

LKIP disusun sebagai bentuk akuntabilitas pelaksanaan tugas dan fungsi setiap instansi pemerintah atas penggunaan anggaran yang telah dialokasikan terhadap target dan capaian program-program strategis yang telah ditetapkan pada Perjanjian Kinerja Kepala Perangkat Daerah kepada Gubernur DKI Jakarta secara

periodik. Laporan ini tidak terlepas dari implementasi integrasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP). Laporan Kinerja memiliki dua fungsi:

1. Sebagai sarana pertanggungjawaban kinerja;
2. Sebagai sarana evaluasi kinerja Perangkat Daerah dan bertujuan juga untuk peningkatan kinerja Perangkat Daerah / Pemerintah Daerah di periode-periode selanjutnya.

Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi, tujuan Pelaporan Kinerja yaitu: 1) memberikan laporan kinerja yang terukur kepada pemberi mandat atas kinerja yang telah dan seharusnya dicapai; 2) Sebagai upaya perbaikan yang berkelanjutan bagi instansi pemerintah untuk meningkatkan kinerjanya.

Pada Laporan Kinerja Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025 akan menjabarkan capaian kinerja Indikator Kinerja Utama (*Performance Results*) tahun 2025 dengan analisis pendekatan Rencana Kinerja (*Performance Plan)* tahun 2025. Pada tahun 2025 kedua IKU Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta tercapai dengan baik, bahkan melampaui target yang ditetapkan.

Akhir kata, sebagai bentuk keterbukaan infomasi, baik capaian kinerja yang memenuhi sasaran maupun yang tidak memenuhi sasaran disampaikan pada Laporan Kinerja ini dan dianalisis lebih lanjut sebagai bahan perbaikan kinerja yang perlu dilakukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta untuk tahun-tahun berikutnya.

Plh. Kepala Dinas Perhubungan
Provinsi DKI Jakarta

Ujang Harmawan
NIP 197502091993111001

RINGKASAN EKSEKUTIF

Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta memiliki peranan penting dan signifikan dalam pengelolaan transportasi di DKI Jakarta, hal yang paling dirasakan masyarakat adalah kemacetan yang saat ini masih menjadi isu utama di DKI Jakarta. Untuk mengatasi kemacetan di DKI Jakarta, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta menerapkan *Push and Pull Strategy.* Fokus dari strategi ini adalah mendorong masyarakat untuk beralih dari penggunaan kendaraan pribadi menjadi menggunakan angkutan umum untuk aktivitas perjalanan hariannya. Melalui Rencana Pembangunan Daerah Tahun 2023-2026, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta memiliki 2 (dua) Indikator Kinerja Utama (IKU) yaitu Persentase Perjalanan Penduduk Menggunakan Moda Transportasi Publik dan Jumlah Titik Integrasi Antar Moda.

Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta pada Tahun 2025 memiliki target dan realiasi pada Sasaran Stategis sebanyak 2 indikator dan Sasaran Relevan Lainnya sebanyak 11 indikator. Untuk Sasaran Strategis semua indikator tercapai, bahkan beberapa indikator memiliki capaian diatas 100% dan untuk sasaran relevan lainnya semua indikator tercapai sesuai dengan target pada Tahun 2025.

Anggaran Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025 adalah Rp8.122.460.357.978 dengan realisasi sebesar Rp7.275.609.076.644 atau senilai 89,57%. Sebagian besar anggaran digunakan untuk pencapaian IKU Dinas Perhubungan adalah sebagai berikut:

1. Indikator Persentase Perjalanan Penduduk Menggunakan Moda Transportasi Publik pada Tahun 2025 memiliki nilai realisasi anggaran sebesar Rp7.429.854.714.369 dengan 4 (empat) Program Kegiatan dan capaian IKU 102,69% dari target. Nilai Efisiensi anggaran sebesar 82,56%.
2. Indikator Jumlah Titik Integrasi antar moda pada Tahun 2025 memiliki nilai realisasi anggaran sebesar Rp36.785.535 dengan 1 (satu) Program Kegiatan dan capaian IKU 133,33%. Nilai Efisiensi anggaran sebesar 100.00%.

Untuk mendapatkan nilai capaian IKU tersebut, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta melaksanakan beberapa startegi dalam hal peningkatan jumlah penumpang dan aksesibilitas diantaranya adalah Pemberian Subsidi untuk Pelayanan Transjakarta, Moda Raya Terpadu dan Lintas Raya Terpadu, Melaksanakan program Layanan Angkutan Umum Massal Gratis untuk 15 golongan, Meningkatkan Pelayanan

Angkutan Bus Sekolah, Meningkatkan Pelayanan Kapal Angkutan Perairan, dan lain-lain.

Penjelasan lebih detail terkait kegiatan strategis Dinas Perhubungan dapat dilihat pada BAB III LKIP ini.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR 2
RINGKASAN EKSEKUTIF 4
DAFTAR ISI 6
DAFTAR DIAGRAM 8
DAFTAR GAMBAR 8
DAFTAR TABEL 9
DAFTAR LAMPIRAN 11
BAB I PENDAHULUAN 12
1.1 Latar Belakang 12
1.2 Tujuan dan Manfaat 12
1.3 Data Umum Organisasi 12
1.3.1 Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta 13
1.3.2 Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta 14
1.3.3 Sumber Daya Manusia Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta 16
1.3.4 Isu Strategis 17
1.3.5 Visi dan Misi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta 19
1.4 Sarana dan Prasarana Penunjang Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta 20
1.5 Evaluasi Atas Implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) 41
1.6 Sistematika Penulisan 43
BAB II PERENCANAAN & PERJANJIAN KINERJA 45
2.1 Rencana Strategis Dinas Perhubungan Tahun 2023-2026 45
2.2 Perencanaan Kinerja 47
2.2.1 Sasaran Strategis 47
2.2.2 Sasaran Relevan Lainnya 48
2.3 Rencana Anggaran 56
BAB III PENGUKURAN AKUNTABILITAS KINERJA 58
3.1 Capaian Kinerja 58

3.2 Analisis Capaian Indikator Kinerja Utama 59
3.2.1 Persentase Perjalanan Penduduk Menggunakan Moda Transportasi Publik 59
3.2.2 Jumlah Titik Integrasi Antar Moda 86
3.3 Indikator Kinerja Sasaran Relevan Lainnya 98
3.4 Realisasi Anggaran 98
3.5 Efisiensi Anggaran 109
3.5.1 Efisiensi Anggaran Berdasarkan IKU Titik Integrasi Antar Moda 109
3.5.2 Efisiensi Anggaran Berdasarkan IKU *Modal Shared* 109
BAB IV PENUTUP 112
1.1 Kesimpulan 112
1.2 Saran 112
LAMPIRAN 114

DAFTAR DIAGRAM

Diagram 1 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan 15

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Perbandingan Pegawai Laki-Laki dan Perempuan..... 16
Gambar 1.2 Klasifikasi Pegawai Berdasarkan Tingkat Pendidikan 16
Gambar 1.3 Klasifikasi Pegawai Berdasarkan Pangkat Golongan..... 17
Gambar 1.4 Perbandingan *Modal Share* di Tokyo dan London dengan Jakarta 18
Gambar 1.5 *Modal Share* di Provinsi DKI Jakarta..... 19
Gambar 1.6 Terminal Terpadu Pulo Gebang 22
Gambar 1.7 Rute Stasiun MRT Jakarta 23
Gambar 1.8 *Rolling Stock* MRT Jakarta Fase 1 23
Gambar 1.9 Penambahan Stasiun MRT Jakarta Fase 2A 24
Gambar 1.10 Rute Stasiun LRT Jakarta 25
Gambar 1.11 Konfigurasi dan Kapasitas Operasional LRT Jakarta 25
Gambar 1.12 Penambahan Stasiun Baru pada LRT Jakarta Fase 1B 26
Gambar 1.13 Armada Bus Sekolah Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta 35
Gambar 1.14 Pelabuhan Provinsi DKI Jakarta..... 37
Gambar 1.15 Ruang Sistem Pengendalian Lalu Lintas..... 39
Gambar 1.16 CCTV Pemantau Lalu Lintas 40
Gambar 1.17 Sistem Lampu Lalu Lintas 41

Gambar 3.1 Persentase Perjalanan Menggunakan Angkutan Umum 63
Gambar 3. 2 Data Kecepatan Tahun 2025 66
Gambar 3.3 Kecepatan Rata-Rata di DKI Jakarta Tahun 2020-2025..... 66
Gambar 3.4 Jumlah Penumpang Angkutan Umum yang Terlayani Per Hari 69
Gambar 3.5 Jumlah Terminal Penumpang Angkutan Perairan (Pelabuhan) yang Memenuhi Standar Pelayanan Prima..... 70
Gambar 3.6 Penambahan 4 Unit Kapal..... 74
Gambar 3.7 Dokumentasi Rehabilitasi dan Pemeliharaan Terminal Tipe A dan B ... 77
Gambar 3.8 Pelaksanaan Revitalisasi Pulau Pari 80
Gambar 3.9 Grafik Perbandingan Realisasi Titik Integrasi Antar Moda Tahun 2023-2025 90

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Terminal Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta 20
Tabel 1.2 Daftar Bus Sekolah Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta 26
Tabel 1.3 Kapal Penumpang Dinas Perhubungan DKI Jakarta 35
Tabel 1.4 Tindak Lanjut Hasil Evaluasi Atas Implementasi SAKIP Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Tahun 2024 41

Tabel 2.1 Target Tujuan dan Sasaran Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta 45
Tabel 2.2 Tujuan dan Sasaran Dinas Perhubungan (Sasaran Strategis dalam Perjanjian Kinerja) 49
Tabel 2.3 Indikator Kinerja Sasaran Relevan Lainnya 50
Tabel 2.4 Anggaran Belanja Daerah Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Berdasarkan Program Sasaran Strategis TA 2025 56

Tabel 3.1 Indikator Kinerja Utama pada Pengukuran Perjanjian Kinerja Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta 2025 59
Tabel 3.2 Indikator Tujuan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Tahun 2023-2026 60
Tabel 3.3 Capaian Indikator Kinerja Utama Dinas Perhubungan Tahun 2025 60
Tabel 3.4 Jumlah Perjalanan Harian dengan Angkutan Umum di Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025 61
Tabel 3.5 Target dan Realisasi Indikator Tujuan pada Rencana Strategis Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Tahun 2023-2026 62
Tabel 3.6 Jumlah Perjalanan dengan Angkutan Umum di DKI Jakarta Tahun 2021-2025 63
Tabel 3.7 Perbandingan *Mode Shared* dengan Kota-Kota Besar di Dunia 64
Tabel 3.8 Kecepatan Rata-Rata Tahun 2025 66
Tabel 3.9 Kecepatan Rata-Rata di DKI Jakarta Tahun 2020-2025 67
Tabel 3.10 Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas dengan Angkutan Umum 68
Tabel 3.11 Jumlah Pelanggan Gratis Angkutan Umum Tahun 2025 71
Tabel 3.12 Jumlah Kartu Layanan Gratis Angkutan Umum 71
Tabel 3.13 Tabel alokasi dan realisasi anggaran subsidi 71
Tabel 3.14 Pola Operasi Penambahan 13 Unit Bus Sekolah Ramah Disabilitas 73
Tabel 3.15 Kegiatan dan Uraian Pekerjaan Terminal Tipe A 74

Tabel 3.16 Kegiatan dan Uraian Pekerjaan Terminal Tipe B 76
Tabel 3.17 Faktor Keberhasilan Capaian 84
Tabel 3.18 Kendala yang Terjadi 85
Tabel 3.19 Rencana ke Depan 86
Tabel 3.20 Tabel Indikator Sasaran Tahun 2025 87
Tabel 3.21 Jumlah Titik Integrasi Antar Moda 87
Tabel 3.22 Capaian Titik Integrasi Antar Moda 88
Tabel 3.23 Target dan Realisasi Indikator Sasaran pada Rencana Strategis Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Tahun 2023-2026 90
Tabel 3.24 Pemasangan Rambu Petunjuk pada Kawasan Stasiun 92
Tabel 3.25 Kendala yang Terjadi 97
Tabel 3.26 Pengukuran Kinerja Sasaran Relevan Lainnya Dinas Perhubungan per triwulan 99
Tabel 3.27 Realisasi Pencapaian Anggaran Dinas Perhubungan Tahun Anggaran 2025 107
Tabel 3.28 Capaian dan Nilai Efisiensi IKU Integrasi 109
Tabel 3.29 Capaian dan Nilai Efisiensi IKU Modal Shared 110

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Perjanjian Kinerja Tahun 2025 Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta 114
Lampiran 2 Prestasi dan Penghargaan Dinas Perhubungan DKI Jakarta..... 122

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam rangka memenuhi unsur akuntabilitas Perangkat Daerah, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dalam Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) mengungkapkan capaian kinerja Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta secara transparan, obyektif, dan relevan pada pelaporan capaian kinerja (*performance result)* tahun 2025 yang didasarkan pada Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2019 tentang Laporan dan Evaluasi Penyelenggaraan Pemerintah Daerah, Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi, Surat Edaran Menteri Pemberdayaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 05 Tahun 2021 tentang Pelaporan Kinerja Pemerintah Daerah. LKIP Dinas Perhubungan 2025 disusun berdasarkan dari kinerja aktual yang dilaksanakan pada tahun 2025. Penyusunan LKIP ini berdasarkan Dokumen Perjanjian Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025.

1.2 Tujuan dan Manfaat

Tujuan penyusunan LKIP Dinas Perhubungan Tahun 2025 ini adalah untuk meningkatkan kinerja Dinas Perhubungan di periode-periode selanjutnya. Selain itu, manfaat dari penyusunan LKIP Dinas Perhubungan Tahun 2025 ini adalah sebagai sarana pertanggungjawaban kinerja dan sarana evaluasi kinerja Dinas Perhubungan.

1.3 Data Umum Organisasi

Profil data umum organisasi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta mengacu kepada Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 17 Tahun 2023 tentang Perubahan atas Peraturan Gubernur Nomor 57 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Perangkat Daerah. Berikut dijelaskan Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, Susunan Organisasi dan Bagan Struktur Organisasi.

1.3.1 Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta memiliki tugas menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang perhubungan. Dalam melaksanakan tugas dimaksud, fungsi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta adalah sebagai berikut:

1. Penyusunan Rencana Strategis, Rencana Kerja, dan Anggaran Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta;
2. Pelaksanaan Dokumen Pelaksanaan Anggaran Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta;
3. Perumusan kebijakan, proses bisnis, standar, dan prosedur Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta;
4. Pelaksanaan kebijakan, proses bisnis, standar, dan prosedur Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta;
5. Pelaksanaan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan;
6. Pelaksanaan pengelolaan pelayaran;
7. Pelaksanaan pengelolaan penerbangan;
8. Pelaksanaan pengelolaan perkeretaapian;
9. Pelaksanaan pengendaliandan penertiban lalu lintas dan angkutan jalan;
10. Pelaksanaan pembinaan dan penyelenggaraan angkutan jalan;
11. Pelaksanaan pembinaan dan penyelenggaraan angkutan perairan dan kepelabuhanan;
12. Pelaksanaan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
13. Pelaksanaan dukungan pengembangan *transit oriented development*;
14. Pelaksanaan integrasi pelayanan transportasi;
15. Pelaksanaan pengelolaan *electronic road pricing*;
16. Pelaksanaan pendidikan dan pelatihan serta sertifikasi pengemudi angkutan umum;
17. Pelaksanaan revitalisasi terminal;
18. Pelaksanaan pembangunan dan pengelolaan fasilitas *park and ride*;
19. Pelaksanaan manajemen perparkiran;
20. Pelaksanaan pengembangan dan pengelolaansistem pembayaran elektronik transportasi;
21. Pelaksanaan kesekretariatan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta;

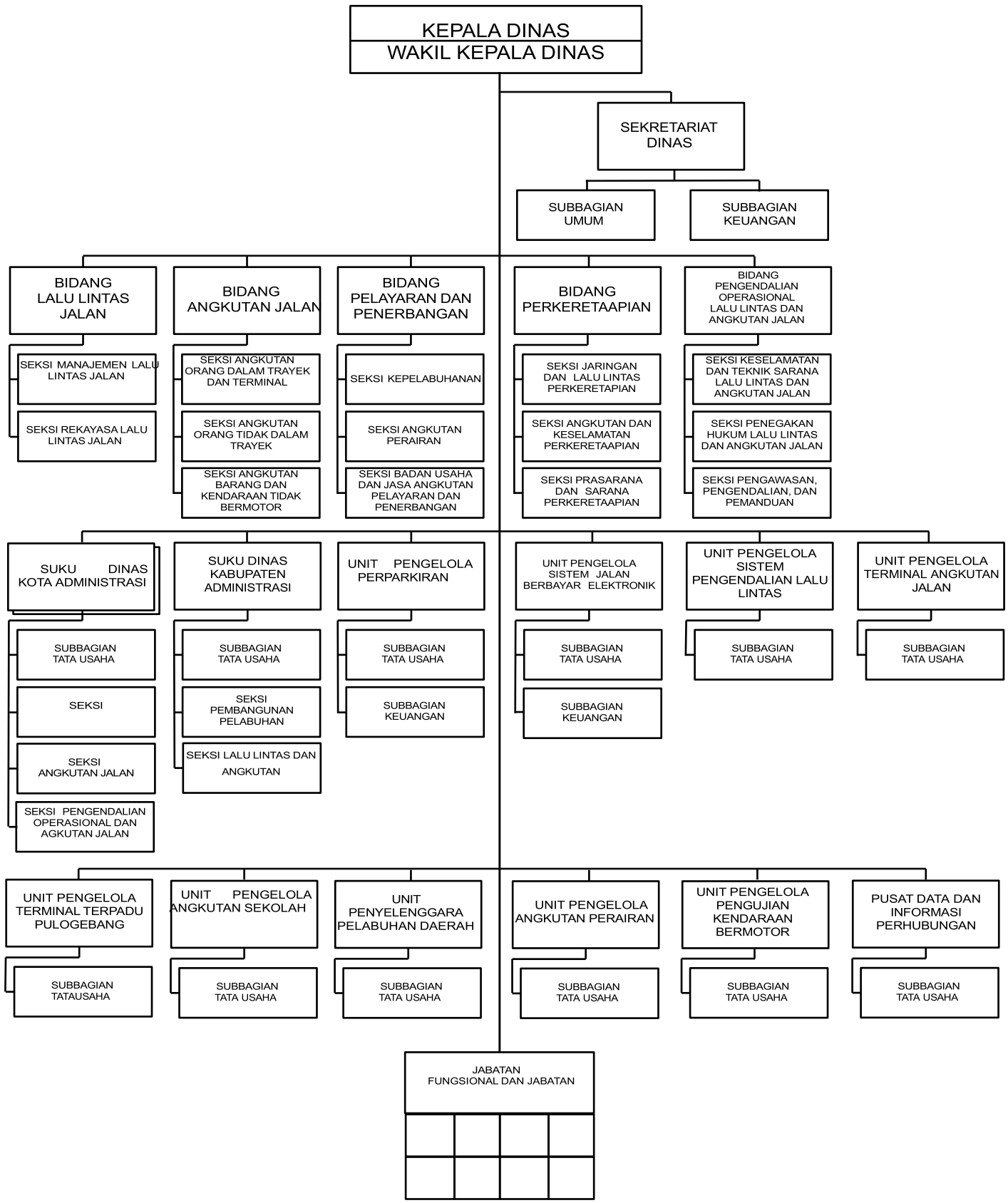
22. Pelaksanaan koordinasi, pemantauan, evaluasi, pelaporan, dan pertanggungjawaban pelaksanaan tugas Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta; dan
23. Pelaksanaan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh Gubernur.

1.3.2 Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

Untuk dapat menjalankan tugas pokok dan fungsi sebagaimana yang telah dijelaskan pada poin A diatas, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang membawahi 5 (lima) Kepala Bidang, 1 (satu) Sekretariat, 5 (lima) Suku Dinas Wilayah Kota Administrasi, 1 (satu) Suku Dinas Kabupaten Administrasi, 15 (lima belas) Kepala Unit Pengelola (UP), Kelompok jabatan Pelaksana, dan Kelompok Jabatan Fungsional.

Sebagai gambaran Kedudukan, Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta berdasarkan Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 17 Tahun 2023 tentang Perubahan atas Peraturan Gubernur Nomor 57 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Perangkat Daerah. Dijelaskan pada gambar bagan struktur organisasi Dinas Perhubungan di bawah ini.

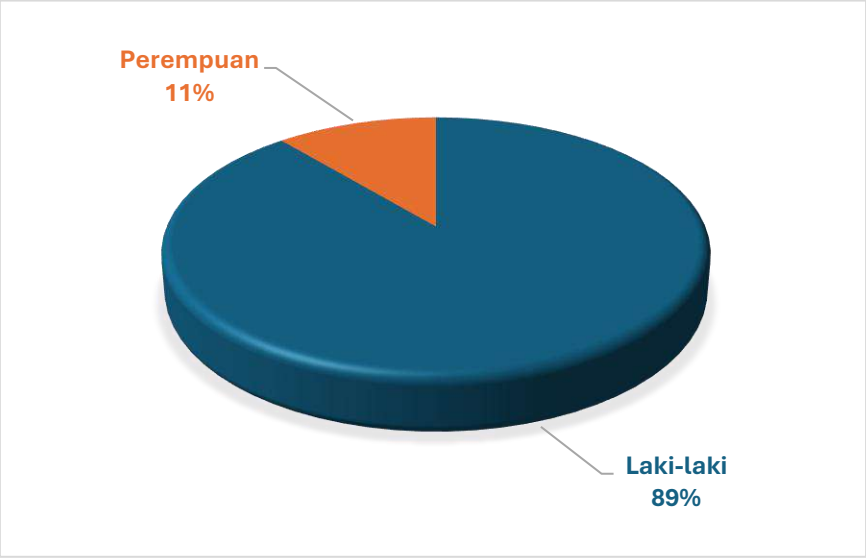
Diagram 1 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan



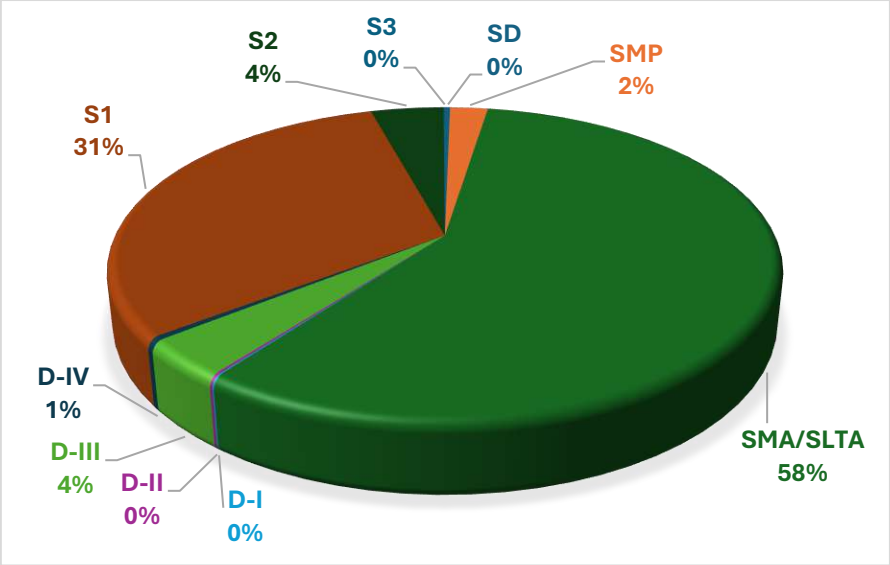
1.3.3 Sumber Daya Manusia Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

Pegawai Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta data sampai dengan akhir Tahun 2025 sebanyak 1309 pegawai dengan rincian sebagai berikut:

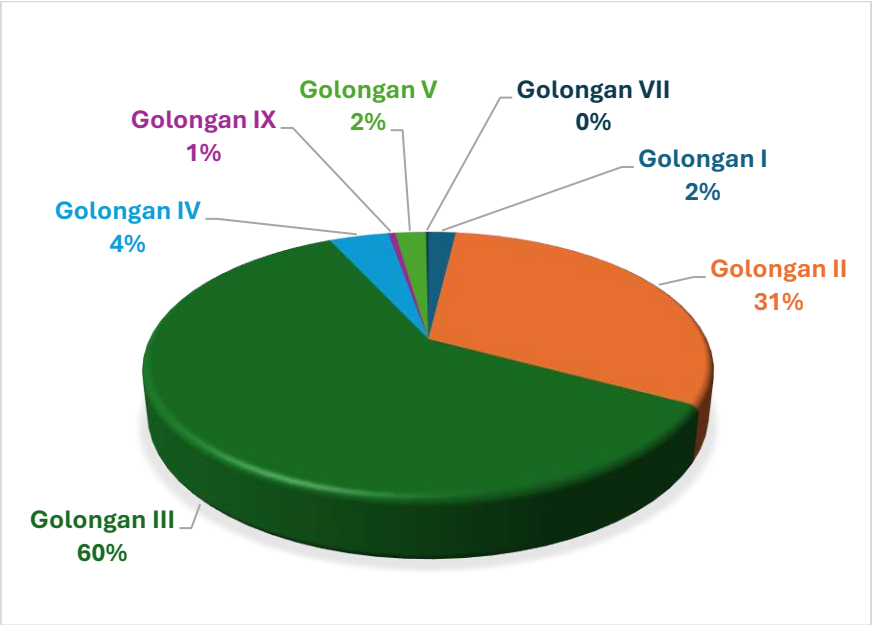
Gambar 1.1 Perbandingan Pegawai Laki-Laki dan Perempuan



Gambar 1.2 Klasifikasi Pegawai Berdasarkan Tingkat Pendidikan



Gambar 1.3 Klasifikasi Pegawai Berdasarkan Pangkat Golongan



1.3.4 Isu Strategis

Provinsi DKI Jakarta merupakan provinsi yang memiliki tingkat populasi yang sangat tinggi. Berdasarkan Badan Pusat Statistik, pada tahun 2023 DKI Jakarta memiliki 10.679.951 penduduk yang akan meningkat pada setiap tahunnya jika melihat trend dari tahun-tahun sebelumnya. Seiring dengan kenaikan penduduk, maka akan muncul beberapa isu permasalahan di Provinsi DKI Jakarta yaitu diantaranya isu transportasi.

Isu transportasi yang dihadapi Provinsi DKI Jakarta adalah terkait kemacetan yang disebabkan oleh tingginya jumlah penduduk yang menggunakan kendaraan pribadi, yang diiringi oleh pertumbuhan instrastruktur jalan yang hanya sebesar 0,1%. Ditambah masih kurangnya kesadaran masyarakat terkait parkir kendaraan secara liar yang menambah permasalahan kemacetan ibukota.

Dengan munculnya isu kemacetan tersebut, secara langsung dampaknya akan dirasakan oleh penduduk ibukota, seperti menurunnya tingkat produktifitas akibat lelahnya fisik dan mental yang disebabkan lamanya waktu tempuh perjalanan, borosnya penggunaan BBM, serta menurunnya tingkat kesehatan akibat polusi udara dan stress.

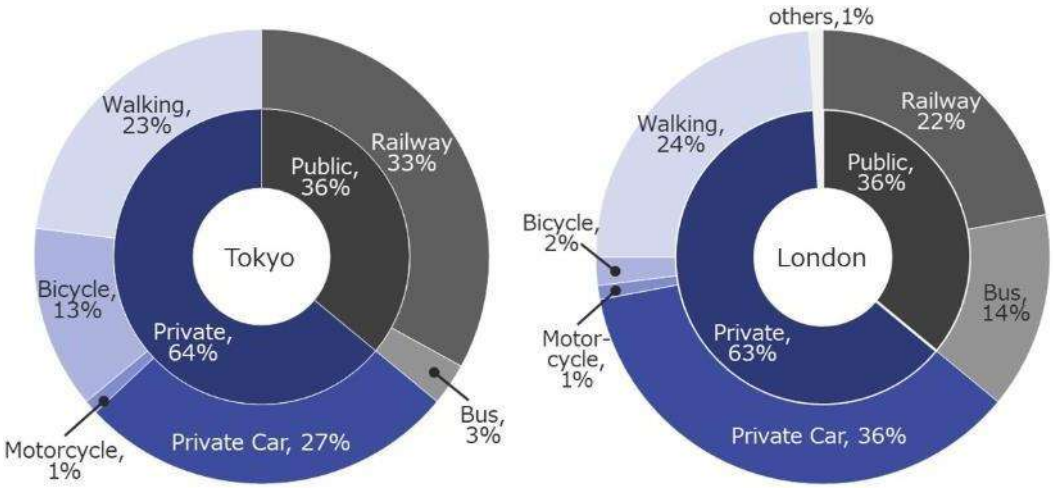
Untuk mengatasi hal tersebut, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dibentuk untuk mengatasi permasalahan transportasi di DKI Jakarta dengan menerapkan strategi *Push and Pull*, yaitu menurunkan tingkat kemacetan dengan

merekayasa *modal share* untuk meningkatkan persentase jumlah pengguna angkutan umum dan menurunkan persentase pengguna kendaraan bermotor pribadi. Pembangunan intrastruktur di wilayah DKI Jakarta sedang menerapkan perubahan dari *Car Oriented Development* menjadi *Transit Oriented Development* untuk mendukung usaha tersebut.

Beberapa prioritas penanganan isu transportasi Provinsi DKI Jakarta berupa meningkatkan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda, angkutan umum, kendaraan ramah lingkungan, dan disinsentif kendaraan pribadi. Pembangunan di Provinsi DKI Jakarta sudah berorientasi pada area/wilayah, mengoptimalkan kepadatan kota dengan pembangunan vertikal, serta mewujudkan integrasi antar moda transportasi.

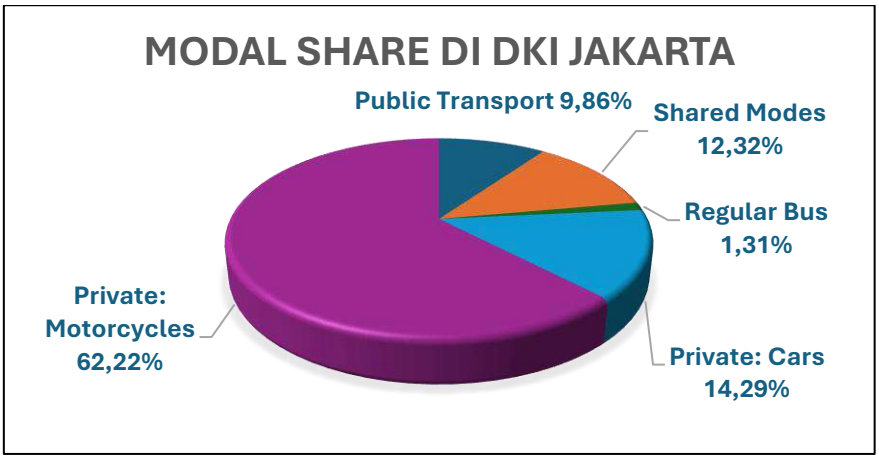
Modal share merupakan data yang penting untuk perencanaan dan pembangunan kota. *Modal share* dibagi berdasarkan pengguna angkutan umum dan kendaraan pribadi, yang kemudian keduanya akan dibagi lagi menjadi pengguna kereta, bus, taksi, mobil pribadi, motor pribadi, sepeda, berjalan kaki, dan lain-lain.

Gambar 1.4 Perbandingan *Modal Share* di Tokyo dan London dengan Jakarta



Sumber: sc-abeam.com (*Comparisons of Cities' Transportation Modal Shares and Post-CoronavirusProspects | & MOBILITY*)

Gambar 1.5 *Modal Share* di Provinsi DKI Jakarta



Sumber: *Factsheet-Jakarta.pdf (transformative-mobility.org)*

Jika dibandingkan dengan Tokyo dan London, pengguna angkutan umum di DKI Jakarta masih jauh lebih sedikit dibandingkan keduanya. Jumlah penduduk yang menggunakan transportasi umum di DKI Jakarta masih di angka 23,49%, Tokyo di angka 36%, dan London di angka 36%. Menurut *Transformative-mobilty* pada *Factsheet*-Jakarta alasan utama mengapa penduduk DKI Jakarta masih minim pengguna angkutan umum dikarenakan waktu tempuh lebih lama, jadwal tak terkendali, dan waktu operasi yang terbatas. Angka penggunaan transportasi umum di Kota Jepang sudah menyentuh angka 36%, penyebabnya tingginya angka penggunaan angkutan umum di Kota Jepang diantaranya faktor regulasi yang membuat tingginya harga BBM dan biaya parkir, terlebih sarana dan prasarana untuk pedestrian yang memadai sehingga membuat penduduk di Kota Tokyo lebih cenderung berjalan kaki atau bersepeda, faktor lain yang mendukung data ini adalah jadwal angkutan umum yang tepat waktu dan terkontrol.

Sementara itu di pengguna transportasi umum di kota London juga menyentuh angka 36%, dikarenakan Kota London memiliki *tube* atau *London Underground Network* yang merupakan transportasi umum berupa kereta bawah tanah tercepat dan terpopuler di Kota London yang memiliki jalur kereta sepanjang 402 KM, dan sudah beroperasi sejak 1863. Kereta bawahtanah ini juga tiba setiap 2-3 menit di jam sibuk dan beroperasi 24 jam.

1.3.5 Visi dan Misi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

Sesuai dengan tugas pokok dan fungsi Dinas serta melihat latar belakang dan mencermati fenomena-fenomena yang ada, Sebagai langkah pertama dalam penyusunan Rencana Strategis adalah menetapkan visi organisasi. Sesuai tugas

pokok dan fungsi yang diemban Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, telah ditetapkan visi, maka visi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta adalah :

Mewujudkan Jakarta melalui sistem transportasi terintegrasi yang terjangkau, handal, modern, dengan angkutan umum sebagai layanan utama

Dalam pelaksanaan penyusunan dan perumusan visi, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta telah memperhatikan keselarasannya dengan visi Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta, mengingat Dinas Perhubungan merupakan Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

Sebagai upaya nyata untuk mewujudkan visi tersebut, ditetapkanlah pernyataan misi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta yang menggambarkan hal yang perlu dilaksanakan, sehingga hal yang masih abstrak pada visi akan lebih nyata pada misi tersebut. Pernyataan misi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dirumuskan sebagai berikut:

a. Mewujudkan layanan transportasi yang selamat, lancar, aman, nyaman, dan terintegrasi;
b. Mewujudkan layanan transportasi yang informatif berbasis teknologi informasi;
c. Mewujudkan transportasi ramah lingkungan dan menunjang aksesibilitas bagi penyandang disabilitas;
d. Mewujudkan biaya transportasi yang terjangkau bagi masyarakat.

1.4 Sarana dan Prasarana Penunjang Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

Sarana dan prasarana penunjang pelaksanaan pekerjaan menjadi hal pokok yang harus dimiliki. Adapun dibawah ini beberapa sarana dan prasarana yang menjadi aset dan modal dalam pelaksanaan pekerjaan yang dimiliki Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta diantaranya:

1. Terminal Penumpang dan Terminal Barang

Tabel 1.1 Terminal Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

No	Nama Terminal	Layanan	Tipe	Lokasi
1	Kampung Rambutan	Layanan Angkutan Perkotaan dan AntarKota & Dalam Kota (AKAP)	A	Jl. TB Simatupang
2	Terpadu Pulogebang	Layanan Angkutan Perkotaan dan AntarKota & Dalam Kota (AKAP)	A	Jl. Raya Pulogebang

3	Kalideres	Layanan Angkutan Perkotaan dan AntarKota & Dalam Kota (AKAP)	A	Jl. Daan Mogot
4	Tanjung Priok	Layanan Angkutan Perkotaan dan AntarKota & Dalam Kota (AKAP)	A	Jl. Enggano
5	Pulogadung	Layanan Angkutan Perkotaan	B	Jl. Raya Bekasi
6	Pinang Ranti	Layanan Angkutan Perkotaan	B	Jl. Bunga Rampai
7	Klender	Layanan Angkutan Perkotaan	B	Jl. Hasanudin
8	Rawamangun	Layanan Angkutan Perkotaan	B	Jl. Perserikatan
9	Cililitan	Layanan Angkutan Perkotaan	B	Jl. Letjen Sutoyo
10	Kampung Melayu	Layanan Angkutan Perkotaan	B	Jl. Jatinegara Barat
11	Grogol	Layanan Angkutan Perkotaan dan Antar Kota & Dalam Kota (AKAP)	B	Jl. Kyai Tapa
12	TPO Kota	Berhenti Layanan	-	Jakarta Barat
13	Blok M	Layanan Angkutan Perkotaan	B	Jl. Pondok Gede Raya
14	Ragunan	Layanan Angkutan Perkotaan	B	Jl. Margasatwa
15	Pasar Minggu	Layanan Angkutan Perkotaan	B	Jl. Pasar Minggu
16	Lebak Bulus	Layanan Angkutan Perkotaan dan Antar Kota & Dalam Kota (AKAP)	B	Jakarta Selatan
17	Manggarai	Berhenti Layanan	B	Jl. Minangkabau
18	Senen	Layanan Angkutan Perkotaan	B	Jl. Senen Raya
19	Muara Angke	Layanan Angkutan Perkotaan dan Antar Kota & Dalam Kota (AKAP)	B	Jl. Pluit
20	Tanah Merdeka	Terminal Barang	-	Jl. Cilincing
21	Pulogebang	Terminal Barang	-	Jl. Raya Pulo Gebang
22	Rawabuaya	Layanan Terminal Barang	-	Jl. Lingkar Luar Barat

Berdasarkan tabel di atas, sebanyak 22 buah terminal di bawah pengelolaan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta yang melayani baik untuk pelayanan penumpang (orang) dan juga barang. Salah satu terminal terbesar yaitu Terminal Terpadu Pulo Gebang terdiri dari:

- Gedung A ± 1.000 m^2 ruang istirahat bus AKAP
- Gedung B ± 2.000 m^2 ruang tunggu penumpang dan lajur keberangkatan bus AKAP
- Gedung C ± 2.800 m^2, ruang tunggu kedatangan bus AKAP dan bus dalam kota
- Ruang Penginapan Penumpang sejumlah 25 kamar yang terbagi pada Gedung A dan Gedung C
- 16 jalur bus dalam kota: 6 lajur bus kecil, 8 jalur bus sedang, 2 jalur bus besar.
- Jumlah Lajur keberangkatan Bus AKAP sebanyak 28 Lajur
- Gedung D ± 500 m^2, ruang tunggu dan lajur keberangkatan dan kedatangan bus Transjakarta
- Tempat Parkir Bus AKAP (Pool) sebanyak +- 40 Unit
- Parkir Kendaraan Pribadi: Mobil sebanyak 378 Unit, Sepeda motor sebanyak 300 unit

- Parkir Taksi sebanyak 23 Unit
- Media Informasi: LED TV sebanyak 54 Unit, VMS sebanyak 3 Unit
- Kamera Pengawasan: CCTV sebanyak 93 Unit
- Wifi Gratis PABX
- Fasilitas kesehatan 100 m^2

Gambar 1.6 Terminal Terpadu Pulo Gebang



2. Stasiun MRT Jakarta dan LRT Jakarta
   a. MRT Jakarta

      MRT Jakarta saat ini memiliki 13 (tiga belas) stasiun yang terdiri dari 7 (tujuh) stasiun layang dan 6 (enam) stasiun bawah tanah yang membentang sepanjang ±16 km dari Lebak Bulus hingga Bundaran Hotel Indonesia.

Gambar 1.7 Rute Stasiun MRT Jakarta



MRT Jakarta memiliki 16 (enam belas) *trainset* yang mana setiap harinya dioperasikan sebanyak 14 (empat belas) *trainset* untuk melayani penumpang dan 2 (dua) *trainset* lainnya berstatus *stand by* dan dalam perawatan rutin.

Gambar 1.8 *Rolling Stock* MRT Jakarta Fase 1



Disamping MRT Jakarta Fase 1 (Lebak Bulus – Bundaran Hotel Indonesia) yang telah beroperasi, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga akan memperluas jaringan pelayanan melalui pembangunan MRT Jakarta Fase 2A (Bundaran Hotel Indonesia – Kota) sepanjang ± 5,8 km yang saat ini dalam tahap konstruksi dengan tambahan 7 (tujuh) stasiun baru.

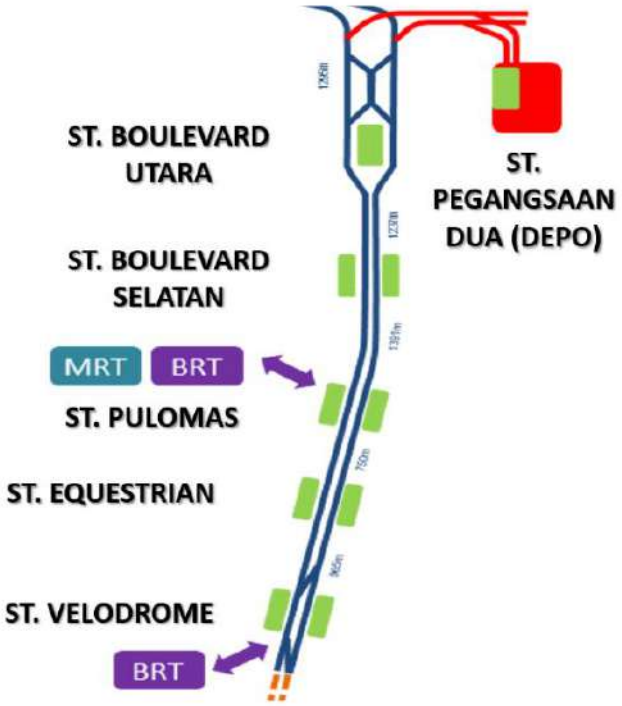
Gambar 1.9 Penambahan Stasiun MRT Jakarta Fase 2A



b. LRT Jakarta

LRT Jakarta saat ini memiliki 6 (enam) stasiun yang seluruhnya merupakan stasiun layang, membentang sepanjang ± 5,8 km dari Pegangsaan Dua hingga Velodrome.

Gambar 1.10 Rute Stasiun LRT Jakarta



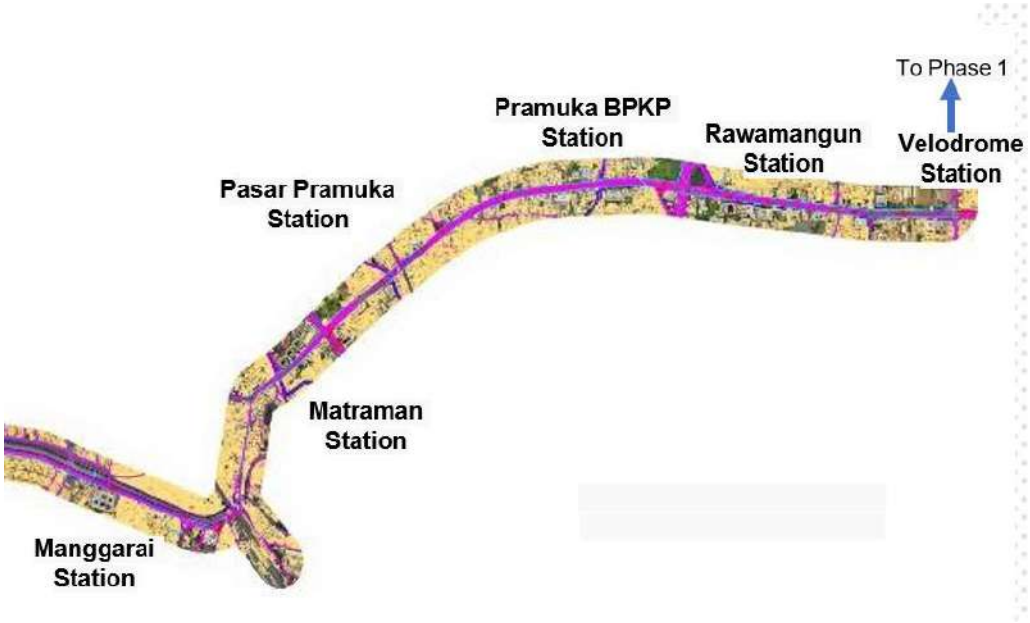
LRT Jakarta memiliki 8 (delapan) *trainset* yang mana 4 (empat) *trainset* dioperasikan untuk melayani penumpang, sedangkan 4 (empat) *trainset* lainnya berstatus *stand by* dan dalam perawatan rutin.

Gambar 1.11 Konfigurasi dan Kapasitas Operasional LRT Jakarta



Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam tahap memperluas jaringan pelayanan LRT Jakarta. Melanjutkan LRT Jakarta Fase 1 (Pegangsaan Dua – Velodrome) yang telah beroperasi, saat ini sedang dibangun LRT Jakarta Fase 1B (Velodrome – Manggarai) sepanjang 6,4 km dengan tambahan 5 (lima) stasiun baru.

Gambar 1.12 Penambahan Stasiun Baru pada LRT Jakarta Fase 1B



3. Bus Sekolah

Pada Tahun 2025, armada Bus Sekolah DKI Jakarta yang beroperasi dapat dirincikan sebagai berikut:

Tabel 1.2 Daftar Bus Sekolah Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

NO	KLASIFIKASI	KETERANGAN	JENIS	MERK	NO LAMBUNG KENDARAAN/ BODY	TAHUN PENGADAAN	TAHUN PEMBUATAN
1	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS63	2014	2014
2	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS64	2014	2014
3	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS65	2014	2014
4	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS69	2014	2014
5	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS70	2014	2014
6	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS75	2014	2014
7	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS79	2014	2014
8	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS80	2014	2014
9	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS81	2014	2014
10	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS82	2014	2014
11	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS83	2014	2014
12	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS84	2014	2014
13	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS85	2014	2014
14	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS86	2014	2014
15	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS88	2014	2014

NO	KLASIFIKASI	KETERANGAN	JENIS	MERK	NO LAMBUNG KENDARAAN/ BODY	TAHUN PENGADAAN	TAHUN PEMBUATAN
16	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS93	2014	2014
17	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS94	2014	2014
18	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS95	2014	2014
19	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS96	2014	2014
20	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS98	2014	2014
21	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS100	2014	2014
22	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS102	2014	2014
23	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS104	2014	2014
24	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS105	2014	2014
25	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS106	2014	2014
26	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS107	2014	2014
27	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS108	2014	2014
28	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS109	2014	2014
29	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS111	2014	2014
30	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS113	2014	2014
31	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS114	2014	2014
32	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS118	2014	2014
33	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS120	2014	2014
34	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS121	2014	2014
35	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS123	2014	2014
36	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS124	2014	2014
37	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS126	2014	2014
38	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS127	2014	2014
39	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z31	2013	2013
40	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z32	2013	2013
41	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z34	2013	2013
42	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z35	2013	2013
43	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z36	2013	2013
44	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z39	2013	2013
45	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z40	2013	2013
46	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z42	2013	2013
47	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z43	2013	2013

NO	KLASIFIKASI	KETERANGAN	JENIS	MERK	NO LAMBUNG KENDARAAN/ BODY	TAHUN PENGADAAN	TAHUN PEMBUATAN
48	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z44	2013	2013
49	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1801	2018	2018
50	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1802	2018	2018
51	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1803	2018	2018
52	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1804	2018	2018
53	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1805	2018	2018
54	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1806	2018	2018
55	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1807	2018	2018
56	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1808	2018	2018
57	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1809	2018	2018
58	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1810	2018	2018
59	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1811	2018	2018
60	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1812	2018	2018
61	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1813	2018	2018
62	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1814	2018	2018
63	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1815	2018	2018
64	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1816	2018	2018
65	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1817	2018	2018
66	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1818	2018	2018
67	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1819	2018	2018
68	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1820	2018	2018
69	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1821	2018	2018
70	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1822	2018	2018
71	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1823	2018	2018
72	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1824	2018	2018
73	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1825	2018	2018
74	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1826	2018	2018
75	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1827	2018	2018
76	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1828	2018	2018
77	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1829	2018	2018
78	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1830	2018	2018
79	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1831	2018	2018

NO	KLASIFIKASI	KETERANGAN	JENIS	MERK	NO LAMBUNG KENDARAAN/ BODY	TAHUN PENGADAAN	TAHUN PEMBUATAN
80	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1832	2018	2018
81	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1833	2018	2018
82	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1834	2018	2018
83	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	HINO	BS1835	2018	2018
84	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z1836	2018	2018
85	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z1837	2018	2018
86	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z1838	2018	2018
87	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z1839	2018	2018
88	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z1840	2018	2018
89	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z1841	2018	2018
90	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z1842	2018	2018
91	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z1843	2018	2018
92	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z1844	2018	2018
93	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z1845	2018	2018
94	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z1846	2018	2018
95	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z1847	2018	2018
96	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z1848	2018	2018
97	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z1849	2018	2018
98	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z1850	2018	2018
99	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2101	2021	2021
100	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2102	2021	2021
101	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2103	2021	2021
102	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2104	2021	2021
103	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2105	2021	2021
104	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2106	2021	2021
105	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2107	2021	2021
106	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2108	2021	2021
107	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2109	2021	2021
108	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2110	2021	2021
109	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2111	2021	2021
110	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2112	2021	2021
111	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2113	2021	2021

NO	KLASIFIKASI	KETERANGAN	JENIS	MERK	NO LAMBUNG KENDARAAN/ BODY	TAHUN PENGADAAN	TAHUN PEMBUATAN
112	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2114	2021	2021
113	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2115	2021	2021
114	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2116	2021	2021
115	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2117	2021	2021
116	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2118	2021	2021
117	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2119	2021	2021
118	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2120	2021	2021
119	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2121	2021	2021
120	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2122	2021	2021
121	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2123	2021	2021
122	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2124	2021	2021
123	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2125	2021	2021
124	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2126	2021	2021
125	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2127	2021	2021
126	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2128	2021	2021
127	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2129	2021	2021
128	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2130	2021	2021
129	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2131	2021	2021
130	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2132	2021	2021
131	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2133	2021	2021
132	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2134	2021	2021
133	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2135	2021	2021
134	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2201	2022	2022
135	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2202	2022	2022
136	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2203	2022	2022
137	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2204	2022	2022
138	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2205	2022	2022
139	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2206	2022	2022
140	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2207	2022	2022
141	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2208	2022	2022
142	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2209	2022	2022
143	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2210	2022	2022

NO	KLASIFIKASI	KETERANGAN	JENIS	MERK	NO LAMBUNG KENDARAAN/ BODY	TAHUN PENGADAAN	TAHUN PEMBUATAN
144	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2211	2022	2022
145	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2212	2022	2022
146	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2213	2022	2022
147	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2214	2022	2022
148	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2215	2022	2022
149	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2216	2022	2022
150	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2217	2022	2022
151	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2218	2022	2022
152	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2219	2022	2022
153	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2220	2022	2022
154	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2221	2022	2022
155	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2222	2022	2022
156	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2223	2022	2022
157	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2224	2022	2022
158	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2225	2022	2022
159	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2226	2022	2022
160	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2227	2022	2022
161	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2228	2022	2022
162	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2229	2022	2022
163	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2230	2022	2022
164	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2231	2022	2022
165	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2232	2022	2022
166	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2233	2022	2022
167	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2234	2022	2022
168	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2235	2022	2022
169	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2236	2022	2022
170	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2237	2022	2022
171	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2238	2022	2022
172	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2239	2022	2022
173	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2240	2022	2022
174	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2241	2022	2022
175	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2242	2022	2022

NO	KLASIFIKASI	KETERANGAN	JENIS	MERK	NO LAMBUNG KENDARAAN/ BODY	TAHUN PENGADAAN	TAHUN PEMBUATAN
176	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2243	2022	2022
177	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2244	2022	2022
178	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2245	2022	2022
179	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2246	2022	2022
180	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2247	2022	2022
181	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2248	2022	2022
182	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2249	2022	2022
183	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2250	2022	2022
184	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2251	2022	2022
185	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2252	2022	2022
186	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2253	2022	2022
187	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2254	2022	2022
188	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2255	2022	2022
189	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2256	2022	2022
190	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2257	2022	2022
191	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2258	2022	2022
192	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2259	2022	2022
193	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2260	2022	2022
194	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2261	2022	2022
195	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2262	2022	2022
196	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2263	2022	2022
197	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2264	2022	2022
198	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2265	2022	2022
199	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2266	2022	2022
200	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2267	2022	2022
201	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2268	2022	2022
202	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2269	2022	2022
203	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2270	2022	2022
204	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2271	2022	2022
205	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2272	2022	2022
206	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2273	2022	2022
207	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2274	2022	2022

NO	KLASIFIKASI	KETERANGAN	JENIS	MERK	NO LAMBUNG KENDARAAN/ BODY	TAHUN PENGADAAN	TAHUN PEMBUATAN
208	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2275	2022	2022
209	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2276	2022	2022
210	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2277	2022	2022
211	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2278	2022	2022
212	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2279	2022	2022
213	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2280	2022	2022
214	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2281	2022	2022
215	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2282	2022	2022
216	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2283	2022	2022
217	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2284	2022	2022
218	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2285	2022	2022
219	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2286	2022	2022
220	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2287	2022	2022
221	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2301	2023	2023
222	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2302	2023	2023
223	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2303	2023	2023
224	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2304	2023	2023
225	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS2305	2023	2023
226	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS BESAR	HINO	KPK	2018	2018
227	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z25.01	2025	2025
228	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z25.02	2025	2025
229	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z25.03	2025	2025
230	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z25.04	2025	2025
231	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z25.05	2025	2025
232	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z25.06	2025	2025
233	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z25.07	2025	2025
234	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z25.08	2025	2025
235	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z25.09	2025	2025
236	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z25.10	2025	2025
237	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z25.11	2025	2025
238	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z25.12	2025	2025
239	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS KECIL	HINO	Z25.13	2025	2025

NO	KLASIFIKASI	KETERANGAN	JENIS	MERK	NO LAMBUNG KENDARAAN/ BODY	TAHUN PENGADAAN	TAHUN PEMBUATAN
240	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS25.01	2025	2025
241	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS25.04	2025	2025
242	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS25.02	2025	2025
243	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS25.03	2025	2025
244	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS25.07	2025	2025
245	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS25.05	2025	2025
246	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS25.06	2025	2025
247	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS25.09	2025	2025
248	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS25.08	2025	2025
249	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS25.10	2025	2025
250	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS25.11	2025	2025
251	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS25.12	2025	2025
252	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS25.13	2025	2025
253	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS25.14	2025	2025
254	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS25.15	2025	2025
255	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS25.16	2025	2025
256	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS25.17	2025	2025
257	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS25.19	2025	2025
258	KDO KHUSUS	BEROPERASI	BUS SEDANG	ISUZU	BS25.18	2025	2025

Pada awal Tahun 2025, layanan Bus Sekolah DKI Jakarta melayani 46 rute aktif yang menjangkau wilayah administrasi Jakarta Pusat, Timur, Barat, Selatan, dan Utara. Seiring dengan bertambahnya armada bus sekolah, khususnya pada bulan Juli 2025, dilakukan pengembangan layanan berupa penambahan 4 rute baru sehingga total rute layanan bus sekolah menjadi 50 rute operasional per akhir Tahun 2025.

Gambar 1.13 Armada Bus Sekolah Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta







4. Kapal Penumpang Dinas Perhubungan DKI Jakarta

Tabel 1.3 Kapal Penumpang Dinas Perhubungan DKI Jakarta

No	Nama Kapal	Kapasitas (*Seats*)	Tipe Kapal (Material Konstruksi)	Tahun Pembuatan	Kondisi	Keterangan
1	KM. Lumba- Lumba Satu	50	Fiberglass	2003	Rusak Berat	Proses Penghapusan
2	KM. Lumba- Lumba Dua	50	Fiberglass	2003	Rusak Berat	Proses Penghapusan
3	KM. Kerapu I	30	Fiberglass	2005	Baik	Beroperasi
4	KM. Kerapu II	30	Fiberglass	2005	Baik	Beroperasi
5	KM. Kerapu III	30	Fiberglass	2005	Baik	Beroperasi
6	KM. Kerapu IV	30	Fiberglass	2005	Baik	Beroperasi
7	KM. Kerapu V	30	Fiberglass	2005	Baik	Beroperasi
8	KM. Kerapu VI	30	Fiberglass	2005	Baik	Beroperasi
9	KM CATAMARAN	200	Aluminium	2012	Rusak Berat	Proses Penghapusan
10	KM. CATAMARAN II	25	Fiberglass	2013	Baik	Beroperasi
11	KM. CATAMARAN III	40	Fiberglass	2013	Baik	Beroperasi
12	KM. Paus	80	Fiberglass	2013	Baik	Beroperasi
13	KM. Kapal Sekolah 06	50	Fiberglass	2016	Baik	Beroperasi
14	KM. Kapal Sekolah 07	50	Fiberglass	2016	Baik	Beroperasi
15	KM. Kapal Sekolah 08	50	Fiberglass	2016	Baik	Beroperasi
16	KM. Banawa Nusantara 24	10 Ton	Kayu	2017	Baik	Beroperasi

No	Nama Kapal	Kapasitas (*Seats*)	Tipe Kapal (Material Konstruksi)	Tahun Pembuatan	Kondisi	Keterangan
17	KM. Banawa Nusantara 74	10 Ton	Kayu	2019	Baik	Beroperasi
18	KM. Sangaji	48	Fiberglass	2018	Baik	Beroperasi
19	KM. Batara	48	Fiberglass	2018	Baik	Beroperasi
20	KM. Indra Kemala	48	Fiberglass	2018	Baik	Beroperasi
21	KM. Chabing Nusantara	48	Fiberglass	2018	Baik	Beroperasi
22	KM. Dewandra	48	Fiberglass	2018	Baik	Beroperasi
23	KM. Samudra Biru	48	Fiberglass	2018	Baik	Beroperasi
24	Kapal Patroli Hiu 05	15	Fiberglass	2012	Baik	Beroperasi
25	KM. Sonar 1	50	Fiberglass	2021	Baik	Beroperasi
26	KM. Sonar 2	50	Fiberglass	2021	Baik	Beroperasi
27	KM. Sonar 3	50	Fiberglass	2021	Baik	Beroperasi
28	KM. Sonar 4	50	Fiberglass	2021	Baik	Beroperasi
29	KM. Paus Dua	80	Fiberglass	2024	Baik	Beroperasi
30	KM. Paus Tiga	80	Fiberglass	2024	Baik	Beroperasi
31	KM. Paus Empat	80	Fiberglass	2025	Baik	Beroperasi
32	KM. Paus Lima	80	Fiberglass	2025	Baik	Beroperasi
33	KM. Paus Enam	80	Fiberglass	2025	Baik	Beroperasi
34	KM. Paus Tujuh	80	Fiberglass	2025	Baik	Beroperasi

5. Pelabuhan

Provinsi DKI Jakarta memiliki 1 pelabuhan penumpang di Muara Angke dan 10 pelabuhan penumpang di Kecamatan Kepulauan Seribu Selatan yaitu Pulau Untung Jawa, Pulau Lancang, Pulau Pari, Pulau Payung, Pulau Tidung, dan Kecamatan Kepulauan Seribu Utara yaitu, Pulau Pramuka, Pulau Panggang, Pulau Kelapa, Pulau Harapan dan Pulau Sebira. Pada tahun 2019 jumlah penumpang yang menuju Kepulauan Seribu mencapai 5.000 orang per hari pada akhir pekan di musim liburan.

Dalam rangka memenuhi Standar Pelayanan Minimum sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 37 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melakukan revitalisasi terhadap seluruh Pelabuhan Penumpang milik Provinsi DKI Jakarta. Perencanaan Detailed Engineering Design sampai tahun 2019 telah dilakukan pada Pelabuhan Pulau Pramuka, Pelabuhan Pulau Kelapa dan Pelabuhan Pulau Sabira. Pelaksanaan konstruksi Pelabuhan dilaksanakan secara bertahap dimulai sejak Tahun 2019 di Pelabuhan Muara Angke.

Gambar 1.14 Pelabuhan Provinsi DKI Jakarta

Pelabuhan Muara Angke













Pelabuhan Untung Jawa





Pelabuhan Pulau Lancang





Pelabuhan Pulau Pari





Pelabuhan Pulau Tidung





Pelabuhan Pulau Payung



Pelabuhan Pulau Pramuka





Pelabuhan Pulau Panggang



Pelabuhan Pulau Kelapa



Pelabuhan Pulau Harapan



Pelabuhan Pulau Sabira





6. Sistem Pengendali Lalu Lintas

Gambar 1.15 Ruang Sistem Pengendalian Lalu Lintas



Ruang NOC (Network Operation Center) yang difungsikan untuk mengontrol kegiatan lalu lintas wilayah DKI Jakarta yang berada di Unit Pengelola Sistem Pengendalian Lalu Lintas Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta.

7. Pusat Data dan Informasi Lalu Lintas

Terdapat 629 Lokasi Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) yang terbangun dan tersebar di wilayah DKI Jakarta, yaitu:

- 114 Lokasi Lampu Lalu Lintas menggunakan Controller Otonom (Lokal) tidak terhubung ruang NOC;
- 118 Lokasi Lampu Lalu Lintas menggunakan Sistem ATCS (Area Traffic Control System) yang terhubung jaringan komunikasi pada ruang pengendali NOC;
- 90 Lokasi Lampu Lalu Lintas menggunakan Sistem ITCS (Intelligent Traffic Control System) yang terhubung jaringan komunikasi pada ruang pengendali NOC;
- 145 Lokasi Lampu Hati-Hati; dan
- 162 Lokasi Lampu Penyeberangan Orang.

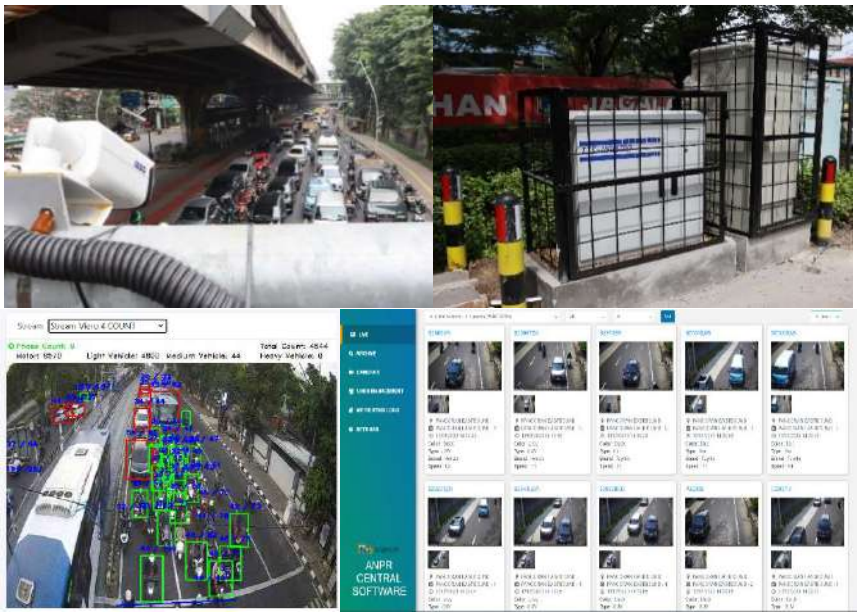
Gambar 1.16 CCTV Pemantau Lalu Lintas



Terdapat 315 Unit CCTV Pemantau Lalu Lintas milik Unit Pengelola Sistem Pengendalian Lalu Lintas yang terpasang dan tersebar di wilayah DKI Jakarta dengan 2 jenis *type* CCTV yaitu:

- 217 Unit CCTV *type* Fix; dan
- 98 Unit CCTV *type* PTZ.

Gambar 1.17 Sistem Lampu Lalu Lintas



1.5 Evaluasi Atas Implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)

Seiring dengan berjalannya proses evaluasi, Berita Acara Tindak Lanjut Hasil SAKIP Tahun 2025 saat ini masih dalam tahap reviu oleh Inspektorat. Oleh karena itu, dokumen yang terlampir masih mengacu pada dokumen Berita Acara Tindak Lanjut Hasil SAKIP Tahun 2024.

Tabel 1.4 Tindak Lanjut Hasil Evaluasi Atas Implementasi SAKIP Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Tahun 2024

No.	Komponen Penilaian	Bobot	Realisasi	Rekomendasi	Data Dukung
1.	Perencanaan Kinerja	30%	25,5	Agar Kepala Perangkat Daerah menunjukkan upaya-upaya yang telah dilakukan disertai dengan bukti dokumen pendukungnya untuk memastikan bahwa: a. Indikator Kinerja Utama (IKU) telah menggambarkan kondisi Kinerja Utama yang harus dicapai, tertuang secara berkelanjutan *(sustainable);* b. Terdapat perbaikan/penyempurnaan dokumen Perencanaan Kinerja yang ditetapkan dari hasil analisis perbaikan kinerja sebelumnya.	a. Indikator Kinerja Utama yang menggambarkan kondisi Kinerja Utama yang tertuang secara berkelanjutan telah tertuang pada LKIP Dinas Perhubungan 2024 Subbab 3.2; b. Penyempurnaan dokumen Perencanaan Kinerja dari hasil analisis perbaikan kinerja sebelumnya telah tertuang pada LKIP Dinas Perhubungan 2024 Subbab 3.1; c. Dokumen Pendukung lainnya: Nota Dinas Laporan Capaian IKU: *Mode Share*, *V/C Ratio*, Kecepatan,

No.	Komponen Penilaian	Bobot	Realisasi	Rekomendasi	Data Dukung
					Renstra Dinas Perhubungan, Evaluasi Renstra dan dokumen lainnya telah diunggah pada tautan yang diberikan oleh Inspektorat.
2.	Pengukuran Kinerja	30%	24,9	Agar Kepala Perangkat Daerah menunjukkan upaya-upaya yang telah dilakukan disertai dengan bukti dokumen pendukungnya untuk memastikan bahwa: a. Pengukuran kinerja telah mempengaruhi penyesuaian strategi dalam mencapai kinerja b. Pengukuran kinerja telah mempengaruhi penyesuaian kebijakan dalam mencapai kinerja c. Pengukuran kinerja telah mempengaruhi aktivitas dalam mencapai kinerja d. Terdapat efisiensi atas penggunaan anggaran dalam mencapai kinerja	a. Pengukuran kinerja tertuang pada LKIP Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Tahun 2024; b. Dokumen pendukung lainnya: Cascading Kinerja Dinas Perhubungan, Penyesuaian Indikator pada Renstra, Peta Proses Bisnis, SOP, Laporan Analisis Efisiensi Anggaran dan dokumen lainnya telah diunggah pada tautan yang diberikan oleh Inspektorat.
3.	Pelaporan Kinerja	15%	13,2	Agar Kepala Perangkat Daerah menunjukkan upaya-upaya yang telah dilakukan disertai dengan bukti dokumen pendukungnya untuk memastikan bahwa informasi dalam Laporan Kinerja selalu telah mempengaruhi perubahan budaya organisasi.	Data dukung terkait upaya-upaya yang telah dilakukan untuk memastikan informasi dalam Laporan Kinerja selalu telah mempengaruhi perubahan budaya organisasi tertuang pada LKIP Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Tahun 2024. Selain itu, dokumen pendukung lainnya telah diunggah pada tautan yang diberikan oleh Inspektorat.
4.	Evaluasi Internal	25%	22	Agar Kepala Perangkat Daerah menunjukkan upaya-upaya yang telah dilakukan disertai dengan bukti dokumen pendukungnya untuk memastikan bahwa evaluasi Akuntabilitas Kinerja Internal telah dilaksanakan secara berjenjang	Data dukung terkait upaya-upaya yang telah dilkukan untuk memastikan bahwa evaluasi Akuntabilitas Kinerja Internal telah dilaksanakan secara berjenjang tertuang pada LKIP Dinas Perhubungan 2024 Subbab 3.5 dan 3.6. Dokumen pendukung lainnya: Instruksi Kepala Dinas Evaluasi Kinerja, Laporan Efisiensi APBD, dan dokumen lainnya telah diunggah pada tautan yang diberikan oleh Inspektorat.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penyajian Laporan Kinerja Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta tahun 2025 sebagai berikut.

Kata Pengantar

Ringkasan Eksekutif

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

1.2 Tujuan dan Manfaat

1.3 Data Umum Organisasi

- 1.3.1 Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta
- 1.3.2 Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta
- 1.3.3 Sumber Daya Manusia Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta
- 1.3.4 Isu Strategis
- 1.3.5 Visi dan Misi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

1.4 Sarana dan Prasarana Penunjang Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

1.5 Evaluasi Atas Implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)

1.6 Sistematika Penulisan

BAB II PERENCANAAN & PERJANJIAN KINERJA

2.1 Rencana Strategis Dinas Perhubungan Tahun 2023-2026

2.2 Perencanaan Kinerja

- 2.2.1 Sasaran Strategis
- 2.2.2 Sasaran Relevan Lainnya

2.3 Rencana Anggaran

BAB III PENGUKURAN AKUNTABILITAS KINERJA

3.1 Capaian Kinerja

3.2 Analisis Capaian Indikator Kinerja Utama

- 3.2.1 Persentase Perjalanan Penduduk Menggunakan Moda Transportasi Publik
- 3.2.2 Jumlah Titik Integrasi Antar Moda

3.3 Indikator Kinerja Sasaran Relevan Lainnya

3.4 Realisasi Anggaran

3.5 Efisiensi Anggaran

- 3.5.1 Efisiensi Anggaran Berdasarkan IKU Titik Integrasi Antar Moda
- 3.5.2 Efisiensi Anggaran Berdasarkan IKU Modal Shared

BAB IV PENUTUP

4.1 Kesimpulan

4.2 Saran

LAMPIRAN

BAB II
PERENCANAAN & PERJANJIAN KINERJA

2.1 Rencana Strategis Dinas Perhubungan Tahun 2023-2026

Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta memiliki peranan penting dan signifikan dalam pengelolaan transportasi di DKI Jakarta, hal yang paling dirasakan masyarakat adalah kemacetan yang saat ini masih menjadi isu utama di DKI Jakarta. Untuk mengatasi kemacetan di DKI Jakarta, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta menerapkan *Push and Pull Strategy.* Fokus dari strategi ini adalah mendorong masyarakat untuk beralih dari penggunaan kendaraan pribadi menjadi menggunakan angkutan umum untuk aktivitas perjalanan hariannya. Melalui Rencana Strategis Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Tahun 2023-2026, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta memiliki 2 (dua) Indikator Kinerja Utama (IKU) yaitu Persentase Perjalanan Penduduk Menggunakan Moda Transportasi Publik dan Jumlah Titik Integrasi Antar Moda.

Tabel 2.1 Target Tujuan dan Sasaran Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

Tujuan	Sasaran	Indikator	Definisi Operasional	Satuan	Kondisi Awal	Target			
						2023	2024	2025	2026
Terwujudnya Transportasi Terintegrasi Dan Berkelanjutan		Persentase Perjalanan Penduduk menggunakan Transportasi Publik	Definisi: Perbandingan antara jumlah perjalanan penduduk dengan angkutan umum (12 moda) dibandingkan dengan total jumlah perjalanan Metode Pengukuran: Jumlah perjalanan menggunakan angkutan umum per hari x 100% Total jumlah perjalanan per hari	Persen	14,76	18,78	20,97	21,87	23,01

Tujuan	Sasaran	Indikator	Definisi Operasional	Satuan	Kondisi Awal	Target			
						2023	2024	2025	2026
	Meningkatkan Layanan, Infrastruktur, Akses Dan Integrasi Transportasi	Jumlah Titik Integrasi Antar Moda	Definisi: Titik lokasi integrasi antar moda transportasi umum berbasis Jalan dengan transportasi umum berbasis rel dan/atau transportasi umum berbasis perairan Metode Pengukuran: Jumlah titik lokasi integrasi antar moda transportasi umum berbasis Jalan dengan transportasi umum berbasis rel dan/atau transportasi umum berbasis perairan	Titik	8	22	26	30	34

2.2 Perencanaan Kinerja

Sehubungan dengan permasalahan sektor transportasi yang menjadi isu strategis Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Pelaksanaan kegiatan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta untuk tahun 2025 yang disajikan dalam LKIP mengacu pada Rencana Strategis Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk tahun 2023-2026 dan Perencanaan Strategis Dinas Perhubungan tahun 2023-2025. Untuk memenuhi kewajiban berkaitan dengan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, maka Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) Dinas Perhubungan ini disusun sebagai wujud pertanggungjawaban terhadap keberhasilan dan kegagalan tingkat kinerja yang dicapai dan disusun secara jujur, obyektif, akurat, dan transparan.

Rencana Strategis Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Tahun 2023-2025 tetap berorientasi pada hasil yang ingin dicapai selama kurun waktu 5 (lima) tahun, yaitu untuk tahun 2023-2025, sebagaimana akan dilakukan penyempurnaan pada Perubahan Rencana Strategis Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Tahun 2023-2025 agar dapat memberi arah secara jelas bagi organisasi dan seluruh pegawai untuk mencapai tujuan organisasi sesuai dengan mandat yang diterima.

Kinerja pada sasaran strategis dan sasaran relevan lainnya menjadi dokumen perjanjian kinerja yang di tanda-tangan Kepala Perangkat Daerah dengan Gubernur DKI Jakarta, sebagaimana terlampir pada lampiran 1.

2.2.1 Sasaran Strategis

Penetapan Indikator Tujuan dan Indikator Sasaran pada Renstra Dinas Perhubungan merupakan indikator kinerja utama Dinas Perhubungan sebagai sasaran strategis. Terdapat penyesuaian target pada Perjanjian Kinerja Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025 pada indikator Persentase Perjalanan Penduduk Menggunakan Transportasi Publik dari semula sebesar 21,87% menjadi 23,01%. Penyesuaian ini dilakukan karena target pada tahun sebelumnya telah melampaui target Tahun 2025, sehingga target Tahun 2025 diselaraskan dengan target tahun berikutnya agar tetap mencerminkan kesinambungan dan peningkatan kinerja sesuai dengan Instruksi Sekretaris Daerah Nomor e-0034/2024 tentang Penyusunan Perjanjian Kinerja dan Rencana Aksi Indikator Kinerja Jabatan Pimpinan

Tinggi Madya dan Jabatan Tinggi Pratama Tahun 2025, Dokumen Perjanjian Kinerja (PERKIN) dan Rencana Aksi Indikator Kinerja Tahun 2025 telah disusun dan ditandatangani pada 23 Juni 2025. PERKIN Kepala Perangkat Daerah tahun 2025 terdiri dari Sasaran Strategis dan Sasaran Relevan Lainnya. Berikut ini sasaran strategis yang menjadi tanggung jawab Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta yang diambil dari IKU Dinas Perhubungan sebagaimana tercantum dalam Tabel 2.1.

2.2.2 Sasaran Relevan Lainnya

Berikut ini sasaran relevan lainnya yang menjadi tanggung jawab Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta sebagaimana tercantum dalam Tabel 2.3.

Tabel 2.2 Tujuan dan Sasaran Dinas Perhubungan (Sasaran Strategis dalam Perjanjian Kinerja)

No.	Sasaran	Indikator Kinerja	Pengukuran Kinerja	Target					Keterangan
				I	II	III	IV	Tahunan	
1	Terwujudnya Transportasi Terintegrasi Dan Berkelanjutan	Persentase Perjalanan Penduduk menggunakan Transportasi Publik	Definisi Operasional: Perbandingan antara jumlah perjalanan penduduk dengan angkutan umum (12 moda) dibandingkan dengan total jumlah perjalanan. Metode Pengukuran: Jumlah perjalanan menggunakan angkutan umum per hari x 100% Total jumlah perjalanan per hari	N/A	N/A	N/A	23,01	23,01	Persentase
2	Meningkatkan Layanan, Infrastruktur, Akses Dan Integrasi Transportasi	Jumlah Titik Integrasi Antar Moda	Definisi Operasional: Titik lokasi integrasi antar moda transportasi umum berbasis jalan dengan transportasi umum berbasis rel dan/atau transportasi umum berbasis perairan. Metode Pengukuran: Titik lokasi integrasi antar moda transportasi umum berbasis jalan dengan transportasi umum berbasis rel dan/atau transportasi umum berbasis perairan.	N/A	N/A	N/A	30	30	Titik

Tabel 2.3 Indikator Kinerja Sasaran Relevan Lainnya

No.	Sasaran	Indikator Kinerja	Pengukuran Kinerja	Target					Keterangan
				I	II	III	IV	Tahunan	
1.	Terimplementasinya rencana strategis komunikasi publik untuk program-program prioritas dan strategis daerah	Persentase implementasi rencana strategi komunikasi publik program prioritas dan strategis serta respon perangkat daerah dengan program prioritas dan strategis pada saat krisis komunikasi program	a. Bobot 35%: PD dengan program prioritas dan strategis menyusun strategi komunikasi program prioritas dan strategis Daerah. b. Bobot 30%: PD dengan program prioritas dan strategis mempublikasikan materi komunikasi melalui media internal Perangkat Daerah atau media massa atau media sosial atau aktivitas komunikasi lainnya. c. Bobot 20%: PD dengan program prioritas dan strategis memberikan respon terhadap krisis komunikasi. d. Bobot 15%: PD dengan program prioritas dan strategis memberikan respon interaktif terhadap pertanyaan/komentar warganet yang relevan.	100	100	100	100	100	Persentase
2.	Terkelolanya Keuangan Daerah yang Sehat, Transparan, dan Akuntabel	Persentase Inventarisasi BMD berupa Aset Tetap Lainnya dan Aset Tak Berwujud pada Pengguna Barang da/atau Kuasa Penguna Barang	a. Bobot 5% PD/UKPD menyusun SK Tim Inventarisasi dan memvalidasi Daftar BMD b. Bobot 85% PD/UKPD melakukan pendataan dan identifikasi BMD sesuai dengan jumlah BMD yang dimiliki c. Bobot 10% (Diukur berdasarkan progress capaian PD/UKPD dalam sistem Inventarisasi KIB E dan ATB (Polarisasi Data: PD/UKPD	5	25	55	100	100	Persentase

No.	Sasaran	Indikator Kinerja	Pengukuran Kinerja	Target					Keterangan
				I	II	III	IV	Tahunan	
			menyusun Berita Acara, SPTJM dan Laporan Hasil Inventarisasi (LHI) Maximize))						
3.	Terwujudnya tata kelola SDI yang baik melalui pemenuhan daftar data daerah yang berkualitas	Nilai kualitas data SDI	Nilai Kualitas Data SDI = [(Nilai Aspek Ketepatan Waktu) (Nilai Aspek Kelengkapan Data) (Nilai Aspek Keunikan isi Data) + (Nilai Aspek Validitas Data)] (Rentang nilai kualitas data SDI: 0-4) Keterangan: a. Nilai Aspek Ketepatan Waktu = (Jumlah data terkumpul ke walidata/Jumlah data yang wajib terkumpul sesuai ketetapan) b. Nilai Aspek Kelengkapan Data = (Jumlah file data yang memiliki komponen lengkap / Jumlah file datasesuai ketetapan) c. Nilai Aspek Keunikan Isi Data (Jumlah file data yang tidak memiliki duplikasi pada variabel kunci / Jumlah file data sesuai ketetapan) d. Nilai Aspek Validitas Data (Jumlah file data yang tervalidasi oleh produsen data/Jumlah file data sesuai ketetapan)	N/A	N/A	N/A	3,25	3,5	Nilai
4.	Peningkatan penggunaan produk dalam negeri	Persentase Capaian Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri	Jumlah realisasi Belanja Pengadaan bersertifikat TKDN, produk dalam negeri, dan/atau produk usaha mikro kecil dan koperasi dari hasil produksi	N/A	N/A	N/A	100	100	Persentase

No.	Sasaran	Indikator Kinerja	Pengukuran Kinerja	Target					Keterangan
				I	II	III	IV	Tahunan	
			dalam negeri dibandingkan dengan realisasi pembayaran (SPJ) Belanja Pengadaan dengan Target Kinerja pada Triwulan II sekurang-kurangnya 30% (Polarisasi Data: Maximize) dan Triwulan IV dengan Target Kinerja dalam rentang 80%-100% (Polarisasi Data: Stabilize).						
5.	Terwujudnya Lingkungan Organisasi yang mendorong pembelajaran, kolaborasi dan berbagi pengetahuan	Persentase implementasi berbagi pengetahuan melalui komunitas Pembelajaran	Realisasi pelaksanaan berbagi pengetahuan melalui kegiatan komunitas pembelajar (*Community of Practice*) Penghitungan: TWI: Bobot 10%: PD/UKPD menyusun SK Kepala Perangkat Daerah tentang Pembentukan Komunitas Pembelajar dan Agenda Kegiatan Komunitas Pembelajar Tahun 2025 TW II, III dan IV: a. Bobot 5%: PD melaksanakan kegiatan Komunitas Pembelajar sesuai Agenda yang telah disusun. b. Bobot 10%: Kegiatan Komunitas Pembelajar yang dilaksanakan menghasilkan Aset Pengetahuan dan diunggah pada portal KM (https://km-bpsdm.jakarta.go.id) c. Bobot 15%: Aset Pengetahuan yang dihasilkan Kegiatan	N/A	N/A	N/A	100	100	Persentase

No.	Sasaran	Indikator Kinerja	Pengukuran Kinerja	Target					Keterangan
				I	II	III	IV	Tahunan	
			Komunitas Pembelajar dimanfaatkan oleh 50% dari Jumlah Pegawai pada PD.						
6.	Implementasi Penerapan Manajemen Risiko	Persentase Implementasi Penerapan Manajemen Risiko	Metode Pengukuran Tersajinya dokumen-dokumen Implementasi Penerapan Manajemen Risiko yang telah diverifikasi oleh Inspektorat: Triwulan I: - Dokumen Penilaian Risiko Tahun 2025 - Dokumen Rencana Penanganan Risiko Tahun 2025 Kinerja Anggaran yang dihitung atas aspek implementasi dilakukan dengan mengukur variabel sebagai berikut:	67	N/A	N/A	100	100	Persentase
7.	Tercapainya Target Kinerja Anggaran atas Aspek Implementasi	Persentase Nilai Kinerja Anggaran atas aspek implementasi	Kinerja Anggaran yang dihitung atas aspek implementasi dilakukan dengan mengukur variabel sebagai berikut: a. Pengukuran Capaian Keluaran kegiatan/subkegiatan dengan bobot 43,5%; b. Efisiensi keluaran kegiatan/subkegiatan dengan bobot 28,6%; c. Konsistensi Penyerapan Anggaran terhadap Perencanaan 18,2%; dan d. Penyerapan Anggaran dengan bobot 9,7%.	N/A	N/A	N/A	71	71	Persentase

No.	Sasaran	Indikator Kinerja	Pengukuran Kinerja	Target					Keterangan
				I	II	III	IV	Tahunan	
8.	Meningkatnya kualitas layanan kepada masyarakat	Survei Kepuasan Masyarakat	Metode pengukuran mengacu pada Peraturan Menteri Pembardayaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 14 Tahun 2017, dimana masyarakat melakukan penilaian kepuasan terhadap layanan dalam rentang angka skala 1 (satu) sampai dengan 4 (empat), dengan rentang penilaian persepsi sebagai berikut: a. Nilai Persepsi 1, dengan nilai interval IKM sebesar 1,00-2,59, atau nilai interval konversi 25.00 - 64,99; b. Nilai Persepsi 2, dengan nilai interval IKM sebesar 2,60 -3,06, atau nilai interval konversi 65.00 - 76,60; c. Nilai Persepsi 3, dengan nilai interval IKM sebesar 3,07-3,53, atau nilai interval konversi 76,61-88,30; d. Nilai Persepsi 4, dengan nilai interval IKM sebesar 3,54-4,00, atau nilai interval konversi 88,31-100,00. Nilai IKM diperoleh dari hasil survei kepuasan masyarakat melalui sistem Jaksurvei	92,52	92,52	92,52	92,52	92,52	Indeks

No.	Sasaran	Indikator Kinerja	Pengukuran Kinerja	Target					Keterangan
				I	II	III	IV	Tahunan	
9.	Meingkatnya penyelesaian tindak lanjut rekomendasi temuan hasil pemeriksaan eksternal (BPK)	Persentase progress penyelesaian tindak lanjut rekomendasi temuan hasil pemeriksaan eksternal (BPK)	(90% dari jumlah rekomendasi LHP BPK RI Tahun 2005 dan seterusnya yang telah diselesaikan oleh Perangkat Daerah dan UKPD dibawah koordinasinya / jumlah sisa rekomendasi yang belum ditindaklanjuti dari LHP BPK RI tahun 2005 dan seterusnya) x 100% (Verifikasi oleh Inspektorat)	25	25	25	25	100	Persentase

2.3 Rencana Anggaran

Pelaksanaan rencana aksi untuk menunjang tercapainya target indikator sasaran strategis serta penunjang pelayanan internal perlu ditunjang dengan anggaran yang bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) ataupun dari sumber lain yang sah menurut aturan perundang-undangan.

Sasaran strategis terkait terwujudnya sarana dan prasarana transportasi yang aman, memadai, modern, terintegrasi, ramah lingkungan, dan terjangkau bagi semua warga Jakarta ditunjang oleh 3 (tiga) program teknis, sedangkan terkait terwujudnya tata kelola pemerintahan dan keuangan Daerah yang transparan dan akuntabel ditunjang oleh 1 (satu) program urusan kantor sebagai penunjang pelayanan internal.

Tabel 2.4 Anggaran Belanja Daerah Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Berdasarkan Program Sasaran Strategis TA 2025

Sasaran Strategis	Program	APBD 2025 (Rp)	APBD-P (Rp)
Terwujudnya sarana dan prasarana transportasi yang aman, memadai, modern, terintegrasi, ramah lingkungan, dan terjangkau bagi semua warga Jakarta	Program Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)	6.046.893.062.692	6.934.405.661.402
	Program Pengelolaan Pelayaran	194.972.469.411	184.431.344.023
	Program Pengelolaan Perkeretaapian	4.292.551.050	3.946.601.050
Terwujudnya tata kelola pemerintahan dan keuangan Daerah yang transparan dan akuntabel	Program Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah Provinsi	995.932.389.013	999.676.751.503
Total		**Rp7.242.090.472.166**	**Rp8.122.460.357.978**

Pada Program Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) terdapat penambahan yang diarahkan untuk mendukung keberlanjutan layanan dan pengembangan sistem transportasi perkotaan. Penyesuaian anggaran dilakukan pada penambahan subsidi MRT Jakarta, LRT Jakarta, dan Transjakarta guna menjamin kelancaran operasional, perluasan jaringan pelayanan, serta implementasi

kebijakan layanan publik. Selain itu, penambahan anggaran juga dialokasikan untuk pengembangan sistem manajemen lalu lintas melalui peningkatan cakupan ITS *Traffic Light*, yang semula direncanakan pada 5 titik menjadi 50 titik lokasi pada perubahan APBD 2025.

Pada Program Pengelolaan Pelayaran terdapat pengurangan Anggaran untuk Narasumber Giat Kemaritiman yang seharusnya dikerjakan dengan Kejati belum dapat dilaksanakan, dikarenakan untuk Kegiatan yang akan dikerjakan Terkonfirmasi tidak termasuk dalam kategori pendampingan oleh Kejati sehingga Anggaran Narasumber dilakukan Efesiensi. Selain itu, pada Kegiatan Revitalisasi Pelabuhan Pramuka Lanjutan untuk Paket Pelaksanaan dan Pengawasan dikurangi (tidak dilaksanakan fisiknya), disebabkan masih dalam tahap konsep keberlanjutan dari segi Administrasi, Teknis dan Finansial.

Pada Program Pengelolaan Perkeretaapian terdapat pengurangan anggaran untuk Penyesuaian harga komponen pada aktivitas Pengadaan Tenaga Pendukung Perkeretaapian sehingga terdapat efisiensi sebesar Rp345.950.000. Pada Program Penunjang Usuran Pemerintahan Daerah Provinsi terdapat penambahan pada Pengadaaan Kendaraan Dinas Operasional UP Angkutan sekolah, berupa bus sekolah, pada penetapan APBD Jumlah Bus sedang Khusus disabilitas sebanyak 10 unit, pada perubahan APBD ditambah 15 unit menjadi 25 unit.

BAB III
PENGUKURAN AKUNTABILITAS KINERJA

Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2025 dapat melaksanakan tugas dan fungsi yang telah dibebankan kepada organisasi. Hal ini tercermin dari hasil capaian perjanjian kinerja yang ditargetkan telah dapat dicapai dan dipenuhi pada tahun 2025.

3.1 Capaian Kinerja

Sesuai dengan Rencana Kinerja Tahun 2025 yang terdapat pada Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA) SKPD dan melalui kontrak kinerja yang di implementasikan melalui Indikator Perjanjian Kinerja (IPK) sebagai wujud nyata alat pengukuran dan capaian kinerja Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, maka pada tahun anggaran 2025 secara umum Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta telah berhasil mengimplementasikan dan memenuhi tugas dan fungsi yang dibebankan hal ini tercermin dari dapat tercapainya beberapa indikator dari sasaran strategis yang harus diwujudkan dalam tahun 2025 dengan berpedoman kepada Rencana Pembangunan Daerah (RPD) tahun 2023-2026 Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan Rencana Strategis Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta tahun 2023-2026.

Dari program prioritas Pembangunan Daerah serta Indikasi Kebutuhan Pendanaan yang terdapat dalam RPD 2023-2026, terdapat 2 (dua) indikator sasaran/Indikator Kinerja Utama yang tidak berdiri sendiri, sasaran tersebut ditopang oleh program dengan indikator program yang mendukung secara langsung pencapaian Indikator Kinerja Utama. Pencapaian indikator program juga didukung dengan kegiatan-kegiatan dalam APBD maupun Non APBD. Keterkaitan antara pencapaian/pengukuran rencana aksi perjanjian kinerja Dinas Perhubungan dapat dilihat pada Tabel 3.1 berikut.

Tabel 3.1 Indikator Kinerja Utama pada Pengukuran Perjanjian Kinerja Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta 2025

No	Sasaran	Indikator Kinerja	Sumber Data	Pengukuran	Tahun 2025		
					Target	Realisasi	Keterangan
Indikator Kinerja Utama pada Sasaran Strategis							
1	Terwujudnya Transportasi Terintegrasi dan Berkelanjutan	Persentase Perjalanan Penduduk menggunakan Transportasi Publik	e-SAKIP	Perbandingan antara jumlah perjalanan penduduk dengan angkutan umum (12 moda) dibandingkan dengan total jumlah perjalanan	23,01	23,63	***Indikator Kinerja Utama (IKU) Dinas Perhubungan***
2	Meningkatkan Layanan, Infrastruktur, Akses, dan Integrasi Transportasi	Jumlah Titik Integrasi Antar Moda	e-SAKIP	Titik lokasi integrasi antar moda transportasi umum berbasis Jalan dengan transportasi umum berbasis rel dan/atau transportasi umum berbasis perairan	30	40	***Indikator Kinerja Utama (IKU) Dinas Perhubungan***

3.2 Analisis Capaian Indikator Kinerja Utama

3.2.1 Persentase Perjalanan Penduduk Menggunakan Moda Transportasi Publik

a. Realisasi Persentase Perjalanan Penduduk Menggunakan Moda Transportasi Publik

Indikator Persentase Perjalanan Penduduk Menggunakan Moda Transportasi Publik merupakan indikator kinerja sasaran dari Tujuan RPD Tahun 2023-2026 ”Tercapainya perbaikan pola aktivitas dan mobilitas melalui pengembangan kota berorientasi transit”. Indikator ini merupakan penggambaran besar prevalensi warga untuk menggunakan transportasi umum dalam pergerakannya. Indikator ini diukur melalui perbandingan antara jumlah perjalanan penduduk dengan menggunakan angkutan umum dibandingkan dengan total jumlah perjalanan dalam periode waktu tertentu. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta pada Tahun 2025 mempunyai target Persentase Perjalanan Penduduk Menggunakan Moda Transportasi Publik sebesar 21,87% yang ditetapkan dalam Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta

Nomor 40 tahun 2022 tentang Rencana Strategis Perangkat Daerah Tahun 2023-2026. Namun dikarenakan Realisasi pada Tahun 2024 telah mencapai 22,87%, sehingga Target Tahun 2025 diubah menjadi 23,01% seperti yang ditetapkan dalam Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2025-2029. Pada RPJMD Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029, Indikator Kinerja "Public Transportation Mode Share" dinaikkan menjadi Indikator Kinerja Tujuan RPJMD "Terwujudnya Mobilitas dan Aktivitas Masyarakat Perkotaan Berbasis Transit".

Tabel 3.2 Indikator Tujuan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Tahun 2023-2026

No	Sasaran Strategis	Indikator Sasaran	Satuan	Target	Realisasi
1	Terwujudnya Mobilitas dan Aktivitas Masyarakat Perkotaan Berbasis Transit	*Public Transportation Mode Share*: • Transjakarta • KRL • MRT • LRT Jakarta • LRT Jabodebek • Railink • Bus/Angkot reguler • Ojek (Online) • Taxi Bajaj • ASK • Kapal • Bus Sekolah	Persen	23,01	23,63

b. Analisa Realisasi dan Capaian

Realisasi Persentase Perjalanan penduduk menggunakan moda transportasi publik pada tahun 2025 mempunyai nilai sebesar 23,63% dengan nilai capaian sebesar 102,69% yang dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 3.3 Capaian Indikator Kinerja Utama Dinas Perhubungan Tahun 2025

No	Sasaran Strategis	Indikator Sasaran	Satuan	Target	Realisasi	Capaian
1	Terwujudnya Transportasi Terintegrasi dan Berkelanjutan	Persentase Perjalanan Penduduk Menggunakan	Persen	23,01	23,63	102,69

		Moda Transportasi Publik				

Sumber: Peraturan Gubernur Nomor 25 Tahun 2022 tentang Rencana Pembangunan Daerah Tahun 2023-2026

Adapun realisasi jumlah perjalanan penumpang angkutan umum sebanyak 12 moda pada tahun 2025 sebagai berikut:

Tabel 3.4 Jumlah Perjalanan Harian dengan Angkutan Umum di Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025

No	Jenis Angkutan Umum	Jumlah	Satuan
1.	Transjakarta	1.415.714	Perjalanan/hari
2.	KRL	952.817	Perjalanan/hari
3	MRT	128.136	Perjalanan/hari
4.	LRT Jakarta	3.689	Perjalanan/hari
5.	LRT Jabodebek	82.241	Perjalanan/hari
6.	Railink	6.418	Perjalanan/hari
7.	Bus/Angkot reguler	263.089	Perjalanan/hari
8.	Ojek *(Online)*	1.256.141	Perjalanan/hari
9.	Taxi Bajaj	228.901	Perjalanan/hari
10.	ASK	602.308	Perjalanan/hari
11.	Kapal	3.772	Perjalanan/hari
12.	Bus Sekolah	41.548	Perjalanan/hari
Jumlah perjalanan dengan angkutan umum		**4.984.774**	**Perjalanan/hari**

Berdasarkan hasil perolehan dan perhitungan data lalu lintas Tahun 2025, diketahui bahwa total jumlah perjalanan di wilayah DKI Jakarta mencapai 21.094.774 perjalanan per hari. Adapun realisasi jumlah perjalanan penduduk yang menggunakan angkutan umum (12 moda) sebesar 4.984.774 perjalanan per hari.

Persentase perjalanan penduduk menggunakan moda transportasi umum diperoleh melalui perbandingan antara jumlah perjalanan penduduk yang menggunakan angkutan umum dengan total jumlah perjalanan per hari. Dengan demikian, persentase penggunaan transportasi umum dapat dihitung sebagai berikut:

$$Public\ Transport\ Mode\ Shared\ = \frac{4.984.774\ \text{perjalanan/hari}}{21.094.774\ \text{perjalanan/hari}}\ \text{x}\ 100\% = 23{,}63\%$$

Berdasarkan data perbandingan antara jumlah perjalanan menggunakan 12 moda angkutan umum dengan jumlah perjalanan per hari pada tahun 2025, maka persentase jumlah perjalanan yang menggunakan angkutan umum di DKI Jakarta pada tahun 2025 sebesar 23,63% yang berarti nilai tersebut melebihi target yang ditetapkan pada Tahun 2025 yaitu sebesar 23,01%.

c. Perbandingan dengan Rencana Strategis Dinas Perhubungan Tahun 2023-2026

Sasaran Indikator kinerja utama persentase jumlah perjalanan dengan angkutan umum di DKI Jakarta pada dokumen Rencana Strategis Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Tahun 2023-2026 mempunyai target yaitu:

Tabel 3.5 Target dan Realisasi Indikator Tujuan pada Rencana Strategis Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Tahun 2023-2026

No	Tujuan	Indikator Tujuan	Satuan	Target dan Capaian					
				2023		2024		2025	
				Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi
1	Tercapainya perbaikan pola aktivitas dan mobilitas melalui pengembangan kota berorientasi transit	Persentase Perjalanan Penduduk Menggunakan Moda Transportasi Publik	Persen	18,78	18,86	20,97	22,19	21,87	23,63

Berdasarkan target pada tabel di atas, target pada tahun 2025 sebesar 21,87%. Terdapat penyesuaian target pada Perjanjian Kinerja Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025 pada indikator Persentase Perjalanan Penduduk Menggunakan Transportasi Publik dari semula sebesar 21,87% menjadi 23,01%.

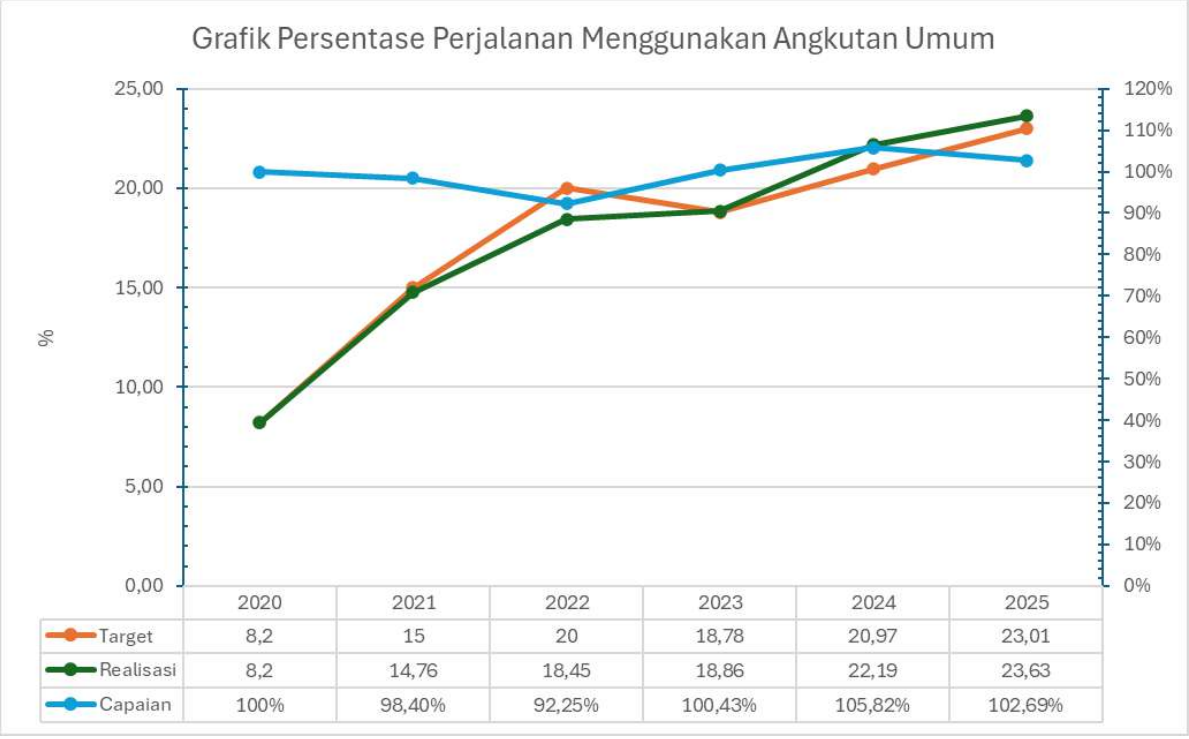
Penyesuaian ini dilakukan karena target pada tahun sebelumnya telah melampaui target Tahun 2025, sehingga target Tahun 2025 diselaraskan dengan target tahun berikutnya agar tetap mencerminkan kesinambungan dan peningkatan kinerja sesuai dengan Instruksi Sekretaris Daerah Nomor e-0034/2024 tentang Penyusunan Perjanjian Kinerja dan Rencana Aksi Indikator Kinerja Jabatan Pimpinan Tinggi Madya dan Jabatan Tinggi Pratama Tahun 2025, Dokumen Perjanjian Kinerja (PERKIN) dan Rencana Aksi Indikator Kinerja Tahun 2025 telah disusun dan ditandatangani pada 23 Juni 2025. PERKIN Kepala Perangkat Daerah tahun 2025 terdiri dari Sasaran Strategis dan Sasaran Relevan Lainnya.

Target Persentase perjalanan penduduk menggunakan moda transportasi publik Tahun 2025 sebesar 23,01%. Adapun realisasi persentase perjalanan penduduk menggunakan angkutan umum pada tahun 2025 sebesar 23,63%. Dapat disampaikan bahwa realisasi pada Tahun 2025 sudah melebihi target.

Tabel 3.6 Jumlah Perjalanan dengan Angkutan Umum di DKI Jakarta Tahun 2021-2025

Moda Transportasi	Jumlah Perjalanan dengan Angkutan Umum				
	2021	2022	2023	2024	2025
Transjakarta	501.155	747.920	962.471	1.230.545	1.415.714
KRL	507.361	781.745	863.513	828.679	952.817
MRT	42.823	115.135	123.293	110.381	128.136
LRT Jakarta	1.473	5.640	4.363	3.310	3.689
LRT Jabodebek	0	0	17.515	6.096	82.241
Railink	1.403	4.644	5.377	6.102	6.418
Bus/Angkot reguler	123.030	208.730	213.849	254.648	263.089
Ojek (*online*)	999.160	1.003.160	1.131.227	1.202.049	1.256.141
Taxi Bajaj	94.386	115.308	152.176	200.414	228.901
ASK	399.096	599.844	584.640	601.048	602.308
Kapal	1.903	2.933	3.701	3.418	3.772
Bis Sekolah	785	36.990	40.152	39.242	41.548
Total Per Tahun	**2.672.575**	**3.622.049**	**4.102.277**	**4.485.932**	**4.984.774**

Gambar 3.1 Persentase Perjalanan Menggunakan Angkutan Umum



Grafik menunjukkan perkembangan persentase perjalanan menggunakan angkutan umum pada periode 2020–2025 yang membandingkan target, realisasi, dan capaian. Kinerja pada awal periode sangat dipengaruhi oleh pandemi COVID-19 yang berdampak pada pembatasan mobilitas dan perubahan pola perjalanan masyarakat.

Pada tahun 2020, target dan realisasi sama-sama berada pada angka 8,2% dengan capaian 100%. Capaian ini terjadi pada kondisi mobilitas yang sangat terbatas

akibat penerapan pembatasan aktivitas masyarakat, sehingga penggunaan angkutan umum berada pada tingkat yang relatif rendah.

Pada tahun 2021, target meningkat menjadi 15%, namun realisasi tercatat 14,76%, dengan capaian 98,40%. Pemberlakuan pembatasan mobilitas secara bertahap serta kehati-hatian masyarakat dalam menggunakan angkutan umum masih mempengaruhi pencapaian target.

Selanjutnya pada tahun 2022, target dinaikkan menjadi 20%, sementara realisasi hanya mencapai 18,45%, sehingga capaian menurun menjadi 92,25%. Kondisi ini menunjukkan bahwa peningkatan target belum sepenuhnya diikuti oleh pemulihan permintaan perjalanan menggunakan angkutan umum.

Memasuki tahun 2023, kinerja mulai menunjukkan perbaikan. Realisasi sebesar 18,86% sedikit melampaui target 18,78%, dengan capaian 100,43%, menandakan mulai tercapainya keseimbangan antara perencanaan dan kondisi aktual di lapangan.

Pada tahun 2024, kinerja meningkat secara signifikan. Realisasi mencapai 22,19%, melampaui target 20,97%, dengan capaian 105,82%. Capaian ini mencerminkan meningkatnya efektivitas kebijakan transportasi, perbaikan layanan angkutan umum, serta peningkatan minat masyarakat dalam menggunakan moda transportasi publik.

Tren positif berlanjut pada tahun 2025, di mana realisasi sebesar 23,63% kembali melampaui target 23,01%, dengan capaian 102,69%. Hal ini menunjukkan keberlanjutan kinerja yang baik serta konsistensi peningkatan penggunaan angkutan umum sesuai dengan arah kebijakan transportasi berkelanjutan.

d. Perbandingan Capaian dengan Kota-Kota Besar di Dunia

Tabel 3.7 Perbandingan *Mode Shared* dengan Kota-Kota Besar di Dunia

Variabel	Komponen	Data Dukung			
		Indikator	Jakarta	Kota Lain	
Aksesibilitas yang terkoneksi secara inter dan intra kota	Tingginya penggunaan transportasi publik	*Mode Share* transportasi publik (%)	18,86%	Singapura	61%
				Tokyo	61,7%
				Shanghai	43,3%
				Taipei	42%
				Berlin	25%

Variabel	Komponen	Data Dukung			
		Indikator	Jakarta	Kota Lain	
				Osaka Metropolitan Area	38% (bus dan Rel, 2021)

Berdasarkan indikator *mode share* transportasi publik, tingkat penggunaan angkutan umum di Jakarta masih tertinggal dibandingkan kota-kota global. Pada tahun 2023, *mode share* transportasi publik Jakarta tercatat sebesar 18,86%, yang menunjukkan bahwa kurang dari seperlima perjalanan masyarakat masih mengandalkan transportasi umum.

Sebagai perbandingan, kota-kota global yang tergabung dalam kelompok pembanding (GCI) menunjukkan angka yang jauh lebih tinggi. Singapura dan Tokyo memimpin dengan *mode share* masing-masing 61% dan 61,7%, menandakan sistem transportasi publik yang sudah menjadi tulang punggung mobilitas warganya. Shanghai juga mencatat angka tinggi sebesar 43,3%, diikuti Taipei dengan 42%. Bahkan kota Eropa seperti Berlin memiliki *mode share* 25%, yang tetap berada di atas Jakarta.

Sementara itu, Osaka Metropolitan Area mencatat *mode share* sebesar 38% (data tahun 2021), yang tetap menunjukkan tingkat ketergantungan pada transportasi publik dua kali lipat lebih tinggi dibanding Jakarta.

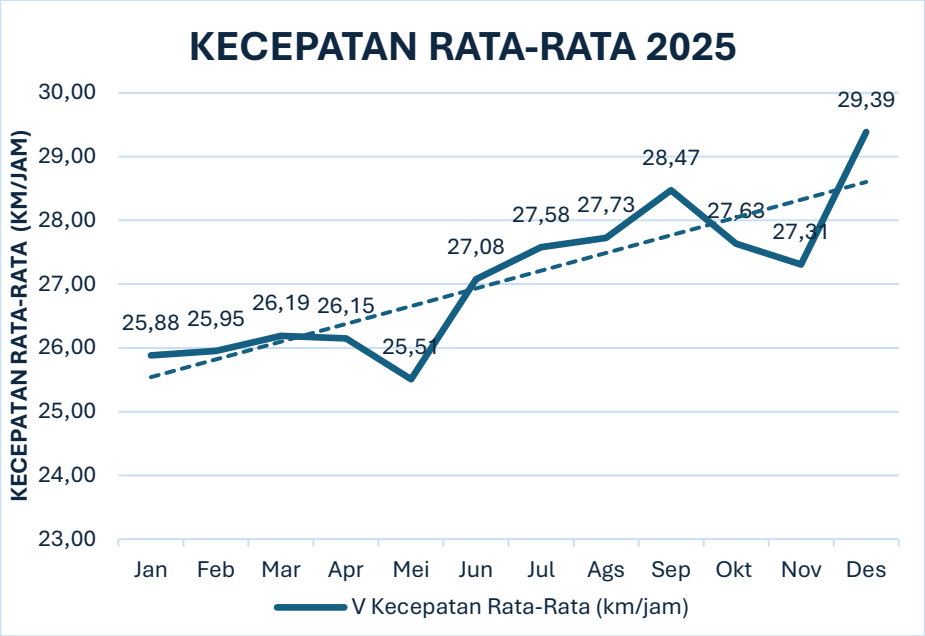
Kesenjangan ini mengindikasikan bahwa meskipun Jakarta telah mengalami perkembangan signifikan dalam infrastruktur transportasi publik seperti MRT, LRT, dan integrasi layanan TransJakarta, tingkat pemanfaatannya masih belum optimal dibanding kota-kota global. Hal ini dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti keterjangkauan layanan, integrasi antarmoda, kenyamanan, keandalan waktu tempuh, serta konektivitas first-mile dan last-mile.

Dengan demikian, peningkatan *mode share* transportasi publik di Jakarta menjadi tantangan sekaligus peluang strategis dalam mendorong mobilitas perkotaan yang lebih berkelanjutan, mengurangi kemacetan, serta menekan emisi dari sektor transportasi. Data ini menegaskan pentingnya penguatan kebijakan integrasi jaringan, peningkatan kualitas layanan, dan pengendalian penggunaan kendaraan pribadi secara lebih konsisten ke depan.

e. Analisa Program dan Kegiatan/Renaksi Pendukung

Sehubungan dengan capaian persentase perjalanan penduduk menggunakan angkutan umum Tahun 2025, terdapat beberapa indikator program yang dilaksanakan guna menunjang pelaksanaan capaian tersebut terdiri dari:

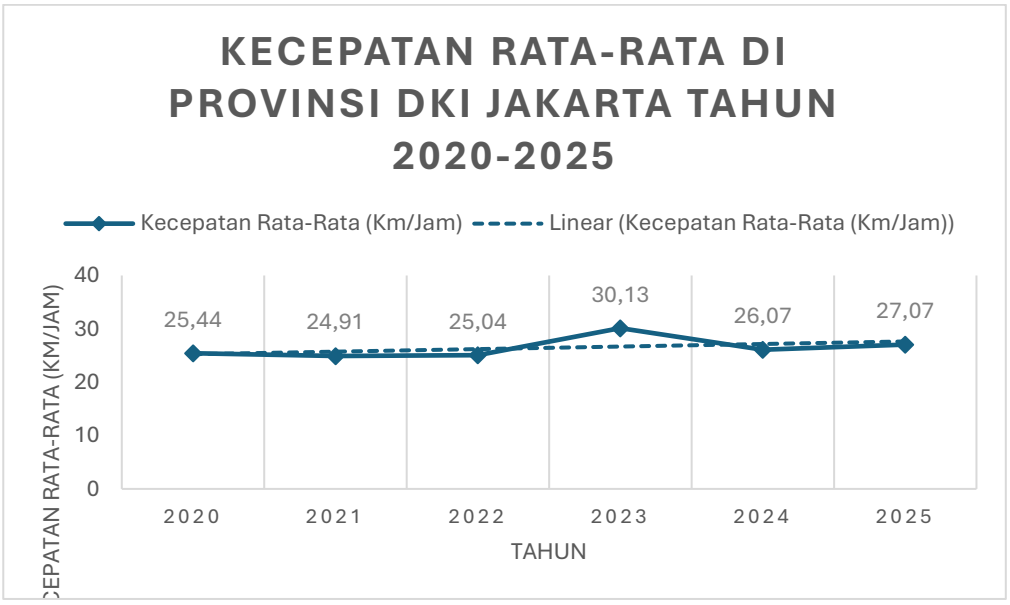
Gambar 3.2 Data Kecepatan Tahun 2025



Tabel 3.8 Kecepatan Rata-Rata Tahun 2025

	2024											
	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Ags	Sep	Okt	Nov	Des
V Kecepatan Rata-Rata (km/jam)	25,88	25,95	26,19	26,15	25,51	27,08	27,58	27,73	28,47	27,63	27,31	29,39

Gambar 3.3 Kecepatan Rata-Rata di DKI Jakarta Tahun 2020-2025



Tabel 3.9 Kecepatan Rata-Rata di DKI Jakarta Tahun 2020-2025

	Periode					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
V Kecepatan Rata-Rata (km/jam)	25,44	24,91	25,04	30,13	26,07	27,07

Dari grafik dapat disampaikan informasi sebagai berikut:

1. Tingginya kecepatan rata-rata pada Tahun 2020 dikarenakan Pemerintah mengeluarkan instruksi pembatasan sosial berskala besar untuk menekan penyebaran virus Covid-19 sehingga mobilitas masyarakat terbatas;
2. Penurunan kecepatan rata-rata pada Tahun 2021 dikarenakan peralihan mobiltas yang semula pergerakan terbatas menuju normal;
3. Pada Tahun 2022-2023 lalu lintas DKI Jakarta sudah kembali normal dan mengalami peningkatan kecepatan rata-rata;
4. Penurunan kecepatan rata-rata di Tahun 2024 diakibatkan sedang berlangsungnya pekerjaan konstruksi yang massif dan berkelanjutan sehingga berdampak pada pengurangan lebar badan jalan dan kapasitas jalan dengan total panjang jaringan jalan yang terdampak adalah sebesar 250,23 km atau 15,97 % dari total panjang arteri maupun kolektor di seluruh wilayah Provinsi DKI Jakarta, dengan rincian sebagai berikut:
    - Pembangunan Jalur dan Stasiun MRT segmen HI-Kota = 5,8 km;
    - Pembangunan Jalur dan Stasiun LRT Jakarta Tahap 1B (Velodrome-Manggarai) = 6,4 km;
    - Penataan Saluran Air = 1,5 km;
    - Pembangunan Sistem Distribusi Instalasi Pengolahan Air = 150,09 km;
    - Pembangunan Sistem Pengolahan Limbah (*Jakarta Sewerage Development Project*) = 76,74 km;
    - Pekerjaan Konstruksi Pengembangan Jalan Tol Ir. Wiyoto Wiyono, M.Sc. (Section Harbour Road II) = 9,7 km.
5. Pada Tahun 2025, kecepatan rata-rata kendaraan di DKI Jakarta tercatat sebesar 27,07 km/jam, menunjukkan peningkatan dibandingkan tahun 2024. Kenaikan ini mengindikasikan bahwa kondisi lalu lintas mulai membaik

setelah sebelumnya mengalami tekanan akibat berbagai proyek konstruksi infrastruktur berskala besar.

Perbaikan ini terjadi seiring dengan mulai rampungnya sebagian proyek strategis yang pada tahun-tahun sebelumnya menyebabkan penyempitan badan jalan, pengalihan arus, serta penurunan kapasitas jaringan jalan. Dengan berkurangnya hambatan fisik di ruas-ruas utama, arus kendaraan menjadi lebih lancar dan waktu tempuh perjalanan relatif lebih singkat.

Selain itu, penyelesaian bertahap proyek transportasi dan utilitas juga mulai memberikan dampak positif terhadap manajemen lalu lintas, baik melalui pengurangan titik kemacetan konstruksi maupun peningkatan keteraturan arus kendaraan. Kondisi ini menunjukkan fase transisi dari periode pembangunan intensif menuju tahap operasional infrastruktur yang diharapkan dapat terus mendukung peningkatan kinerja lalu lintas Jakarta ke depan.

Catatan: Pada Tahun 2020-2022 kecepatan rata-rata dihitung pada 41 Koridor Jalan Utama dan Pada Tahun 2023-2025 kecepatan rata-rata dihitung pada 25 Ruas Jalan dengan Penerapan Ganjil-Genap.

Tabel 3.10 Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas dengan Angkutan Umum

No	Bulan	Kecelakaan Lalu Lintas dengan Angkutan Umum (Orang)			
		Meninggal Dunia	Luka Berat	Luka Ringan	Jumlah
1	Januari	0	0	4	4
2	Februari	0	0	11	11
3	Maret	0	0	0	0
4	April	0	0	0	0
5	Mei	0	0	1	1
6	Juni	0	0	1	1
7	Juli	0	0	0	0
8	Agustus	0	0	1	1
9	September	0	0	8	8
10	Oktober	0	0	0	0
11	November	0	0	0	0
12	Desember	0	0	0	0
JUMLAH		0	0	26	26

Sumber: Polisi Polda Metro Jaya

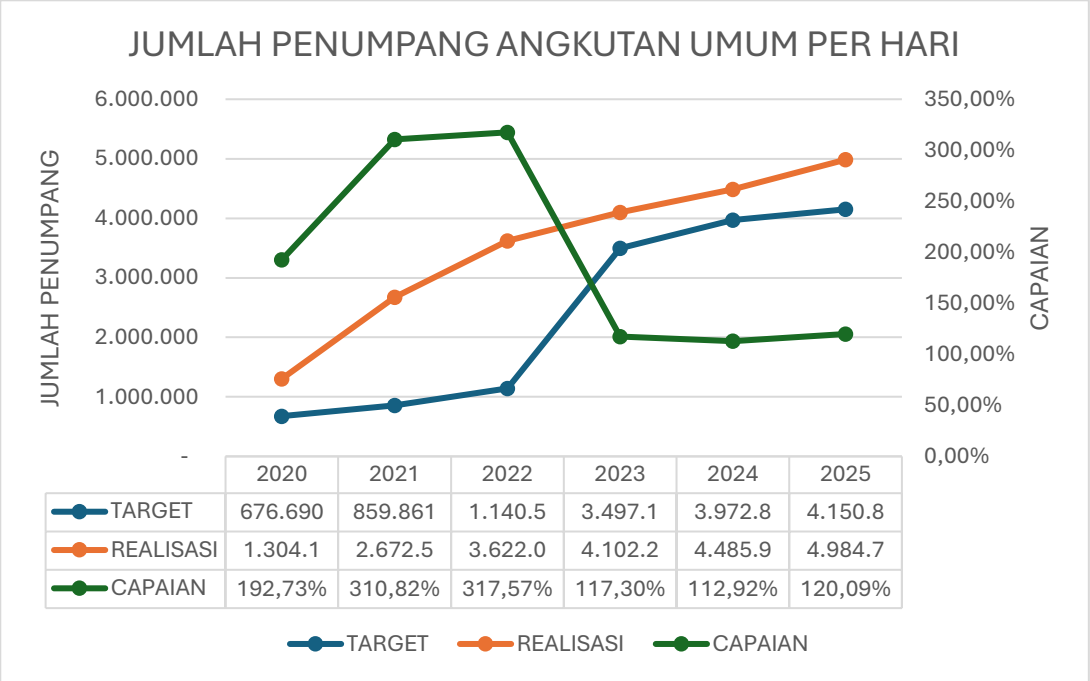
Berdasarkan data tersebut, tidak ada korban yang meninggal dunia. Jumlah kendaraan angkutan umum yang terintegrasi dalam program Jak Lingko di wilayah

Provinsi DKI Jakarta sebanyak 5.196 kendaraan di Triwulan IV Tahun 2025 berdasarkan laporan PT Transportasi Jakarta. Sehingga untuk indeks fatalitas kecelakaan angkutan umum Tahun 2025 sebesar:

$$\text{Indeks Fatalitas Kecelakaan Angkutan Umum Tahun 2025} = \frac{0}{5.196} \text{ x } 10.000 = 0$$

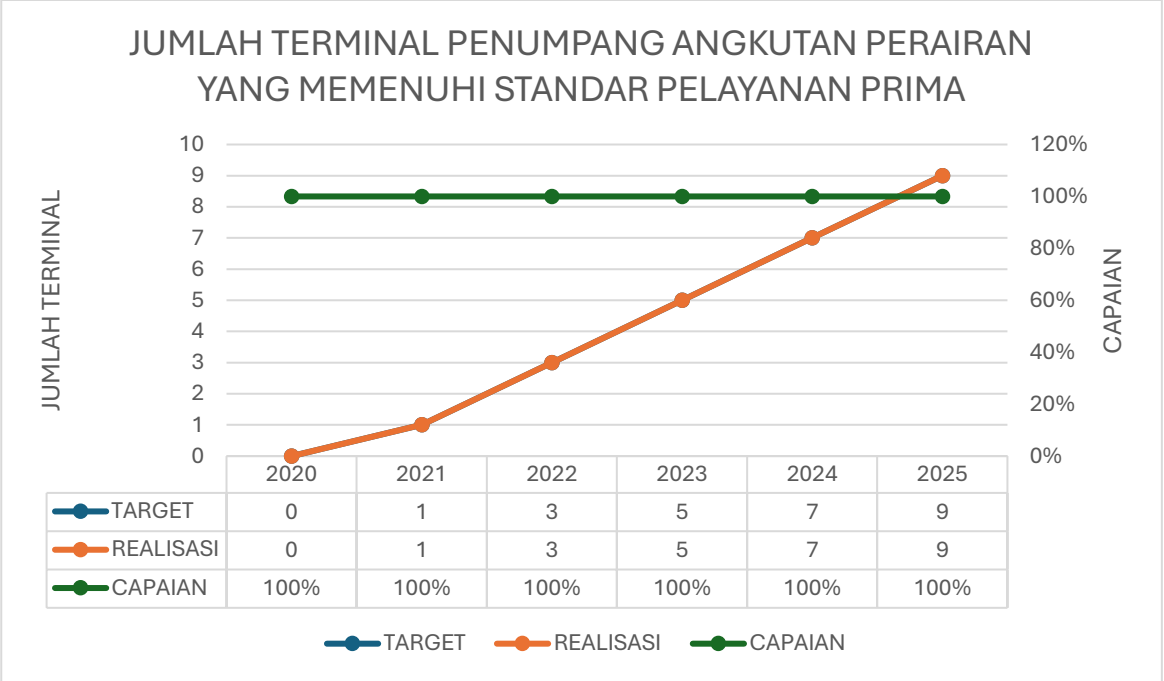
Dapat disampaikan bahwasanya realisasi indeks fatalitas kecelakaan angkutan umum Tahun 2025 memenuhi target dengan nilai sebesar 0 atau berada di bawah nilai target indeks Tahun 2025 yang ditetapkan.

Gambar 3.4 Jumlah Penumpang Angkutan Umum yang Terlayani Per Hari



	2020	2021	2022	2023	2024	2025
TARGET	676.690	859.861	1.140.5	3.497.1	3.972.8	4.150.8
REALISASI	1.304.1	2.672.5	3.622.0	4.102.2	4.485.9	4.984.7
CAPAIAN	192,73%	310,82%	317,57%	117,30%	112,92%	120,09%

Gambar 3.5 Jumlah Terminal Penumpang Angkutan Perairan (Pelabuhan) yang Memenuhi Standar Pelayanan Prima



Selain indikator program di atas, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta juga melaksanakan beberapa kegiatan / rencana aksi / *pull strategy* untuk peningkatan jumlah penumpang angkutan umum, yaitu:

I. Kartu Layanan Gratis 15 Golongan Masyarakat

Kegiatan ini berfokus pada penyediaan sistem transportasi yang menjangkau dan melayani semua kelompok masyarakat, terutama kelompok rentan seperti perempuan, anak-anak, lansia, dan penyandang disabilitas. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta berkomitmen menjamin ketersediaan moda yang aman, nyaman, dan mudah diakses di seluruh wilayah kota. Hal ini mencakup penyediaan fasilitas disabilitas di stasiun dan halte, pelatihan petugas transportasi, serta pengembangan kebijakan tarif yang adil.

Kegiatan ini juga telah tertuang dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 33 Tahun 2025 tentang Pemberian Layanan Angkutan Umum Massal Gratis. Dalam peraturan ini, yang dimaksud dengan angkutan umum yakni layanan angkutan umum sistem BRT (meliputi layanan pengumpan, layanan integrasi, layanan angkutan Transjabodetabek, dan layanan angkutan umum lainnya), MRT Jakarta, dan LRT Jakarta. Terdapat 15 golongan masyarakat tertentu penerima layanan angkutan umum massal gratis meliputi:

a. peserta didik pemegang kartu Jakarta pintar plus dan kartu Jakarta mahasiswa unggul
b. penerima bantuan sosial untuk pemenuhan kebutuhan dasar bagi anak
c. penghuni rumah susun sederhana sewa
d. tim penggerak PKK dan kelompok PKK
e. PJLP dan pegawai non-ASN Pemerintah Provinsi DKI Jakarta
f. ASN dan pensiunan PNS Provinsi DKI Jakarta
g. penyandang disabilitas
h. penduduk lanjut usia
i. veteran Republik Indonesia
j. karyawan swasta pemegang Kartu Pekerja Jakarta
k. pendidik dan tenaga kependidikan pada pendidikan anak usia dini
l. penjaga rumah ibadah
m. penduduk Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu
n. juru pemantau jentik, pengurus karang taruna, dasawisma, atau pengurus pos pelayanan terpadu
o. anggota Tentara Nasional Indonesia dan Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Jumlah Pelanggan dan Kartu Layanan Gratis Angkutan Umum pada Tahun 2025 dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 3.11 Jumlah Pelanggan Gratis Angkutan Umum Tahun 2025

Tahun	Transjakarta	MRT Jakarta	LRT Jakarta	Total
2025	22.469.926	530.978	42.548	23.043.452

Tabel 3.12 Jumlah Kartu Layanan Gratis Angkutan Umum

Tahun	Bank Jakarta	Transjakarta
2025	1.053.331	66.717
Data *Update*	s.d. Oktober	s.d. November

II. Pemberian Subsidi ke Transjakarta, MRT, dan LRT

Tabel 3.13 Tabel alokasi dan realisasi anggaran subsidi

NAMA RSK	APBD	APBD-P	REALISASI	CAPAIAN
Pemberian Subsidi untuk Pelayanan Moda	595.280.227.176	944.327.313.427	770.080.237.657	81,55%

NAMA RSK	APBD	APBD-P	REALISASI	CAPAIAN
Raya Terpadu Melalui PT MRT Jakarta				
Pemberian Subsidi untuk Pelayanan Lintas Raya Terpadu melalui PT Jakarta Propertindo	296.391.071.823	515.146.272.949	475.496.513.681	92,30%
Pemberian Subsidi untuk Pelayanan Transjakarta melalui PT. Transportasi Jakarta	4.209.930.081.062	4.515.474.368.382	4.130.864.662.985	91,48%

Penambahan anggaran Subsidi MRT merupakan hasil pembahasan proposal kebutuhan subsidi MRT Jakarta Tahun 2025 yang dituangkan dalam Berita Acara Verifikasi Proposal Kebutuhan Subsidi Prasarana dan Sarana MRT Jakarta Tahun Anggaran 2025 Nomor 1782/PH.10.00 tanggal 29 April 2025; dan tertuang pada Perjanjian Antara Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta dengan Perseroan Terbatas Mass Rapid Transit Jakarta (Perseroda) Tentang Pemberian Subsidi Moda Raya Terpadu yang Bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2025 Nomor 738/PH.10.00 dan 026/MRT-CON/UA.00.01 tanggal 5 Juni 2025. Target penumpang sebesar 43.021.360 penumpang/tahun (117.867 penumpang/hari).

Penambahan anggaran Subsidi LRT sesuai dengan Berita Acara Verifikasi Proposal Kebutuhan Subsidi Prasarana dan Sarana LRT Jakarta Tahun Anggaran 2025 Nomor 1754/PH.10.00 tanggal 28 April 2025, nilai kebutuhan subsidi LRT Jakarta Tahun 2025 sebesar Rp513.025.754.522. Nilai subsidi tersebut sudah mengakomodir tambahan kebutuhan subsidi untuk penerapan kebijakan layanan angkutan umum massal gratis untuk 15 golongan masyarakat dan nilai PBB atas aset bangunan stasiun dan depo yang dalam hal ini akan diusulkan untuk diberikan penghapusan kewajiban pajak kepada Gubernur DKI Jakarta. Adapun nilai yang telah diakomodir pada DPA Pergeseran Tahun 2025 sebesar Rp298.318.271.823, sehingga diajukan penambahan sebesar Rp214.707.482.699 dari APBD Pergeseran.

Penambahan Subsidi Transjakarta untuk Pengembangan Jaringan Pelayanan Angkutan umum Layanan Transjakarta di wilayah Jabodetabek:

1. Perubahan rute dari 229 ke 233 dengan rincian:
   - Penambahan rute transjabodetabek sebanyak 6 rute;
   - Pengurangan rute rusun 1 rute;
   - Pengurangan rute bus wisata 1 rute;
2. Perubahan Armada dari 5.255 unit ke 5.794 unit.

III. Pelayanan Angkutan Bus Sekolah

Pada Tahun di Unit Pengelola Angkutan Sekolah Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta terdapat penambahan 13 unit bus ramah disabilitas. Berikut ini laporan kinerja layanan bus sekolah untuk periode November sampai dengan 16 Desember 2025.

Tabel 3.14 Pola Operasi Penambahan 13 Unit Bus Sekolah Ramah Disabilitas

Nama Bus Sekolah Disabilitas	Rute	Jumlah Penumpang	Penumpang Rata-Rata Per Hari
Z25.01	Zonasi 5	1.368	53
Z25.02	Zonasi 5	1.521	59
Z25.03	Zonasi 13	446	17
Z25.04	Zonasi 5	2.331	90
Z25.05	Zonasi 13	3.260	125
Z25.06	Zonasi 9	911	35
Z25.07	Zonasi 2	2.087	80
Z25.08	Zonasi 12	1.782	69
Z25.09	Zonasi 2	479	18
Z25.10	Zonasi 16	839	30
Z25.11	Zonasi 9	1.189	46
Z25.12	Zonasi 17	618	22
Z25.13	Zonasi 18	1.105	41
Total		17.936	-

IV. Pendidikan dan pelatihan Sertifikasi Pengemudi Angkutan Umum

Jumlah peserta yang mengikuti Diklat Sertifikasi Pengemudi Angkutan Umum (SPAU) Tahun 2025 sebanyak 1.100 pramudi yang diperuntukan kepada 500 pramudi Bus Kecil/Mikrotrans dan 600 pramudi Bus Angkutan Massal. Pelaksanaan Diklat Sertifikasi Pengemudi Angkutan Umum (SPAU) Tahun 2025 telah selesai dilaksanakan pada tanggal 21 September 2025 dengan jumlah

peserta yang telah mengikuti Diklat SPAU sebanyak 1.100 pramudi yang terbagi menjadi 500 pramudi Bus Kecil/Mikrotrans dan 600 pramudi Bus Angkutan Massal.

V. Peningkatan dan Pengembangan Angkutan Perairan

Berdasarkan Sasaran Strategis Terwujudnya Transportasi Terintegrasi dan Berkelanjutan, Unit Pengelola Angkutan Perairan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta melaksanakan penambahan kapal sebanyak 4 (empat) unit.

Gambar 3.6 Penambahan 4 Unit Kapal





VI. Peningkatan Terminal Bus Tipe A dan Tipe B

Dalam rangka mendukung peningkatan perjalanan penduduk menggunakan transportasi publik, Unit Pengelola Terminal Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta telah melaksanakan Peningkatan Terminal Tipe A dan Terminal Tipe B. Pelaksanaan kegiatan beserta uraian pekerjaan dapat dijelaskan sebagai berikut:

1) Terlaksananya Rehabilitasi dan Pemeliharaan Terminal Tipe A (Fasilitas Utama dan Pendukung)

Tabel 3.15 Kegiatan dan Uraian Pekerjaan Terminal Tipe A

No	Kegiatan	Uraian Pekerjaan
1	Peningkatan SPP Terminal Bus Kalideres	Pekerjaan Gedung Baru Terminal untuk memenuhi beberapa Fasilitas Standar Pelayanan Minimal (SPM) Terminal Bus: - Peremajaan Kios 38 (tiga puluh

No	Kegiatan	Uraian Pekerjaan
		delapan) Unit - Fasilitas Toilet Umum 12 (dua belas) Unit - Ruang Laktasi - Ruang Kesehatan - Ruang Istirahat Pengemudi - Fasilitas Disabilitas - Jalur pedestrian integrasi dengan Halte Transjakarta - Pos Retribusi
2	Kajian Dokumen Pendukung Pengembangan Terminal Bus Kampung Rambutan	Kegiatan Kajian Dokumen Pendukung Pengembangan Terminal Bus Kampung Rambutan (terlaksana): - Kajian Analisa Dampak Lalu Lintas Terminal Bus Kampung Rambutan - Kajian Analisa Dampak Lingkungan atau Penyusunan Dokumen Evaluasi Lingkungan Hidup Terminal Bus Kampung Rambutan Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2021 - Kajian Kajian Kelayakan Bisnis dan Investasi Terminal Bus Kampung Rambutan. Kegiatan Kajian Dokumen Pendukung Pengembangan Terminal Bus Kampung Rambutan (tidak terlaksana): - Reviu DED Terminal Bus Kampung Rambutan: Tidak terlaksana dan berdasarkan

No	Kegiatan	Uraian Pekerjaan
		rekomendasi Inspektur Provinsi DKI Jakarta lebih baik tidak dilaksanakan karena anggaran pembangunannya di Tahun Anggaran 2026 terkena efisiensi anggaran sesuai Kebijakan Pemerintah Pusat mengenai efisiensi Transfer Kas Daerah Tahun Anggaran 2026.

2) Terlaksananya Rehabilitasi dan Pemeliharaan Terminal Tipe B (Fasilitas Utama dan Penunjang)

Tabel 3.16 Kegiatan dan Uraian Pekerjaan Terminal Tipe B

No	Kegiatan	Uraian Pekerjaan
1	Pemeliharaan Terminal Bus Cililitan	- Pekerjaan Emplasemen - Pemasangan Acp Kolom Dan Pvc Dinding - Pengecatan Dinding - Pemasangan Dan Pengecatan Pagar - Perbaikan Toilet Difabel - Pergantian Lampu Di Jalur
2	Peningkatan SPP Terminal Bus Pulogadung	- Pembuatan Pagar Terminal - Pekerjaan Pembuatan Food Court - Pekerjaan Emplasemen - Pekerjaan Pagar Terminal - Pekerjaan Rehab Kantor Terminal - Pekerjaan Pedestrian menuju Halte Transjakarta
3	Peningkatan SPP Terminal Bus Ragunan	- Pekerjaan Pembuatan Kios - Pekerjaan Pagar Terminal - Pekerjaan Emplasemen

No	Kegiatan	Uraian Pekerjaan
		- Pekerjaan Toilet Difabel - Pekerjaan Ruang Laktasi
4	Peningkatan SPP Terminal Bus Rawamangun	- Pekerjaan Atap Dome - Pekerjaan Toilet - Pekerjaan Plafon - Pekerjaan Interior Loby Kantor - Pekerjaan Interior Mushola - Pekerjaan Pos Jaga dan Portal Terminal - Pekerjaan Septic tank
5	Pemeliharaan Terminal Bus Muara Angke	- Pekerjaan Dome - Pekerjaan Kusen Pintu dan Jendela - Pekerjaan Perbaikan Toilet - Pekerjaan Plafon
6	Pemeliharaan TMB Pulogebang	- Pekerjaan Mushola

Gambar 3.7 Dokumentasi Rehabilitasi dan Pemeliharaan Terminal Tipe A dan B

1. Terminal Bus Cililitan





2. Terminal Mobil Barang Pulogebang





3. Terminal Bus Pulogadung





4. Terminal Bus Rawamangun





5. Terminal Bus Rawamangun





6. Terminal Bus Ragunan





7. Terminal Bus Muara Angke





VII. Peningkatan Pelabuhan dan Dermaga di Wilayah DKI Jakarta

Berdasarkan hasil lapangan dan progres pada Peningkatan Pelabuhan di Wilayah DKI Jakarta (Revitalisasi Pulau Pari), dapat disampaikan hal-hal sebagai berikut:

1) Pada periode Bulan Oktober progres realisasi fisik sebesar 87% dengan progres keuangan 100%;
2) Pada periode Bulan November progres realisasi fisik sebesar 100% dengan progres keuangan 100%;
3) Pekerjaan yang dilakukan antara lain:

a) Pekerjaan Gedung Terminal Pelabuhan;
b) Pekerjaan Pembangunan Gedung Mushola;
c) Pekerjaan Pagar Besi, Paving Block, Kansteen dan Sign in, Papan Nama Pelabuhan Pari;
d) CCTV, AC, Genset, Biotek, IPAL, Resapan, Penangkat Petir, Tata Surya, Fire Alarm, Lampi Taman dan Lampu PJU;
e) Pekerjaan Gedung dan Instalasi Pengolahan Air Laut Menjadi Air Bersih; serta
f) Pelebaran Kolam Labuh, Perataan dan Pemadatan area bekas Kolam Labuh.

Gambar 3.8 Pelaksanaan Revitalisasi Pulau Pari





VIII. Pembangunan LRTJ (Fase 1B) dan MRTJ (Fase 2A, Fase 2B, dan *East-West*

Dinas Perhubungan sedang melaksanakan Pembangunan LRTJ Fase 1B (Velodrome – Manggarai) serta MRTJ Fase 2A (Bundaran HI – Kota), dan sedang proses perencanaan untuk Pembangunan MRT Fase 2B (Kota – Ancol), dan MRT East – West.

Selain itu, untuk meningkatkan jumlah penumpang angkutan umum Dinas Perhubungan juga melakukan kegiatan *push strategy* dengan mengendalikan jumlah / volume kendaraan di jalan, meminimalisir penggunaan kendaraan pribadi dengan mendorong penggunaan angkutan umum. Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta pada Tahun 2025 melakukan strategi sebagai berikut:

I. Ganjil Genap 25 ruas jalan

Kebijakan pembatasan lalu lintas sistem ganjil genap (gage) di Jakarta telah mengalami sejumlah perubahan sejak pertama kali diterapkan. Awalnya diatur melalui Pergub No. 155 Tahun 2018 yang berlaku pada 9 ruas jalan, lalu diperluas menjadi 25 ruas jalan melalui Pergub No. 88 Tahun 2019 sekaligus menambahkan pengecualian bagi kendaraan listrik.

Ruas jalan yang akan diberlakukan Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap yaitu:

a. Jalan Pintu Besar Selatan;
b. Jalan Gajah Mada;
c. Jalan Hayam Wuruk;
d. Jalan Majapahit;

e. Jalan Medan Merdeka Barat;
f. Jalan M.H. Thamrin;
g. Jalan Jenderal Sudirman;
h. Jalan Sisingamangaraja;
i. Jalan Panglima Polim;
j. Jalan Fatmawati (mulai dari Simpang Jalan Ketimun 1 sampai dengan Simpang Jalan TB Simatupang);
k. Jalan Suryopranoto;
l. Jalan Balikpapan;
m. Jalan Kyai Caringin;
n. Jalan Tomang Raya;
o. Jalan Jenderal S. Parman (mulai dari Simpang Jalan Tomang Raya sampai dengan Jalan Gatot Subroto);
p. Jalan Gatot Subroto;
q. Jalan M.T. Haryono;
r. Jalan H.R. Rasuna Said;
s. Jalan D.I. Panjaitan;
t. Jalan Jenderal A. Yani (mulai dari Simpang Jalan Bekasi Timur Raya sampai dengan Simpang Jalan Perintis Kemerdekaan);
u. Jalan Pramuka;
v. Jalan Salemba Raya Sisi Barat dan Jalan Salemba Raya Sisi Timur (mulai dari Simpang Jalan Paseban Raya sampai dengan Simpang Jalan Diponegoro);
w. Jalan Kramat Raya;
x. Jalan St. Senen;
y. Jalan Gunung Sahari.

Selama pandemi Covid-19, kebijakan ini sempat beberapa kali dihentikan dan diberlakukan kembali menyesuaikan kondisi serta level PPKM. Sejak 6 Juni 2022 hingga saat ini, gage kembali diterapkan secara penuh di 25 ruas jalan utama DKI Jakarta. Aturan ini berlaku setiap Senin–Jumat pada pukul 06.00–10.00 dan 16.00–21.00. Total terdapat 26 titik pengendalian di berbagai koridor utama seperti Sudirman, Thamrin, Gatot Subroto, Rasuna Said, hingga kawasan Senen dan Gunung Sahari, dan secara umum kebijakan ini dinilai

meningkatkan kinerja lalu lintas. Untuk mengurangi dampak kepadatan di sekitar ruas terdampak, Dinas Perhubungan DKI menyiapkan rambu, rekayasa lalu lintas, serta berbagai rute alternatif di tiap koridor. Pelanggar aturan ganjil genap dikenakan sanksi tilang sesuai UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain Jakarta, kebijakan serupa juga diterapkan di kawasan Puncak, Bogor.

II. Disinsentif perparkiran

Kebijakan ini menjelaskan upaya pengendalian kualitas udara di DKI Jakarta melalui disinsentif tarif parkir berdasarkan Pergub DKI Jakarta No. 66 Tahun 2020 tentang Uji Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor. Intinya, kendaraan yang tidak lulus atau belum melakukan uji emisi dikenakan tarif parkir lebih tinggi di lokasi parkir milik pemerintah maupun jalan. Untuk parkir di luar badan jalan (gedung/pelataran parkir), mobil yang lulus uji emisi dikenakan tarif normal sekitar Rp4.000/jam, sedangkan yang tidak lulus/belum uji emisi dikenakan tarif disinsentif hingga Rp7.500/jam. Sementara untuk parkir di badan jalan, kendaraan yang lulus uji emisi dikenakan tarif sekitar Rp5.000/sekali parkir, dan yang tidak lulus/belum uji emisi dikenakan tarif lebih tinggi hingga Rp7.500/sekali parkir. Kebijakan ini bertujuan mendorong kepatuhan uji emisi dan menekan pencemaran udara.

III. Kawasan Rendah Emisi (Kota Tua dan Tebet)

Penerapan Low Emission Zone (LEZ) di DKI Jakarta merupakan kebijakan pembatasan kendaraan bermotor di kawasan tertentu untuk menurunkan polusi udara, meningkatkan kualitas ruang publik, serta mendukung mobilitas berkelanjutan. Kebijakan ini telah diterapkan di Kawasan Kota Tua sejak Februari 2021 dan di Tebet Eco Park sejak Mei 2022 (khusus akhir pekan dan hari libur untuk Tebet). Di dalam kawasan LEZ, kendaraan pribadi dan angkutan barang dibatasi masuk, kecuali angkutan umum, sepeda, serta kendaraan operasional tertentu yang memiliki stiker khusus dan telah lulus uji emisi. Di Kota Tua, penataan kawasan juga dibarengi dengan rekayasa lalu lintas, penguatan rute TransJakarta dan Mikrotrans, pedestrianisasi, jalur

sepeda, penataan plaza, serta integrasi dengan Stasiun Jakarta Kota dan rencana MRT Fase 2A.

Hasil evaluasi menunjukkan kualitas udara di Kota Tua membaik setelah penerapan LEZ, kinerja beberapa simpang mengalami penurunan antrean dan tundaan, serta terdapat tren peningkatan penggunaan angkutan umum seperti KRL dan TransJakarta. Namun, masih ditemukan berbagai tantangan, seperti kebocoran kendaraan yang masuk ke area terlarang, beban lalu lintas yang berpindah ke jalan alternatif, infrastruktur angkutan umum yang belum optimal, serta keberagaman tata guna lahan yang masih menuntut akses kendaraan bermotor (misalnya kegiatan logistik dan layanan publik). Di Tebet Eco Park, rekayasa lalu lintas dinilai cukup baik, tetapi pelanggaran akses kendaraan pribadi masih sering terjadi sehingga dibutuhkan pengawasan lebih ketat, penjagaan petugas, dan rencana pemasangan portal otomatis.

Secara kelembagaan, implementasi LEZ di Jakarta juga menghadapi tantangan regulasi karena belum adanya payung hukum khusus yang mengatur standar perencanaan, penerapan, indikator kawasan, dan pengawasan LEZ. Oleh karena itu, Pemprov DKI Jakarta melalui Dinas Perhubungan bekerja sama dengan lembaga seperti ITDP dan WRI Indonesia untuk menyusun kajian dan naskah akademis sebagai dasar penyusunan regulasi ke depan, sekaligus mendorong penataan kawasan yang lebih terpadu dan berorientasi pada transportasi publik serta mobilitas rendah emisi.

f. Faktor Keberhasilan dan Kendala

Secara umum capaian persentase perjalanan penduduk menggunakan moda transportasi publik tahun 2025 telah tercapai karena koordinasi dan kolaborasi antar *stakeholde*r yang baik serta adanya komitmen bersama untuk mewujudkan peningkatan penggunaan moda angkutan umum di DKI Jakarta. Selain itu, implementasi strategi integrasi antar moda, seperti integrasi layanan, integrasi tarif, dan fisik juga menjadi faktor pendukung keberhasilan pencapaian target penggunaan angkutan umum, yaitu adanya layanan *feeder* di beberapa titik simpul transportasi, penataan kawasan stasiun, integrasi tarif antar moda, dan peningkatan infrastruktur *skywalk*/jembatan penghubung antar titik simpul yang memudahkan perjalanan pengguna angkutan umum sehingga

aspek kenyamanan dan kemudahan dapat terpenuhi yang dapat meningkatkan penggunaan moda angkutan umum.

Harapan mendatang transportasi publik dapat lebih berperan sebagai moda utama perjalanan dengan meningkatkan kualitas layanan serta kepercayaan masyarakat. Beberapa kendala, seperti aspek keandalan, contohnya *headway* yang tidak selalu sesuai pada moda angkutan massal berbasis jalan karena lajur masih bersinggungan dengan kendaraan lain, keterbatasan lahan sehingga kenyamanan pada titik simpul tidak dapat optimal. Berikut upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam mendorong peningkatan persentase penggunaan angkutan publik Tahun 2025 antara lain:

Faktor Keberhasilan Capaian

Tabel 3.17 Faktor Keberhasilan Capaian

No	Faktor	Kegiatan
1.	Sumber Daya Manusia	Koordinasi antar stakeholder yang intensif - Rapat monitoring dan evaluasi layanan angkutan umum massal (BRT, MRTJ, LRTJ) secara berkala; - Pembahasan progres/monitoring pembangunan MRTJ Fase 2A Bundaran HI-Kota - Pembahasan progres/monitoring pembangunan LRTJ Fase 1B Velodrome – Manggarai - Pembahasan progres/monitoring pengembangan angkutan massal MRT *East – West*
2.	Sumber Daya Anggaran	Tercukupinya Anggaran yang dibutuhkan untuk menunjang kegiatan yang mendukung Indikator
3.	Sumber Daya Teknologi/Sarana dan Pra-sarana	1. Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum pada layanan angkutan umum - Pengawasan pelaksanaan SPM pada Transjakarta, MRTJ, LRTJ. 2. Dukungan Pengoperasian angkutan umum massal - Dukungan feeder Transjakarta pada layanan angkutan MRTJ dan LRTJ - Dukungan feeder Prasarana lalu lintas pada pengoperasian layanan angkutan umum baru, seperti Kereta Cepat, LRT Jabodebek - Penyiapan kantong parkir atau park&ride pada area titik simpul angkutan umum

No	Faktor	Kegiatan
		3. Perluasan layanan angkutan umum - Pelaksanaan layanan Transjakarta pada Bandara Soekarno Hatta - Penambahan jam operasional layanan angkutan umum pada acara-acara besar (event musik, tahun baru, dll) 4. Peningkatan prasarana dan sarana pendukung angkutan umum - Peningkatan SPP/ Pemeliharaan Terminal Tipe A dan B - Peningkatan fasilitas dermaga pelabuhan di Kepulauan Seribu - Inspeksi Keselamatan (Ramp Check) pada Bus-Bus AKAP - Terdapat fasilitas penunjang yang lengkap untuk penumpang (Fasilitas kesehatan, wifi, media informasi, dll) - Penyediaan CCTV di Terminal dan Pelabuhan 5. Inklusivitas dalam transportasi umum - Keberpihakan pada disabilitas dengan pemberian kartu khusus disabilitas bagi penyandang disabilitas dan berhak mendapatkan tarif gratis pada Transjakarta untuk 15 golongan - Pengadaan armada bus sekolah khusus disabilitas

Dalam upaya mencapai target perjalanan menggunakan transportasi publik, terdapat tantangan yang dihadapi sehingga dapat menghambat proses pelaksanaan kegiatan.

Kendala yang terjadi

Tabel 3.18 Kendala yang Terjadi

No	Kendala	Rekomendasi/ Mitigasi
1.	Pertumbuhan kendaraan pribadi yang tinggi	Diperlukan kebijakan disinsentif penggunaan kendaraan pribadi
2.	*Push strategy* masih belum efektif dijalankan (LEZ, ERP, disinsentif parkir)	Dibutuhkan regulasi pendukung penerapan *push strategy*

g. Rencana ke Depan Terkait dengan Target Selanjutnya

Beberapa strategi praktek yang sesuai untuk keberhasilan penggunaan transportasi publik, adalah sosialisasi dan komunikasi publik secara konsisten. Selain itu, secara proaktif merencanakan layanan, dan fokus terhadap kelompok pengguna

tertentu seperti pekerja, komunitas dan kesetaraan sosial serta memperkuat aspek keselamatan (APTA, 2023). Upaya lain adalah dengan memanfaatkan peluang untuk memperluas jumlah penumpang angkutan umum dan terus mengikuti perubahan. Guna meningkatkan persentase perjalanan dengan menggunakan angkutan umum, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta ke depan mempunyai beberapa rencana aksi yang terdiri dari:

Tabel 3.19 Rencana ke Depan

No	Kegiatan	Rencana ke Depan
1	Pemberian subsidi Transjakarta	Rencana pola operasi dan penambahan jumlah pelanggan
2	Pemberian subsidi MRT	Rencana pola operasi dan penambahan jumlah pelanggan
3	Pemberian subsidi LRT	Rencana pola operasi dan penambahan jumlah pelanggan
4	Pelayanan Angkutan Bus Sekolah	- Rencana pola operasi dan penambahan jumlah penumpang - Penambahan armada bus sekolah
5	Pendidikan dan Pelatihan Sertifikasi Pengemudi Angkutan Umum Provinsi DKI Jakarta	- Pengemudi angkutan umum yang tersertifikasi - Indeks fatalitas kecelakaan angkutan umum
7	Peningkatan dan pengembangan Angkutan Perairan	- Rencana pola operasi dan penambahan jumlah pelanggan - Pengadaan kapal angkutan perairan
8	Peningkatan Terminal Bus Tipe B	- Peningkatan SPP/ Pemeliharaan Terminal
9	Peningkatan pelabuhan dan dermaga di wilayah DKI Jakarta	- Revitalisasi Pelabuhan
15	Kartu Layanan Gratis 15 Golongan	- Terlaksananya Program Pelayanan Tarif Gratis untuk 15 Golongan Masyarakat

3.2.2 Jumlah Titik Integrasi Antar Moda

a. Realisasi Jumlah Titik Integrasi Antar Moda

Indikator Jumlah Titik Integrasi Antar Moda merupakan salah satu Indikator Kinerja Utama Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dalam mencapai tujuan Terwujudnya Transportasi Terintegrasi dan Berkelanjutan dan sasaran untuk Meningkatkan Layanan, Infrastruktur, Akses, dan Integrasi Transportasi sebagaimana telah tertuang dalam Rencana Strategis Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta 2023-2026, yang juga merupakan salah satu *Key Performance Indicator* (KPI) Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta. Ukuran ketercapaian titik integrasi adalah jumlah titik lokasi integrasi antarmoda transportasi umum berbasis jalan dengan transportasi umum berbasis rel dan/atau transportasi umum berbasis perairan. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta pada Tahun 2025 mempunyai target Jumlah Titik Integrasi Antar Moda

sebanyak 30 titik yang ditetapkan Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 25 tahun 2022 tentang Rencana Pembangunan Daerah Tahun 2023-2026 dan Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 40 Tahun 2022 tentang Rencana Strategis Perangkat Daerah Tahun 2023-2026.

Tabel 3.20 Tabel Indikator Sasaran Tahun 2025

No	Sasaran	Indikator Sasaran	Satuan	Target	Realisasi
1	Meningkatkan Layanan, Infrastruktur, Akses, dan Integrasi Transportasi	Jumlah titik integrasi antar moda. Titik lokasi integrasi antar moda transportasi umum berbasis Jalan dengan transportasi umum berbasis rel dan/atau transportasi umum berbasis perairan	Titik	30	40

b. Realisasi dan Capaian

Beberapa usaha yang telah dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mewujudkan Integrasi Transportasi di wilayah Jakarta yaitu melalui integrasi fisik, integrasi operasional dan integrasi tarif. Implementasi integrasi fisik dilaksanakan melalui pengembangan Kawasan Berorientasi Transit dan Penataan Kawasan Stasiun KRL Commuterline.

Target capaian akumulasi Jumlah Titik Integrasi Antar Moda pada Tahun 2025 adalah 30 (tiga puluh) titik atau penambahan 4 (empat) titik Integrasi baru dari tahun sebelumnya. Realisasi Jumlah Titik Integarasi Antar Moda pada tahun 2025 mempunyai nilai sebesar 40 titik dengan nilai capaian sebesar 133,33% yang dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 3.21 Jumlah Titik Integrasi Antar Moda

No	Sasaran Strategis	Indikator Sasaran	Satuan	Target	Realisasi	Capaian
1	Meningkatkan Layanan, Infrastruktur, Akses, dan Integrasi Transportasi	Jumlah titik integrasi antar moda. Titik lokasi integrasi antar moda transportasi umum berbasis	Titik lokasi	30	40	133,33%

		Jalan dengan transportasi umum berbasis rel dan/atau transportasi umum berbasis perairan				

Sehubungan dengan penyediaan anggaran untuk Penataan Kawasan Stasiun belum juga tersedia hingga saat ini, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta tetap berusaha untuk memenuhi target penambahan titik integrasi baru dilakukan melalui kegiatan Pemasangan Sistem Informasi Petunjuk Arah dan Fasilitas Penunjang Lainnya pada Simpul Transportasi Terintegrasi berupa pemasangan rambu petunjuk karena pekerjaan yang paling sesuai dengan tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta adalah pekerjaan tersebut, meskipun secara prosentase pekerjaan tersebut porsinya kurang dari 1% dari rencana kegiatan Penataan Kawasan Stasiun. Adapun lokasi pemasangan Sistem Informasi Petujuk Arah dan Fasilitas Penunjang Lainnya pada Tahun 2025 dipasang pada lokasi Rencana Penataan Kawasan Stasiun sebanyak 14 (empat belas) rambu petunjuk pada 4 (empat) titik lokasi stasiun sebagai berikut:

a. Stasiun Buaran (3 rambu);
b. Stasiun Angke (1 rambu);
c. Stasiun Mangga Besar (8 rambu);
d. Stasiun Universitas Pancasila (2 rambu);

Sehingga dapat disampaikan bahwa target penambahan 4 (empat) titik integrasi baru di tahun 2025 telah tercapai sehingga akumulasi titik integrasi sampai dengan tahun 2025 adalah sebanyak 40 (empat puluh) titik dari target 30 (tiga puluh) titik integrasi, dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 3.22 Capaian Titik Integrasi Antar Moda

No.	Capaian Titik Integrasi	Nama Stasiun	Keterangan
A.	Penataan Kawasan Stasiun KRL Commuterline		
	Tahap 1 (4 Stasiun) – Tahun 2020	Tanah Abang, Pasar Senen, Juanda, dan Sudirman	Menggunakan sumber pendanaan APBD (selesai)

No.	Capaian Titik Integrasi	Nama Stasiun	Keterangan
	Tahap 2 (4 Stasiun Tahun 2021) (1 Stasiun 2022)	Tebet, Palmerah, Manggarai, Gondangdia, dan Jakarta Kota	Menggunakan sumber pendanaan RSM/S dan KLB (selesai)
	Tahap 3 (4 Stasiun) – Tahun 2022	Cawang, Jatinegara, Matraman, dan Juanda	Masuk ke dalam Paket Pekerjaan Revitalisasi 100 Halte yang bersumber dari RKAP PT Transjakarta (selesai)
	Rencana Tahap 4 (4 Stasiun) – Tahun 2023	Pasar Minggu, Klender, Duren Kalibata, dan Cikini	Penyediaan rambu petunjuk dan *wayfinding*
	Rencana Tahap 5 (4 Stasiun) – Tahun 2023	Kebayoran, Tanjung Barat, Lenteng Agung, dan Sawah Besar	Penyediaan rambu petunjuk
	Rencana Tahap 6 (5 Stasiun) – Tahun 2024	Duri, Jayakarta, Klender Baru, Kalideres, dan Cakung	Penyediaan rambu petunjuk
	Rencana Tahap 7 (4 Stasiun) – Tahun 2025	Buaran, Angke, Mangga Besar, dan Universitas Pancasila	Penyediaan rambu petunjuk
Total Penataan Kawasan Stasiun KRL Commuterline 29 titik			
B.	Kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) (5 Stasiun)	Lebak Bulus, Fatmawati, Blok M – Sisingamangaraja, Istora Senayan dan Dukuh Atas	Telah berjalan sejak tahun 2020
C.	LRT Jabodebek (7 Stasiun) – Tahun 2023	Setiabudi, Rasuna Said, Kuningan, Pancoran, Ciliwung, Taman Mini, dan Kampung Rambutan	Penyediaan *wayfinding*

Total titik integrasi Penataan Kawasan Stasiun, *Transit Oriented Development*, dan LRT Jabodebek adalah 40 (empat puluh) titik, sehingga melampaui target yang telah ditetapkan pada Perjanjian Kinerja Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025.

c. Perbandingan dengan Renstra Tahun 2023-2026

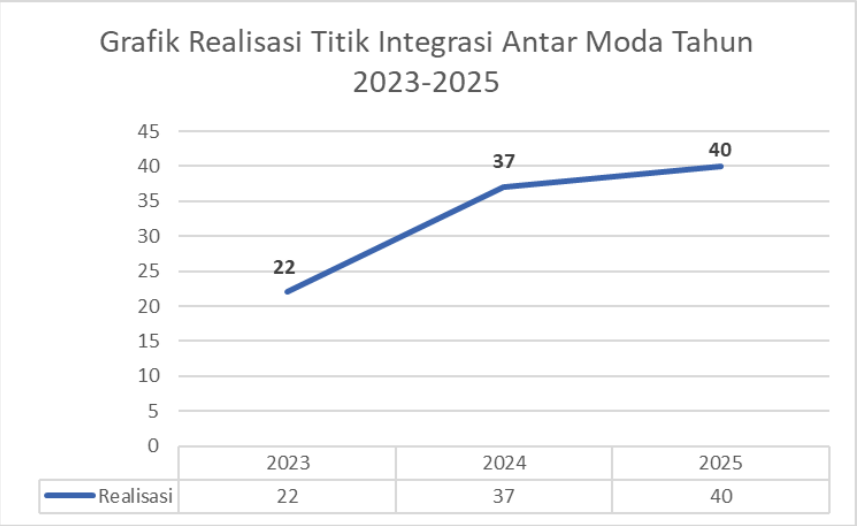
Sasaran Indikator kinerja utama persentase jumlah perjalanan dengan angkutan umum di DKI Jakarta pada dokumen Rencana Strategis Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Tahun 2023-2026 mempunyai target yaitu:

Tabel 3.23 Target dan Realisasi Indikator Sasaran pada Rencana Strategis Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Tahun 2023-2026

No	Sasaran	Indikator Sasaran	Satuan	Target dan Capaian					
				2023		2024		2025	
				Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi
1	Meningkatkan Layanan, Infrastruktur, Akses, dan Integrasi Transportasi	Jumlah Titik Integrasi Antar Moda	Titik	22	22	26	37	30	40

Berdasarkan target pada tabel di atas, target akhir untuk titik integrasi antar moda adalah 30 titik. Adapun capaian titik Integrasi Antar Moda pada tahun 2025 sebanyak 40 titik.

Gambar 3.9 Grafik Perbandingan Realisasi Titik Integrasi Antar Moda Tahun 2023-2025



Realisasi indikator Titik Integrasi Antar Moda menunjukan tren peningkatan selama priode 2023-2025. Pada tahun 2023 tercatat sebanyak 22 titik, meningkat

signifikan pada tahun 2024 menjadi 37 titik dan meningkat kembali pada tahun 2025 menjadi 40 titik.

Kenaikan ini merupakan hasil dari akumulasi berbagai kegiatan yang telah dilaksanakan, yaitu Penataan Kawasan Stasiun sebanyak 29 titik, pengembangan Kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) sebanyak 5 titik, serta integrasi layanan LRT Jabodebek sebanyak 7 titik. Penambahan titik tersebut menunjukan bahwa upaya untuk meningkatkan kualitas Titik Integrasi Antar Moda sebagai bagian dari upaya mendorong penggunaan transportasi pubik masih terus dilakukan.

d. Perbandingan capaian dengan nasional dan Kota-Kota Besar di Dunia

Indikator Titik Integrasi Antar Moda tidak dapat diperbandingkan dengan pemerintah daerah lain maupun secara nasional karena DKI Jakarta telah menerapkan pengembangan sistem transportasi yang lebih terintegrasi dan komprehensif, sehingga indikator tersebut bertujuan untuk mengukur kinerja sesuai karakteristik dan kebutuhan wilayah DKI Jakarta.

Di kota-kota besar dunia, titik integrasi dan *transit hub* umumnya telah berkembang secara matang dan terkoordinasi. Tokyo melalui Shinjuku Station mengintegrasikan kereta bawah tanah, commuter, dan bus dalam satu jaringan terpadu dengan akses pejalan kaki yang baik. London memiliki stasiun seperti King's Cross St. Pancras dan Paddington yang menghubungkan kereta bawah tanah, kereta nasional, bus, hingga layanan internasional, sementara New York mengembangkan World Trade Center Transportation Hub sebagai simpul integrasi metro, commuter rail, dan bus. Singapura menekankan integrasi dan interkonektivitas antarmoda melalui sistem MRT, bus, taksi, serta moda pendukung lainnya yang saling terhubung dalam satu jaringan layanan yang memungkinkan perpindahan moda secara mudah dan efisien.

e. Analisa Program dan Kegiatan/Renaksi Pendukung

Penyediaan Prasarana Integrasi Antar Moda sebanyak 4 (empat) titik di lokasi Stasiun Angke, Stasiun Buaran, Stasiun Mangga Besar, dan Stasiun Pancasila:

Penyelesaian Penyediaan Prasarana Integrasi Antar Moda sebagai Tambahan Capaian Jumlah Titik Integrasi Antar Moda Baru, dengan ini disampaikan pemasangan prasarana integrasi antar moda berupa pemasangan sistem informasi petunjuk arah dan

fasilitas penunjang lainnya, berupa rambu petunjuk, rambu peringatan, rambu perintah, dan rambu larangan sebanyak 14 (empat belas) rambu pada 4 (empat) lokasi stasiun dengan rincian sebagai berikut:

a. Stasiun Buaran (3 rambu);
b. Stasiun Angke (1 rambu);
c. Stasiun Mangga Besar (8 rambu);
d. Stasiun Universitas Pancasila (2 rambu);

Sehingga terhadap target capaian penambahan jumlah titik integrasi baru pada tahun 2025 sejumlah 4 (empat) titik telah terealisasi sebanyak 4 (empat) titik integrasi baru di lokasi sebagaimana tersebut di atas.

Sehingga, akumulasi Capaian Jumlah Titik Integrasi Antarmoda pada Tahun 2025 telah sesuai dengan target Rencana Strategis Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Tahun 2023-2026 yaitu 40 titik dari target 30 titik.

Tabel 3.24 Pemasangan Rambu Petunjuk pada Kawasan Stasiun

No	Nama Stasiun	Usulan Rambu Petunjuk dan Fasilitas Penunjang Lainnya	Dokumentasi Pemasangan
1	Stasiun Buaran		
2	Stasiun Buaran		

No	Nama Stasiun	Usulan Rambu Petunjuk dan Fasilitas Penunjang Lainnya	Dokumentasi Pemasangan
3	Stasiun Buaran		
4	Stasiun Angke		
5	Stasiun Mangga Besar		
6	Stasiun Mangga Besar		

No	Nama Stasiun	Usulan Rambu Petunjuk dan Fasilitas Penunjang Lainnya	Dokumentasi Pemasangan
7	Stasiun Mangga Besar		
8	Stasiun Mangga Besar (Relokasi rambu *bus stop*)		*Bus stop* eksisting:  Di relokasi ke: 

No	Nama Stasiun	Usulan Rambu Petunjuk dan Fasilitas Penunjang Lainnya	Dokumentasi Pemasangan
9	Stasiun Mangga Besar		
10	Stasiun Mangga Besar		
11	Stasiun Mangga Besar		

No	Nama Stasiun	Usulan Rambu Petunjuk dan Fasilitas Penunjang Lainnya	Dokumentasi Pemasangan
12	Stasiun Mangga Besar		
13	Stasiun Universitas Pancasila		
14	Stasiun Universitas Pancasila		

f. Faktor Keberhasilan dalam Mencapai Target

Pada tahun 2025, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta terus menunjukan komitmennya dalam meningkatkan jumlah dan kualitas Titik Integrasi Antar Moda sebagai bagian dari upaya mendorong penggunaan transportasi pubik. Secara umum, capaian pengembangan Titik Integrasi Antar Moda pada tahun 2025 telah berhasil dicapai dengan melebihi target yang ditentukan. Hal ini didukung oleh koordinasi dan

kolaborasi yang baik antar pemangku kepentingan serta adanya komitmen bersama dalam mewujudkan sistem transportasi publik yang terintegrasi di DKI Jakarta.

Faktor keberhasilan dalam meningkatkan Titik Integrasi Antar Moda pada Tahun 2025 dalam aspek sumber daya manusia didukung dengan menugaskan pegawai dengan latar belakang pendidikan yang sesuai, peralatan dan perlengkapan yang memadai, regulasi yang mendukung, serta kolaborasi dengan *stakeholder* terkait untuk mendukung pencapaian target indikator Titik Integrasi Antar Moda.

Meskipun belum tersedianya sumber pembiayaan dari kewajiban kompensasi pelampauan nilai KLB maupun alternatif pembiayaan lainnya, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta tetap mengalokasikan anggaran sebesar Rp36.785.535 untuk penyediaan rambu dan marka dalam meningkatkan kualitas titik integrasi antar moda.

Selain faktor pendukung di atas, pencapaian target juga didukung dengan ketersediaan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta yang dapat dilihat pada Subbab 1.3 poin 1.3.6 dan juga dengan pemenfaatan serta dukungan sistem aplikasi JaketBoat dan Aplikasi Mutis yang mempermudah akses layanan dan pembelian tiket secara daring.

g. Faktor Kendala dalam Mencapai Target

Dalam upaya mencapai target pengembangan Titik Integrasi Antar Moda, terdapat tantangan yang dihadapi sehingga dapat menghambat proses pelaksanaan kegiatan. Kendala-kendala yang dialami adalah sebagai berikut:

Kendala yang terjadi

Tabel 3.25 Kendala yang Terjadi

No	Kendala	Rekomendasi/ Mitigasi
1.	Tupoksi Dinas Perhubungan hanya dapat menyediakan Rambu dan Marka untuk kegiatan penataan kawasan stasiun	Dibutuhkan dukungan dari SKPD atau *stakeholder* lainnya untuk kegiatan penataan kawasan
2.	Belum tersedianya sumber pembiayaan dari kewajiban kompensasi pelampauan nilai KLB maupun alternatif pembiayaan lainnya	Berkoordinasi dengan SKPD pengampu

h. Rencana ke Depan Terkait dengan Target Selanjutnya

Untuk target pengembangan Titik Integrasi Antar Moda selanjutnya, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta mempunyai rencana yang akan dilakukan yaitu pemasangan prasarana integrasi antar moda dengan rencana kegiatan Pemasangan

Sistem Informasi Petunjuk Arah dan Fasilitas Penunjang Lainnya pada Simpul Transportasi Terintegrasi.

3.3 Indikator Kinerja Sasaran Relevan Lainnya

Terdapat 9 indikator sasaran relevan lainnya yang diampu oleh Dinas Perhubungan yang memiliki target per triwulan. Pengukuran Kinerja Sasaran Relevan Lainnya Dinas Perhubungan per triwulan dapat dilihat pada Tabel 3.26.

3.4 Realisasi Anggaran

Dana yang dianggarkan dan realisasinya dalam tahun anggaran 2025 untuk mewujudkan pencapaian Indikator Perjanjian Kinerja (IPK) sesuai dengan Indikator Kinerja Utama sebagaimana telah diuraikan sebelumnya dapat dilihat pada Tabel 2.27.

Tabel 3.26 Pengukuran Kinerja Sasaran Relevan Lainnya Dinas Perhubungan per triwulan

No.	Sasaran	Indikator Kinerja	Sumber Data	Pengukuran	Target Tahunan	Target				Realisasi			
						TW 1	TW 2	TW 3	TW 4	TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
SASARAN RELEVAN LAINNYA													
3.	Terimplementasinya rencana strategis komunikasi publik untuk program-program prioritas dan strategis daerah	Persentase implementasi rencana strategi komunikasi publik program prioritas dan strategis serta respon perangkat daerah dengan program prioritas dan strategis pada saat krisis komunikasi program	Strategi Komunikasi	e. Bobot 35%: PD dengan program prioritas dan strategis menyusun strategi komunikasi program prioritas dan strategis Daerah. f. Bobot 30%: PD dengan program prioritas dan strategis mempublikasikan materi komunikasi melalui media internal Perangkat Daerah atau media massa atau media sosial atau aktivitas komunikasi lainnya. g. Bobot 20%: PD dengan program prioritas dan strategis memberikan respon terhadap krisis komunikasi. h. Bobot 15%: PD dengan program prioritas dan strategis memberikan respon interaktif terhadap pertanyaan/komentar warganet yang relevan.	100	100	100	100	100	100	100	100	100

No.	Sasaran	Indikator Kinerja	Sumber Data	Pengukuran	Target Tahunan	Target				Realisasi			
						TW 1	TW 2	TW 3	TW 4	TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
4.	Terkelolanya Keuangan Daerah yang Sehat, Transparan, dan Akuntabel	Persentase Inventarisasi BMD berupa Aset Tetap Lainnya dan Aset Tak Berwujud pada Pengguna Barang da/atau Kuasa Penguna Barang	Inventarisasi Barang Milik Daerah	d. Bobot 5% PD/UKPD menyusun SK Tim Inventarisasi dan memvalidasi Daftar BMD e. Bobot 85% PD/UKPD melakukan pendataan dan identifikasi BMD sesuai dengan jumlah BMD yang dimiliki Bobot 10% (Diukur berdasarkan progress capaian PD/UKPD dalam sistem Inventarisasi KIB E dan ATB (Polarisasi Data: PD/UKPD menyusun Berita Acara, SPTJM dan Laporan Hasil Inventarisasi (LHI) Maximize))	100	5	25	55	100	-	76.77	90	100
5	Terwujudnya tata kelola SDI yang baik melalui pemenuhan daftar data daerah yang berkualitas	Nilai kualitas data SDI	Satu Data Indonesia	Nilai Kualitas Data SDI = [(Nilai Aspek Ketepatan Waktu) (Nilai Aspek Kelengkapan Data) (Nilai Aspek Keunikan isi Data) + (Nilai Aspek Validitas Data)] (Rentang nilai kualitas data SDI: 0-4)	3,5	N/A	N/A	N/A	3,25	-	-	-	4

No.	Sasaran	Indikator Kinerja	Sumber Data	Pengukuran	Target Tahunan	Target				Realisasi			
						TW 1	TW 2	TW 3	TW 4	TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
				Keterangan: e. Nilai Aspek Ketepatan Waktu = (Jumlah data terkumpul ke walidata/Jumlah data yang wajib terkumpul sesuai ketetapan) f. Nilai Aspek Kelengkapan Data = (Jumlah file data yang memiliki komponen lengkap / Jumlah file datasesuai ketetapan) g. Nilai Aspek Keunikan Isi Data (Jumlah file data yang tidak memiliki duplikasi pada variabel kunci / Jumlah file data sesuai ketetapan) Nilai Aspek Validitas Data (Jumlah file data yang tervalidasi oleh produsen data/Jumlah file data sesuai ketetapan)									
6.	Peningkatan penggunaan produk dalam negeri	Persentase Capaian Peningkatan	Tingkat Komponen Dalam Negeri	Jumlah realisasi Belanja Pengadaan bersertifikat TKDN, produk dalam negeri,	100	N/A	N/A	N/A	100	100	-	100	-

No.	Sasaran	Indikator Kinerja	Sumber Data	Pengukuran	Target Tahunan	Target				Realisasi			
						TW 1	TW 2	TW 3	TW 4	TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
		Penggunaan Produk Dalam Negeri		dan/atau produk usaha mikro kecil dan koperasi dari hasil produksi dalam negeri dibandingkan dengan realisasi pembayaran (SPJ) Belanja Pengadaan dengan Target Kinerja pada Triwulan II sekurang-kurangnya 30% (Polarisasi Data: Maximize) dan Triwulan IV dengan Target Kinerja dalam rentang 80%-100% (Polarisasi Data: Stabilize).								
7.	Terwujudnya Lingkungan Organisasi yang mendorong pembelajaran, kolaborasi dan berbagi pengetahuan	Persentase implementasi berbagi pengetahuan melalui komunitas Pembelajaran	Manajemen Pengetahuan	Realisasi pelaksanaan berbagi pengetahuan melalui kegiatan komunitas pembelajar (*Community of Practice*) Penghitungan: TWI: Bobot 10%: PD/UKPD menyusun SK Kepala Perangkat Daerah tentang Pembentukan Komunitas Pembelajar dan Agenda	100	N/A	N/A	N/A	100	10	40	70	100

No.	Sasaran	Indikator Kinerja	Sumber Data	Pengukuran	Target Tahunan	Target				Realisasi			
						TW 1	TW 2	TW 3	TW 4	TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
				Kegiatan Komunitas Pembelajar Tahun 2025 TW II, III dan IV: d. Bobot 5%: PD melaksanakan kegiatan Komunitas Pembelajar sesuai Agenda yang telah disusun. e. Bobot 10%: Kegiatan Komunitas Pembelajar yang dilaksanakan menghasilkan Aset Pengetahuan dan diunggah pada portal KM (https://km-bpsdm.jakarta.go.id) Bobot 15%: Aset Pengetahuan yang dihasilkan Kegiatan Komunitas Pembelajar dimanfaatkan oleh 50% dari Jumlah Pegawai pada PD.								
8.	Implementasi Penerapan Manajemen Risiko	Persentase Implementasi Penerapan	Manajemen Risiko	Metode Pengukuran Tersajinya dokumen-dokumen Implementasi Penerapan Manajemen Risiko yang telah diverifikasi oleh	100	67	N/A	N/A	100	67	-	-	100

No.	Sasaran	Indikator Kinerja	Sumber Data	Pengukuran	Target Tahunan	Target				Realisasi			
						TW 1	TW 2	TW 3	TW 4	TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
		Manajemen Risiko		Inspektorat: Triwulan I: - Dokumen Penilaian Risiko Tahun 2025 - Dokumen Rencana Penanganan Risiko Tahun 2025 Kinerja Anggaran yang dihitung atas aspek implementasi dilakukan dengan mengukur variabel sebagai berikut:									
9.	Tercapainya Target Kinerja Anggaran atas Aspek Implementasi	Persentase Nilai Kinerja Anggaran atas aspek implementasi	E-MONEV KSD	Kinerja Anggaran yang dihitung atas aspek implementasi dilakukan dengan mengukur variabel sebagai berikut: e. Pengukuran Capaian Keluaran kegiatan/subkegiatan dengan bobot 43,5%; f. Efisiensi keluaran kegiatan/subkegiatan dengan bobot 28,6%; g. Konsistensi Penyerapan Anggaran terhadap Perencanaan 18,2%; dan	71	N/A	N/A	N/A	71	-	-	-	87.59

No.	Sasaran	Indikator Kinerja	Sumber Data	Pengukuran	Target Tahunan	Target				Realisasi			
						TW 1	TW 2	TW 3	TW 4	TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
				Penyerapan Anggaran dengan bobot 9,7%.									
10.	Meningkatnya kualitas layanan kepada masyarakat	Survei Kepuasan Masyarakat	Survei Kepuasan Layanan Masyarakat	Metode pengukuran mengacu pada Peraturan Menteri Pembardayaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 14 Tahun 2017, dimana masyarakat melakukan penilaian kepuasan terhadap layanan dalam rentang angka skala 1 (satu) sampai dengan 4 (empat), dengan rentang penilaian persepsi sebagai berikut: e. Nilai Persepsi 1, dengan nilai interval IKM sebesar 1,00-2,59, atau nilai interval konversi 25.00 - 64,99; f. Nilai Persepsi 2, dengan nilai interval IKM sebesar 2,60 -3,06, atau nilai interval konversi 65.00 - 76,60; g. Nilai Persepsi 3, dengan nilai interval IKM sebesar 3,07-3,53, atau nilai	92,52	92,52	92,52	92,52	92,52	-	92	-	95.04

No.	Sasaran	Indikator Kinerja	Sumber Data	Pengukuran	Target Tahunan	Target				Realisasi			
						TW 1	TW 2	TW 3	TW 4	TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
				interval konversi 76,61-88,30; h. Nilai Persepsi 4, dengan nilai interval IKM sebesar 3,54-4,00, atau nilai interval konversi 88,31-100,00. Nilai IKM diperoleh dari hasil survei kepuasan masyarakat melalui sistem Jaksurvei									
11.	Meingkatnya penyelesaian tindak lanjut rekomendasi temuan hasil pemeriksaan eksternal (BPK)	Persentase progress penyelesaian tindak lanjut rekomendasi temuan hasil pemeriksaan eksternal (BPK)	E-MONEV KSD	(90% dari jumlah rekomendasi LHP BPK RI Tahun 2005 dan seterusnya yang telah diselesaikan oleh Perangkat Daerah dan UKPD dibawah koordinasinya / jumlah sisa rekomendasi yang belum ditindaklanjuti dari LHP BPK RI tahun 2005 dan seterusnya) x 100% (Verifikasi oleh Inspektorat)	100	25	25	25	25	2.05	3.86	25	25

Tabel 3.27 Realisasi Pencapaian Anggaran Dinas Perhubungan Tahun Anggaran 2025

KODE PROGRAM/ KEGIATAN	PROGRAM/KEGIATAN	APBDP	REALISASI	PERSENTASE CAPAIAN
2.15.02	PROGRAM PENYELENGGARAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN (LLAJ)	6.934.405.661.402	6.200.108.246.258	89,41%
2.15.02.1.08	Penyediaan Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang Antar Kota dalam 1 (satu) Daerah Provinsi	6.119.739.004.482	5.501.941.912.885	89,90%
2.15.02.2.09	Penyediaan Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang Antar Kota dalam 1 (Satu) Daerah Kabupaten/Kota	258.499.966	242.785.725	93,92%
2.15.02.1.09	Penetapan Kawasan Perkotaan untuk Pelayanan Angkutan Perkotaan yang Melampaui Batas 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota dalam 1 (satu) Daerah Provinsi	11.882.819.337	11.600.047.808	97,62%
2.15.02.1.05	Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Provinsi	673.229.535.393	565.837.590.566	84,05%
2.15.02.1.07	Audit dan Inspeksi Keselamatan LLAJ di Jalan	15.988.703.052	14.328.702.804	89,62%
2.15.02.6.04	Pengelolaan Terminal Penumpang Tipe A	Rp51.487.799.424	Rp48.678.030.879	94,54%
2.15.02.1.03	Pengelolaan Terminal Penumpang Tipe B	Rp8.270.692.956	Rp8.246.861.573	99,71%
2.15.02.2.05	Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor	Rp39.344.430.812	Rp37.479.295.728	95,26%
2.15.02.1.02	Penyediaan Perlengkapan Jalan di Jalan Provinsi	Rp14.204.175.980	Rp11.753.018.290	82,74%
2.15.03	PROGRAM PENGELOLAAN PELAYARAN	184.431.344.023	176.726.910.710	95,82%
2.15.03.1.09	Pembangunan, Penerbitan Izin Pembangunan dan Pengoperasian Pelabuhan Pengumpan Regional	137.664.949.132	132.550.827.397	96,29%
2.15.03.2.12	Pembangunan, Penerbitan Izin Pembangunan dan Pengoperasian Pelabuhan Pengumpan Lokal	39.434.140.131	37.555.020.771	95,23%

KODE PROGRAM/ KEGIATAN	PROGRAM/KEGIATAN	APBDP	REALISASI	PERSENTASE CAPAIAN
2.15.03.1.01	Penerbitan Izin Usaha Angkutan Laut bagi Badan Usaha yang Berdomisili dalam Wilayah dan Beroperasi pada Lintas Pelabuhan antar Daerah Kabupaten/Kota dalam Wilayah Daerah Provinsi	7.332.254.760	6.621.062.542	90,30%
2.15.05	PROGRAM PENGELOLAAN PERKERETAAPIAN	3.946.601.050	3.650.162.931	92,49%
2.15.05.1.06	Penetapan Jaringan Pelayanan Perkeretaapian pada Jaringan Jalur Perkeretaapian Provinsi	3.946.601.050	3.650.162.931	92,49%
2.15.01	PROGRAM PENUNJANG URUSAN PEMERINTAHAN DAERAH PROVINSI	999.676.751.503	895.123.756.745	89,54%
2.15.01.1.06	Administrasi Umum Perangkat Daerah	48.977.789.601	44.551.109.702	90,96%
2.15.01.1.05	Administrasi Kepegawaian Perangkat Daerah	Rp13.014.343.498	Rp12.408.373.855	95,34%
2.15.01.1.02	Administrasi Keuangan Perangkat Daerah	Rp454.238.362.256	Rp402.151.325.418	88,53%
2.15.01.1.07	Pengadaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintah Daerah	193.111.629.406	180.557.264.527	93,50%
2.15.01.1.09	Pemeliharaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	118.530.295.679	105.886.337.565	89,33%
2.15.01.1.10	Peningkatan Pelayanan BLUD	Rp64.137.282.380	Rp53.486.289.059	83,39%
2.15.01.1.08	Penyediaan Jasa Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	Rp107.667.048.683	Rp96.083.056.619	89,24%
TOTAL		**Rp8.122.460.357.978**	**Rp7.275.609.076.644**	**89,57%**

3.5 Efisiensi Anggaran

3.5.1 Efisiensi Anggaran Berdasarkan IKU Titik Integrasi Antar Moda

Pelaksanaan pencapaian Indikator Kinerja Utama Jumlah Titik Integrasi Antar Moda pada tahun 2025 sebanyak 40 titik integrasi dari target 30 titik, sehingga pencapaian IKU tersebut sebesar 120%. Alokasi dan realisasi anggaran yang dibutuhkan untuk mencapai IKU 120% tersebut adalah sebesar Rp36.785.534. Untuk menghitung nilai efisiensi satu indikator utama dengan satu indikator program dengan memperhatikan nilai capaian SAKIP Perangkat Daerah. Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta memperoleh nilai SAKIP sebesar 85,6% dari target 82%. Sehingga capaian IKU berdasarkan SAKIP sebesar 104,39%. Nilai efisiensi akhir untuk IKU Titik Integrasi Antar Moda adalah 100%, dengan rincian yang ditunjukkan pada tabel di bawah ini.

Tabel 3.28 Capaian dan Nilai Efisiensi IKU Integrasi

Capaian Output Program									100,00%
No	Sasaran	Indikator Kinerja	Satuan	Target IKU	Realisasi IKU	Realisasi IKU (%)	Capaian IKU	COP per Program	CP per UKE I/II
1	Meningkatkan Layanan, Infrastruktur, Akses, dan Integrasi Transportasi	Jumlah titik integrasi antar moda	Predikat	30	40	120	120	120	120

Efisiensi Output Program									20,00%
No	Program	Output Program	Capaian IKU	Alokasi Anggaran (AA)	Realisasi Anggaran (RA)	Hasil Capaian IKU dengan Anggaran	(AA x IKU)-RA	Efisiensi	Realisasi anggaran
1	Program Penyelenggaraan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (LLAJ)	Jumlah titik integrasi antar moda. Titik lokasi integrasi antar moda transportasi umum berbasis Jalan dengan transportasi umum berbasis rel dan/atau transportasi umum berbasis perai ran	120	36.785.534	36.785.534	44.142.641	7.357.107	20%	100%
Nilai Efisiensi									**100,00%**

3.5.2 Efisiensi Anggaran Berdasarkan IKU *Modal Shared*

Pelaksanaan pencapaian Indikator Kinerja Utama Persentase Perjalanan Penduduk Menggunakan Moda Transportasi Publik pada tahun 2025 sebesar 23,63% dari target 23,01% sehingga pencapaian IKU tersebut sebesar 102,69%. Untuk

mencapai target dari IKU tersebut, didukung oleh 4 program utama, yaitu Program Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Program Pengelolaan Pelayaran, Program Pengelolaan Perkeretaapian, dan Program Penunjang Urusan Pemerintah Daerah Provinsi.

Alokasi dan realisasi anggaran yang dibutuhkan untuk mencapai IKU 102,69% tersebut adalah sebesar Rp 7.429.854.714.369 dan sebesar Rp 6.662.247.717.675. Nilai efisiensi akhir untuk 1 IKU dengan 4 program adalah 82,56%, dengan rincian yang ditunjukkan pada tabel di bawah ini.

Tabel 3.29 Capaian dan Nilai Efisiensi IKU Modal Shared

Capaian IKU									100,00%
No	Sasaran	Indikator Kinerja	Satuan	Target IKU	Realisasi IKU	Realisasi IKU (%)	Capaian IKU	Capaian IKU	CP per IKU I/II
1	Terwujudnya Transportasi Terintegrasi dan Berkelanjutan	Persentase Perjalanan Penduduk Menggunakan Moda Transportasi Publik	Persentase	23,01	23,63	102,69%	102,69%	102,69%	102,69%

Efisiensi Output Program									13,03%
No	Program	Output Program	Capaian IKU	Alokasi Anggaran (AA)	Realisasi Anggaran (RA)	Hasil Capaian IKU dengan Anggaran	(AA x IKU)-RA	Efisiensi	Realisasi anggaran
1	PROGRAM PENYELENGGARAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN (LLAJ)	Jumlah penumpang angkutan umum yang terlayani per hari	102,69%	6.880.857.054.610	6.150.875.932.240	7.066.260.417.229	915.384.484.989	13,03%	92,08%
2	PROGRAM PENGELOLAAN PELAYARAN	Jumlah terminal penumpang angkuta perairan (Pelabuhan) yang memenuhi Standar Pelayanan Prima	102,69%	184.431.344.023	176.726.910.710	189.400.810.920	12.673.900.210		
3	PROGRAM PENGELOLAAN PERKERETAAPIAN	Jumlah Penumpang Perkeretaapian. Jumlah rekomendasi kebijakan penyelenggaraan perkeretaapian provinsi	102,69%	3.946.601.050	3.650.162.931	4.052.941.452	402.778.521		

Efisiensi Output Program									13,03%
No	Program	Output Program	Capaian IKU	Alokasi Anggaran (AA)	Realisasi Anggaran (RA)	Hasil Capaian IKU dengan Anggaran	(AA x IKU)-RA	Efisiensi	Realisasi anggaran
4	PROGRAM PENUNJANG URUSAN PEMERINTAHAN DAERAH PROVINSI	Indeks Kepuasan Layanan Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	102,69%	360.619.714.686	330.994.711.794	370.336.543.156	39.341.831.362		
Total				7.429.854.714.369	6.662.247.717.675	7.630.050.712.757	967.802.995.082		
Nilai Efisiensi									**82,56%**

Dua indikator kinerja utama memiliki nilai efisiensi masing-masing adalah 100% dan 82,56%. Sehingga capaian efisiensi indikator kinerja utama Dinas Perhubungan adalah rataan dari nilai efisiensi kedua indikator tersebut, yaitu sebesar 91,28%

BAB IV
PENUTUP

1.1 Kesimpulan

Berdasarkan capaian kinerja tersebut dapat disimpulkan hasil capaian kinerja Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta tahun 2025 sesuai dengan Indikator Perjanjian Kinerja (IPK) sebagai berikut :

1. Realisasi Persentase Perjalanan penduduk menggunakan moda transportasi publik pada tahun 2025 mempunyai nilai sebesar 23,63% berdasarkan hasil perolehan jumlah perjalanan dengan angkutan umum sebesar 4.984.774 perjalanan/hari dan hasil perhitungan data lalu lintas tahun 2025 sebesar 21.094.774 perjalanan/hari. Indikator Persentase Perjalanan Penduduk Menggunakan Moda Transportasi Publik tercapai bahakan melebihi target yang ditetapkan dengan nilai capaian sebesar 102,69%.
2. Realisasi Titik Integrasi Antar Moda pada tahun 2025 sebanyak 40 titik dengan ukuran ketercapaian titik integrasi adalah jumlah titik lokasi integrasi antarmoda transportasi umum berbasis jalan dengan transportasi umum berbasis rel dan/atau transportasi umum berbasis perairan. Target capaian Jumlah Titik Integrasi Antarmoda pada Tahun 2025 adalah 30 titik sehingga dapat disimpulkan bahwa indikator tersebut tercapai bahakan melebihi target yang ditetapkan dengan nilai capaian sebesar 133,33%.
3. Jumlah anggaran yang terserap untuk mencapai kinerja tersebut dari pagu anggaran sebesar Rp7.275.609.076.644 dari total pagu anggaran sebesar Rp8.122.460.357.978, atau capaian sebesar 89,57%.

1.2 Saran

Mengingat kompleksnya penyelenggaraan urusan perhubungan, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta akan terus melakukan pembenahan dan peningkatan pelayanan melalui pengembangan dan peningkatan kualitas aparat Dinas Perhubungan agar tetap dapat memberikan pelayanan secara optimal kepada masyarakat. Terhadap hambatan dan kendala yang ditemui terutama yang disebabkan oleh faktor eksternal akan terus diupayakan peningkatan koordinasi dengan pihak-pihak terkait sesuai dengan wewenang yang dimiliki Dinas

Perhubungan. Demi menjamin kelancaran dalam pelaksanaan kegiatan dibutuhkan hal-hal sebagai berikut :

1. Diperlukan kerjasama dengan Organisasi Perangkat Daerah terkait, karena dalam mengatasi kemacetan dibutuhkan instansi terkait sesuai dengan kewenangan tugas pokok dan fungsinya masing-masing.
2. Dalam perencanaan kegiatan dan anggaran Tahun berikutnya harus berorientasi pada pencapaian *outcome*, sehingga target kinerja dapat dilaksanakan dengan semaksimal mungkin.
3. Untuk mengantisipasi permasalahan yang timbul dalam pelaksanaan setiap kegiatan maka diperlukan koordinasi dengan berbagai instansi sebelum di mulainya program sehingga dalam pelaksanaan kegiatan segala hambatan dan permasalahan yang timbul dapat segera diatasi.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Perjanjian Kinerja Tahun 2025 Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

PEMERINTAH PROVINSI DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA

PERJANJIAN KINERJA
TAHUN 2025

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, kami yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Syafrin Liputo
Jabatan : Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta

selanjutnya disebut PIHAK PERTAMA

Nama : Pramono Anung
Jabatan : Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta

selaku atasan PIHAK PERTAMA, selanjutnya disebut PIHAK KEDUA

PIHAK PERTAMA berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

PIHAK KEDUA akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, 2025

PIHAK KEDUA,	PIHAK PERTAMA,
Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta,	Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta,
Pramono Anung	Syafrin Liputo
	NIP 197103261994031005

PERJANJIAN KINERJA KEPALA PERANGKAT DAERAH TAHUN 2025

Nama : **Syafrin Liputo**
NIP : **197103261994031005**
Jabatan : **Kepala Dinas**
Unit Kerja : **Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta**

Nomor	Sasaran	Indikator Kinerja	Sumber Data	Pengukuran Kinerja	Triwulan				Tahunan	Keterangan
					I	II	III	IV		
Sasaran Strategis										
1	Terwujudnya Transportasi Terintegrasi dan Berkelanjutan	Persentase Perjalanan Penduduk Menggunakan Moda Transportasi Publik	e-Kinerja	Definisi Operasional : *Public transportation mode share* adalah indikator yang digunakan untuk menggambarkan seberapa besar prevalensi warga untuk menggunakan transportasi umum dalam bermobilisasi; yang diukur melalui perbandingan antara jumlah perjalanan penduduk dengan angkutan umum (12 moda) dibandingkan dengan total jumlah perjalanan dalam periode waktu tertentu Moda angkutan umum yang termasuk dalam perhitungan adalah: 1. Transjakarta 2. MRT 3. LRT 4. LRT Jabodebek 5. KRL 6. Railink 7. Bus reguler 8. Ojek (online) 9. Taksi dan Bajaj 10. Angkutan sewa khusus 11. Kapal 12. Bus Sekolah Metode Pengukuran : Jumlah perjalanan menggunakan angkutan umum per hari x 100% Total jumlah perjalanan per hari Sumber Data : Dinas Perhubungan, PT Transportasi Jakarta, PT MRT Jakarta dan PT LRT Jakarta	N/A	N/A	N/A	23,01	23,01	Persentase
2	Meningkatkan Layanan, Infrastruktur, Akses, dan Integrasi Transportasi	Jumlah titik integrasi antar moda	e-Kinerja	Definisi Operasional : Titik lokasi integrasi antar moda transportasi umum berbasis Jalan dengan transportasi umum berbasis rel dan/atau transportasi umum berbasis perairan Metode Pengukuran : Jumlah titik lokasi integrasi antar moda transportasi umum berbasis Jalan dengan transportasi umum berbasis rel dan/atau transportasi umum berbasis perairan Sumber Data : Dinas Perhubungan	N/A	N/A	N/A	30	30	Titik
Sasaran Relevan Lainnya										
3	Terimplementasinya rencana strategis komunikasi publik untuk program-program prioritas dan strategis Daerah	Persentase implementasi rencana strategi komunikasi publik program prioritas dan strategis serta respon perangkat daerah dengan program prioritas dan startegis pada saat krisis komunikasi program	e-Kinerja	Dasar Hukum : a. Peraturan Menteri Komunikasi dan Informatika Nomor 4 Tahun 2024 tentang Penyelenggaraan Urusan Pemerintah Konkuren Bidang Komunikasi dan Informatika b. Instruksi Sekretaris Daerah Nomor 76 Tahun 2020 tentang Penyusunan Strategi Komunikasi Rencana Kinerja Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Definisi Operasional : a. Persentase tersusunnya strategi komunikasi program prioritas dan strategis Daerah. b. Persentase terpublikasikannya materi komunikasi melalui media internal Perangkat Daerah terpilih atau media massa atau media sosial atau aktivitas komunikasi lainnya. c. Persentase respon terhadap krisis komunikasi. d. Persentase respon interaktif terhadap pertanyaan/komentar warganet yang relevan. Metode Pengukuran : a. Bobot 35%: PD dengan program prioritas dan strategis menyusun strategi komunikasi program prioritas	100	100	100	100	100	Persentase

Nomor	Sasaran	Indikator Kinerja	Sumber Data	Pengukuran Kinerja	Triwulan				Tahunan	Keterangan
					I	II	III	IV		
				dan strategis Daerah. b. Bobot 30%: PD dengan program prioritas dan strategis mempublikasikan materi komunikasi melalui media internal Perangkat Daerah atau media massa atau media sosial atau aktivitas komunikasi lainnya. c. Bobot 20%: PD dengan program prioritas dan strategis memberikan respon terhadap krisis komunikasi. d. Bobot 15%: PD dengan program prioritas dan strategis memberikan respon interaktif terhadap pertanyaan/komentar warganet yang relevan. Sumber Data : https://komunikasi.jakarta.go.id/Login						
4	Terkelolanya Keuangan Daerah yang Sehat, Transparan, dan Akuntabel	Persentase Inventarisasi BMD berupa Aset Tetap Lainnya dan Aset Tak Berwujud pada Pengguna Barang dan/atau Kuasa Pengguna Barang	e-Kinerja	Dasar Hukum : a. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 19 Tahun 2016 tentang Pedoman Pengelolaan Barang Milik Daerah yang telah diubah berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 7 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 19 Tahun 2016 tentang Pedoman Pengelolaan Barang Milik Daerah; b. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 47 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pelaksanaan Pembukuan, Inventarisasi, Dan Pelaporan Barang Milik Daerah; c. Keputusan Gubernur Nomor 52 Tahun 2023 tentang Penetapan Inventarisasi Bertahap Barang Milik Daerah pada Pengguna Barang dan Kuasa Pengguna Barang Tahun 2023-2027. Definisi Operasional: Capaian Hasil Inventarisasi Barang Milik Daerah berupa Aset Tetap Lainnya dan Aset Tak Berwujud pada Pengguna Barang dan Kuasa Pengguna Barang. Metode Pengukuran: a. Bobot 5% PD/UKPD menyusun SK Tim Inventarisasi dan memvalidasi Daftar BMD b. Bobot 85% PD/UKPD melakukan pendataan dan identifikasi BMD sesuai dengan jumlah BMD yang dimiliki c. Bobot 10% PD/UKPD menyusun Berita Acara, SPTJM dan Laporan Hasil Inventarisasi (LHI) (Diukur berdasarkan progress capaian PD/UKPD dalam sistem inventarisasi KIB E dan ATB (Polarisasi Data: Maximize)) Sumber Data : https://jakaset.jakarta.go.id/inventarisasi/pn/login	5	25	55	100	100	Persentase
5	Terwujudnya tata kelola SDI yang baik melalui pemenuhan daftar data daerah yang berkualitas	Nilai kualitas data SDI	e-Kinerja	Dasar Hukum : a. Peraturan Gubernur Nomor 37 Tahun 2022 tentang Satu Data Indonesia Tingkat Provinsi b. Keputusan Gubernur Nomor 786 tahun 2025 tentang Daftar Data Tahun 2025 Definisi Operasional : Nilai Kualitas Data SDI terdiri atas 4 aspek yaitu: a. Aspek Ketepatan Waktu : Mengukur kepatuhan waktu pengumpulan data oleh Produsen Data melalui Walidata Pendukung kepada Walidata sesuai dengan jadwal. b. Aspek Kelengkapan Data : Mengukur kelengkapan komponen data yang dikumpulkan oleh Produsen Data melalui Walidata Pendukung kepada Walidata sesuai dengan jadwal. c. Aspek Keunikan Isi Data : Mengukur tingkat duplikasi data yang dikumpulkan oleh Produsen Data melalui Walidata Pendukung kepada Walidata. d. Aspek Validitas Data : Mengukur validitas data oleh Produsen Data Metode Pengukuran : Nilai Kualitas Data SDI = [(Nilai Aspek Ketepatan Waktu) + (Nilai Aspek Kelengkapan Data) + (Nilai Aspek	N/A	N/A	N/A	3.25	3.25	Nilai

Nomor	Sasaran	Indikator Kinerja	Sumber Data	Pengukuran Kinerja	Triwulan				Tahunan	Keterangan
					I	II	III	IV		
				Keunikan Isi Data) + (Nilai Aspek Validitas Data)) (Rentang nilai kualitas data SDI: 0 - 4) Keterangan : a. Nilai Aspek Ketepatan Waktu = (Jumlah data terkumpul ke walidata / Jumlah data yang wajib terkumpul sesuai ketetapan) b. Nilai Aspek Kelengkapan Data = (Jumlah file data yang memiliki komponen lengkap / Jumlah file data sesuai ketetapan) c. Nilai Aspek Keunikan Isi Data = (Jumlah file data yang tidak memiliki duplikasi pada variabel kunci / Jumlah file data sesuai ketetapan) d. Nilai Aspek Validitas Data = (Jumlah file data yang tervalidasi oleh produsen data / Jumlah file data sesuai ketetapan) Catatan : a. Batas waktu pengumpulan data adalah tanggal 5 bulan berikutnya dari jadwal rilis b. Batas akhir perbaikan data adalah tanggal 20 bulan berikutnya dari jadwal rilis Sumber Data : Portal Data Provinsi DKI Jakarta						
6	Peningkatan penggunaan produk dalam negeri	Persentase Capaian Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri	e-Kinerja	Dasar Hukum : a. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2014 tentang Perindustrian; b. Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2018 tentang Pemberdayaan Industri; c. Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah;dan d. Instruksi Presiden Nomor 2 Tahun 2022 tentang Percepatan Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri dan Produk Usaha Mikro, Usaha Kecil, dan Koperasi Dalam Rangka Menyukseskan Gerakan Nasional Bangga Buatan Indonesia pada Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah Definisi Operasional : a. Produk Dalam Negeri adalah barang dan jasa termasuk rancang bangun dan perekayasaan yang diproduksi atau dikerjakan oleh perusahaan yang berinvestasi dan berproduksi di Indonesia ditunjukkan dengan Sertifikat TKDN dan/atau pernyataan penyedia telah menggunakan produk dalam negeri (*self declare*). b. Sertifikat TKDN adalah sertifikat yang dikeluarkan oleh Kementerian Perindustrian yang menjelaskan kandungan dalam negeri pada barang, jasa dan gabungan barang dan jasa. c. Belanja Pengadaan adalah belanja barang/jasa, belanja hibah barang, belanja bantuan sosial barang, dan belanja modal (melalui Penyedia dan Swakelola) dengan kode rekening: 5.1.02 - Belanja Barang dan Jasa 5.1.05.01.02.0001 - Belanja Hibah Barang kepada Pemerintah Pusat 5.1.06.03.02.0001 - Belanja Bantuan Sosial Barang yang direncanakan kepada Kelompok Masyarakat 5.2.02 - Belanja Modal Peralatan dan Mesin 5.2.03 - Belanja Modal Gedung dan Bangunan 5.2.04 - Belanja Modal Jalan, Jaringan, dan Irigasi 5.2.05 - Belanja Modal Aset Tetap Lainnya 5.2.06 - Belanja Modal Lainnya Metode Pengukuran : Jumlah realisasi Belanja Pengadaan bersertifikat TKDN, produk dalam negeri, dan/atau produk usaha mikro kecil dan koperasi dan hasil produksi dalam negeri dibandingkan dengan realisasi pembayaran (SPJ) Belanja Pengadaan dengan Target Kinerja pada Triwulan II sekurang-kurangnya 30% (Polarisasi Data: Maximize) dan Triwulan IV dengan Target Kinerja dalam rentang 80% – 100% (Polarisasi Data: Stabilize). Sumber Data : a. Bigbox Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (LKPP)	N/A	100	N/A	100	100	Persentase

Nomor	Sasaran	Indikator Kinerja	Sumber Data	Pengukuran Kinerja	Triwulan				Tahunan	Keterangan
					I	II	III	IV		
				b. Sistem Pengadaan Secara Elektronik Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (SPSE LKPP) c. Sistem Informasi Pemerintah Daerah (SIPD) P3DN Kementerian Dalam Negeri atau Sistem Informasi Pemerintah Daerah (SIPD) DKI Jakarta (BPKD) Sumber Data akan diolah oleh Tim P3DN Provinsi DKI Jakarta pada Triwulan II dengan Target Kinerja sekurang-kurangnya 30% (Polarisasi Data: *Maximize*) dan Triwulan IV dengan Target Kinerja dalam rentang 80% – 100% (Polarisasi Data: *Stabilize*).						
7	Terwujudnya Lingkungan Organisasi yang mendorong Pembelajaran, Kolaborasi dan Berbagi Pengetahuan	Persentase implementasi berbagi pengetahuan melalui Komunitas Pembelajar	e-Kinerja	Dasar Hukum : Peraturan Gubernur Nomor 164 Tahun 2017 tentang Manajemen Pengetahuan. Definisi Operasional : Terlaksananya Budaya Berbagi Pengetahuan melalui kegiatan komunitas pembelajar (*Community of Practice*) Metode Pengukuran : Realisasi pelaksanaan berbagi pengetahuan melalui kegiatan komunitas pembelajar (*Community of Practice*) Penghitungan: TW I : Bobot 10% : PD/UKPD menyusun SK Kepala Perangkat Daerah tentang Pembentukan Komunitas Pembelajar dan Agenda Kegiatan Komunitas Pembelajar Tahun 2025 TW II, III dan IV : a. Bobot 5%: PD melaksanakan kegiatan Komunitas Pembelajar sesuai Agenda yang telah disusun. b. Bobot 10%: Kegiatan Komunitas Pembelajar yang dilaksanakan menghasilkan Aset Pengetahuan dan diunggah pada portal KM (https://km-bpsdm.jakarta.go.id) c. Bobot 15%: Aset Pengetahuan yang dihasilkan Kegiatan Komunitas Pembelajar dimanfaatkan oleh 50% dari Jumlah Pegawai pada PD. Output Sasaran : 1 (satu) Dokumen SK Kepala Perangkat Daerah tentang Pembentukan Komunitas Pembelajar dan Agenda Kegiatan Komunitas Pembelajar Tahun 2025 TW I 1 (satu) Dokumen Kegiatan Berbagi Pengetahuan dan Aset Pengetahuan yang dihasilkan, maksimal minggu kedua di bulan Juni dan dimanfaatkan oleh 50% dari Jumlah Pegawai pada PD untuk target TW II 1 (satu) Dokumen Kegiatan Berbagi Pengetahuan dan Aset Pengetahuan yang dihasilkan, maksimal minggu kedua di bulan September dan dimanfaatkan oleh 50% dari Jumlah Pegawai pada PD untuk target TW III 1 (satu) Dokumen Kegiatan Berbagi Pengetahuan dan Aset Pengetahuan yang dihasilkan, maksimal minggu kedua di bulan Desember dan dimanfaatkan oleh 50% dari Jumlah Pegawai pada PD untuk target TW IV Sumber Data : https://km-bpsdm.jakarta.go.id	N/A	N/A	N/A	100	100	Persentase
8	Implementasi Penerapan Manajemen Risiko	Persentase Implementasi Penerapan Manajemen Risiko	e-Kinerja	Dasar Hukum : a. Peraturan Gubernur Nomor 122 Tahun 2020 tentang Penerapan Manajemen Risiko pada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta; b. Keputusan Gubernur Nomor 153 Tahun 2021 tentang Struktur Manajemen Risiko di Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Definisi Operasional : Proses Manajemen Risiko dilakukan terhadap sasaran strategis yang terdapat dalam Rencana Strategis dan Rencana Kerja Perangkat Daerah yang dilakukan melalui 5 (lima) tahapan: a. Komunikasi dan konsultasi; b. Penetapan konteks;	67	N/A	N/A	100	100	Persentase

Nomor	Sasaran	Indikator Kinerja	Sumber Data	Pengukuran Kinerja	Triwulan				Tahunan	Keterangan
					I	II	III	IV		
				c. Penilaian Risiko (Identifikasi Risiko, Analisis Risiko dan Evaluasi Risiko); d. Penanganan Risiko; dan e. Pemantauan. Pemantauan dilakukan untuk memantau pelaksanaan rencana aksi penanganan Risiko, dan tren perubahan besaran/Level Risiko Laporan pemantauan dituangkan pada format Formulir Laporan Pemantauan Risiko. Formula Pengukuran : [(Jumlah dokumen yang terverifikasi oleh Inspektorat) / (Seluruh dokumen yang wajib terkumpul sesuai batas waktu pengumpulan pada triwulan 4)] x 100% Output Sasaran : Triwulan I: - Dokumen Penilaian Risiko Tahun 2025 - Dokumen Rencana Penanganan Risiko Tahun 2025 Triwulan IV: Dokumen Formulir Laporan Pemantauan Risiko Tahun 2025 Metode Pengukuran : Tersajinya dokumen-dokumen Implementasi Penerapan Manajemen Risiko yang telah diverifikasi oleh Inspektorat : Triwulan I: - Dokumen Penilaian Risiko Tahun 2025 - Dokumen Rencana Penanganan Risiko Tahun 2025 Triwulan IV: Dokumen Formulir Laporan Pemantauan Risiko Tahun 2025 Sumber Data : Aplikasi SI Perisai (Inspektorat)						
9	Tercapainya Target Kinerja Anggaran atas Aspek Implementasi	Persentase Nilai Kinerja Anggaran atas aspek implementasi	e-Kinerja	Dasar Hukum : Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2022 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah Pasal 195 Pemerintah Provinsi DKI Jakarta wajib menyediakan informasi Keuangan Daerah dan diumumkan kepada masyarakat diantaranya digunakan untuk membantu Gubernur dalam melakukan evaluasi Kinerja Keuangan Daerah. Definisi Operasional : Kinerja Anggaran yang dihitung atas aspek implementasi. a. Kinerja Anggaran adalah capaian Kinerja atas penggunaan anggaran yang tertuang dalam Dokumen Pelaksanaan Anggaran. b. Evaluasi Kinerja Anggaran atas Aspek Implementasi adalah Evaluasi Kinerja Anggaran yang dilakukan untuk menghasilkan informasi Kinerja mengenai penggunaan anggaran dalam rangka pelaksanaan kegiatan/Subkegiatan dan pencapaian keluarannya yang diukur dalam 1 (satu) Tahun Anggaran. Metode Pengukuran : Kinerja Anggaran yang dihitung atas aspek implementasi dilakukan dengan mengukur variabel sebagai berikut : a. Pengukuran Capaian Keluaran kegiatan/subkegiatan dengan bobot 43,5%; b. Efisiensi keluaran kegiatan/subkegiatan dengan bobot 28,6%; c. Konsistensi Penyerapan Anggaran terhadap Perencanaan 18,2%; dan d. Penyerapan Anggaran dengan bobot 9,7%.	N/A	N/A	N/A	71	71	Persentase

Nomor	Sasaran	Indikator Kinerja	Sumber Data	Pengukuran Kinerja	Triwulan				Tahunan	Keterangan
					I	II	III	IV		
				Pembobotan Nilai Kinerja atas Aspek Implementasi yang dihasilkan : ≤ 60 = Rendah > 60 s.d 70 = cukup > 70 s.d 90 = Baik > 90 s.d 100 = Sangat Baik Hasil perhitungan TW IV 2025 akan menjadi target dalam penilaian TW II 2026 Sumber Data : BPKD						
10	Meningkatnya kualitas layanan kepada masyarakat	Survei Kepuasan Masyarakat	Jaksurvei	Dasar Hukum : a. Peraturan Menteri Pemberdayaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan SKM UPP b. Peraturan Gubernur Nomor 197 Tahun 2016 tentang Pedoman Pelaksanaan SKM terhadap Penyelenggaraan Pelayanan Publik c. Keputusan Gubernur Nomor 426 Tahun 2022 tentang UPP Pelaksana SKM Definisi Operasional : Indeks kepuasan masyarakat terhadap layanan publik merupakan hasil survei kepuasan kepada masyarakat yang dilakukan untuk menilai tingkat kepuasan masyarakat terhadap kualitas layanan yang diberikan oleh penyelenggara pelayanan publik Metode Pengukuran : Metode pengukuran mengacu pada Peraturan Menteri Pemberdayaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 14 Tahun 2017, dimana masyarakat melakukan penilaian kepuasan terhadap layanan dalam rentang angka skala 1 (satu) sampai dengan 4 (empat), dengan rentang penilaian persepsi sebagai berikut: a. Nilai Persepsi 1, dengan nilai interval IKM sebesar 1,00 – 2,59, atau nilai interval konversi 25,00 – 64,99; b. Nilai Persepsi 2, dengan nilai interval IKM sebesar 2,60 – 3,06, atau nilai interval konversi 65,00 – 76,60; c. Nilai Persepsi 3, dengan nilai interval IKM sebesar 3,07 – 3,53, atau nilai interval konversi 76,61 – 88,30; d. Nilai Persepsi 4, dengan nilai interval IKM sebesar 3,54 – 4,00, atau nilai interval konversi 88,31 – 100,00. Nilai IKM diperoleh dari hasil survei kepuasan masyarakat melalui sistem Jaksurvei Sumber Data : Jaksurvei	92,52	92,52	92,52	92,52	92,52	Indeks
11	Meningkatnya penyelesaian tindak lanjut rekomendasi temuan hasil pemeriksaan eksternal (BPK)	Persentase progress penyelesaian tindak lanjut rekomendasi temuan hasil pemeriksaan eksternal (BPK)	e-Kinerja	Dasar Hukum : Peraturan Gubernur Nomor 2 Tahun 2013 tentang Pemantauan TLHP BPK dan APIP Definisi Operasional : Persentase progres penyelesaian tindak lanjut rekomendasi temuan hasil pemeriksaan eksternal (BPK) adalah perbandingan antara jumlah rekomendasi hasil pemeriksaan BPK yang telah ditindaklanjuti sesuai dengan kriteria penyelesaian yang ditetapkan terhadap total rekomendasi yang diberikan Metode Pengukuran : (90% dari jumlah rekomendasi LHP BPK RI Tahun 2005 dan seterusnya yang telah diselesaikan oleh Perangkat Daerah dan UKPD dibawah koordinasinya / jumlah sisa rekomendasi yang belum ditindaklanjuti dari LHP BPK RI tahun 2005 dan seterusnya) x 100% (Verifikasi oleh Inspektorat)	25	25	25	25	100	Persentase

Nomor	Sasaran	Indikator Kinerja	Sumber Data	Pengukuran Kinerja	Triwulan				Tahunan	Keterangan
					I	II	III	IV		
				Sumber Data : Aplikasi SI Mantab (Inspektorat)						

Jakarta, 2025

Gubernur Daerah Khusus
Ibukota Jakarta,

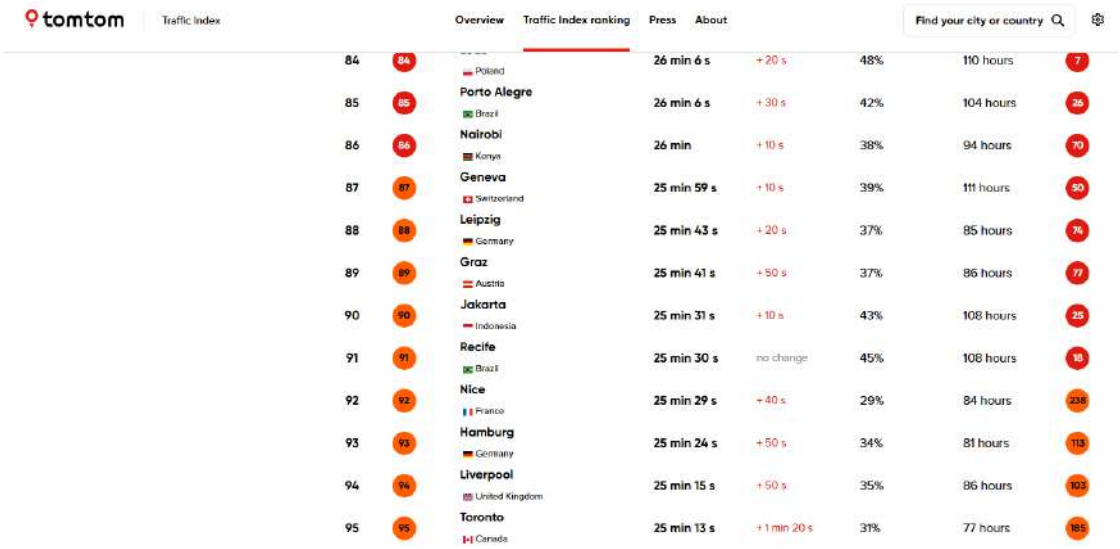
Pramono Anung

Kepala Dinas Perhubungan
Provinsi DKI Jakarta,

Syafrin Liputo
NIP 197103261994031005

Lampiran 2 Prestasi dan Penghargaan Dinas Perhubungan DKI Jakarta

Penghargaan yang diterima Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta di Tahun 2024-2025 sebagai berikut:



tomtom Traffic Index | Overview | Traffic Index ranking | Press | About | Find your city or country

84	84	Poland	26 min 6 s	+20 s	48%	110 hours	7
85	85	Porto Alegre, Brazil	26 min 6 s	+30 s	42%	104 hours	26
86	86	Nairobi, Kenya	26 min	+10 s	38%	94 hours	70
87	87	Geneva, Switzerland	25 min 59 s	+10 s	39%	111 hours	50
88	88	Leipzig, Germany	25 min 43 s	+20 s	37%	85 hours	74
89	89	Graz, Austria	25 min 41 s	+50 s	37%	86 hours	77
90	90	Jakarta, Indonesia	25 min 31 s	+10 s	43%	108 hours	25
91	91	Recife, Brazil	25 min 30 s	no change	45%	108 hours	18
92	92	Nice, France	25 min 29 s	+40 s	29%	84 hours	238
93	93	Hamburg, Germany	25 min 24 s	+50 s	34%	81 hours	113
94	94	Liverpool, United Kingdom	25 min 15 s	+50 s	35%	86 hours	103
95	95	Toronto, Canada	25 min 13 s	+1 min 20 s	31%	77 hours	185

Penurunan Peringkat ke-90 Kota Termacet versi Tom Tom Traffic Index

Pada tahun 2025, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta menorehkan capaian positif di tingkat global melalui hasil TomTom Traffic Index. Jakarta berhasil turun ke peringkat ke-90 kota termacet di dunia, sebuah peningkatan signifikan dibandingkan tahun-tahun sebelumnya. Capaian ini menjadi indikator nyata atas efektivitas berbagai kebijakan dan program pengelolaan lalu lintas yang telah dijalankan secara konsisten. Penurunan tingkat kemacetan tersebut merupakan hasil dari sinergi berbagai upaya strategis, seperti penguatan transportasi publik terintegrasi, rekayasa lalu lintas berbasis data, optimalisasi manajemen jalan, serta pemanfaatan teknologi dan sistem pemantauan lalu lintas secara real time dalam mewujudkan mobilitas perkotaan yang lebih lancar, efisien, dan berkelanjutan bagi masyarakat.



Peringkat ke-17 Sistem Transportasi Publik Terbaik dari 50 kota di dunia versi Time Out

Jakarta meraih peringkat ke-17 sistem transportasi publik terbaik dari 50 kota dunia versi Time Out. Pengakuan ini menegaskan keberhasilan pengembangan transportasi publik yang semakin terintegrasi, nyaman, dan mudah diakses, sekaligus mencerminkan komitmen Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dalam meningkatkan kualitas layanan mobilitas bagi masyarakat.



Terminal Terpadu Pulo Gebang meraih penghargaan Tipe A Terfavorit Redbus People's Choice Award 2025 (14 November 2025)

Terminal Terpadu Pulogebang meraih Penghargaan Tipe A Terminal Terfavorit dalam ajang Redbus People's Choice Award 2025. Penghargaan

ini diberikan melalui mekanisme penilaian berbasis pilihan dan pengalaman langsung pengguna layanan transportasi antarkota, yang menilai aspek kenyamanan, kebersihan, fasilitas, kemudahan akses, serta kualitas pelayanan terminal. Ajang Redbus People's Choice Award merupakan penghargaan tahunan yang diselenggarakan oleh Redbus sebagai salah satu platform pemesanan tiket bus terbesar, dengan tujuan memberikan apresiasi kepada simpul transportasi dan operator yang dinilai memberikan layanan terbaik oleh masyarakat. Terpilihnya Terminal Terpadu Pulogebang sebagai terminal terfavorit mencerminkan keberhasilan pengelolaan terminal yang semakin modern, tertata, dan berorientasi pada kebutuhan pengguna.



Knowledge Management Award - Komunitas Pembelajar Sustainable Transportation Kategori Berorientasi Layanan Publik (11 Desember 2025)

Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta meraih Knowledge Management Award melalui Komunitas Pembelajar Sustainable Transportation pada kategori Berorientasi Layanan Publik. Penghargaan ini diberikan atas komitmen dan konsistensi dalam mengembangkan pengelolaan pengetahuan (knowledge management) sebagai dasar perumusan kebijakan dan peningkatan kualitas layanan transportasi kepada masyarakat. Ajang Knowledge Management Award merupakan bentuk apresiasi terhadap instansi pemerintah yang berhasil membangun budaya belajar organisasi, mendorong inovasi berkelanjutan, serta memastikan pengetahuan dan praktik terbaik dapat diakses, dibagikan, dan dimanfaatkan secara efektif. Melalui Komunitas Pembelajar Sustainable Transportation, Dishub DKI Jakarta dinilai mampu mengintegrasikan pembelajaran, kolaborasi, dan inovasi dalam mendukung sistem transportasi yang berkelanjutan dan berorientasi pada kebutuhan publik.



Penghargaan Tokoh Yang Konsisten Kolaborasi dan Memperjuangkan Disabilitas di Bidang Transportasi
Persatuan Tunanetra Indonesia (Pertuni)

Penghargaan "Tokoh yang Konsisten Kolaborasi dan Memperjuangkan Disabilitas di Bidang Transportasi" diraih oleh Dinas Perhubungan (Dishub) DKI Jakarta sebagai pengakuan atas upaya konsisten dan komitmen dalam memastikan aksesibilitas transportasi yang setara bagi penyandang disabilitas di Jakarta. Melalui berbagai kebijakan dan program inklusif, Dishub DKI Jakarta telah berkolaborasi dengan berbagai pihak untuk menciptakan sistem transportasi yang ramah disabilitas, seperti pembangunan fasilitas transportasi yang lebih mudah diakses, pelatihan untuk pengemudi dan petugas, serta peningkatan kesadaran publik, yang semuanya bertujuan untuk mendukung mobilitas yang lebih baik dan setara bagi seluruh warga Jakarta.



Juara 1 pada Kategori Sosok Humas Inspiratif oleh Bapak Suprapto mewakili Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta
Anugerah Humas Jakarta 2024

Bapak Suprapto berhasil meraih Juara 1 pada Kategori Sosok Humas Inspiratif, mewakili Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, sebagai penghargaan atas dedikasi dan inovasinya dalam membangun komunikasi yang efektif dan transparan antara pemerintah dan masyarakat. Melalui pendekatan yang humanis, profesional, dan penuh empati, Bapak Suprapto telah berhasil menginspirasi banyak pihak dalam meningkatkan pemahaman serta kesadaran publik mengenai kebijakan dan program-program transportasi yang dilaksanakan oleh Dishub DKI Jakarta, sehingga memperkuat hubungan positif antara pemerintah dan masyarakat. Penghargaan ini mencerminkan peran penting beliau dalam menyampaikan informasi yang relevan dan membangun citra positif instansi.



Juara 2 pada Kategori Media Sosial oleh Unit Pengelola Angkutan Sekolah
Anugerah Humas Jakarta 2024

Unit Pengelola Angkutan Sekolah berhasil meraih Juara 2 pada Kategori Media Sosial sebagai penghargaan atas upaya kreatif dan inovatif dalam memanfaatkan platform media sosial untuk menyampaikan informasi, mempererat komunikasi, dan meningkatkan kesadaran masyarakat mengenai layanan angkutan sekolah yang aman dan efisien. Dengan konten yang informatif dan menarik, Unit Pengelola Angkutan Sekolah berhasil menjangkau berbagai kalangan, memberikan edukasi kepada orang tua dan siswa, serta memperkenalkan program-program yang mendukung keselamatan dan kenyamanan anak-anak dalam menggunakan transportasi sekolah. Penghargaan ini mencerminkan komitmen dalam memanfaatkan teknologi untuk menciptakan layanan yang lebih baik dan responsif.



Juara 2 pada Kategori Komunikasi Publik oleh
UP Sistem Pengendalian Lalu Lintas
Anugerah Humas Jakarta 2024

UP Sistem Pengendalian Lalu Lintas meraih Juara 2 pada Kategori Komunikasi Publik sebagai penghargaan atas upaya mereka dalam mengelola dan menyebarkan informasi secara efektif terkait sistem pengendalian lalu lintas di DKI Jakarta. Melalui pendekatan komunikasi yang jelas, transparan, dan terintegrasi, UP Sistem Pengendalian Lalu Lintas berhasil menjangkau masyarakat luas, memberikan edukasi tentang kebijakan lalu lintas, serta memberikan pembaruan terkini mengenai kondisi jalan dan pengaturan lalu lintas. Penghargaan ini mencerminkan dedikasi mereka dalam menciptakan lingkungan yang lebih tertib, aman, dan terinformasi bagi seluruh pengguna jalan di Jakarta.