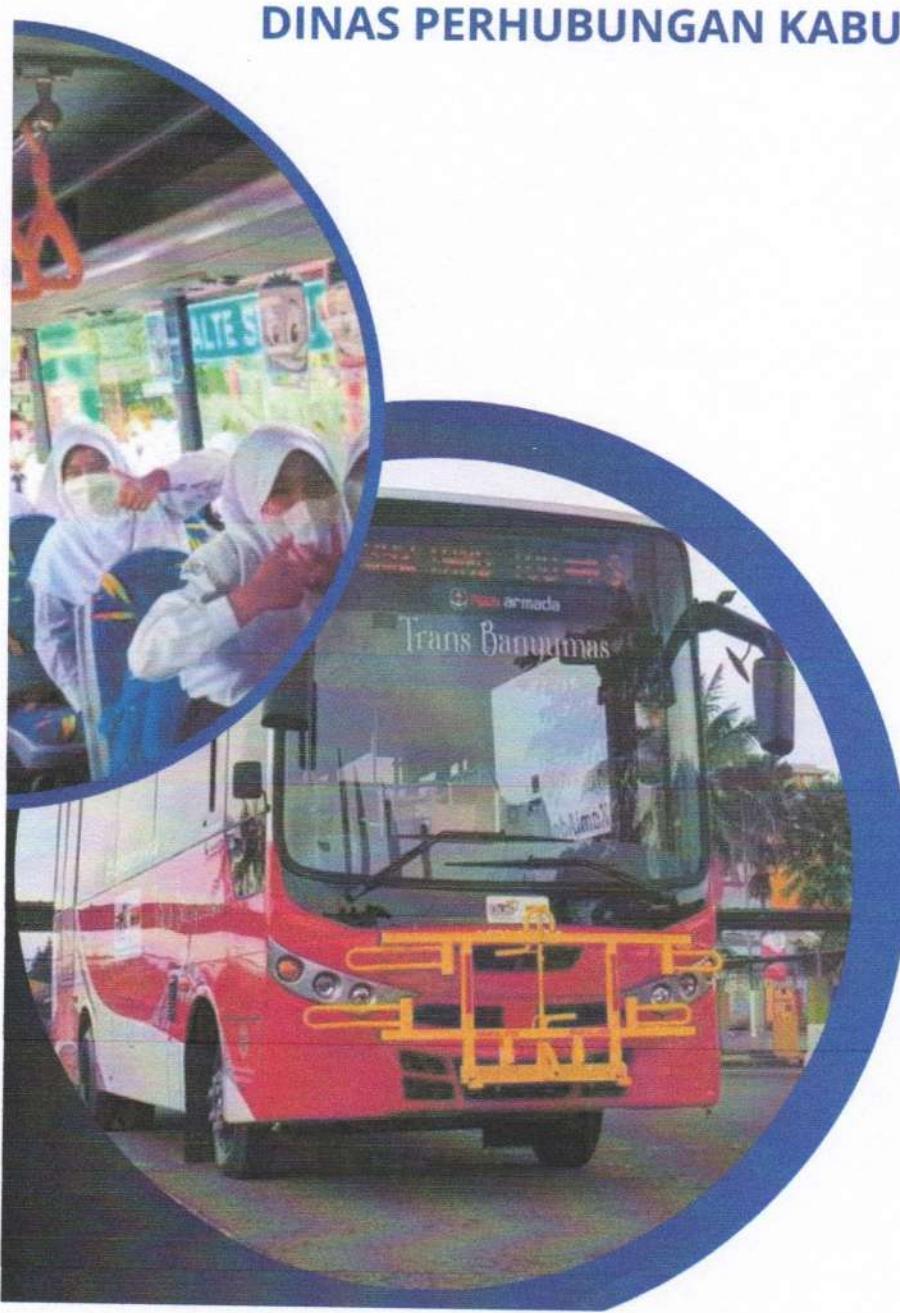




RENCANA TINDAK PENGENDALIAN OPERASIONAL

DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN BANYUMAS

2025



BAB I **GAMBARAN UMUM**

A. PENDAHULUAN

Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) merupakan suatu kebijakan berkaitan dengan sistem pengendalian yang harus dibuat oleh Pemerintah sebagaimana ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 1 tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara. Guna menindaklanjuti kebijakan SPIP tersebut maka Pemerintah telah menetapkan Peraturan Pemerintah Nomor 60 tahun 2008 tentang Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) yang mewajibkan kepada pimpinan instansi pemerintah untuk menyelenggarakan SPIP.

Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas sebagai lembaga penyelenggara pemerintahan, menyadari sepenuhnya akan pentingnya penyelenggaraan SPIP. Sistem pengendalian intern yang dibangun akan efektif dan efisien jika dirancang dengan tepat. Untuk itu diperlukan langkah-langkah dan perencanaan yang operasional dalam upaya mengintegrasikan konsep SPIP ke dalam kegiatan dan tindakan di Pemerintah Daerah Kabupaten Banyumas.

1. Latar Belakang

Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas, sebagai Instansi Pemerintah Daerah, memiliki tanggung jawab untuk membantu Bupati dalam merumuskan kebijakan, melaksanakan, mengevaluasi, dan melaporkan pelaksanaan urusan pemerintahan bidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah, serta tugas pembantuan yang diberikan kepada kabupaten. Hal ini sesuai dengan Visi dan Misi Pemerintah Kabupaten Banyumas yang tercermin dalam Rencana Pembangunan Daerah (RPD) 2024-2026, yakni "Banyumas 2025 sejahtera, mandiri, maju, dan berdaya saing serta lestari". Tujuan kedua adalah " Meningkatkan Pertumbuhan Ekonomi dan Daya Saing Daerah ", dengan menyediakan infrastruktur guna meningkatkan konektivitas wilayah dan mendukung kegiatan ekonomi, dilakukan upaya untuk meningkatkan kondisi jalan kabupaten, penyediaan air bersih dan air minum, permukiman perkotaan yang berkelanjutan didukung sistem transportasi yang menghubungkan wilayah diharapkan dapat menarik investasi

di Kabupaten Banyumas. Sejalan dengan tujuan tersebut, Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas menetapkan misi pelayanan yang harus diemban sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya yaitu:

- a. Perumusan kebijakan teknis kesekretariatan, bidang lalu lintas, bidang angkutan dan keselamatan, bidang prasarana serta bidang pengendalian operasional dan perparkiran yang menjadi kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang diberikan kepada kabupaten;
- b. Pelaksanaan kebijakan kesekretariatan, bidang lalu lintas, bidang angkutan dan keselamatan, bidang prasarana serta bidang pengendalian operasional dan perparkiran yang menjadi kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang diberikan kepada kabupaten;
- c. Pelaksanaan administrasi kesekretariatan, bidang lalu lintas, bidang angkutan dan keselamatan, bidang prasarana serta bidang pengendalian operasional dan perparkiran yang menjadi kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang diberikan kepada Kabupaten;
- d. Evaluasi dan pelaporan kesekretariatan, bidang lalu lintas, bidang lalu lintas, bidang angkutan dan keselamatan, bidang prasarana serta bidang pengendalian operasional dan perparkiran yang menjadi kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang diberikan kepada kabupaten;

Sebagai bagian dari arahan untuk mewujudkan Visi dan Misi yang ditetapkan, Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas memiliki tujuan untuk meningkatkan koneksi wilayah. Tujuan tersebut dapat tercapai jika SPIP berjalan dengan baik. Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas membutuhkan suatu Rencana Tindak Pengendalian (RTP) Perubahan yang akan menjadi panduan dalam penyelenggaraan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) yang terintegrasi dalam setiap tindakan dan kegiatan di lingkungan Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas. RTP ini merinci rencana pengendalian atas pelaksanaan tugas dan fungsi Pemerintah Kabupaten Banyumas dengan disesuaikannya atas evaluasi LHE RTP 2024 dan RR 2025 serta LHP Pendampingan FRA Tahun 2024, dengan harapan dapat menjamin pencapaian

tujuan yang telah ditetapkan dalam Penetapan Kinerja

2. Dasar Hukum

Dasar hukum implementasi penyelenggaraan SPIP pada Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas adalah:

- 1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara;
- 2) Undang-undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara;
- 3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2004 tentang Pemeriksaan Pengelolaan dan Tanggung Jawab Keuangan Negara;
- 4) Peraturan Pemerintah nomor 60 Tahun 2008 tentang Sistem Pengendalian Intern Pemerintah;
- 5) Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 81 Tahun 2010 Grand Design Reformasi Birokrasi 2010-2025;
- 6) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2006 tentang Pelaporan Keuangan dan Kinerja Instansi Pemerintah;
- 7) Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2011 tentang Percepatan Peningkatan Kualitas Akuntabilitas Keuangan Negara;
- 8) Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2011 tentang Rencana Aksi Pencegahan dan Pemberantasan Korupsi;
- 9) Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2015 Tentang Road Map Reformasi Birokrasi 2015-2019;
- 10) Peraturan Deputi Bidang Pengawasan Penyelenggaraan Keuangan Daerah Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan Nomor 4 Tahun 2019 Tentang Pedoman Pengelolaan Resiko Pada Pemerintah Daerah;
- 11) Peraturan Bupati Nomor 64 Tahun 2010 tentang Penyelenggaraan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah di Lingkungan Pemerintah Kabupaten Banyumas;
- 12) Peraturan Bupati Banyumas Nomor 12 Tahun 2021 tentang Pedoman Pengelolaan Risiko di Lingkungan Pemerintah Kabupaten Banyumas;

13) Keputusan Kapala Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas Nomor 700/73/2023 Tentang Pembentukan Satuan Tugas Penyelenggaraan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) Pada Dinas Perhubungan Kabupaten Kabupaten Banyumas.

3. Maksud dan Tujuan

Pengadaan Rencana Tindak Pengendalian (RTP) merupakan proses formal untuk mengatur dan melaksanakan evaluasi serta peninjauan kembali terhadap Rencana Tindak Pengendalian yang sudah ada. Rencana Tindak Pengendalian (RTP)

a. Maksud

Pengadaan RTP adalah sebagai tindak lanjut dari hasil evaluasi LHE RTP 2024 dan RR 2025 serta LHP Pendampingan FRA Tahun 2024 serta memberikan acuan bagi pimpinan dan para pegawai di Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas untuk mengenali kondisi lingkungan pengendalian, risiko, dan tindakan pengendalian yang diperlukan untuk mencegah kegagalan/penyimpangan dan/atau mempercepat keberhasilan pencapaian tujuan organisasi. Berikut adalah penjelasan mengenai maksud dari pengadaan RTP:

b. Tujuan

- Mengidentifikasi area yang memerlukan perbaikan atau penyesuaian agar rencana tindak lebih responsif terhadap perubahan dan tantangan yang ada
- Memastikan bahwa rencana tindak tersebut dapat meningkatkan kinerja Dinas Perhubungan dalam memberikan layanan transportasi yang lebih baik dan berkelanjutan
- Mengidentifikasi potensi risiko yang mungkin dihadapi dalam pelaksanaan rencana tindak dan menyusun strategi mitigasi yang tepat

4. Manfaat

Manfaat penyusunan dokumen RTP di lingkungan Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas antara lain sebagai berikut :

- 1) Sebagai dasar pengembangan SPIP secara menyeluruh hingga tercipta keterpaduan antara sub-sub unsur SPIP dengan lingkungan pengendalian dalam aktivitas dan kegiatan sehari-hari.
- 2) Sebagai dasar dalam membangun instrumen pengendalian sebagai bagian dari penyelenggaraan SPIP
- 3) Sebagai dasar pendokumentasian, pemantauan dan pengukuran kemajuan penyelenggaraan SPIP.
- 4) Sebagai dasar penyusunan *Statement of Responsibilities* (SOR).

5. Ruang Lingkup

RTP ini fokus kepada pengendalian atas kegiatan-kegiatan pokok dalam rangka pencapaian tujuan yang telah ditetapkan di tingkat Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas. Pelaksanaan RTP melibatkan seluruh jajaran pimpinan/tingkatan manajemen, pegawai dan unit kerja di lingkungan kerja di lingkungan Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas. Penyusunan RTP untuk tahun 2025 diprioritaskan pada kegiatan pelaksanaan urusan pemerintah bidang perhubungan dalam pemberian pelayanan publik bagi masyarakat banyumas, pelaksanaan pengawasan internal secara berkala (pemeriksaan reguler) pengawasan internal dan kegiatan tindak lanjut hasil pengawasan/gagal.

BAB II

SEKILAS TENTANG SPIP

1. Pengertian SPIP

Sistem Pengendalian Intern (SPI) dalam PP Nomor 60 Tahun 2008 didefinisikan sebagai proses yang integral pada tindakan dan kegiatan yang dilakukan secara terus menerus oleh pimpinan dan seluruh pegawai untuk memberikan keyakinan memadai atas tercapainya tujuan organisasi melalui kegiatan yang efektif dan efisien, keandalan pelaporan keuangan, pengamanan aset negara, dan ketaatan terhadap peraturan perundang-undangan. Sedangkan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah merupakan sistem pengendalian intern yang diselenggarakan secara menyeluruh di lingkungan pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Definisi SPI dan SPIP dipahami Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas sebagai suatu mekanisme pengendalian yang ditetapkan pimpinan dan seluruh pegawai terintegrasi dengan kegiatan sehari-hari dan dilaksanakan berkesinambungan guna mencapai tujuan organisasi.

2. Tujuan SPIP

Tujuan SPIP sebagaimana disebutkan dalam PP Nomor 60 Tahun 2008 adalah untuk memberikan keyakinan memadai atas tercapainya tujuan organisasi. Pemberian keyakinan tersebut dicapai melalui kegiatan yang efektif dan efisien, keandalan pelaporan keuangan, pengamanan aset negara, dan ketaatan terhadap peraturan perundang-undangan.

3. Unsur-unsur SPIP

Unsur-unsur SPIP yang ditetapkan dalam PP Nomor 60 Tahun 2008 adalah sebagai berikut: lingkungan pengendalian, penilaian risiko, kegiatan pengendalian, informasi dan komunikasi, serta pemantauan. Adapun penyelenggaraan SPIP pada Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas berkaitan dengan unsur-unsurnya, dapat diuraikan sebagai berikut:

a. Lingkungan Pengendalian

Lingkungan pengendalian adalah kondisi suatu instansi pemerintah yang mempengaruhi efektifitas pengendalian intern. Lingkungan pengendalian merupakan pencermatan integrasi antara kualitas kepemimpinan, sumber daya manusia, dan metode kerja. Untuk menghasilkan lingkungan pengendalian yang sehat maka diperlukan pengawasan atasan (*management oversight*) untuk dapat menyempurnakan gaya kepemimpinan yang tepat dan kebijakan yang tepat. Selain itu, dibutuhkan budaya pengendalian yang memadai dan hidup serta berkembang pada organisasi sehingga pengendalian bukan sesuatu yang bersifat formalitas.

b. Penilaian Risiko

Penilaian risiko merupakan bagian integral dalam proses pengelolaan risiko dalam pengambilan keputusan pada tindakan dan kegiatan melalui tahapan identifikasi, analisis dan evaluasi risiko. Penilaian risiko merupakan pencermatan dari pelaksanaan prinsip kehati-hatian dalam penyelenggaraan tugas dan fungsi Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas

c. Kegiatan Pengendalian

Kegiatan pengendalian adalah tindakan yang diperlukan untuk mengatasi risiko serta penetapan dan pelaksanaan kebijakan dan prosedur untuk memastikan bahwa tindakan mengatasi risiko telah dilaksanakan secara efektif. Kegiatan pengendalian merupakan pencermatan dari aktualisasi penerapan kebijakan SPIP oleh Pemerintah Kabupaten Banyumas untuk mencapai tujuan-tujuan pengendalian yang telah ditetapkan. Karakteristik kegiatan pengendalian yang ditetapkan pada Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas sekurang-kurangnya telah memperhatikan bahwa kegiatan pengendalian:

- 1) Diutamakan pada kegiatan/tujuan pokok.
- 2) Dikaitkan dengan proses penilaian risiko;

- 3) Ditetapkan dengan kebijakan dan prosedur tertulis
- 4) Dilaksanakan sesuai dengan yang telah ditetapkan.
- 5) Dimonitor dan dievaluasi secara berkala untuk memastikan eksistensi kegiatan pengendalian .

d. Informasi dan Komunikasi

Informasi dan komunikasi yang diselenggarakan Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas dalam rangka penyelenggaraan SPIP merupakan proses pengumpulan dan pertukaran informasi yang dibutuhkan untuk melaksanakan mengelola dan mengendalikan instansi. Informasi dan komunikasi yang memadai dimaksudkan agar dapat mengidentifikasi masalah yang mungkin timbul dan digunakan sebagai sarana tukar menukar informasi dalam rangka pelaksanaan tugas sesuai dengan tanggung jawabnya masing-masing. Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas harus menyelenggarakan Sistem Informasi supaya dapat menghasilkan laporan mengenai kegiatan, kondisi capaian kinerja, penerapan manajemen risiko, dan pemenuhan ketentuan peraturan perundang-undangan yang mendukung pelaksanaan tugas sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Di samping itu, Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas juga harus menyelenggarakan sistem komunikasi yang mampu memberikan informasi kepada seluruh pihak, baik intern maupun ekstern. Struktur organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas harus memungkinkan adanya arus informasi yang memadai, yaitu informasi ke atas, ke bawah dan lintas satuan kerja/unit:

- Informasi ke atas untuk memastikan bahwa pimpinan mengetahui risiko dan kinerja Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas. Saluran informasi ini harus dapat merespon untuk pelaksanaan langkah-langkah perbaikan dan dapat diketahui oleh jajaran manajemen.

- Informasi ke bawah untuk memastikan bahwa tujuan, strategi dan ekspektasi Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas serta kebijakan dan prosedur yang berlaku telah dikomunikasikan kepada para manajer di tingkat bawah dan para pelaksana.
- Informasi lintas satuan kerja/unit untuk memastikan bahwa informasi yang diketahui oleh suatu satuan kerja tertentu dapat disampaikan kepada satuan kerja lain yang terkait, khususnya untuk mencegah benturan kepentingan dalam pengambilan keputusan dan untuk menciptakan koordinasi yang memadai.

e. Pemantauan Berkelanjutan Pengendalian Intern

Pemantauan atas pengendalian intern di lingkungan Pemerintah Daerah pada dasarnya dilaksanakan untuk memastikan apakah Sistem Pengendalian Intern pada suatu instansi pemerintah telah berjalan sebagaimana yang telah diharapkan dan apakah perbaikan-perbaikan yang perlu dilakukan telah dilaksanakan sesuai dengan perkembangan yang terjadi.

4. Pernyataan Tanggung Jawab (*Statement of Responsibilities*)

Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2004 (Pasal 56 ayat (4) dan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2006 mengamanatkan Kepala Organisasi Perangkat Daerah dengan jajarannya selaku Pengguna Anggaran/Pengguna Barang memberikan pernyataan bahwa pengelolaan APBD telah diselenggarakan berdasarkan SPI yang memadai dan akuntansi keuangan telah diselenggarakan sesuai dengan Standar Akuntansi Pemerintah (SAP) dan Standar Akuntansi Keuangan (SAK). Pernyataan tersebut dibuat setiap tahun bersamaan dengan penyusunan laporan keuangan yang harus didukung dengan fakta bahwa pengendalian intern memang diselenggarakan secara memadai. Pernyataan selaras dengan siklus penyelenggaraan SPIP mulai dari identifikasi tujuan sampai dengan pemantauan efektivitas pengendalian yang dibuat dan dipantau setiap tahun. RTP merupakan sarana untuk mendukung SPIP dan tertuang dalam dokumen RTP

BAB III

LINGKUNGAN PENGENDALIAN

1. Lingkungan Pengendalian yang Diharapkan

Lingkungan pengendalian adalah pondasi bagi unsur-unsur sistem pengendalian intern. Lingkungan pengendalian menentukan keberhasilan/kegagalan penerapan SPI. Untuk menghasilkan lingkungan pengendalian yang sehat maka diperlukan pengawasan atasan dan dibutuhkan budaya pengendalian yang memadai dan hidup serta berkembang pada organisasi sehingga pengendalian bukan sesuatu yang bersifat formalitas.

Pembangunan lingkungan Dinas Perhubungan Banyumas bertujuan untuk:

- a. Tegaknya integritas dan nilai-nilai etika;
- b. Terciptanya komitmen terhadap kompetensi;
- c. Terciptanya kepemimpinan yang kondusif;
- d. Terwujudnya struktur organisasi yang sesuai dengan kebutuhan;
- e. Terwujudnya pendelegasian wewenang dan tanggungjawab yang tepat;
- f. Terwujudnya kebijakan yang sehat tentang pembinaan sumber daya manusia;
- g. Terwujudnya Satuan Pengawasan Intern di unit kerja yang berperan efektif;
- h. Terwujudnya hubungan kerja yang baik antar unit kerja terkait.

2. Kondisi Lingkungan Pengendalian

Berdasarkan penilaian terhadap Lingkungan Pengendalian Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas diperoleh gambaran sebagai berikut:

No	Sub. Unsur	Kondisi
1	Penegakan Integritas dan Nilai Etika	Memadai
2	Komitmen terhadap Kompetensi	Memadai
3	Kepemimpinan yang Kondusif	Memadai
4	Pembentukan Struktur Organisasi yang Sesuai dengan Kebutuhan	Memadai
5	Pendelegasian Wewenang dan TanggungJawab yang Tepat	Memadai

No	Sub. Unsur	Kondisi
6	Penyusunan dan Penerapan Kebijakan yang sehat tentang Pembinaan Sumber Daya Manusia	Memadai
7	Perwujudan Peran APIP yang Efektif	Memadai
8	Hubungan Kerja yang Baik dengan Instansi	Memadai

Dari 8 (delapan) sub unsur pada Lingkungan Pengendalian tersebut di atas kondisi lingkungan pengendali diketahui semua sub unsur ada pada katagori memadai.

3. Rencana Penguatan Lingkungan Pengendalian

Dari hasil analisis lingkungan pengendalian (*Control Environment Evaluation*), terdapat kelemahan-kelemahan lingkungan pengendalian yang perlu mendapat prioritas untuk diperbaiki, yaitu:

No	Sub Unsur	Penanggung jawab	Waktu Pelaksanaan
1	2		
1	Pembentukan Struktur Organisasi yang sesuai kebutuhan Belum terlaksananya penetapan rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu) Daerah	Kabid Lalin	Triwulan IV
	Belum terlaksananya serangkaian kegiatan studi untuk penetapan rencana induk jaringan LLAJ Kabupaten Banyumas	Kabid Angkes	Triwulan IV

Rincian penilaian kondisi Lingkungan Pengendalian dapat dilihat pada Lampiran I:

Form 1.b : CEE Berdasarkan Dokumen Kondisi Kerentanan Lingkungan Pengendalian Intern di Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas

Form 1.c : Simpulan Survei Persepsi atas Lingkungan Pengendalian Intern Inspektorat Daerah Kabupaten Banyumas

BAB IV

PENILAIAN RISIKO

1. Penetapan Konteks/Tujuan

Penyelenggaraan SPIP dimaksudkan untuk memberikan keyakinan memadai atas tercapainya tujuan organisasi. Pada prinsipnya, konteks pengelolaan risiko pemerintah daerah dilakukan atas tujuan (operasional) pemerintahan daerah dan tujuan pada tingkatan kegiatannya, yang secara garis besar dapat diklasifikasikan menjadi 3 (tiga) yaitu:

- a. Pengelolaan risiko operasional Pemerintah Daerah;
- b. Pengelolaan risiko operasional OPD; dan
- c. Pengelolaan risiko operasional/kegiatan OPD.

Dengan memahami tujuan yang hendak dicapai pada tiap tingkatan, risiko pada setiap tingkatan tersebut dapat diidentifikasi dan dianalisis.

Dalam RPD Kabupaten Banyumas 2024-2026 telah menetapkan visi dan tujuan Kabupaten Banyumas sesuai RPJPD 2015-2025. Visi tersebut adalah “Banyumas 2025 sejahtera mandiri, maju dan berdasayasaing serta lestari”. Visi tersebut kemudian dijabarkan menjadi 4 (empat) tujuan dalam RPD 2024-2026 sebagai berikut:

- a. Memperkuat ketahanan pangan;
- b. Menangani kemiskinan dan pengangguran serta meningkatkan kualitas Sumber Daya Manuasia;
- c. Meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan daya saing daerah;
- d. Mewujudkan tata kelola pemerintahan yang bersih efektif dan berdaya Saing.

Keempat tujuan RPD tersebut diterjemahkan melalui penetapan tujuan, sasaran dan indikator kinerja yang pencapaiannya menjadi tanggung jawab OPD.

Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas mendukung tujuan keempat pada RPD 2024-2026 yaitu “Meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan daya saing daerah”.

Dalam upaya pencapaian tersebut tersebut, penetapan konteks risiko Dinas Perhubungan Kabupaten adalah sebagai berikut:

No	Konteks	Tujuan Operasional/ Kegiatan	Sasaran	Indikator
1	Risiko operasional/ kegiatan OPD	1. Audit dan Inspeksi Keselamatan LLAJ di Jalan 2. Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor 3. Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Kabupaten/Kota 4. Penetapan Rencana Induk Jaringan LLAJ Kabupaten/Kota		•Jumlah dokumen audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di Jalan •jumlah kendaraan bermotor yang melakukan uji kendaraan bermotor yang terlayani •Jumlah dokumen kegiatan Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Kabupaten Kota •Jumlah dokumen kegiatan Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Kabupaten Kota
		5. Penerbitan Izin Penyelenggaraan dan Pembangunan Fasilitas Parkir		•Jumlah dokumen kegiatan Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Kabupaten Kota
		6. Penyediaan Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang antar Kota dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/ Kota		•Jumlah perlengkapan jalan dalam rangka manajemen dan rekayasa lalu lintas dalam kondisi baik
		7. Penetapan Rencana Umum Jaringan Trayek Perkotaan dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota		•Jumlah Dokumen rencana induk jaringan LLAJ yang ditetapkan
		8. Penetapan Rencana Umum Jaringan Trayek Pedesaan dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota		•Jumlah Izin penyelenggaraan dan Pembangunan Fasilitas Parkir yang diterbitkan
		9. Penetapan Tarif Kelas Ekonomi untuk Angkutan Orang yang Melayani Trayek serta Angkutan Perkotaan dan Perdesaan dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota		•Jumlah angkutan umum yang beroperasi

No	Konteks	Tujuan Operasional/ Kegiatan	Sasaran	Indikator
		10. Penerbitan Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek Lintas Daerah Kabupaten/Kota dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota		<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah dokumen rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota yang ditetapkan • Jumlah dokumen rencana umum jaringan trayek pedesaan dalam 1 (Satu) Daerah kab/kota yang ditetapkan • Jumlah dokumen penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan perkotaan dan pedesaan dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten Kota • Jumlah dokumen Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek Lintas Daerah Kabupaten/Kota dalam 1 (Satu) Daerah Kabupaten/Kota yang diterbitkan
		11. Penyediaan Perlengkapan Jalan di Jalan Kabupaten/ Kota		<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah Prasarana dan perlengkapan jalan dalam kondisi baik • Jumlah Prasarana dan perlengkapan jalan dalam kondisi baik
		12. Pengelolaan Terminal Penumpang Tipe C		<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah terminal penumpang Tipe C yang dikelola dan beroperasi
		13. Penerbitan Izin Usaha Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau sesuai dengan Domisili Orang Perseorangan Warga Negara Indonesia atau Badan Usaha		<ul style="list-style-type: none"> • prosentase wilayah yang terhubung angkutan Sungai • Jumlah Dokumen kegiatan Penerbitan Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek Lintas Daerah Kabupaten Kota dalam 1 satu Daerah Kabupaten Kota
		14. Penerbitan Izin Usaha Jasa terkait dengan Perawatan dan Perbaikan Kapal		<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah izin usaha jasa terkait dengan perawatan dan perbaikan kapal yang diterbitkan

No	Konteks	Tujuan Operasional/ Kegiatan	Sasaran	Indikator
		15. Pembangunan dan Penerbitan Izin Pembangunan dan Pengoperasian Pelabuhan Sungai dan Danau		<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah Prasarana sungai dalam kondisi baik • Persentase pemenuhan layanan penunjang urusan perangkat daerah
		16. Perencanaan, Penganggaran, dan Evaluasi Kinerja Perangkat Daerah		<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah dokumen Perencanaan Penganggaran dan Evaluasi Kinerja Perangkat Daerah
		17. Administrasi Keuangan Perangkat Daerah		<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah laporan pelaksanaan Administrasi Keuangan Perangkat Daerah
		18. Administrasi Umum Perangkat Daerah		<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah laporan pelaksanaan Administrasi Umum Perangkat Daerah
		19. Pengadaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintah Daerah		<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah laporan pelaksanaan Pengadaan Barang Milik Daerah penunjang urusan Pemerintah Daerah
		20. Pemeliharaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah		<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah laporan pelaksanaan Pemeliharaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah
		21. Penyediaan Jasa Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah		<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah Laporan pelaksanaan penyediaan jasa penunjang urusan pemerintahan daerah

Rincian penetapan konteks risiko dapat dilihat pada Lampiran I,

Form 2.c : Penetapan konteks risiko operasional Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas

2. Identifikasi Risiko

Dalam tahapan ini, berbagai risiko yang mengancam pencapaian tujuan diidentifikasi sesuai dengan tahapan prosesnya. Risiko yang diidentifikasi merupakan kejadian yang mengancam pencapaian tujuan. Risiko dapat diidentifikasi melalui peristiwa yang sudah pernah terjadi atau peristiwa yang diperkirakan akan terjadi. Pada tahap identifikasi risiko, selain pernyataan risiko, juga disampaikan atribut risiko antara lain kode risiko, pemilik risiko, penyebab risiko, sumber risiko, sifat penyebab risiko apakah dapat dikendalikan (*controllable*) atau tidak dapat dikendalikan (*uncontrollable*) oleh pemilik risiko, dampak risiko, serta penerima dampak risiko. Dari identifikasi yang kami lakukan, kami menemukan 24 (dua puluh empat) risiko operasional, yang terperinci sebagai berikut:

Audit dan Inspeksi Keselamatan LLAJ di Jalan	
1	Audit dan Inspeksi tidak memberikan efek jera bagi pelanggar
Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor	
2	Pemilik kendaraan tidak taat kewajiban uji kendaraan
Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Kabupaten/Kota	
3	Edukasi keselamatan lalu lintas kurang menarik bagi masyarakat/peserta didik
4	Usulan Penyediaan Perlengkapan Jalan tidak dapat dilakukan
Penerbitan Izin Penyelenggaraan dan Pembangunan Fasilitas Parkir	
5	(RESIKO KEMITRAAN) Terjadinya Keterlambatan penyetoran retribusi parkir oleh koordinator parkir
Penyediaan Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang antar Kota dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota	
6	Terdapat daerah yang belum terlayani angkutan umum
Penerbitan Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek Lintas Daerah Kabupaten/Kota dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota	
7	Masih terdapat Angkutan umum yang tidak tertib aturan keselamatan jalan
Penyediaan Perlengkapan Jalan di Jalan Kabupaten/Kota	
8	(FRA) Penambahan persyaratan pada syarat kualifikasi tender
9	(RLL) Keterlambatan pembayaran paket pekerjaan yang sudah selesai
10	(PPP) Usulan penyediaan Prasarana Jalan tidak dapat dilaksanakan
11	(PPP) Kurangnya keamaan lalu lintas sungai

12	(RLL) Kualitas layanan APILL menurun dan terjadi kerusakan karena umur teknis
13	(FRA) Persekongkolan antar sesama penyedia dalam mengikuti pemilihan proyek yang dilelang oleh Negara
14	(FRA) Penyusunan Spesifikasi Teknis mengarah kepada spesifikasi/ merk/produk tertentu
15	(FRA) Penggelembungan nilai harga pada HPS
16	(FRA) Manipulasi perhitungan volume pekerjaan pada penyusunan DED
	Pengelolaan Terminal Penumpang Tipe C
17	Munculnya terminal bayangan
	Pembangunan dan Penerbitan Izin Pembangunan dan Pengoperasian Pelabuhan Sungai dan Danau
18	Terhambatnya kegiatan pengoperasian dermaga sungai
	Perencanaan, Penganggaran, dan Evaluasi Kinerja Perangkat Daerah
19	Penyajian Data Perencanaan tidak tepat waktu
	Administrasi Keuangan Perangkat Daerah
20	Terlambatnya penyusunan Laporan Keuangan Bulanan
	Administrasi Umum Perangkat Daerah
21	Keterlambatan Dokumen diketahui atau sampai kepada Pimpinan
	Pengadaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintah Daerah
22	Jumlah laporan pelaksanaan Pengadaan Barang Milik Daerah penunjang urusan Pemerintah Daerah
23	(FRA) Pekerjaan tidak sesuai Kontrak/ketentuan pada penyediaan Barang/Jasa
	Pemeliharaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah
24	Pemeliharaan Barang Milik Daerah yang tidak sesuai dengan perencanaan
	Penyediaan Jasa Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah
25	Penyedia Jasa masih kurang maksimal dalam penyelesaian pekerjaan

Rincian identifikasi risiko selengkapnya dapat dilihat pada Lampiran I:

Form 3.C : Identifikasi RSO Operasional OPD

3. Analisis Risiko

a. Analisis kemungkinan dan dampak risiko

Hasil identifikasi risiko kemudian dianalisis menggunakan kriteria penilaian risiko yang tercantum dalam Lampiran. Penilaian nilai kemungkinan dan dampak dilakukan melalui survei terhadap Aparatur Sipil Negara (ASN) di lingkungan Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas. Dari hasil survei tersebut diperoleh informasi terkait Resiko

Operasional adalah sebagai berikut:

No	Skala Risiko	Level Risiko	"Risiko yang Teridentifikasi"
1	4.18	Sangat Rendah	Terlambatnya penyusunan Laporan Keuangan Bulanan
2	4.2	Sangat Rendah	Keterlambatan Dokumen diketahui atau sampai kepada Pimpinan
3	5.5	Rendah	Audit dan Inspeksi tidak memberikan efek jera bagi pelanggar
4	5.06	Rendah	Edukasi keselamatan lalu lintas kurang menarik bagi masyarakat/peserta didik
5	5.04	Rendah	Usulan Penyediaan Perlengkapan Jalan tidak dapat dilakukan
6	4.83	Sangat Rendah	Terhambatnya kegiatan pengoperasian dermaga sungai
7	4.6	Sangat Rendah	Pemeliharaan Barang Milik Daerah yang tidak sesuai dengan perencanaan
8	5.75	Rendah	Masih terdapat Angkutan umum yang tidak tertib aturan keselamatan jalan
9	5.5	Rendah	(RESIKO KEMITRAAN) Terjadinya Keterlambatan penyetoran retribusi parkir oleh koordinator parkir
10	4.4	Sangat Rendah	Jumlah laporan pelaksanaan Pengadaan Barang Milik Daerah penunjang urusan Pemerintah Daerah
11	5.28	Rendah	Munculnya terminal bayangan
12	6.72	Rendah	Pemilik kendaraan tidak taat kewajiban uji kendaraan
13	5.5	Rendah	Terdapat daerah yang belum terlayani angkutan umum
14	4.6	Sangat Rendah	Penyedia Jasa masih kurang maksimal dalam penyelesaian pekerjaan
15	4.4	Sangat Rendah	(PPP) Usulan penyediaan Prasarana Jalan tidak dapat dilaksanakan
16	4.83	Sangat Rendah	(PPP) Kurangnya keamaan lalu lintas sungai
17	4.83	Sangat Rendah	(RLL) Keterlambatan pembayaran paket pekerjaan yang sudah selesai
18	5.75	Rendah	(RLL) Kualitas layanan APILL menurun dan terjadi kerusakan karena umur teknis
19	4.6	Sangat Rendah	Penyajian Data Perencanaan tidak tepat waktu
20	4.6	Sangat Rendah	(FRA) Pekerjaan tidak sesuai Kontrak/ketentuan pada penyediaan Barang/Jasa

No	Skala Risiko	Level Risiko	"Risiko yang Teridentifikasi"
21	4.8	Sangat Rendah	(FRA) Persekongkolan antar sesama penyedia dalam mengikuti pemilihan proyek yang dilelang oleh Negara
22	4.83	Sangat Rendah	(FRA) Penyusunan Spesifikasi Teknis mengarah kepada spesifikasi/ merk/produk tertentu
23	4.8	Sangat Rendah	(FRA) Penggelembungan nilai harga pada HPS
24	5	Rendah	(FRA) Manipulasi perhitungan volume pekerjaan pada penyusunan DED
25	5.28	Rendah	(FRA) Penambahan persyaratan pada syarat kualifikasi tender

Dalam analisis risiko Operasional, tidak ada risiko yang mencapai level sedang hingga sangat tinggi; hanya terdapat risiko pada level rendah dan sangat rendah. Oleh karena itu, risiko tersebut tidak memerlukan proses mitigasi risiko.

Form 4c : Rekap Skala Risiko Operasional

b. Memvalidasi Risiko

Berdasarkan hasil analisis risiko, diputuskan untuk memprioritaskan penanganan risiko dengan tingkat "Sangat Tinggi", "Tinggi", dan "Sedang". Pemerintah daerah akan membangun pengendalian untuk mengurangi kemungkinan munculnya risiko (preventif), mengurangi dampak risiko yang terjadi (mitigatif), atau keduanya. Rincian lengkap daftar risiko prioritas dapat dilihat di Lampiran I, *Form 5 c Rekap Skala Risiko Operasional*.

c. Mengevaluasi Pengendalian yang Ada dan yang Dibutuhkan

Penilaian terhadap pengendalian yang ada melibatkan evaluasi terhadap kebijakan dan prosedur yang dimiliki oleh instansi pemerintah untuk mengelola risiko yang diprioritaskan. Kebijakan dan prosedur yang ada tersebut selanjutnya dinilai efektifitasnya. Pengendalian dinyatakan tidak efektif antara lain jika:

- a. Kebijakan dan prosedur pengendalian sudah dilakukan, namun belum mampu menangani risiko yang teridentifikasi;
- b. Prosedur pengendalian belum dilaksanakan;
- c. Kebijakan belum diikuti dengan prosedur baku yang jelas;
- d. Kebijakan dan prosedur yang ada tidak sesuai dengan peraturan di atasnya.

Hasil penilaian atas pengendalian yang ada dan pengendalian yang masih dibutuhkan selengkapnya disajikan dalam Lampiran I:

Form 6 : Formulir Kertas Kerja Penilaian atas Kegiatan Pengendalian yang Ada dan Masih Dibutuhkan untuk Lingkungan Pengendalian

Form 7 : Formulir Kertas Kerja Penilaian Atas Kegiatan Pengendalian yang Ada dan Masih Dibutuhkan untuk Mengatasi Risiko

d. Menyusun Rencana Tindak Pengendalian (RTP)

RTP merupakan kebijakan/prosedur yang akan dibuat untuk membangun pengendalian yang diperlukan guna mengatasi kelemahan lingkungan pengendalian intern dan mengatasi risiko prioritas yang sudah teridentifikasi.

1) Merumuskan Tindakan untuk Mengatasi Kelemahan Lingkungan Pengendalian

Berdasarkan kelemahan lingkungan pengendalian yang telah teridentifikasi, dibuat RTP lingkungan pengendalian. Rincian Rencana Tindak Pengendalian untuk Lingkungan Pengendalian dapat dilihat pada Lampiran I, *Form 6 (kolom f – h)*.

2) Merumuskan Kegiatan Pengendalian yang Dibutuhkan dalam Rangka Mengatasi Risiko

RTP atas risiko dimaksudkan untuk menentukan pengendalian yang diperlukan dalam mengatasi risiko. Dalam menentukan pengendalian yang akan dibangun perlu memperhatikan respon

risiko. Respon risiko membantu instansi pemerintah dalam memfokuskan kegiatan pengendalian yang diperlukan untuk memastikan bahwa kegiatan pengendalian dilakukan dengan tepat. Respon risiko terdiri dari beberapa pilihan, yaitu:

- a. Menghindari Risiko (*Avoid*)
- b. Mengubah/Mengurangi Kemungkinan Munculnya Risiko (*Abate*)
- c. Mengubah/Mengurangi Konsekuensi/Dampak Risiko (*Mitigate*)
- d. Membagi Risiko (*Share*) atau Mentransfer Risiko
- e. Menerima atau Mempertahankan Risiko (*Accept/Retain*)

RTP tersebut ditetapkan baik untuk risiko operasional pemerintah daerah, operasional (entitas) OPD, dan operasional. Rencana Tindak Pengendalian tersebut meliputi pengendalian yang dibangun untuk mengatasi risiko, penanggung jawab, dan target waktu penyelesaian.

Rincian Rencana Tindak Pengendalian untuk mengatasi risiko selengkapnya dapat dilihat pada Lampiran I, *Form 7 (kolom g – i)*.

3) Menyelaraskan Rencana Tindak Pengendalian

Dokumen RTP yang disusun berasal dari dua Rencana Tindak Pengendalian, yaitu rencana tindak perbaikan lingkungan pengendalian dan rencana tindak perbaikan kegiatan pengendalian. Terdapat kemungkinan merupakan bentuk adanya kebutuhan terhadap pengendalian yang sama atau berhubungan dari kedua RTP tersebut. Oleh sebab itu, pada tahap ini perlu memperhatikan kemungkinan tersebut dan menyelaraskan kedua rencana tindak perbaikan pengendalian tersebut sehingga dapat menghindari duplikasi rencana tindak perbaikan pengendalian.

4) Menyusun Rancangan Informasi dan Komunikasi atas RTP

Rancangan informasi dan komunikasi merupakan rancangan informasi dan komunikasi yang dibutuhkan agar pihak-pihak yang terlibat dalam pengendalian mengetahui keberadaan dan menjalankan pengendalian sesuai yang diinginkan. Rancangan pengomunikasian pengendalian yang dibangun disajikan dalam Lampiran I *Form 8 (kolom a – f)*.

(Form 8 merupakan rancangan kegiatan yang akan dilaksanakan pada tahun 2024 sehingga masih terdapat kolom yang kosong)

5) Menyusun Rancangan Monitoring dan Evaluasi Risiko

Rencana Tindak Pengendalian perlu memuat mekanisme pemantauan yang akan dijalankan untuk memastikan bahwa risiko dapat dipantau keterjadiannya dan pengendalian yang telah dirancang dilaksanakan dan berjalan efektif. Rancangan monitoring risiko dan RTP disajikan dalam Lampiran I *Form 9 (kolom a – e)*.

BAB V

KEGIATAN PENGENDALIAN

Setelah dicapai kesepakatan tentang perbaikan yang akan dilaksanakan untuk mengatasi kekurangan pengendalian yang ada, langkah selanjutnya yang perlu dilakukan adalah menerapkan Rencana Tindak Pengendalian. Implementasi Rencana Tindak Pengendalian meliputi beberapa kegiatan sebagai berikut:

1. Pembangunan infrastruktur yang meliputi penyusunan atau penyempurnaan kebijakan dan prosedur sebagai tindak lanjut dari RTP

Kegiatan pengendalian dibangun dalam rangka mengatasi risiko. Infrastruktur pengendalian yang dibangun berupa kebijakan dan prosedur pengendalian. Langkah-langkah yang perlu dilakukan dalam rangka membangun infrastruktur pengendalian meliputi:

- a. Mengumpulkan data berupa RTP final, peraturan perundang-undangan, kebijakan pengendalian, dan prosedur operasi baku yang ada yang terkait dengan infrastruktur pengendalian yang akan dibangun;
- b. Unit kerja yang bertanggung jawab atas area-area yang sistem pengendaliannya perlu dibangun atau diperbaiki, dapat membentuk tim penyusun kebijakan dan prosedur pengendalian serta mengajukan usulan kegiatan dalam dokumen perencanaan apabila diperlukan;
- c. Membuat atau menyempurnakan insfrastruktur pengendalian;
- d. Melakukan uji coba penerapan pengendalian;
- e. Menyempurnakan rancangan infrastruktur pengendalian berdasarkan hasil pelaksanaan uji coba;
- f. Menetapkan penerapan insfrastruktur pengendalian.

2. Pelaksanaan kebijakan dan prosedur pengendalian

Terhadap semua infrastuktur pengendalian yang telah dibuat, instansi pemerintah mengimplementasikan kebijakan dan prosedur ke dalam kegiatan operasional sehari-hari yang harus ditaati oleh seluruh pejabat, pegawai, masyarakat, dan pihak terkait lainnya.

Untuk mengimplementasikan kegiatan pengendalian, Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas telah menyusun infrastruktur dalam rangka pengendalian risiko, di antaranya:

1. Peraturan Bupati Banyumas Nomor 79 Tahun 2020 Perubahan Atas Peraturan Bupati Banyumas Nomor 58 Tahun 2019 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas;
2. Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas Nomor 100.1.2/792/2024 Tentang Pembentukan Satuan Tugas Penyelenggaraan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) pada Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas;

Selain penyusunan peraturan dan keputusan, aktivitas pengendalian yang dilaksanakan juga dikaitkan dengan hasil penilaian risiko yang telah dilakukan sebelumnya. Aktivitas pengendalian yang telah dilaksanakan terhadap risiko operasional/kegiatan diantaranya adalah :

1. Evaluasi SPIP;
2. Reviu dan pendampingan penyusunan RTP;
3. Monev dan paparan hasil pengawasan secara rutin;
4. Pemantauan tindak lanjut hasil pengawasan;
5. Penyusunan peta kompetensi.

Namun demikian, kegiatan pengendalian yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas ini masih belum sempurna dan masih membutuhkan kegiatan-kegiatan lain untuk meningkatkan efektifitas dan efisiensi pengendalian. Untuk itu di Tahun 2025 telah direncanakan dalam RTP jenis-jenis pengendalian serta penanggung jawab dan target waktu penyelesaiannya seperti tercantum dalam Lampiran I, Form 6 dan 7

BAB VI.

INFORMASI DAN KOMUNIKASI

Rencana perbaikan pengendalian yang akan dilaksanakan untuk mengatasi risiko yang telah disusun ini harus dikomunikasikan kepada pihak-pihak terkait agar lebih efektif.

Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas merumuskan strategi komunikasi yang paling efektif untuk menyampaikan informasi tentang perbaikan pengendalian yang akan dilakukan. Komunikasi yang efektif sangat penting agar semua pihak yang terlibat dapat melaksanakan perbaikan pengendalian dengan efektif.

Beberapa sarana dan bentuk komunikasi yang efektif untuk menginformasikan rencana perbaikan pengendalian risiko di Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas bisa meliputi:

1. Melakukan pertemuan secara tatap muka berupa rapat internal ;
2. Melakukan sosialisasi melalui berbagai sarana seperti surat edaran, papan pengumuman, situs web, presentasi, media sosial internal, dan pamflet.

Rincian rancangan informasi dan komunikasi yang dibutuhkan dalam rangka pengendalian dimaksud tertuang dalam Lampiran I, *Form 8 (kolom a – f)*.

BAB VII.

PEMANTAUAN

Pemantauan atas pengendalian intern pada dasarnya ditujukan untuk meyakinkan apakah pengendalian intern yang terpasang telah berjalan efektif mengatasi risiko dan apakah tindakan perbaikan diperlukan telah dilaksanakan. Pemantauan yang akan dilaksanakan tersebut adalah pemantauan berkelanjutan.

Pemantauan berkelanjutan dilaksanakan atas pengendalian kunci untuk meyakinkan bahwa pengendalian tersebut dijalankan sebagaimana seharusnya. Pemantauan berkelanjutan yang perlu dilakukan antara lain:

1. Pemantauan atas implementasi pengendalian

Terkait dengan pelaksanaan kegiatan pengendalian, sesuai rencana tindak penegendalian yang telah disusun, pimpinan menetapkan mekanisme pemantauan atas pelaksanaan pengendalian yang telah dirancang, telah dilaksanakan dan berjalan secara efektif. Rancangan pemantauan atas implementasi pengendalian dilakukan dengan mengisi lampiran I, Form 9 (kolom f dan g).

2. Pemantauan kejadian risiko

Dalam rangka pendokumentasian keterjadian risiko yang telah teridentifikasi, maka Dinas Perhubungan perlu membuat catatan mengenai kapan risiko terjadi (risk event) dan dampak yang terjadi, serta pelaksanaan RTP dengan tujuan yang telah dilaksanakan. Pencatatan atas pementauan kejadian risiko dilakukan dengan mengisi Lampiran I, *form 10 (kolom d-g, dan kolom j-k)*.

BAB VIII

PENUTUP

Rencana Tindak Pengendalian (RTP) Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas merupakan salah satu tindak lanjut dari evaluasi LHE RTP 2024 dan RR 2025 serta LHP Pendampingan FRA Tahun 2024 serta sebagai dokumen penyelenggaraan SPIP dalam rangka memberikan keyakinan memadai atas tercapainya tujuan. Dokumen Rencana Tindak Pengendalian ini menjadi instrumen untuk merencanakan dan memantau capaian perbaikan infrastruktur pengendalian intern agar berjalan efektif, efisien dan mencapai tujuan/sasaran. Pemantauan atas pelaksanaan sesuai RTP ini dan evaluasi atas efektivitas pengendalian yang ada akan menentukan efektifitas RTP yang telah disusun.

Purwokerto, Desember 2024

KEPALA DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN

BANYUMAS



AGUS SRIYONO, ATD., S.I.P., MM

Pembina Utama Muda

NIP. 19620801 199203 1 006

Lampiran-lampiran

Form 1A CEE

RENCANA TINDAK PENGENDALIAN DINAS PERHUBUNGAN KAB. BANYUMAS TAHUN 2025

CEE Berdasarkan Dokumen Kondisi Kerentanan Lingkungan Pengendalian Intern pada Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas

NO	Sumber Data	Kelemahan	Kekuatan	Unsur
1	LHP 700/081.PKPT/161/IRBAN.4/ ST/037/2023	Belum terlaksananya penetapan rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu) Daerah	Sebagian sudah terlaksana studi penetapan rencana umum jaringan trayek yaitu 1 area wilayah Somagede sudah terdapat penetapan jaringan trayek, sedangkan 14 area masih dalam proses	PEMBENTUKAN STRUKTUR ORGANISASI YANG SESUAI DENGAN KEBUTUHAN
2	LHP 700/081.PKPT/161/IRBAN.4/ ST/037	Belum terlaksananya serangkaian kegiatan studi untuk penetapan rencana induk jaringan LLAJ Kabupaten Banyumas	Adanya rencana study untuk penetapan induk jaringan LLAJ Kabupaten Banyumas	PEMBENTUKAN STRUKTUR ORGANISASI YANG SESUAI DENGAN KEBUTUHAN

Simpulan Survei Persepsi atas Lingkungan Pengendalian Intern pada Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas

NO	Sub unsur	Hasil Reviu Dokumen		Hasil Survei Persepsi		Simpulan	Penjelasan
		Hasil	Uraian	Hasil	Uraian		
1	PENEGAKAN INTEGRITAS DAN NILAI ETIKA	-	-	Memadai	-		
2	KOMITMEN TERHADAP KOMPETENSI	-	-	Memadai	-		
3	KEPIMPINAN YANG KONDUSIF	-	-	Memadai	-		
4	PEMBENTUKAN STRUKTUR ORGANISASI YANG SESUAI DENGAN KEBUTUHAN	-	- Belum terlaksananya penetapan rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu) Daerah	Memadai	-	- Belum terlaksananya penetapan rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu) Daerah	
			- Belum terlaksananya serangkaian kegiatan studi untuk penetapan rencana induk jaringan LLAJ Kabupaten Banyumas			- Belum terlaksananya serangkaian kegiatan studi untuk penetapan rencana induk jaringan LLAJ Kabupaten Banyumas	
5	PENDELEGASIAN WEWENANG DAN TANGGUNG JAWAB YANG TEPAT	-	-	Memadai	-		
6	PENYUSUNAN DAN PENERAPAN KEBIJAKAN YANG SEHAT TENTANG PEMBINAAN SUMBER DAYA MANUSIA	-	-	Memadai	-		
7	PERWUJUDAN PERAN APIP YANG EFEKTIF	-	-	Memadai	-		
8	HUBUNGAN KERJA YANG BAIK DENGAN INSTANSI PEMERINTAH TERKAIT	-	-	Memadai	-		

PENETAPAN KONTEKS RISIKO OPERASIONAL OPD
DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN BANYUMAS

Nama Pemda	: Pemerintah Kabupaten Banyumas
Tahun Penilaian	: 2025
Periode Yang dinilai	: RD 2024-2026
Urusan Pemerintahan	: Urusan Pemerintahan Wajib Yang Tidak Berkaitan Dengan Pelayanan Dasar
OPD yang Dinilai	: DINHUB
Sumber Data	: Renstra 2024-2026
Tujuan Operasional	1. Meningkatkan Konektivitas Wilayah
Program OPD (Renja 2022) dan Kegiatan Utama	<p>1. PROGRAM PENYELENGGARAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN (LLAJ)</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Penetapan Rencana Induk Jaringan LLAJ Kabupaten/Kota b. Penyediaan Perlengkapan Jalan di Jalan Kabupaten/Kota c. Pengelolaan Terminal Penumpang Tipe C d. Penerbitan Izin Penyelenggaraan dan Pembangunan Fasilitas Parkir e. Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor f. Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Kabupaten/Kota g. Audit dan Inspeksi Keselamatan LLAJ di Jalan h. Penyediaan Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang antar Kota dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota j. Penetapan Rencana Umum Jaringan Trayek Perkotaan dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota k. Penetapan Rencana Umum Jaringan Trayek Pedesaan dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota l. Penerbitan Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek Lintas Daerah Kabupaten/Kota dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota m. Penetapan Tarif Kelas Ekonomi untuk Angkutan Orang yang Melayani Trayek serta Angkutan Perkotaan dan Perdesaan dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota <p>2. PROGRAM PENGELOLAAN PELAYARAN</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Penerbitan Izin Usaha Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau sesuai dengan Domisili Orang Perseorangan Warga Negara Indonesia atau Badan Usaha b. Penerbitan Izin Usaha Jasa terkait dengan Perawatan dan Perbaikan Kapal c. Pembangunan dan Penerbitan Izin Pembangunan dan Pengoperasian Pelabuhan Sungai dan Danau <p>3. PROGRAM PENUNJANG URUSAN PEMERINTAHAN DAERAH KABUPATEN/KOTA</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Perencanaan, Penganggaran, dan Evaluasi Kinerja Perangkat Daerah

	<p>b. Administrasi Keuangan Perangkat Daerah</p> <p>c. Administrasi Umum Perangkat Daerah</p> <p>d. Pengadaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintah Daerah</p> <p>e. Penyediaan Jasa Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah</p> <p>f. Pemeliharaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah</p>
Keluaran/Hasil Kegiatan	<p>Jumlah Dokumen rencana induk jaringan LLAJ yang ditetapkan Target: 0 Dokumen</p> <p>Jumlah Perlengkapan Jalan dalam Kondisi Baik Target: 542 Unit</p> <p>Jumlah Prasarana dan perlengkapan jalan dalam kondisi baik Target: 1784 Unit</p> <p>Jumlah Prasarana Jalan dalam Kondisi Baik Target: 1754 Unit</p> <p>Jumlah terminal penumpang Tipe C yang dikelola dan beroperasi Target: 6 Unit</p> <p>Jumlah Izin penyelenggaraan dan Pembangunan Fasilitas Parkir yang diterbitkan Target: 51 Dokumen</p> <p>Jumlah kendaraan bermotor yang melakukan uji kendaraan bermotor yang terlayani Target: 7803 Unit</p> <p>Persentase capaian kegiatan sosialisasi keselamatan lalu lintas Target: 100 %</p> <p>Persentase capaian kegiatan Pengendalian dan operasional LLAJ Target: 100 %</p> <p>Jumlah perlengkapan jalan dalam rangka manajemen dan rekayasa lalu lintas dalam kondisi baik Target: 18 Unit</p> <p>Jumlah dokumen kegiatan Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Kabupaten Kota Target: 1 Dokumen</p> <p>Jumlah dokumen audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di Jalan Target: 1 Laporan</p> <p>Jumlah angkutan umum yang beroperasi Target: 80 Unit</p> <p>Jumlah dokumen rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota yang ditetapkan Target: 1 Dokumen</p> <p>Jumlah dokumen Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek Lintas Daerah Kabupaten/Kota dalam 1 (Satu) Daerah Kabupaten/Kota yang diterbitkan Target: 10 Dokumen</p> <p>Jumlah dokumen penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan perkotaan dan pedesaan dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten Kota Target: 1 Dokumen</p> <p>Jumlah Dokumen kegiatan Penerbitan Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek Lintas Daerah Kabupaten Kota dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten Kota Target: 1 Dokumen</p>

	Jumlah laporan pelaksanaan Administrasi Keuangan Perangkat Daerah Target: 4 Laporan	
	Jumlah laporan pelaksanaan Administrasi Umum Perangkat Daerah Target: 7 Laporan	
	Jumlah laporan pelaksanaan Pengadaan Barang Milik Daerah penunjang urusan Pemerintah Daerah Target: 3 Laporan	
	Jumlah Laporan pelaksanaan penyediaan jasa penunjang urusan pemerintahan daerah Target: 3 Laporan	
	Jumlah laporan pelaksanaan Pemeliharaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah Target: 5 Laporan	
Informasi Lain	-	
	Kegiatan	Indikator
	Penyediaan Perlengkapan Jalan di Jalan Kabupaten/Kota	Jumlah Prasarana dan perlengkapan jalan dalam kondisi baik Target: 1784 Unit
	Pengelolaan Terminal Penumpang Tipe C	Jumlah terminal penumpang Tipe C yang dikelola dan beroperasi Target: 6 Unit
	Penerbitan Izin Penyelenggaraan dan Pembangunan Fasilitas Parkir	Jumlah Izin penyelenggaraan dan Pembangunan Fasilitas Parkir yang diterbitkan Target: 51 Dokumen
	Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor	Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor
	Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Kabupaten/Kota	Jumlah kendaraan bermotor yang melakukan uji kendaraan bermotor yang terlayani Target: 7803 Unit
	Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Kabupaten/Kota	Jumlah perlengkapan jalan dalam rangka manajemen dan rekayasa lalu lintas dalam kondisi baik Target: 18 Unit
		Jumlah dokumen kegiatan Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Kabupaten Kota Target: 1 Dokumen
	Audit dan Inspeksi Keselamatan LL AJ di Jalan	Jumlah dokumen audit dan inspeksi keselamatan LL AJ di Jalan Target: 1 Laporan
Kegiatan, dan indikator keluaran yang akan dilakukan penilaian	Penyediaan Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang antar Kota dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota	Jumlah angkutan umum yang beroperasi Target: 80 Unit

Penetapan Rencana Umum Jaringan Trayek Perkotaan dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota	Jumlah dokumen rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota yang ditetapkan Target: 1 Dokumen
Penetapan Rencana Umum Jaringan Trayek Pedesaan dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota	Jumlah dokumen rencana umum jaringan trayek pedesaan dalam 1 (Satu) Daerah kab/kota yang ditetapkan Target: 1 Dokumen
Penerbitan Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek Lintas Daerah Kabupaten/Kota dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota	Jumlah dokumen Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek Lintas Daerah Kabupaten/Kota dalam 1 (Satu) Daerah Kabupaten/Kota yang diterbitkan Target: 10 Dokumen
Penetapan Tarif Kelas Ekonomi untuk Angkutan Orang yang Melayani Trayek serta Angkutan Perkotaan dan Perdesaan dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota	Jumlah dokumen penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan perkotaan dan pedesaan dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten Kota Target: 1 Dokumen
Penerbitan Izin Usaha Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau sesuai dengan Domisili Orang Perseorangan Warga Negara Indonesia atau Badan Usaha	Jumlah Dokumen kegiatan Penerbitan Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek Lintas Daerah Kabupaten Kota dalam 1 satu Daerah Kabupaten Kota Target: 1 Dokumen
Penerbitan Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek Lintas Daerah Kabupaten/Kota dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota	Jumlah dokumen Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek Lintas Daerah Kabupaten/Kota dalam 1 (Satu) Daerah Kabupaten/Kota yang diterbitkan Target: 10 Dokumen
Pembangunan dan Penerbitan Izin Pembangunan dan Pengoperasian Pelabuhan Sungai dan Danau	Jumlah Prasarana sungai dalam kondisi baik Target: 2 Unit
Perencanaan, Penganggaran, dan Evaluasi Kinerja Perangkat Daerah	Jumlah dokumen Perencanaan Penganggaran dan Evaluasi Kinerja Perangkat Daerah Target: 3 Dokumen
Administrasi Keuangan Perangkat Daerah	Jumlah laporan pelaksanaan Administrasi Keuangan Perangkat Daerah Target: 4 Laporan
Administrasi Umum Perangkat Daerah	Jumlah laporan pelaksanaan Administrasi Umum Perangkat Daerah Target: 7 Laporan

Pengadaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintah Daerah	Jumlah laporan pelaksanaan Pengadaan Barang Milik Daerah penunjang urusan Pemerintah Daerah Target: 3 Laporan
Penyediaan Jasa Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	Jumlah Laporan pelaksanaan penyediaan jasa penunjang urusan pemerintahan daerah Target: 3 Laporan
Pemeliharaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	Jumlah laporan pelaksanaan Pemeliharaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah Target: 5 Laporan

Purwokerto, 31 Desember 2024

KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
KABUPATEN BANYUMAS



FORMULIR KERTAS KERJA RESIKO IDENTIFIKASI RISIKO OPERASIONAL

RENCANA TINDAK PENGENDALIAN DINAS PERHUBUNGAN KAB. BANYUMAS TAHUN 2025

RENCANA TINDAK PENGENDALIAN DINAS PERHUBUNGAN KAB. BANYUMAS TAHUN 2025

RENCANA TINDAK PENGENDALIAN DINAS PERHUBUNGAN KAB. BANYUMAS TAHUN 2025

RENCANA TINDAK PENGENDALIAN DINAS PERHUBUNGAN KAB. BANYUMAS TAHUN 2025

ANALISIS RISIKO OPERASIONAL

No	"Risiko yang Teridentifikasi"	Kode Risiko	Skala Dampak *)	Skala Kemungkinan *)	Skala Risiko
1	Terlambatnya penyusunan Laporan Keuangan Bulanan	ROO.25	XXX	16	16
2	Keterlambatan Dokumen diketahui atau sampai kepada Pimpinan	ROO.25	XXX	16	16
3	Audit dan Inspeksi tidak memberikan efek jera bagi pelanggar	ROO.25	215	16	16
4	Edukasi keselamatan lalu lintas kurang menarik bagi masyarakat/peserta didik	ROO.25	215	16	16
5	Usulan Penyediaan Perlengkapan Jalan tidak dapat dilakukan	ROO.25	215	16	16
6	Terhambatnya kegiatan pengoperasian dermaga sungai	ROO.25	215	16	16
7	Pemeliharaan Barang Milik Daerah yang tidak sesuai dengan perencanaan	ROO.25	XXX	16	16
8	Masih terdapat Angkutan umum yang tidak tertib aturan keselamatan jalan	ROO.25	215	16	16

No	"Risiko yang Teridentifikasi"	Kode Risiko	Skala Dampak *)	Skala Kemungkinan *)	Skala Risiko			
9	(RESIKO KEMITRAAN) Terjadinya Keterlambatan penyetoran retribusi parkir oleh koordinator parkir	ROO.25	215	16	2.5	2.2	5.5	
10	Jumlah laporan pelaksanaan Pengadaan Barang Milik Daerah penunjang urusan Pemerintah Daerah	ROO.25	XXX	16	16	2.2	2.0	4.4
11	Munculnya terminal bayangan	ROO.25	215	16	16	2.4	2.2	5.28
12	Pemilik kendaraan tidak taat kewajiban uji kendaraan	ROO.25	215	16	16	2.8	2.4	6.72
13	Terdapat daerah yang belum terlayani angkutan umum	ROO.25	215	16	16	2.5	2.2	5.5
14	Penyedia Jasa masih kurang maksimal dalam penyelesaian pekerjaan	ROO.25	XXX	16	16	2.3	2.0	4.6
15	(PPP) Usulan penyediaan Prasarana Jalan tidak dapat dilaksanakan	ROO.25	215	16	16	2.2	2.0	4.4
16	(PPP) Kurangnya keamaan lalu lintas sungai	ROO.25	215	16	16	2.3	2.1	4.83
17	(RLL) Keterlambatan pembayaran paket pekerjaan yang sudah selesai	ROO.25	215	16	16	2.3	2.1	4.83
18	(RLL) Kualitas layanan APILL menurun dan terjadi kerusakan karena umur teknis	ROO.25	215	16	16	2.5	2.3	5.75
19	Penyajian Data Perencanaan tidak tepat waktu	ROO.25	XXX	16	16	2.3	2.0	4.6

No	"Risiko yang Teridentifikasi"	Kode Risiko	Skala Dampak *)	Skala Kemungkinan *)	Skala Risiko
20	(FRA) Pekerjaan tidak sesuai Kontrak/ketentuan pada penyediaan Barang/Jasa	ROO.25	XXX	16	2.0
21	(FRA) Persekongkolan antar sesama penyedia dalam mengikuti pemilihan proyek yang dilelang oleh Negara	ROO.25	215	16	2.0
22	(FRA) Penyusunan Spesifikasi Teknis mengarah kepada spesifikasi/ merk/produk tertentu	ROO.25	215	16	2.1
23	(FRA) Penggelembungan nilai harga pada HPS	ROO.25	215	16	2.0
24	(FRA) Manipulasi perhitungan volume pekerjaan pada penyusunan DED	ROO.25	215	16	2.0
25	(FRA) Penambahan persyaratan pada syarat kualifikasi tender	ROO.25	215	16	2.2

Level Risiko	Besaran Risiko	Warna
Sangat Tinggi	20-25	Merah
Tinggi	16-19	Orange
Sedang	12-15	Kuning
Rendah	6-11	Blue
Sangat Rendah	1-5	Hijau

FORMULIR KERTAS KERJA
DAFTAR RISIKO PRIORITAS OPERASIONAL

No	"Risiko yang Teridentifikasi"	Kode Risiko	Skala Risiko	Pemilik Risiko	Penyebab	Dampak			
1	Masih terdapat Angkutan umum yang tidak tertib aturan keselamatan jalan	ROO.25	215	16	16	5.75	DINHUB	Masih banyak kurangnya kesadaran dari pemilik angkutan umum untuk tertib terhadap aturan mengenai pengujian syarat laik jalan.	Menurunnya Tingkat keamanan dan keselamatan penumpang angkutan umum jalan.
2	Pemilik kendaraan tidak taat kewajiban uji kendaraan	ROO.25	215	16	16	6.72	DINHUB	Pemilik kendaraan tidak taat kewajiban uji kendaraan	Kurangnya kesadaran pemilik kendaraan yang wajib uji
3	(RLL) Kualitas layanan APILL menurun dan terjadi kerusakan karena umur teknis	ROO.25	215	16	16	5.75	DINHUB	umur APILL 16 tahun yang mana jauh melewati umur teknis 5 tahun sesuai PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT NOMOR : SK.7234/AJ.401/DRJD/2013 TENTANG PETUNJUK TEKNIS PERLENGKAPAN JALAN	APILL sering terjadi kerusakan dan kurang maksimal
4	Penyajian Data Perencanaan tidak tepat waktu	ROO.25	XXX	16	16	4.6	DINHUB	Kurangnya Ketersedian Data yang ada	Tidak selarasnya antar dokumen perencanaan (RENSTRA, RENJA) serta terhambatnya pencapaian

No	"Risiko yang Teridentifikasi"	Kode Risiko	Skala Risiko	Pemilik Risiko	Penyebab	Dampak			
						tujuan perangkat daerah			
5	(FRA) Pekerjaan tidak sesuai Kontrak/ketentuan pada penyediaan Barang/Jasa	ROO.25	XXX	16	16	4.6	DINHUB	1. Kelemahan pengendalian 2. Tekanan eksternal 3. Tekanan Ekonomi 4. Penyalahgunaan wewenang sebagai Pelaku PBJ.	1. Dampak Keuangan 2. Dampak Reputasi 3. Dampak Hukum 4. Dampak Kinerja 5. Dampak Budaya
6	(FRA) Persekongkolan antar sesama penyedia dalam mengikuti pemilihan proyek yang dilelang oleh Negara	ROO.25	215	16	16	4.8	DINHUB	Rasionalisasi	1. Dampak Keuangan 2. Dampak Reputasi 3. Dampak Hukum 4. Dampak Kinerja 5. Dampak Budaya
7	(FRA) Penyusunan Spesifikasi Teknis mengarah kepada spesifikasi/ merk/produk tertentu	ROO.25	215	16	16	4.83	DINHUB	1. Tekanan dari atasan 2. Tekanan dari eksternal 3. Penyalahgunaan wewenang sebagai Pelaku PBJ.	1. Dampak Keuangan 2. Dampak Reputasi 3. Dampak Hukum 4. Dampak Kinerja 5. Dampak Budaya
8	(FRA) Penggelembungan nilai harga pada HPS	ROO.25	215	16	16	4.8	DINHUB	1. Tekanan dari atasan 2. Tekanan dari eksternal 3. Penyalahgunaan wewenang sebagai Pelaku PBJ.	1. Dampak Keuangan 2. Dampak Reputasi 3. Dampak Hukum 4. Dampak Kinerja 5. Dampak Budaya

No	Risiko Prioritas	Kode Risiko	Uraian Pengendalian yang Sudah Ada *)	E/KE/TE	Celah Pengendalian	Rencana Tindak Pengendalian	Pemilik/ Penanggung Jawab	Target Waktu Penyelesaian
4	(FRA) Persekongkolan antar sesama penyedia dalam mengikuti pemilihan proyek yang dilelang oleh Negara	E	1. Perpres PBJ dan Perlem LKPP 2. Tim Teknis Pengadaan 3. Pengadaan melalui e-Purchasing 4. Reviu proses PBJ oleh APIP	Kebijakan dan prosedur pengendalian sudah dilakukan, namun belum mampu menangani risiko yang teridentifikasi	1. Penguatan integritas pada saat apel, antara lain melalui internalisasi Kode Etik ASN (Perbup 44/2017) dan ketentuan mengenai benturan kepentingan (Perbup 59/2017) secara bertahap. 2. Optimalisasi WBS	Kepala Dinas	Triwulan I	
5	(FRA) Penyusunan Spesifikasi Teknis mengarah kepada spesifikasi/ merk/produk tertentu	E	1. Perpres PBJ dan Perlem LKPP 2. Tim Teknis Pengadaan 3. Pengadaan melalui e-Purchasing 4. Reviu proses PBJ oleh APIP	Kebijakan dan prosedur pengendalian sudah dilakukan, namun belum mampu menangani risiko yang teridentifikasi	1. Penguatan integritas pada saat apel, antara lain melalui internalisasi Kode Etik ASN (Perbup 44/2017) dan ketentuan mengenai benturan kepentingan (Perbup 59/2017) secara bertahap. 2.	Kepala Dinas	Triwulan I	

No	"Risiko yang Teridentifikasi"	Kode Risiko	Skala Risiko	Pemilik Risiko	Penyebab	Dampak			
9	(FRA) Manipulasi perhitungan volume pekerjaan pada penyusunan DED	ROO.25	215	16	16	5	DINHUB	1. Tekanan dari atasan 2. Tekanan dari eksternal 3. Penyalahgunaan wewenang sebagai Pelaku PBJ.	1. Dampak Keuangan 2. Dampak Reputasi 3. Dampak Hukum 4. Dampak Kinerja 5. Dampak Budaya
10	(FRA) Penambahan persyaratan pada syarat kualifikasi tender	ROO.25	215	16	16	5.28	DINHUB	1. Tekanan dari atasan 2. Tekanan dari eksternal 3. Penyalahgunaan wewenang sebagai Pelaku PBJ.	1. Dampak Keuangan 2. Dampak Reputasi 3. Dampak Hukum 4. Dampak Kinerja 5. Dampak Budaya

CEE Berdasarkan Dokumen Kondisi Kerentanan Lingkungan Pengendalian Intern
Risiko Operasional

Form 7

No	Risiko Prioritas	Kode Risiko	Uraian Pengendalian yang Sudah Ada ^{*)}	E/KE/TE	Celah Pengendalian	Rencana Tindak Pengendalian	Pemilik/ Penanggung Jawab	Target Waktu Penyelesaian
a	b	c	d	e	f	g	h	i
1	Pemilik kendaraan tidak taat kewajiban uji kendaraan		Sudah melakukan uji petik / ramcheck kendaraan di terminal-terminal	KE	Kebijakan dan Prosedur pengendalian sudah dilakukan, namun belum mampu menangani risiko yang teridentifikasi	Pelaksanaan Ramcheck di jalan-jalan Kabupaten dan melibatkan kepolisian serta Kolaborasi dengan PPNS Dinas Lain untuk penindakan pelanggaran	Kepala Dinas, Kabid Dalpos dan Perparkiran, Kabid Angkutan dan Keselamatan	Triwulan I,II,III,IV
2	(RLL) Kualitas layanan APILL menurun dan terjadi kerusakan karena umur	E	Melakukan pendataan dan perbaikan saat terjadi kerusakan	Kebijakan dan Prosedur pengendalian sudah dilakukan, namun APILL yang telah	Membuat usulan rehabilitasi total atau pembuatan unit APILL yang telah	Kepala Dinas, Kabid Lalu Lintas	Triwulan II	

No	Risiko Prioritas	Kode Risiko	Uraian Pengendalian yang Sudah Ada *)	E/KE/TE	Celah Pengendalian	Rencana Tindak Pengendalian	Pemilik/ Penanggung Jawab	Target Waktu Penyelesaian
1	teknis		belum mampu menangani risiko yang teridentifikasi		melebihi umur Teknis			
3	(FRA) Pekerjaan tidak sesuai Kontrak/ketentuan pada penyediaan Barang/Jasa	E	1. Perpres PBJ dan Perlem LKPP 2. Tim Teknis Pengadaan 3. Pengadaan melalui e-Purchasing 4. Reviu proses PBJ oleh APIP	Kebijakan dan Prosedur pengendalian sudah dilakukan, namun belum mampu menangani risiko yang teridentifikasi	1. Penguatan integritas pada saat apel, antara lain melalui internalisasi Kode Etik ASN (Perbup 44/2017) dan ketentuan mengenai benturan kepentingan (Perbup 59/2017) secara bertahap. 2. Optimalisasi WBS 3. Pendampingan APH dalam proses PBJ	Kepala Dinas	Triwulan I	

No	Risiko Prioritas	Kode Risiko	Uraian Pengendalian yang Sudah Ada *)	E/KE/TE	Celah Pengendalian	Rencana Tindak Pengendalian	Pemilik/ Penanggung Jawab	Target Waktu Penyelesaian
6	(FRA) Pengelembungan nilai harga pada HPS	E	1. Perpres PBJ dan Perlem LKPP 2. Tim Teknis Pengadaan 3. Pengadaan melalui e-Purchasing 4. Reviu proses PBJ oleh APIP	Kebijakan dan Prosedur pengendalian sudah dilakukan, namun belum mampu menangani risiko yang teridentifikasi	1. Penguatan integritas pada saat apel, antara lain melalui internalisasi Kode Etik ASN (Perbup 44/2017) dan ketentuan mengenai benturan kepentingan (Perbup 59/2017) secara bertahap. 2. Mengetatkan HPS sehingga semakin kecil peluang untuk terjadinya mark up	Kepala Dinas	Triwulan I	

No	Risiko Prioritas	Kode Risiko	Uraian Pengendalian yang Sudah Ada *)	E/KE/TE	Celah Pengendalian	Rencana Tindak Pengendalian	Pemilik/ Penanggung Jawab	Target Waktu Penyelesaian
7	(FRA) Manipulasi perhitungan volume pekerjaan pada penyusunan DED	E	1. Perpres PBJ dan Perlem LKPP 2. Tim Teknis Pengadaan 3. Pengadaan melalui e-Purchasing 4. Reviu proses PBJ oleh APIP	Kebijakan dan Prosedur pengendalian sudah dilakukan, namun belum mampu menangani risiko yang teridentifikasi	1. Penguatan integritas pada saat apel, antara lain melalui internalisasi Kode Etik ASN (Perbup 44/2017) dan ketentuan mengenai benturan kepentingan (Perbup 59/2017) secara bertahap. 2. Optimalisasi WBS 3. Pendampingan APH dalam proses	Kepala Dinas	Triwulan I	

No	Risiko Prioritas	Kode Risiko	Uraian Pengendalian yang Sudah Ada *)	E/KE/TE	Celah Pengendalian	Rencana Tindak Pengendalian	Pemilik/ Penanggung Jawab	Target Waktu Penyelesaian
8	(FRA) Penambahan persyaratan pada syarat kualifikasi tender	E	1. Perpres PBJ dan Perlem LKPP 2. Tim Teknis Pengadaan 3. Pengadaan melalui e-Purchasing 4. Reviu proses PBJ oleh APIP	Kebijakan dan Prosedur pengendalian sudah dilakukan, namun belum mampu menangani risiko yang teridentifikasi	1. Penguatan integritas pada saat apel, antara lain melalui internalisasi Kode Etik ASN (Perbup 44/2017) dan ketentuan mengenai benturan kepentingan (Perbup 59/2017) secara bertahap. 2. Optimisasi WBS	Kepala Dinas	Triwulan I	

No	Kegiatan Pengendalian yang Dibutuhkan	Media/ Bentuk Sarana Pengkomunikasian	Penyediaan Informasi	Penerima Informasi	Rencana Waktu Pelaksanaan	Realisasi Waktu Pelaksanaan	Keterangan
3	1. Penguatan integritas pada saat apel, antara lain melalui internalisasi Kode Etik ASN (Perbup 44/2017) dan ketentuan mengenai benturan kepentingan (Perbup 59/2017) secara bertahap. 2. Optimalisasi WBS 3. Pendampingan APH dalam proses PBJ	Rapat Koordinasi	Kepala Dinas	Pegawai Dinas Perhubungan	Triwulan I		
4	1. Penguatan integritas pada saat apel, antara lain melalui internalisasi Kode Etik ASN (Perbup 44/2017) dan ketentuan mengenai benturan kepentingan (Perbup 59/2017) secara bertahap. 2. Optimalisasi WBS	Rapat Koordinasi	Kepala Dinas	Pegawai Dinas Perhubungan	Triwulan I		

No	Kegiatan Pengendalian yang Dibutuhkan	Media/ Bentuk Sarana Pengkomunikasian	Penyedia Informasi	Penerima Informasi	Rencana Waktu Pelaksanaan	Realisasi Waktu Pelaksanaan	Keterangan
5	1. Penguatan integritas pada saat apel, antara lain melalui internalisasi Kode Etik ASN (Perbup 44/2017) dan ketentuan mengenai benturan kepentingan (Perbup 59/2017) secara bertahap. 2. Optimalisasi WBS 3. Pendampingan APH dalam proses PBJ	Rapat Koordinasi	Kepala Dinas	Pegawai Dinas Perhubungan	Triwulan I		
6	1. Penguatan integritas pada saat apel, antara lain melalui internalisasi Kode Etik ASN (Perbup 44/2017) dan ketentuan mengenai benturan kepentingan (Perbup 59/2017) secara bertahap. 2. Mengetatkan HPS sehingga semakin kecil peluang untuk terjadinya mark up HPS	Rapat Koordinasi	Kepala Dinas	Pegawai Dinas Perhubungan	Triwulan I		

No	Kegiatan Pengendalian yang Dibutuhkan	Media/ Bentuk Sarana Pengkomunikasian	Penyedia Informasi	Penerima Informasi	Rencana Waktu Pelaksanaan	Realisasi Waktu Pelaksanaan	Keterangan
7	1. Penguatan integritas pada saat apel, antara lain melalui internalisasi Kode Etik ASN (Perbup 44/2017) dan ketentuan mengenai benturan kepentingan (Perbup 59/2017) secara bertahap. 2. Optimisasi WBS 3. Pendampingan APH dalam proses PBJ	Rapat Koordinasi	Kepala Dinas	Pegawai Dinas Perhubungan	Triwulan I		
8	1. Penguatan integritas pada saat apel, antara lain melalui internalisasi Kode Etik ASN (Perbup 44/2017) dan ketentuan mengenai benturan kepentingan (Perbup 59/2017) secara bertahap. 2. Optimisasi WBS	Rapat Koordinasi	Kepala Dinas	Pegawai Dinas Perhubungan	Triwulan I		

**RANCANGAN PEMANTAUAN ATAS PENGENDALIAN INTERN
DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN BANYUMAS**

OPERASIONAL OPD

No	Kegiatan Pengendalian yang Dibutuhkan	Bentuk/Metode Pemantauan yang Diperlukan	Penanggung Jawab Pemantauan	Rencana Waktu Pemantauan	Realisasi Waktu Pemantauan	Keterangan
a	b	c	d	e	f	g
1	Pelaksanaan Ramcheck di jalan-jalan Kabupaten dan melibatkan Kepolisian serta Melakukan Kolaborasi dengan PPNS Dinas Lain untuk penindakan pelanggaran	Laporan Pelaksanaan Kegiatan	Kepala Dinas, Kabid Angkutan dan Keselamatan	Triwulan I		
2	Membuat usulan rehabilitasi total atau pembaruan unit APILL yang telah melebihi umur Teknis	Rapat Koordinasi	Kepala Dinas	Triwulan I		

No	Kegiatan Pengendalian yang Dibutuhkan	Bentuk/Metode Pemantauan yang Diperlukan	Penanggung Jawab Pemantauan	Rencana Waktu Pemantauan	Realisasi Waktu Pemantauan	Keterangan
3	1. Penguatan integritas pada saat apel, antara lain melalui internalisasi Kode Etik ASN (Perbup 44/2017) dan ketentuan mengenai benturan kepentingan (Perbup 59/2017) secara bertahap. 2. Optimalisasi WBS 3. Pendampingan APH dalam proses PBJ	Laporan Pelaksanaan Kegiatan	Kepala Dinas	Triwulan I		
4	1. Penguatan integritas pada saat apel, antara lain melalui internalisasi Kode Etik ASN (Perbup 44/2017) dan ketentuan mengenai benturan kepentingan (Perbup 59/2017) secara bertahap. 2. Optimalisasi WBS	Laporan Pelaksanaan Kegiatan	Kepala Dinas	Triwulan I		

No	Kegiatan Pengendalian yang Dibutuhkan	Bentuk/Metode Pemantauan yang Dip perlukan	Penanggung Jawab Pemantauan	Rencana Waktu Pemantauan	Realisasi Waktu Pemantauan	Keterangan
5	1. Penguatan integritas pada saat apel, antara lain melalui internalisasi Kode Etik ASN (Perbup 44/2017) dan ketentuan mengenai benturan kepentingan (Perbup 59/2017) secara bertahap. 2. Optimalisasi WBS 3. Pendampingan APH dalam proses PBJ	Laporan Pelakasanaan Kegiatan	Kepala Dinas	Triwulan I		
6	1. Penguatan integritas pada saat apel, antara lain melalui internalisasi Kode Etik ASN (Perbup 44/2017) dan ketentuan mengenai benturan kepentingan (Perbup 59/2017) secara bertahap. 2. Mengataskan HPS sehingga semakin kecil peluang untuk terjadinya mark up HPS	Laporan Pelakasanaan Kegiatan	Kepala Dinas	Triwulan I		

No	Kegiatan Pengendalian yang Dibutuhkan	Bentuk/Metode Pemantauan yang Dipperlukan	Penanggung Jawab Pemantauan	Rencana Waktu Pemantauan	Realisasi Waktu Pemantauan	Keterangan
7	1. Penguatan integritas pada saat apel, antara lain melalui internalisasi Kode Etik ASN (Perbup 44/2017) dan ketentuan mengenai benturan kepentingan (Perbup 59/2017) secara bertahap. 2. Optimalisasi WBS 3. Pendampingan APH dalam proses PBJ	Laporan Pelakasanaan Kegiatan	Kepala Dinas	Triwulan I		
8	1. Penguatan integritas pada saat apel, antara lain melalui internalisasi Kode Etik ASN (Perbup 44/2017) dan ketentuan mengenai benturan kepentingan (Perbup 59/2017) secara bertahap. 2. Optimalisasi WBS	Laporan Pelakasanaan Kegiatan	Kepala Dinas	Triwulan I		