



KATA PENGANTAR

Syukur alhamdulillah kehadiran Allah SWT atas berkah-Nya, Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung) Tahun 2014 dapat disusun dengan baik tepat pada waktunya.

Sebagaimana dimaklumi bersama, bahwa Laporan Kinerja ini merupakan produk laporan pertama yang mempedomani Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah. Namun pun demikian, kinerja yang diukur adalah kinerja yang ditetapkan dan diperjanjikan dengan format sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor 29 Tahun 2010 tentang Pedoman Penyusunan Penetapan Kinerja dan Pelaporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, yang sudah dinyatakan dicabut dan tidak berlaku. Dengan demikian, masih terdapat beberapa transisi dan penyesuaian yang diakomodir dalam laporan ini.

Penguatan dan peningkatan kinerja instansi pemerintah merupakan harapan publik agar dapat mewujudkan pemerintahan yang efektif dan akuntabel, yaitu pemerintahan yang kinerjanya direncanakan dengan baik, dapat diukur dengan jelas, dan dipertanggungjawabkan secara baik pula. Salah satu bentuk pertanggungjawaban kinerja instansi pemerintahan adalah melalui laporan kinerja ini. Oleh karena itu, dengan adanya Laporan Kinerja DISHUB Kabupaten Bandung Tahun 2014 ini, kiranya dapat dijadikan sebagai alat untuk pengelolaan (manajemen) kinerja dan juga alat pertanggungjawaban.

Demikian agar laporan ini dapat dimanfaatkan dengan sebaik-baiknya untuk pencerahan dan pembangunan kapasitas DISHUB Kabupaten Bandung maupun institusi lainnya di lingkungan pemerintahan.

Soreang, Januari 2015

KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
KABUPATEN BANDUNG

IKHTISAR EKSEKUTIF

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah merupakan alat untuk pengelolaan (manajemen) kinerja dan juga alat pertanggungjawaban instansi pemerintah dalam hal ini DISHUB Kabupaten Bandung terhadap publik, dengan penjelasan, analisis dan evaluasi kinerja terhadap 9 sasaran yang ditargetkan di Tahun 2014 melalui 13 indikator. Capaian target kinerja (1) Tersedianya angkutan umum yang melayani wilayah yang telah tersedia jaringan jalan untuk jaringan jalan kabupaten 100% (2) Rasio jumlah pelayanan angkutan terhadap penumpang 173,25% (3) Tersedianya halte di lokasi yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek 100% (4) Tersedianya terminal angkutan penumpang di wilayah yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek 100% (5) Tersedianya fasilitas perlengkapan jalan pada jalan Kabupaten 100% (6) VCR dan LoS 94,67% (7) Jumlah maksimal penanganan kasus kecelakaan lalu lintas 80,24% (8) Tersedianya unit pengujian kendaraan bermotor per 4000 populasi KWU 100% (9) Terpenuhinya standar keselamatan bagi angkutan umum yang melayani trayek di dalam Kabupaten 86,56% (10) Capaian target PAD Bidang Perhubungan 101,16% (11) Terpenuhinya tahapan pengendalian komunikasi dan informasi 100% (12) Terpenuhinya kebutuhan masyarakat akan pelayanan publik bidang perhubungan 100% (13) Persentase akuntabilitas kinerja dan keuangan 119,6%.

Membandingkan dengan kinerja dua tahun ke belakang, dari ke-13 indikator yang ada, 7 indikator meningkat capaian kinerjanya, 4 indikator memiliki kinerja tetap, dan 2 indikator menurun. Adapun 2 indikator kinerja yang capaiannya menurun adalah (1) persentase kendaraan wajib uji yang melaksanakan pengujian kendaraan bermotor (2) jumlah maksimal penanganan kasus kecelakaan lalu lintas.

Sementara dari sisi tingkat efisiensi dan efektivitas, rata-rata kinerja di Tahun 2014 mencapai tingkat efisiensi dan efektifitas cukup tinggi, yaitu pada angka 106,69% dan 103,63%. Namun pun demikian, secara nyata masih terdapat 4 indikator kinerja yang menunjukkan angka efisiensi efektifitas di bawah 100%. (1) Ketersediaan unit pengujian kendaraan bermotor per populasi kendaraan wajib uji 4000; Tingkat efektifitas terhitung 91,67% dikarenakan alokasi anggaran yang ada tidak dapat menambah jumlah unit PKB. (2) Persentase kendaraan wajib uji yang melaksanakan pengujian kendaraan bermotor; alokasi anggaran sebesar Rp. 65.450.000,- kurang dapat mendorong seluruh kendaraan wajib uji untuk melaksanakan pengujian kendaraan bermotor sebagai pemenuhan standar keselamatan bagi angkutan, hal tersebut juga sangat dipengaruhi oleh capaian indikator tersebut pada poin 1, sehingga tingkat efisiensi maupun efektifitas hanya menginjak angka 86,56%. (3) Jumlah maksimal penanganan kasus kecelakaan lalu lintas; Terlepas dari keterbatasan metode pengumpulan data yang dipakai dalam pengukuran kinerja, serta terlepas dari realita bahwa data kecelakaan lalu lintas melibatkan seluruh jenis kendaraan (bukan kendaraan yang 'sementara' dikategorikan wajib uji saja); boleh jadi kasus kecelakaan menjadi bertambah dikarenakan capaian kinerja tersebut pada poin 1 dan 2 tidak mencapai tingkat efektifitas 100%. (4) VCR dan LoS; indikator kinerja ini merupakan kinerja bersama penyelenggara perhubungan (bukan DISHUB saja), tingkat efisiensi dan efektifitas pelaksanaan program dan kegiatan dengan outcome ini tidak terlalu rendah (96,61% dan 94,67%).

Adapun terkait standar kinerja nasional (SPM, IKU, IKK, Data Pokok Perencanaan, program dan kegiatan urusan perhubungan), DISHUB Kab. Bandung menyampaikan pandangan terkait kendala orientasi hubungan garis lurus mulai dari sasaran, indikator, program, kegiatan sampai dengan anggaran; bahan koreksi indikator dalam SPM untuk dapat disejajarkan dengan tataran outcome sebagaimana data pokok perencanaan pembangunan daerah; penyesuaian data pokok perencanaan urusan perhubungan dengan literatur perencanaan perkotaan dan transportasi

penyesuaian yang diperlukan sebagaimana tersebut di atas sebagai upaya peningkatan akurasi pengukuran akuntabilitas kinerja dan keuangan SKPD.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i	
IKHTISAR EKSEKUTIF	ii	
DAFTAR ISI	iii	
DAFTAR TABEL	v	
DAFTAR LAMPIRAN	vi	
BAB I	GAMBARAN UMUM DISHUB KAB. BANDUNG	I-1
	A. Kelembagaan	I-1
	B. Kepegawaian	I-8
BAB II	RENCANA DAN TARGET KINERJA 2014	II-1
	A. Rencana Kinerja Jangka Menengah	II-1
	B. Penetapan Kinerja 2014 (Perjanjian Kinerja)	II-4
BAB III	PENGUKURAN KINERJA	III-1
	A. Sasaran 1: Perencanaan Jaringan Pelayanan Angkutan Jalan	III-1
	B. Sasaran 2: Pembangunan Jaringan Prasarana Angkutan Jalan	III-4
	C. Sasaran 3: Manajemen Rekayasa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	III-6
	D. Sasaran 4: Penyediaan Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor	III-9
	E. Sasaran 5: Pengendalian Keselamatan Angkutan Jalan	III-10
	F. Sasaran 6: Pengendalian Sistem LLAJ melalui Pengelolaan PAD	III-10
	G. Sasaran 7: Pengendalian komunikasi dan Informasi	III-11
	H. Sasaran 8: Pemberian Layanan Publik Bidang Perhubungan kepada Masyarakat	III-12
	I. Sasaran 9: Akuntabilitas Kinerja dan Keuangan	III-13

BAB IV	EVALUASI DAN ANALISIS KINERJA	
A.	Perbandingan Kinerja dengan Tahun Sebelumnya	IV-1
B.	Realisasi Kinerja Jangka Menengah 2010 – 2015	IV-5
C.	Efisiensi dan Efektifitas	IV-8
D.	Analisis Program Kegiatan atas Capaian Kinerja	IV-10
E.	Standar Kinerja Nasional (SPM, IKU, IKK, Data Pokok Perencanaan, Program Dan Kegiatan Urusan Perhubungan)	IV-13
BAB V	PENUTUP	
A.	Kesimpulan	IV-1
B.	Saran	IV-3

LAMPIRAN

D A F T A R T A B E L

Tabel I-1	Jumlah Pegawai Berdasarkan Kepangkatan dan Jabatan	I-8
Tabel II-1	Indikator dan Kelompok Sasaran DISHUB Kabupaten Bandung	II-2
Tabel II-2	Indikator Kinerja SKPD DISHUB Kabupaten Bandung	II-3
Tabel II-3	TAPKIN DISHUB Kabupaten Bandung TA. 2014	II-6
Tabel III-1	Pengukuran Kinerja Pencapaian Sasaran 1	III-2
Tabel III-2	Pengukuran Kinerja Pencapaian Sasaran 2	III-4
Tabel III-3	Pengukuran Kinerja Pencapaian Sasaran 3	III-6
Tabel III-4	Tingkat Pelayanan Jalan (LoS = Level of Service) pada Jalan Arteri Sekunder dan Kolektor Sekunder	III-7
Tabel III-5	Pengukuran Kinerja Pencapaian Sasaran 4	III-9
Tabel III-6	Pengukuran Kinerja Pencapaian Sasaran 5	III-10
Tabel III-7	Pengukuran Kinerja Pencapaian Sasaran 6	III-11
Tabel III-8	Pengukuran Kinerja Pencapaian Sasaran 7	III-11
Tabel III-9	Pengukuran Kinerja Pencapaian Sasaran 8	III-13
Tabel III-10	Pengukuran Kinerja Pencapaian Sasaran 9	III-13

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 Daftar Indikator SPM Bidang Perhubungan

LAMPIRAN 2 Penetapan Kinerja DISHUB Kab. Bandung Tahun 2012

LAMPIRAN 3 Daftar Program dan Kegiatan Bidang Perhubungan dalam Permendagri

LAMPIRAN 4 Data Pokok Perencanaan DISHUB Kab. Bandung



GAMBARAN UMUM DISHUB KABUPATEN BANDUNG

A. KELEMBAGAAN

DISHUB Kabupaten Bandung dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang berdasarkan PERDA Kabupaten Bandung Nomor 20 Tahun 2007 tentang Pembentukan Organisasi Dinas Daerah Kabupaten Bandung dan Peraturan Bupati Bandung No. 5 Tahun 2008 tentang Rincian Tugas, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Daerah Kabupaten Bandung, mempunyai tugas pokok memimpin, merumuskan, mengatur, membina, mengendalikan, mengkoordinasikan dan mempertanggungjawabkan kebijakan teknis pelaksanaan urusan pemerintahan daerah berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan di bidang perhubungan dan sebagian bidang komunikasi dan informatika.

Kepala DISHUB Kabupaten Bandung membawahkan:

1. Sekretariat, membawahkan:

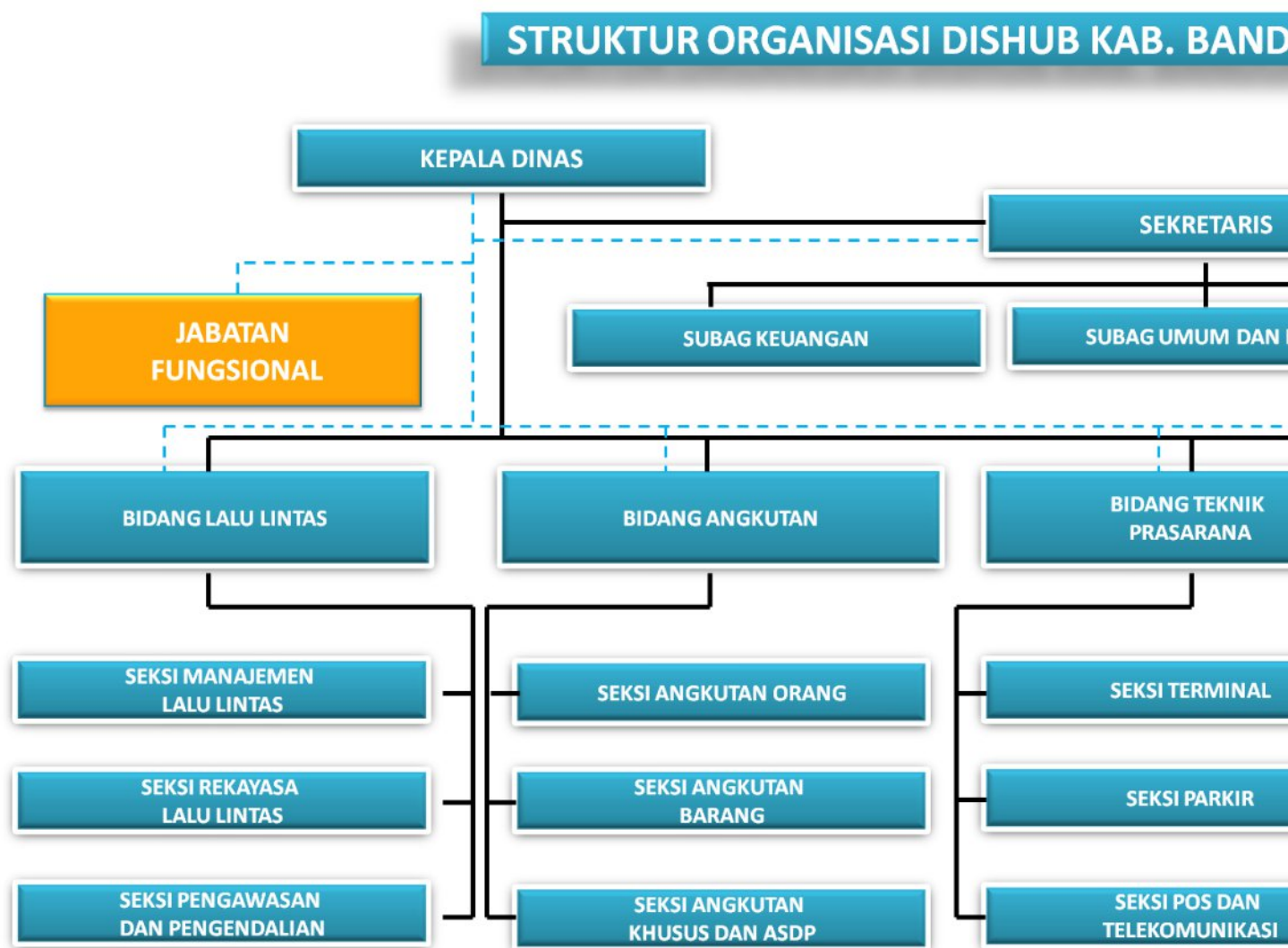
- a. Sub Bagian Penyusunan Program;
- b. Sub Bagian Umum dan Kepegawaian;
- c. Sub Bagian Keuangan;

dengan fungsi perencanaan, penetapan rumusan kebijakan, pelaporan dan evaluasi serta koordinasi pelayanan kesekretariatan, meliputi:

- koordinasi penyusunan program dan penyelenggaraan tugas-tugas Bidang secara terpadu;
- pelayanan administratif Dinas, pengelolaan administrasi umum dan kerumahtanggaan;
- pengelolaan kelembagaan dan ketatalaksanaan serta hubungan masyarakat;
- pengelolaan administrasi kepegawaian;
- administrasi pengelolaan keuangan;

- pengkoordinasian penyusunan dan penyampaian bahan pertanggungjawaban pelaksanaan tugas Dinas.

Gambar I-1: Bagan Struktur Organisasi DISHUB Kabupaten Ba



2. Bidang Lalu Lintas, membawahkan:

- a. Seksi Manajemen Lalu Lintas;
- b. Seksi Rekayasa Lalu Lintas;
- c. Seksi Pengawasan dan Pengendalian;

dengan fungsi:

- penetapan penyusunan rencana dan program kerja pelayanan dan pengelolaan lalu lintas;
- penetapan rencana umum jaringan lalu lintas jalan;
- penetapan pengawasan dan pengendalian operasional terhadap penggunaan jalan selain untuk kepentingan lalu lintas;
- penetapan kelas jalan pada jaringan jalan kabupaten;
- penetapan penentuan lokasi, pengadaan, pemasangan, pemeliharaan dan penghapusan rambu lalu lintas, marka jalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengamanan pemakai jalan serta fasilitas pendukung di wilayah kabupaten;
- penetapan penyelenggaraan andalalin di wilayah kabupaten;
- penetapan penyelenggaraan pencegahan dan penanggulangan kecelakaan lalu lintas di jalan kabupaten;
- penetapan penelitian dan pelaporan kecelakaan lalu lintas di jalan yang mengakibatkan korban meninggal dunia dan / atau yang menjadi isu kabupaten;
- penetapan pelayanan perizinan penggunaan jalan selain untuk kepentingan lalu lintas di jalan kabupaten;
- penetapan pengumpulan, pengolahan data dan analisis kecelakaan lalu lintas;
- penetapan pelayanan pemberian izin usaha mendirikan pendidikan dan latihan mengemudi;
- penetapan pemberian rekomendasi pemasangan periklanan pada kawasan selektif;
- pelaporan dan evaluasi pelaksanaan tugas pelayanan dan pengelolaan lalu lintas.

3. Bidang Angkutan, membawahkan:

dengan fungsi:

- penetapan penyusunan rencana dan program kerja pelayanan dan pengelolaan angkutan;
- penetapan penyusunan jaringan trayek dan penetapan kebutuhan kendaraan untuk angkutan dalam trayek dan angkutan perintis;
- penetapan pemberian izin trayek angkutan perdesaan / angkutan kota yang wilayah pelayanannya dalam satu wilayah kabupaten;
- penetapan penyusunan jaringan lintas angkutan barang;
- penetapan wilayah operasi dan kebutuhan kendaraan untuk angkutan taksi;
- penetapan pemberian izin operasi angkutan taksi;
- penetapan pemberian rekomendasi operasi angkutan sewa;
- penetapan pemberian izin usaha angkutan pariwisata dan angkutan barang;
- penetapan pemberian ijin dispensasi angkutan umum dalam trayek;
- penetapan tarif penumpang kelas ekonomi angkutan dalam kabupaten;
- penetapan penyusunan rencana umum jaringan sungai dan danau;
- penetapan lokasi pelabuhan sungai dan danau;
- penetapan pengadaan, pemasangan dan pemeliharaan rambu penyeberangan;
- penetapan pemberian izin pembuatan tempat penimbunan kayu (logpon), jaring terapung dan kerambah di sungai dan danau;
- penetapan pemetaan alur sungai untuk kebutuhan transportasi;
- penetapan pembangunan, pemeliharaan, pengerukan alur pelayaran sungai dan danau;
- penetapan pengawasan pengoperasian angkutan sungai dan danau;
- penetapan rumusan kebijakan penggunaan kendaraan tidak bermotor;
- pelaporan dan evaluasi pelaksanaan tugas pelayanan dan pengelolaan angkutan.

4. Bidang Teknik Prasarana, membawahkan:

- a. Seksi Terminal;
- b. Seksi Parkir;
- c. Seksi Pos dan Telekomunikasi;

- penetapan penyusunan rencana dan program kerja pengelolaan teknik prasarana;
- penetapan penentuan lokasi fasilitas parkir untuk umum di jalan kabupaten;
- penetapan pengoperasian fasilitas parkir untuk umum di jalan kabupaten;
- penetapan pemberian izin penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir untuk umum;
- pembangunan dan pengoperasian terminal angkutan barang;
- penetapan lokasi terminal penumpang Tipe C;
- penetapan pengesahan rancang bangun terminal penumpang Tipe C;
- penetapan pembangunan pengoperasian terminal penumpang Tipe A, Tipe B dan Tipe C;
- penetapan pembangunan dan pengoperasian terminal angkutan barang;
- penetapan penunjukan lokasi penimbangan muatan kendaraan angkutan barang;
- penetapan penyelenggaraan pelayanan pos di perdesaan;
- penetapan pemberian rekomendasi untuk pendirian kantor pusat jasa titipan;
- penetapan pemberian izin dan penertiban jasa titipan untuk kantor agen;
- penetapan pemberian izin penyelenggaraan telekomunikasi khusus untuk keperluan pemerintah dan badan hukum sepanjang tidak menggunakan spektrum frekuensi radio;
- penetapan pemberian rekomendasi terhadap permohonan izin penyelenggaraan jaringan tetap tertutup lokal wireline (end to end);
- penetapan pemberian rekomendasi wilayah prioritas untuk pembangunan kewajiban pelayanan universal di bidang telekomunikasi;
- penetapan pemberian izin Instalatur Kabel Rumah/Gedung (IKR/G);
- penetapan pengawasan / pengendalian pelaksanaan pembangunan telekomunikasi perdesaan, penyelenggaraan warung telekomunikasi, warung seluler atau sejenisnya;
- penetapan pemberian izin kantor cabang dan loket pelayanan operator;
- penetapan pemberian Izin Mendirikan Bangunan (IMB) menara telekomunikasi sebagai sarana dan prasarana telekomunikasi;
- penetapan pemberian izin galian untuk keperluan penggalian kabel

- penetapan pemberian izin instalansi penangkal petir dan genset;
- penetapan pengendalian dan penertiban terhadap pelanggaran standarisasi pos dan telekomunikasi;
- penetapan pemberian izin usaha perdagangan alat perangkat telekomunikasi;
- pelaporan dan evaluasi pelaksanaan tugas pengelolaan teknik prasarana.

5. Bidang Teknik Keselamatan, membawahkan:

- a. Seksi Pemeriksaan Kendaraan Bermotor (PKB);
- b. Seksi Teknik Perbengkelan;
- c. Seksi Penyuluhan;

dengan fungsi:

- penetapan penyusunan rencana dan program kerja pelayanan teknik keselamatan;
- penetapan pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor;
- penetapan pelaksanaan pemeriksaan kendaraan di jalan sesuai kewenangannya;
- pelaksanaan penunjukan lokasi dan pengelolaan pemeriksaan kendaraan bermotor;
- pelaksanaan penilaian dan penghapusan kendaraan bermotor;
- pelaksanaan pelayanan administrasi pendaftaran dan registrasi dan mutasi serta numpang uji kendaraan bermotor;
- pelaksanaan pemeliharaan peralatan pemeriksaan kendaraan bermotor;
- pelaksanaan pengaturan tentang pembatasan mengangkut orang dengan kendaraan tidak bermotor;
- penyusunan rencana dan program kerja operasional kegiatan pelayanan dan pengelolaan teknik perbengkelan;
- pemberian izin usaha bengkel umum kendaraan bermotor;
- pelaksanaan pemeriksaan persyaratan teknis oleh bengkel umum kendaraan bermotor;
- pelaksanaan rumusan kebijakan dalam pembuatan karoseri kereta gandengan, kereta tempelan, bak muatan, modifikasi serta alat wajib memenuhi persyaratan teknis kendaraan bermotor;

- pelaksanaan penetapan ketentuan tambahan susunan alat – alat tambahan pada mobil bus dan penumpang umum sebagai kendaraan umum;
- pelaksanaan pembinaan operasional bengkel di bidang peningkatan profesionalisme bagi tenaga mekanik melalui pendidikan dan pelatihan, bimbingan dan arahan terhadap ketentuan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor;
- pelaksanaan penelitian dan pengembangan pelayanan penyuluhan perhubungan;
- pelaksanaan pelayanan penyuluhan perhubungan;
- pelaksanaan pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana pelayanan penyuluhan perhubungan;
- pelaksanaan penyiapan sarana dan prasarana pendukung pelayanan penyuluhan perhubungan;
- pelaksanaan penyusunan penyuluhan dan pembinaan pemakai jalan;
- pelaporan dan evaluasi pelaksanaan tugas pelayanan teknik keselamatan.

Adapun melekat pada tugas pokok dan fungsi yang diemban, bahwa DISHUB juga dibebani tugas selaku pengelola PAD Bidang Perhubungan dari sektor:

1. Retribusi Pelayanan Parkir.
2. Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor.
3. Retribusi Terminal.
4. Retribusi Izin Trayek Angkutan Penumpang Umum.

B. KEPEGAWAIAN

Kekuatan sumber daya manusia (SDM) di DISHUB Kabupaten Bandung pada posisi Tanggal 31 Desember 2014 adalah seperti tergambar pada Tabel I-1.

Tabel I-1: Jumlah Pegawai Berdasarkan Kepangkatan dan Jabatan

No.	Jabatan	Jlm
1	2	3
1	STRUKTURAL	21
2	FUNGSIONAL PKB PENYELIA	5
3	FUNGSIONAL PKB PELAKSANA	8
4	FUNGSIONAL PKB PEMULA	4
5	FUNGSIONAL ARSIPARIS PELAKSANA LANJUTAN	1
6	FUNGSIONAL UMUM	128
7	PEGAWAI TIDAK TETAP (PTT)	935
J U M L A H		1.102

Dari Tabel I-1 tergambar bahwa untuk melaksanakan tugas fungsi Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung diperlukan kekuatan sumber daya manusia yang cukup banyak (1.102 orang). Namun secara komposisi, jumlah SDM dengan status kepegawaian PNS hanya mencapai 15,15%, sisanya sebanyak 84,85% merupakan pegawai Non-PNS. Komposisi kepegawaian tersebut tentunya akan berdampak pada kinerja anggaran, *output* serta *outcome* kegiatan.



RENCANA DAN TARGET KINERJA 2014

A. RENCANA KINERJA JANGKA MENENGAH

Dengan mengacu kepada pernyataan visi dan misi serta didasarkan pada isu-isu dan analisis strategik, tujuan instansi ditetapkan sebagai sesuatu yang akan dicapai atau dihasilkan dalam jangka waktu 1 (satu) sampai dengan 5 (lima) tahun. Adapun sasaran instansi merupakan hasil yang akan dicapai secara nyata atau kuantitatif dalam rumusan yang lebih spesifik dan terukur dibanding tujuan. Memahami konsep tersebut, rumusan pernyataan tujuan dan sasaran strategis jangka menengah DISHUB Kabupaten Bandung 2010 – 2015 beserta indikator kinerjanya adalah sebagaimana disajikan dalam Tabel II-1 dan Tabel II-2. Angka kinerja untuk Tahun 2011 s.d. 2013 merupakan capaian kinerja yang sudah dilaksanakan. Sementara angka kinerja untuk Tahun 2014 dan 2015 merupakan kinerja yang ditargetkan.

Indikator kinerja sasaran mengadopsi penetapan SPM Bidang Perhubungan menindaklanjuti Permen Perhubungan Nomor PM. 81 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Perhubungan Daerah Provinsi dan Daerah Kabupaten/Kota serta Permen Perhubungan Nomor PM. 2 Tahun 2013 tentang Petunjuk Teknis Penerapan dan Pencapaian Standar Pelayanan Minimal Bidang Perhubungan Daerah Provinsi dan Daerah Kabupaten/Kota.

Tabel II-1: Indikator dan Kelompok Sasaran DISHUB Kabupaten

Tujuan	Sasaran	
Mengembangkan sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang handal, berdaya saing dan berwawasan lingkungan	Perencanaan Jaringan Pelayanan Angkutan Jalan	Tersedianya a tersedia jaring Rasio jumlah p
	Pembangunan Jaringan Prasarana Angkutan Jalan	Tersedianya h dalam trayek Tersedianya te telah dilayani
Mengembangkan sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang handal, berdaya saing dan berwawasan lingkungan	Manajemen Rekayasa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Tersedianya fa marka, dan gu
	Manajemen Rekayasa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Jumlah maksir
	Penyediaan Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor	Tersedianya u kendaraan wa
Mengembangkan sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang handal, berdaya saing dan berwawasan lingkungan	Pengendalian Keselamatan Angkutan Jalan	Terpenuhinya melayani traye wajib uji yang i
	Pengendalian sistem LLAJ melalui pengelolaan PAD	Capaian target
Mengendalikan sistem komunikasi dan informatika	Pengendalian Komunikasi dan Informasi	Terpenuhinya
Memantapkan kehandalan operasional layanan jasa perhubungan	Pemberian layanan publik bidang perhubungan kepada masyarakat	Terpenuhinya bidang perhut
	Akuntabilitas kinerja dan keuangan	Persentase ak

Tabel II-2: Indikator Kinerja SKPD DISHUB Kabupaten Banc Mengacu pada Tujuan dan Sasaran RPJMD Perubahan Kabupaten Bandung dan REN

No.	Indikator Sasaran	Kondisi Kinerja pada Awal Periode RPJMD Tahun 0 (2010)	Target	
			2011 (Tahun 1)	2012 (Tahun 2)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	Tersedianya angkutan umum yang melayani wilayah yang telah tersedia jaringan jalan untuk jaringan jalan kabupaten	38,52%	38,52%	38,52%
2	Rasio jumlah pelayanan angkutan terhadap penumpang	1:12	1:12	1:19
3	Tersedianya halte di lokasi yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek	0,37%	0,37%	0,37%
4	Tersedianya terminal angkutan penumpang di wilayah yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek	66,67%	66,67%	66,67%
5	Tersedianya fasilitas perlengkapan jalan (rata-rata rambu, marka, dan guardrill) pada jalan Kabupaten	0,35%	1,19%	3,04%
6	VCR (volume capacity ratio) dan LoS (level of service)	VCR 0,84 LoS D	VCR 0,84 LoS D	VCR 0,84 LoS D
7	Jumlah maksimal penanganan kasus kecelakaan lalu lintas	330 kasus/th	539 kasus/th	461 kasus/th
8	Tersedianya unit pengujian kendaraan bermotor per populasi kendaraan wajib uji 4000 (empat ribu)	33,33%	33,33%	33,33%
9	Terpenuhinya standar keselamatan bagi angkutan umum yang melayani trayek di dalam Kabupaten/Kota (persentase kendaraan wajib uji yang melaksanakan pengujian kendaraan bermotor)	99,83%	95,84%	92,03%
10	Capaian target PAD Bidang Perhubungan	68,65%	88,59%	78,47%
11	Terpenuhinya standar keselamatan bagi kapal sungai dan danau yang beroperasi di Kabupaten Bandung	0,00%	0,00%	0,00%
12	Terpenuhinya tahapan pengendalian komunikasi dan informasi	40,00%	40,00%	40,00%
13	Terpenuhinya kebutuhan masyarakat akan pelayanan publik bidang perhubungan	50,00%	50,00%	50,00%
14	Persentase akuntabilitas kinerja dan keuangan	75,00%	97,64%	90,01%

B. PENETAPAN KINERJA 2014 (PERJANJIAN KINERJA)

Penyusunan Laporan Kinerja ini didasarkan pada Peraturan menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah. Walaupun Permen dimaksud mengamanatkan istilah Perjanjian Kinerja, namun Laporan Kinerja 2014 masih merupakan laporan atas capaian Penetapan Kinerja (istilah dalam PERMENPAN Nomor 29 Tahun 2010 tentang Pedoman Penyusunan Penetapan Kinerja dan Pelaporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah.

Menindaklanjuti hal tersebut, Tabel II-3 menampilkan Penetapan Kinerja DISHUB Kabupaten Bandung Tahun 2014 berdasarkan DPPA-SKPD Dishub Kabupaten Bandung Tahun 2014 (dokumen TAPKIN berdasar DPA maupun DPPA di Lampiran I dan Lampiran II). Diinformasikan juga bahwa, penandatanganan Dokumen Penetapan Kinerja 2014 oleh Bupati Bandung difasilitasi Bagian Organisasi Sekretariat daerah Kabupaten Bandung setelah ditandatangani Kepala DISHUB Kabupaten Bandung.

Tabel II-3: TAPKIN DISHUB Kabupaten Bandung TA. 2014

Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Target	Program/ Kegiatan	Anggaran
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Perencanaan Jaringan Pelayanan Angkutan Jalan	Tersedianya angkutan umum yang melayani wilayah yang telah tersedia jaringan jalan untuk jaringan jalan kabupaten	38,52%	Program pembangunan prasarana dan fasilitas perhubungan	
			Kegiatan penyusunan norma, kebijakan, standar dan prosedur bidang perhubungan	347.555.000
			Program peningkatan pelayanan angkutan	
			Kegiatan pengembangan sarana dan prasarana pelayanan jasa angkutan	153.865.000
	Rasio jumlah pelayanan angkutan terhadap penumpang	1:15	Program Pembangunan Prasarana dan Fasilitas Perhubungan	
			Penyusunan Kebijakan, Norma, Standar dan Prosedur Bidang Perhubungan	233.414.000
Kegiatan pemilihan dan pemberian penghargaan sopir/juru mudik/awak kendaraan angkutan umum teladan			145.000.000	
Pembangunan Jaringan Prasarana Angkutan Jalan	Tersedianya halte di lokasi yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek	1,47%	Program pembangunan sarana dan prasarana perhubungan	
			Kegiatan pembangunan halte bus, taksi gedung terminal	213.309.000
	Tersedianya terminal angkutan penumpang di wilayah yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek	66,67%	Program pembangunan prasarana dan fasilitas perhubungan	
			Kegiatan peningkatan pengelolaan terminal angkutan darat	218.861.400
			Program rehabilitasi dan pemeliharaan prasarana dan fasilitas LLAJ	
			Kegiatan rehabilitasi/pemeliharaan terminal/pelabuhan	459.151.900

Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Target	Program/ Kegiatan	Anggaran
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Manajemen Rekayasa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Tersedianya fasilitas perlengkapan jalan (rata-rata rambu, marka, dan guardrill) pada jalan Kabupaten	5,99%	Program pengendalian dan pengamanan lalu lintas	
			Kegiatan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan (DAK)	598.960.000
			Kegiatan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan	355.505.845
	VCR (volume capacity ratio) dan LoS (level of service)	VCR 0,84 LoS D	Program pembangunan prasarana dan fasilitas perhubungan	
			Kegiatan koordinasi dalam pembangunan prasarana dan fasilitas perhubungan	63.601.000
			Program peningkatan pelayanan angkutan	
			Kegiatan koordinasi dalam peningkatan pelayanan angkutan	65.000.000
	Jumlah maksimal penanganan kasus kecelakaan lalu lintas	248 kasus/th	Program pengendalian dan pengamanan lalu lintas	
			Kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas dan angkutan jalan di kawasan	380.060.000
			Program peningkatan pelayanan angkutan	
Penyediaan Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor Penyediaan Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor	Tersedianya unit pengujian kendaraan bermotor per populasi kendaraan wajib uji 4000 (empat ribu)	33,33%	Program peningkatan disiplin masyarakat menggunakan angkutan	75.000.000
			Kegiatan peningkatan disiplin masyarakat menggunakan angkutan	
			Kegiatan pengendalian disiplin pengoperasian angkutan umum di jalan raya	1.127.420.000
			Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana dan Fasilitas LLAJ	
			Kegiatan rehabilitasi/pemeliharaan sarana alat pengujian kendaraan bermotor	125.000.000
			Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana dan Fasilitas LLAJ	
Kegiatan pengadaan alat pengujian kendaraan bermotor	846.570.000			
Pengendalian Keselamatan Angkutan Jalan	Terpenuhinya standar keselamatan bagi angkutan umum yang melayani	100,00%	Program Peningkatan Kelaikan Pengoperasian Kendaraan Bermotor	
			Pelaksanaan uji petik kendaraan bermotor	2.500.000
			Pelaksanaan uji petik kendaraan bermotor	65.450.000

Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Target	Program/ Kegiatan	Anggaran
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Pengendalian sistem LLAJ melalui pengelolaan PAD	Capaian target PAD Bidang Perhubungan	93,00%	Program Pelayanan Administrasi Perkantoran	
			Kegiatan penyediaan barang cetakan dan penggandaan	1.117.465.650
			Program Pembangunan Prasarana dan Fasilitas Perhubungan	
			Penyusunan kebijakan, norma, standar dan prosedur bidang perhubungan	82.750.000
			Program Peningkatan Pelayanan Angkutan	
			Kegiatan penciptaan layanan cepat, tepat, murah dan mudah	103.495.000
			Program Peningkatan Kelaikan Pengoperasian Kendaraan Bermotor	
			Kegiatan pelaksanaan uji petik kendaraan bermotor	150.820.000
Pengendalian Komunikasi dan Informasi	Terpenuhinya tahapan pengendalian komunikasi dan informasi	75,00%	Program Pengembangan Komunikasi, Informasi dan Media Massa	
			Kegiatan perencanaan dan pengembangan kebijakan komunikasi dan informasi	80.000.000
Pemberian layanan publik bidang perhubungan kepada masyarakat	Terpenuhinya kebutuhan masyarakat akan pelayanan publik bidang perhubungan	75,00%	Program Pelayanan Administrasi Perkantoran	
			Kegiatan penyediaan jasa komunikasi, sumber daya air dan listrik	51.912.000
			Kegiatan penyediaan jasa administrasi keuangan	18.000.000
			Kegiatan penyediaan jasa kebersihan kantor	46.700.000
			Kegiatan penyediaan jasa perbaikan peralatan kerja	27.100.000
			Kegiatan penyediaan alat tulis kantor	48.500.000
			Kegiatan penyediaan barang cetakan dan penggandaan	238.525.150
			Kegiatan penyediaan komponen instalasi listrik/penerangan bangunan kantor	6.800.000
			Kegiatan penyediaan peralatan dan perlengkapan kantor	191.866.000
			Kegiatan penyediaan bahan bacaan dan peraturan perundang-undangan	25.000.000
			Kegiatan penyediaan bahan logistik kantor	50.000.000
			Kegiatan penyediaan makanan dan minuman	135.960.000
			Kegiatan rapat-rapat kordinasi dan konsultasi ke luar daerah	213.400.000
			Kegiatan penyediaan tenaga pendukung teknis dan administrasi perkantoran	519.600.000
			Kegiatan rapat-rapat kordinasi dan konsultasi ke dalam daerah	175.000.000
			Program peningkatan sarana dan prasarana aparatur	
			Pengadaan kendaraan dinas / operasional	1.405.175.000
			Pengadaan perlengkapan gedung kantor	133.300.000
			Kegiatan pengadaan mebeleur	98.500.000
			Kegiatan pemeliharaan rutin/berkala kendaraan dinas/operasional	503.647.000

Sasaran strategis	Indikator Kinerja	Target	Program/ Kegiatan	Anggaran
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Akuntabilitas kinerja dan keuangan	Persentase akuntabilitas kinerja dan keuangan	85,00%	Program peningkatan pengembangan sistem pelaporan capaian kinerja dan keuangan	
			Kegiatan penyusunan laporan capaian kinerja dan ikhtisar realisasi kinerja SKPD	131.794.900
			Kegiatan penyusunan pelaporan prognosis realisasi anggaran	10.000.000
			Kegiatan penyusunan pelaporan keuangan akhir tahun	8.000.000
JUMLAH				12.505.003.845



PENGUKURAN KINERJA

Pengukuran kinerja dalam rangka klarifikasi capaian output dan outcome yang ditargetkan merupakan upaya peningkatan pelayanan publik dan akuntabilitas kinerja instansi pemerintah (manajemen kinerja). Indikator kinerja digunakan sebagai alat ukur keberhasilan, yang menggambarkan tewujudnya kinerja, tercapainya hasil program dan hasil kegiatan.

Pengukuran kinerja meliputi pengukuran tingkat pencapaian sasaran dari masing-masing indikator sasaran yang telah ditetapkan. Memperhatikan penetapan kinerja DISHUB Kabupaten Bandung TA. 2014 sebagaimana tertuang dalam Tabel II-3, maka pengukuran kinerja dilakukan terhadap 9 (sembilan) sasaran melalui pengukuran 13 (tiga belas) indikator kinerja. Berikut adalah pengukuran kinerja DISHUB Kabupaten Bandung Tahun 2014.

A. SASARAN 1: PERENCANAAN JARINGAN PELAYANAN ANGKUTAN JALAN

Sasaran ini dicapai melalui program-program yang operasionalisasinya didukung oleh kegiatan-kegiatan sebagai berikut:

1. Program Pembangunan Prasarana dan Fasilitas Perhubungan, melalui Kegiatan Penyusunan Norma, Kebijakan, Standar dan Prosedur Bidang Perhubungan.
2. Program Peningkatan Pelayanan Angkutan, melalui Kegiatan:
 - a. Pengembangan Sarana dan Prasarana Pelayanan Jasa Angkutan.
 - b. Pemilihan dan Pemberian Penghargaan Sopir/Juru Mudik/Awak Kendaraan Angkutan Umum Teladan.

Adapun pencapaian sasaran ini adalah sebagai berikut:

Tabel III-1: Pengukuran Kinerja Pencapaian Sasaran 1

SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	TARGET	REALISASI	% PENCAPAIAN TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Perencanaan Jaringan Pelayanan Angkutan Jalan	Tersedianya angkutan umum yang melayani wilayah yang telah tersedia jaringan jalan untuk jaringan jalan kabupaten	38,52%	38,52%	100,00%
	Rasio jumlah pelayanan angkutan terhadap penumpang	1:15 atau 6,67%	1 : 56,07 atau 1,78%	173,25%
Jumlah Anggaran Tahun 2014		: Rp. 879.834.000,-		
Jumlah Realisasi Anggaran Tahun 2014		: Rp. 866.936.917,- (98,53%)		

Yang dimaksud dengan indikator 'tersedianya angkutan umum yang melayani wilayah yang telah tersedia jaringan jalan untuk jaringan jalan kabupaten' dalam laporan ini adalah nisbah daripada 'jumlah kendaraan angkutan umum yang sudah ada melayani jaringan trayek lokal di wilayah Kabupaten Bandung' terhadap 'jumlah kendaraan angkutan umum yang seharusnya ada melayani jaringan trayek lokal di wilayah Kabupaten Bandung'. Karakteristik indikator dimaksud yaitu semakin tinggi realisasi menunjukkan pencapaian kinerja yang semakin baik, maksimal 100,00%. Cara penghitungan persentase pencapaian target yaitu:

$$\% = (\text{Realisasi} / \text{Target}) \times 100\%$$

Sementara yang dimaksud dengan indikator 'rasio jumlah pelayanan angkutan terhadap penumpang' adalah nisbah daripada jumlah pelayanan angkutan umum dalam trayek lokal di wilayah Kabupaten Bandung yang beroperasi selama satu hari terhadap jumlah penumpang. Range rasio ideal adalah 1:54 s.d. 1:108 dengan kriteria:

1. Asumsi waktu tempuh lintasan trayek adalah 2 jam, waktu operasi per hari selama 18 jam, maka jumlah rit per kendaraan adalah sebanyak 4,5 rit.
2. Jumlah penumpang berkisar antara 6 per rit (untuk rasio 1:54) dan 12 (untuk rasio 1:108).
3. Kapasitas kendaraan angkutan umum dalam trayek lokal Kabupaten Bandung

15 penumpang. Karakteristik indikator dimaksud yaitu semakin angka nisbah lebih besar dari 6,67% atau penumpang kurang dari 15 orang per hari, maka capaian target menjadi lebih buruk (kurang dari 100,00%). Semakin angka nisbah lebih kecil dari 6,67% atau penumpang melebihi dari 15 orang per hari sampai dengan maksimal 108 orang, realisasi menunjukkan pencapaian kinerja yang semakin baik melebihi 100,00%. Namun jika jumlah penumpang lebih dari 108 orang atau nisbah lebih kecil dari 0,926%, maka pencapaian kinerja semakin buruk di bawah 100,00%. Cara penghitungan pencapaian target untuk indikator 'rasio jumlah pelayanan angkutan terhadap penumpang' yaitu:

1. Jika jumlah penumpang ≤ 14 .

$$\% = 100\% - \left\{ \frac{(1 : \text{jumlah penumpang}) - (1 : 15)}{(1 : 15)} \times 100\% \right\}$$

2. Jika $16 \leq \text{jumlah penumpang} \leq 108$.

$$\% = 100\% + \left\{ \frac{(1 : 15) - (1 : \text{jumlah penumpang})}{(1 : 15)} \times 100\% \right\}$$

3. Jika penumpang ≥ 108 .

$$\% = 100\% - \left\{ \frac{(1 : 108) - (1 : \text{jumlah penumpang})}{(1 : 108)} \times 100\% \right\}$$

Memperhatikan Tabel III-1 di atas, dapat disimpulkan bahwa target sasaran 'perencanaan jaringan pelayanan angkutan jalan' tercapai dengan sangat baik pada kisaran 138,94% dengan jumlah realisasi anggaran 98,53%.

B. SASARAN 2: PEMBANGUNAN JARINGAN PRASARANA ANGKUTAN JALAN

Sasaran ini dicapai melalui program-program yang operasionalisasinya didukung oleh kegiatan-kegiatan sebagai berikut:

1. Program Pembangunan Prasarana dan Fasilitas Perhubungan, melalui Kegiatan Peningkatan Pengelolaan Terminal Angkutan Darat.
2. Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana dan Fasilitas LLAJ, melalui Kegiatan Rehabilitasi / Pemeliharaan Terminal / Pelabuhan.
3. Program Pembangunan Sarana dan Prasarana Perhubungan, melalui Kegiatan Pembangunan Halte Bus, Taksi Gedung Terminal.

Adapun pencapaian sasaran ini adalah sebagai berikut:

Tabel III-2: Pengukuran Kinerja Pencapaian Sasaran 2

SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	TARGET	REALISASI	% PENCAPAIAN TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Pembangunan Jaringan Prasarana Angkutan Jalan	Tersedianya halte di lokasi yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek	1,47%	1,47%	100,00%
	Tersedianya terminal angkutan penumpang di wilayah yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek	66,67%	66,67%	100,00%
Jumlah Anggaran Tahun 2014		: Rp. 891.322.300,-		
Jumlah Realisasi Anggaran Tahun 2014		: Rp. 870.031.900,- (97,61%)		

Yang dimaksud dengan indikator 'tersedianya halte di lokasi yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek' dalam laporan ini adalah nisbah daripada 'jumlah halte yang tersedia di wilayah Kabupaten Bandung yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek' terhadap 'jumlah kebutuhan halte dengan walkable distance \pm 200-400 meter' di Kabupaten Bandung (2728 buah).

Dalam target SPM (diadopsi sebagai indikator kinerja outcome) bahwa sampai dengan Tahun 2014 Pemerintah Kabupaten Bandung harus membangun 40 titik halte. Namun memperhatikan taktis operasional di lapangan, bahwa 6 titik halte dari 10 titik

dari pengguna lahan DAMIJA), yang menyulitkan untuk akselerasi penetapan titik baru. Oleh karena itu, alokasi pengadaan dan pemasangan rambu halte dimaksimalkan di 4 titik pembangunan shelter, dan alokasi pengadaan rambu halte dialihkan ke pengadaan rambu lalu lintas lainnya. Dengan demikian, jumlah halte yang dibangun oleh Pemerintah Kabupaten Bandung sampai dengan Tahun 2014 adalah sebanyak 34 titik. Namun pun demikian, secara hasil akhir di lapangan (tanpa memperhatikan siapa yang membangun) bahwa target SPM sudah tercapai 100%.

Sementara indikator 'tersedianya terminal angkutan penumpang di wilayah yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek' adalah nisbah 'terminal angkutan penumpang yang ada dan lahannya dimiliki oleh Pemerintah Kabupaten Bandung' yang berjumlah 6 terminal; terhadap 'jumlah terminal angkutan penumpang di Kabupaten Bandung yang ditetapkan dengan Keputusan Bupati' yang berjumlah 9 terminal.

Karakteristik kedua indikator tersebut yaitu semakin tinggi realisasi menunjukkan pencapaian kinerja yang semakin baik, maksimal 100,00%. Cara penghitungan persentase pencapaian target yaitu:

$$\% = (\text{Realisasi} / \text{Target}) \times 100\%$$

Memperhatikan Tabel III-2 di atas, dapat disimpulkan bahwa capaian target sasaran 'pembangunan jaringan prasarana angkutan jalan' melebihi 2,39% dari realisasi anggaran 97,61%.

C. SASARAN 3: MANAJEMEN REKAYASA LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Sasaran ini dicapai melalui program-program yang operasionalisasinya didukung oleh kegiatan-kegiatan sebagai berikut:

1. Program Pembangunan Prasarana dan Fasilitas Perhubungan, meliputi Kegiatan Koordinasi dalam Pembangunan Prasarana dan Fasilitas Perhubungan.
2. Program Peningkatan Pelayanan Angkutan, yang terdiri dari Kegiatan:
 - 1) Peningkatan Disiplin Masyarakat Menggunakan Angkutan.
 - 2) Pengendalian Disiplin Pengoperasian Angkutan Umum di Jalan Raya.
 - 3) Koordinasi dalam Peningkatan Pelayanan Angkutan.
3. Program Pengendalian dan Pengamanan Lalu Lintas, terdiri dari Kegiatan:
 - a. Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan (APBD Kabupaten Bandung dan DAK).
 - b. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kawasan.

Adapun pencapaian sasaran ini adalah sebagai berikut:

Tabel III-3: Pengukuran Kinerja Pencapaian Sasaran 3

SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	TARGET	REALISASI	% PENCAPAIAN TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Manajemen Rekayasa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Tersedianya fasilitas perlengkapan jalan (rata-rata rambu, marka, dan guardrail) pada jalan Kabupaten	5,99%	5,99%	100,00%
	VCR (volume capacity ratio) dan LoS (level of service)	VCR 0,84 LoS D	VCR 0,28 LoS D	94,67%
	Jumlah maksimal penanganan kasus kecelakaan lalu lintas	248 kasus/th	447 kasus/th	80,24%
Jumlah Anggaran Tahun 2014		: Rp. 2.665.546.845,-		
Jumlah Realisasi Anggaran Tahun 2014		: Rp. 2.612.000.700,- (97,99%)		

Yang dimaksud dengan indikator 'tersedianya fasilitas perlengkapan jalan' adalah rata-rata nisbah daripada 'jumlah fasilitas perlengkapan jalan terpasang berupa rambu, marka dan guardrail' terhadap 'jumlah kebutuhan fasilitas perlengkapan jalan berupa rambu, marka dan guardrail' di Kabupaten Bandung. Indikator VCR adalah nisbah

Sementara LoS adalah tingkat pelayanan jalan yang dinilai berdasarkan VCR, kecepatan dan kepadatan lalu lintas, oleh karena itu indikator hasil berupa VCR dan LoS dinilai capaian targetnya berdasar LoS (fokus terhadap kecepatan). Gambaran tentang tingkat pelayanan jalan adalah sebagaimana terlihat pada Tabel III-4 berikut ini.

Tabel III-4: Tingkat Pelayanan Jalan (LoS = Level of Service) pada Jalan Arteri Sekunder dan Kolektor Sekunder

LoS	Karakteristik Operasi Terkait
A	<ul style="list-style-type: none"> • Arus bebas • Kecepatan perjalanan rata-rata ≥ 80 km/jam • $VCR \leq 0,6$ • Derajat kejenuhan pada simpang = 0
B	<ul style="list-style-type: none"> • Arus stabil • Kecepatan perjalanan rata-rata menurun ($80 \text{ km/jam} > V \geq 40 \text{ km/jam}$) • $0,6 < VCR \leq 0,7$ • Derajat kejenuhan pada simpang $\leq 0,1$
C	<ul style="list-style-type: none"> • Arus stabil • Kecepatan perjalanan berkisar antara $40 \text{ km/jam} > V \geq 30 \text{ km/jam}$ • $0,7 < VCR \leq 0,8$ • Derajat kejenuhan pada simpang berkisar antara $0,1 < DS \leq 0,3$
D	<ul style="list-style-type: none"> • Arus mendekati tidak stabil • Kecepatan perjalanan berkisar antara $30 \text{ km/jam} > V \geq 25 \text{ km/jam}$ • $0,8 < VCR \leq 0,9$ • Derajat kejenuhan pada simpang berkisar antara $0,3 < DS \leq 0,7$
E	<ul style="list-style-type: none"> • Arus tidak stabil, terhambat dengan tundaan yang tidak dapat ditolerir • Kecepatan perjalanan berkisar antara $25 \text{ km/jam} > V \geq 15 \text{ km/jam}$ • Volume lalu lintas pada kapasitas • Derajat kejenuhan pada simpang berkisar antara $0,7 < DS \leq 1$
F	<ul style="list-style-type: none"> • Arus tertahan, macet • Kecepatan perjalanan rata-rata < 15 km/jam • Volume lalu lintas permintaan melebihi kapasitas • Simpang jenuh

Sumber: Permenhub Nomor KM. 14 Tahun 2006 Tanggal 6 Maret 2006

Adapun indikator jumlah maksimal penanganan kasus kecelakaan lalu lintas adalah data kecelakaan lalu lintas yang ditangani oleh POLRES Bandung. Sampai dengan

Karakteristik indikator pertama yaitu semakin tinggi realisasi menunjukkan pencapaian kinerja yang semakin baik. Cara penghitungan persentase pencapaian target yaitu:

Sementara indikator kedua (LoS) dikategorikan ke dalam level A (terbaik dengan nilai kuantitatif 6) sampai dengan level F (terburuk dengan nilai kuantitatif 1). Dalam penghitungan kuantitatif, rata-rata LoS jalan di Kabupaten Bandung mencapai angka 2,84 di mana tingkat pelayanan jalan bergerak dari LoS D (kuantitatif = 3) mendekati LoS E (kuantitatif = 2). Dengan demikian, cara penghitungan persentase pencapaian target yaitu:

$$\% = (2,84 / 3) \times 100\%$$

Karakteristik indikator 'jumlah maksimal penanganan kasus kecelakaan lalu lintas' yaitu semakin tinggi realisasi menunjukkan pencapaian kinerja yang semakin buruk. Cara penghitungan persentase pencapaian target adalah sebagai berikut:

$$\% = \frac{(\text{realisasi}) - (\text{target})}{(\text{target})} \times 100\%$$

Namun pun demikian, sampai dengan Laporan Kinerja ini dibuat bahwa data terkait indikator dimaksud belum dapat diperoleh. Data yang diperoleh hanya angka peningkatan kasus kecelakaan lalu lintas di Wilayah POLDA Jawa Barat (<http://news.detik.com/bandung/read/2015/01/02/144047/2941-orang-meninggal-akibat-kecelakaan-lalulintas-selama-2014>) bahwa kasus kecelakaan selama Tahun 2014 meningkat 4,22% dari Tahun 2013. Menindaklanjuti keterbatasan data dimaksud, maka angka kinerja ini tidak menjadi bahan pengukuran kinerja pada pembahasan selanjutnya dalam laporan ini.

Memperhatikan Tabel III-3 di atas, dapat disimpulkan bahwa capaian target sasaran 'manajemen rekayasa lalu lintas dan angkutan jalan' sebesar 91,64% masih tertinggal 6,35% dari realisasi anggaran sebesar 97,99%.

D. SASARAN 4: PENYEDIAAN PELAYANAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR

Sasaran ini dicapai melalui program-program yang operasionalisasinya didukung oleh kegiatan-kegiatan sebagai berikut:

1. Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana dan Fasilitas LLAJ, meliputi Kegiatan Rehabilitasi/Pemeliharaan Sarana Alat Pengujian Kendaraan Bermotor.
2. Program Peningkatan Kelaikan Pengoperasian Kendaraan Bermotor, yang meliputi Kegiatan:
 - a. Pengadaan Alat Pengujian Kendaraan Bermotor.
 - b. Pelaksanaan Uji Petik Kendaraan Bermotor.

Adapun pencapaian sasaran ini adalah sebagai berikut:

Tabel III-5: Pengukuran Kinerja Pencapaian Sasaran 4

SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	TARGET	REALISASI	% PENCAPAIAN TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Penyediaan Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor	Tersedianya unit pengujian kendaraan bermotor per populasi kendaraan wajib uji 4000	33,33%	33,33%	100,00%
Jumlah Anggaran Tahun 2014		: Rp. 974.070.000,-		
Jumlah Realisasi Anggaran Tahun 2014		: Rp. 951.200.000,- (97,65%)		

Indikator 'tersedianya unit pengujian kendaraan bermotor per populasi kendaraan wajib uji 4000' dihitung dengan cara:

$$\% = \frac{\text{(jumlah unit PKB yang sudah ada)}}{\text{(jumlah kendaraan wajib uji / 4000)}} \times 100\%$$

Berdasarkan jumlah kendaraan wajib uji di Kabupaten Bandung, maka jumlah kebutuhan layanan PKB di Kabupaten Bandung adalah 6 (enam) unit. Dengan target penyediaan unit

E. SASARAN 5: PENGENDALIAN KESELAMATAN ANGKUTAN JALAN

Sasaran ini dicapai melalui program-program yang operasionalisasinya didukung oleh Kegiatan Pelaksanaan Uji Petik Kendaraan Bermotor pada Program Peningkatan Kelaikan Pengoperasian Kendaraan Bermotor. Adapun pencapaian sasaran ini adalah 86,56% sehingga masih tertinggal 11,78% dari yang ditargetkan, maupun dari realisasi anggaran yang mencapai angka 100,00%.

Tabel III-6: Pengukuran Kinerja Pencapaian Sasaran 5

SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	TARGET	REALISASI	% PENCAPAIAN TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Pengendalian Keselamatan Angkutan Jalan	Terpenuhinya standar keselamatan bagi angkutan umum yang melayani trayek di dalam Kabupaten (persentase kendaraan wajib uji yang melaksanakan pengujian kendaraan bermotor)	100,00%	86,56%	86,56%
Jumlah Anggaran Tahun 2014		: Rp. 65.450.000,-		
Jumlah Realisasi Anggaran Tahun 2014		: Rp. 65.450.000,- (100,00%)		

F. SASARAN 6: PENGENDALIAN SISTEM LLAJ MELALUI PENGELOLAAN PAD

Sasaran ini dicapai melalui program-program yang operasionalisasinya didukung oleh kegiatan-kegiatan sebagai berikut:

1. Program Pelayanan Administrasi Perkantoran, meliputi Kegiatan Penyediaan Barang Cetakan dan Penggandaan.
2. Program Pembangunan Prasarana dan Fasilitas Perhubungan, yang meliputi Kegiatan Penyusunan Kebijakan, Norma, Standar dan Prosedur Bidang Perhubungan.
3. Program Peningkatan Pelayanan Angkutan, yang meliputi Kegiatan Penciptaan Layanan Cepat, Tepat, Murah dan Mudah.
4. Program Peningkatan Kelaikan Pengoperasian Kendaraan Bermotor, yang meliputi Kegiatan Pelaksanaan Uji Petik Kendaraan Bermotor.

Karakteristik indikator 'capaian target PAD' yaitu semakin tinggi realisasi menunjukkan pencapaian kinerja yang semakin baik. Adapun pencapaian sasaran ini mencapai angka baik sebesar 101,16% dengan realisasi anggaran 89,27% sebagaimana tertuang dalam Tabel III-7.

Tabel III-7: Pengukuran Kinerja Pencapaian Sasaran 6

SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	TARGET	REALISASI	% PENCAPAIAN TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Pengendalian sistem LLAJ melalui pengelolaan PAD	Capaian target PAD Bidang Perhubungan	93,00%	94,50%	101,16%
Jumlah Anggaran Tahun 2014		: Rp. 1.454.530.650,-		
Jumlah Realisasi Anggaran Tahun 2014		: Rp. 1.298.509.050,- (89,27%)		

G. SASARAN 7: PENGENDALIAN KOMUNIKASI DAN INFORMASI

Sasaran ini dicapai melalui Kegiatan Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan Komunikasi dan Informasi pada Program Pengembangan Komunikasi, Informasi dan Media Massa. Karakteristik indikator 'terpenuhinya tahapan pengendalian komunikasi dan informasi' pada Tabel III-8 yaitu semakin tinggi realisasi menunjukkan pencapaian kinerja yang semakin baik. Adapun pencapaian sasaran ini mencapai angka 100,00% dengan realisasi anggaran 99,46%.

Tabel III-8: Pengukuran Kinerja Pencapaian Sasaran 7

SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	TARGET	REALISASI	% PENCAPAIAN TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Pengendalian Komunikasi dan Informasi	Terpenuhinya tahapan pengendalian komunikasi dan informasi	75,00%	75,00%	100,00%
Jumlah Anggaran Tahun 2014		: Rp. 80.000.000,-		
Jumlah Realisasi Anggaran Tahun 2014		: Rp. 79.565.000,- (99,46%)		

H. SASARAN 8: PEMBERIAN LAYANAN PUBLIK BIDANG PERHUBUNGAN KEPADA MASYARAKAT

Sasaran ini dicapai melalui program-program yang operasionalisasinya didukung oleh kegiatan-kegiatan sebagai berikut:

1. Program Pelayanan Administrasi Perkantoran, terdiri dari Kegiatan:
 - a. Penyediaan Jasa Komunikasi, Sumber Daya Air dan Listrik;
 - b. Penyediaan Jasa Administrasi Keuangan;
 - c. Penyediaan Jasa Kebersihan Kantor;
 - d. Penyediaan Jasa Perbaikan Peralatan Kerja;
 - e. Penyediaan Alat Tulis Kantor;
 - f. Penyediaan Barang Cetak dan Penggandaan;
 - g. Penyediaan Komponen Instalasi Listrik/Penerangan Bangunan Kantor;
 - h. Penyediaan Peralatan dan Perlengkapan Kantor;
 - i. Penyediaan Bahan Bacaan dan Peraturan Perundang-undangan;
 - j. Penyediaan Bahan Logistik Kantor;
 - k. Penyediaan Makanan dan Minuman;
 - l. Rapat-rapat Kordinasi dan Konsultasi ke Luar Daerah;
 - m. Penyediaan Tenaga Pendukung Teknis dan Administrasi Perkantoran;
 - n. Rapat-rapat Kordinasi dan Konsultasi ke Dalam Daerah.
2. Program Peningkatan Sarana dan Prasarana Aparatur, terdiri dari Kegiatan:
 - a. Pengadaan Kendaraan Dinas/Operasional;
 - b. Pengadaan Perlengkapan Gedung Kantor;
 - c. Pengadaan Mebeleur;
 - d. Pemeliharaan Rutin/Berkala Kendaraan Dinas/Operasional;
 - e. Rehabilitasi Sedang/Berat Rumah Gedung Kantor.
3. Program Peningkatan Disiplin Aparatur, terdiri dari Kegiatan Pengadaan Pakaian Dinas beserta Perlengkapannya.

Adapun pencapaian sasaran ini adalah sebagai berikut:

Tabel III-9: Pengukuran Kinerja Pencapaian Sasaran 8

SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	TARGET	REALISASI	% PENCAPAIAN TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Pemberian Layanan Publik Bidang Perhubungan kepada Masyarakat	Terpenuhinya kebutuhan masyarakat akan pelayanan publik bidang perhubungan	75,00%	75,00%	100,00%
Jumlah Anggaran Tahun 2014		: Rp. 5.344.455.150,-		
Jumlah Realisasi Anggaran Tahun 2014		: Rp. 5.254.908.041,- (98,32%)		

Memperhatikan Tabel III-9 di atas, dapat disimpulkan bahwa target sasaran 'pemberian layanan publik bidang perhubungan kepada masyarakat' tercapai 100,00% dengan realisasi anggaran sebesar 98,32%.

I. SASARAN 9: AKUNTABILITAS KINERJA DAN KEUANGAN

Sasaran ini dicapai melalui Program Peningkatan Pengembangan Sistem Pelaporan Capaian Kinerja dan Keuangan yang operasionalisasinya didukung oleh Kegiatan sebagai berikut:

1. Penyusunan Laporan Capaian Kinerja dan Ikhtisar Realisasi Kinerja SKPD.
2. Penyusunan Pelaporan Prognosis Realisasi Anggaran.
3. Penyusunan Pelaporan Keuangan Akhir Tahun.

Adapun pencapaian sasaran ini adalah sebagai berikut:

Tabel III-10: Pengukuran Kinerja Pencapaian Sasaran 9

SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	TARGET	REALISASI	% PENCAPAIAN TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Akuntabilitas Kinerja dan Keuangan	Persentase akuntabilitas kinerja dan keuangan	85,00%	101,66%	119,60%
Jumlah Anggaran Tahun 2014		: Rp. 149.794.900,-		
Jumlah Realisasi Anggaran Tahun 2014		: Rp. 149.723.900,- (99,95%)		



EVALUASI DAN ANALISIS KINERJA

A. PERBA

NDIN

GAN KINERJA DENGAN TAHUN SEBELUMNYA

Pada Sub Bab ini, evaluasi dan analisis kinerja DISHUB Kabupaten Bandung didasarkan pada perbandingan kinerja Tahun 2014 dengan kinerja 2 (dua) tahun sebelumnya. Tabel IV-1 menguraikan realisasi kinerja Tahun 2012 – 2014 untuk seluruh indikator kinerja.

Tabel IV-1: Perbandingan Kinerja 2012 – 2014

Indikator Kinerja	Realisasi Kinerja pada Tahun			Keterangan Kinerja
	2012	2013	2014	
Tersedianya angkutan umum yang melayani wilayah yang telah tersedia jaringan jalan untuk jaringan jalan kabupaten	38,52%	38,52%	38,52%	Tetap
Rasio jumlah pelayanan angkutan terhadap penumpang	1:19 Atau 5,26%	1:53,87 atau 1,856%	1 : 56,07 atau 1,78%	Kinerja meningkat (jika angka kinerja menurun dari 6,67% s.d. 0,926%)
Tersedianya halte di lokasi yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek	0,37%	1,10%	1,47%	Meningkat
Tersedianya terminal angkutan penumpang di wilayah yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek	66,67%	66,67%	66,67%	Tetap
Tersedianya fasilitas perlengkapan jalan (rata-rata rambu, marka, dan guardrail) pada jalan Kabupaten	3,04%	4,24%	5,99%	Meningkat
VCR (volume capacity ratio) dan LoS (level of service)	VCR 0,84 LoS D	VCR 0,35 LoS D	VCR 0,28 LoS D	Nilai kuantitatif LoS 2013 adalah 2,73 (D menuju E), sementara kuantitatif LoS 2014 adalah 2,84. Dengan demikian kinerja Tahun 2014 meningkat

kecelakaan lalu lintas				
------------------------	--	--	--	--

Indikator Kinerja	Realisasi Kinerja pada Tahun			Keterangan Kinerja
	2012	2013	2014	
Tersedianya unit pengujian kendaraan bermotor per populasi kendaraan wajib uji 4000	33,33%	33,33%	33,33%	Tetap
Terpenuhinya standar keselamatan bagi angkutan umum yang melayani trayek di dalam Kabupaten (persentase kendaraan wajib uji yang melaksanakan pengujian kendaraan bermotor)	92,03%	88,22%	86,56%	Menurun
Capaian target PAD Bidang Perhubungan	78,47%	91,16%	94,50%	Meningkat
Terpenuhinya tahapan pengendalian komunikasi dan informasi	40,00%	75,00%	75,00%	Tetap di Tahun Terakhir
Terpenuhinya kebutuhan masyarakat akan pelayanan publik bidang perhubungan	50,00%	70,00%	75,00%	Meningkat
Persentase akuntabilitas kinerja dan keuangan	90,01%	98,87%	100,89%	Meningkat

Tingkat ketersediaan angkutan umum yang melayani wilayah yang telah tersedia jaringan jalan untuk jaringan jalan kabupaten dari Tahun 2012 s.d. 2014 tidak berubah dikarenakan tidak terjadi penambahan kendaraan baru yang membuat Izin Trayek. Rasio jumlah pelayanan angkutan terhadap penumpang mengalami peningkatan yang cukup signifikan dari Tahun 2012 s.d. 2014. Namun pun demikian, realisasi rasio s.d. Tahun 2014 masih berada di bawah standar optimal, yaitu antara 1:54 s.d. 1:108.

Pada kondisi rasio dimaksud, moda share atau penggunaan angkutan umum lokal mencapai angka 2,94% dari jumlah perjalanan di internal Kabupaten Bandung, dan mencapai angka 3,03% dari total perjalanan (tanpa perjalanan eksternal-eksternal). Dalam hal perencanaan kota, moda share angkutan umum sejatinya diakui beberapa literatur merupakan indikator kinerja utama, yang mana secara ideal berada pada kisaran 60% dengan toleransi minimal 40% dari total perjalanan. Dari hal tersebut dapat disimpulkan bahwa target kinerja LLAJ di Kabupaten Bandung masih jauh dari standar

Akan tetapi, pencapaian kinerja yang merupakan kinerja paling utama ini bukan hanya merupakan tanggung jawab DISHUB. Mengingat UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, bahwa penyelenggaraan urusan LLAJ di Kabupaten Bandung terdiri dari beberapa stakeholders:

1. DISHUB (penanggung jawab urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana LLAJ, manajemen rekayasa LLAJ);
2. Dinas Bina Marga (penanggung jawab urusan pemerintahan di bidang jalan);
3. Dinas Pertasih (penanggung jawab urusan pemerintahan di bidang pengendalian ruang);
4. BAPPEDA (penanggung jawab urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi LLAJ, pengendalian ruang dan agen kolaborasi perencanaan);
5. DISKOPERINDAG (penanggung jawab urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri LLAJ);
6. Kepolisian (penanggung jawab urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas);
7. SATPOL PP (penanggung jawab urusan pemerintahan di bidang penertiban daerah).

Dan hal yang paling urgensi adalah pengendalian ruang serta keselarasan kolaborasi perencanaan kota, sehingga dampak lalu lintas yang dibangkitkan ataupun ditarik oleh penggunaan ruang dimaksud terfasilitasi dengan baik oleh jalan, sarana dan prasarana lalu lintas angkutan jalan.

Indikator ketersediaan halte dan perlengkapan jalan (rambu, marka, dan guardrail) meningkat capaian kinerjanya dari tahun ke tahun, dikarenakan pengadaan dan pemasangannya merupakan satu-satunya hal yang mudah dilakukan selama anggaran untuk kegiatan dimaksud teralokasikan. Walaupun indikator ini mempedomani indikator yang ditetapkan dalam Permen Perhubungan Nomor PM. 2 Tahun 2013 tentang Petunjuk Teknis Penerapan dan Pencapaian Standar Pelayanan Minimal Bidang Perhubungan Daerah Provinsi dan Daerah Kabupaten/Kota, serta Permendagri Nomor 6 Tahun 2007 tentang Petunjuk Teknis Peyusunan dan Penetapan Standar Pelayanan Minimal; indikator ini dipertimbangkan kurang tepat untuk dijadikan sebagai gambaran

indikator kinerja utama dari keseluruhan indikator pada Tabel IV-1 di atas. Namun pun demikian, indikator ini tetap diakomodir dalam laporan kinerja dikarenakan indikator ini sudah terikat dalam kinerja yang dijanjikan dalam RENSTRA Perubahan 2010 – 2015, RENJA dan DPA 2014.

Pengadaan halte dan perlengkapan jalan merupakan bagian dari manajemen rekayasa lalu lintas, yang ditujukan untuk mengendalikan arus lalu lintas. Dan sebelum memasuki tahapan pengendalian arus lalu lintas, dilakukan upaya perencanaan ruang dan gerak dalam kota agar moda share angkutan umum mendominasi dari keseluruhan perjalanan dengan kendaraan bermotor. Dengan demikian, hal ini akan menghantarkan pada indikator kinerja utama berikutnya, yaitu tingkat pelayanan jalan (LoS).

Sebagaimana diuraikan dalam tabel IV-1, bahwa rata-rata LoS Tahun 2014 meningkat dari Tahun 2013. Memperhatikan angka VCR yang mengecil sementara LoS membaik, dapat disimpulkan bahwa peningkatan LoS di Tahun 2014 disebabkan peningkatan kapasitas jalan secara signifikan (karena tidak mungkin terjadi penurunan volume lalu lintas). Adapun kecepatan rata-rata di Kabupaten Bandung Tahun 2014 adalah 26,78 km/jam.

Mengingat indikator dalam SPM, bahwa ketersediaan terminal angkutan penumpang hanya dilihat berdasar jumlah terminal. Secara kuantitatif jumlah, dari 9 (sembilan) Terminal yang ditetapkan di Kab. Bandung bahwa 3 di antaranya masih berdiri di atas lahan desa, sehingga menghasilkan angka capaian kinerja 66,67%. Namun pun demikian, secara kualitas pelayanan terminal di Kabupaten Bandung masih belum optimal. Hal tersebut dikarenakan keterbatasan ruang terminal dalam melayani seluruh angkutan umum dan penumpangnya yang harus masuk ke terminal. Anggaran yang tersedia di DISHUB Kab. Bandung sampai dengan Tahun 2014 hanya mencukupi untuk memelihara bangunan yang ada serta membiayai uang sewa lahan, dalam rangka menjaga angka capaian SPM tidak menurun (tidak mencukupi untuk reformasi konstruksi fisik dan sistem pelayanan terminal). Kondisi yang sama juga terjadi pada indikator ketersediaan unit pengujian kendaraan bermotor (tetap dari Tahun 2012 sampai dengan 2014).

Indikator jumlah maksimal penanganan kasus kecelakaan lalu lintas masih

indikator ini merupakan tanggungjawab bersama stakeholders penyelenggara urusan perhubungan.

Indikator terpenuhinya standar keselamatan bagi angkutan umum yang melayani trayek di dalam Kabupaten (persentase kendaraan wajib uji yang melaksanakan pengujian kendaraan bermotor) menunjukkan angka yang menurun dari Tahun 2012 s.d. 2014. Hal ini tentunya akan dijadikan sebagai landasan akselerasi kinerja DISHUB Kab. Bandung di tahun-tahun mendatang, baik terkait pengawasan kelaikan kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan; maupun pengawasan sinkronisasi administrasi data kendaraan wajib uji yang melaksanakan pengujian kendaraan bermotor, dengan capaian target PAD yang terus meningkat, serta dengan kontrol penggunaan bahan baku pengujian pada Kegiatan Pengadaan Barang Cetak dan Penggandaan.

Sebagaimana disebutkan sebelumnya, bahwa capaian target PAD dari tahun ke tahun selalu meningkat. Sementara tahapan pengendalian komunikasi dan informasi masih berada pada titik yang sama. Dan terkait pelayanan bidang perhubungan, seiring dengan peningkatan belanja SKPD dalam pemenuhan kebutuhan sarana prasarana bertugas/bekerja; juga menunjukkan angka kinerja yang meningkat.

Sebagai penutup, indikator persentase akuntabilitas kinerja juga meningkat, seiring dengan upaya pembenahan sistem perencanaan dan pelaporan kinerja di DISHUB Kab. Bandung.

B. REALISASI KINERJA JANGKA MENENGAH 2010 – 2015

Sub Bab ini menggambarkan perbandingan realisasi kinerja sampai dengan Tahun 2014 terhadap target kinerja yang direncanakan untuk jangka menengah yang tercantum dalam RENSTRA DISHUB Kab. Bandung 2010 – 2015 sebagaimana telah dirubah di Tahun 2014. Memperhatikan Tabel IV-2, dapat disimpulkan bahwa realisasi kinerja jangka menengah masih sesuai dengan target kinerja.

Tabel IV-2: Realisasi Kinerja Jangka Menengah 2010 – 20

Indikator Kinerja	Realisasi Kinerja s.d. 2014	Target Kinerja s.d. 2015	Capaian Kinerja Jangka Menengah	
Tersedianya angkutan umum yang melayani wilayah yang telah tersedia jaringan jalan untuk jaringan jalan kabupaten	38,52%	38,52%	100,00%	Target angku
Rasio jumlah pelayanan angkutan terhadap penumpang	1 : 56,07 atau 1,78%	1 : 15	173,25%	Capai (diper mener Target angga perhu rasio
Tersedianya halte di lokasi yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek	1,47%	2,57%	57,20%	Target kinerj
Tersedianya terminal angkutan penumpang di wilayah yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek	66,67%	66,67%	100,00%	Target
Tersedianya fasilitas perlengkapan jalan (rata-rata rambu, marka, dan guardrail) pada jalan Kabupaten	5,99%	7,70%	77,79%	Target kinerj
VCR (volume capacity ratio) dan LoS (level of service)	VCR 0,28 LoS D	VCR 0,84 LoS D	94,67%	Targe angga perhu menc

Indikator Kinerja	Realisasi Kinerja s.d. 2014	Target Kinerja s.d. 2015	Capaian Kinerja Jangka Menengah	
Jumlah maksimal penanganan kasus kecelakaan lalu lintas	447 kasus/th	248 kasus/th	80,24%	Catatan sulit, no tepat. Langkah lebih re
Tersedianya unit pengujian kendaraan bermotor per populasi kendaraan wajib uji 4000	33,33%	33,33%	100,00%	Target 2 serta ko diaksele ketersec
Terpenuhinya standar keselamatan bagi angkutan umum yang melayani trayek di dalam Kabupaten (persentase kendaraan wajib uji yang melaksanakan pengujian kendaraan bermotor)	86,56%	100,00%	86,56%	Target a
Capaian target PAD Bidang Perhubungan	94,50%	95,00%	99,47%	Target a
Terpenuhinya tahapan pengendalian komunikasi dan informasi	75,00%	75,00%	100,00%	Target: :
Terpenuhinya kebutuhan masyarakat akan pelayanan publik bidang perhubungan	75,00%	80,00%	93,75%	Catatan
Persentase akuntabilitas kinerja dan keuangan	100,89%	85,00%	118,69%	Target: :
Terpenuhinya standar keselamatan bagi kapal sungai dan danau yang beroperasi di Kabupaten Bandung	0,00%	10,00%	0,00%	Kegiatan baru dil merupa setelah Tahun 2

C. EFISIENSI DAN EFEKTIFITAS

Efisiensi kinerja merupakan perbandingan antara capaian kinerja (outcome kegiatan) terhadap realisasi anggaran (input kegiatan). Sementara efektifitas kinerja merupakan perbandingan antara capaian kinerja (outcome kegiatan) terhadap realisasi pekerjaan (output kegiatan). Adapun capaian kinerja input, adalah didasarkan pada serapan anggaran per sasaran kinerja, yang mana satu sasaran kinerja dapat memiliki lebih dari satu indikator. Sementara capaian kinerja output, merupakan realisasi pekerjaan untuk setiap kegiatan. Dan capaian kinerja outcome, adalah sebagaimana capaian target untuk setiap indikator yang dipaparkan dalam BAB III.

Memperhatikan Tabel IV-3 yang menganalisa seluruh tingkat efisiensi dan efektifitas kinerja per setiap indikator, dapat disimpulkan bahwa kinerja DISHUB Kab. Bandung Tahun 2014 atas pemenuhan target kinerja yang ditetapkan/dijanjikan dalam RPJMD, RENSTRA, maupun RENJA adalah cukup efisien dan efektif, dengan tingkat efisiensi dan efektifitas kinerja di atas 100%.

Tabel IV-3: Efisiensi dan Efektivitas Kinerja

Indikator Kinerja	Capaian Kinerja			Tingkat Efisiensi	Tingkat Efektivitas
	Input	Output	Outcome		
Tersedianya angkutan umum yang melayani wilayah yang telah tersedia jaringan jalan untuk jaringan jalan kabupaten	98,53%	100,00%	100,00%	101,49%	100%
Rasio jumlah pelayanan angkutan terhadap penumpang	98,53%	100,00%	173,25%	175,83%	173,25%
Tersedianya halte di lokasi yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek	97,61%	100,00%	100,00%	102,45%	100,00%
Tersedianya terminal angkutan penumpang di wilayah yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek	97,61%	100%	100%	102,45%	100,00%

Indikator Kinerja	Capaian Kinerja			Tingkat Efisiensi	Tingkat Efektivitas
	Input	Output	Outcome		
Tersedianya fasilitas perlengkapan jalan (rata-rata rambu, marka, dan guardrill) pada jalan Kabupaten	97,99%	100%	100%	102,05%	100,00%
VCR (volume capacity ratio) dan LoS (level of service)	97,99%	100%	94,67%	96,61%	94,67%
Jumlah maksimal penanganan kasus kecelakaan lalu lintas	97,99%	100%	80,24%	81,89%	80,24%
Tersedianya unit pengujian kendaraan bermotor per populasi kendaraan wajib uji 4000	97,65%	10%	100%	102,41%	91,67%%
Terpenuhinya standar keselamatan bagi angkutan umum yang melayani trayek di dalam Kabupaten (persentase kendaraan wajib uji yang melaksanakan pengujian kendaraan bermotor)	100%	100%	86,56%	86,56%	86,56%
Capaian target PAD Bidang Perhubungan	89,27%	100%	101,16%	113,32%	101,16%
Terpenuhinya tahapan pengendalian komunikasi dan informasi	99,46%	100%	100%	100,54%	100,00%
Terpenuhinya kebutuhan masyarakat akan pelayanan publik bidang perhubungan	98,32%	100%	100%	101,71%	100,00%
Persentase akuntabilitas kinerja dan keuangan	99,95%	100%	119,60%	119,66%	119,60%
Rata-rata				106,69%	103,63%

D. ANALISIS PROGRAM KEGIATAN ATAS CAPAIAN KINERJA

Memperhatikan tren realisasi kinerja dari Tahun 2012 s.d. 2014, dari ke-13 indikator yang ditetapkan/diperjanjikan dapat digambarkan sebagai berikut:

1. 7 indikator kinerja meningkat.
2. 4 indikator kinerja tetap.
3. 2 indikator kinerja menurun.

Sebagian besar indikator kinerja (53,85%) mengalami peningkatan, terutama dalam hal peningkatan jumlah pengguna angkutan umum, perbaikan tingkat pelayanan jalan, ketersediaan halte dan perlengkapan jalan, akuntabilitas kinerja dan keuangan, serta capaian target PAD. Program dan kegiatan pendorongnya adalah:

1. Program Peningkatan Pengembangan Sistem Pelaporan Capaian Kinerja dan Keuangan, melalui kegiatan:
 - a. Penyusunan Laporan Capaian Kinerja dan Ikhtisar Realisasi Kinerja SKPD.
 - b. Penyusunan Pelaporan Prognosis Realisasi Anggaran.
 - c. Penyusunan Pelaporan Keuangan Akhir Tahun.
2. Program Pembangunan Prasarana dan Fasilitas Perhubungan, melalui kegiatan:
 - a. Penyusunan Norma, Kebijakan, Standar dan Prosedur Bidang Perhubungan.
 - b. Koordinasi dalam Pembangunan Prasarana dan Fasilitas Perhubungan.
3. Program Peningkatan Pelayanan Angkutan, melalui kegiatan:
 - a. Pemilihan dan Pemberian Penghargaan Sopir/Juru Mudik/Awak Kendaraan Angkutan Umum Teladan.
 - b. Peningkatan Disiplin Masyarakat Menggunakan Angkutan.
 - c. Pengendalian Disiplin Pengoperasian Angkutan Umum di Jalan Raya.
 - d. Koordinasi dalam Peningkatan Pelayanan Angkutan.
 - e. Penciptaan Layanan Cepat, Tepat, Murah dan Mudah.
4. Program Pembangunan Sarana dan Prasarana Perhubungan, melalui kegiatan Pembangunan Halte Bus, Taksi Gedung Terminal.
5. Program Pengendalian dan Pengamanan Lalu Lintas, melalui kegiatan:
 - a. Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan (APBD Kabupaten Bandung dan DAK)

6. Program Peningkatan Kelaikan Pengoperasian Kendaraan Bermotor, melalui kegiatan Pelaksanaan Uji Petik Kendaraan Bermotor.

Memperhatikan peningkatan kinerja atas pelaksanaan program kegiatan tersebut di atas, maka dinilai bahwa penganggaran program dan kegiatan dimaksud harus terus didorong.

Sebanyak 30,77% dari total jumlah indikator menunjukkan tren kinerja tetap, yaitu kinerja terkait jumlah layanan angkutan umum, jumlah terminal, jumlah unit pengujian kendaraan bermotor, serta kinerja sebagian urusan komunikasi dan informasi. Dan memang hal tersebut sudah sesuai dengan kinerja yang ditetapkan/diperjanjikan. Adapun menilai jumlah anggaran yang dialokasikan, bahwasanya memang tidak memungkinkan untuk menambah kuantitas indikator kinerja. Peningkatan kinerja dapat dicapai jika penganggaran untuk indikator dimaksud teralokasikan (kebutuhan berlipat dari nilai 100% anggaran belanja langsung) melalui program dan kegiatan sebagai berikut:

1. Program Pembangunan Sarana dan Prasarana Perhubungan, melalui kegiatan Pembangunan Gedung Terminal.
2. Program Peningkatan kelaikan Pengoperasian Kendaraan Bermotor, melalui kegiatan:
 - a. Pembangunan balai pengujian kendaraan bermotor.
 - b. Pengadaan alat pengujian kendaraan bermotor.
3. Program Komunikasi dan Informatika, melalui kegiatan-kegiatan penunjangnya (terutama kegiatan Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan Komunikasi dan Informasi).

Sementara sebanyak 15,38% indikator kinerja menurun, terkait persentase kendaraan wajib uji yang melaksanakan pengujian kendaraan bermotor serta jumlah maksimal penanganan kasus kecelakaan lalu lintas. Kedua indikator tersebut jelas sangat berkaitan, walaupun data terkait kinerja penanganan kasus kecelakaan lalu lintas yang tersedia kurang akurat (angka statistik yang diperoleh umum untuk Provinsi Jawa barat, bukan spesifik lokus Kabupaten Bandung). Oleh karena itu, program peningkatan kelaikan pengoperasian kendaraan bermotor serta kegiatan-kegiatan penunjangnya

Tahun 2015 (8 jenis kinerja atau 57,14% dari total 14 indikator). Dan sehubungan dengan tren capaian kinerja 2012 – 2014 yang menurun, terdapat dua jenis indikator kinerja yang harus diakselerasi di Tahun 2015 dan di periode perencanaan kinerja jangka menengah berikutnya (2016 – 2020) yaitu; persentase kendaraan wajib uji yang melaksanakan pengujian kendaraan bermotor serta jumlah maksimal penanganan kasus kecelakaan lalu lintas.

Sebanyak 2 indikator (14,29% dari total 14 indikator) sudah tercapai di atas target kinerja jangka menengah, namun tidak berarti bahwa pelaksanaan dan penganggaran kinerja harus dihentikan karena stabilisasi kinerja pelayanan tetap harus dilanjutkan dan dijaga agar tidak menurun. Selebihnya 4 indikator (28,57%) berada pada posisi capaian kinerja jangka menengah 100%.

Adapun terkait efisiensi dan efektifitas kinerja Tahun 2014, secara rata-rata memang kinerja di Tahun 2014 sudah mencapai tingkat efisiensi dan efektifitas cukup tinggi, yaitu pada angka 106,69% dan 103,63%. Namun pun demikian, secara nyata masih terdapat 4 indikator kinerja yang menunjukkan angka efisiensi efektifitas di bawah 100%, yaitu:

1. Ketersediaan unit pengujian kendaraan bermotor per populasi kendaraan wajib uji 4000.

Tingkat efektifitas terhitung 91,67% dikarenakan jumlah unit PKB tidak dapat bertambah hanya dengan alokasi anggaran yang ada (walaupun terserap 97,65% dari total anggaran Rp. 974.070.000,- dengan angka tingkat efisiensi 102,41%). Kebutuhan anggaran untuk menambah indikator ini berada di kisaran 2,5 Milyar untuk unit keliling dan kisaran 23 Milyar untuk unit statis (dengan catatan lahan sudah tersedia).

2. Terpenuhinya standar keselamatan bagi angkutan umum yang melayani trayek di dalam Kabupaten (persentase kendaraan wajib uji yang melaksanakan pengujian kendaraan bermotor).

Walaupun alokasi anggaran sebesar Rp. 65.450.000,- terserap 100,00% dan output kegiatan juga terlaksana 100%, namun anggaran sebesar itu tidak dapat mendorong seluruh kendaraan wajib uji untuk melaksanakan pengujian kendaraan bermotor sebagai pemenuhan standar keselamatan bagi angkutan. Hal ini juga sangat

Terlepas dari keterbatasan metode pengumpulan data yang dipakai dalam pengukuran kinerja Tahun 2014, serta terlepas dari realita bahwa data kecelakaan lalu lintas melibatkan seluruh jenis kendaraan (bukan kendaraan yang 'sementara' dikategorikan wajib uji saja); boleh jadi kasus kecelakaan menjadi bertambah dikarenakan capaian kinerja tersebut pada poin 1 dan 2 tidak mencapai tingkat efektifitas 100%. Dan sebagaimana diamanatkan oleh UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, bahwa seluruh kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan wajib laik jalan yang dibuktikan dengan lulus uji berkala. Namun memang hampir di seluruh wilayah Indonesia hal ini belum dapat direalisasikan, sehingga muncul kategori kendaraan wajib uji (angkutan penumpang umum dan angkutan barang). Dan secara bertahap, Kabupaten Bandung harus sudah mulai merencanakan pelaksanaan amanat UU dimaksud secara utuh, sebagaimana telah didorong oleh Kementerian Lingkungan Hidup dengan surat edarannya, bahwa setiap kendaraan bermotor yang akan memperpanjang STNK-nya harus memiliki bukti lulus uji emisi (yang merupakan bagian dari uji berkala). Hal ini pun memerlukan dukungan penuh dari Pemerintah Provinsi Jawa Barat selaku penyelenggara layanan SAMSAT terkait STNK.

4. VCR (volume capacity ratio) dan LoS (level of service).

Sebagaimana telah dibahas pada Sub A BAB IV ini, bahwa indikator kinerja ini merupakan kinerja bersama penyelenggara perhubungan (bukan DISHUB saja). Berorientasi pada target, tingkat efisiensi dan tingkat efektifitas pelaksanaan program dan kegiatan dengan outcome ini tidak terlalu rendah (96,61% dan 94,67%).

E. STANDAR KINERJA NASIONAL (SPM, IKU, IKK, DATA POKOK PERENCANAAN, PROGRAM DAN KEGIATAN URUSAN PERHUBUNGAN)

Menindaklanjuti prosedur pengukuran kinerja yang harus dituangkan dalam Laporan Kinerja sebagaimana diatur dengan 'Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah' seharusnya pengukuran kinerja merupakan hubungan garis lurus mulai dari sasaran, indikator, program, kegiatan sampai dengan anggaran (sebagai Gambar IV-1).



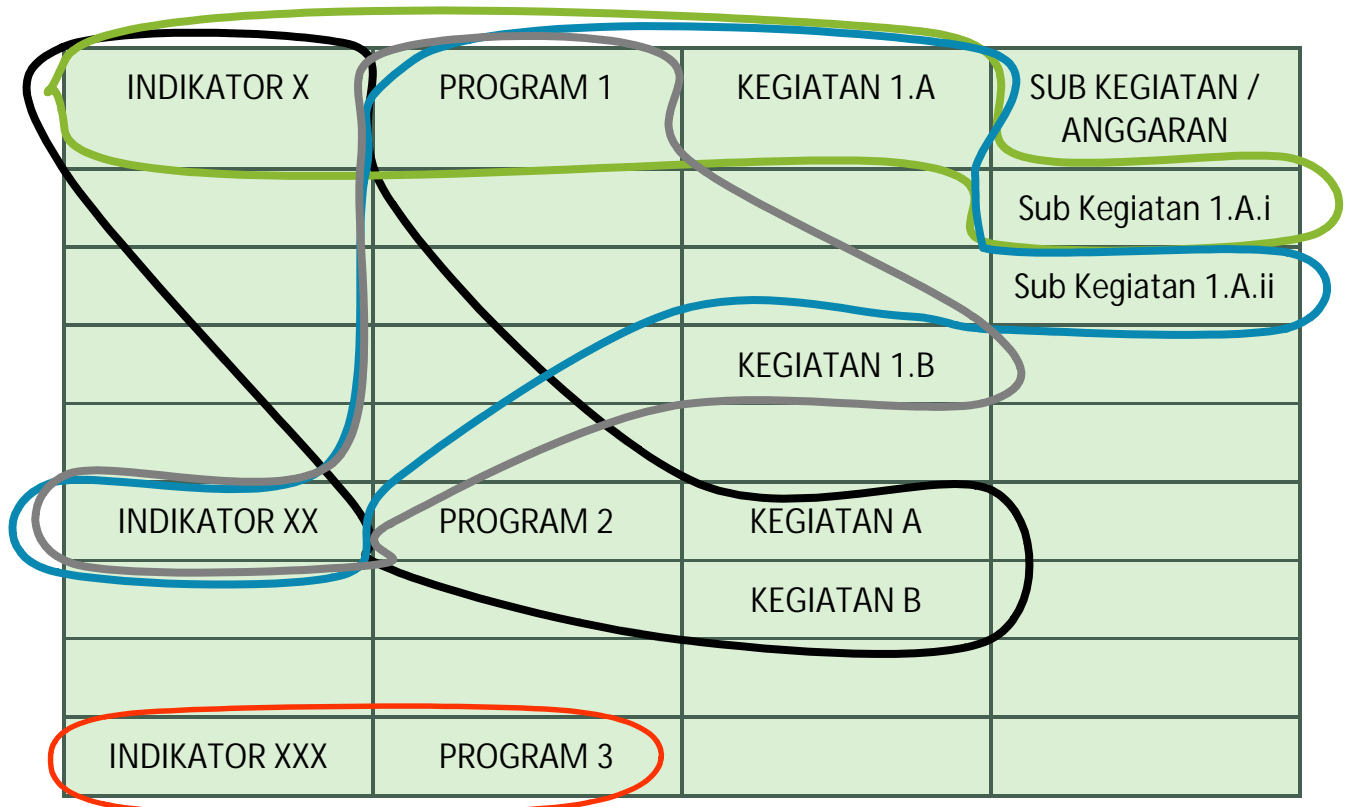
Namun mengingat:

1. Permendagri Nomor 21 Tahun 2011 tentang Perubahan Kedua Permendagri 13 Tahun 2006 tentang Pedoman Pengelolaan Keuangan Daerah, serta Perbup Bandung No. 5 Tahun 2008 tentang Rincian Tugas, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Daerah Kabupaten Bandung;

Terdapat kendala dalam penyelarasan nomenklatur program dan kegiatan dalam Permendagri dimaksud dengan tugas fungsi setiap seksi/sub bagian, sehingga sampai dengan Tahun 2014 masih terdapat beberapa kegiatan yang memfasilitasi lebih dari satu seksi/sub bagian, sementara sistem keuangan (SIMDA) hanya mengakomodir satu pejabat pelaksana teknis kegiatan (PPTK). Hal ini berdampak pada perencanaan kegiatan di tahun berikutnya, yang mana diupayakan setiap seksi/sub bagian memiliki kegiatan terpisah satu sama lain, namun terdapat keterbatasan nomenklatur kegiatan dalam Permendagri No. 13 tahun 2006. Terlebih lagi, secara nomenklatur masih terdapat program dengan orientasi output (output seharusnya merupakan orientasi untuk kegiatan) seperti Program Rehabilitasi Dan Pemeliharaan Prasarana dan Fasilitas LLAJ.

Bertolak belakang dengan orientasi pengukuran kinerja pada Gambar IV-1, hal tersebut pada paragraph di atas menimbulkan kendala bahwasanya untuk mencapai suatu indikator bisa jadi harus didukung oleh satu atau lebih daripada kegiatan dan/atau program; dan satu kegiatan bisa jadi memiliki beberapa output yang merupakan cara untuk mencapai lebih dari satu indikator kinerja; maka pengukuran kinerja tidak berupa hubungan garis lurus mulai dari sasaran, indikator, program, kegiatan sampai dengan anggaran; akan tetapi lebih kepada berupa himpunan irisan.

Gambar IV-2:
Ilustrasi Himpunan Irisan antara Kegiatan, Program dan Indikator Sasaran



- Standar Pelayanan Minimal (SPM) sebagaimana diatur dalam Permendagri Nomor 6 Tahun 2007 tentang Petunjuk Teknis Peyusunan dan Penetapan Standar Pelayanan Minimal; Permen Perhubungan Nomor PM. 81 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Perhubungan Daerah Provinsi dan Daerah Kabupaten/Kota; Permen Perhubungan Nomor PM. 2 Tahun 2013 tentang Petunjuk Teknis Penerapan dan Pencapaian Standar Pelayanan Minimal Bidang Perhubungan Daerah Provinsi dan Daerah Kabupaten/Kota;

Bahwa indikator SPM masih cenderung berada pada tataran output (jumlah terminal, jumlah angkutan, jumlah perlengkapan jalan, jumlah unit pengujian kendaraan bermotor), yang seyogyanya dipertimbangkan lebih baik jika indikator SPM berada pada tataran outcome, karena memang dalam Perubahan RPJMD dan RESNTRA SKPD 2010 – 2015 yang dilaksanakan di Tahun 2013 indikator SPM didorong untuk dapat diakomodir sebagai indikator outcome. Outcome yang tepat untuk urusan perhubungan adalah sebagaimana dipersyaratkan sebagai data pokok perencanaan.

3. Permendagri No. 54 Tahun 2010 tentang Pelaksanaan PP nomor 8 Tahun 2008 tentang Tahapan, Tatacara Penyusunan, Pengendalian dan Evaluasi Pelaksanaan Rencana Pembangunan Daerah;

Pada salah satu lampiran Permendagri dimaksud, diatur tentang data pokok perencanaan sebagaimana diulas pada poin 2 di atas. Namun pun demikian, terhadap data pokok perencanaan dalam Permendagri pun perlu dilakukan beberapa penyesuaian dengan literatur terkini dalam perencanaan perkotaan dan transportasi agar data tersebut dapat lebih 'berbunyi' dan bermanfaat untuk kepentingan perencanaan pembangunan daerah.

Data yang kami pertimbangkan lebih 'berbunyi' adalah rasio daya angkut public transport terhadap jumlah perjalanan, rasio daya angkut public transport terhadap jumlah penumpang angkutan umum, rasio pengguna angkutan penumpang umum terhadap jumlah perjalanan, rasio jumlah kendaraan bermotor yang laik jalan terhadap total jumlah kendaraan bermotor, tingkat efektifitas simpul transportasi yang terbangun (kualitas layanan, bukan hanya kuantitas), ketersediaan angkutan barang, serta tingkat pelayanan jalan (fungsi dari 2 variabel, kecepatan dan rasio volume lalu lintas terhadap kapasitas jalan).

Ke-7 jenis data tersebut kami usulkan untuk dapat diakomodir sebagai indikator kinerja utama urusan perhubungan/transportasi.

4. Peraturan Pemerintah No. 6 Tahun 2008 tentang Evaluasi Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah;

Bahwa di dalamnya diatur indikator kinerja kunci (IKK) penyelenggaraan urusan perhubungan yaitu rasio jumlah angkutan terhadap jumlah penumpang. Menimbang bahwa jenis angkutan berbeda-beda jumlah kursinya (beda kapasitas), sehingga dipertimbangkan data yang lebih tepat adalah rasio daya angkut public transport terhadap jumlah penumpang angkutan umum (orientasi pada seat, bukan kendaraan) sebagaimana usulan jenis data pokok perencanaan tersebut pada poin 3.



BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Laporan Kinerja DISHUB Kabupaten Bandung Tahun 2014 mempedomani Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah. Laporan kinerja ini merupakan salah satu bentuk pertanggungjawaban DISHUB Kabupaten Bandung atas kinerjanya di Tahun 2014.

Analisis dan evaluasi dilakukan terhadap 9 (sembilan) sasaran kinerja yang ditargetkan di Tahun 2014 melalui 13 (tiga belas) indikator, dengan capaian target sebagai berikut:

1. 100% untuk ketersediaan angkutan umum yang melayani wilayah yang telah tersedia jaringan jalan untuk jaringan jalan kabupaten.
2. 173,25% untuk rasio jumlah pelayanan angkutan terhadap penumpang.
3. 100% untuk ketersediaan halte di lokasi yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek.
4. 100% untuk ketersediaan terminal angkutan penumpang di wilayah yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek.
5. 100% untuk ketersediaan fasilitas perlengkapan jalan pada jalan Kabupaten.
6. 94,67% untuk VCR dan LoS.
7. 80,24% jumlah maksimal penanganan kasus kecelakaan lalu lintas.
8. 100% untuk ketersediaan unit pengujian kendaraan bermotor per 4000 populasi KWU.
9. 86,56% untuk terpenuhinya standar keselamatan bagi angkutan umum yang melayani trayek di dalam Kabupaten

12. 100% untuk terpenuhinya kebutuhan masyarakat akan pelayanan publik bidang perhubungan.
13. 119,6% untuk persentase akuntabilitas kinerja dan keuangan.

Membandingkan dengan kinerja Tahun 2012 dan 2013, dari ke-13 indikator yang diukur, 7 (tujuh) indikator meningkat capaian kerjanya, 4 (empat) indikator memiliki kinerja tetap, dan 2 (dua) indikator menurun. Adapun 2 (dua) indikator kinerja yang capaiannya menurun adalah:

1. Terpenuhinya standar keselamatan bagi angkutan umum yang melayani trayek di dalam Kabupaten (persentase kendaraan wajib uji yang melaksanakan pengujian kendaraan bermotor).
2. Jumlah maksimal penanganan kasus kecelakaan lalu lintas.

Rata-rata kinerja DISHUB Kab. Bandung Tahun 2014 mencapai tingkat efisiensi dan efektifitas cukup tinggi, yaitu pada angka 106,69% dan 103,63%. Namun pun demikian, masih terdapat indikator kinerja yang menunjukkan angka efisiensi efektifitas di bawah 100%, yaitu:

1. Ketersediaan unit pengujian kendaraan bermotor.
Tingkat efektifitas terhitung 91,67% dikarenakan alokasi anggaran yang ada tidak dapat menambah jumlah unit PKB.
2. Persentase kendaraan wajib uji yang melaksanakan pengujian kendaraan bermotor.
Hal ini sangat dipengaruhi oleh capaian indikator tersebut pada poin 1, sehingga tingkat efisiensi maupun efektifitas hanya menginjak angka 86,56%.
3. Jumlah maksimal penanganan kasus kecelakaan lalu lintas.
Terlepas dari keterbatasan metode pengumpulan data yang dipakai dalam pengukuran kinerja, serta terlepas dari realita bahwa data kecelakaan lalu lintas melibatkan seluruh jenis kendaraan (bukan kendaraan yang 'sementara' dikategorikan wajib uji saja); boleh jadi kasus kecelakaan menjadi bertambah dikarenakan capaian kinerja tersebut pada poin 1 dan 2 tidak mencapai tingkat efektifitas 100%.
4. VCR dan LoS.

atas indikator kinerja ini yaitu bahwa indikator ini merupakan kinerja bersama penyelenggara perhubungan (bukan DISHUB saja).

B. SARAN

Memperhatikan standar kinerja nasional seperti yang terakomodir dalam Standar Pelayanan Minimal (SPM), Indikator Kinerja Kunci (IKK), Indikator Kinerja Utama (IKU), Data Pokok Perencanaan, nomenklatur Program dan Kegiatan urusan perhubungan; dalam proses perencanaan kinerja maupun pelaporan kinerja terdapat kendala terkait orientasi hubungan garis lurus mulai dari sasaran, indikator, program, kegiatan sampai dengan anggaran. Maka dalam kesempatan ini DISHUB Kabupaten Bandung mengusulkan beberapa poin saran kepada seluruh instansi yang berwenang dan stakeholder terkait dalam pembinaan perencanaan pembangunan, penganggaran dan evaluasi kinerja di Tingkat Pemerintahan Kabupaten Bandung dan Pemerintahan Pusat sebagai berikut:

1. Indikator dalam SPM untuk dapat disejajarkan dengan tataran outcome sebagaimana data pokok perencanaan pembangunan daerah.
2. Penyesuaian data pokok perencanaan urusan perhubungan dengan literatur perencanaan perkotaan dan transportasi agar lebih 'berbunyi' sebagai indikator kinerja utama (IKU) urusan perhubungan/transportasi.
3. Metoda penghitungan indikator kinerja kunci (IKK) yang lebih berorientasi pada seat.
4. Mengakomodir poin 1, 2, dan 3 di atas pada tahun perencanaan kinerja yang akan datang, sehingga lebih tepat dalam menetapkan kinerja yang diperjanjikan dan dilaporkan pengukuran capaian kinerjanya.

Soreang, Januari 2015

KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
KABUPATEN BANDUNG

LAMPIRAN III



LAMPIRAN II



LAMPIRAN IV



LAMPIRAN I

