

RENCANA STRATEGIS

KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT

TAHUN 2020 - 2024



BALAI PELAKSANAAN JALAN NASIONAL BANGKA BELITUNG

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	i
DAFTAR GAMBAR.....	ii
DAFTAR TABEL	iii
KATA PENGANTAR	iv
LAMPIRAN	v
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Kondisi Umum.....	I-1
1.2 Potensi dan Permasalahan	I-10
1.2.1 Potensi	I-10
1.2.2 Permasalahan.....	I-15
BAB II TUJUAN, SASARAN DAN INDIKATOR	
2.1 Visi dan Misi Direktorat Jenderal Bina Marga 2020-2024.....	II-1
2.2 Tujuan dan Sasaran BPJN Bangka Belitung 2020-2024.....	II-3
BAB III ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN	
3.1 Arah Kebijakan dan Strategis.....	III-1
3.2 Kerangka Regulasi	III-14
3.3 Kerangka Kelembagaan	III-15
BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN	
4.1 Target Kinerja Penyelenggaraan Jalan 2020-2024	IV-1
4.1.1 Target Sasaran Program Penyelenggaraan Jalan.....	IV-1
4.1.2 Target Keluaran (Output) Kegiatan	IV-4
4.2 Kerangka Pendanaan Penyelenggaraan Jalan 2020-2024	
4.2.1 Kebutuhan Dana APBN untuk Program Penyelenggaraan Jalan	IV-6
4.2.2 Skema Pendanaan Penyelenggaraan Jalan	IV-6
BAB V PENUTUP	
5.1 Kesimpulan	V-1
5.2 Arah Pimpinan.....	V-2
5.3 Mekanisme Evaluasi	V-2

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Wilayah Kerja BPJN Bangka Belitung.....	I-9
Gambar 1.2 Perbandingan Nilai Kondisi Jalan 2019 dan 2020	I-14
Gambar 1.3 Perbandingan Nilai Kondisi Jalan 2019 dan 2020	I-14
Gambar 1.4 Master Plan Kawasan Ekonomi Khusus Tanjung Kelayang.....	I-15
Gambar 1.5 Lokasi Kawasan Industri Hilirisasi SDA.....	I-17
Gambar 2.1 Peta Strategi (<i>Strategy Map</i>) BPJN Bangka Belitung 2020-2024.....	II-9
Gambar 2.2 Struktur dan Indikator Kinerja BPJN Bangka Belitung 2020-2024.....	II-10
Gambar 3.1 Struktur Organisasi Struktural BPJN Bangka Belitung	III-15
Gambar 4.1 Skema pendanaan penyelenggaraan jalan BPJN Bangka Belitung 2020-2024.....	IV-6

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Jumlah ASN BPJN Bangka Belitung	I-9
Tabel 1.2 Laju Pertumbuhan PDRB Menurut Lapangan Usaha.....	I-10
Tabel 1.3 Laju Pertumbuhan PDRB ADHK menurut Lapangan Usaha	I-11
Tabel 1.4 Jumlah Penduduk Perempuan di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung.....	I-12
Tabel 1.5 Jumlah Penduduk Laki-laki di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung.....	I-12
Tabel 3.1 Arah kebijakan dan strategi RPJMN 2020-2024 terkait Bidang Jalan.....	III-3
Tabel 3.2 Penjabaran Strategi Peningkatan Konektivitas Jalan Nasional	III-6
Tabel 3.3 Arah kebijakan dan strategi lintas sektor pada Renstra Kementerian PUPR 2020-2024	III-10
Tabel 3.4 Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran Ditjen Bina Marga 2020-2024.....	III-12
Tabel 4.1 Target kinerja sasaran Program Penyelenggaraan Jalan 2020-2024 BPJN Bangka Belitung	IV-3
Tabel 4.2 (Output) Kegiatan 2020-2024 BPJN Bangka Belitung	IV-5
Tabel 4.3 Kebutuhan Pendanaan Program Penyelenggaraan Jalan 2020-2024	IV-7

KATA PENGANTAR



Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat rahmat dan hidayah-Nya Rencana Strategis Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Bangka Belitung Tahun 2020-2024 dapat diselesaikan dengan baik.

Rencana Strategis (Renstra) Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Bangka Belitung disusun dengan mengacu kepada Renstra Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 2020-2024 yang merupakan dokumen perencanaan untuk periode 5 (lima) tahun. Renstra Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Bangka Belitung memuat visi, misi, tujuan dan sasaran, arah kebijakan dan strategi, program, kegiatan, target, serta indikator kinerja sesuai dengan tugas dan fungsi Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Bangka Belitung.

Kami menyadari bahwa dalam penyusunan Renstra ini masih terdapat berbagai kekurangan yang di sebabkan karena keterbatasan kami. Untuk itu pada kesempatan ini kami menyampaikan permohonan maaf yang tulus kepada semua pihak. Terimakasih kepada semua pihak yang telah berperan aktif dalam penyusunan Renstra ini, harapan kami Rencana Strategis Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Bangka Belitung Tahun 2020-2024 dapat menjadi media untuk meningkatkan kinerja pelayanan jalan nasional serta meningkatkan dukungan manajemen dan tugas teknis lainnya di Provinsi Bangka Belitung.

Akhir kata semoga Tuhan Yang Maha Esa senantiasa melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya bagi kita semua. Aamiin.

Pangkalpinang, September 2020

Kepala Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Bangka Belitung



Rina Kusnala Sari, S.T., M.T.

NIP. 197207021998032006

PENDAHULUAN

1.1 Kondisi Umum

Dalam pembangunan nasional, peran dan kontribusi infrastruktur pekerjaan umum dituntut untuk senantiasa memberikan pelayanan yang dapat memberikan jaminan agar seluruh kegiatan sosial ekonomi masyarakat berlangsung dengan baik, dengan isu-isu dan lingkungan strategis yang mengacu pada arahan pembangunan nasional. Perwujudan kesejahteraan masyarakat dimaksud tidak terlepas dari pembangunan infrastruktur pekerjaan umum dengan bersandar pada tiga pilar pembangunan yaitu sosial, ekonomi, dan lingkungan, yang dilaksanakan melalui pendekatan penataan ruang yang berkelanjutan. Namun pada tataran implementasinya diperlukan arahan rencana strategis dalam pembangunan bidang ke-PUPR-an pada tahun-tahun mendatang.

Arahan rencana strategis memuat visi, misi, tujuan, program, sasaran, kebijakan, startegis, kegiatan, sub-kegiatan dan output, anggaran, lokasi kegiatan dan unit pelaksana yang masing-masing akan diuraikan lebih lanjut dalam bab-bab berikut. Balai Pelaksanaan Jalan Nasional (BPJN) Bangka Belitung sebagai unit pelaksana di daerah yang bertanggung jawab langsung kepada Direktur Jenderal Bina Marga dalam pembangunan infrastruktur pekerjaan umum adalah melaksanakan fungsi integral perwujudan pembangunan nasional, karena infrastruktur merupakan salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Kegiatan sektor transportasi misalnya merupakan tulang punggung pola distribusi baik barang maupun penumpang. Infrastruktur transportasi juga berperan besar untuk membuka isolasi wilayah.

Ketersediaan infrastruktur pekerjaan umum, merupakan salah satu aspek terpenting untuk meningkatkan produktivitas sektor produksi. Keseluruhan

pembangunan infrastruktur pekerjaan umum tersebut perlu dilaksanakan melalui pendekatan penataan ruang yang berkelanjutan untuk menentukan tingkat kesejahteraan masyarakat.

Di samping itu, pelaksanaan pembangunan infrastruktur pekerjaan umum juga memerlukan dukungan sumber daya manusia yang profesional dan tanggap terhadap perkembangan teknologi, kondisi sosial masyarakat serta kepentingan strategis nasional. Untuk itu, dimasa yang akan datang BPJN Bangka Belitung dituntut untuk dapat menjawab kebutuhan masyarakat terhadap kondisi infrastruktur yang handal, yaitu infrastruktur yang berkualitas dan terpercaya. Dengan meningkatkan kinerja penyedia jasa dan akses pasar jasa konstruksi yang diselenggarakan dengan menerapkan prinsip-prinsip *good governance*.

Dengan kondisi penyelenggaraan infrastruktur demikian, maka diharapkan dapat tercipta kehidupan yang nyaman, yaitu suatu kondisi di mana masyarakat mendapatkan kesempatan yang luas untuk memiliki akses terhadap infrastruktur guna mengartikulasi nilai-nilai sosial budaya dan fungsinya sebagai makhluk sosial. Kehidupan yang nyaman akan menjadikan masyarakat lebih produktif, suatu kondisi di mana proses produksi dan distribusi berjalan secara efisien sehingga mampu memberikan nilai tambah ekonomi untuk kesejahteraan masyarakat sekaligus meningkatkan daya saing.

BPJN Bangka Belitung berdiri pada tanggal 19 bulan Juni tahun 2020 melalui Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 1080/KPTS/M/2020 tanggal 19 Juni 2020 tentang Pemberhentian Dari Jabatan dan Pengangkatan Dalam Jabatan Administrator di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, dengan adanya keputusan menteri ini maka Provinsi Bangka Belitung resmi berdiri terpisah dari Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Palembang. Sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 16 Tahun 2020 Tentang Organisasi Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, tugas BPJN Bangka Belitung yaitu melaksanakan pemrograman, perencanaan, pengadaan,

pembangunan, preservasi, dan pengendalian penerapan norma, standar, pedoman dan kriteria jalan dan jembatan termasuk konektivitas jaringan jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana diatas, Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Bangka Belitung menyelenggarakan fungsi :

- 1) penyusunan rencana, program, dan anggaran pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan;
- 2) penyiapan, pelaksanaan, dan pengolahan data dan informasi jalan dan jembatan serta verifikasi data jaringan jalan daerah dan verifikasi usulan pemrograman jalan daerah;
- 3) pelaksanaan studi kelayakan, survei, investigasi dan evaluasi perencanaan teknis bidang jalan dan jembatan termasuk keselamatan jalan, daerah rawan bencana dan lingkungan;
- 4) penyiapan program, pengendalian dan pengawasan pengadaan lahan jalan nasional, jalan bebas hambatan, dan jalan tol;
- 5) penyusunan rencana, program, dan anggaran penanganan jalan dan jembatan termasuk sistem manajemen keselamatan konstruksi (SMKK), serta lingkungan dan perubahannya;
- 6) penyiapan rencana dan dokumen pengadaan bidang jalan dan jembatan termasuk penyusunan dan pengawasan penerapan analisis harga satuan pekerjaan bidang jalan dan jembatan;
- 7) pengendalian dan pelaksanaan pengadaan barang dan jasa kegiatan penanganan jalan dan jembatan sesuai dengan kewenangannya;
- 8) sertifikasi laik operasi mesin pencampur aspal (asphalt mixing plant);
- 9) pengendalian pelaksanaan pekerjaan dan perubahan kontrak pekerjaan bidang jalan dan jembatan termasuk evaluasi kinerja penyedia jasa;
- 10) penerapan hasil pengembangan teknologi bahan dan peralatan jalan dan jembatan;

- 11) pengendalian penerapan sistem manajemen keselamatan konstruksi dan lingkungan di bidang jalan dan jembatan;
- 12) pelaksanaan pengujian, pemantauan dan pengendalian bahan dan hasil pekerjaan konstruksi serta evaluasi terhadap hasil pengujian;
- 13) pelaksanaan analisis dampak lingkungan dan lalu lintas;
- 14) penyiapan rencana kerja pengendalian dan pengawasan, serta pemanfaatan sumber daya konstruksi penanganan jalan termasuk jalan bebas hambatan dan jalan tol yang dilaksanakan konstruksinya oleh pemerintah;
- 15) pelaksanaan koordinasi, evaluasi, dan pengawasan terhadap pembangunan jalan tol yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Jalan Tol;
- 16) koordinasi dan pemantauan kegiatan operasi dan pemeliharaan jalan bebas hambatan dan jalan tol serta koordinasi pelaksanaan uji teknis dan operasi jalan tol dalam rangka laik fungsi jalan tol yang berada di wilayah kerjanya;
- 17) pelaksanaan program kelaikan jalan dan jembatan nasional termasuk uji laik fungsi;
- 18) pengadaan atau penyediaan, penyimpanan, pemeliharaan, penggunaan, dan pemantauan bahan dan peralatan untuk jalan dan jembatan termasuk suku cadang sesuai dengan kewenangannya;
- 19) evaluasi dan penerapan standar pelayanan minimal jalan dan jembatan;
- 20) penyusunan rencana, program dan anggaran serta evaluasi perencanaan teknis perbaikan kerusakan jalan dan jembatan akibat bencana alam;
- 21) pencegahan atau mitigasi dan pengendalian pelaksanaan penanggulangan bencana yang berdampak pada jalan dan jembatan;
- 22) pelaksanaan audit keselamatan jalan dan jembatan;
- 23) penyediaan konsultasi teknik penanganan jalan dan jembatan pada jalan daerah termasuk konektivitas jaringan jalan;
- 24) penyusunan laporan akuntabilitas kinerja balai;
- 25) penyiapan bahan dan pendampingan dalam periode audit internal dan eksternal dalam rangka penuntasan temuan terkait penanganan jalan dan jembatan; dan

- 26) pelaksanaan penyusunan laporan akuntansi keuangan dan akuntansi barang milik negara selaku unit akuntansi wilayah serta laporan kinerja pelaksanaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, umum, barang milik negara, hukum, komunikasi publik dan rumah tangga, serta koordinasi dengan instansi terkait.

Susunan organisasi BPJN Bangka Belitung terdiri dan bertugas, antara lain :

- 1) Subbagian Umum dan Tata Usaha mempunyai tugas pelaksanaan urusan pengelolaan data dan administrasi kepegawaian, pengelolaan organisasi dan tata laksana; pelaksanaan pengendalian penyusunan perjanjian atau kontrak serta pemberian advokasi hukum, pelaksanaan komunikasi publik di Balai, pelaksanaan pengelolaan anggaran, urusan kas dan perbendaharaan, serta administrasi dan akuntansi keuangan, pelaksanaan administrasi penerimaan negara bukan pajak, pelaksanaan pemantauan penyelesaian laporan hasil pemeriksaan; pelaksanaan penatausahaan, pengelolaan, administrasi dan akuntansi barang milik negara, pelaksanaan pengamanan fisik serta pelaksanaan proses sertifikasi tanah dan barang milik negara, fasilitasi usulan serta pemantauan dan evaluasi atas penggunaan, pemanfaatan, pemindahtanganan, pemusnahan, dan penghapusan barang milik negara, pengelolaan dan penetapan leger jalan nasional, penyusunan laporan berkala balai, pelaksanaan administrasi perizinan bidang jalan dan jembatan, pelaksanaan urusan tata usaha, kearsipan, dan rumah tangga balai, dan penyediaan konsultasi teknis pengelolaan leger jalan daerah, serta koordinasi administrasi penerapan sistem pengendalian intern balai;
- 2) Seksi Keterpaduan Pembangunan Infrastruktur Jalan mempunyai tugas melakukan penyiapan, pelaksanaan, dan pengolahan data dan informasi jalan dan jembatan, melakukan penyusunan rencana, program dan anggaran pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan termasuk sistem manajemen keselamatan konstruksi dan lingkungan, melakukan pelaksanaan studi kelayakan, survei, investigasi, dan evaluasi perencanaan

teknis pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan termasuk keselamatan jalan, daerah rawan bencana dan lingkungan, penyiapan rencana dan dokumen pengadaan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan, pelaksanaan penyusunan analisis harga satuan pekerjaan jalan dan jembatan, penyiapan program pengadaan lahan jalan nasional, pengendalian pelaksanaan pengadaan barang dan jasa kegiatan perencanaan dan pengawasan jalan dan jembatan sesuai dengan kewenangannya, pelaksanaan evaluasi kinerja penyedia jasa perencanaan dan pengawasan jalan dan jembatan, pelaksanaan analisis mengenai dampak lingkungan dan lalu lintas, evaluasi penerapan standar pelayanan minimal jalan dan jembatan, penyusunan laporan akuntabilitas kinerja balai, penyediaan konsultasi teknik perencanaan dan pemrograman jalan daerah termasuk konektivitas jaringan jalan, dukungan verifikasi data jaringan dan verifikasi usulan pemrograman jalan daerah, penyiapan bahan dan pendampingan dalam periode audit internal dan eksternal dalam rangka penuntasan temuan terkait perencanaan dan pemrograman jalan dan jembatan, evaluasi perencanaan teknis perbaikan kerusakan jalan dan jembatan akibat bencana alam, penyusunan rencana, program dan anggaran perbaikan kerusakan jalan dan jembatan akibat bencana alam, dan penyusunan usulan perubahan program, anggaran dan keluaran serta rencana kegiatan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan;

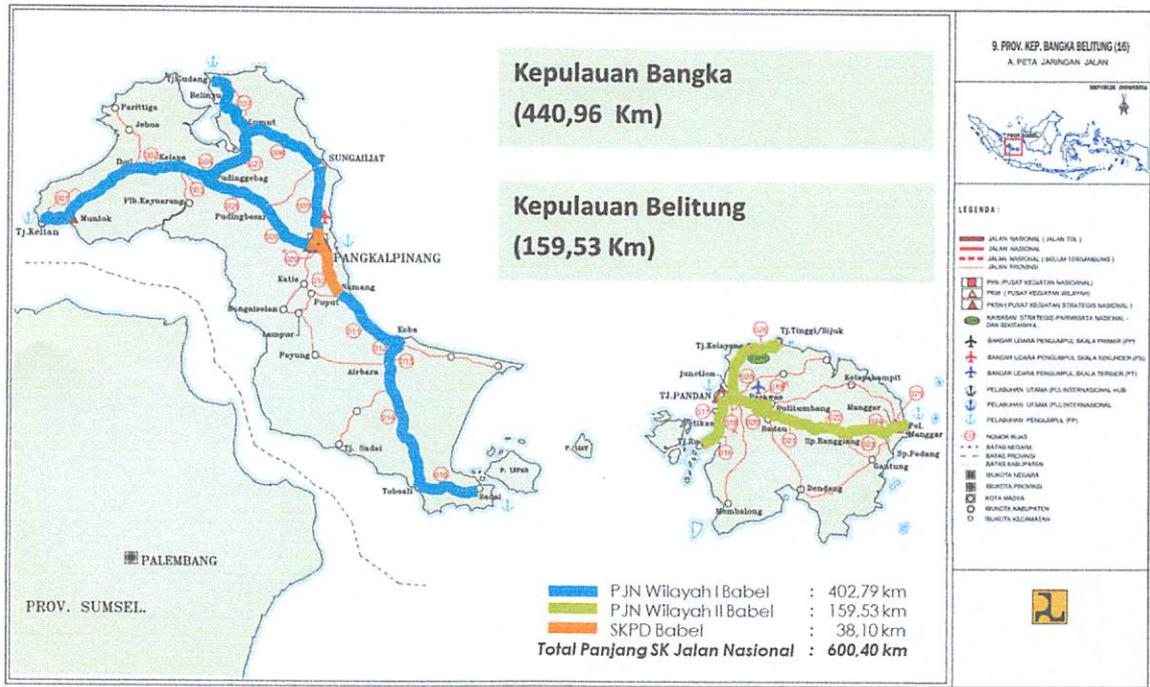
- 3) Seksi Pembangunan Jalan dan Jembatan mempunyai tugas melakukan penyiapan rencana kerja pengendalian dan pengawasan, serta pemanfaatan sumber daya konstruksi pelaksanaan pembangunan jalan termasuk jalan bebas hambatan dan jalan tol yang dilaksanakan konstruksinya oleh pemerintah, melakukan pelaksanaan koordinasi, evaluasi, dan pengawasan terhadap pembangunan jalan tol yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Jalan Tol, melakukan pengendalian pelaksanaan pengadaan barang dan jasa kegiatan pembangunan jalan dan jembatan sesuai dengan kewenangannya, melakukan pengawasan penerapan analisis harga satuan pekerjaan kegiatan

pembangunan jalan dan jembatan, melakukan pengendalian pelaksanaan perubahan kontrak pekerjaan konstruksi pembangunan jalan dan jembatan, melakukan pelaksanaan program kelaikan jalan dan jembatan nasional termasuk uji laik fungsi, melakukan penerapan hasil pengembangan teknologi bahan dan peralatan jalan dan jembatan, pengendalian dan pengawasan pengadaan lahan pembangunan jalan nasional, jalan bebas hambatan, dan jalan tol, melaksanakan pengendalian penerapan sistem manajemen keselamatan konstruksi (SMKK) dan lingkungan di bidang pembangunan jalan dan jembatan, melaksanakan pemantauan dan pengujian bahan dan hasil pekerjaan konstruksi serta evaluasi terhadap hasil pengujian, melaksanakan penyediaan konsultasi teknik pembangunan jalan dan jembatan yang berada di jalan daerah, melakukan koordinasi pelaksanaan uji teknis dan operasi jalan tol dalam rangka laik fungsi jalan tol yang berada di wilayah kerjanya, melakukan pengendalian pelaksanaan pekerjaan bidang pembangunan jalan dan jembatan, menyiapkan bahan dan pendampingan dalam periode audit internal dan eksternal dalam rangka penuntasan temuan terkait pembangunan jalan dan jembatan, evaluasi kinerja penyedia jasa pembangunan jalan dan jembatan dan melaksanakan penerapan standar pelayanan minimal bidang pembangunan jalan dan jembatan;

- 4) Seksi Preservasi mempunyai tugas melakukan penyiapan rencana kerja pengendalian dan pengawasan, serta pemanfaatan sumber daya konstruksi pelaksanaan preservasi jalan dan jembatan, pengendalian pelaksanaan pengadaan barang dan jasa kegiatan preservasi jalan dan jembatan sesuai dengan kewenangannya, pengawasan penerapan analisa harga satuan pekerjaan preservasi jalan dan jembatan, pengendalian pelaksanaan perubahan kontrak pekerjaan konstruksi preservasi jalan dan jembatan, pengadaan atau penyediaan, penyimpanan, pemeliharaan, penggunaan, dan pemantauan bahan dan peralatan untuk jalan dan jembatan termasuk suku cadang sesuai dengan kewenangannya, pengadaan atau penyediaan,

penyimpanan, pemeliharaan, penggunaan, dan pemantauan bahan dan peralatan untuk jalan dan jembatan termasuk suku cadang sesuai dengan kewenangannya, pelaksanaan audit keselamatan jalan dan jembatan, koordinasi dan monitoring kegiatan operasi dan pemeliharaan jalan bebas hambatan dan jalan tol, pelaksanaan sistem manajemen keselamatan konstruksi (SMKK) dan lingkungan di bidang preservasi jalan dan jembatan, pelaksanaan pengujian, pemantauan, dan pengendalian bahan dan hasil pekerjaan konstruksi preservasi jalan dan jembatan serta evaluasi terhadap hasil pengujian, penyediaan konsultasi teknik preservasi jalan dan jembatan yang berada di jalan daerah, pengendalian pelaksanaan pekerjaan bidang preservasi jalan dan jembatan, penyiapan bahan dan pelaksanaan pendampingan dalam periode audit internal dan eksternal dalam rangka penuntasan temuan terkait preservasi jalan dan jembatan, pelaksanaan evaluasi kinerja penyedia jasa preservasi jalan dan jembatan, penerapan standar pelayanan minimal bidang preservasi jalan dan jembatan, pengendalian teknis fungsi dan pemanfaatan bagian-bagian jalan, pengendalian pelaksanaan penilikan jalan dan jembatan, pengendalian pencegahan/mitigasi dan pengendalian pelaksanaan penanggulangan bencana yang berdampak pada jalan dan jembatan, dan sertifikasi laik produksi mesin pencampur aspal (asphalt mixing plant).

Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya BPJN Bangka Belitung wilayah kerja dibagi menjadi 2 Satuan Kerja Pelaksanaan Jalan Nasional (PJN) di Pulau Bangka dan Pulau Belitung, 1 Satuan Kerja Perencanaan dan Pengawasan Jalan Nasional (P2JN), 1 Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD), serta Satuan Kerja Balai Pelaksanaan Jalan Nasional. Wilayah Kerja dapat dilihat pada gambar 1.1.



Gambar 1.1 Wilayah Kerja BPJN Bangka Belitung

Jumlah ASN di Provinsi Bangka Belitung yaitu 193 orang yang terdiri dari 72 PNS dan 121 Non PNS (Tabel 1.1).

Tabel 1.1 Jumlah ASN BPJN Bangka Belitung

No	Satuan Kerja	PNS	Non PNS
1	Balai P.JN Bangka Belitung	11	13
2	Satker P.JN 1	19	57
3	Satker P.JN 2	10	29
4	Satker P2JN	11	16
5	SKPD TP	21	6
TOTAL		72	121

1.2 Potensi dan Permasalahan

1.2.1 Potensi

a. Perekonomian

Data perekonomian Provinsi Bangka Belitung berdasarkan Laju Pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) adalah sebagai berikut :

Tabel 1.2 Laju Pertumbuhan PDRB Menurut Lapangan Usaha

Lapangan Usaha PDRB (17 Kategori)	PDRB Triwulanan Menurut Lapangan Usaha (Juta Rupiah)							
	Laju Pertumbuhan PDRB Triwulanan (Q to Q)							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020		
	Tahunan	Tahunan	Tahunan	Tahunan	Tahunan	Triwulan I	Triwulan II	
Pertanian Kehutanan dan Perikanan	5.93	4.34	-0.30	5.45	2.89	4.10	6.26	
Pertambangan dan Penggalian	1.64	0.50	2.22	-0.97	0.87	-4.39	-5.44	
Industri Pengolahan	1.27	2.69	6.15	4	1.17	-8.29	-0.07	
Pengadaan Listrik ,Gas	9.21	12.44	4.85	7.44	6.55	-0.43	-0.54	
Pengadaan Air	5.75	5.52	9.79	-5.39	3.41	3.41	-2.63	
Konstruksi	5.85	6.95	5.64	5.76	7.08	-4.58	-6.20	
Perdagangan Besar dan Eceran ,dan Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	4.28	5.08	7.81	2.65	1.76	-3.59	-5.17	
Transportasi dan Pergudangan	5.82	5.41	7.99	6.82	2.23	-8.27	-29.12	
Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	3.42	4.99	4.61	6.22	9.26	-2.77	-9.13	
Informasi dan Komunikasi	7.34	9.18	8.19	10.72	13.78	4.05	5.54	
Jasa Keuangan	5.38	6.44	2.48	6.78	4.97	-5.73	-5.51	
Real Estate	2.71	3.65	5.19	8.29	1.36	1.01	-3.74	
Jasa Perusahaan	4.02	0.06	5.85	6.69	1.26	-9.93	-14.33	
Administrasi Pemerintahan ,Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	8.71	6.06	5.06	9.18	8.13	-9.54	4.38	
Jasa Pendidikan	9.75	7.58	3.86	9	7.11	-4.88	-0.82	
Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	6.65	4.79	8.18	4.56	10.19	3.24	-16.59	
Jasa Lainnya	8.12	9.79	6.14	7.39	10.83	-4.14	-19.42	
PDRB	4.08	4.10	4.47	4.46	3.32	-3.66	-2.38	

(Sumber: Data Badan Pusat Statistik Prov. Bangka Belitung Tahun 2020)

Berdasarkan data diatas dapat diketahui Laju Pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) pada tahun 2019 mencapai 3,32%, namun sampai pertengahan tahun 2020 laju pertumbuhan mengalami penurunan yang signifikan menjadi -2,38% yang dikarenakan pengaruh Pandemi COVID-19 yang melanda seluruh dunia.

Laju Pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) ADHK menurut Lapangan Usaha Provinsi Bangka Belitung adalah sebagai berikut :

Tabel 1.3 Laju Pertumbuhan PDRB ADHK menurut Lapangan Usaha

Lapangan Usaha PDRB (17 Kategori)	PDRB Triwulanan Menurut Lapangan Usaha (Juta Rupiah)							
	ADHK						2020 Triwulan I	2020 Triwulan II
	2015 Tahunan	2016 Tahunan	2017 Tahunan	2018 Tahunan	2019 Tahunan	2020 Tahunan		
Pertanian Kehutanan dan Perikanan	8.743.508	9.123.187	9.095.694	9.591.836	9.869.475	2.499.161	2.655.534	
Pertambangan dan Penggalian	6.458.090	6.490.563	6.634.752	6.570.236	6.627.334	1.549.568	1.465.325	
Industri Pengolahan	10.400.640	10.680.473	11.337.680	11.791.567	11.929.812	2.800.020	2.798.045	
Pengadaan Listrik ,Gas	38.904	43.742	45.864	49.274	52.502	13.530	13.457	
Pengadaan Air	8.119	8.567	9.406	8.899	9.203	2.432	2.368	
Konstruksi	3.760.126	4.021.606	4.248.461	4.493.147	4.811.122	1.201.064	1.126.563	
Perdagangan Besar dan Eceran ,dan Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	6.402.146	6.727.660	7.253.257	7.445.122	7.576.205	1.833.125	1.738.440	
Transportasi dan Pergudangan	1.662.270	1.752.264	1.892.222	2.021.344	2.066.467	500.759	354.940	
Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	1.034.807	1.086.468	1.136.528	1.207.181	1.318.927	331.378	301.112	
Informasi dan Komunikasi	848.950	926.926	1.002.849	1.110.309	1.263.346	341.662	360.579	
Jasa Keuangan	807.921	859.981	881.273	941.059	987.840	232.772	219.943	
Real Estate	1.441.959	1.494.629	1.572.154	1.702.532	1.725.736	451.432	434.556	
Jasa Perusahaan	120.342	120.419	127.462	135.984	137.703	31.074	26.621	
Administrasi Pemerintahan ,Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	2.337.095	2.478.742	2.604.173	2.843.213	3.074.250	728.771	760.669	
Jasa Pendidikan	1.059.002	1.139.292	1.183.252	1.289.760	1.381.420	347.528	344.672	
Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	533.850	559.444	605.202	632.789	697.257	188.875	157.533	
Jasa Lainnya	304.577	334.409	354.926	381.167	422.451	108.306	87.277	
PDRB	45.962.304	47.848.372	49.985.154	52.215.418	53.951.052	13.161.457	12.847.635	

(Sumber: Data Badan Pusat Statistik Prov. Bangka Belitung Tahun 2020)

Berdasarkan data di atas diperoleh Laju Pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) ADHK Provinsi Bangka Belitung mengalami peningkatan setiap tahun nya (2015-2019), namun melihat kondisi pandemi tahun 2020 ada kemungkinan capaian PDRB mengalami penurunan, dimana sampai dengan triwulan ke 2 baru mencapai 48,2 % target PDRB Provinsi. Penyumbang PDRB

terbesar di Provinsi Bangka Belitung yaitu sektor lapangan usaha Industri Pengolahan kemudian diikuti sektor pertanian, kehutanan, dan perikanan.

b. Penduduk dan Sumber Daya Manusia

Menurut data Badan Pusat Statistik, jumlah penduduk di provinsi Kep. Bangka Belitung pada tahun 2020 berjumlah 1,52 juta jiwa, sebagian besar penduduk di provinsi ini memiliki mata pencaharian di bidang perkebunan dan perikanan.

Tabel 1.4 Jumlah Penduduk Perempuan di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung

Kabupaten	Tahun									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bangka	136 863	139 707	142 820	145 862	148 887	152 206	155 314	158 082	161 413	164 322
Belitung	77 503	79 207	80 916	82 589	84 448	86 092	87 895	89 699	91 438	93 087
Bangka Barat	86 437	88 321	90 207	92 212	94 121	95 995	97 927	99 874	101 789	103 927
Bangka Tengah	79 112	80 855	82 627	84 336	86 223	87 939	89 700	91 509	93 277	95 011
Bangka Selatan	85 484	87 419	89 285	91 188	93 066	95 016	96 921	98 910	100 770	102 774
Belitung Timur	52 612	53 887	54 952	56 123	57 260	58 468	59 712	60 903	62 053	63 279
Kota Pangkalpinang	87 777	89 661	91 663	93 674	95 585	97 531	99 465	101 641	103 529	105 482
Kepulauan Bangka Belitung	605 788	619 057	632 470	645 981	659 590	673 247	686 934	700 618	714 269	727 882

Tabel 1.5 Jumlah Penduduk Laki-laki di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung

Kabupaten	Tahun									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bangka	148 341	151 878	155 193	158 623	162 198	165 529	168 991	172 711	175 924	179 499
Belitung	82 882	84 770	86 686	88 682	90 600	92 629	94 523	96 456	98 386	100 406
Bangka Barat	93 683	95 907	98 064	100 183	102 477	104 689	106 851	109 137	111 374	113 405
Bangka Tengah	86 698	88 713	90 719	92 882	94 680	96 781	98 903	100 920	102 919	105 005
Bangka Selatan	92 000	94 017	96 229	98 304	100 517	102 654	104 861	106 991	109 203	111 192
Belitung Timur	56 936	58 076	59 517	60 903	62 134	63 503	64 875	66 161	67 519	68 790
Kota Pangkalpinang	91 906	94 133	96 245	98 320	100 617	102 795	104 927	106 879	109 198	111 411
Kepulauan Bangka Belitung	652 246	667 494	682 653	697 897	713 223	728 560	743 931	759 255	774 523	789 708

c. Kondisi Geografi

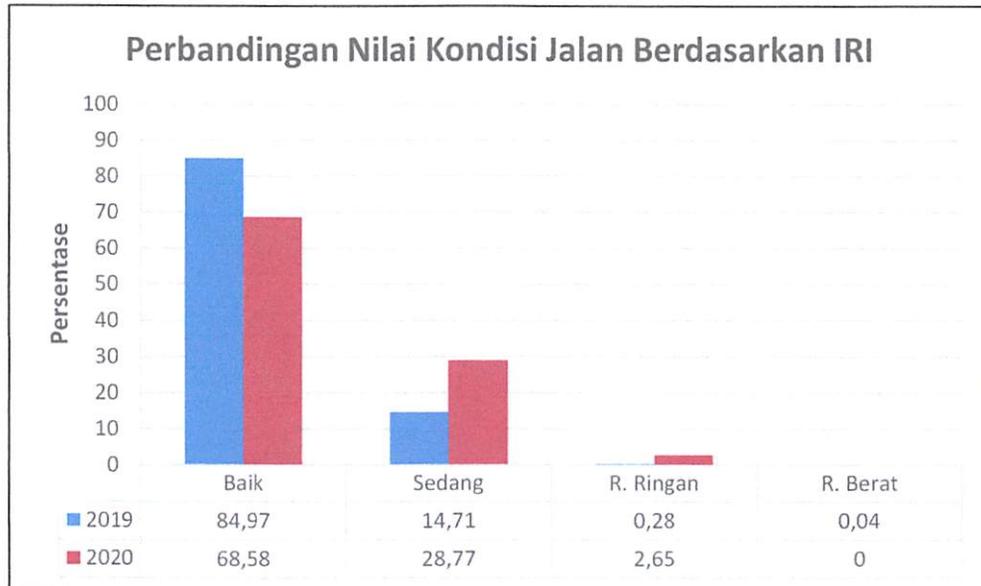
Keadaan alam Provinsi Kepulauan Bangka Belitung ($1^{\circ}50'$ – $3^{\circ}10'$ LS dan 105° - 108° BT) sebagian besar merupakan dataran tinggi, lembah dan sebagian kecil pegunungan dan perbukitan. Ketinggian dataran rendah rata-rata sekitar 50 meter di atas permukaan laut dan ketinggian daerah pegunungan antara lain untuk Gunung Maras mencapai 699 meter di Kecamatan Belinyu (P. Bangka), Gunung Tajam Kaki ketinggiannya kurang lebih 500 meter di atas permukaan laut di Pulau Belitung. Sedangkan untuk daerah perbukitan seperti Bukit Menumbing

ketinggiannya mencapai kurang lebih 445 meter di Kecamatan Mentok dan Bukit Mangkol dengan ketinggian sekitar 395 meter di atas permukaan laut di Kecamatan Pangkalan Baru.

Provinsi Kepulauan Bangka Belitung mempunyai batas wilayah sebelah utara dengan Laut Natuna, sebelah timur dengan selat karimata, sebelah selatan dengan laut jawa, dan sebelah barat dengan selat Bangka. Keadaan tanah Kepulauan Bangka Belitung secara umum mempunyai PH atau reaksi tanah yang asam rata-rata dibawah 5, akan tetapi memiliki kandungan aluminium yang sangat tinggi. Di dalamnya mengandung banyak mineral biji timah dan bahan galian berupa pasir, pasir kuarsa, batu granit, kaolin, tanah liat dan lain-lain.

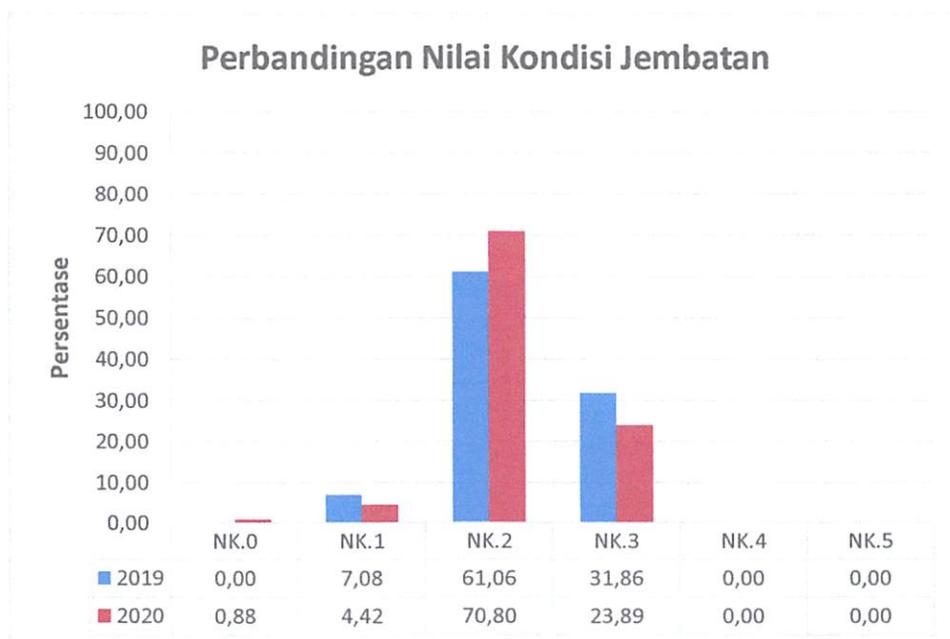
d. Kondisi Infrastruktur Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Bangka Belitung

Panjang jalan nasional di Provinsi Bangka Belitung yaitu sepanjang 600,40 km terdiri dari 440,96 km di Pulau Bangka dan 159,53 km di Pulau Belitung dengan total jumlah ruas sebanyak 40 ruas jalan. Kondisi kemantapan jalan Provinsi Bangka Belitung pada semester 2 tahun 2019 sebesar 99,68% (598,47 km) dan tidak mantap sebesar 0,32% (1,9 km kategori rusak ringan). Namun menurut hasil survey semester 1 tahun 2020, kondisi mantap berkurang menjadi 97,35% (584,49 km) dan kondisi tidak mantapnya menjadi 2,65% (15,9 km kategori rusak ringan).



Gambar 1.2 Perbandingan Nilai Kondisi Jalan 2019 dan 2020

Jumlah jembatan di Provinsi Bangka Belitung sebanyak 113 jembatan. Hasil survey jembatan pada tahun 2019 terdapat 77 jembatan dalam kondisi mantap dan 36 jembatan dalam kondisi tidak mantap, sedangkan pada tahun 2020 terdapat 86 jembatan dalam kondisi mantap dan 27 jembatan dalam kondisi tidak mantap.



Gambar 1.3 Perbandingan Nilai Kondisi Jembatan 2019 dan 2020

1.2.2 Permasalahan

Kepulauan Bangka Belitung terdiri dari dua pulau besar, yaitu Bangka dan Belitung, dimana pusat pemerintahan berada di pulau Bangka. Penggerakan perekonomian yang utama di provinsi ini adalah pertambangan timah dan pariwisata. Sesuai Peraturan Pemerintah RI Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Nasional Tahun 2010-2025, Pulau Belitung menjadi salah satu **Kawasan Strategis Pariwisata Nasional** (KSPN Tanjung Kelayang dan sekitarnya). Salah satu unggulan daerah pariwisata Pulau Belitung adalah Tanjung Kelayang yang berada di Kecamatan Sijuk, Kabupaten Belitung. Tanjung Kelayang ditetapkan sebagai salah satu destinasi pariwisata prioritas nasional melalui Peraturan Pemerintah No. 6 Tahun 2016 pada tanggal 15 Maret 2016 tentang Kawasan Ekonomi Khusus Tanjung Kelayang. KEK Tanjung Kelayang merupakan KEK ke-9 yang telah ditetapkan oleh Pemerintah.



Gambar 1.4 Master Plan Kawasan Ekonomi Khusus Tanjung Kelayang
Sumber : Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2016

Dengan lahan seluas 324,4 Ha, kawasan ini memiliki pantai berpasir putih dan gugusan berbatuan granit yang beraneka ragam. Mengusung konsep pengembangan pariwisata yang berwawasan lingkungan dan berkelanjutan, KEK Tanjung Kelayang diharapkan dapat menarik wisatawan lebih dari 58.000 orang per tahun dan minat investor untuk berinvestasi. Keunggulan geoekonomi wilayah Tanjung Kelayang adalah memiliki objek wisata bahari yang merupakan pantai berpasir putih dengan panorama yang eksotis dan memiliki kedekatan pulau-pulau kecil yang menjadi destinasi pariwisata. Untuk menjawab permasalahan kondisi yang digambarkan diatas, diperlukan jaringan jalan yang mantap dengan kapasitas jalan yang memadai, mengingat kemungkinan pertumbuhan kendaraan yang akan terjadi dalam jangka waktu 5 tahun ke depan.

Salah satu kawasan yang diusulkan menjadi KEK yaitu Kawasan Industri Sadai dan sekitarnya (KISS) seluas 5000 Ha. Letak kawasan ini sangat strategis dan memiliki potensi yang besar dalam pengembangan industri dan investasi. Berdasarkan data Pemerintah Kabupaten Bangka Selatan kondisi saat ini didalam areal kawasan industri, investasi yang sudah ada dan akan berkembang adalah pabrik smelter, Pembangkit Listrik Tenaga Garifikasi Batubara (PLTGB), pabrik pengolahan hasil pertanian, perkebunan, kelautan dan perikanan.

Salah satu arah kebijakan dalam rangka peningkatan nilai tambah ekonomi tahun 2020-2024 mencakup peningkatan nilai tambah dan investasi di sector riil dan industrialisasi yang dilaksanakan dengan strategi (1) meningkatkan industri berbasis pertanian, perikanan, kemaritiman, dan non agro yang terintegrasi hulu-hilir; (2) meningkatkan daya saing destinasi dan industri pariwisata, termasuk wisata alam, yang didukung penguatan rantai pasok dan ekosistem pariwisata; (3) meningkatkan nilai tambah dan daya saing produk kreatif dan digital; (4) memperbaiki iklim usaha dan meningkatkan investasi; (5) meningkatkan industrialisasi berbasis hilirisasi sumber daya alam, termasuk melalui pengembangan smelter dan kawasan industri terutama di luar Jawa; (6)

meningkatkan kapasitas, kapabilitas serta daya saing BUMN; (7) meningkatkan industri halal dan produk sehat.

Dalam RPJM 2020-2024 disebutkan bahwa KI Sadai merupakan salah satu kawasan industri dalam tahap inisiasi kerjasama pembangunan.



Gambar 1.5 Lokasi Kawasan Industri Hilirisasi SDA
Sumber : RPJMN 2020-2024

Bab 2

TUJUAN, SASARAN DAN INDIKATOR

2.1 Visi dan Misi Direktorat Jenderal Bina Marga 2020-2024

Pada bagian ini disampaikan visi, misi, tujuan, dan sasaran dari Ditjen Bina Marga untuk periode Renstra 2020-2024 yang disusun dengan memperhatikan visi, misi, dan sasaran pembangunan Nasional dalam RPJMN 2020-2024 (Perpres No 18 Tahun 2020) serta visi, misi, tujuan, dan sasaran Kementerian PUPR dalam Renstra Kementerian PUPR 2020-2024. Visi penyelenggaraan jalan nasional 2020-2024 adalah sebagai berikut:

VISI

(Ditjen Bina Marga)

***DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA YANG ANDAL, PROFESIONAL,
INOVATIF, DAN BERINTEGRITAS DALAM MENYELENGGARAKAN
PERUMUSAN DAN PELAKSANAAN KEBIJAKAN DI BIDANG
PENYELENGGARAAN JALAN UNTUK MENDUKUNG TERWUJUDNYA
VISI DAN MISI PRESIDEN YAKNI: “INDONESIA MAJU YANG
BERDAULAT, MANDIRI, DAN BERKEPRIBADIAN BERLANDASKAN
GOTONG ROYONG”***

Berikut penjelasan mengenai Visi tersebut:

1. Andal adalah mengupayakan kemampuan organisasi untuk dapat menjadi tumpuan bagi pelaksanaan pembangunan pada bidang yang menjadi tugas dan fungsi sesuai peraturan perundang-undangan;
2. Profesional adalah mengutamakan pelaksanaan tugas berdasarkan kepada keahlian yang berlandaskan kode etik dan ketentuan peraturan perundang-undangan;
3. Inovatif adalah mengupayakan untuk selalu memperbarui kemampuan organisasi untuk dapat menjawab tantangan tugas dan fungsi sesuai dengan perkembangan jaman;
4. Berintegritas adalah mengutamakan pelaksanaan budaya kejujuran, kepatuhan terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan, kemampuan bekerja sama, dan pengabdian kepada masyarakat, bangsa dan negara.

Selanjutnya, dalam rangka perwujudan visi tersebut, maka dirumuskan 2 misi utama yang akan dilaksanakan oleh Ditjen Bina Marga pada periode 2020-2024, yakni:

M I S I

(Ditjen Bina Marga)

M.1 Meningkatkan KONEKTIVITAS dan PELAYANAN jalan nasional;

M.2 Meningkatkan EFEKTIVITAS PENYELENGGARAAN jalan nasional.

Misi 1 (M.1) merupakan misi eksternal (yang menjadi *public concern*) berkaitan dengan komitmen Ditjen Bina Marga dalam menyediakan konektivitas dan pelayanan jalan nasional. Konektivitas merupakan mandat dari Presiden 2020-2024 yang melalui RPJMN 2020-2024 menginginkan terwujudnya konektivitas jalan nasional melalui indikator waktu tempuh pada jalan lintas utama pulau menjadi minimal 1,9 jam per 100 km. Sedangkan pelayanan jalan merupakan pelaksanaan dari mandat pasal 37 (1) UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan yang menyatakan bahwa hasil penyelenggaraan jalan harus memenuhi standar pelayanan minimal (SPM) yang meliputi: aksesibilitas, mobilitas, keselamatan, kondisi jalan dan kecepatan.

Adapun M.2 merupakan misi internal (yang menjadi *institution concern*) berkaitan dengan upaya dari Ditjen Bina Marga untuk meningkatkan kemampuannya (secara andal, profesional, inovatif, dan berintegritas) dalam melaksanakan program penyelenggaraan jalan nasional secara efektif dan efisien. Sebagaimana diketahui bahwa sesuai dengan Permen PUPR 03/PRT/M/2019 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PUPR, bidang penyelenggaraan jalan merupakan tugas dari Ditjen Bina Marga. Lebih lanjut, sesuai dengan pasal 1 UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan cakupan kegiatan penyelenggaraan jalan meliputi: pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan.

Untuk visi dan misi Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Bangka Belitung sendiri mengacu kepada visi dan misi Ditjen Bina Marga sebagai satu kesatuan Unit Organisasi.

2.2 Tujuan dan Sasaran BPJN Bangka Belitung 2020-2024

Dalam mendukung perwujudan visi, misi, tujuan, dan sasaran Ditjen Bina Marga, disusunlah tujuan dan sasaran Balai Pelaksanaan Jalan Nasional

Bangka Belitung 2020-2024 yang secara terstruktur dirumuskan dalam peta strategi (*strategy map*) mengikuti konsep *Balanced Scorecard* (BSC), dan dikelompokkan ke dalam 4 perspektif, yakni:

1. *Stakeholder perspectives* (SP), mewakili perspektif kepentingan rakyat Indonesia, yang memandatkan pelaksanaan pemerintahan (termasuk penyelenggaraan jalan) untuk periode 2020-2024 kepada Presiden dan Wakil Presiden terpilih (berikut dengan jajaran Kabinetnya).
2. *Customer perspectives* (SP), mewakili perspektif kepentingan pengguna (*customer*) jalan yang dilindungi haknya untuk mendapatkan layanan jalan sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM).
3. *Internal Business Perspectives* (SP), mewakili perspektif internal Ditjen Bina Marga untuk dapat menjalankan tugas dan fungsinya sebagai penyelenggara jalan (pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan) dengan sebaik-baiknya, secara efektif dan efisien sesuai kaidah peraturan perundang-undangan yang berlaku.
4. *Learning and growth perspectives* (SP), mewakili perspektif Ditjen Bina Marga dalam menyediakan sumber daya (SDM, keuangan, kelembagaan, sarana prasarana serta informasi pendukung) yang dibutuhkan untuk mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi yang diembankan.

Oleh karena itu, tujuan Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Bangka Belitung berdasarkan tujuan Ditjen Bina Marga dalam menyelenggarakan jalan nasional pada periode 2020-2024 terdiri atas 4 butir berikut:

TUJUAN

- T.1 Mewujudkan konektivitas jalan nasional yang andal dan prima dalam mendukung perwujudan Indonesia maju yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian berlandaskan gotong royong;*
- T.2 Meningkatkan standar pelayanan jalan nasional sesuai kebutuhan dan standar;*
- T.3 Meningkatkan efektivitas pelaksanaan kegiatan teknis dalam program penyelenggaraan jalan nasional;*
- T.4 Meningkatkan kualitas sumber daya dan kelembagaan di Lingkungan Ditjen Bina Marga.*

Masing-masing tujuan di atas, mewakili setiap perspektif dalam *Balanced Scorecard* (BSC), yakni:

1. Tujuan pertama (T.1) mewakili tujuan dari *stakeholders perspectives* (pemberi mandat) yang dalam periode RPJMN 2020-2024 menginginkan terwujudnya konektivitas jalan nasional (tertuang sebagai KP.1 Konektivitas Jalan dalam Agenda Pembangunan Nasional PN.5 Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar);
2. Tujuan kedua (T.2) mewakili tujuan dari *customer perspectives*, yakni pengguna jalan nasional, yang secara regulasi (sesuai UU No. 38 Tahun 2004 tentang jalan) memiliki hak untuk mendapatkan pelayanan minimal sesuai SPM (standar pelayanan minimal), yang mencakup aspek: aksesibilitas, mobilitas, kondisi jalan, keselamatan, dan kecepatan tempuh rata-rata;
3. Tujuan ketiga (T.3) mewakili tujuan pada level *Internal Business Perspectives*, yang mencerminkan keberhasilan pelaksanaan tugas dan fungsi Ditjen Bina Marga (sesuai UU No 38 Tahun 2004 maupun Permen PUPR 03/PRT/M/2019) melalui serangkaian kegiatan yang tercakup dalam program penyelenggaraan jalan, yang implementasinya

dilaksanakan oleh setiap Unit Eselon II Pusat maupun UPT/Balai di Lingkungan Ditjen Bina Marga.

4. Tujuan keempat (T.4) mewakili tujuan pada level *Learning and Growth Perspectives*, sebagai upaya dari Ditjen Bina Marga untuk memenuhi modal dasar organisasi agar dapat menjalankan tugas dan fungsinya dengan baik. Dalam konteks manajemen kinerja, modal dasar organisasi ini mencakup aspek SDM, pendanaan, sarana dan prasarana pendukung, sistem informasi, regulasi (NSPK), dan tata kelola/kelembagaan.

Sasaran Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Bangka Belitung untuk periode 2020-2024 dalam menyelenggarakan jalan terdiri dari 2 jenis sasaran yakni:

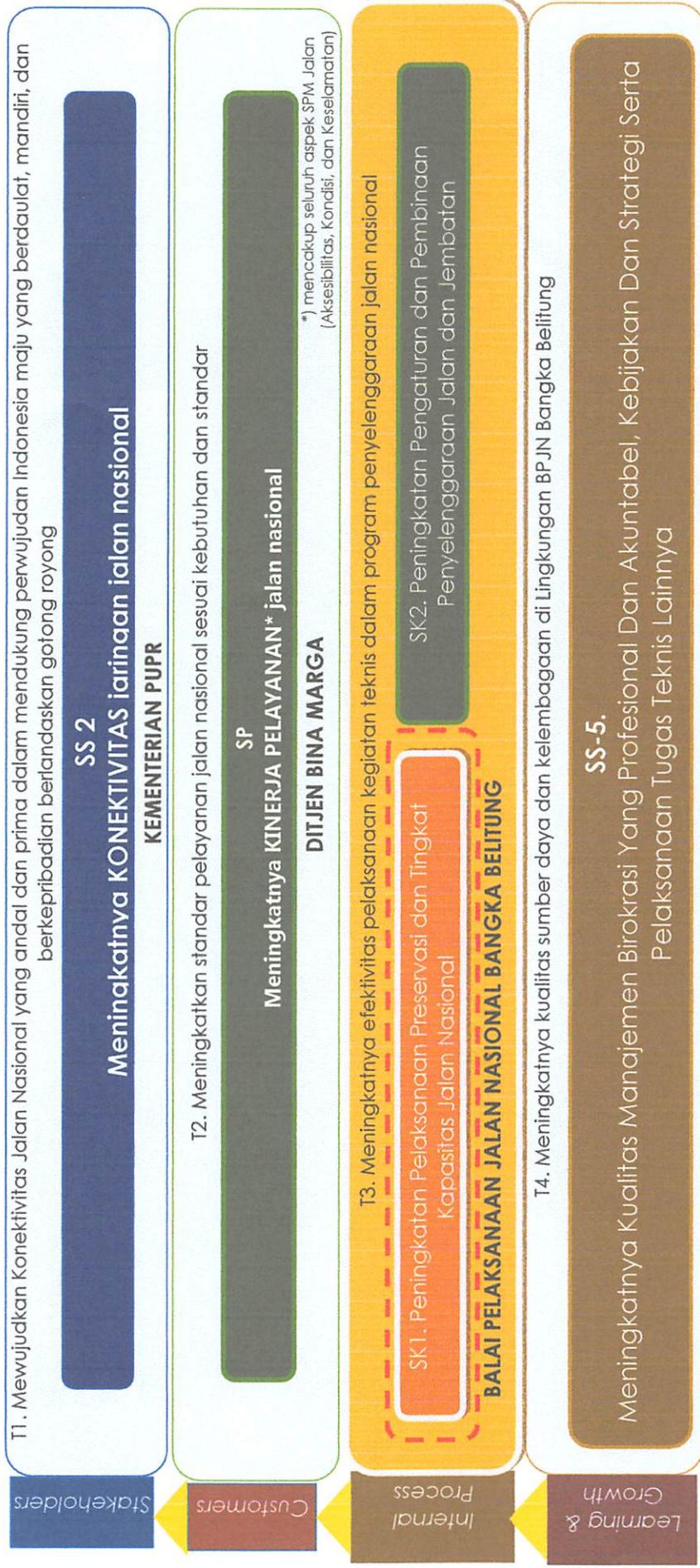
1. Sasaran Program (SP) yakni sasaran dari program penyelenggaraan jalan yang dilaksanakan oleh Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Bangka Belitung yang merupakan hasil (*outcome*) dari serangkaian kegiatan yang dilaksanakan oleh seluruh unit kerja di lingkungan Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Bangka Belitung. Dalam struktur *Balanced Scorecard*, sasaran ini berada pada level *Customer Perspectives* yang mencerminkan wujud layanan publik yang dihasilkan oleh BPJN Bangka Belitung (melalui program penyelenggaraan jalan) yakni sesuai ketentuan pasal 37 (1.c) UU 38/2004 tentang Jalan bahwa hasil penyelenggaraan jalan harus memenuhi standar pelayanan minimal (SPM) yang ditetapkan yang mencakup: aspek aksesibilitas, kondisi jalan, keselamatan jalan.
2. Sasaran Kegiatan (SK) yakni sasaran sebagai keluaran (*output*) dari masing-masing kegiatan yang tercakup dalam program penyelenggaraan jalan yang dilaksanakan oleh tiap unit kerja Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Bangka Belitung. Sasaran ini berada pada

level *Internal Business Process Perspectives* (IBP) dan *Learning and Growth Perspectives* (LGP) yang secara umum akan mencakup seluruh kegiatan yang menjadi tugas dan fungsi dari BPJN Bangka Belitung sesuai Peraturan Menteri PUPR 16 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian PUPR, yang pada dasarnya terkelompok menjadi 2, yakni:

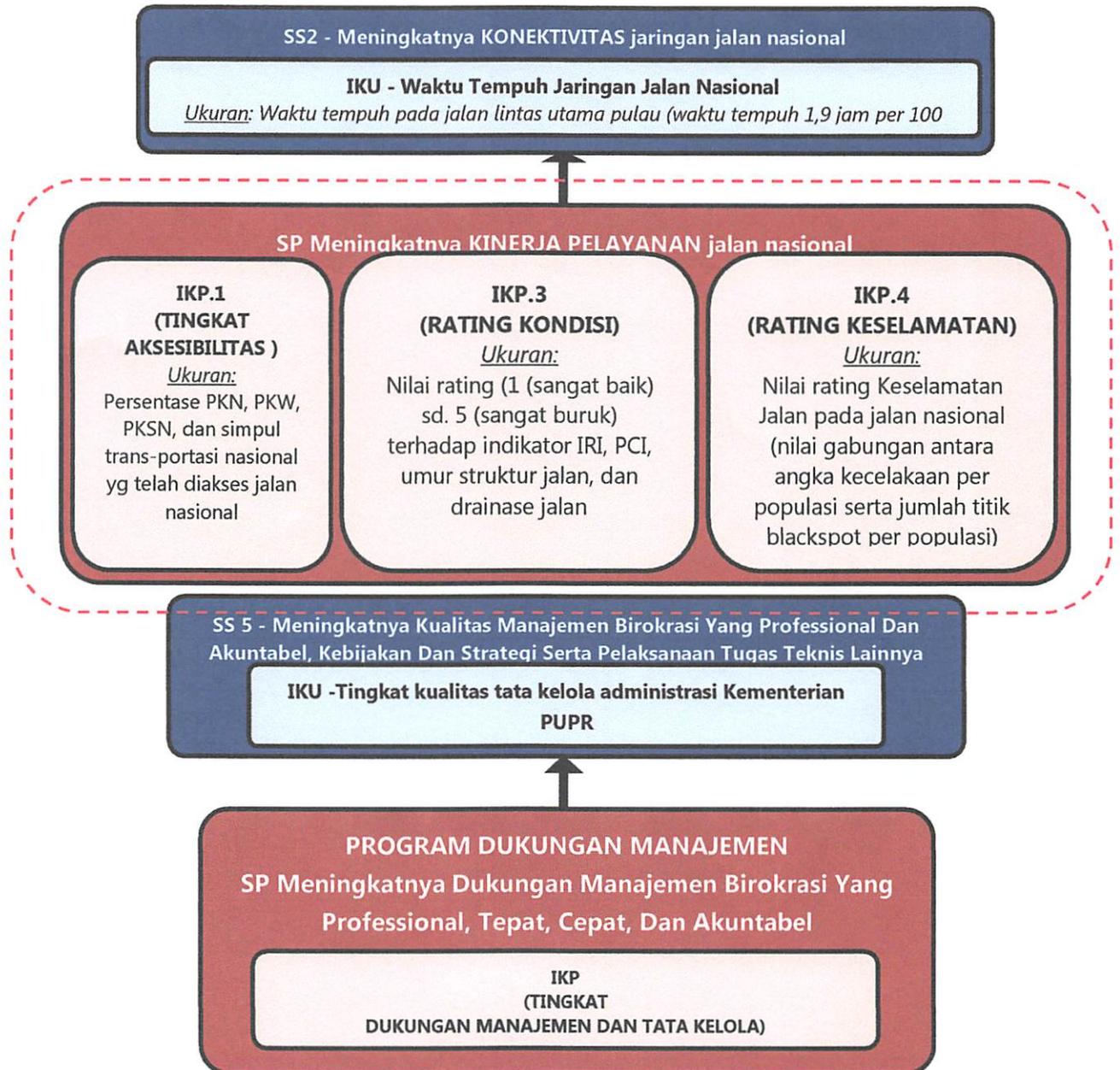
- 1) Pelaksanaan fungsi BPJN Bangka Belitung dalam penyelenggaraan jalan umum yang sesuai Permen PUPR Nomor 16 Tahun 2020 terkait dengan fungsi pemrograman, perencanaan, pengadaan, pembangunan, preservasi, dan pengendalian penerapan NSPK jalan nasional dan pelaksana fungsi lain yang diberikan oleh Dirjen. Karena kegiatan ini terkait proses teknis dalam penyelenggaraan jalan, maka umumnya sasaran kegiatan kelompok ini akan berada pada level *Internal Business Process Perspectives*;
- 2) Pelaksanaan fungsi BPJN Bangka Belitung dalam melakukan administrasi sesuai Permen PUPR Nomor 16 Tahun 2020 yang umumnya terkait penyusunan laporan akuntabilitas, keuangan dan BMN. Karena sifat kegiatan ini adalah dukungan manajemen dan teknis dalam rangka perkuatan pranata organisasi BPJN Bangka Belitung, maka umumnya sasaran kegiatan kelompok ini akan berada pada level *Learning and Growth Perspectives*.

Penjelasan lebih lanjut mengenai sasaran serta indikator kinerja yang digunakan untuk mengukur pencapaiannya disampaikan pada **Gambar 2.1**, di mana untuk Sasaran Kegiatan (SK) dilengkapi dengan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yang mencerminkan terlaksananya sasaran/target setiap

kegiatan dalam program penyelenggaraan jalan dalam mendukung terwujudnya SP dan SS. Oleh karenanya SK dan IKK tercantum pada *perspectif* ketiga dan keempat (*internal business perspective* dan *learning and growth perspective*) dalam peta strategi BPJN Bangka Belitung dan menjadi tanggung jawab untuk mencapainya.



Gambar 2.1 Peta Strategi (Strategy Map) BPJN Bangka Belitung 2020-2024



Gambar 2.2 Struktur dan Indikator Kinerja BPJN Bangka Belitung 2020-2024

Sesuai konsep dan struktur dari sasaran BPJN Bangka Belitung dengan pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC), maka susunan Sasaran Program (SP) berikut dengan Indikator Kinerja Program (IKP) yang akan menjadi ukuran

keberhasilan program penyelenggaraan jalan dalam Renstra BPJN Bangka Belitung selama periode 2020-2024 disampaikan pada Gambar 2.2.

Penjelasan tentang pemilihan IKP pada Gambar 2.2 tersebut di atas adalah sebagai berikut:

1. Sasaran program (SP) dan Indikator Kinerja Program (IKP) merupakan hasil (*outcome*) utama dari program penyelenggaraan jalan untuk mendukung pencapaian SS dan IKSS/IKU pada butir (1) diatas. Oleh karenanya, SP dan IKP yang dipilih untuk program penyelenggaraan jalan adalah kinerja pokok yang menjadi prasyarat (*pre-requisite*) terwujudnya konektivitas jaringan jalan nasional yang efisien, yakni:
 - a. Tingkat aksesibilitas jalan nasional, yang menunjukkan hasil kerja Ditjen Bina Marga dalam menyediakan aksesibilitas terhadap seluruh pusat kegiatan skala nasional (PKN, PKW, PKSN), simpul transportasi nasional (pelabuhan, bandara, terminal) dan kawasan prioritas nasional (KSPN, KEK, KI prioritas, 3TP/DTPK) yang harus diakses oleh jaringan jalan nasional sesuai ketentuan yang berlaku. Adapun ukuran yang digunakan adalah PKN, PKW, PKSN, simpul transportasi nasional, dan kawasan strategis nasional (KSPN, KEK, KI prioritas, 3TP/DTPK) yang telah diakses jalan nasional. Pencapaian tingkat aksesibilitas jalan nasional didukung oleh kegiatan pembangunan baru jalan dan jembatan nasional (termasuk jalan tol);
 - b. Rating kondisi jalan nasional, yang menunjukkan hasil kerja Ditjen Bina Marga dalam melaksanakan kegiatan preservasi jalan yang diukur melalui tingkat kondisi seluruh bagian jalan (perkerasan, bahu, drainase, bangunan pelengkap dan perlengkapan jalan) sesuai dengan umur rencana yang diharapkan. Penyediaan kondisi jalan

sesuai standar pelayanan minimal (SPM) dalam PP 34/2006 tentang Jalan dinyatakan melalui nilai kerataan permukaan jalan (IRI/*International Roughness Index*). Selanjutnya secara teknis indikator IRI (berserta indikator lainnya: PCI dan umur struktur jalan, kondisi drainase, dll) digunakan untuk mengklasifikasikan kondisi jalan dengan metoda Rating Kondisi Jalan (RKJ): dimana Skor 1 (sangat baik) dan Skor 5 (sangat buruk). Target dari Rating Kondisi Jalan (RKJ) ini adalah ruas jalan dalam kondisi mantap (skor RKJ antara 2 s.d 3), yakni ruas jalan yang secara minimal dapat digunakan (tidak rusak) atau dijaga kondisinya dalam *range* baik (*good*) dan sedang (*fair*).

- c. Tingkat keselamatan jalan nasional, mewakili hasil kerja dari Ditjen Bina Marga dalam mengupayakan pemenuhan pilar jalan berkeselamatan sesuai dalam RUNK (Rencana Umum Nasional Keselamatan) jalan, khususnya melalui penanganan titik-titik rawan kecelakaan (*Black Spot*) di jalan nasional. Tingkat keselamatan jalan nasional diukur dengan suatu indeks/skor (berskala 5: nilai 0 (sempurna) dan nilai 5 (sangat buruk)) yang menggabungkan antara (1) skor tingkat kejadian kecelakaan (kecelakaan/populasi) dengan (2) skor tingkat keberadaan *blackspot* jalan nasional (*blackspot*/populasi).

ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

3.1 Arah Kebijakan dan Strategis

Arah kebijakan RPJMN 2020-2024 terkait bidang jalan untuk mencapai sasaran dan indikator dirangkum pada **Tabel 3.1**. Arah kebijakan tersebut merupakan bagian dari Agenda ke-5 (PN-5) yakni Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar khususnya pada:

1. Program Prioritas ke-1 (PP1) Infrastruktur Pelayanan Dasar terutama pada Kegiatan Prioritas ke-4 (KP4) Keselamatan dan Keamanan Transportasi;
2. Program Prioritas ke-2 (PP2) Infrastruktur Ekonomi terutama pada Kegiatan Prioritas ke-1 (KP1) Konektivitas Jalan; dan
3. Program Prioritas ke-3 (PP3) Infrastruktur Perkotaan terutama pada Kegiatan Prioritas ke-1 (KP1) Transportasi Perkotaan

Secara umum kebijakan dan strategi utama di dalam RPJMN 2020-2024 terkait dengan bidang jalan dapat dibagi ke dalam 3 bagian, yakni:

1. Peningkatan penerapan jalan berkeselamatan sebagai salah satu pilar dari RUNK LLAJ;
2. Optimalisasi sistem preservasi jalan nasional yang mengutamakan kegiatan pemeliharaan;
3. Pembangunan jalan nasional untuk mendukung kawasan-kawasan prioritas nasional (KI dan KSPN prioritas, simpul transportasi nasional, jalan pendukung kawasan 3TP/DTPK);

4. Peningkatan efektivitas perencanaan DAK jalan agar pelaksanaannya selaras dengan prioritas pengembangan wilayah;
5. Inovasi pendanaan infrastruktur seperti KBPU, pemanfaatan dana jangka panjang, dan program dana bergulir (*revolving fund*) khususnya untuk pengembangan jalan tol.

Terdapat 7 (tujuh) indikasi Proyek Prioritas (termasuk di dalamnya 3 *major project*) bidang jalan dalam RPJMN 2020-2024, yakni:

1. Peningkatan jalan berkeselamatan
2. Pembangunan jalan strategis;
3. Pembangunan jalan tol;
4. Pembangunan jalan nasional mendukung kawasan prioritas (KI prioritas, KEK, KSPN, dan kawasan perbatasan);
5. Preservasi jalan nasional (peningkatan/pelebaran jalan nasional);
6. Pembangunan jalan akses simpul transportasi (pelabuhan, bandara, dan terminal);
6. Pembangunan dan pemeliharaan jalan daerah;
7. Pengembangan Wilayah Suramadu;
8. Pembangunan perlintasan tidak sebidang antara jalan dan KA di perkotaan; dan
9. Pembangunan Jalan Perkotaan.

Tabel 3.1 Arah kebijakan dan strategi RPJMN 2020-2024 terkait Bidang Jalan

PROGRAM PRIORITAS (PP)	KEGIATAN PRIORITAS (KP)	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI TERKAIT PENYELENGGARAAN JALAN
PN5 Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar		
PP1 pembangunan Infrastruktur Pelayanan Dasar	KP4 Keselamatan dan Keamanan Transportasi	<ul style="list-style-type: none"> • Kebijakan keselamatan transportasi difokuskan pada keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ) mengingat tingginya jumlah korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas. • Peningkatan keselamatan LLAJ diarahkan melalui pelaksanaan terpadu lima pilar keselamatan jalan, yang meliputi (1) manajemen keselamatan jalan, (2) jalan yang berkeselamatan, (3) kendaraan yang berkeselamatan, (4) perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan, dan (5) penanganan pra dan pasca kecelakaan lalu lintas. • Kebijakan ini diperkuat dengan penerbitan regulasi Peraturan Presiden tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan LLAJ (RUNK LLAJ) yang memuat rencana aksi keselamatan jalan pada masing-masing pilar. • Manajemen keselamatan jalan perlu berfokus pada penguatan koordinasi antarunit kerja pemangku kepentingan pada K/L tingkat pemerintah pusat, pemerintah daerah, lembaga pendidikan dan penelitian, badan usaha dan organisasi masyarakat. • Diperlukan penguatan kelembagaan baik di tingkat pusat maupun di tingkat daerah yang dilakukan melalui keterpaduan koordinasi, pemanfaatan data dan informasi, dan kegiatan penelitian yang dapat menjadi basis bagi perencanaan dan pelaksanaan rencana aksi keselamatan jalan nasional.
PP2 Infrastruktur Ekonomi	KP1 Konektivitas Jalan	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan kualitas jalan dilaksanakan melalui pemenuhan kebutuhan pemeliharaan jalan, termasuk pemeliharaan rutin jalan serta pemenuhan kelengkapan jalan. • Perbaikan tata kelola penyelenggaraan jalan yang memprioritaskan pemeliharaan rutin

PROGRAM PRIORITAS (PP)	KEGIATAN PRIORITAS (KP)	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI TERKAIT PENYELENGGARAAN JALAN
		<p>dan berkala.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Skema KPBU-AP dalam mendukung kualitas jalan melalui keterpaduan penyelenggaraan jalan dan pengoperasian jembatan timbang untuk mengendalikan perilaku pembebanan berlebih di jalan (<i>road overloading</i>) • Peningkatan ketersediaan jaringan jalan yang mendukung pengembangan wilayah dilaksanakan melalui pembangunan jalan pada jalan lintas utama pulau, jalan yang mendukung kawasan industri dan pariwisata prioritas, jalan akses ke simpul transportasi prioritas, jalan lingkak/trans pulau terluar dan jalan akses mendukung wilayah 3T dan kawasan perbatasan. • Penguatan perencanaan DAK Bidang Jalan agar pelaksanaannya selaras dengan prioritas pengembangan wilayah. • Untuk penguatan pendanaan pembangunan jaringan jalan perlu dikembangkan inovasi pendanaan infrastruktur seperti KBPU, pemanfaatan dana jangka panjang, dan program dana bergulir (<i>revolving fund</i>) khususnya untuk pengembangan jalan tol. • Proyek prioritas mendukung konektivitas jalan meliputi: <ul style="list-style-type: none"> i) Pembangunan jalan strategis, contoh: Jalan Trans Papua Merauke – Sorong (Major Project) dan Jalan Trans pada 18 Pulau Tertinggal, Terluar, dan Terdepan (Major Project); ii) Pembangunan jalan tol, contoh: Jalan Tol Trans Sumatera Aceh – Lampung (Major Project); iii) Pembangunan jalan mendukung kawasan prioritas (KI, KEK, KSPN, dan kawasan perbatasan); iv) Pembangunan jalan akses simpul transportasi (pelabuhan, bandara, dan terminal); v) Preservasi jalan nasional (termasuk peningkatan/pelebaran); serta

PROGRAM PRIORITAS (PP)	KEGIATAN PRIORITAS (KP)	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI TERKAIT PENYELENGGARAAN JALAN
PP3 Infrastruktur Perkotaan	KP1 Transportasi Perkotaan	<ul style="list-style-type: none"> vi) Pembangunan dan pemeliharaan jalan daerah. • Pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan diprioritaskan pada 6 (enam) kota metropolitan utama, yaitu kawasan metropolitan Jakarta, Surabaya, Bandung, Medan, Semarang, dan Makassar. • Proyek prioritas transportasi perkotaan meliputi: <ol style="list-style-type: none"> i) Pembangunan sistem angkutan umum massal termasuk di 6 Wilayah Metropolitan (Major Project); ii) Pembangunan fasilitas alih moda yang terintegrasi dengan pusat kegiatan perekonomian, permukiman dan fasilitas umum pada simpul-simpul transportasi, iii) Pembangunan perlintasan tidak sebidang antara jalan dan KA di perkotaan, iv) Pembangunan jalan lingkar perkotaan, serta v) Penyediaan PSO dan subsidi angkutan umum massal perkotaan.

Sumber: RPJMN 2020-2024 (Perpres Nomor 18 Tahun 2020)

Arah kebijakan dan strategi penyelenggaraan jalan dalam Renstra Kementerian PUPR 2020-2024 secara umum dirumuskan sebagai upaya untuk dijadikan acuan dalam pencapaian agenda pembangunan infrastruktur konektivitas 2020- 2024.

Arah kebijakan penyelenggaraan jalan adalah Peningkatan Konektivitas Jalan Nasional, sementara strategi yang digunakan yakni Peningkatan Kinerja Pelayanan Jalan Nasional yang dijabarkan dalam (i) Preservasi jalan; (ii) Pembangunan jalan dan jembatan; (iii) Penataan jalan nasional di kawasan perkotaan; (iv) dan Pemenuhan Gap Funding melalui Skema Pembiayaan Alternatif

Tabel 3.2 Penjabaran Strategi Peningkatan Konektivitas Jalan Nasional

NO	Strategi Peningkatan Konektivitas Jalan Nasional	Penjabaran
1	Preservasi	Peningkatan kualitas kemantapan jalan dilaksanakan melalui pemenuhan kebutuhan pemeliharaan jalan, termasuk pemeliharaan rutin jalan serta pemenuhan kelengkapan jalan. Pemeliharaan jalan ini bertujuan untuk meningkatkan kualitas jalan nasional yang diukur dari rata-rata nilai kekasaran jalan (IRI), indeks perkerasan jalan (PCI), umur struktur jalan, dan drainase jalan. Pemenuhan kebutuhan pemeliharaan jalan didorong melalui perbaikan tata kelola penyelenggaraan jalan yang memprioritaskan kegiatan pemeliharaan rutin, berkala, rehabilitasi, dan rekonstruksi.
2	Pembangunan Jalan dan Jembatan	Peningkatan ketersediaan jaringan jalan yang mendukung pengembangan wilayah dilaksanakan melalui pembangunan jalan pada jalan lintas utama

pulau, jalan yang mendukung kawasan industri dan pariwisata prioritas, jalan akses ke simpul transportasi prioritas, jalan lingkar/trans pulau terluar dan jalan akses mendukung wilayah 3T dan kawasan perbatasan. Sebagai contoh, penyelesaian jalan tol Trans Sumatera yang menghubungkan Aceh – Lampung menjadi program prioritas untuk menurunkan waktu Diperlukan penguatan koordinasi perencanaan pembangunan simpul transportasi dan akses jalan dengan Kementerian/Lembaga terkait

- 3 Penataan Jalan Nasional di Kawasan Perkotaan Rencana peningkatan pelayanan jaringan jalan perkotaan melalui pemeliharaan jalan perkotaan yang efektif dan efisien serta peningkatan kapasitas jalan perkotaan berkeselamatan yang mendukung keterpaduan transportasi masal perkotaan, diantaranya: (i) Revitalisasi jaringan jalan perkotaan terutama penataan jalan nasional dengan konsep jalan lingkar agar tidak mengganggu lalu lintas dalam kota; (ii) Penataan simpang sebidang untuk mengurangi kemacetan jalan di persimpangan; (iii) Dukungan jalan pada pengembangan moda transportasi angkutan masal; (iv) Pengembangan jaringan jalan baru di wilayah perkotaan dengan memanfaatkan ROW jalan eksisting berupa elevated/submerged road untuk meminimalisir pengadaaan lahan yang biayanya sangat tinggi di perkotaan; (v) Perbaikan kondisi jalan perkotaan dengan menyediakan sistem drainase yang lebih untuk mencegah banjir dan trotoar yang ramah

4	Pemenuhan GAP Funding melalui Skema Pembiayaan Alternatif	<p>pejalan kaki; (vi) Optimalisasi metode pembangunan simpang tak sebidang (fly over) terutama lintasan kereta api dengan pemanfaatan lahan seminimal mungkin.</p> <p>Dengan ruang fiskal APBN yang sempit, agenda pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur jalan dan jembatan memaksa adanya pergeseran kebijakan anggaran, di mana secara gradual APBN infrastruktur mengalami peningkatan: dari Rp 256,1 Triliun di Tahun 2015 menjadi Rp 415,0 Triliun di Tahun 2019. Selain itu, sumber pembiayaan swasta (PINA, KPBU, penunjukan BUMN) untuk infrastruktur juga mengalami peningkatan pesat. Optimalisasi sistem preservasi jalan nasional yang mengutamakan kegiatan pemeliharaan dan diupayakan menggunakan skema KPBU-AP. Hampir sekitar 50% sumber pendanaan untuk program penyelenggaraan jalan periode 2020-2024 berasal dari APBN Ditjen Bina Marga yang dialokasikan untuk pembangunan dan preservasi jalan nasional berikut kegiatan dukungan manajemen dan teknisnya. Sumber terbesar kedua adalah dari skema KPBU/PINA sekitar 30% yang dialokasikan untuk kegiatan pembangunan, preservasi, dan pengoperasian jalan bebas hambatan (tol) serta pembangunan jembatan bentang panjang dengan mekanisme pengembalian investasi melalui user pay/tol. Skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) Availability Payment (AP) yang berbasis kinerja serta Program Hibah Jalan Daerah</p>
---	---	--

yang mendorong kinerja pemeliharaan jalan perlu diperluas. Skema KPBU-AP juga mendukung kualitas jalan melalui keterpaduan penyelenggaraan jalan dan pengoperasian jembatan timbang untuk mengendalikan perilaku pembebanan berlebih di jalan (Over Dimension Over Loading).

Terdapat beberapa arah kebijakan dan strategi lintas sektor dalam Renstra Kementerian PUPR 2020-2024 terkait dengan arahan kebijakan dan strategi Pengembangan Wilayah. Tabel 3.3 menunjukkan peta kebijakan dan strategi lintas sektor di Pulau Sumatera.

Tabel 3.3 Arah kebijakan dan strategi lintas sektor pada Renstra Kementerian PUPR 2020-2024

No Tema dan Isu Strategis

Kebijakan dan Strategi implementasi

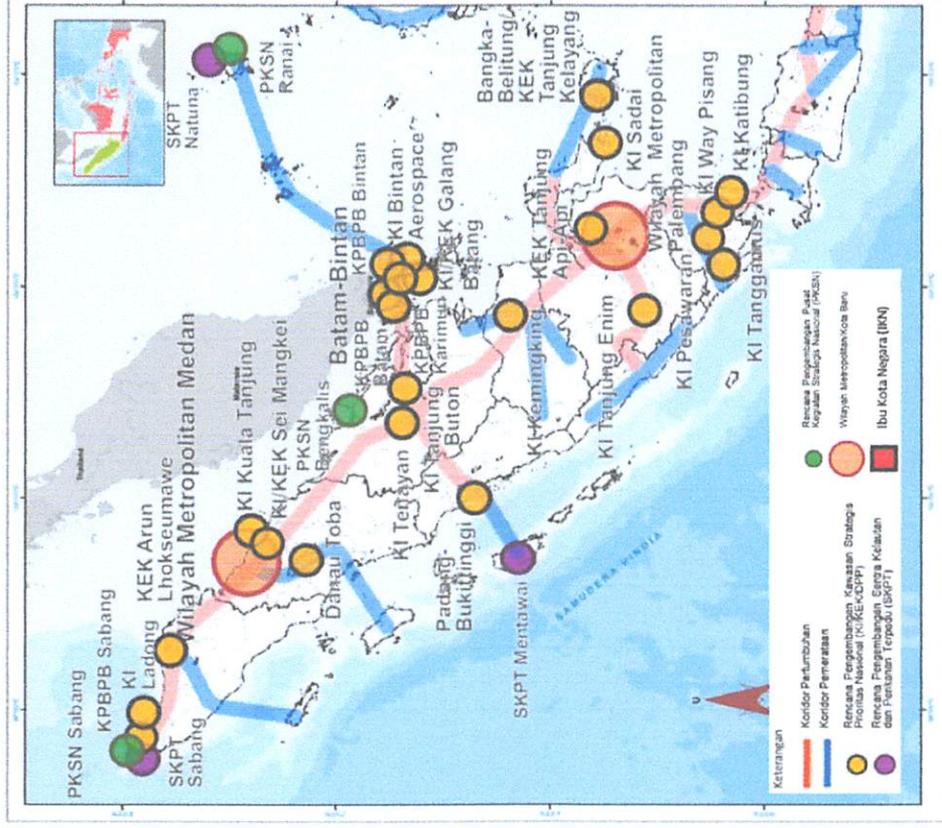
1 PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR PUPR BERBASIS PENGEMBANGAN WILAYAH

Pengembangan wilayah ditujukan untuk menyelesaikan isu strategis (i) meningkatkan pemerataan antarwilayah (Kawasan Barat Indonesia (KBI), Kawasan Timur Indonesia (KTI), Jawa-Luar Jawa), (ii) meningkatkannya keunggulan kompetitif pusat – pusat pertumbuhan wilayah, (iii) meningkatnya kualitas dan akses pelayanan dasar, daya saing serta kemandirian daerah, (iv) meningkatnya sinergi pemanfaatan ruanag wilayah. Hal tersebut sejalan dengan visi misi presiden 2020-2024 yaitu “Terwujudnya Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong”.

Pulau Sumatera

Kebijakan pembangunan wilayah Sumatera tahun 2020-2024 diarahkan untuk menjadi salah satu pintu gerbang Indonesia dalam perdagangan internasional; dan menjadi lumbung energi nasional dan salah satu lumbung pangan nasional seperti Segitiga Pertumbuhan Indonesia – Malaysia – Thailand (Indonesia Malaysia Thailand Growth Triangle) dan masyarakat ekonomi ASEAN akan memperluas investasi perdagangan, serta diversifikasi pasar regional dan global.

Strategi pembangunan Wilayah Sumatera yaitu peningkatan pelayanan dasar (layanan Pendidikan dan Kesehatan, pendidikan vokasional pertanian, perikanan, pertambangan, dan pariwisata), penguatan pusat – pusat pertumbuhan wilayah, pelaksanaan otonomi daerah, penguatan konektivitas dan udara, pengarusutamaan penanggulangan bencana dan adaptasi perubahan iklim.



Untuk periode pemerintahan 2020-2024 arah kebijakan umum Ditjen Bina Marga terdiri dari 7 (tujuh) butir berikut ini:

1. Pembangunan Jalan harus memberikan dampak ekonomi yang jelas seperti untuk pariwisata dan pertumbuhan kota baru akan menjadi prioritas pembangunan terlebih dahulu;
2. Pembangunan Jalan harus memberikan dampak positif untuk industri dan ekonomi yang ada di daerah seperti akses ke kawasan industri dan akses menuju moda transportasi seperti pelabuhan dan bandara;
3. Pembangunan Jalan Tol harus dapat menghubungkan kawasan-kawasan industri, pertanian, sentra-sentra industri kecil dan wisata sehingga dampaknya terlihat dan nyata;
4. Pembangunan Jalan harus berorientasi pada pertahanan dan keamanan yang sekaligus memberikan dampak pertumbuhan ekonomi sehingga perlu dilakukan pembangunan jalan perbatasan untuk mendukung 11 PLBN Prioritas dan jalan menuju perkampungan/desa yang mulai berkembang;
5. Pembangunan Jalan yang mendukung sebuah kawasan, harus memastikan komitmen dari seluruh *stakeholder* terkait (Kementerian Perhubungan, Kementerian Industri, Kementerian Pariwisata, dll) terlebih dahulu, guna mencapai pembangunan yang berkelanjutan, dan mengurangi resiko terdengkalainya program pembangunan jalan tersebut.

Sesuai ketentuan dalam Permen PPN/Bappenas No 5 Tahun 2019 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Renstra K/L, yang dimaksud dengan Arah Kebijakan adalah penjabaran urusan pemerintahan dan/atau Prioritas Pembangunan sesuai dengan visi dan misi Presiden yang rumusannya mencerminkan bidang urusan tertentu dalam pemerintahan yang menjadi tanggung jawab kementerian/lembaga, berisi satu atau beberapa program untuk

mencapai Sasaran Strategis penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan dengan indikator kinerja yang terukur. Sedangkan strategi adalah langkah-langkah berisikan program-program indikatif untuk mewujudkan Visi dan Misi.

Pada **Tabel 3.4** berikut ini disampaikan arah kebijakan dan strategi pencapaian sasaran Ditjen Bina Marga 2020-2024. Sesuai ketentuan dalam Permen PPN/Bappenas No 5 Tahun 2019 di atas, arah kebijakan Ditjen Bina Marga disusun untuk setiap Sasaran Kegiatan (SK) sesuai setiap kegiatan yang dilakukan, dan secara keseluruhan akan mengerucut kepada pencapaian Sasaran Program (SP) Ditjen Bina Marga seperti yang disampaikan pada **Gambar 2.4** sebelumnya.

Tabel 3.4 Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran
Ditjen Bina Marga 2020-2024

No	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
1	Pembangunan jalan nasional dan jalan bebas hambatan untuk meningkatkan konektivitas	<ul style="list-style-type: none"> • Pembangunan jalan tol/bebas hambatan sebagai penghubung antar PKN utama dan simpul pelabuhan utama • Pembangunan jalan baru untuk melengkapi aksesibilitas jalan nasional • Pelebaran jalan menuju standar 7 meter untuk meningkatkan kapasitas, aksesibilitas, dan kelas jalan nasional • Peningkatan kapasitas jalan menjadi 14 meter untuk peningkatan kapasitas pada koridor utama jalan nasional • Peningkatan status beberapa ruas jalan jalan Daerah yang memenuhi kriteria strategis dan kesesuaian fungsi jalan menjadi jalan nasional untuk pemerataan aksesibilitas • Pembangunan fly/over dan underpass pada jaringan jalan nasional yang membutuhkan dalam rangka kelancaran dan keselamatan lalu lintas jalan • Pembangunan jembatan baru/penggantian/pelebaran/ duplikasi jembatan sesuai kebutuhan dan kondisi obyektif di lapangan
2	Preservasi jalan nasional	<ul style="list-style-type: none"> • Pelaksanaan pemeliharaan rutin jalan nasional

No	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
3	untuk mempertahankan kemantapan jalan nasional	<p>pada seluruh bagian jalan dalam rangka mencapai kondisi jalan sesuai standar</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pelaksanaan rehabilitasi jalan nasional untuk mempertahankan fungsi jalan sesuai umur rencana • Pelaksanaan rekonstruksi jalan untuk mengembalikan fungsi jalan yang rusak • Pelaksanaan pemeliharaan rutin jembatan untuk mencegah kerusakan dini jembatan • Pelaksanaan pemeliharaan berkala jembatan untuk mempertahankan fungsi dan nilai konstruksi jembatan • Pelaksanaan rehabilitasi jembatan untuk mengembalikan fungsi jembatan
	Penguatan sistem perencanaan dan penganggaran jalan nasional	<ul style="list-style-type: none"> • Pelaksanaan revisi permen PUPR tentang fungsi, status, dan kelas jalan nasional sesuai dengan perkembangan sistem jaringan jalan • Penguatan sistem AKIP Ditjen Bina Marga secara terpadu • Peningkatan efektivitas penganggaran dan pembiayaan penyelenggaraan jalan • Peningkatan kualitas dan pemanfaatan sistem database kondisi jaringan jalan nasional (SIPDJN) • Peningkatan ketersediaan dokumen studi kelayakan (Pra-FS/FS) untuk mendukung pengembangan jalan nasional/bebas hambatan
4	Penguatan sistem pelaksanaan pembangunan dan preservasi jalan nasional	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan kualitas perencanaan teknis pembangunan/ preservasi jalan nasional • Peningkatan efektivitas kontrak long-segmen untuk preservasi jalan nasional • Perluasan uji coba pelaksanaan kontrak PBC pada jalan nasional • Penguatan penerapan SMM pada kontrak pembangunan/ preservasi • Penerapan percontohan pemeliharaan jalan menuju standar
5	Penguatan sistem pembinaan dan fasilitasi teknis penyelenggaraan jalan nasional	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan ketersediaan dan efektivitas pelaksanaan NSPK di bidang pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan, termasuk jalan tol • Peningkatan efektivitas pelaksanaan pengendalian program, pemantauan dan evaluasi kinerja di bidang pembangunan dan

No	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
6	Penguatan sumber daya manusia, regulasi, pendanaan dan kelembagaan penyelenggaraan jalan	<p>preservasi jalan dan jembatan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan efektivitas pelaksanaan perencanaan, monitoring dan evaluasi kinerja penyelenggaraan jalan bebas hambatan dan jalan tol • Peningkatan dukungan pengadaan tanah untuk pembangunan jalan bebas hambatan dan jalan tol • Peningkatan kuantitas dan kualitas SDM Ditjen Bina Marga sesuai kebutuhan dan penempatannya • Peningkatan pemenuhan kebutuhan dan kondisi fasilitas serta peralatan kerja dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi Ditjen Bina Marga • Penguatan kerangka regulasi penyelenggaraan jalan • Penguatan struktur organisasi Ditjen Bina Marga • Peningkatan akuntabilitas kinerja serta kemajuan pelaksanaan reformasi birokrasi di lingkungan Ditjen Bina Marga • Peningkatan kinerja pengelolaan anggaran serta asset Ditjen Bina Marga

3.2 Kerangka Regulasi

Tugas penyusunan regulasi bidang penyelenggaraan jalan kepada Pemerintah (c.q Ditjen Bina Marga) secara spesifik tertuang dalam pasal 18 (1) UU 38 Tahun 2004 tentang Jalan yang diperkuat juga melalui pasal 292 butir d Permen PUPR No. 03/PRT/M/2019 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PUPR.

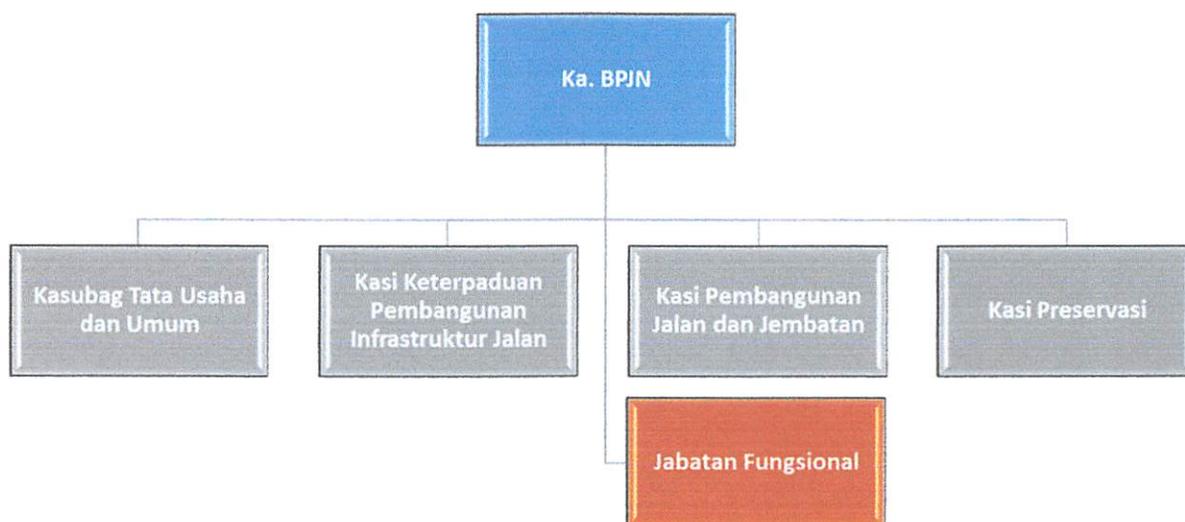
Kebutuhan penyusunan/perubahan regulasi di bidang jalan dapat didasarkan kepada 2 sifat dasar, yakni (1) *mandatory*, berupa pemenuhan terhadap mandat dari UU/PP tentang Jalan dalam rangka pengaturan lebih detail/lanjut pada peraturan yang lebih rendah, (2) *complementary*, berupa pengaturan teknis pelaksanaan suatu aktivitas dalam penyelenggaraan jalan yang membutuhkan kejelasan pengaturan

sebagai dampak perkembangan kondisi lapangan maupun lingkungan strategis yang berpengaruh.

Berdasarkan fungsinya, regulasi memiliki 3 fungsi utama, yakni: (1) fungsi perubahan, untuk mendukung perubahan konsep/sistem penyelenggaraan jalan sesuai kebutuhan dan perkembangan jaman, (2) fungsi stabilisasi, untuk memberikan kepastian tentang ketentuan teknis dan prosedural/administratif untuk melaksanakan setiap item kegiatan penyelenggaraan jalan yang diatur dalam UU 38/2004, dan (3) fungsi fasilitasi, untuk memfasilitasi kebutuhan ataupun peran *stakeholders* dalam proses maupun hasil penyelenggaraan jalan.

3.3 Kerangka Kelembagaan

Sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 16 Tahun 2020 Tentang Organisasi Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, struktur organisasi di Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Bangka Belitung terlihat pada **Gambar 3.1**.



Gambar 3.1 Struktur Organisasi Struktural BPJN Bangka Belitung

Bab 4

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 Target Kinerja Penyelenggaraan Jalan 2020-2024

4.1.1 Target Sasaran Program Penyelenggaraan Jalan

Sesuai dengan struktur sasaran dan indikator kinerja utama program penyelenggaraan jalan Tahun 2020-2024 yang disampaikan sebelumnya, maka dengan mempertimbangkan kebutuhan sesuai perkembangan lingkungan strategis serta kemampuan Ditjen Bina Marga dari hasil evaluasi pelaksanaan Renstra 2015-2019, maka ditetapkan target sasaran program penyelenggaraan jalan untuk periode Renstra 2020-2024 sebagaimana disampaikan pada **Tabel 4.1**.

Target Kinerja untuk SP Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Nasional, diukur menggunakan 4 (empat) buah Indikator Kinerja Program (IKP), yakni:

- Target kinerja IKP1 Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional sebesar 100 % di Tahun 2024. Artinya sebanyak 100% dari pusat kegiatan (PKN, PKW, PKSN), simpul transportasi strategis (pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul, bandara pusat penyebaran, dan terminal tipe A) serta kawasan strategis nasional (KSPN, KEK, KI prioritas, 3TP/DTPK) yang telah diakses oleh jaringan jalan nasional;
- Target Kinerja IKP3 Rating Kondisi Jalan Nasional sebesar 2,43 di Tahun 2024. Artinya rata-rata rating nilai IRI, PCI, umur struktur jalan, dan drainase jalan pada seluruh ruas jalan nasional sekitar 2,43 (1= sangat baik, 5 = sangat buruk) atau secara umum dalam kondisi kondisi mantap (antara kondisi baik atau sedang).

- Target Kinerja IKP4 Rating Keselamatan Jalan sebanyak 22 titik di Tahun 2024. Artinya dari 33 titik blackspot yang ditargetkan, 22 titik akan ditangani selama tahun 2020-2024, target capaian rating keselamatan tahun 2024 yaitu 2,90.

Dalam rangka akuntabilitas kinerja dalam penyelenggaraan jalan sebagai salah satu persyaratan terciptanya tata kelola pemerintahan yang baik, maka dibutuhkan pengukuran kinerja untuk menilai tingkat keberhasilan pencapaian sasaran Ditjen Bina Marga pada setiap tahun anggaran. Oleh karena itu, capaian kinerja setiap indikator kinerja tersebut harus diukur dan dilaporkan dalam dokumen LKIP (Laporan Kinerja Instansi Pemerintah) pada setiap tahunnya.

Pengukuran kinerja diperlukan selain untuk menginformasikan keberhasilan pelaksanaan program dan kegiatan penyelenggaraan jalan, juga digunakan sebagai alat evaluasi tentang berbagai permasalahan dan kendala yang dihadapi jika terdapat hambatan maupun ketidakberhasilan dalam mencapai target kinerja yang ditetapkan, sehingga dapat disusun kebijakan dan strategi penanganannya.

Tabel 4.1 Target kinerja sasaran Program Penyelenggaraan Jalan 2020-2024 BPJN Bangka Belitung

No	Sasaran	Indikator Kinerja	Satuan	Target 2020	Target 2021	Target 2022	Target 2023	Target 2024
1	SP Meningkatkan KINERJA PELAYANAN jalan nasional	IKP1 TINGKAT AKSESIBILITAS jalan nasional <i>(% PKN, PKW, PKS, simpul transportasi nasional, dan kawasan strategis nasional (KSPN, KEK, KI Prioritas, 3TP/DTPK) yang telah diakses jalan nasional)</i>	%	84,20	85,15	86,32	87,38	88,44
		IKP3 RATING KONDISI jalan nasional <i>(rata-rata rating nilai IRI, PCI, umur struktur jalan, dan drainase jalan pada seluruh ruas jalan nasional)</i>	-	2,70	2,43	2,43	2,43	2,43
		IKP4 TINGKAT KESELAMATAN jalan nasional <i>(Indeks Keselamatan jalan)</i>	-	4,40	4,40	4,40	3,90	2,90

4.1.2 Target Keluaran (Output) Kegiatan

Tabel 4.2 menyampaikan target keluaran dari kegiatan utama Ditjen Bina Marga untuk periode Renstra 2020-2024 sesuai dengan perkiraan kebutuhan perkembangan maupun kapasitas (delivery capacity) dari Unit Kerja di Lingkungan Ditjen Bina Marga.

Target keluaran (output) kegiatan utama ini adalah target capaian yang secara langsung berkaitan dengan pencapaian sasaran program dan indikator kinerja (IKP) dari program penyelenggaraan jalan (lihat Tabel 4.1 sebelumnya). Adapun target capaian untuk setiap indikator kinerja yang menjadi pendukung dari kegiatan utama tersebut selengkapnya disampaikan pada Lampiran.

Target keluaran (output) kegiatan utama BPJN Bangka Belitung secara umum dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1. Keluaran utama dari kegiatan preservasi jalan jembatan adalah panjang jalan yang terpelihara dan panjang jembatan yang terpelihara. Keluaran ini mendukung pencapaian IKP3 Rating Kondisi Jalan Nasional.
2. Keluaran utama dari kegiatan pembangunan jembatan adalah panjang jembatan yang terbangun selama periode 2020-2024. Keluaran ini mendukung IKP1 Tingkat Aksesibilitas jalan nasional.
3. Keluaran utama dari kegiatan penanganan blackspot adalah jumlah titik lokasi yang dilakukan penanganan menyeluruh. Keluaran ini mendukung IKP4 Keselamatan jalan.

Tabel 4.2 (Output) Kegiatan 2020-2024 BPJN Bangka Belitung

No	Target Output Utama Renstra 2020-2024	Satuan	Rencana Target					Total rencana s.d 2024
			Th 2020	Th 2021	Th 2022	Th 2023	Th 2024	
1	Panjang jalan yang terpelihara	km	600,4	600,4	600,4	600,4	600,4	3.002
2	Panjang jembatan yang terpelihara	m	2.843,35	2.843,35	2.843,35	2.843,35	2.843,35	14.171,75
3	Jumlah lokasi blackspot pada jalan nasional yang ditangani	titik	0	0	0	8	14	22
4	Panjang jembatan yang dibangun	m	0	0	0	0	10.500	10.500

4.2 Kerangka Pendanaan Penyelenggaraan Jalan 2020-2024

4.2.1 Kebutuhan Dana APBN untuk Program Penyelenggaraan Jalan

Untuk menjalankan seluruh kegiatan dalam rangka mencapai target output maupun capaian sasaran kinerja pada Sub Bab 4.1 di atas, perkiraan kebutuhan pendanaan yang berasal dari APBN 2020-2024 untuk setiap kegiatan penyelenggaraan jalan seperti yang disampaikan pada Tabel 4.3. Idealnya kebutuhan pendanaan dari APBN 2020-2024 sekitar Rp 11,46 Trilyun.

4.2.2 Skema Pendanaan Penyelenggaraan Jalan

Total kebutuhan pembiayaan untuk Tahun 2020-2024 sekitar Rp. 11,46 Trilyun yang meliputi pendanaan pemerintah dan swasta. Porsi pembagian sumber pendanaan untuk penyelenggaraan jalan pada periode 2020-2024 disampaikan pada Gambar 4.1, dengan alternatif sumber pendanaan dari APBN Ditjen Bina Marga, dan KPBU/PINA dengan pengalokasian/ penggunaan dananya.



Gambar 4.1 Skema pendanaan penyelenggaraan jalan BPJN Bangka Belitung 2020-2024

Sekitar 5,8% sumber pendanaan untuk program penyelenggaraan jalan periode 2020-2024 berasal dari APBN Ditjen Bina Marga yang dialokasikan untuk pembangunan dan preservasi jalan nasional berikut kegiatan dukungan manajemen dan teknisnya. Sumber terbesar pertama adalah dari skema KPBU/Loan sekitar 94,2% yang dialokasikan untuk kegiatan pembangunan jembatan Sumatera - Bangka.

Tabel 4.3 Kebutuhan Pendanaan Program Penyelenggaraan Jalan 2020-2024

JENIS KEGIATAN	TARGET (km)	BIAYA (Rp miliar)	SUMBER DANA
Preservasi Jalan Nasional	3.137,3 km	463,8	APBN
Preservasi Jembatan Nasional	2834,35 m	123,058	APBN
Penanganan Keselamatan Jalan	22 Titik	74,34	APBN
Pembangunan Jembatan	13.500 m	10.800,00	KPBU
TOTAL		11.461,20	

Bab 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Bina Marga 2020-2024 ini disusun dengan mempertimbangkan berbagai mandat dari peraturan perundangan, dokumen perencanaan, khususnya RPJMN 2020-2024 (Perpres No. 18 Tahun 2020) dan Renstra Kementerian PUPR 2020-2024, dan juga penugasan kepada Ditjen Bina Marga sesuai amanat UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Berbagai tantangan akan dihadapi dalam penyelenggaraan jalan dalam 5 tahun ke depan, mulai dari kesenjangan ekonomi dan kependudukan, reformasi birokrasi, keterbatasan pembiayaan, transformasi teknologi, kelangkaan energi, hingga persaingan ekonomi global.

Di satu sisi diharapkan jaringan jalan dapat menyediakan konektivitas dalam rangka pemerataan pembangunan ke semua wilayah NKRI, di sisi lain jaringan jalan harus mampu mendukung daya saing ekonomi nasional di era persaingan global yang semakin ketat di masa mendatang. Sementara itu kapasitas sumber daya yang dimiliki oleh Ditjen Bina Marga (SDM, dana, sarana, prasarana, teknologi, dlsb) dirasakan sangat terbatas untuk dapat menjalankan berbagai peran strategis jalan tersebut. Oleh karenanya, dokumen Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024 ini perlu dipandang sebagai dokumen perencanaan kinerja sektor/bidang jalan, yang membutuhkan peran seluruh stakeholders dalam menjalankannya.

Target capaian kinerja maupun rencana investasi yang dimuat di dalam dokumen Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024 ini bersifat indikatif, sehingga potensi terjadinya deviasi dalam implementasinya masih cukup terbuka. Namun demikian perlu dicatat bahwa pencapaian target pembangunan maupun peningkatan kinerja jalan nasional akan sangat bermanfaat bagi pembangunan

nasional di segala bidang, karena ketersediaan jaringan dan kualitas layanan jalan nasional yang handal dan prima akan menjadi tulang punggung pembangunan negara kepulauan Indonesia dalam 5 tahun ke depan.

Diperlukan peningkatan kapasitas kelembagaan, sinkronisasi regulasi, dan berbagai upaya lainnya untuk dapat memastikan bahwa program penyelenggaraan jalan dapat terdelivery dengan baik dan dapat semaksimal mungkin melibatkan peran serta publik. Kebutuhan pendanaan penyelenggaraan jalan yang sedemikian besar, tidak akan terpenuhi oleh APBN secara keseluruhan, sehingga berbagai potensi alternatif pendanaan perlu diupayakan.

5.2 Arahan Pimpinan

Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Bina Marga 2020-2024 ini merupakan acuan bagi pelaksanaan program dan kegiatan seluruh Unit Kerja di Lingkungan Direktorat Jenderal Bina Marga untuk Tahun Anggaran 2020 sampai dengan Tahun Anggaran 2024. Diharapkan setiap Unit Kerja dapat menyusun Rencana Strategis masing-masing dengan mengacu pada dokumen ini.

Untuk implementasi Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024 ini dalam program dan kegiatan tahunan, setiap Unit Kerja diharapkan menyusun Rencana Kerja (Renja), RKA (Rencana Kegiatan dan Anggaran) dengan mengacu kepada prioritas program dan kebijakan pada dokumen Renstra ini.

Selanjutnya, kinerja setiap pimpinan Unit Kerja di Lingkungan Ditjen Bina Marga Tahun 2020-2024 akan dinilai berdasarkan pencapaian output kegiatan serta pencapaian kinerja sebagaimana dituangkan dalam dokumen Renstra ini. Setiap pimpinan Unit Kerja diwajibkan untuk mengusulkan dokumen Penetapan Kinerja (PK) di awal tahun anggaran sebagai perwujudan akuntabilitas kinerja dengan memperhatikan susunan target dan capaian dalam dokumen Renstra ini.

5.3 Mekanisme Evaluasi

Dokumen Renstra Ditjen Ditjen Bina Marga Tahun 2020-2024 ini dapat ditinjau ulang jika terdapat perubahan yang mendasar dalam lingkungan strategis

yang mengharuskan adanya penyesuaian dalam arah kebijakan, target kinerja maupun rencana program/kegiatan yang harus dilaksanakan.

Evaluasi pelaksanaan Renstra Ditjen Ditjen Bina Marga Tahun 2020-2024 ini setidaknya-tidaknya dilakukan satu kali dipertengahan masa berlaku (pertengahan Tahun 2022) untuk mengukur keberhasilan pencapaian target kinerja yang ditetapkan, serta menyesuaikan daftar program dan kegiatan yang diperlukan dalam rangka mencapai target di akhir masa perencanaan (Tahun 2024).

Evaluasi tahunan terhadap pelaksanaan Renstra ini dilaporkan melalui LAKIP (Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) yang disampaikan kepada Menteri PUPR melalui Sekretariat Jenderal, untuk selanjutnya dievaluasi oleh Inspektorat Jenderal. Laporan Hasil Evaluasi (LHE) atas LAKIP Ditjen Bina Marga merupakan bagian dari penilaian prestasi dalam pelaksanaan reformasi birokrasi dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (good governance