

KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT  
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

**BALAI BESAR PELAKSANAAN JALAN NASIONAL KALIMANTAN TIMUR**

Jl. Syarifuddin Yoes No. 1, Gn. Bahagia, Gedung Olahraga Squash Balikpapan, E-mail : bpn12.balikpapan@gmail.com, Telp/Fax : (0542) 8705113

**DOKUMEN RENCANA STRATEGIS  
BALAI BESAR PELAKSANAAN JALAN NASIONAL  
(DOKUMEN RENSTRA BBPJN)**

**KALIMANTAN TIMUR / EAST BORNEO**



**PEKERJAAN :**

**“PENYUSUNAN PROGRAM DAN PEMANTAUAN KINERJA  
BBPJN KALIMANTAN TIMUR”**

**2020 - 2024**

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan yang Maha Esa, atas berkat rahmat dan hidayah-Nya Dokumen Rencana Strategis (Renstra) Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur Tahun 2020-2024 dapat diselesaikan dengan baik.

Renstra Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur Tahun 2020-2024 merupakan panduan dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur untuk 5 (lima) tahun ke depan, yang berpedoman pada surat edaran Menteri PUPR Nomor 09/SE/M/2020 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Strategis Unit Organisasi, Unit Kerja/Unit Pelaksana Teknis, dan Penyusunan Dokumen Perencanaan Lainnya untuk Satuan Kerja.

Tema Pembangunan dalam RPJMN 2020-2024 adalah “Indonesia Berpenghasilan Menengah-Tinggi yang Sejahtera, Adil dan Berkesinambungan”, dengan salah satu dari 7 (tujuh) agenda pembangunannya adalah “Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar”, yang menjadi acuan dalam penyusunan Renstra 2020-2024.

Diharapkan agar seluruh entitas di lingkungan BBPJN Kalimantan Timur dapat secara konsekuen melaksanakan seluruh program dan kegiatan yang telah ditetapkan sehingga pekerjaan jalan dan jembatan tahun 2020-2024 ini dapat dilaksanakan secara baik dan dapat dipertanggung jawabkan.

Kami menyadari bahwa dalam penyusunan Dokumen Renstra Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur Tahun 2020-2024 ini masih terdapat berbagai kekurangan, untuk itu kami mohon masukan dari berbagai pihak untuk kesempurnaan dokumen ini ke depannya. Kami menyampaikan ucapan terimakasih kepada semua pihak yang telah berperan aktif dalam penyusunan dokumen ini.

Balikpapan, November 2020  
Kepala BBPJN Kalimantan Timur



**Dr. Junaidi MT.**

NIP. 19640607 199003 1 006

## **DAFTAR ISI**

<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>2</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>3</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>5</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>8</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1.1 Kondisi Umum.....	1
1.1.1 Konteks Penyusunan Dokumen .....	1
1.1.2 Pelaksanaan Renstra BBPJN Kalimantan Timur 2020-2024 .....	9
1.2 Potensi dan Permasalahan Penyelenggaraan Jalan 2020-2024.....	38
1.2.1 Potensi dan Ancaman dari Perkembangan Lingkungan Strategis .....	38
1.2.2 Permasalahan yang Menjadi Isu Strategis Penyelenggaraan Jalan.....	50
<b>BAB II TUJUAN, SASARAN, DAN INDIKATOR</b>	
2.1 Visi, Misi, serta Sasaran Pembangunan Nasional 2020 - 2024 .....	1
2.1.1 Visi, Misi, dan Arahan Presiden dan Wakil Presiden 2020-2024 .....	1
2.1.2 Agenda Pembangunan Nasional 2020-2024.....	3
2.2 Visi, Misi, Tujuan, dan Sasaran Kementerian PUPR 2020-2024 .....	14
2.2.1 Visi dan Misi Kementerian PUPR.....	14
2.2.2 Tujuan Kementerian PUPR .....	15
2.1.3 Sasaran Kementerian PUPR .....	15
2.2 Visi, Misi, Tujuan, dan Sasaran Ditjen Bina Marga 2020-2024.....	16
2.3.1 Visi dan Misi Ditjen Bina Marga.....	16
2.3.2 Tujuan dan Sasaran Ditjen Bina Marga.....	18
2.4 Sasaran Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur 2020-2024 .....	25
2.4.1 Sasaran Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur .....	25
<b>BAB III ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN</b>	
3.1 Arah Kebijakan dan Strategis Pembangunan Nasional 2020-2024 .....	1
3.1.1 Arah Kebijakan dan Strategis Kementerian .....	1
3.1.2 Arah Kebijakan dan Strategi RPJMN 2020-2024 terkait Bidang Jalan .....	3
3.2 Arah Kebijakan dan Strategis Kementerian PUPR 2020-2024 .....	6
3.2.1 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian PUPR dalam Penyelenggaraan Jalan.....	6
3.2.2 Arah Kebijakan dan Strategi Lintas Sektor Kementerian PUPR.....	8

3.3	Arah Kebijakan dan Strategis Ditjen Bina Marga .....	14
3.3.1	Arah Kebijakan Umum Ditjen Bina Marga.....	14
3.3.2	Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Ditjen Bina Marga 2020-2024....	14
3.4	Kerangka Regulasi Penyelenggaraan Jalan 2020-2024.....	17
3.4.1	Konteks Regulasi dalam Penyelenggaraan Jalan.....	17
3.4.2	Kebutuhan Penguatan Regulasi dalam Penyelenggaraan Jalan.....	17
3.5	Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Jalan 2020-2024 .....	24
3.5.1	Struktur BBPJN Kalimantan Timur.....	24
3.5.2	Kondisi SDM BBPJN Kalimantan Timur .....	25

#### **BAB IV TARGET KINERJA DAN PENDANAAN**

4.1	Target Kinerja Penyelenggaraan Jalan 2020-2024 .....	1
4.2.1	Target Sasaran Program Infrastruktur Konektivitas .....	1
4.2.2	Target Keluaran ( <i>Output</i> ) Kegiatan .....	7
4.2.3	Uraian Target Keluaran ( <i>Output</i> ) Kegiatan 2020-2024 BBPJN Kalimantan Timur. ..	8
4.2	Kerangka Pendanaan Penyelenggaraan Jalan 2020-2024.....	15
4.2.1	Kebutuhan dana APBN untuk Program Penyelenggaraan Jalan .....	15
4.2.2	Skema Pendanaan Penyelenggaraan Jalan.....	16
4.2.3	Uraian Pendanaan Target Keluaran ( <i>Output</i> ) Kegiatan 2020-2024 BBPJN Kalimantan Timur. ....	18

#### **BAB V PENUTUP**

5.1	Kesimpulan .....	1
5.2	Arahan Pimpinan .....	2
5.3	Mekanisme Evaluasi .....	2

#### **LAMPIRAN 1. MATRIKS PENDANAAN RENSTRA KALTIM 2020-2024**

## **DAFTAR TABEL**

<b>Tabel 1.1</b>	Kinerja Program Pemeliharaan Rutin Jalan SKPD Kaltim 2015-2019 .....	I-12
<b>Tabel 1.2</b>	Kinerja Program Pemeliharaan Rutin Jalan Satker PJN I Kaltim 2015-2019 .....	I-12
<b>Tabel 1.3</b>	Kinerja Program Pemeliharaan Rutin Jalan Satker PJN II Kaltim 2015-2019 .....	I-13
<b>Tabel 1.4</b>	Kinerja Program Rehabilitasi Minor Jalan SKPD Kaltim 2015-2019 .....	I-14
<b>Tabel 1.5</b>	Kinerja Program Rehabilitasi Minor Jalan Satker PJN I Kaltim 2015-2019 .....	I-14
<b>Tabel 1.6</b>	Kinerja Program Rehabilitasi Mayor Jalan Satker PJN I Kaltim 2015-2019 .....	I-14
<b>Tabel 1.7</b>	Kinerja Program Rekonstruksi Jalan Satker PJN I Kaltim 2015-2019 .....	I-15
<b>Tabel 1.8</b>	Kinerja Program Penanganan Longsoran Satker PJN I Kaltim 2015-2019 .....	I-15
<b>Tabel 1.9</b>	Kinerja Program Penanganan Drainase dan Bangunan Pelengkap Satker PJN I Kaltim 2015-2019 .....	I-15
<b>Tabel 1.10</b>	Kinerja Program Rehabilitasi Minor Jalan Satker PJN II Kaltim 2015-2019 .....	I-16
<b>Tabel 1.11</b>	Kinerja Program Rehabilitasi Mayor Jalan Satker PJN II Kaltim 2015-2019 .....	I-16
<b>Tabel 1.12</b>	Kinerja Program Rekonstruksi Jalan Satker PJN II Kaltim 2015-2019 ....	I-17
<b>Tabel 1.13</b>	Kinerja Program Penanganan Longsoran Jalan Satker PJN II Kaltim 2015-2019 .....	I-17
<b>Tabel 1.14</b>	Kinerja Program Pemeliharaan Rutin Jembatan SKPD Kaltim 2015-2019 .....	I-18
<b>Tabel 1.15</b>	Kinerja Program Pemeliharaan Rutin Jembatan Satker PJN I Kaltim 2015-2019 .....	I-18
<b>Tabel 1.16</b>	Kinerja Program Pemeliharaan Rutin Jembatan Satker PJN II Kaltim 2015-2019 .....	I-19
<b>Tabel 1.17</b>	Kinerja Program Rehabilitasi Jembatan Satker PJN I Kaltim 2015-2019 .....	I-19
<b>Tabel 1.18</b>	Kinerja Program Pemeliharaan Berkala Jembatan Satker PJN I Kaltim 2015-2019 .....	I-20
<b>Tabel 1.19</b>	Kinerja Program Pemeliharaan Berkala Jembatan Satker PJN II Kaltim 2015-2019 .....	I-20
<b>Tabel 1.19</b>	Kinerja Program Pemeliharaan Berkala Jembatan Satker SKPD Kaltim 2015-2019 .....	I-21
<b>Tabel 1.20</b>	Kinerja Program Pelebaran Jalan Menuju Standar Satker PJN II Kaltim 2015-2019 .....	I-21
<b>Tabel 1.21</b>	Layanan Perencanaan, Pengendalian dan Pengawasan Preservasi dan Peningkatan Kapasitas Jalan Nasional Satker BPJN XII Balikpapan 2015-2019 .....	I-21
<b>Tabel 1.22</b>	Layanan Perencanaan, Pengendalian dan Pengawasan Preservasi dan Peningkatan Kapasitas Jalan Nasional Satker P2JN Kaltim 2015-2019 ...	I-22
<b>Tabel 1.23</b>	Layanan Perencanaan, Pengendalian dan Pengawasan Preservasi dan Peningkatan Kapasitas Jalan Nasional Satker Jembatan Pulau Balang dan Tol Balikpapan-Samarinda 2015-2019 .....	I-22
<b>Tabel 1.24</b>	Layanan Sarana Prasarana Internal Satker PJN I Kaltim 2015-2019 .....	I-22

<b>Tabel 1.25</b>	Layanan Perkantoran Seluruh Satker Kaltim 2015-2019 .....	I-23
<b>Tabel 1.26</b>	Layanan Dukungan Administrasi Seluruh Satker Kaltim 2015-2019 .....	I-23
<b>Tabel 1.27</b>	Layanan Dukungan Manajemen Satker BBPJN Kaltim 2015-2019 .....	I-23
<b>Tabel 1.28</b>	Kinerja Pelebaran Jalan Menambah Lajur Satker PJI I Kaltim 2015-2019 .....	I-24
<b>Tabel 1.29</b>	Kinerja Pemeliharaan Rutin Jalan Baru Satker PJI I Kaltim 2015-2019	I-24
<b>Tabel 1.30</b>	Kinerja Pemeliharaan Rutin Jalan Baru Satker PJI I Kaltim 2015-2019	I-24
<b>Tabel 1.31</b>	Kinerja Pemeliharaan Rutin Jalan Baru Satker Perbatasan dan Jembatan Pulau Balang Kaltim 2015-2019 .....	I-24
<b>Tabel 1.32</b>	Kinerja Pembangunan Jalan Satker Tol Balikpapan-Samarinda Kaltim 2015-2019 .....	I-25
<b>Tabel 1.33</b>	Capaian Kemantapan Jalan di Lingkungan BBPJN Kalimantan Timur ...	I-26
<b>Tabel 1.34</b>	Capaian Kemantapan Jembatan di Lingkungan BBPJN Kalimantan Timur .....	I-26
<b>Tabel 1.35</b>	Kondisi Ruas Jalan dan Jembatan di Lingkungan BBPJN Kalimantan Timur .....	I-26
<b>Tabel 1.36</b>	Preservasi Pemeliharaan Rutin Jalan .....	I-29
<b>Tabel 1.37</b>	Perservasi Rekonstruksi dan Rehabilitasi Jalan .....	I-29
<b>Tabel 1.38</b>	Pelebaran Jalan Menuju Standar .....	I-31
<b>Tabel 1.39</b>	Preservasi Rutin Jembatan .....	I-32
<b>Tabel 1.40</b>	Preservasi Jembatan .....	I-32
<b>Tabel 1.41</b>	Layanan Sarana dan Prasarana Internal .....	I-33
<b>Tabel 1.42</b>	Layanan Dukungan Manajemen Satker .....	I-33
<b>Tabel 1.43</b>	Layanan Dukungan Administrasi Satker .....	I-34
<b>Tabel 1.44</b>	Layanan Perkantoran .....	I-34
<b>Tabel 1.45</b>	Pelebaran Jalan Menambah Lajur .....	I-35
<b>Tabel 1.46</b>	Pemeliharaan Rutin Jalan Baru .....	I-35
<b>Tabel 1.47</b>	Pembangunan Jalan .....	I-36
<b>Tabel 1.48</b>	Pembangunan Jembatan .....	I-36
<b>Tabel 1.49</b>	Pembangunan Jalan Bebas Hambatan .....	I-37
<b>Tabel 1.50</b>	Struktur PDRB Kalimantan Timur Menurut Lapangan Usaha 2018, Triwulan I-IV Tahun 2019, dan Tahunan 2019 (Persen, %) .....	I-48
<b>Tabel 1.51</b>	Daftar Luas Wilayah Darat dan Laut Kabupaten/Kota di Kalimantan Timur .....	I-49
<b>Tabel 1.52</b>	Kondisin Obyektif Infrastruktur Jalan Tahun 2018-2019 .....	I-52
<b>Tabel 2.1</b>	Lima (5) Arah Utama Presiden sebagai Strategi Pembangunan Nasional Tahun 2020-2024 .....	II-3
<b>Tabel 3.1</b>	Arah Kebijakan dan Strategi Umum untuk setiap Agenda Pembangunan Nasional 2020-2024 .....	III-1
<b>Tabel 3.2</b>	Arah kebijakan dan strategi RPJMN 2020-2024 terkait Bidang Jalan .....	III-4
<b>Tabel 3.3</b>	Penjabaran Strategi Peningkatan Konektivitas Jalan Nasional .....	III-6
<b>Tabel 3.4</b>	Arah Kebijakan dan Strategi Lintas Sektor pada Renstra Kementerian PUPR 2020-2024 .....	III-8
<b>Tabel 3.5</b>	Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran Ditjen Bina Marga 2020-2024 .....	III-15
<b>Tabel 3.6</b>	Mandat Pengaturan dalam UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan .....	III-18
<b>Tabel 3.7</b>	Organisasi di Lingkungan BBPJN Kalimantan Timur .....	III-23
<b>Tabel 4.1.</b>	Daftar Rincian Koridor Terpilih untuk Perhitungan Waktu Tempuh Wilayah Kalimantan Timur .....	IV-4

<b>Tabel 4.2</b>	Sasaran Program Penyelenggaraan Jalan Kalimantan Timur untuk periode Renstra 2020-2024 .....	IV-6
<b>Tabel 4.3</b>	Rekap Target Keluaran ( <i>Output</i> ) Kegiatan 2020-2024 BBPJK Kalimantan Timur .....	IV-8
<b>Tabel 4.4</b>	Uraian kegiatan panjang jembatan yang dipelihara renstra 2020-2024 .....	IV-9
<b>Tabel 4.5</b>	Uraian kegiatan pembangunan jalan strategis renstra 2020-2024 .....	IV-10
<b>Tabel 4.6</b>	Uraian rencana penanganan kegiatan pembangunan jalan strategis TA. 2020 .....	IV-10
<b>Tabel 4.7</b>	Uraian rencana penanganan kegiatan pembangunan jalan strategis TA. 2021 .....	IV-11
<b>Tabel 4.8</b>	Uraian rencana penanganan kegiatan pembangunan jalan strategis TA. 2022 .....	IV-11
<b>Tabel 4.9</b>	Uraian rencana penanganan kegiatan pembangunan jalan strategis TA. 2023 .....	IV-11
<b>Tabel 4.10</b>	Uraian rencana penanganan kegiatan pembangunan jalan strategis TA. 2024 .....	IV-12
<b>Tabel 4.11</b>	Uraian rencana penanganan kegiatan pembangunan jalan akses simpul transportasi .....	IV-13
<b>Tabel 4.12</b>	Uraian rencana penanganan kegiatan pembangunan jalan akses simpul transportasi TA. 2020 .....	IV-13
<b>Tabel 4.13</b>	Uraian rencana penanganan kegiatan pembangunan jembatan renstra 2020-2024 .....	IV-13
<b>Tabel 4.14</b>	Uraian rencana penanganan kegiatan pembangunan jembatan renstra 2020-2024 .....	IV-14
<b>Tabel 4.15</b>	Kebutuhan Pendanaan APBN Program Penyelenggaraan Jalan 2020-2024 .....	IV-18
<b>Tabel 4.16</b>	Kebutuhan Pendanaan kegiatan Panjang Jembatan yang Dipelihara Renstra 2020-2024 .....	IV-19
<b>Tabel 4.17</b>	Kebutuhan Pendanaan kegiatan pembangunan jalan strategis renstra 2020-2024 .....	IV-20
<b>Tabel 4.18</b>	Kebutuhan Pendanaan kegiatan pembangunan jalan strategis (Harga per Km) renstra 2020-2024 .....	IV-20
<b>Tabel 4.19</b>	Kebutuhan Pendanaan kegiatan pembangunan jalan akses simpul transportasi renstra 2020-2024 .....	IV-21
<b>Tabel 4.20</b>	Kebutuhan Pendanaan kegiatan pembangunan jalan akses simpul transportasi (Harga per Km) renstra 2020-2024 .....	IV-21
<b>Tabel 4.21</b>	Kebutuhan Pendanaan kegiatan pembangunan jembatan (Harga per Km) renstra 2020-2024 .....	IV-22
<b>Tabel 4.22</b>	Kebutuhan Pendanaan kegiatan penanganan keselamatan jalan renstra 2020-2024 (Bagian 1) .....	IV-23
<b>Tabel 4.23</b>	Kebutuhan Pendanaan kegiatan penanganan keselamatan jalan renstra 2020-2024 (Bagian 2) .....	IV-24
<b>Tabel 4.23</b>	Kebutuhan Pendanaan kegiatan penanganan keselamatan jalan renstra 2020-2024 (Bagian 3) .....	IV-26
<b>Tabel 4.24</b>	Kebutuhan Pendanaan kegiatan penanganan keselamatan jalan renstra 2020-2024 (Total Kebutuhan Dana) .....	IV-27

---

**DAFTAR GAMBAR**

<b>Gambar 1.1</b> Wilayah Kerja Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur .....	I-3
<b>Gambar 1.2</b> Wilayah Kerja Prioritas BBPJN Kalimantan Timur .....	I-4
<b>Gambar 1.3</b> Struktur Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Tipe B .....	I-8
<b>Gambar 1.4</b> Laju Pertumbuhan Beberapa Lapangan Usaha PDRB Kalimantan Timur Tahun 2019 (Persen) .....	I-42
<b>Gambar 1.5</b> Sumber Pertumbuhan PDRB Kalimantan Timur Menurut Lapangan Usaha Tahun 2017-2019 (Persen) .....	I-43
<b>Gambar 1.6</b> Laju Pertumbuhan Beberapa Lapangan Usaha PDRB Kalimantan Timur Triwulan IV 2019 (y-on-y) (Persen) .....	I-43
<b>Gambar 1.7</b> Perkembangan Tiga Lapangan Usaha dengan Laju Pertumbuhan Tertinggi Triwulanan, 2017-2019 (q-to-q) (Persen) .....	I-44
<b>Gambar 1.8</b> Pertumbuhan dan Distribusi Beberapa Komponen PDRB Menurut Pengeluaran Tahun 2019 (Persen) .....	I-46
<b>Gambar 1.9</b> Sumber Pertumbuhan PDRB Menurut Pengeluaran Tahun 2017-2019 (Persen) .....	I-46
<b>Gambar 1.10</b> Pertumbuhan Ekonomi Kalimantan Timur Tahun 2019 .....	I-47
<b>Gambar 1.11</b> Peta Wilayah Administrasi Provinsi Kalimantan Timur .....	I-50
<b>Gambar 2.1</b> 7 Agenda Pembangunan RPJMN 2020-2024 .....	II-3
<b>Gambar 2.2</b> <i>Highlight</i> Target Ditjen Bina Marga .....	II-4
<b>Gambar 2.3</b> IKU-Waktu Tempuh Tahun 2020 (jam/100 km) .....	II-6
<b>Gambar 2.4</b> IKU-Waktu Tempuh Tahun 2021 (jam/100 km) .....	II-7
<b>Gambar 2.5</b> IKU-Waktu Tempuh Tahun 2022 (jam/100 km) .....	II-8
<b>Gambar 2.6</b> IKU-Waktu Tempuh Tahun 2023 (jam/100 km) .....	II-9
<b>Gambar 2.7</b> IKU-Waktu Tempuh Tahun 2024 (jam/100 km) .....	II-10
<b>Gambar 2.8</b> IKU-Aksesibilitas Tahun 2020-2024 Pulau Kalimantan .....	II-11
<b>Gambar 2.9</b> IKU-Rating Kondisi Tahun 2020-2024 Kalimantan Timur .....	II-12
<b>Gambar 2.10</b> IKU-Keselamatan Jalan Tahun 2020-2024 Kalimantan Timur .....	II-13
<b>Gambar 2.11</b> Peta Strategi Ditjen Bina Marga 2020-2024 .....	II-16
<b>Gambar 2.12</b> Peta Strategi dan Indikator Kinerja Ditjen Bina Marga 2020-2024 ...	II-22
<b>Gambar 2.13</b> Struktur dan Indikator Kinerja Ditjen Bina Marga 2020-2024 .....	II-23
<b>Gambar 3.1</b> Pembangunan Infrastruktur PUPR Pengembangan Wilayah Kalimantan .....	III-13
<b>Gambar 3.2</b> Struktur Kelembagaan BBPJN Kaltim 2020 .....	III-24
<b>Gambar 3.3</b> Informasi Kepegawaian Berdasarkan Jenis Kelamin .....	III-25
<b>Gambar 3.4</b> Informasi Kepegawaian Berdasarkan Golongan .....	III-26
<b>Gambar 3.5</b> Informasi Kepegawaian Berdasarkan Usia .....	III-26
<b>Gambar 3.6</b> Informasi Kepegawaian Berdasarkan Pendidikan .....	III-27
<b>Gambar 4.1</b> Peta Koridor Terpilih untuk Perhitungan Waktu Tempuh .....	IV-3
<b>Gambar 4.2</b> Skema Pendanaan Penyelenggaraan Jalan 2020-2024 .....	IV-17



## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Kondisi Umum**

##### **1.1.1 Konteks Penyusunan Dokumen**

Sebagai pemahaman atas pasal 12 dan pasal 13 PP 40 Tahun 2004 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional, bahwa setiap K/L wajib menyusun Renstra dengan berpedoman pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024 (RPJMN) yaitu Perpres Nomor 18 Tahun 2020. Selanjutnya di dalam Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 Tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) mengamanatkan bahwa penyelenggaraan SAKIP dilakukan secara berjenjang dengan tingkatan satuan kerja, unit organisasi dan K/L dalam bentuk: a) Rencana Strategis; b) Perjanjian Kinerja; c) Pengukuran Kinerja; d) Pengelolaan Data Kinerja; e) Pelaporan Kinerja; dan f) Reviu dan Evaluasi Kinerja. Dengan demikian, Dokumen Rencana Strategis Direktorat Jenderal Bina Marga 2020-2024 diartikan sebagai dokumen perencanaan jangka menengah (5 tahunan) untuk melaksanakan pembangunan di bidang yang menjadi tugas dan kewenangan Ditjen Bina Marga (yakni bidang jalan sesuai UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan) untuk mencapai sasaran pembangunan.

##### **1.1.1.1 Peran Jalan Bagi Pembangunan Nasional**

Sebagaimana tertuang dalam pasal 5 UU 38 Tahun 2004 bahwa peran jalan adalah :

1. Sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat;
2. Sebagai prasarana distribusi barang dan jasa merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara, dan
3. Jalan yang merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan menghubungkan dan mengikat seluruh wilayah Republik Indonesia.

Dalam hal ini, Pemerintah (Pusat maupun daerah sesuai kewenangannya masing-masing) memiliki kewajiban untuk dapat menghadirkan peranan jalan tersebut sesuai dengan perkembangan kebutuhan dan kemampuan pemerintah dalam menyelenggarakan jalan.

**1.1.1.2 Tugas dan Fungsi Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur**

Sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 05/PRT/M/2019 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 20/PRT/M/2016 tentang organisasi dan tata cara kerja unit pelaksana teknis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Dalam melaksanakan tugasnya, Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Bina Marga. Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional dipimpin oleh seorang Kepala. Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional mempunyai tugas melaksanakan perencanaan, pengadaan, pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan, penerapan sistem manajemen mutu dan pengendalian mutu pelaksanaan pekerjaan, penyediaan dan pengujian bahan dan peralatan serta keselamatan dan lain fungsi jalan dan jembatan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Berikut peta ruas penanganan jalan dan jembatan Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur pada **Gambar 1.1** dan lokasi prioritas resntra pada **Gambar 1.2** di bawah ini.



Sumber : Dokumen KPIJ BBPJN Kalimantan Timur, 2020

**Gambar 1.1** Wilayah Kerja Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur



BBPJK (Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional) Kalimantan Timur awalnya bergabung dengan BBPJK (Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional) VII Banjarmasin yang meliputi wilayah Kalimantan Barat, Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Timur, dan Kalimantan Utara hingga akhir tahun 2016. Kemudian membentuk BPJK (Balai Pelaksanaan Jalan Nasional) XII Balikpapan dengan wilayah kerja Kalimantan Timur dan Kalimantan Utara. Pada tanggal 2 bulan Juni tahun 2020, Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat menetapkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor: 16/PRT/M/2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Ditetapkannya peraturan ini merupakan tindak lanjut dari proses reformasi birokrasi dan perampingan organisasi dalam rangka meningkatkan efektivitas dan efisiensi pelaksanaan organisasi sesuai arahan Presiden Joko Widodo untuk mempercepat pengambilan keputusan. Melalui penetapan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor: 16/PRT/M/2020 ini, kembali terjadi perubahan atas organisasi, tata kerja, nomenklatur, jumlah, lokasi, dan wilayah kerja pada Balai Pelaksanaan Jalan Nasional XII Balikpapan dengan terbentuknya Balai Pelaksanaan Jalan Nasional (BPJK) Kalimantan Utara. Selanjutnya pada 22 Juni 2020, dilakukan pelantikan Kepala Balai berdasarkan SK Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor: 1080/KPTS/M/2020 tentang Pemberhentian Kasi dan Pengangkatan Kabid dari dan dalam Jabatan Administrator di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Wilayah Satuan Kerja (Satker) Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur meliputi :

- a. Pelaksanaan Jalan Nasional Wilayah 1 dengan wilayah kerja jalur selatan sampai jalur tengah antara lain batas Kalimantan Selatan (Batu Aji) sampai dengan Kabupaten Kutai Barat (Sendawar).
- b. Pelaksanaan Jalan Nasional Wilayah 2 dengan wilayah kerja jalur tengah sampai ke arah utara antara lain Samarinda sampai dengan batas Kalimantan Utara
- c. Pelaksanaan Jalan Perbatasan dengan wilayah kerja di Kabupaten Mahakam Ulu yang menghubungkan antara Kalimantan Timur.

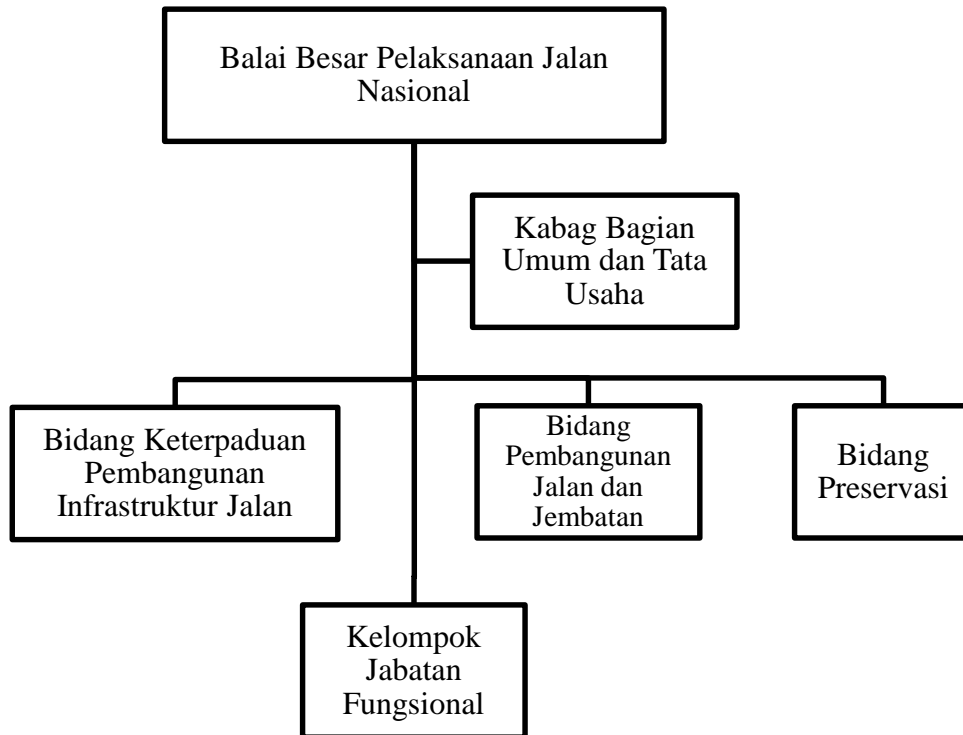
Sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 16/PRT/M/2020 tentang organisasi dan tata cara kerja unit pelaksana teknis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Dalam melaksanakan tugasnya, Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional menyelenggarakan tugas dan fungsi:

- a. Penyusunan rencana, program, dan anggaran pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan;
- b. Penyiapan, pelaksanaan, dan pengolahan data dan informasi jalan dan jembatan, serta verifikasi data jaringan jalan daerah, dan verifikasi usulan pemograman jalan daerah;
- c. Pelaksanaan studi kelayakan, survei, investigasi, dan evaluasi perencanaan teknis bidang jalan dan jembatan termasuk keselamatan jalan, daerah rawan bencana, dan lingkungan;
- d. Penyiapan program, pengendalian, dan pengawasan pengadaan lahan jalan nasional, jalan bebas hambatan, dan jalan tol;
- e. Penyusunan rencana, program, dan anggaran penanganan jalan dan jembatan termasuk sistem manajemen keselamatan konstruksi dan lingkungan serta perubahannya;
- f. Penyiapan rencana dan dokumen pengadaan bidang jalan dan jembatan termasuk penyusunan dan pengawasan penerapan analisis harga satuan pekerjaan bidang jalan dan jembatan;
- g. Pengendalian dan pelaksanaan pengadaan barang dan jasa kegiatan penanganan jalan dan jembatan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- h. Sertifikasi laik operasi mesin pencampur aspal (*asphalt mixing plant*);
- i. Pengendalian pelaksanaan pekerjaan dan perubahan kontrak pekerjaan bidang jalan dan jembatan termasuk evaluasi kinerja penyedia jasa;
- j. Penerapan hasil pengembangan teknologi bahan dan peralatan jalan dan jembatan;
- k. Pengendalian penerapan sistem manajemen keselamatan konstruksi dan lingkungan di bidang jalan dan jembatan;
- l. Pelaksanaan pengujian, pemantauan, dan pengendalian bahan dan hasil pekerjaan konstruksi serta evaluasi terhadap hasil pengujian;
- m. Pelaksanaan analisis dampak lingkungan dan lalu lintas;
- n. 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;
- o. Pelaksanaan koordinasi, evaluasi, dan pengawasan terhadap pembangunan jalan tol yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Jalan Tol;

- p. 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;
- q. Pelaksanaan program kelaikan jalan dan jembatan nasional termasuk uji laik fungsi;
- r. Pengadaan atau penyediaan, penyimpanan, pemeliharaan, penggunaan, dan pemantauan bahan dan peralatan untuk jalan dan jembatan termasuk suku cadang sesuai dengan kewenangan;
- s. Evaluasi dan penerapan standar pelayanan minimal jalan dan jembatan;
- t. Penyusunan rencana, program dan anggaran, serta evaluasi perencanaan teknis perbaikan kerusakan jalan dan jembatan akibat bencana alam;
- u. Pencegahan atau mitigasi dan pengendalian pelaksanaan penanggulangan bencana yang berdampak pada jalan dan jembatan;
- v. Pelaksanaan audit keselamatan jalan dan jembatan;
- w. Penyediaan konsultasi teknik penanganan jalan dan jembatan pada jalan daerah termasuk konektivitas jaringan jalan;
- x. Penyusunan laporan akuntabilitas kinerja balai besar;
- y. Penyiapan bahan dan pendampingan dalam periode audit internal dan eksternal dalam rangka penuntasan temuan terkait penanganan jalan dan jembatan; dan
- z. 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.

Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur merupakan Balai Besar Tipe B. Sesuai Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 16 Tahun 2020 tanggal 2 Juni 2020, tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, BBPJN Kalimantan Timur bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Bina Marga yang secara teknis dibina oleh Direktur terkait. BBPJN Kalimantan Timur yang tergolong **Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Tipe B** memiliki tugas **“Melaksanakan pemrograman, perencanaan, pengadaan, pembangunan, preservasi dan pengendalian penerapan norma, standar, pedoman dan kriteria bidang jalan dan jembatan termasuk konektivitas jaringan jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”**, dan memiliki fungsi sebagai berikut (**Gambar 1.3**).

1. Bagian Umum dan Tata Usaha;
2. Bidang Keterpaduan Pembangunan Infrastruktur Jalan;
3. Bidang Pembangunan Jalan dan Jembatan;
4. Bidang Preservasi; dan
5. Kelompok Jabatan Fungsional.



**Gambar 1.3** Struktur Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Tipe B

Sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 16/PRT/M/2020 tentang organisasi dan tata cara kerja unit pelaksana teknis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, dalam struktur organisasi Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur, selain didukung oleh struktur dan SDM tersebut di atas, BBPJN Kalimantan Timur juga didukung oleh Unit Satuan Kerja (Satker) yang berada di Provinsi Kalimantan Timur yaitu :

1. Satuan Kerja Pelaksanaan Jalan Tol Balikpapan-Samarinda Provinsi Kalimantan Timur.
2. Pelaksanaan Jembatan Pulau Balang Provinsi Kalimantan Timur.
3. Satuan Kerja PJN Wilayah I Provinsi Kalimantan Timur.



4. Satuan Kerja PJN Wilayah II Provinsi Kalimantan Timur.
5. Satuan Kerja Jalan Perbatasan Provinsi Kalimantan Timur.
6. Satuan Kerja Perencanaan dan Pengawasan Jalan Nasional Provinsi Kalimantan Timur.
7. SKPD-TP Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Kalimantan Timur.

Dalam kaitannya dengan Dokumen Renstra BBPJN Kalimantan Timur 2020-2024 ini, maka Renstra harus mencakup upaya dari seluruh unit organisasi di lingkungan BBPJN Kalimantan Timur untuk melaksanakan tugas dan fungsinya, sedemikian sehingga menghasilkan keluaran kegiatan (*output*) maupun pemanfaatan hasil kegiatan tersebut (*outcome/impact*) dalam kerangka program penyelenggaraan jalan yang sesuai dengan target pembangunan nasional yang diembankan kepada BBPJN Kalimantan Timur.

#### **1.1.1.3 Posisi dan Fungsi Renstra Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur 2020-2024**

Rencana Strategis BBPJN Kalimantan timur, disusun dengan tujuan sebagai berikut :

1. Menjadi acuan dalam mengupayakan penyelenggaraan jalan efektif dan efisien dari alokasi sumber dana yang terbatas dalam berbagai kegiatan yang sifatnya strategis untuk pencapaian Visi dan Misi BBPJN Kalimantan Timur yang telah ditetapkan.
2. Menjadi acuan seluruh satuan kerja di BBPJN Kalimantan Timur dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi serta Visi dan Misi yang telah ditetapkan.
3. Menjadi acuan dalam menilai pencapaian kinerja satuan kerja di lingkungan BBPJN Kalimantan Timur, yang kemudian akan berakumulasi menjadi pencapaian kinerja BBPJN Kalimantan Timur secara keseluruhan.
4. Menjadi acuan bagi BBPJN Kalimantan Timur dalam mempertanggungjawabkan kinerja tahunan dan lima tahunan.

#### **1.1.2 Pelaksanaan Renstra BBPJN Kalimantan Timur 2020-2024**

Pada bagian ini disampaikan hasil pelaksanaan program penyelenggaraan jalan oleh BBPJN Kalimantan Timur selama periode Renstra 2015-2019. Hasil evaluasi ini menjadi dasar bagi penyusunan Renstra BBPJN Kalimantan Timur periode 2020-2024.

Berdasarkan hasil pengukuran kinerja, dilakukan evaluasi pencapaian indikator kinerja sasaran dan indikator *output* kelompok kegiatan untuk mendapatkan gambaran lebih lanjut mengenai keberhasilan dan kegagalan pencapaian sasaran dalam suatu program. Evaluasi

juga bertujuan untuk mengidentifikasi kendala yang dijumpai dalam hal-hal yang harus diantisipasi dalam rangka pencapaian misi dan sebagai umpan balik pelaksanaan program/kegiatan di masa mendatang. Melihat kinerja BBPJN Kalimantan Timur selama kurun waktu 2015-2019, terdapat beberapa sasaran yang sudah terpenuhi, akan terpenuhi dan sulit terpenuhi. *Output* yang sudah terpenuhi pada tahun 2019 antara lain :

- a. *Output* Pemeliharaan Rutin Jalan, dibagi menjadi 2 (dua) kegiatan yaitu pemeliharaan rutin dan rutin kondisi.
- b. *Output* Preservasi Jalan, dibagi menjadi 4 (empat) output yaitu pemeliharaan rehabilitasi minor, rehabilitasi mayor, rekonstruksi, dan
- c. *Output* Pelebaran Jalan (dari 2/2 menjadi 4/2)

Sedangkan untuk *output* yang mengalami penggabungan yaitu :

- a. *Output* jumlah laporan sistem pelaporan secara elektronik (*e-monitoring*), jumlah unit perangkat pengolah data dan komunikasi, jumlah unit peralatan dan fasilitas perkantoran, digabung menjadi *output* layanan internal
- b. *Output* jumlah monitoring dan evaluasi pelaksanaan jalan dan jembatan, jumlah dokumen penyiapan bahan usulan program tahunan dan 5 tahunan, jumlah bahan jalan dan jembatan, jumlah bahan dan peralatan jalan dan jembatan, jumlah layanan publik (Penerimaan Negara Bukan Pajak), jumlah luasan gedung atau bangunan, jumlah dokumen pengumpulan data jalan dan jembatan, jumlah dokumen pengumpulan data jalan dan jembatan, jumlah dokumen DED dan pengawasan, jumlah dokumen penyiapan dokumen lingkungan jalan dan jembatan, jumlah dokumen penyiapan perencanaan program, jumlah pelaksanaan pengujian atau manajemen mutu digabung menjadi *output* layanan perencanaan, pengendalian dan pengawasan preservasi dan peningkatan kapasitas Jalan Nasional.

#### **1.1.2.1 Evaluasi Pencapaian Penanganan Jalan di Lingkungan BBPJN Kalimantan Timur Terhadap Renstra 2015-2019**

Adapun penanganan jalan dan jembatan di Provinsi Kalimantan Timur tahun 2015-2019 adalah sebagai berikut.

Target renstra :

Kinerja Program: Meningkatnya Tingkat Kemantapan Jalan Nasional

Tabel 1.1 Kinerja Program Pemeliharaan Rutin Jalan SKPD Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SKPD PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			137,80	137,80	137,80	km	100	13.005.915	11.536.279	11.536.279	100	Tuntas
Pemeliharaan Rutin Jalan	PPK S 01 DALAM KOTA BALIKPAPAN	Balikpapan	5,68	5,68	5,68	km	100,00	352.553	340.239	340.239	100,00	Tuntas
	PPK S 02 DALAM KOTA SAMARINDA	SAMARINDA	45,15	45,15	45,15	km	100,00	2.356.608	1.944.575	1.944.575	100,00	Tuntas
	PPK S 01 DALAM KOTA BALIKPAPAN	Balikpapan	35,43	35,43	35,43	km	100,00	4.120.985	3.596.321	3.596.321	100,00	Tuntas
	PPK S 02 DALAM KOTA SAMARINDA	SAMARINDA	43,29	43,29	43,29	km	100,00	4.112.654	3.700.344	3.700.344	100,00	Tuntas
Penunjang/holding	PPKS 01 DALAM KOTA BALIKPAPAN	Balikpapan	2,65	2,65	2,65	km	100,00	726.565	726.565	726.565	100,00	Tuntas
	PPK S 02 DALAM KOTA SAMARINDA	SAMARINDA	5,60	5,60	5,60	km	100,00	1.336.550	1.228.235	1.228.235	100,00	Tuntas

Sumber : Catatan LAKIP BBPJK Kaltim, 2019

Tabel 1.2 Kinerja Program Pemeliharaan Rutin Jalan Satker PJK I Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER PJK WILAYAH I PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			726,39	725,17	713,82	km		68.132.063	60.958.481	61.447.656		
Pemeliharaan Rutin Jalan	PRESERVASI JALAN KERANG (BTS KOTA PROV KALSEL) - BTS.KOTA TANAH GROGOT - LOLO - KUARO	KAB. PASIR	23,30	23,30	23,30	km	100,00	911.499	792.888	792.888	100,00	Tuntas
	PRESERVASI JALAN BATU AJI - KUARO /PN	KAB. PASIR	39,04	39,04	39,04	km	100,00	1.075.050	1.075.050	1.075.050	100,00	Tuntas
	PRESERVASI JALAN KUARO - KADEMAN-PENAJAM	KAB. PASIR - KAB. PPU	12,00	12,00	12,00	km	100,00	587.993	587.993	587.993	100,00	Tuntas
	PRESERVASI JALAN BTS KOTA BALIKPAPAN - LOA JANAN - BTS. KOTA SAMARINDA	BALIKPAPAN - SAMARINDA	22,29	19,29	19,29	km	100,00	891.627	760.297	760.297	100,00	Tuntas
	PRESERVASI JALAN SENONI - KOTABANGUN -GUSIG	KAB. KUTAI BARAT	41,49	41,49	41,49	km	100,00	1.410.089	1.387.980	1.387.980	100,00	Tuntas
	PRESERVASI JALAN GUSIG - SP.BLUSUH	KAB. KUTAI BARAT	26,37	15,50	15,50	km	100,00	1.114.858	394.516	394.516	100,00	Tuntas
	PRESERVASI JALAN SP.BLUSUH - SP.3 DAMAI - BARONG TONGKOK - MENTIWAN (SENDAWAR)	KAB. KUTAI BARAT	16,05	16,05	16,05	km	100,00	971.706	689.168	689.168	100,00	Tuntas
	Transisi Pemeliharaan Ruas Jalan Batu Aji - Kuaro	KAB. PASIR		1,00	1,00	km	100,00		444.865	444.865	100,00	Tuntas
	Transisi Pemeliharaan Ruas Jalan Bts. Kota Balikpapan - Loa Janan - Bts Kota Samarinda	BALIKPAPAN - SAMARINDA		1,00	1,00	km	100,00		401.405	401.405	100,00	Tuntas
	Transisi Pemeliharaan Ruas Jalan Gusig - Sp. Blusuh	KAB. KUTAI BARAT		1,00	1,00	km	100,00		1.879.161	1.879.161	100,00	Tuntas
	Preservasi Jalan Sp. Samboja Km 38 - Loa Janan - Bts. Kota Samarinda	KAB. KUTAI BARAT		20,24	20,24	km	100,00		1.011.563	1.011.563	100,00	Tuntas
	Preservasi Jalan Gusig - SP. Blusuh 2	KAB. KUTAI BARAT		34,42	34,42	km	100,00		1.721.000	1.721.000	100,00	Tuntas

Sumber : Part 1, Catatan LAKIP BBPJK Kaltim, 2019

**Lanjutan Tabel 1.2**

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.	
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian			
SATKER PJN WILAYAH I PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			726,39	725,17	713,82	km		68.132.063	60.958.481	61.447.656			
Pemeliharaan Rutin Jalan	Preservasi Rekonstruksi Jalan Kerang (Bts Prov Kalsel) - Bts.Kota Tanah Grogot - Lolo - Kuaro	KAB. PASIR	60,78	60,78	60,78	km	100,00	4.993.450	4.890.495	4.890.495	100,00	Tuntas	
	Preservasi Jalan Batu Aji - Kuaro /PN	KAB. PASIR	18,90	18,90	18,90	km	100,00	1.804.691	1.404.691	1.404.691	100,00	Tuntas	
	Preservasi Jalan Kuaro - Kademan- Penajam	KAB. PASIR - KAB. PPU	83,16	83,16	83,16	km	100,00	7.787.421	5.731.596	5.731.596	100,00	Tuntas	
	Preservasi Jalan Bts Kota Balikpapan - Loa Janan - Bts Kota Samarinda	BALIKPAPAN - KAB. KUTAI KARTANEGARA - SAMARINDA	59,95	31,91	31,91	km	100,00	5.031.447	4.498.712	4.498.712	100,00	Tuntas	
	Preservasi Jalan Senoni - Kotabangun - Gusig	KAB. KUTAI BARAT	78,74	78,74	78,74	km	100,00	4.928.660	4.261.914	4.261.914	100,00	Tuntas	
	Preservasi Jalan Gusig - Sp.Blusuh	KAB. KUTAI BARAT	48,10	9,77	3,52	km	36,03	3.082.354	1.217.885	1.707.060	55,38	Belum Tuntas	
	Preservasi Jalan Sp.Blusuh - Sp 3 Damai - Barong Tongkok - Mentiwan(Sendawar)	KAB. KUTAI BARAT	44,60	44,60	44,60	km	100,00	5.140.548	5.071.289	5.071.289	100,00	Tuntas	
	Preservasi Jalan Sp. Samboja Km 38 - Loa Janan - Bts. Kota Samarinda	KAB. KUTAI KARTANEGARA - SAMARINDA		7,40	7,40	km	100,00		555.000	555.000	100,00	Tuntas	
	Preservasi Jalan Gusig - SP. Blusuh 2	KAB. KUTAI BARAT		9,30	9,30	km	100,00		697.500	697.500	100,00	Tuntas	
	Penunjang/holding	Preservasi Jalan KERANG (BTS KOTA KALSEL) - BTKOTA TANAH GROGOT - LOLO - KUARO	KAB. PASIR	11,67	11,67	11,67	km	100,00	2.318.034	1.493.224	1.493.224	100,00	Tuntas
		Preservasi Jalan Batu Aji - Kuaro	KAB. PASIR	13,30	11,60	11,60	km	100,00	2.906.379	2.461.525	2.461.525	100,00	Tuntas
		Preservasi Jalan Kuaro - Kademan - Penajam	KAB. PASIR - KAB. PPU	13,77	13,77	13,77	km	100,00	2.914.653	1.878.511	1.878.511	100,00	Tuntas
		Preservasi Jalan Bts Kota Balikpapan - Loa Janan - Bts Kota Samarinda	BALIKPAPAN - SAMARINDA	3,80	3,20	3,20	km	100,00	654.193	522.851	522.851	100,00	Tuntas
		Preservasi Jalan SENONI - KOTABANGUN - GUSIG	KAB. KUTAI KARTANEGARA	10,50	15,60	10,50	km	100,00	1.544.954	666.746	666.746	100,00	Tuntas
Preservasi Jalan GUSIG - SP BLUSUH		KAB. KUTAI KARTANEGARA	18,40	15,60	15,60	km	100,00	3.249.267	3.249.267	3.249.267	100,00	Tuntas	
Preservasi Jalan SP.BLUSUH - SP.3 DAMAI - BARONG TONGKOK - MENTIWAN		KAB. KUTAI BARAT	4,10	4,10	4,10	km	100,00	838.406	822.417	822.417	100,00	Tuntas	
Preservasi Jalan SP.BLUSUH - BTS PROV KALTENG	KAB. KUTAI BARAT	76,08	74,54	74,54	km	100,00	13.974.784	9.458.972	9.458.972	100,00	Tuntas		
Preservasi Jalan Gusig - SP. Blusuh 2	KAB. KUTAI KARTANEGARA		6,20	6,20	km	100,00		930.000	930.000	100,00	Tuntas		

Sumber : Part 2, Catatan LAKIP BBPJK Kaltim, 2019

**Tabel 1.3** Kinerja Program Pemeliharaan Rutin Jalan Satker PJK II Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER PJK WILAYAH II PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			757,72	757,72	736,41	km		86.980.548	74.024.747	67.965.410		
PEMELIHARAAN RUTIN	PRESERVASI REKONSTRUKSI SP.3 LEMPAKE-SP.3 SAMBERA-SANTAN-BONTANG-DLM KOTA BONTANG-SANGATA	SAMARINDA BONTANG - SANGGATA	158,30	158,30	158,30	km	100,00	21.023.151	17.555.558	17.555.558	100,00	Tuntas
	PRESERVASI JALAN SANGATA - SP. PERDAU - MA. LEMBAK - PEL. RONGGANG - SANGKULIRANG - AKSES MALOY	KAB. KUTAI TIMUR	57,87	57,87	57,87	km	100,00	3.956.468	3.956.468	3.956.468	100,00	Tuntas
	PRESERVASI JALAN SP. PERDAU - BATU AMPAR - MA. WAHAU	KAB. KUTAI TIMUR	84,17	84,17	84,17	km	100,00	4.645.565	3.720.097	3.720.097	100,00	Tuntas
	PRESERVASI REKONSTRUKSI SP.3 MA WAHAU-KELAY-LABANAN	KAB. KUTAI TIMUR	161,15	161,15	161,15	km	100,00	16.463.909	13.036.823	13.036.823	100,00	Tuntas
	PRESERVASI & PELEBARAN JALAN MENUJU STANDAR LABANAN-TJ.REDEB-DLM KOTA TJ.REDEB-BTS. BULUNGAN	KAB. TANJUNG REDEB	76,66	76,66	55,35	km	72,20	19.184.138	15.635.337	9.576.000	61,25	Belum Tuntas
	PRESERVASI JALAN GN. TABUR - USIRAN - TJ. BATU	KAB. TANJUNG REDEB	16,70	16,70	16,70	km	100,00	733.024	733.024	733.024	100,00	Tuntas
PEMELIHARAAN RUTIN KONDISI	PRESERVASI JALAN SANGATA - SP. PERDAU - MA. LEMBAK - PEL. RONGGANG (SANGKULIRANG) - PEL. MALOY DAN AKSES MALOY	KAB. KUTAI TIMUR	49,78	49,78	49,78	km	100,00	3.834.507	3.834.507	3.834.507	100,00	Tuntas
	PRESERVASI JALAN SP. PERDAU - BATU AMPAR - SP. MUARA WAHAU	KAB. KUTAI TIMUR	23,41	23,41	23,41	km	100,00	1.664.106	1.664.106	1.664.106	100,00	Tuntas
	PRESERVASI JALAN GUNUNG TABUR (SIMPANG TIGA MALUANG) - USIRAN - TANJUNG BATU (DERMAGA DERAWAN)	KAB. TANJUNG REDEB	78,68	78,68	78,68	km	100,00	6.605.908	6.436.484	6.436.484	100,00	Tuntas
Penunjang/holding	PRESERVASI JALAN SANGATA - SP. PERDAU - MA. LEMBAK - PEL. RONGGANG (SANGKULIRANG) - PEL. MALOY DAN AKSES MALOY	KAB. KUTAI TIMUR	33,20	33,20	33,20	km	100,00	5.916.708	4.499.279	4.499.279	100,00	Tuntas
	PRESERVASI JALAN SP. PERDAU - BATU AMPAR - SP. MUARA WAHAU	KAB. KUTAI TIMUR	4,20	4,20	4,20	km	100,00	760.766	760.766	760.766	100,00	Tuntas
	PRESERVASI JALAN GUNUNG TABUR (SIMPANG TIGA MALUANG) - USIRAN - TANJUNG BATU (DERMAGA DERAWAN)	KAB. TANJUNG REDEB	13,60	13,60	13,60	km	100,00	2.192.298	2.192.298	2.192.298	100,00	Tuntas

Sumber : Catatan LAKIP BBPJK Kaltim, 2019

**Tabel 1.4** Kinerja Program Rehabilitasi Minor Jalan SKPD Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SKPD PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			2,90	3,01	3,01	km		21.956.096	23.687.530	23.687.530		
REHABILITASI MINOR	PRESERVASI JALAN DAN JEMBATAN RUAS DALAM KOTA BALIKPAPAN	BALIKPAPAN	1,90	1,90	1,90	km	100,00	11.158.016	10.319.742	10.319.742	100,00	Tuntas
	PRESERVASI JALAN DAN JEMBATAN RUAS LOA JANAN-BTS KOTA TENGGARONG-DLM KOTA TENGGARONG DAN DLM KOTA SAMARINDA	KAB. KUTAI KARTANEGARA - SAMARINDA	1,00	1,00	1,00	km	100,00	10.798.080	10.377.995	10.377.995	100,00	Tuntas
	PRESERVASI JALAN UNTUNG SUOPATI (SAMARINDA)	SAMARINDA		0,11	0,11	km	100,00		2.989.793	2.989.793	100,00	Tuntas

Sumber : Catatan LAKIP BBPJK Kaltim, 2019

**Tabel 1.5** Kinerja Program Rehabilitasi Minor Jalan Satker PJN I Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER PJN WILAYAH I PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			16,50	15,12	12,79	km		51.977.135	78.689.818	48.902.672		
REHABILITASI MINOR JALAN	Preservasi Jalan Batu Aji - Kuaro	KAB. PASIR	1,80	1,80	1,80	km	100,00	5.489.024	5.186.266	5.186.266	100,00	Tuntas
	Preservasi Jalan Senoni Kotabangun Gusig	KAB. KUTAI KARTANEGARA	0,70	0,70	0,70	km	100,00	1.754.688	1.546.120	1.546.120	100,00	Tuntas
	Preservasi SP BLSUH-SP 3 DAMAI-BARONG TONGKOK-MENTIWAN	KAB. KUTAI BARAT	1,00	1,00	1,00	km	100,00	3.149.440	2.867.255	2.867.255	100,00	Tuntas
	Preservasi SP BLUSUH-BATAS PROV KALTENG	KAB. KUTAI BARAT	13,00	4,00	4,00	km	100,00	41.583.983	7.005.240	7.005.240	100,00	Tuntas
	Preservasi Jalan Gusig - SP. Blusuh 2	KAB. KUTAI BARAT		2,08	1,29	km	61,78		23.651.500	13.864.354	58,62	Belum Tuntas
	Rekonstruksi Jalan Sp. Blusuh - Bts Kalgeng	KAB. KUTAI BARAT		1,54	0,00	km	0,00		20.000.000	0	0,00	Gagal Kontrak
	Preservasi Jalan Samboja KM. 38 - Loa Janan - Batas Kota Samarinda (Rehabilitasi Minor)	KAB. KUTAI KARTANEGARA - SAMARINDA		4,00	4,00	km	100,00		18.433.437	18.433.437	100,00	Tuntas

Sumber : Catatan LAKIP BBPJK Kaltim, 2019

**Tabel 1.6** Kinerja Program Rehabilitasi Mayor Jalan Satker PJN I Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER PJN WILAYAH I PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			5,60	5,60	5,60	km		29.793.866	26.580.309	26.580.309		
REHABILITASI MAYOR	Preservasi Jalan Gusig - Sp Blusuh	KAB. KUTAI KARTANEGARA	0,60	0,60	0,60		100,00	3.151.512	596.649	596.649	100,00	Tuntas
	Preservasi KUARO-KADEMAN-PENAJAM	KAB. PASIR - KAB. PPU	5,00	5,00	5,00		100,00	26.642.354	25.983.660	25.983.660	100,00	Tuntas

Sumber : Catatan LAKIP BBPJK Kaltim, 2019

**DOKUMEN RENSTRA 2020-2024**  
*“Penyusunan dan Pemantauan Kinerja BBPJJN Kalimantan Timur”*

**Tabel 1.7** Kinerja Program Rekonstruksi Jalan Satker PJJN I Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER PJJN WILAYAH I PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			4,80	9,10	7,15	km		43.724.210	85.154.415	61.687.348		
REKONSTRUKSI JALAN	Preservasi Jalan Gusig - Sp Blusuh	KAB. KUTAI KARTANEGARA	2,20	2,20	0,88		39,87	20.178.279	20.205.579	8.282.095	40,99	Putus Kontrak
	Preservasi SP BLSUH-SP 3 DAMAI-BARONG TONGKOK-MENTIWAN	KAB. KUTAI BARAT	2,60	2,60	2,31		89,00	23.545.931	21.438.703	21.438.703	100,00	Beda Progress
	Preservasi Jalan Sp. Blusuh - Batas Prov. Kalteng	KAB. KUTAI BARAT		2,60	2,26		87,00		23.510.133	23.510.133	100,00	Beda Progress
	Rekonstruksi Jalan Batu Aji - Kuaro	KAB. PASIR		1,70	1,70		100,00		20.000.000	8.456.417	42,28	Kontrak

Sumber : Catatan LAKIP BBPJJN Kaltim, 2019

**Tabel 1.8** Kinerja Program Penanganan Longsor Satker PJJN I Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER PJJN WILAYAH I PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			285,00	285,00	267,47	km		40.150.881	31.024.360	28.733.365		
PENANGANAN LONGSORAN	LONGSORAN Jalan Batu Aji - Kuaro	KAB. PASIR	40,00	40,00	40,00		100,00	4.650.881	3.815.331	3.815.331	100,00	Tuntas
	LONGSORAN KUARO-KADEMAN-PENAJAM	KAB. PASIR - KAB. PPU	150,00	150,00	150,00		100,00	11.500.000	9.031.554	9.031.554	100,00	Tuntas
	LONGSORAN SP BLUSUH - BATAS KALTENG	KAB. KUTAI BARAT	45,00	45,00	27,47		61,05	7.000.000	5.676.650	3.385.655	59,64	Putus Kontrak
	LONGSORAN JL SOEJARNO HATTA BALIKPAPAN	KAB. KUTAI KARTANEGARA	50,00	50,00	50,00		100,00	17.000.000	12.500.825	12.500.825	100,00	Tuntas

Sumber : Catatan LAKIP BBPJJN Kaltim, 2019

**Tabel 1.9** Kinerja Program Penanganan Drainase dan Bangunan Pelengkap Satker PJJN I Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER PJJN WILAYAH I PROVINSI KALIMANTAN TIMUR												
Penanganan Drainase dan Bangunan Pelengkap	Preservasi Jalan Sp. Blusuh - Batas Prov. Kalteng	KAB. KUTAI BARAT		6,40	4,99		78,00		5.685.142	5.685.142	100,00	Beda Progress

Sumber : Catatan LAKIP BBPJJN Kaltim, 2019

**Tabel 1.10** Kinerja Program Rehabilitasi Minor Jalan Satker PJN II Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER PJN WILAYAH II PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			4,40	5,30	4,45	km		22.555.841	20.166.140	14.611.847		
REHABILITASI MINOR	PRESERVASI REKONSTRUKSI SP.3 LEMPAKE - SP.3 SAMBERA - SANTAN - BONTANG - DLM KOTA BONTANG - SANGATA	SAMARINDA - BONTANG - SANGATA	2,00	2,90	2,81	km	96,84	12.463.227	10.968.700	8.604.101	78,44	Belum Tuntas
	PRESERVASI JALAN SANGATA - SP. PERDAU - MA. LEMBAK - PEL. RONGGANG (SANGKULIRANG) - PEL. MALOY DAN AKSES MALOY	KAB. KUTAI TIMUR	0,50	0,50	0,50	km	100,00	1.349.760	1.349.760	1.349.760	100,00	Tuntas
	PRESERVASI & PELEBARAN JALAN MENUJU STANDAR LABANAN-TJ.REDEB-DLM KOTA TJ.REDEB-BTS. BULUNGAN	KAB. TANJUNG REDEB	1,90	1,90	1,14	km	60,00	8.742.854	7.847.680	4.657.986	59,35	Optimasi Kontrak

Sumber : Catatan LAKIP BBPJK Kaltim, 2019

**Tabel 1.11** Kinerja Program Rehabilitasi Mayor Jalan Satker PJN II Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER PJN WILAYAH II PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			2,50	2,50	2,50	km		18.977.860	17.709.692	17.709.692		
REHABILITASI MAYOR JALAN	PRESERVASI JALAN SP. PERDAU - BATU AMPAR - SP. MUARA WAHAU	KAB. KUTAI TIMUR	0,50	0,50	0,50		100,00	3.001.440	3.001.440	3.001.440	100,00	Tuntas
	PRESERVASI REKONSTRUKSI SP.3 MAWAHAU-KELAY-LABANAN	KAB. KUTAI TIMUR	2,00	2,00	2,00		100,00	15.976.420	14.708.252	14.708.252	100,00	Tuntas

Sumber : Catatan LAKIP BBPJK Kaltim, 2019



**Tabel 1.12** Kinerja Program Rekonstruksi Jalan Satker PJJN II Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER PJJN WILAYAH II PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			16,40	21,08	20,13	km		259.878.224	282.123.574	212.352.239		
REKONSTRUKSI JALAN	PERESERVASI REKONSTRUKSI.SP.3 LEMPAKE - SP.3 SAMBERA - SANTAN - BONTANG - DLM KOTA BONTANG - SANGATA	SAMARINDA - BONTANG - SANGATA	4,20	5,20	4,78		91,83	105.843.116	88.133.600	60.728.946	68,91	Optimasi Kontrak
	PRESERVASI JALAN SANGATA - SP. PERDAU - MA. LEMBAK - PEL. RONGGANG (SANGKULIRANG) - PEL. MALOY DAN AKSES MALOY	KAB. KUTAI TIMUR	2,40	2,40	2,40		100,00	22.042.667	19.010.500	19.010.500	100,00	Tuntas
	PRESERVASI JALAN SP. PERDAU - BATU AMPAR - SP. MUARA WAHAU	KAB. KUTAI TIMUR	2,20	2,20	2,20		100,00	19.776.492	19.723.329	19.723.329	100,00	
	PRESERVASI REKONSTRUKSI SP.3 MA WAHAU-KELAY-LABANAN	KAB. KUTAI TIMUR	7,60	7,60	7,60		100,00	112.215.949	95.256.145	76.829.887	80,66	Beda Progress
	REKONTRUKSI JALAN DI. PANJAITAN (SAMARINDA)	SAMARINDA		0,60	0,60		100,00		20.000.000	11.304.999	56,52	Beda Progress
	REKONSTRUKSI JALAN MALEMBAK-PEL.RONGGANG(SANGKULIRANG)	KAB. KUTAI TIMUR		1,54	1,36		88,15		20.000.000	17.190.678	85,95	Beda Progress
	REKONSTRUKSI JALAN MALEMBAK-PEL.RONGGANG(SANGKULIRANG) 2	KAB. KUTAI TIMUR		1,54	1,20		77,95		20.000.000	7.563.900	37,82	Optimasi Kontrak

Sumber : Catatan LAKIP BBPJJN Kaltim, 2019

**Tabel 1.13** Kinerja Program Penanganan Longsoran Jalan Satker PJJN II Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER PJJN WILAYAH II PROVINSI KALIMANTAN TIMUR												
PENANGANAN LONGSORAN	PRESERVASI JALAN SP. PERDAU - BATU AMPAR - SP. MUARA WAHAU	KAB. KUTAI TIMUR	150,00	150,00	150,00	M	100,00	22.880.000	22.513.697	22.513.697	100,00	Tuntas
	PENANGANAN LONGSORAN JALAN GUNUNG TABUR - (SIMPANG TIGA MALUANG) - USIRAN	KAB. TANJUNG REDEB	0,03	0,03	0,02	KM	74,82	4.036.850	4.036.850	1.921.822	47,61	Optimasi Kontrak

Sumber : Catatan LAKIP BBPJJN Kaltim, 2019

**Tabel 1.14** Kinerja Program Pemeliharaan Rutin Jembatan SKPD Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
<b>SKPD PROVINSI KALIMANTAN TIMUR</b>												
PEMELIHARAAN RUTIN JEMBATAN	PRESERVASI JALAN DAN JEMBATAN RUAS LOA JANAN-BTS KOTA TENGGARONG DAN DALAM KOTA SAMARINDA	KAB. KUTAI KARTANEGARA - SAMARINDA	435,70	435,70	435,70		100,00	435.700	343.300	343.300	100	Tuntas

Sumber : Catatan LAKIP BBPJK Kaltim, 2019

**Tabel 1.15** Kinerja Program Pemeliharaan Rutin Jembatan Satker PJN I Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
<b>SATKER PJN WILAYAH I PROVINSI KALIMANTAN TIMUR</b>												
			3.625,50	3.625,50	3.436,82	M		3.633.000	2.974.641	2.861.904		
PEMELIHARAAN RUTIN JEMBATAN	Preservasi Jalan Kerang (Bts. Kota Prov. Kassel) - Bts. Kota Tanah Grogot (Dalam Kota Tanah Grogot) - Lolo - Kuaro	KAB. PASIR	807,70	807,70	807,70	M	100,00	815.200	767.525	767.525	100,00	Tuntas
	Preservasi Pemeliharaan Rutin Batu Aji - Kuaro (Pemeliharaan Rutin Jembatan)	KAB. PASIR	517,90	517,90	517,90	M	100,00	517.900	356.512	356.512	100,00	Tuntas
	Preservasi Jalan Kuaro - Kademan - Penajam	KAB. PASIR - PPU	602,80	602,80	602,80	M	100,00	602.800	579.420	579.420	100,00	Tuntas
	Preservasi Jalan Bts. Kota Balikpapan - Loa Janan - Bts Kota Samarinda	BALIKPAPAN - SAMARINDA	281,60	281,60	281,60	M	100,00	281.600	235.781	235.781	100,00	Tuntas
	Preservasi Jalan Senoni - Kotabangun - Gusig	KAB. KUTAI KARTANEGARA	304,80	304,80	304,80	M	100,00	304.800	268.400	268.400	100,00	Tuntas
	Preservasi Jalan Gusig - Sp. Blusuh	KAB. KUTAI BARAT	419,30	419,30	230,62	M	55,00	419.300	265.264	152.527	57,50	Putus Kontrak
	Preservasi Jalan Sp. Blusuh - Sp. 3 Damai - Barong Tongkok - Mentiwan (Sendawar)	KAB. KUTAI BARAT	270,80	270,80	270,80	M	100,00	270.800	259.009	259.009	100,00	Tuntas
	Preservasi Jalan Sp. Blusuh - Batas Prov. Kalteng	KAB. KUTAI BARAT	420,60	420,60	420,60	M	100,00	420.600	242.730	242.730	100,00	Tuntas

Sumber : Catatan LAKIP BBPJK Kaltim, 2019

**Tabel 1.16** Kinerja Program Pemeliharaan Rutin Jembatan Satker PJN II Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER PJN WILAYAH II PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			2.465,80	2.465,80	2.465,80	M		3.917.784	2.536.974	2.536.974		
PEMELIHARAAN RUTIN JEMBATAN	PRESERVASI REKONSTRUKSI SP.3 LEMPAKE - SP.3 SAMBERA - SANTAN - BONTANG - DLM KOTA BONTANG - SANGATA	SAMARINDA - BONTANG - SANGATA	348,10	348,10	348,10	M	100,00	809.203	629.631	629.631	100	Tuntas
	PRESERVASI JALAN SANGATA - SP. PERDAU - MA. LEMBAK - PEL. RONGGANG (SANGKULIRANG) - PEL. MALOY DAN AKSES MALOY	KAB. KUTAI TIMUR	196,00	196,00	196,00	M	100,00	196.000	161.161	161.161	100	Tuntas
	PRESERVASI JALAN SP. PERDAU - BATU AMPAR - SP. MUARA WAHAU	KAB. KUTAI TIMUR	186,30	186,30	186,30	M	100,00	186.300	164.385	164.385	100	Tuntas
	PRESERVASI REKONSTRUKSI SP.3 MA WAHAU-KELAY-LABANAN	KAB. KUTAI TIMUR	724,50	724,50	724,50	M	100,00	693.146	507.928	507.928	100	Tuntas
	PRESERVASI & PELEBARAN JALAN MENUJU STANDAR LABANAN-TJ.REDEB-DLM KOTA TJ.REDEB-BTS. BULUNGAN	KAB. TANJUNG REDEB	725,40	725,40	725,40	M	100,00	1.747.635	816.899	816.899	100	Tuntas
	PRESERVASI JALAN GUNUNG TABUR (SIMPANG TIGA MALLUANG) - USIRAN - TANJUNG BATU (DERMAGA DERAWAN)	KAB. TANJUNG REDEB	285,50	285,50	285,50	M	100,00	285.500	256.970	256.970	100	Tuntas

Sumber : Catatan LAKIP BBPJJN Kaltim, 2019

**Tabel 1.17** Kinerja Program Rehabilitasi Jembatan Satker PJN I Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER PJN WILAYAH I PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			491,00	491,00	491,00	M		15.110.057	14.461.468	14.461.468		
Rehabilitasi Jembatan	Preservasi Jalan Batu Aji - Kuaro	KAB. PASIR	31,00	31,00	31,00	M	100,00	650.057	578.527	578.527	100,00	Tuntas
	Rehabilitasi Jembatan Mahakam	SAMARINDA	460,00	460,00	460,00	M	100,00	14.460.000	13.882.941	13.882.941	100,00	Tuntas

Sumber : Catatan LAKIP BBPJJN Kaltim, 2019

**Tabel 1.18** Kinerja Program Pemeliharaan Berkala Jembatan Satker PJN I Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER PJN WILAYAH I PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			641,10	641,10	604,68	M		5.665.414	5.013.654	4.671.264		
Pemeliharaan Berkala Jembatan	Preservasi Jalan Batu Aji - Kuaro	KAB. PASIR	55,00	55,00	55,00	M	100,00	441.513	392.929	392.929	100,00	Tuntas
	Preservasi Jalan Gusig - Sp. Blusuh	KAB. KUTAI BARAT	60,70	60,70	24,28	M	40,00	643.766	621.120	278.730	44,88	Putus Kontrak
	Preservasi Jalan Kerang (Bts. Kota Prov. Kabel) - Bts. Kota Tanah Grogot (Dalam Kota Tanah Grogot) - Lolo - Kuaro	KAB. PASIR	180,40	180,40	180,40	M	100,00	1.744.718	1.563.359	1.563.359	100,00	Tuntas
	Preservasi Jalan Kuaro - Kademan - Penajam	KAB. PASIR - KAB. PPU	162,00	162,00	162,00	M	100,00	1.032.577	1.001.550	1.001.550	100,00	Tuntas
	Preservasi Jalan Sp. Blusuh - Sp. 3 Damai - Barong Tongkok - Mentiwan (Sendawar)	KAB. KUTAI BARAT	20,50	20,50	20,50	M	100,00	240.765	214.377	214.377	100,00	Tuntas
	Preservasi Jalan Sp. Blusuh - Batas Prov. Kalteng	KAB. KUTAI BARAT	162,50	162,50	162,50	M	100,00	1.562.075	1.220.319	1.220.319	100,00	Tuntas

Sumber : Catatan LAKIP BBPJJN Kaltim, 2019

**Tabel 1.19** Kinerja Program Pemeliharaan Berkala Jembatan Satker PJN II Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER PJN WILAYAH II PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			210,70	210,71	210,71	M		3.380.339	2.232.670	2.232.670		
PEMELIHARAAN BERKALA JEMBATAN	PERESERVASI REKONSTRUKSI SP.3 LEMPAKE - SP.3 SAMBERA - SANTAN - BONTANG - DLM KOTA BONTANG - SANGATA	SAMARINDA - BONTANG - SANGATA				M		178.253				
	PRESERVASI JALAN SANGATA - SP. PERDAU - MA. LEMBAK - PEL. RONGGANG (SANGKULIRANG) - PEL. MALOY DAN AKSES MALOY	KAB. KUTAI TIMUR	65,70	65,70	65,70	M	100,00	517.279	439.875	439.875	100	Tuntas
	PRESERVASI JALAN SP. PERDAU - BATU AMPAR - SP. MUARA WAHAU	KAB. KUTAI TIMUR	145,00	145,00	145,00	M	100,00	1.320.779	1.106.210	1.106.210	100	Tuntas
	PRESERVASI REKONSTRUKSI SP.3 MA WAHAU-KELAY-LABANAN	KAB. KUTAI TIMUR				M		467.278				
	PRESERVASI & PELEBARAN JALAN MENUJU STANDAR LABANAN-TJ.REDEB-DLM KOTA TJ.REDEB-BTS. BULUNGAN	KAB. TANJUNG REDEB		0,01	0,01	M	100,00	896.750	686.585	686.585	100	Tuntas

Sumber : Catatan LAKIP BBPJJN Kaltim, 2019

**Tabel 1.19** Kinerja Program Pemeliharaan Berkala Jembatan Satker SKPD Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER SKPD PROVINSI KALIMANTAN TIMUR												
PEMELIHARAAN BERKALA JEMBATAN	PPK S 02 DALAM KOTA SAMARINDA	SAMARINDA - KAB. KUTAI KARTANEGARA	56,40	56,40	56,40		100,00	628.350	458.952	458.952	100	Tuntas

Sumber : Catatan LAKIP BBPJK Kaltim, 2019

**Tabel 1.20** Kinerja Program Pelebaran Jalan Menuju Standar Satker PJN II Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER PJN WILAYAH II PROVINSI KALIMANTAN TIMUR												
PELEBARAN JALAN MENUJU STANDAR	PRESERVASI REHABILITASI LABANAN-TJ.REDEB-DLM KOTA TJ.REDEB-BTS. BULUNGAN	KAB. TANJUNG REDEB	4,40	4,40	3,34	km	75,89	103.545.945	93.406.616	47.733.426	51,10283	Optimasi Kontrak

Sumber : Catatan LAKIP BBPJK Kaltim, 2019

**Tabel 1.21** Layanan Perencanaan, Pengendalian dan Pengawasan Preservasi dan Peningkatan Kapasitas Jalan Nasional Satker BPJK XII Balikpapan 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER BALAI PELAKSANAAN JALAN NASIONAL XII BALIKPAPAN												
PENGUMPULAN, PENGOLAHAN, UPDATING DAN ANALISA DATA	PAKET PENYUSUNAN HARGA SATUAN DASAR BPJK XII							11.208.450	1.115.160	1.115.160	100,00	
	SURVAI KONDISI JALAN, LERENG, DAN JEMBATAN BPJK XII BALIKPAPAN							9.985.050	8.666.360	8.666.360	100,00	
PENGAWASAN TEKNIK DAN SUPERVISI	PAKET KONSULTAN MANAJEMEN PROYEK BPJK XII BALIKPAPAN							3.324.120	2.987.216	2.987.216	100,00	
MONITORING DAN EVALUASI	MONITORING DAN EVALUASI PPK PERENCANAAN DAN PEMANTAUAN							253.445	200.445	152.563	76,11	
	MONITORING DAN EVALUASI PENYUSUNAN LAKIP							42.000	42.000	42.000	100,00	
	MONITORING DAN EVALUASI PEMBANGUNAN DAN PENGUJIAN BALAI XII BALIKPAPAN							322.268	416.568	326.903	78,48	
	MONITORING DAN EVALUASI PRESERVASI DAN PERALATAN BALAI XII BALIKPAPAN							323.468	372.568	300.424	80,64	
Perencanaan Teknik (DED)	DED GEDUNG KANTOR BARU BPJK XII BALIKPAPAN	BALIKPAPAN							628.968	628.968	100,00	

Sumber : Catatan LAKIP BBPJK Kaltim, 2019

**Tabel 1.22** Layanan Perencanaan, Pengendalian dan Pengawasan Preservasi dan Peningkatan Kapasitas Jalan Nasional Satker P2JN Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER P2JN KALIMANTAN TIMUR			1,00	1,00	1,00	layanan	100	37.283.072	46.663.472	46.663.472	100	Tuntas
PERENCANAAN TEKNIK (DED)	Perencanaan Teknik 01 (Jalan)							2.589.360	2.472.130	2.472.130	100	Tuntas
	Perencanaan Teknik 02 (Longoran)							1.391.110	1.052.193	1.052.193	100	Tuntas
	Perencanaan Teknik 03								1.879.773	1.879.773	100	Tuntas
PENGAWASAN TEKNIK DAN SUPERVISI								32.925.352	40.881.426	40.881.426	100	Tuntas
MONITORING DAN EVALUASI	Monitoring dan Evaluasi DAK (11 kab./Kota/Provinsi)							184.974	73.710	73.710	100	Tuntas
	Monitoring dan Evaluasi P2JN Provinsi Kaltim							192.276	304.240	304.240	100	Tuntas

Sumber : Catatan LAKIP BBPJK Kaltim, 2019

**Tabel 1.23** Layanan Perencanaan, Pengendalian dan Pengawasan Preservasi dan Peningkatan Kapasitas Jalan Nasional Satker Jembatan Pulau Balang dan Tol Balikpapan-Samarinda 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER JEMBATAN PULAU BALANG			1,00	1,00	1,00	layanan						Tuntas
PENGAWASAN TEKNIK SUPERVISI	PENGAWASAN TEKNIK JEMBATAN PULAU BALANG II.	BALIKAPAPAN - KAB. PPU						3.953.000	9.079.052	9.079.052	100	Tuntas
SATKER TOL BALIKAPAPAN - SAMARINDA			1,00	1,00	1,00	layanan						Tuntas
PENGAWASAN TEKNIK DAN SUPERVISI	Pengawasan dan Perencanaan Teknik Pembangunan Jalan Tol Balikpapan - Samarinda	BALIKAPAPAN - SAMARINDA						6.000.000	6.112.447	6.112.447	100	Tuntas

Sumber : Catatan LAKIP BBPJK Kaltim, 2019

**Tabel 1.24** Layanan Sarana Prasarana Internal Satker P2JN I Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER P2JN WILAYAH I PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			6	1	1	layanan	100					Tuntas
PERANGKAT PENGELOLA DATA DAN KOMUNIKASI								75.500	307.460	307.460	100	Tuntas
ADMINISTRASI KEGIATAN								3.090.077				
SISTEM PELAPORAN SECARA ELEKTRONIK								12.000				

Sumber : Catatan LAKIP BBPJK Kaltim, 2019

**Tabel 1.25** Layanan Perkantoran Seluruh Satker Kaltim 2015-2019

Output	Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
				Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
LAYANAN PERKANTORAN	SATKER BALAI PELAKSANAAN JALAN NASIONAL XII BALIKPAPAN			12	12	12	layanan		24.179.063	31.792.606	31.792.606	100	Tuntas
	SATKER TOL BALIKPAPAN - SAMARINDA			3	3	3	layanan		663.804	663.804	663.804	100	Tuntas
	SATKER PERBATASAN PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			12	1	1	layanan		1.144.048	1.144.048	1.144.048	100	Tuntas
	SATKER P2JN PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			1	1	1	layanan		662.651	662.651	662.651	100	Tuntas
	SATKER JEMBATAN PULAU BALANG			12	1	1	layanan		977.174	977.174	977.174	100	Tuntas
	SATKER PJK WILAYAH I PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			12	1	1	layanan		1.761.489	1.761.489	1.761.489	100	Tuntas
	SATKER PJK WILAYAH II PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			12	1	1	layanan		1.904.404	1.904.404	1.904.404	100	Tuntas
								<b>TOTAL</b>	<b>31.292.633</b>	<b>38.906.176</b>	<b>38.906.176</b>		

Sumber : Catatan LAKIP BBPJK Kaltim, 2019

**Tabel 1.26** Layanan Dukungan Administrasi Seluruh Satker Kaltim 2015-2019

Output	Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
				Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
LAYANAN DUKUNGAN ADMINISTRASI SATKER	SATKER BALAI PELAKSANAAN JALAN NASIONAL XII BALIKPAPAN			12,00	12,00	12,00	layanan	100,00	16.078.764	18.041.386	18.041.386	100,00	Tuntas
	SATKER PJK WILAYAH I PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			12,00	12,00	12,00	layanan	100,00	2.768.317	3.817.567	3.817.567	100,00	Tuntas
	SATKER PJK WILAYAH II KALTIM			12,00	12,00	12,00	layanan	100,00	3.211.521	4.361.521	4.361.521	100,00	Tuntas
	SATKER P2JN PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			12,00	12,00	12,00	layanan	100,00	1.336.895	1.386.895	1.386.895	100,00	Tuntas
	SATKER SKPD-TP PROVINSI KALIMANTAN TIMUR			12,00	12,00	12,00	layanan	100,00	1.418.252	1.418.252	1.418.252	100,00	Tuntas
	SATKER JALAN PERBATASAN KALTIM			12,00	12,00	12,00	layanan	100,00	3.575.728	3.575.728	3.575.728	100,00	Tuntas
	SATKER JBT PULAU BALANG			12,00	12,00	12,00	layanan	100,00	3.417.653	3.417.653	3.417.653	100,00	Tuntas
	SATKER TOL BALIKPAPAN SAMARINDA			12,00	12,00	12,00	layanan	100,00	1.819.165	1.869.165	1.869.165	100,00	Tuntas
	<b>TOTAL KEBUTUHAN LAYANAN DUKUNGAN ADM. SATKER</b>			<b>96,00</b>	<b>96,00</b>	<b>96,00</b>	<b>layanan</b>	<b>100,00</b>	<b>33.626.295</b>	<b>37.888.167</b>	<b>37.888.167</b>	<b>100,00</b>	<b>Tuntas</b>

Sumber : Catatan LAKIP BBPJK Kaltim, 2019

**Tabel 1.27** Layanan Dukungan Manajemen Satker BBPJK Kaltim 2015-2019

Output	Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
				Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
LAYANAN DUKUNGAN MANAJEMEN SATKER	SATKER BALAI PELAKSANAAN JALAN NASIONAL XII BALIKPAPAN	PENYUSUNAN RENCANA PROGRAM DAN PENYUSUNAN RENCANA ANGGARAN							2.886.655	2.579.693	2.579.693	100	Tuntas
		PELAKSANAAN PEMANTAUAN DAN EVALUASI							338.988	361.788	361.788	100	Tuntas
		PENGELOLAAN KEUANGAN DAN PERBENDAHARAAN							168.238	157.438	157.438	100	Tuntas
		PENGELOLAAN KEPEGAWAIAN							342.590	342.590	342.590	100	Tuntas
		PELAYANAN UMUM, PELAYANAN RUMAH TANGGA DAN PERLENGKAPAN							146.666	146.666	146.666	100	Tuntas
		<b>TOTAL KEBUTUHAN LAYANAN DUKUNGAN MANAJEMEN SATKER</b>								<b>3.883.137</b>	<b>3.588.175</b>	<b>3.588.175</b>	<b>100</b>

Sumber : Catatan LAKIP BBPJK Kaltim, 2019

**Target renstra :**

**Kinerja Program: Meningkatnya Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional**

**Tabel 1.28** Kinerja Pelebaran Jalan Menambah Lajur Satker PJN I Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER PJN WILAYAH I PROVINSI KALIMANTAN TIMUR												
PELEBARAN JALAN MENAMBAH LAJUR	PELEBARAN JALAN BTS TANAH GROGOT - LOLO	KAB. PASIR	2,00	2,00	2,00	km	100,00	16.000.000	13.352.107	13.352.107	100	Tuntas

Sumber : Catatan LAKIP BBPJJN Kaltim, 2019

**Tabel 1.29** Kinerja Pemeliharaan Rutin Jalan Baru Satker PJN I Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER PELAKSANAAN JALAN PERBATASAN KALIMANTAN TIMUR												
PEMELIHARAAN RUTIN JALAN BARU	PEMELIHARAAN RUTIN JALAN PARALEL PERBATASAN (TONG OHANG-LONG PAHANGAI-LONG BOH-BATAS KALBAR)	KAB. MAHAKAM HULU	99,95	99,95	99,95	km	100	4.978.850	4.764.309	4.764.309	100	Tuntas

Sumber : Catatan LAKIP BBPJJN Kaltim, 2019

**Tabel 1.30** Kinerja Pemeliharaan Rutin Jalan Baru Satker PJN I Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER PERBATASAN KALIMANTAN TIMUR												
PEMBANGUNAN JALAN		KAB. MAHAKAM HULU	58,59	58,59	58,59	km	100	146.475.000	146.458.781	146.458.781	100	Tuntas
PENURUNAN GRADE		KAB. MAHAKAM HULU	5,00	5,00	5,00	km	100	91.964.763	71.324.135	71.324.135	100	Tuntas
Pekerjaan Lapis Permukaan		KAB. MAHAKAM HULU	0,00	3,00	3,00	km	100	0	24.000.000	24.000.000	100	Tuntas

Sumber : Catatan LAKIP BBPJJN Kaltim, 2019

**Tabel 1.31** Kinerja Pemeliharaan Rutin Jalan Baru Satker Perbatasan dan Jembatan Pulau Balang Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER PERBATASAN KALIMANTAN TIMUR												
PEMBANGUNAN JEMBATAN	PEMBANGUNAN JEMBATAN PARALEL PERBATASAN (MYC)	KAB. MAHAKAM HULU	160,08	160,08	40,69	m	25,42	60.181.207	37.498.094	7.979.218	21,279	Optimasi Kontrak
SATKER JEMBATAN PULAU BALANG												
PEMBANGUNAN JEMBATAN	PEMBANGUNAN JEMBATAN PULAU BALANG II.	BALIKPAPAN - KAB. PPU	172,59	85,32	64,48	m	75,57	228.134.447	147.626.447	90.025.530	60,98198	Bekm Tuntas

Sumber : Catatan LAKIP BBPJJN Kaltim, 2019



**Tabel 1.32** Kinerja Pembangunan Jalan Satker Tol Balikpapan-Samarinda Kaltim 2015-2019

Komponen	Sub Komponen	Lokasi	Monitor Volume (Km)			Sat.	Realisasi Akhir (%)	Monitor Anggaran dalam Ribuan (Rp)			Realisasi Akhir (%)	Ket.
			Awal	Revisi	Capaian			Awal	Revisi	Capaian		
SATKER TOL BALIKPAPAN - SAMARINDA			6,43	6,43	5,75	km		635.263.637	701.074.109	466.145.814		
PEMBANGUNAN JALAN	PEMBANGUNAN JALAN TOL BALIKPAPAN - SAMARINDA (MYC)	BALIKAPAPAN - SAMARINDA	5,00	5,00	4,32	km	86,31	384.318.121	490.192.437	255.264.142	52,07	
	PEMBANGUNAN JALAN TOL BALIKPAPAN - SAMARINDA SEKSI 5A (MYC)	BALIKAPAPAN - SAMARINDA	1,43	1,43	1,43	km	100,00	250.935.516	210.871.672	210.871.672	100,00	
	PEMBANGUNAN JALAN TOL BALIKPAPAN - SAMARINDA (ESKALASI)	BALIKAPAPAN - SAMARINDA				km		10.000	10.000	10.000	100,00	

Sumber : Catatan LAKIP BBPJK Kaltim, 2019

### 1.2.2.2 Sasaran Strategis Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur

Sasaran strategis yang dilaksanakan BBPJK Kalimantan Timur mengacu kepada sasaran strategis Renstra Ditjen Bina Marga 2015-2019. Rencana Strategis 5 Tahunan (2015-2019) BPJK XII Balikpapan masih mengacu pada Rencana Strategis 5 Tahunan (2015-2019) BBPJK VII Banjarmasin. Balai Pelaksanaan Jalan Nasional XII Balikpapan terbentuk pada tahun 2017, setelah adanya perubahan organisasi Kementerian PUPR.

Sasaran *output* dari kegiatan Penyusunan Rencana Strategis 5 Tahunan (2015-2019) Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional VII adalah tersusunnya program-program yang mendorong peningkatan pelaksanaan infrastruktur di bidang jalan yang lebih baik melalui kapasitas pengelolaan institusi BBPJK-VII Banjarmasin.

Sasaran *outcome* dari kegiatan Penyusunan Rencana Strategis 5 Tahunan (2015-2019) Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional VII adalah tersusunnya manfaat implementasi bahan usulan penyusunan rencana strategis 5 tahunan 2015-2019 di wilayah kerja BBPJK VII Banjarmasin yang sinergis dan saling melengkapi dengan Renstra Ditjen Bina Marga 2015-2019 dalam satu payung KSN-PJ 2015-2025.

Sasaran *impact* kegiatan Penyusunan Rencana Strategis 5 Tahunan (2015-2019) Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional VII Banjarmasin adalah tercapainya pengembangan dan pembangunan jaringan jalan di wilayah Pulau Kalimantan yang mendukung konektivitas, aksesibilitas, reliabilitas, keselamatan, kepastian hukum, dan ramah lingkungan. Berikut hasil evaluasi pencapaian sasaran strategis yang telah dilaksanakan BBPJK Kalimantan Timur hingga akhir tahun 2019.

Meningkatnya Kemantapan Jalan Nasional Acuan yang digunakan untuk mengukur kemantapan jalan adalah Peraturan Menteri PU No. 13/PRT/M/2011 Tanggal 3 Oktober 2011, Pasal 1 Butir 14 dan Lampiran – Kriteria Teknis Pemeliharaan Jalan butir 2 Tabel Penentuan Kondisi Ruas Jalan (B, S, RR, RB) Berdasarkan Nilai RCI atau IRI vs Lalu Lintas (LHRT). Kemantapan Jalan pada akhir tahun 2019 di lingkungan BBPJJN Kalimantan Timur (mantap 87,59%) mengalami penurunan yang dari kondisi akhir semester 2 tahun 2018 (mantap 88,68,11%).

Penurunan kemantapan jalan ini disebabkan oleh beberapa hal seperti kondisi “sedang” yang mencapai lebih dari 50% terhadap panjang ruas yang turun menjadi rusak ringan di kawasan jalan Provinsi Kalimantan Timur, kondisi cuaca dengan intensitas curah hujan yang tinggi di Provinsi Kalimantan Timur, serta faktor kendaraan berat dengan beban berlebih (*over load*) yang melintas di Provinsi Kalimantan Timur. Capaian kemantapan jalan dan jembatan 2015-2019 di lingkungan BBPJJN Kalimantan Timur diperlihatkan pada tabel 1.33, tabel 1.34.

**Tabel 1.33** Capaian Kemantapan Jalan di Lingkungan BBPJJN Kalimantan Timur

Status Jalan/ Provinsi	Panjang (km)	Kondisi Akhir 2018 Semester II		Prediksi Akhir 2019	
		Mantap	Tidak Mantap	Mantap*	Tidak Mantap
<b>Nasional</b>					
Kaltim	1.710,92	88,68%	11,32%	87,59%	12,41%
<b>Non status</b>		<b>Tembus (km)</b>	<b>Belum Tembus (km)</b>	<b>Tembus (km)</b>	<b>Belum Tembus (km)</b>
Kaltim	243,34	184,71	58,63	243,34	-
<b>Total</b>	<b>1.954,26</b>				

Sumber : Buku Informasi Kaltim, 2019

**Tabel 1.34** Capaian Kemantapan Jembatan di Lingkungan BBPJJN Kalimantan Timur

Status Jalan/ Provinsi	Panjang (m)	Kondisi Akhir 2018		Prediksi Akhir 2019	
		Mantap	Tidak Mantap	Mantap	Tidak Mantap
<b>Jembatan</b>					
Kaltim	7.898,20	89,41%	10,59%	99,80%	0,20%
<b>Total</b>	<b>13.917,20</b>	<b>82,20%</b>	<b>17,80%</b>	<b>96,86%</b>	<b>3,14%</b>

Sumber : Buku Informasi Kaltim, 2019

Penjabaran kondisi kemantapan jalan berdasarkan nilai indeks kerataan permukaan jalan atau *International Roughness Index* (IRI) dapat dilihat pada tabel 1.35 dengan penjabaran kondisi mantap terdiri dari kondisi baik (IRI = 0 – 4 %) dan kondisi sedang (IRI =

4 – 8 %) sedangkan kondisi tidak mantap terdiri dari kondisi rusak ringan (IRI = 9 – 12 %) dan rusak berat (IRI > 12 %).

**Tabel 1.35** Kondisi Ruas Jalan dan Jembatan di Lingkungan BBPJJN Kalimantan Timur

Jalan		Jembatan	
Kondisi	Volume (Km)	Kondisi	Volume (M)
Baik	532,20	Kondisi 0	406,1
Sedang	987,10	Kondisi 1	863,2
Rusak Ringan	151,70	Kondisi 2	5.792,1
Rusak Berat	41,10	Kondisi 3	836,8
		Kondisi 4	-
<b>Total</b>	<b>1.703,10</b>	<b>Total</b>	<b>7.898,2</b>

Sumber : Buku Informasi Kaltim, 2019

Kendala yang menjadi tantangan yang perlu dihadapi dengan berbagai pertimbangan dan solusi oleh Balai Pelaksanaan Jalan Nasional XII Balikpapan didominasi oleh faktor alam atau lapangan. Berikut merupakan rincian kendala yang dihadapi dalam kegiatan BPJJN XII Balikpapan :

1. Ruas-ruas jalan di provinsi Kalimantan Timur dan Kalimantan Utara pada umumnya berada pada tanah yang rawan longsor karena struktur tanah yang labil dan berbukit. Selain itu juga banyak memiliki daerah rawa dan sungai besar sehingga memerlukan biaya penanganan yang besar.
2. Mobilisasi material dan BBM ke lokasi pekerjaan seringkali terhambat karena dipengaruhi oleh kondisi alam, yaitu sungai. Jika intensitas hujan tinggi akan mengakibatkan banjir, sehingga sulit untuk dilewati kapal, sedangkan jika intensitas hujan rendah, sungai akan dangkal sehingga sulit dilewati kapal;
3. Rusaknya jembatan di beberapa lokasi jalan non status (jalan perusahaan tambang dan kayu) yang digunakan sebagai jalur mobilisasi;
4. Proses pembebasan lahan yang membutuhkan waktu lama;
5. Penanganan yang parsial akibat keterbatasan dana mengakibatkan penanganan jalan secara menyeluruh tidak tuntas dalam satu ruas.

**1.2.2.3 Sasaran Program BBPJN Kalimantan Timur**

Mengacu kepada review renstra Ditjen Bina Marga, guna mendukung pencapaian sasaran strategis Kementerian PUPR, terdapat satu sasaran program yang harus dipenuhi oleh Ditjen Bina Marga hingga akhir tahun 2019, yaitu Meningkatnya Pelayanan Jalan Nasional. Sesuai dengan Renstra Ditjen Bina Marga, pada akhir tahun 2019, besarnya penggunaan jalan nasional ditargetkan mencapai 133 milyar kendaraan km. Nilai capaian sasaran program meningkatnya fasilitasi terhadap jalan daerah untuk mendukung kawasan BBPJN Kalimantan Timur mengacu kepada review renstra Ditjen Bina Marga 2018.

**1.2.2.4 Sasaran Kegiatan BBPJN Kalimantan Timur**

Mengacu kepada review renstra Ditjen Bina Marga, terdapat 8 (delapan) terdapat sasaran kegiatan “Pemeliharaan, peningkatan dan pembangunan jalan nasional” yang diturunkan pada unit Balai Pelaksanaan Jalan dengan indikator kinerja antara lain:

1. Kinerja Program : Meningkatnya tingkat kemantapan jalan nasional
  - a. Preservasi pemeliharaan rutin jalan
  - b. Preservasi rekonstruksi dan rehabilitasi jalan
  - c. Pelebaran jalan menuju standar
  - d. Preservasi rutin jembatan
  - e. Preservasi jembatan
  - f. Layanan perencanaan, pengendalian, dan pengawasan preservasi dan peningkatan kapasitas jalan nasional
  - g. Layanan sarana dan prasarana internal
  - h. Layanan dukungan manajemen satker
  - i. Layanan perkantoran
2. Kinerja Program : Meningkatnya tingkat aksesibilitas jalan nasional
  - a. Pelebaran jalan menambah lajur
  - b. Pemeliharaan rutin jalan baru
  - c. Pembangunan jalan
  - d. Pembangunan jembatan
  - e. Pembangunan jalan bebas hambatan

Pencapaian, kendala, dan alternative solusi setiap indikator kinerja BBPJN Kalimantan Timur 2015-2019 terdapat dalam penjelasan berikut di bawah ini :

**Kinerja Program: Meningkatnya Tingkat Kemantapan Jalan Nasional****a. Preservasi Pemeliharaan Rutin Jalan****Tabel 1.36** Preservasi Pemeliharaan Rutin Jalan

Target Awal	Target Revisi	Realisasi	Capaian	
			% thd Awal	% thd Revisi
2.165,90 km	2.166,09 km	2.111,64 km	97,49	97,49

Sumber : LKIP BBPJJN Kaltim, 2019

Persentase capaian pada kegiatan ini mencapai 97,49%, belum terpenuhinya capaian karena adanya paket yang mengalami putus kontrak, yaitu pada Satker PJJN Wilayah I Kalimantan Timur dengan nama paket Preservasi Jalan Gusig – Sp. Blusuh.

**Manfaat:**

Dengan adanya pekerjaan pemeliharaan rutin ini diharapkan dapat memberikan kenyamanan pada pengguna jalan dan juga dapat mengurangi tingkat kecelakaan pengguna jalan.

**Kendala:**

Penyedia Jasa tidak mampu memenuhi target realisasi progres fisik di lapangan sesuai dengan progres rencana dalam jadwal pelaksanaan.

**Alternatif Solusi:**

Paket yang mengalami putus kontrak melaksanakan proses SCM 1 s/d SCM 3 dan menjalani *Test Case* pada tiap tahapan SCM, namun upaya-upaya tersebut gagal dicapai sehingga diakhiri dengan Putus Kontrak.

**b. Preservasi Rekonstruksi dan Rehabilitasi Jalan****Tabel 1.37** Perservasi Rekonstruksi dan Rehabilitasi Jalan

Target Awal	Target Revisi	Realisasi	Capaian	
			% thd Awal	% thd Revisi
77,63 km	96,64 km	87,22 km	112,35	90,25

Sumber : LKIP BBPJJN Kaltim, 2019

Persentase capaian terhadap target awal melebihi nilai 100% sedangkan capaian terhadap target revisi kurang dari 100% yaitu 90,25%. Hal ini terjadi karena adanya paket kegiatan yang mengalami putus kontrak dan beberapa paket mengambil langkah untuk optimasi dan perpanjangan waktu kerja dalam masa denda. Paket yang putus kontrak berada di Satker PJJN Wilayah I Provinsi Kalimantan Timur yaitu Paket Preservasi Jalan Sp. Blusuh

---

– Bts. Kalteng dan Longsoran Sp. Blusuh – Bts. Kalteng. Adapun paket yang mengalami gagal kontrak karena ketidakmampuan penyedia jasa untuk bekerja dalam waktu yang tersisa akibat terhambatnya revisi DIPA, yaitu paket Rekonstruksi Sp. Blusuh – Bts. Kalteng yang menggunakan dana dari SBSN.

*Manfaat:*

Dengan adanya pekerjaan ini diharapkan dapat mencegah kerusakan yang lebih luas pada perkerasan jalan demi menjaga dan meningkatkan kemantapan jalan nasional.

*Kendala:*

- ) Penyedia Jasa tidak mampu memenuhi target realisasi progres fisik dilapangan sesuai dengan progres rencana dalam *schedule* pelaksanaan.
- ) Waktu pelaksanaan pekerjaan yang semula dalam dokumen pemilihan 120 hari Kalender menjadi 30 hari kalender.
- ) Terlambat kontrak karena menunggu DIPA revisi 05 disahkan.
- ) Keterlambatan penyelesaian pada pekerjaan longsoran.
- ) Keterlambatan tanda tangan kontrak karena ketersediaan dana alokasi menunggu proses terbitnya DIPA 2019 revisi ke 3 tingkat DJA yang disahkan pada bulan November 2019.
- ) Kendala kondisi cuaca dan kesiapan lahan.
- ) Keterlambatan pada pekerjaan Mortar Busa.

*Alternatif Solusi:*

- ) Paket yang mengalami putus kontrak melaksanakan proses SCM 1 s/d SCM 3 dan menjalani *Test Case* pada tiap tahapan SCM, namun upaya-upaya tersebut gagal dicapai sehingga diakhiri dengan Putus Kontrak.
- ) Paket yang mengalami gagal kontrak telah melaksanakan proses sesuai aturan yang berlaku, namun setiap calon pemenang tidak bersedia untuk melaksanakan pekerjaan dengan sisa waktu yang ada.
- ) Penyedia Jasa dipersilahkan untuk menyelesaikan pekerjaan dalam masa denda.
- ) Melakukan percepatan dengan menambah peralatan, menambah jam kerja dan sumber daya lainnya.
- ) Penyelesaian sisa pekerjaan yang belum selesai di tahun 2019 dilaksanakan pada tahun 2020 dengan ketentuan pemberian masa waktu tambahan.

### c. Pelebaran Jalan Menuju Standar

Tabel 1.38 Pelebaran Jalan Menuju Standar

Target Awal	Target Revisi	Realisasi	Capaian	
			% thd Awal	% thd Revisi
20,81 Km	20,81 Km	20,33 Km	97,69	97,69

Persentase capaian terhadap target awal maupun akhir sama karena tidak adanya perubahan target yaitu 97,69%. Belum tercapainya capaian maksimal karena adanya paket yang mengambil langkah untuk optimasi perpanjangan waktu kerja dalam masa denda, yaitu Paket Preservasi Pelebaran Jalan Menuju Standar dan Preservasi Jembatan Batas Bulungan – Tanjung Selor dan Paket Presevasi, Rehabilitasi Labanan – Tj. Redep – Dlm Kota Tj. Redep – Bts. Bulungan.

#### Manfaat:

Dengan adanya pekerjaan ini diharapkan meningkatkan kenyamanan pengguna jalan dan keselamatan lalu lintas.

#### Kendala:

- ) Terhambatnya proses mobilisasi material.
- ) Kurangnya Material Agregat untuk Pekerjaan Aspal dan Lapis Pondasi Agregat Kelas A dilokasi pekerjaan.
- ) Sulitnya pengadaan material dilokasi pekerjaan sehingga mendatangkan material dari luar daerah.
- ) Adanya kerusakan pada AMP.
- ) Adanya potensi Putus Kontrak.

#### Alternatif Solusi:

- ) Penyedia Jasa dipersilahkan untuk menyelesaikan pekerjaan dalam masa denda.
- ) Upaya untuk pemenuhan kebutuhan material agregat dengan produksi *stone crusher* sendiri ditambah dengan membeli dari luar lokasi pekerjaan dan saat ini material dalam proses pengangkutan dari Pelabuhan Tanjung Selor ke lokasi pekerjaan serta AMP.
- ) Penyelesaian sisa pekerjaan yang belum selesai di tahun 2019 dilaksanakan pada tahun 2020 dengan ketentuan pemberian masa waktu tambahan pelaksanaan maksimal 90 Hari Kerja dengan memberlakukan denda keterlambatan untuk setiap hari keterlambatan adalah 1/1000.

**d. Preservasi Rutin Jembatan****Tabel 1.39** Preservasi Rutin Jembatan

Target Awal	Target Revisi	Realisasi	Capaian	
			% thd Awal	% thd Revisi
11.808 km	11.808 km	11.581,00 km	98,08	98,08

Sumber : LKIP BBPJK Kaltim, 2019

Persentase capaian tidak maksimal hanya mencapai 98,08 karena adanya paket yang putus kontrak, yaitu Paket Preservasi Jalan Gusig – Sp. Blusuh yang berada di wilayah kerja Satker PJK Wilayah I Provinsi Kalimantan Timur.

**Manfaat:**

Dengan adanya pekerjaan ini diharapkan dapat mempertahankan kondisi jembatan yang sudah baik sehingga memberikan kenyamanan dan keselamatan terhadap pengguna jembatan.

**Kendala:**

Penyedia Jasa tidak mampu memenuhi target realisasi progres fisik dilapangan sesuai dengan progres rencana dalam jadwal pelaksanaan.

**Alternatif Solusi:**

Paket yang mengalami putus kontrak melaksanakan proses SCM 1 s/d SCM 3 dan menjalani *Test Case* pada tiap tahapan SCM, namun upaya-upaya tersebut gagal di capai sehingga diakhiri dengan Putus Kontrak.

**e. Preservasi Jembatan****Tabel 1.40** Preservasi Jembatan

Target Awal	Target Revisi	Realisasi	Capaian	
			% thd Awal	% thd Revisi
2.105,20 m	2.115,20 m	2.128,78 m	100,64	100,64

Sumber : LKIP BBPJK Kaltim, 2019

Persentase capaian melebihi target awal dan target revisinya yaitu mencapai 100,64% karena adanya penambahan panjang jembatan yang dilakukan tindakan prservasi.

**Manfaat:**

Dengan adanya pekerjaan ini diharapkan dapat mempertahankan kondisi baik jembatan yang masih dalam kondisi mendekati kerusakan agar dapat dilakukan perbaikan ringan.



*Kendala:*

Tidak adanya kendala yang menghambat capaian target.

**f. Layanan Perencanaan, Pengendalian dan Pengawasan Preservasi dan Peningkatan Kapasitas Jalan Nasional**

Persentase capaian sesuai dengan target awal dan target revisinya yaitu 100%.

*Manfaat:*

Dengan adanya layanan ini diharapkan terpenuhinya kebutuhan kegiatan Perencanaan, Pengendalian, dan Pengawasan Preservasi dan Peningkatan Jalan Nasional melalui kegiatan-kegiatan monitoring ke lapangan dan pelaporan pengendalian jalan nasional melalui pemerintah pusat, serta meningkatnya kapasitas kemampuan sumber daya dalam upaya peningkatan jalan nasional di Kalimantan Timur dan Kalimantan Utara.

*Kendala:*

Tidak adanya kendala yang menghambat capaian target.

**g. Layanan Sarana dan Prasarana Internal**

**Tabel 1.41** Layanan Sarana dan Prasarana Internal

Target Awal	Target Revisi	Realisasi	Capaian	
			% thd Awal	% thd Revisi
6 Layanan	1 Layanan	1 Layanan	16,67	100,00

*Sumber : LKIP BBPJJN Kaltim, 2019*

Persentase capaian terhadap awal hanya 16,67% namun capaian terhadap target revisi adalah 100% akibat adanya perubahan target.

*Manfaat:*

Dengan adanya pekerjaan ini diharapkan dapat meningkatkan kebutuhan terhadap pemenuhan fasilitas dan perjalanan dinas untuk menunjang tugas dan fungsi pegawai.

*Kendala:*

Tidak adanya kendala yang menghambat capaian target.

**h. Layanan Dukungan Manajemen Satker**

**Tabel 1.42** Layanan Dukungan Manajemen Satker

Target Awal	Target Revisi	Realisasi	Capaian	
			% thd Awal	% thd Revisi
1 Layanan	1 Layanan	1 Layanan	100,00	100,00

*Sumber : LKIP BBPJJN Kaltim, 2019*

Persentase capaian terhadap target awal maupun revisi adalah 100%, artinya telah terpenuhinya seluruh target.

*Manfaat:*

Dengan adanya layanan ini diharapkan adanya dukungan terhadap kebutuhan pengelolaan data dan kepegawaian untuk mendukung kinerja.

*Kendala:*

Tidak adanya kendala yang menghambat capaian target.

**i. Layanan Dukungan Administrasi Satker**

**Tabel 1.43** Layanan Dukungan Administrasi Satker

Target Awal	Target Revisi	Realisasi	Capaian	
			% thd Awal	% thd Revisi
12 Layanan	12 Layanan	12 Layanan	100,00	100,00

*Sumber : LKIP BBPJN Kaltim, 2019*

Persentase capaian terhadap target awal maupun revisi telah mencapai 100%.

*Manfaat:*

Dengan adanya layanan ini diharapkan terpenuhinya kebutuhan terhadap kegiatan pelaporan, perbelanjaan bahan dan sewa, serta administrasi yang mendukung terhadap kinerja satker.

*Kendala:*

Tidak adanya kendala yang menghambat capaian target.

**j. Layanan Perkantoran**

**Tabel 1.44** Layanan Perkantoran

Target Awal	Target Revisi	Realisasi	Capaian	
			% thd Awal	% thd Revisi
90 Layanan	34 Layanan	34 Layanan	37,80	100,00

*Sumber : LKIP BBPJN Kaltim, 2019*

Persentase capaian terhadap target awal hanya mencapai 37,80% namun akibat adanya penurunan target pada revisi DIPA, capaian terhadap revisi mencapai 100%.

*Manfaat:*

Dengan adanya layanan ini diharapkan dapat memenuhi administrasi perkantoran berupa pembayaran gaji dan tunjangan pegawai, serta penyelenggaraan operasional dan pemeliharaan kantor dan mesin sebagai fasilitas yang dimanfaatkan oleh seluruh pegawai.

*Kendala:*

Tidak adanya kendala yang menghambat capaian target.

**Kinerja Program: Meningkatnya Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional**

**a. Pelebaran Jalan Menambah Lajur**

**Tabel 1.45** Pelebaran Jalan Menambah Lajur

Target Awal	Target Revisi	Realisasi	Capaian	
			% thd Awal	% thd Revisi
2 Km	2 Km	2 Km	100,00	100,00

Sumber : LKIP BBPJJN Kaltim, 2019

Persentase capaian terhadap target awal maupun revisi telah mencapai 100%.

*Manfaat:*

Dengan adanya pekerjaan ini diharapkan meningkatkan kenyamanan pengguna jalan dan keselamatan lalu lintas, serta meningkatkan aksesibilitas jalan nasional.

*Kendala:*

Tidak adanya kendala yang menghambat capaian target.

**b. Pemeliharaan Rutin Jalan Baru**

**Tabel 1.46** Pemeliharaan Rutin Jalan Baru

Target Awal	Target Revisi	Realisasi	Capaian	
			% thd Awal	% thd Revisi
603,03 km	603,03 km	603,03 km	100,00	100,00

Sumber : LKIP BBPJJN Kaltim, 2019

Persentase capaian terhadap target awal maupun revisi telah mencapai 100%.

*Manfaat:*

Dengan adanya pekerjaan ini diharapkan dapat memberikan kenyamanan pada pengguna jalan pada jalan baru.

*Kendala:*

Tidak adanya kendala yang menghambat capaian target.

**c. Pembangunan Jalan****Tabel 1.47** Pembangunan Jalan

Target Awal	Target Revisi	Realisasi	Capaian	
			% thd Awal	% thd Revisi
72,07 km	95,57 km	83,28 km	115,55	87,14

Sumber : LKIP BBPJJN Kaltim, 2019

Persentase capaian terhadap target awal melebihi capaian maksimal yaitu 115,55% namun capaian terhadap target revisi mencapai 87,14% karena adanya paket yang gagal lelang akibat tidak terbitnya izin MYC pada tahun 2019 yaitu Paket Pembangunan Jalan Long Boh – Metulang – Long Nawang dan Pembangunan Jalan Long Boh – Metulang – Long Nawang. Selain itu, adanya beberapa paket yang mengambil langkah untuk optimasi perpanjangan waktu kerja dalam masa denda, yaitu Paket Pembangunan Jalan Long Boh – Metulang 2 dan Pembangunan Jalan Malinau – Semamu 2 dan 3.

**Manfaat:**

Dengan adanya pekerjaan ini diharapkan dapat meningkatkan aksesibilitas jalan nasional dan terbukanya wilayah yang terisolir sebagai indikator kinerja utama.

**Kendala:**

- ) Curah hujan yang cukup tinggi mengakibatkan pekerjaan tidak dapat terpenuhi sesuai rencana.
- ) Ketersediaan material agregat dan aspal yang sulit di daerah perbatasan.

**Alternatif Solusi:**

- ) Penyelesaian pekerjaan dapat terselesaikan dalam masa pemberian kesempatan 90 hari kalender.
- ) Meminta penyedia jasa mencari alternatif gunung batu, apabila tidak tercukupi penyedia jasa diharapkan untuk mencari agregat diluar produksi sendiri (membeli).

**d. Pembangunan Jembatan****Tabel 1.48** Pembangunan Jembatan

Target Awal	Target Revisi	Realisasi	Capaian	
			% thd Awal	% thd Revisi
1.059,67 km	1069,67 km	693,35 km	65,43	65,43

Sumber : LKIP BBPJJN Kaltim, 2019

Persentase capaian terhadap target awal dan akhir hanya mencapai 65,43% karena adanya paket yang mengalami putus kontrak dan mengambil langkah untuk optimasi perpanjangan waktu kerja dalam masa denda. Paket yang mengalami putus kontrak berada pada Satker Pelaksanaan Jalan Perbatasan Kalimantan Utara pada paket Pembangunan Jembatan Semi Permanen Perbatasan (MYC) sedangkan paket yang mengambil optimasi perpanjangan waktu kerja dalam masa denda yaitu Paket Pembangunan Jembatan Paralel Perbatasan (MYC) yang berada pada Satker Pelaksanaan Jalan Perbatasan Kalimantan Timur dan Pembangunan Jembatan Sungai Long Boh – Long Nawang CS yang berada pada Satker Pelaksanaan Jalan Perbatasan Kalimantan Utara.

*Manfaat:*

Dengan adanya pekerjaan ini diharapkan dapat meningkatkan aksesibilitas jalan nasional dan terbukanya wilayah yang terisolir sebagai indikator kinerja utama.

*Kendala:*

- ) Keterlambatan pengiriman material rangka jembatan dikarekan menunggu pasang surutnya air sungai mahakam dan kurangnya armada untuk mobilisasi material.
- ) Terjadi bencana alam yaitu banjir besar yang melumpuhkan sistem mobilisasi yang berdampak pada perfoma rekanan.

*Alternatif Solusi:*

- ) Dilakukan penambahan armada dan koordinasi dengan pihak terkait untuk kondisi pasang surut air sungai.
- ) Proses Ijin Perpanjangan Waktu selama 90 Hari kalender terhitung 1 Januari 2020.

**e. Pembangunan Jalan Bebas Hambatan**

**Tabel 1.49** Pembangunan Jalan Bebas Hambatan

Target Awal	Target Revisi	Realisasi	Capaian	
			% thd Awal	% thd Revisi
1,95 Km	6,43 Km	5,75 Km	294,87	89,42

*Sumber : LKIP BBPJN Kaltim, 2019*

Persentase capaian terhadap target awal melebihi capaian maksimal mencapai 294,87% sedangkan capaian terhadap target revisi hanya mencapai 89,42%. Ketidaktercapaian target ini karena paket ini mengambil langkah optimasi perpanjangan waktu kerja sampai dengan bulan April 2020.

*Manfaat:*

Dengan adanya pekerjaan ini diharapkan dapat meningkatkan aksesibilitas jalan nasional dan perekonomian wilayah, selain itu adanya pembangunan jalan bebas hambatan di Kalimantan ini dapat mendukung aksesibilitas dan konektivitas menuju ibu kota negara yang baru.

*Kendala:*

- )] Permasalahan lahan belum bebas 100% sesuai surat PPK Pengadaan Tanah Jalan Tol Balikpapan-Samarinda nomor: TN/01.04/015415/699 tanggal 2 Desember 2019 perihal: Target Penyelesaian Pengadaan Tanah di Seksi 5 dengan target lahan bebas 31 Desember 2019.
- )] Perubahan Desain penanganan tanah lunak pada STA 9+650 s/d STA 9+850 dengan Amandemen Kontrak No.9 Penambahan dana.

*Alternatif Solusi:*

- )] Desain perubahan untuk penanganan pada STA 9+650 s/d STA 9+850 telah selesai.
- )] Sedang dalam proses Amandemen Kontrak no.10 perpanjangan waktu

## **1.2 Potensi dan Permasalahan Penyelenggaraan Jalan 2020-2024**

Berikut ini disampaikan identifikasi potensi dan permasalahan yang mempengaruhi penyelenggaraan jalan nasional pada periode Renstra 2020-2024 baik berasal dari perkembangan lingkungan strategis yang berkembang secara global dan nasional, maupun permasalahan internal dalam penyelenggaraan jalan.

### **1.2.1 Potensi dan Ancaman dari Perkembangan Lingkungan Strategis**

#### **1.2.1.1 Perkembangan Lingkungan Strategis Global**

Pembangunan nasional pada periode tahun 2020-2024 akan berada dalam pusaran migrasi sistem ekonomi dunia menuju Revolusi Industri 4.0 yang mengharuskan adanya transformasi mendasar dalam penyelenggaraan jalan nasional sebagai sebuah industri tersendiri maupun dalam rangka mendukung pembangunan di segala bidang. Beberapa butir berikut ini, menyampaikan sejumlah perkembangan lingkungan strategis global yang perlu dipertimbangkan sebagai faktor pengaruh terhadap kebijakan penyelenggaraan jalan nasional dalam 5 tahun ke depan.

##### **a. Perkembangan demografi global**

Total populasi dunia diperkirakan sebanyak 7,75 Milyar jiwa per Desember 2019. Hampir 2/3 dari populasi tersebut tinggal di Benua Asia yang umumnya sebagai penduduk urban dan sub urban (dan urbanisasi terbesar umumnya terjadi di *emerging countries*),

dengan lebih dari 2,5 Milyar orang tinggal di Negara China dan India. United Nation (2015). Trend demografi dunia mendorong adanya urbanisasi ekstensif, serta arus migrasi antar Negara dalam jumlah besar, bertambahnya jumlah penduduk usia lanjut. Hal ini akan memberikan dampak pada adanya pergeseran sistem produksi maupun sistem konsumsi global yang merujuk kepada perubahan kebutuhan transportasi dalam skala nasional dan global.

**b. Pergeseran pendulum ekonomi dunia (*global shift*)**

Dicken (2010) memproyeksikan bahwa pendulum ekonomi dunia yang sebelumnya berada di Eropa dan Amerika akan bergeser ke sejumlah *emerging countries*, terutama di wilayah Asia, khususnya Asia Timur (China). Proyeksi tersebut sudah terbukti saat ini, dimana peran produksi negara berkembang sekitar 71% dari total, dan produksi dari negara berkembang di Asia berperan sebagai pendorong utama dengan komposisi sebesar 54%.

*World bank* (2018) menyatakan bahwa pada periode 2000-2008 permintaan komoditas global mengalami lonjakan akibat adanya pertumbuhan yang cepat pada sejumlah negara yang disebut EMDEs (*Emerging Market Developing Countries*). Harga komoditas mencapai puncaknya di Tahun 2011 dan jatuh tajam di Tahun 2014 akibat jatuhnya harga minyak bumi. Memperhatikan fakta tersebut, maka dalam jangka panjang pertumbuhan ekonomi di Negara-negara EMDEs utama akan menjadi faktor kritis terhadap perkembangan kebutuhan dan harga komoditas.

*World bank* memberikan fokus khusus terhadap peran 7 negara EMDEs (*Emerging Market Developing Countries*), yakni Brazil, China, India, Indonesia, Meksiko, Federasi Rusia, dan Turki atau dikenal sebagai EM7. Secara bersama, negara EM7 menyumbang 25% dari PDB global dan sekitar 50% dari populasi dunia, mengkonsumsi sekitar 60% logam, serta 40% dari konsumsi energi dan makanan dunia. Dalam kondisi tersebut konektivitas transportasi nasional terhadap jaringan logistik global akan menjadi kunci dari daya saing ekonomi Indonesia untuk mendapatkan *resource* maupun memenangkan/mengamankan pasar.

**c. Perkembangan golongan ekonomi kelas menengah (*middle and upper class*)**

Perkembangan kelas menengah secara global akan menjadi trend besar (*mega-trend*) yang melanda dunia pada Tahun 2025 (US-NIC, 2008). Catatan luar biasa terjadi selama periode 1999-2014 di mana sebanyak 135 juta orang terlepas dari garis kemiskinan, kondisi ini akan berlanjut dalam beberapa dekade ke depan. *World bank* menyatakan bahwa 72% dari populasi dunia hidup pada *middle income class* pada Tahun 2011. Diproyeksikan bahwa

jumlah kelas menengah dunia akan bertambah, hingga Tahun 2050 jumlah *middle and upper class* secara global akan mencapai 8,1 Milyar orang (lebih dari 84%) yang akan didominasi oleh Asia dan Amerika Latin.

Dominasi kelas menengah ini menjadi pemicu perubahan mendasar dalam struktur sosial yang memerlukan kebijakan tepat karena kelas ini sangat rentan. Transportasi harus dapat menjamin bahwa sistem distribusi barang dan jasa seefisien mungkin agar tidak terjadi ekonomi biaya tinggi, agar beban publik minimal untuk mendapatkan barang kebutuhan pokok dan penting serta layanan dasar dapat ditekan sedemikian rupa sehingga tidak menjadi beban hidup.

#### **d. Perkembangan perdagangan global**

WTO (2018) menyampaikan bahwa volume perdagangan dunia pada periode 1981-2018 berkisar antara 4-6% per tahun, di mana dalam 5 tahun terakhir terjadi penurunan pertumbuhan perdagangan global menjadi hanya sekitar 3,4% per tahun akibat tekanan yang juga dialami dalam pertumbuhan ekonomi di sejumlah negara. Selain itu, terjadi perubahan yang mendasar dalam pola perdagangan dunia, di mana arus perdagangan dunia sebagian besar saat ini mengarah dari/ke wilayah Asia Timur (China, Korea, Hongkong, Jepang, Taiwan). Dalam konteks skala perdagangan dunia, Indonesia masuk ke dalam 20 negara dengan eksport/import terbesar di dunia (di Asia Tenggara bersama Singapura, Thailand, Malaysia, dan Philipina).

Peralihan hegemoni perdagangan dunia dari Amerika Serikat ke China memunculkan adanya peran dagang diantara kedua negara tersebut, meskipun hal ini disinyalir hanya temporer, namun dalam skala yang lebih besar sejumlah negara justru telah membentuk aliansi berbasis kewilayahan (*regional trade agreement/RTA's*) untuk mengamankan pasar regional (UE, NAFTA, ASEAN/AFTA, SADC, MERCOSUR, dll), dan ini akan menjadi basis persaingan perdagangan di masa datang. Fenomena lain yang perlu diperhatikan adalah percepatan yang luar biasa dalam perdagangan dunia melalui *e-commerce* yang telah mencapai angka USD 27,7 Trilyun pada Tahun 2016 (atau tumbuh sekitar 9,45% per tahun sejak Tahun 2011 atau 2/5 kali lipat lebih tinggi dibandingkan pertumbuhan umum).

#### **e. Perebutan sumber daya alam (SDA)**

Peningkatan peranan ekonomi dan kependudukan di wilayah Asia dan Afrika di masa datang akan mendorong adanya persaingan untuk memperebutkan SDA yang semakin langka. Klare (2002) telah meramalkan bahwa perang SDA (*resource wars*) telah dan akan menjadi pemandangan baru dalam konflik global, di mana fakta membuktikan bahwa



perebutan ladang minyak di Arab dan sekitar Delta Nil, perebutan jalur pelayaran di Laut China Selatan, hingga perebutan jaringan pipa Asia Tengah menjadi pertanda akan dampak dari kelangkaan sumber daya alam yang telah mempengaruhi kebijakan militer di sejumlah negara.

Cadangan minyak bumi dunia mengalami penurunan (*declining*), dan diperkirakan akan habis dalam jangka waktu kurang dari 100 tahun mendatang. IEA (2018) menyatakan bahwa jika mengikuti *Sustainable Development Scenario*, maka puncak permintaan akan minyak dan gas bumi akan tercapai pada Tahun 2020, yang seterusnya secara gradual akan diambil alih oleh sumber energi terbarukan. Dalam kaitan ini, ketahanan SDA (energi) suatu negara akan sangat ditentukan oleh kemampuan negara untuk mengelola cadangan SDA yang dimiliki dan pemanfaatan teknologi (*technology advancement*) untuk meningkatkan efisiensi eksploitasi SDA.

#### **f. Perkembangan teknologi menuju Revolusi Industri 4.0**

Seiring dengan semakin ketatnya persaingan ekonomi dunia serta semakin langkanya SDA, maka trend ekonomi berikut dengan perkembangan teknologi pendukungnya di masa datang akan lebih didominasi oleh perkembangan pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi, bioteknologi dan rekayasa genetik, pengembangan *wearable devices*, energi terbarukan, otomatisasi, dan *artificial intelligence*. Dalam konteks ekonomi industri, Schwab (2017) menyatakan bahwa dunia sudah mulai masuk ke tahap Revolusi Industri Keempat (4.0) serta akan mengubah cara kita hidup dan bekerja yang didorong oleh 2 elemen dasar yaitu otomatisasi dan pertukaran data secara masif, termasuk didalamnya adalah pemanfaatan *cyber-physical systems, the Internet of things, dan cloud computing*. Trend bukan hanya akan menghasilkan manfaat berupa efisiensi dalam produksi barang serta penyediaan jasa layanan yang luar biasa, tetapi juga memberikan ancaman (*disruption*) bagi sejumlah sektor ekonomi dan profesi konvensional.

#### **g. Sustainable development goals (SDGs)**

Resolusi PBB yang disetujui oleh 159 negara 21 Oktober 2015 tentang The Agenda of 2030 of *Sustainable Development Goals* atau sering dikenal sebagai SDGs merupakan kelanjutan dari MDG's (*Millenium Development Goals*). SDG's mencakup 17 tujuan (*goals*) dengan 169 capaian (*achievement*) dengan tenggat waktu sebagaimana telah ditetapkan sebagai agenda pembangunan dunia demi kemaslahatan manusia dan planet bumi dalam jangka panjang. Ke-17 tujuan/*goals* dalam SDG's mencakup seluruh aspek pembangunan

holistik dan terintegrasi (termasuk di dalamnya mencakup isu gender dan fasilitasi terhadap kaum difabel) dan diharapkan mampu menjawab berbagai tantangan jaman.

#### **h. Pandemi COVID-19**

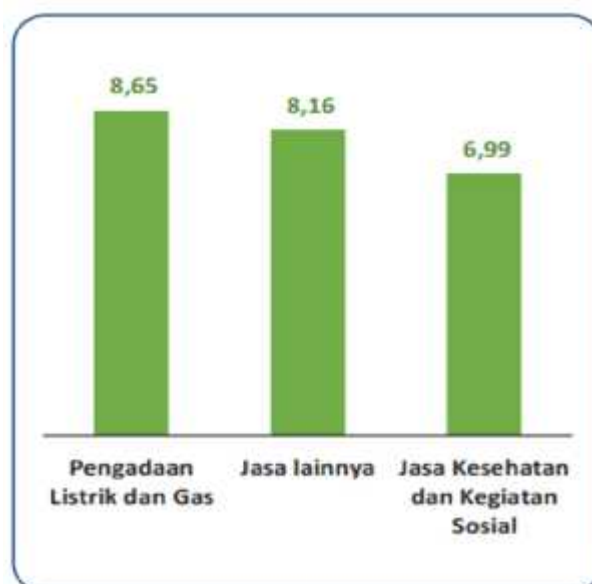
Dengan adanya pandemi COVID-19 di seluruh dunia termasuk Indonesia sehingga dipertimbangkan sebagai faktor pengaruh terhadap kebijakan penyelenggaraan jalan nasional dalam 5 tahun ke depan.

### **1.2.1.2 Perkembangan Lingkungan Strategis Kalimantan Timur**

Dalam skala Provinsi Kalimantan Timur, penyelenggaraan jalan akan dihadapkan pada sejumlah perkembangan dari lingkungan strategis yang menjadi faktor penentu dalam merumuskan kebijakan penyelenggaraan jalan dalam 5 tahun ke depan (2020-2024).

#### **a. Kondisi Perekonomian**

Ekonomi Kalimantan Timur tahun 2019 tumbuh sebesar 4,7 persen. Dari sisi produksi, pertumbuhan tertinggi dicapai oleh Lapangan Usaha Pengadaan Listrik dan Gas yang tumbuh sebesar 8,65 persen. Sedangkan dari sisi pengeluaran, pertumbuhan tertinggi dicapai oleh komponen Pengeluaran Konsumsi Pemerintah dengan pertumbuhan sebesar 9,97 persen. Data perekonomian Provinsi Kalimantan Timur berdasarkan Laju Pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) menurut lapangan usaha tersaji dalam gambar 1.2, gambar 1.3, gambar 1.4, dan gambar 1.5 berikut di bawah ini.



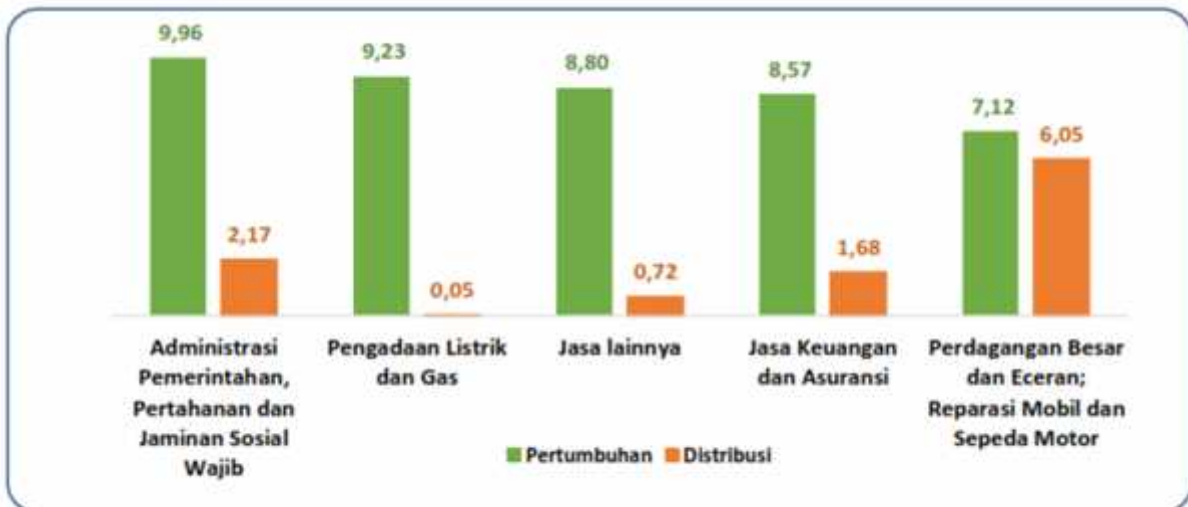
Sumber : Data BPS Ekonomi Kaltim, 2019

**Gambar 1.4** Laju Pertumbuhan Beberapa Lapangan Usaha PDRB Kalimantan Timur Tahun 2019 (Persen)



Sumber : Data BPS Ekonomi Kaltim, 2019

**Gambar 1.5** Sumber Pertumbuhan PDRB Kalimantan Timur Menurut Lapangan Usaha Tahun 2017-2019 (Persen)



Sumber : Data BPS Ekonomi Kaltim, 2019

**Gambar 1.6** Laju Pertumbuhan Beberapa Lapangan Usaha PDRB Kalimantan Timur Triwulan IV 2019 (y-on-y) (Persen)



Sumber : Data BPS Ekonomi Kaltim, 2019

**Gambar 1.7** Perkembangan Tiga Lapangan Usaha dengan Laju Pertumbuhan Tertinggi Triwulanan, 2017-2019 (q-to-q) (Persen)

Sumber Pertumbuhan ekonomi tertinggi Kalimantan Timur pada Triwulan IV-2019 secara q-to-q berasal dari Lapangan Usaha Konstruksi dengan andil sebesar 0,26 persen, disusul oleh Lapangan Usaha Jasa Keuangan dan Asuransi dengan andil sebesar 0,14 persen, dan Lapangan Usaha Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib dengan andil sebesar 0,10 persen.

Dari sisi pengeluaran, pertumbuhan ekonomi pada tahun 2019 tumbuh 4,77 persen (c-to-c). Pertumbuhan ekonomi tersebut mengalami percepatan jika dibandingkan dengan tahun 2018 yang tumbuh sebesar 2,67 persen. Jika dilihat lebih rinci, seluruh komponen PDRB menurut Pengeluaran mampu tumbuh positif kecuali komponen Net Ekspor Antar Daerah dan Impor Luar Negeri.

Komponen Ekspor Luar Negeri Provinsi Kalimantan Timur didominasi oleh komoditi bahan bakar mineral (HS 27) yang memiliki peranan sebesar 88,35 persen terhadap total ekspor luar negeri. Secara riil, total ekspor komoditi bahan bakar mineral (HS 27) mengalami peningkatan hingga 15,61 persen. Hal ini menjadi salah satu pendorong mengapa komponen ekspor luar negeri Provinsi Kalimantan Timur mampu tumbuh hingga 9,02 persen pada tahun 2019.

---

Komponen yang mengalami pertumbuhan tertinggi adalah Pengeluaran Konsumsi Pemerintah dengan peningkatan sebesar 9,97 persen. Pertumbuhan cukup tinggi juga terjadi pada komponen Ekspor Luar Negeri sebesar 9,02 persen, serta komponen Konsumsi Lembaga Non Profit Rumah Tangga (LNPR) yang tumbuh hingga 5,95 persen. Peningkatan yang cukup tinggi pada komponen LNPR disebabkan karena adanya kegiatan Pemilihan Presiden (Pilpres) yang diselenggarakan pada 17 April 2019.

Komponen Pembentukan Modal Tetap Bruto (PMTB) atau sering disebut investasi fisik juga mampu tumbuh cukup tinggi mencapai 4,79 persen. Kenaikan komponen ini sejalan dengan peningkatan yang cukup signifikan pada aktivitas di sector Konstruksi dalam PDRB Menurut Lapangan Usaha. Sementara itu, komponen Konsumsi Rumah Tangga mengalami percepatan dengan tumbuh sebesar 3,15 persen pada tahun 2019.

Jika dilihat dari kontribusi terhadap total PDRB Kalimantan Timur, komponen ekspor luar negeri masih mendominasi perekonomian Kalimantan Timur. Pada tahun 2019, share komponen Ekspor Luar Negeri mencapai 38,67 persen, diikuti Pembentukan Modal Tetap Bruto sebesar 28,72 persen dan Net Ekspor Antar Daerah sebesar 20,31 persen.

Pertumbuhan ekonomi Kalimantan Timur pada triwulan IV-2019 dibandingkan dengan triwulan IV-2018 mencapai 2,67 persen (y-on-y). Pertumbuhan tertinggi terjadi pada komponen Pengeluaran Konsumsi Pemerintah yang mencapai 13,69 persen. Komponen Ekspor Luar Negeri juga mampu tumbuh 2 digit, yaitu sebesar 10,75 persen. Selain dua komponen di atas, komponen lainnya yang juga mengalami pertumbuhan cukup tinggi adalah Pembentukan Modal Tetap Bruto (PMTB) dan komponen Lembaga Non Profit Rumah Tangga (LNPR) yang masing-masing mampu tumbuh sebesar 5,22 persen dan 3,33 persen. Komponen Pengeluaran Konsumsi Rumah Tangga juga tumbuh sebesar 2,09 persen jika dibandingkan dengan periode waktu yang sama di tahun 2018. Komponen Net Ekspor Antar Daerah pada triwulan IV-2019 mengalami kontraksi hingga (39,70) persen dibandingkan triwulan IV-2018. Sama halnya dengan komponen Net Ekspor Antar Daerah, komponen Impor Luar Negeri juga mengalami kontraksi cukup tinggi yaitu sebesar 26,16 persen jika dibandingkan dengan periode yang sama di tahun 2018.



Sumber : Data BPS Ekonomi Kaltim, 2019

**Gambar 1.8** Pertumbuhan dan Distribusi Beberapa Komponen PDRB Menurut Pengeluaran Tahun 2019 (Persen)



Sumber : Data BPS Ekonomi Kaltim, 2019

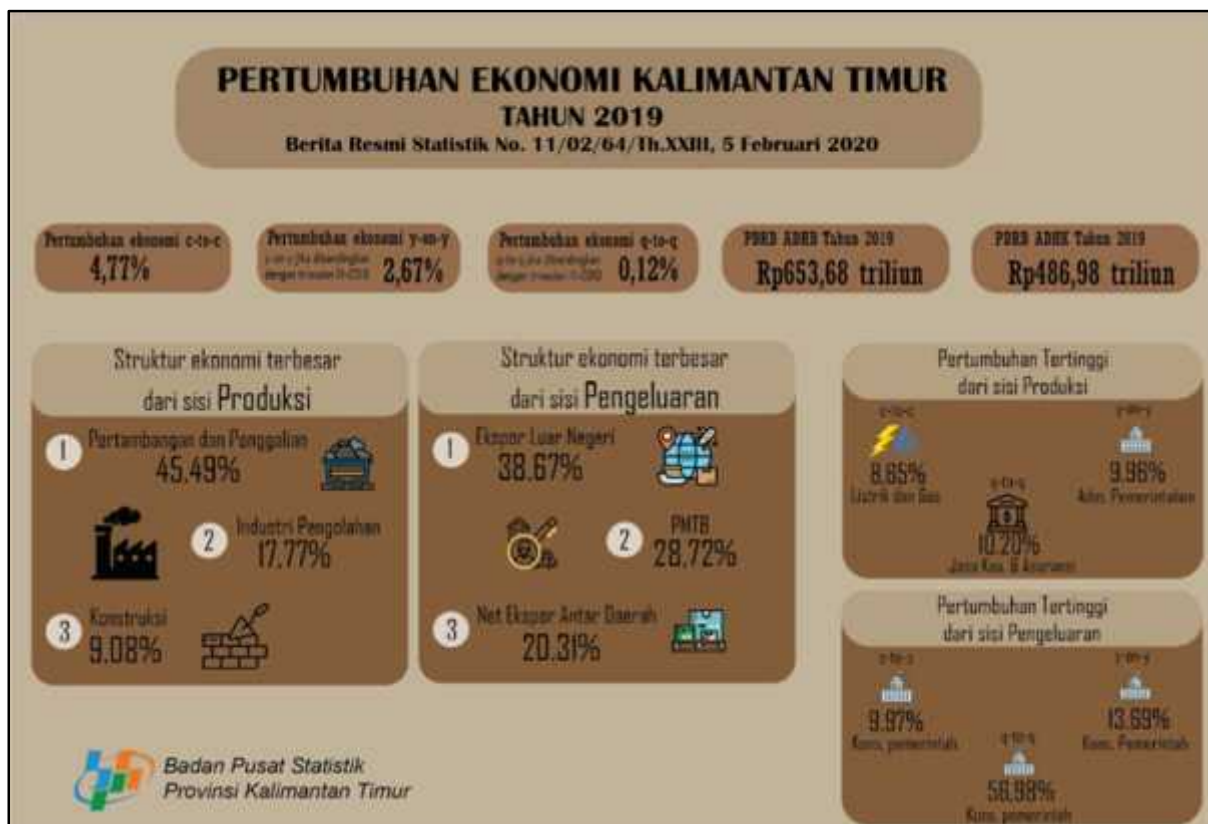
**Gambar 1.9** Sumber Pertumbuhan PDRB Menurut Pengeluaran Tahun 2017-2019 (Persen)

Perekonomian Kalimantan Timur pada triwulan IV-2019 tumbuh sebesar 0,12 persen. Pertumbuhan ini mengalami perlambatan dibandingkan dengan triwulan sebelumnya yang mampu tumbuh 1,47 persen (q-to-q). Perlambatan pertumbuhan ini antara lain disebabkan oleh terjadinya perlambatan pada komponen Ekspor Luar Negeri yang hanya tumbuh 0,20 persen di triwulan IV- 2019 dan kontraksi pada komponen Konsumsi Lembaga Non Profit Rumah Tangga serta komponen Net Ekspor Antar Daerah.

Komponen Pengeluaran Konsumsi Pemerintah merupakan komponen yang mengalami pertumbuhan tertinggi hingga mencapai 56,98 persen. Komponen Pembentukan Modal Tetap Bruto (PMTB) pada triwulan IV-2019 juga tumbuh cukup tinggi yaitu 9,50 persen. Tingginya pertumbuhan ini antara lain didorong oleh tingginya realisasi Penanaman Modal Asing (PMA) dan Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) pada triwulan IV-2019 yang mencapai 36,86 persen.

Jika dilihat dari penciptaan sumber pertumbuhan ekonomi antar triwulan pada Triwulan IV-2019, maka sumbangan dari komponen PMTB, komponen Pengeluaran Konsumsi Pemerintah, komponen Ekspor Luar Negeri, dan komponen pengeluaran Konsumsi Rumah Tangga masing-masing sebesar 2,40 persen; 1,76 persen; 0,10 persen; dan 0,03 persen terhadap pertumbuhan ekonomi Kalimantan Timur Triwulan IV-2019.

Berbeda dengan komponen lainnya yang memberikan andil positif, komponen Net Ekspor Antar Daerah dan Konsumsi Lembaga Non Profit Rumah Tangga justru memberikan andil pengurang atau negatif terhadap pertumbuhan PDRB Triwulan IV-2019 masing-masing sebesar (3,22) persen dan (0,01) persen. Pertumbuhan perekonomian Kalimantan Timur dapat dilihat pada Gambar 1.10 dan Gambar 1.11 di bawah ini.



Sumber : Data BPS Ekonomi Kaltim, 2019

**Gambar 1.10** Pertumbuhan Ekonomi Kalimantan Timur Tahun 2019

**Tabel 1.50** Struktur PDRB Kalimantan Timur Menurut Lapangan Usaha 2018, Triwulan I-IV Tahun 2019, dan Tahunan 2019 (Persen, %)

Lapangan Usaha	2018	2019				2019
		Triw.I	Triw.II	Triw.III	Triw.IV	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
A Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	7,90	7,89	7,90	7,89	8,01	7,92
B Pertambangan dan Penggalian	46,56	46,35	46,04	45,16	44,43	45,49
C Industri Pengolahan	18,15	17,73	17,59	17,90	17,84	17,77
D Pengadaan Listrik, Gas	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
E Pengadaan Air	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
F Konstruksi	8,51	9,02	8,72	9,15	9,42	9,08
G Perdagangan Besar dan Eceran, dan Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	5,58	5,62	5,96	6,03	6,05	5,92
H Transportasi dan Pergudangan	3,61	3,58	3,75	3,67	3,69	3,67
I Penyedia Akomodasi dan Makanan Minum	0,96	0,98	1,02	1,02	1,04	1,02
J Informasi dan Komunikasi	1,26	1,30	1,34	1,34	1,35	1,33
K Jasa Keuangan	1,53	1,58	1,47	1,53	1,68	1,56
L Real Estate	0,88	0,88	0,89	0,90	0,90	0,89
M,N Jasa Perusahaan	0,21	0,20	0,20	0,21	0,21	0,21
O Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	1,93	1,86	2,00	2,03	2,17	2,02
P Jasa Pendidikan	1,59	1,62	1,67	1,69	1,71	1,67
Q Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	0,61	0,63	0,65	0,67	0,67	0,66
R,S,T,U Jasa Lainnya	0,63	0,65	0,70	0,70	0,72	0,69
<b>PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO (PDRB)</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

Sumber : Data BPS Ekonomi Kaltim, 2019

## b. Kondisi Geografis

Provinsi Kalimantan Timur merupakan salah satu Provinsi terluas kedua setelah Papua, memiliki potensi sumberdaya alam melimpah dimana sebagian besar potensi tersebut belum dimanfaatkan secara optimal. Sumber daya alam dan hasil-hasilnya sebagian besar diekspor keluar negeri, sehingga Provinsi ini merupakan penghasil devisa utama bagi negara, khususnya dari sektor Pertambangan, Kehutanan dan hasil lainnya.

Secara administratif Provinsi ini memiliki batas wilayah sebelah Utara berbatasan dengan Kalimantan Utara, sebelah Timur berbatasan dengan sebagian (12 Mil) Selat Makasar dan Laut Sulawesi, sebelah Selatan berbatasan dengan Provinsi Kalimantan Selatan, sebelah Barat berbatasan dengan Provinsi Kalimantan Tengah dan Provinsi Kalimantan Barat serta Negara Bagian Serawak Malaysia Timur.

Kalimantan Timur memiliki luas wilayah daratan 127.267,52 km<sup>2</sup> dan luas pengelolaan laut 25.656 km<sup>2</sup> terletak antara 113°44' Bujur Timur dan 119°00' Bujur Timur serta diantara 2°33' Lintang Utara dan 2°25' Lintang Selatan.



Penduduk Kalimantan Timur tahun 2003 berjumlah 2.311.162 jiwa, tahun 2010 berdasarkan hasil sensus penduduk mencapai 3.047.500 jiwa. Dengan demikian dalam kurun waktu tersebut jumlah penduduk Kalimantan Timur meningkat sebesar 736.338 jiwa, dengan pertumbuhan penduduk setiap tahunnya rata-rata 3,60 persen. Adapun jumlah penduduk tahun 2013 sebanyak 3.300.517 jiwa dengan komposisi penduduk menurut jenis kelamin terdiri dari penduduk laki-laki 1.731.820 jiwa (52,47 persen) dan penduduk perempuan 1.568.697 jiwa (47,53 persen).

Provinsi ini mempunyai topografi bergelombang dari kemiringan landai sampai curam, dengan ketinggian berkisar antara 0-1500 meter diatas permukaan laut dengan kemiringan antara 0-60 persen. Daerah dataran rendah pada umumnya dijumpai pada kawasan sepanjang sungai.

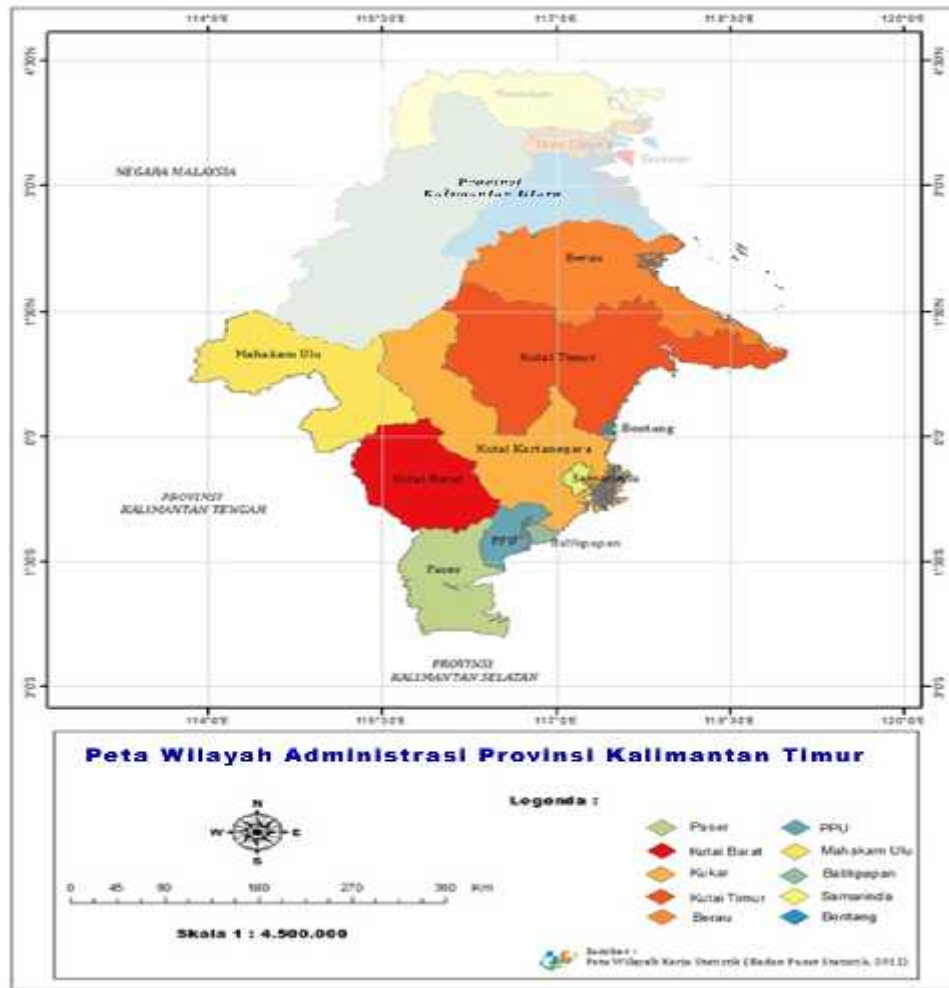
Sedangkan daerah perbukitan dan pegunungan memiliki ketinggian rata-rata lebih dari 1000 meter di atas permukaan laut dengan kemiringan 300 persen, terdapat dibagian barat laut yang berbatasan langsung dengan wilayah Malaysia. Kondisi topografi tersebut sangat berpengaruh terhadap peluang budidaya suatu jenis komoditi, potensi dan persediaan air, dinamika hidrologi dan kerentanan terhadap erosi.

Dilihat dari topografi, sebagian besar atau 43,35 persen wilayah daratan termasuk dalam kemiringan diatas 40 persen persen dan 43,22 persen terletak pada ketinggian 100-1000 m diatas permukaan laut, sehingga pemanfaatan lahan di Provinsi Kalimantan Timur harus memperhatikan karakteristik lahan tersebut. Berikut Gambar 1.9 Peta Wilayah Administrasi Kalimantan Timur dan Tabel 1.19 Daftar Luas Wilayah Darat dan Laut Kabupaten/Kota di Kalimantan Timur.

**Tabel 1.51** Daftar Luas Wilayah Darat dan Laut Kabupaten/Kota di Kalimantan Timur

No	Kabupaten / Kota	Kota	Luas Wilayah Daratan (Ha)	Luas Pengelolaan Laut (Km <sup>2</sup> ) (0-4 Mil)
1.	Paser	Ianah Grogot	1.119.293	8.200
2.	Kutai Barat	Sendawar	1.563.060	-
3.	Kutai Kartanegara	Tenggarong	2.634.895	1.891
4.	Kutai Timur	Sengatta	3.189.649	2.641
5.	Berau	Tanjung Redeb	2.220.033	11.962
6.	Penajam Paser Utara	Penajam	321.155	400
7.	Balikpapan	Balikpapan	56.128	287
8.	Samarinda	Samarinda	71.783	-
9.	Bontang	Bontang	19.256	275
10.	Mahakam Ulu	Long Bagun	1.531.500	-
<b>Provinsi Kalimantan Timur</b>			<b>12.726.752</b>	<b>25.656</b>

Sumber : Bappeda Kaltim, 2020



Sumber : Bappeda Kaltim, 2020

**Gambar 1.11** Peta Wilayah Administrasi Provinsi Kalimantan Timur

### 1.2.2 Permasalahan yang Menjadi Isu Strategis Penyelenggaraan Jalan

Kebijakan penyelenggaraan jalan di Tahun 2020-2024 harus mampu menyelesaikan sejumlah permasalahan yang menjadi isu strategis. Secara umum, permasalahan tersebut dapat dikategorikan menjadi 2, yaitu: (1) Permasalahan/isu strategis terkait dengan capaian kinerja penyelenggaraan jalan, berupa kondisi kemantapan jalan, aksesibilitas jalan, keselamatan jalan, dlsb), dan (2) Permasalahan internal dalam manajemen penyelenggaraan jalan, misalnya terkait dengan SDM, pendanaan, penyediaan NSPK, material dan peralatan, sistem informasi, dsb.

#### 1.2.2.1 Kinerja Penyelenggaraan Jalan

##### 1) *Positioning* Kondisi Infrastruktur Jalan di Indonesia secara Internasional

Perbandingan internasional terhadap posisi penyediaan infrastruktur jalan di Indonesia, sangat diperlukan untuk menyusun kebijakan penyelenggaraan jalan selama 5 tahun ke depan

(2020-2024). Pandangan internasional yang baik terhadap penyediaan infrastruktur jalan di Indonesia, akan berpengaruh positif terhadap daya saing investasi.

WEF (2012-2019) secara rutin melaporkan GCI (*Global Competitiveness Index*) dari sekitar 140 negara, di mana salah satu indikatornya adalah kualitas jalan (*quality of road*). WEF membuat rentang penilaian antara 0-7, di mana Indonesia sepanjang 2012-2019 mengalami peningkatan nilai dari 3,4 (di Tahun 2012, pada rangking 90 dunia) menjadi 4,2 (di Tahun 2019, pada rangking 60 dunia). Bagaimanapun juga kisaran rangking kualitas jalan Indonesia yang masih berada pada level pertengahan (*mediocre*), masih memerlukan peningkatan setidaknya agar dapat berada di posisi ke 2-3 diantara negara-negara Asia Tenggara.

*World bank* secara reguler juga merilis LPI (*Logistics Performance Index*) untuk sejumlah negara dunia. Laporan LPI 2018 menempatkan Indonesia pada posisi 46 (skor 3,15), mengalami kenaikan signifikan dibandingkan tahun 2016 di posisi 63 (skor 2,98).

Secara regional, penyelenggaraan jalan tidak dapat dilepaskan dari berbagai agenda kerjasama ekonomi, khususnya di Asia Tenggara, diantaranya BIMP-EAGA, IMT-GT, maupun MEA yang didalamnya terdapat MPAC (*Masterplan of Asean Connectivity*). Dalam kaitan ini, jaringan jalan nasional merupakan bagian dari sistem *Asian Highway* dan tentu saja harus didorong penyiapan kondisi fisik dan pelayanan yang memenuhi standar internasional.

## **2) Kondisi Obyektif Infrastruktur Jalan di Indonesia**

Jika digunakan alat ukur berupa pencapaian SPM (standar pelayanan minimal) jalan sebagai hasil penyelenggaraan jalan yang harus dipenuhi sebagaimana diamanatkan dalam pasal 37 (1.a) UU 38/2004 tentang Jalan, maka kondisi obyektif infrastruktur jalan di Indonesia secara umum seperti yang disampaikan pada **Tabel 1.20**.

Penyediaan panjang jaringan jalan di Indonesia hingga Tahun 2018-2019 mencapai 530.063 km dengan komposisi jalan Nasional 47.017 km (8,87%), jika ditambah dengan jalan tol menjadi 48.880 km (9,22%), 47.874,420 km (9,03%) jalan Provinsi dan 433.308,833 km (81,75%) adalah jalan Kabupaten/Kota. Tidak ada referensi internasional mengenai rasio ideal aksesibilitas jalan (km/km<sup>2</sup> wilayah ataupun km/1000 penduduk), namun secara umum WEF (2019) masih menempatkan Indonesia pada urutan 109 dunia terkait indikator *road connectivity index* dengan skor 59,8 (0-100 best).

Dari sisi kemantapan jalan Nasional, Provinsi, maupun Kabupaten/Kota; kondisi per 2018-2019 (Tabel 1.52) masih belum mencapai target RPJMN 2015-2019. Hal ini menunjukkan perlu adanya evaluasi menyeluruh ataupun rasionalisasi target kemantapan jalan tersebut di masa datang, serta perbaikan strategi manajemen aset jalan agar lebih efektif memanfaatkan sumber pembiayaan yang ada (APBN, APBD, DAK, dll). Realisasi dana preservasi jalan sebagaimana diamanatkan dalam UU 22/2009 tentang LLAJ akan semakin mendesak untuk memastikan kualitas penyediaan jalan tercapai sesuai standar pelayanan dan standar keselamatan yang ditetapkan.

**Tabel 1.52** Kondisin Obyektif Infrastruktur Jalan Tahun 2018-2019

No.	Aspek/Indikator	Satuan	Data
<b>1.</b>	<b>Penyediaan Panjang Jalan</b>		
	Jalan Nasional	Km	47.017,270
	Jalan Tol	Km	1.863,150
	Jalan Provinsi	Km	47.874,420
	Jalan Kabupaten/Kota	Km	433.308,833
	Total	Km	530.063,673
<b>2.</b>	<b>Kemantapan Jalan</b>		
	Jalan Nasional	%	92,81
	Jalan Provinsi	%	67,08
	Jalan Kabupaten/Kota	%	56,03
<b>3.</b>	<b>Lebar Jalan Nasional</b>		
	Sub standar (lebar < 7m)	Km	28.426,14
	Standar (lebar 7 – 14 m)	Km	16.450,03
	Jalan Raya (lebar > 14 m)	Km	2.141,11
<b>4.</b>	<b>Aksesibilitas Jalan</b>		
	Rasio panjang jalan / km <sup>2</sup>	Km/km <sup>2</sup>	0,28
	Rasio panjang jalan / 1000 penduduk	Km/1000 jiwa	2,00
	Prosentase pusat kegiatan / simpul transportasi yang terakses jalan nasional	%	90,49
<b>5.</b>	<b>Kinerja Operasional Jalan Nasional</b>		
	V/C rata-rata		0,31
	V/C < 0,85	Km	36.776,91
	Kecepatan tempuh koridor utama	Jam/100 km	2,56

Sumber : Dokumen renstra BBPJN Sumsel, 2020

## **BAB II**

### **TUJUAN, SASARAN, DAN INDIKATOR**

#### **2.1 Visi, Misi, serta Sasaran Pembangunan Nasional 2020 - 2024**

Pada bagian ini disampaikan visi dan misi, sasaran, serta arah kebijakan pembangunan nasional untuk periode RPJMN 2020-2024 sebagaimana tertuang dalam dokumen RPJMN 2020-2024 (Perpres No 18 Tahun 2020).

##### **2.1.1 Visi, Misi, dan Arah Presiden dan Wakil Presiden 2020-2024**

Visi pembangunan nasional yang termuat di dalam dokumen RPJMN 2020-2024 (Perpres No 18 Tahun 2020) sesuai dengan visi presiden dan wakil presiden Republik Indonesia adalah sebagai berikut:



#### **VISI**

“Terwujudnya Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian  
Berlandaskan Gotong Royong”



Penjelasan dari visi tersebut adalah sebagai berikut :

- 1) Indonesia Mandiri adalah bangsa yang mampu mewujudkan kehidupan sejajar dan sederajat dengan bangsa lain dengan mengandalkan pada kemampuan dan kekuatan sendiri. Sikap kemandirian harus dicerminkan dalam setiap aspek kehidupan, baik hukum, ekonomi, politik, sosial budaya, maupun pertahanan keamanan.
- 2) Indonesia Maju adalah bangsa yang memiliki kualitas sumberdaya manusia tinggi, dan tingkat perekonomian baik, serta memiliki sistem dan kelembagaan politik, termasuk kemantapan hukum;
- 3) Indonesian Adil dan Makmur adalah bangsa yang memberikan kesempatan secara merata kepada seluruh rakyatnya dalam rangka meningkatkan taraf kehidupan; memperoleh lapangan pekerjaan; mendapatkan pelayanan sosial, pendidikan dan kesehatan; mengemukakan pendapat; melaksanakan hak politik; mengamankan dan mempertahankan negara; serta mendapatkan perlindungan dan kesamaan di depan hukum.
- 4) Persatuan Indonesia dan gotong royong terus menjadi kekuatan kerja bersama kita dalam melakukan transformasi dan berbagai lompatan kemajuan. Selama empat

tahun ini kita sudah membuktikan bahwa dengan persatuan dan kerja bersama, apa pun bisa dicapai oleh bangsa Indonesia. Maka, dalam lima tahun ke depan, kita yakin nilai –nilai persatuan, akhlakul karimah, dan semangat gotong royong dapat membawa Indonesia menjadi negara yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian, sesuai amanat Pancasila dan UUD 1945.

Dalam upaya mewujudkan visi pembangunan nasional 2020-2024 tersebut, akan ditempuh melalui 9 (sembilan) misi Presiden dan Wakil Presiden (yang sering disebut sebagai Nawacita, yang diadopsi menjadi misi pembangunan nasional 2020-2024 sebagaimana termuat dalam dokumen RPJMN 2020-2024 (Perpres No 18 Tahun 2020)) sebagai berikut :



### **MISI**

1. Peningkatan Kualitas Manusia Indonesia
2. Struktur Ekonomi yang Produktif, Mandiri, dan Berdaya Saing
3. Pembangunan yang Merata dan Berkeadilan
4. Mencapai Lingkungan Hidup yang Berkelanjutan
5. Kemajuan Budaya yang Mencerminkan Kepribadian Bangsa
6. Penegakan Sistem Hukum yang Bebas Korupsi, Bermartabat, dan Terpercaya
7. Perlindungan Bagi Segenap Bangsa dan Memberikan Rasa Aman pada Seluruh Warga
8. Pengelolaan Pemerintah yang Bersih, Efektif, dan Terpercaya
9. Sinergi Pemerintah Daerah dalam Kerangka Negara Kesatuan



Selanjutnya, Presiden memberikan menetapkan 5 (lima) arahan utama sebagai strategi dalam pelaksanaan misi Nawacita dan pencapaian sasaran visi Indonesia 2045. Adapun kelima arahan utama Presiden untuk pembangunan nasional 2020-2024 tersebut didetailkan pada **Tabel 2.1** tentang lima arahan utama presiden berikut ini:



***“ Pencapaian visi 2045 melalui transformasi ekonomi yang didukung oleh hilirisasi industri dengan memanfaatkan sumber daya manusia, infrastruktur, penyederhanaan regulasi, dan reformasi birokrasi. ”***

**Tabel 2.1** Lima (5) Arahan Utama Presiden sebagai Strategi Pembangunan Nasional Tahun 2020-2024

No	Bidang	Arahan Presiden
1	Pembangunan SDM	Membangun SDM pekerja keras yang dinamis, produktif, terampil, menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi didukung dengan kerjasama industri dan talenta global.
2	Pembangunan Infrastruktur	Melanjutkan pembangunan infrastruktur untuk menghubungkan kawasan produksi dengan kawasan distribusi, mempermudah akses ke kawasan wisata, mendongkrak lapangan kerja baru, dan mempercepat peningkatan nilai tambah perekonomian rakyat.
3	Penyederhanaan Regulasi	Menyederhanakan segala bentuk regulasi dengan pendekatan Omnibus Law, terutama menerbitkan 2 undang-undang. Pertama, UU Cipta Lapangan Kerja. Kedua, UU Pemberdayaan UMKM.
4	Penyederhanaan Birokrasi	Memprioritaskan investasi untuk penciptaan lapangan kerja, memangkas prosedur dan birokrasi yang panjang, dan menyederhanakan eselonisasi.
5	Transformasi Ekonomi	Melakukan transformasi ekonomi dari ketergantungan SDA menjadi daya saing manufaktur dan jasa modern yang mempunyai nilai tambah tinggi bagi kemakmuran bangsa demi keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

Sumber : Draft Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

**2.1.2 Agenda Pembangunan Nasional 2020-2024**

Pelaksanaan visi, misi, serta arahan Presiden dan Wakil Presiden 2020-2024 tersebut pada Bagian 2.1.1 di atas, dilakukan melalui 7 (tujuh) agenda Pembangunan Nasional RPJMN 2020-2024 (atau sering disebut sebagai Prioritas Nasional (PN)) seperti pada **Gambar 2.1** sebagai berikut:



Sumber : Draft Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

**Gambar 2.1** 7 Agenda Pembangunan RPJMN 2020-2024

Secara lebih spesifik sektor transportasi (jalan) masuk ke dalam agenda pembangunan nasional ke-5, yakni PN5 Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar. Kerangka nasional pembangunan infrastruktur nasional 2020-2024 disampaikan pada **Gambar 2.1**. Secara umum, pembangunan infrastruktur nasional di Tahun 2020-2024 diarahkan pada 3 fokus, yakni: (1) pemenuhan kebutuhan infrastruktur sebagai pelayanan dasar, (2) penyediaan infrastruktur sebagai pendukung ekonomi (baik dalam penyediaan konektivitas bagi daerah terpencil, tertinggal, terluar, dan perbatasan (3TP); maupun untuk mendukung sektor ekonomi utama (khususnya: industri, jasa dan pariwisata, serta pertanian, perkebunan, perikanan dan kelautan), dan (3) penyediaan infrastruktur bagi wilayah perkotaan.

Lebih detail, PN5. Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar, memiliki 5 Program Prioritas (PP), yakni: PP1. Infrastruktur Pelayanan Dasar, PP2. Infrastruktur Ekonomi, PP3. Infrastruktur Untuk Mendukung Perkotaan, PP4. Energi dan Ketenagalistrikan, dan PP5. Transformasi Digital. Untuk setiap PP tersebut terdapat sejumlah Kegiatan Prioritas (KP) sebagai implementasinya. *Highlight* target pekerjaan Ditjen Bina Marga tersaji dalam **Gambar 2.2** berikut di bawah ini.

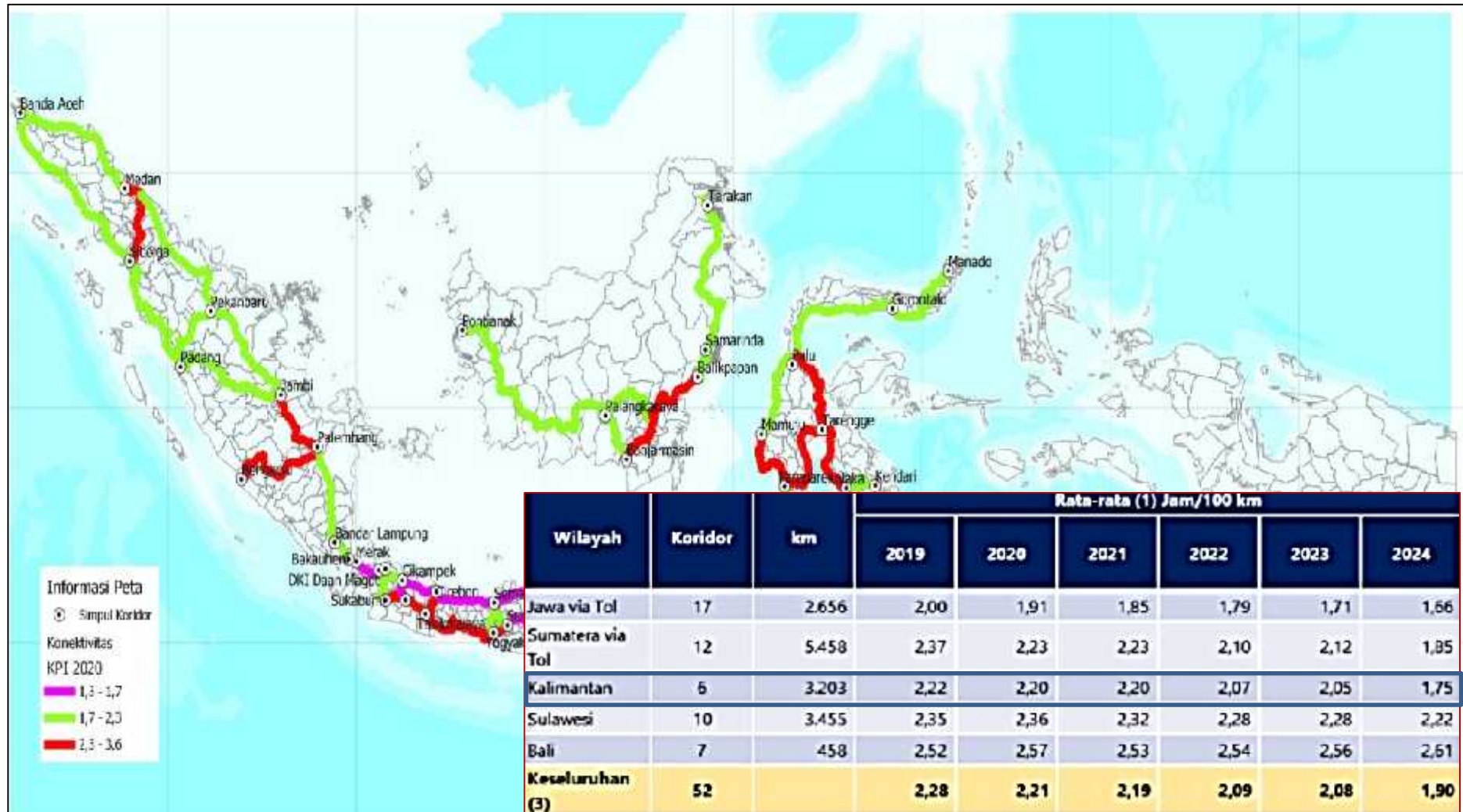


Sumber : Lampiran I Narasi RPJMN 2020-2024 (Perpres No. 18 Tahun 2020)

**Gambar 2.2** *Highlight* Target Ditjen Bina Marga

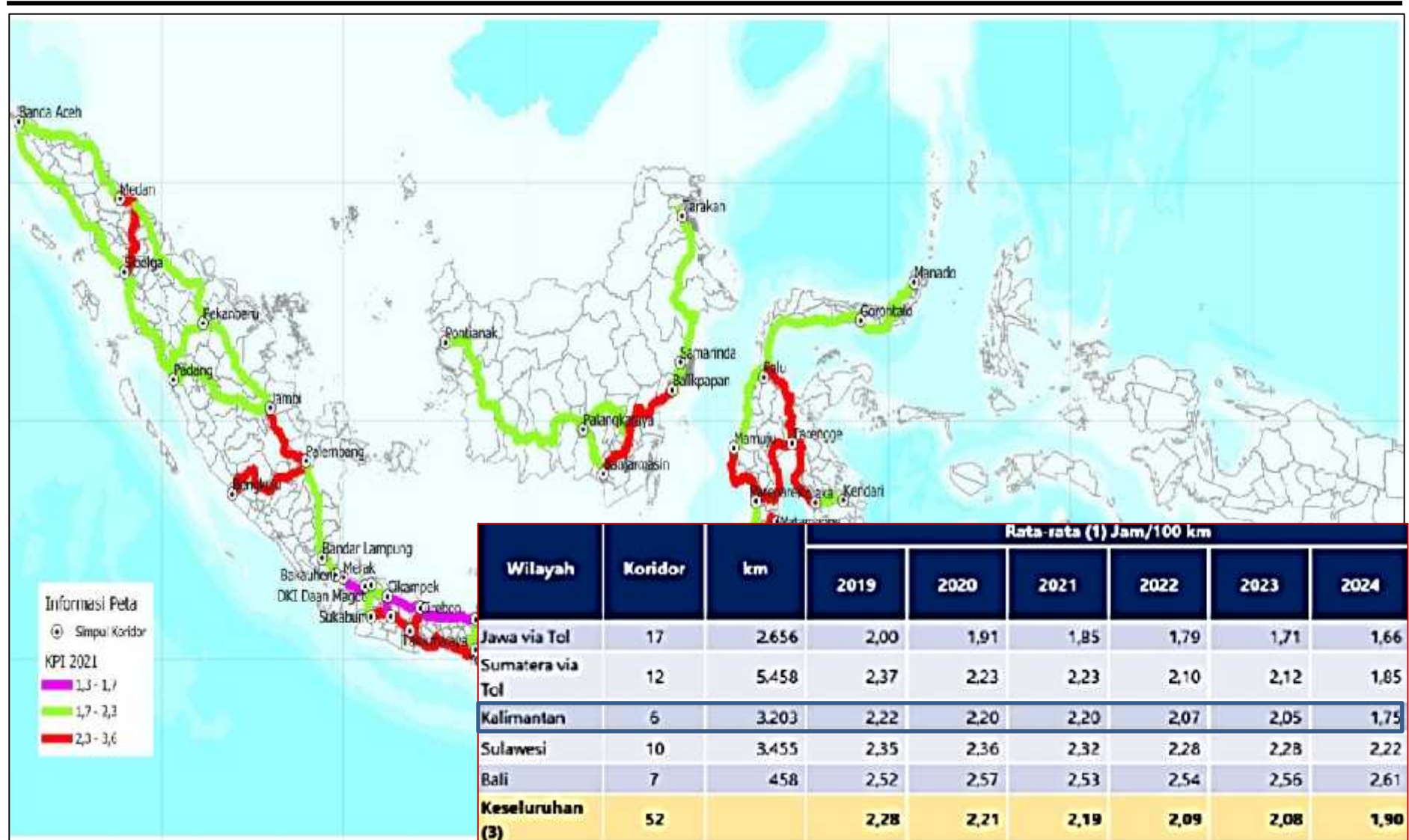


Agenda pembangunan nasional ke-5, yakni PN5 Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar. Indikator Kinerja Utama (IKU) meliputi waktu tempuh (**Gambar 2.3, Gambar 2.4, Gambar 2.5, Gambar 2.6, dan Gambar 2.7**), aksesibilitas (**Gambar 2.8**), rating kondisi (**Gambar 2.9**), dan keselamatan jalan (**Gambar 2.10**) berikut di bawah ini.



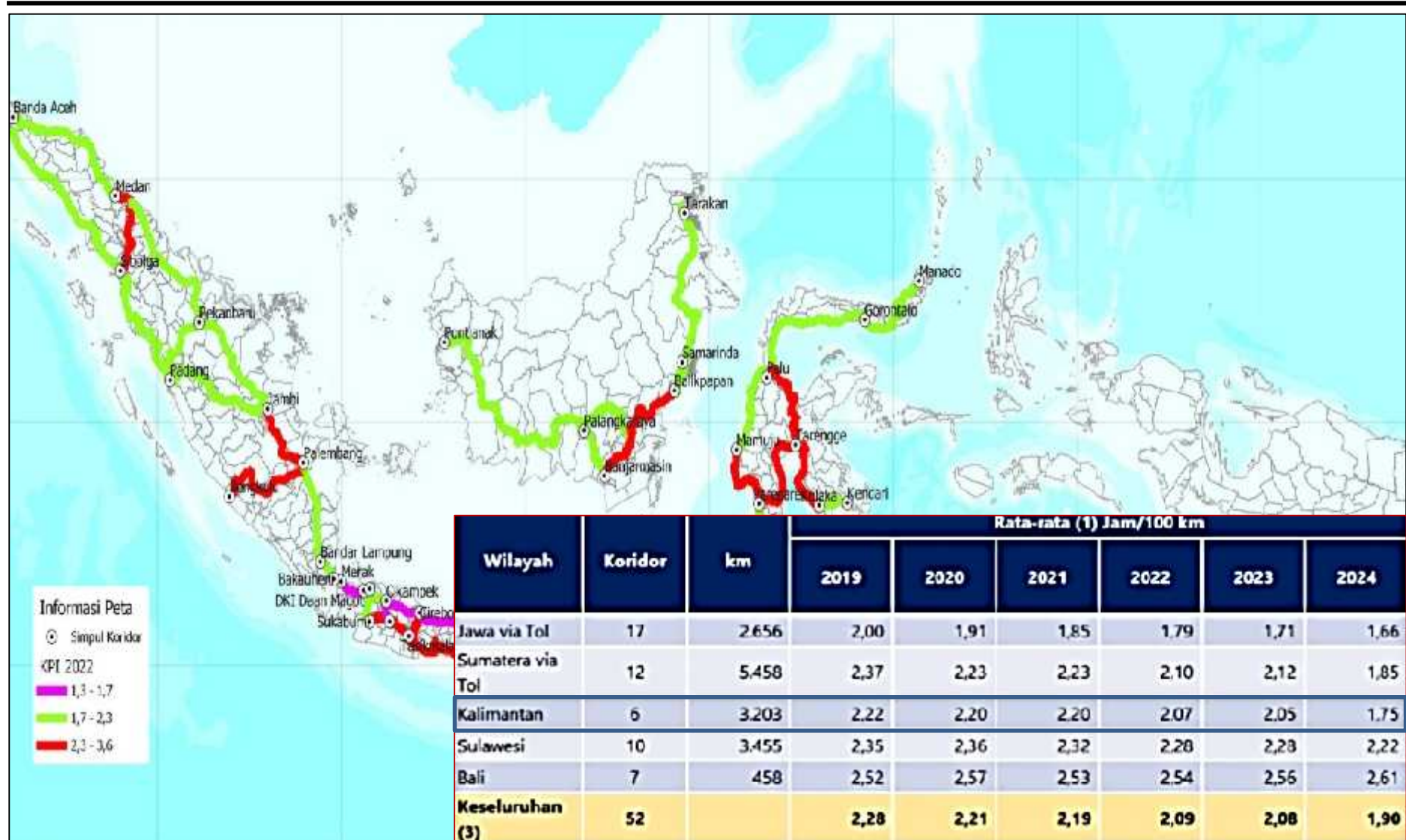
Sumber : Lampiran 6 Peta IKU, 2020

Gambar 2.3 IKU-Waktu Tempuh Tahun 2020 (jam/100 km)



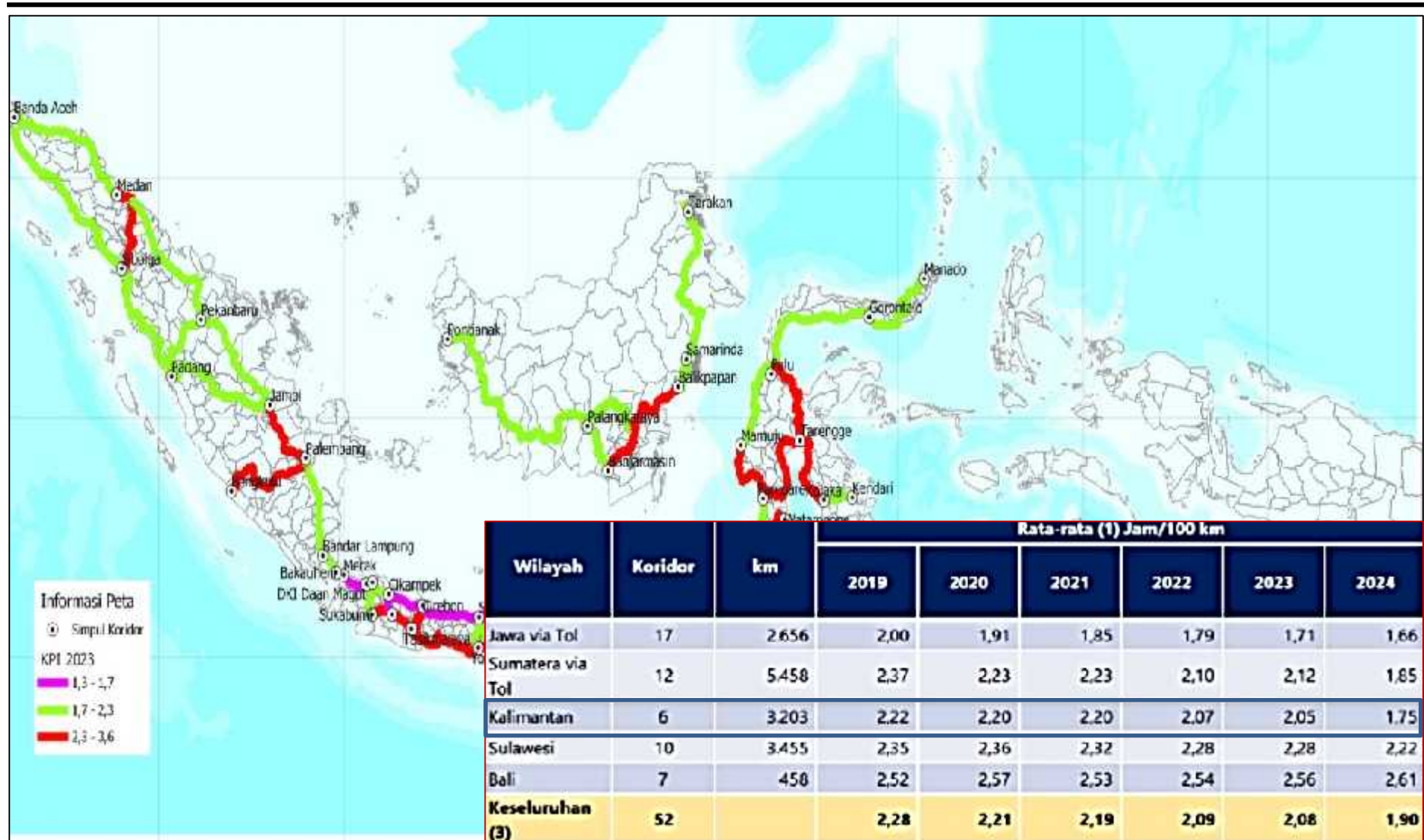
Sumber : Lampiran 6 Peta IKU, 2020

Gambar 2.4 IKU-Waktu Tempuh Tahun 2021 (jam/100 km)



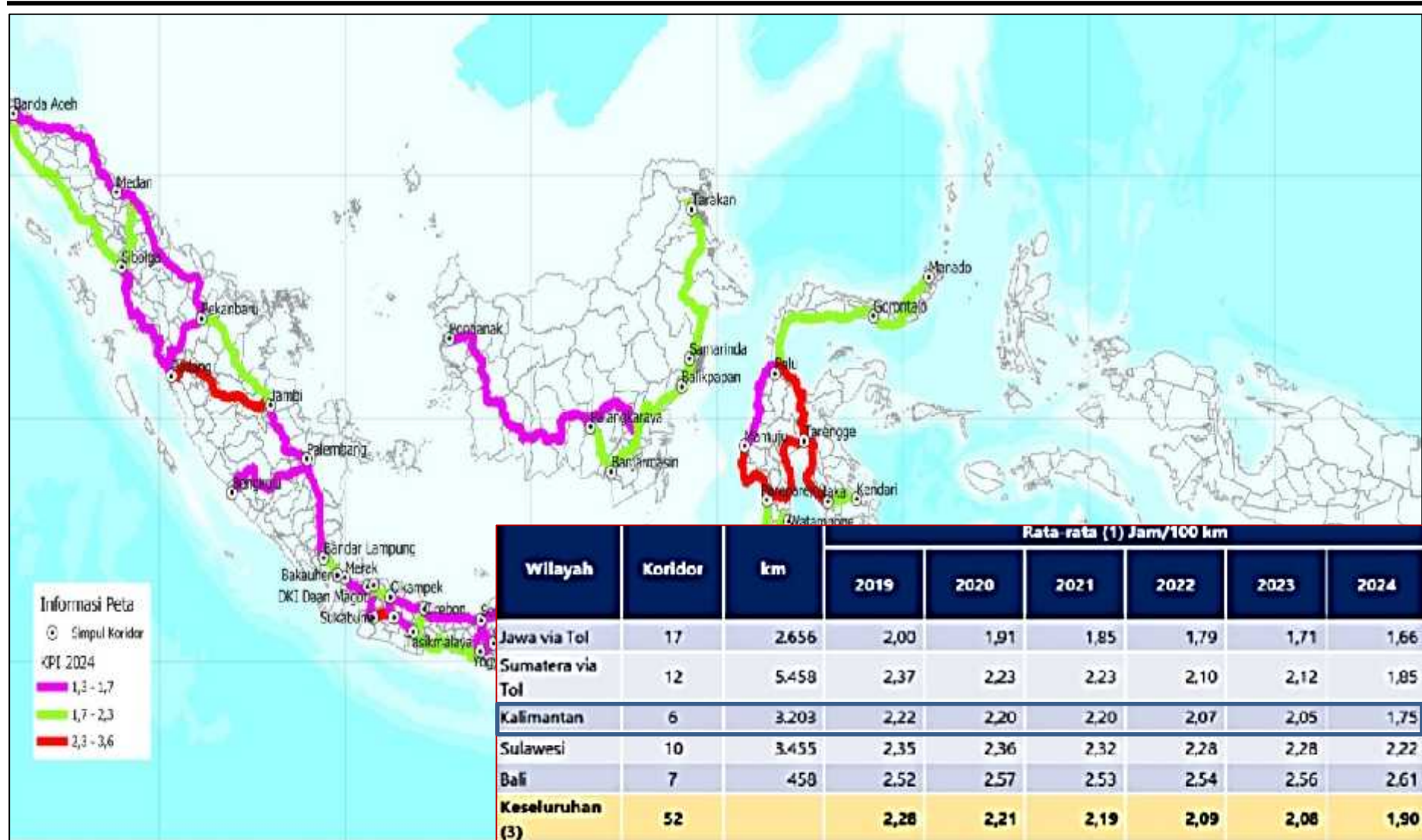
Sumber : Lampiran 6 Peta IKU, 2020

Gambar 2.5 IKU-Waktu Tempuh Tahun 2022 (jam/100 km)



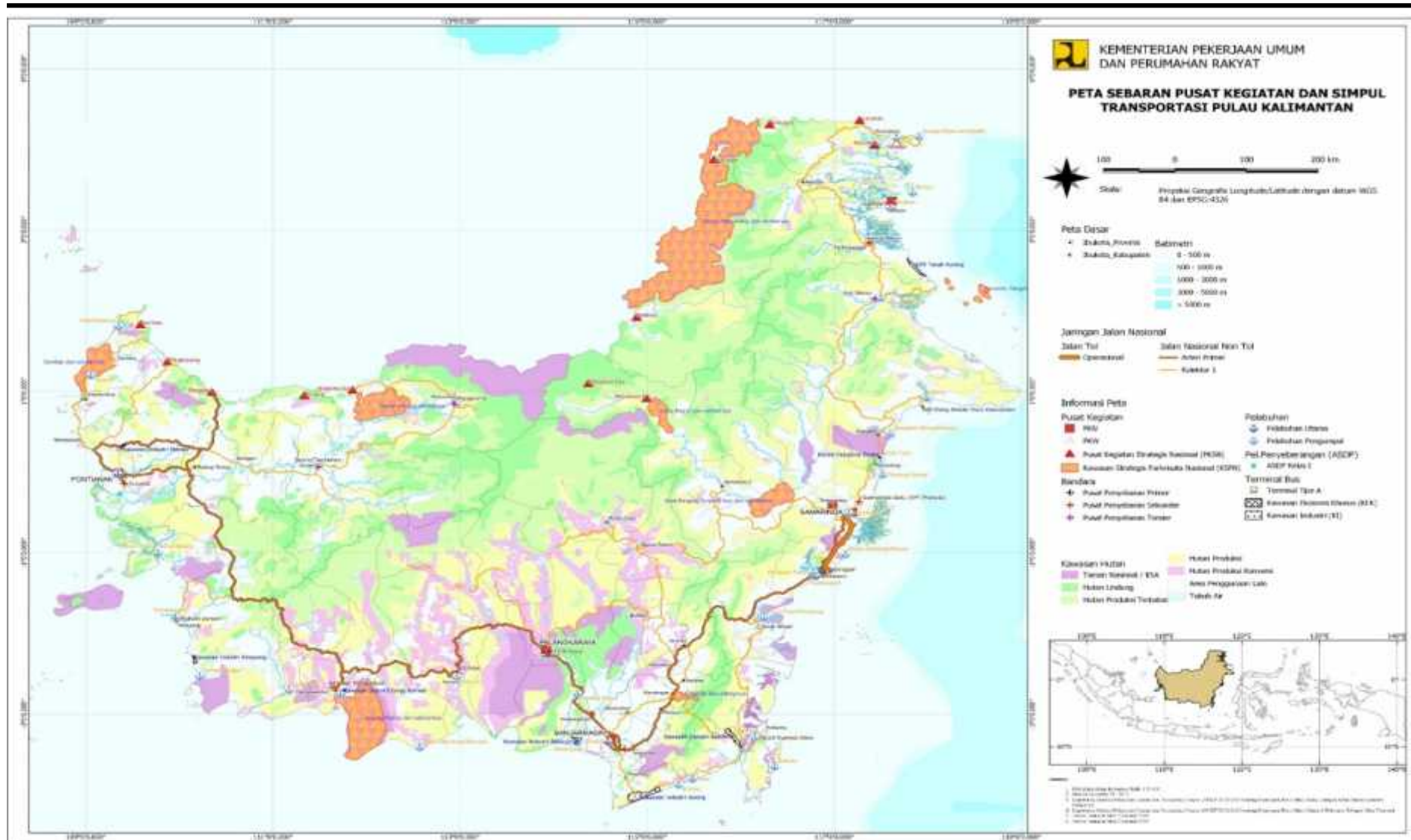
Sumber : Lampiran 6 Peta IKU, 2020

Gambar 2.6 IKU-Waktu Tempuh Tahun 2023 (jam/100 km)



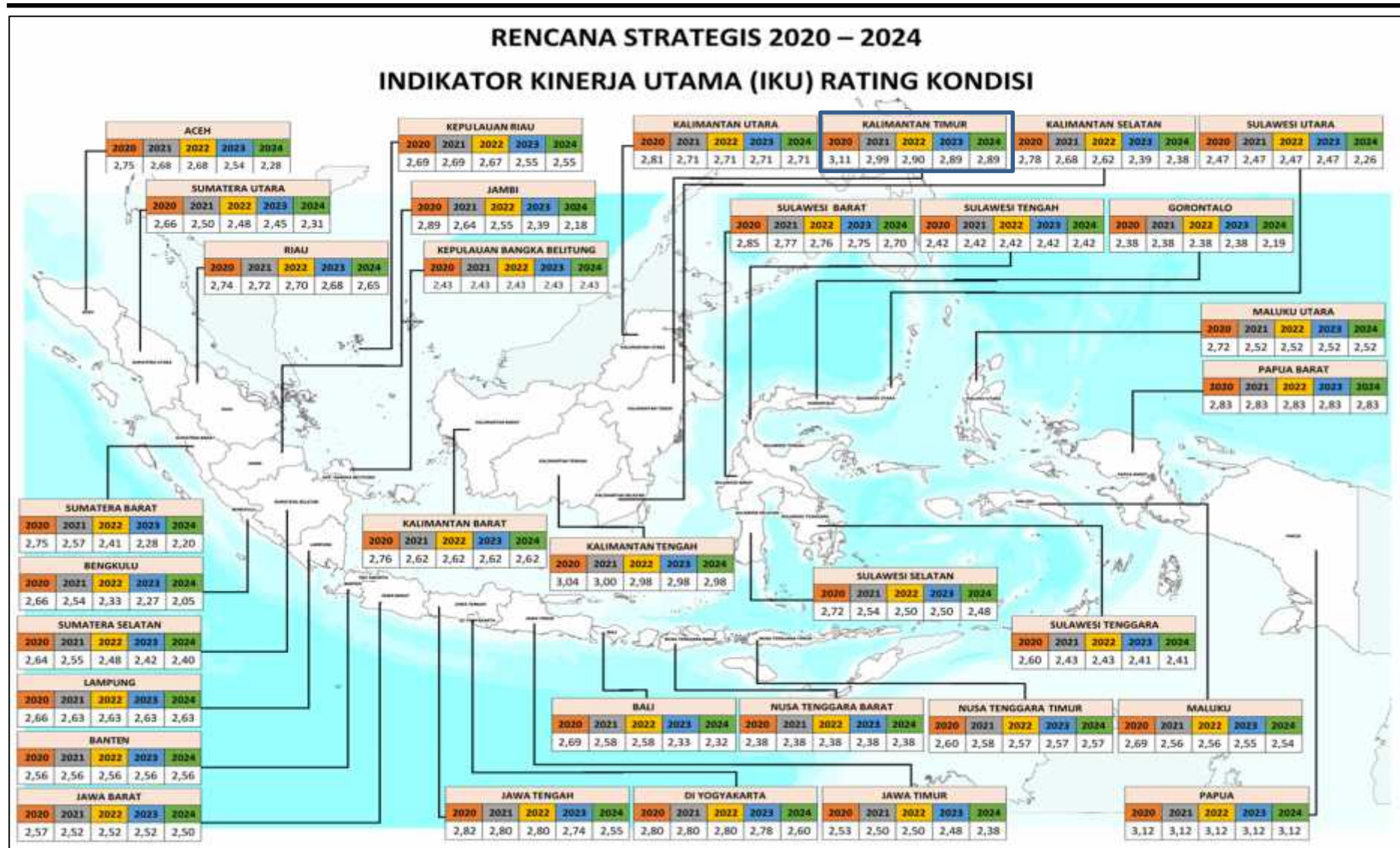
Sumber : Lampiran 6 Peta IKU, 2020

Gambar 2.7 IKU-Waktu Tempuh Tahun 2024 (jam/100 km)



Sumber : Lampiran 6 Peta IKU, 2020

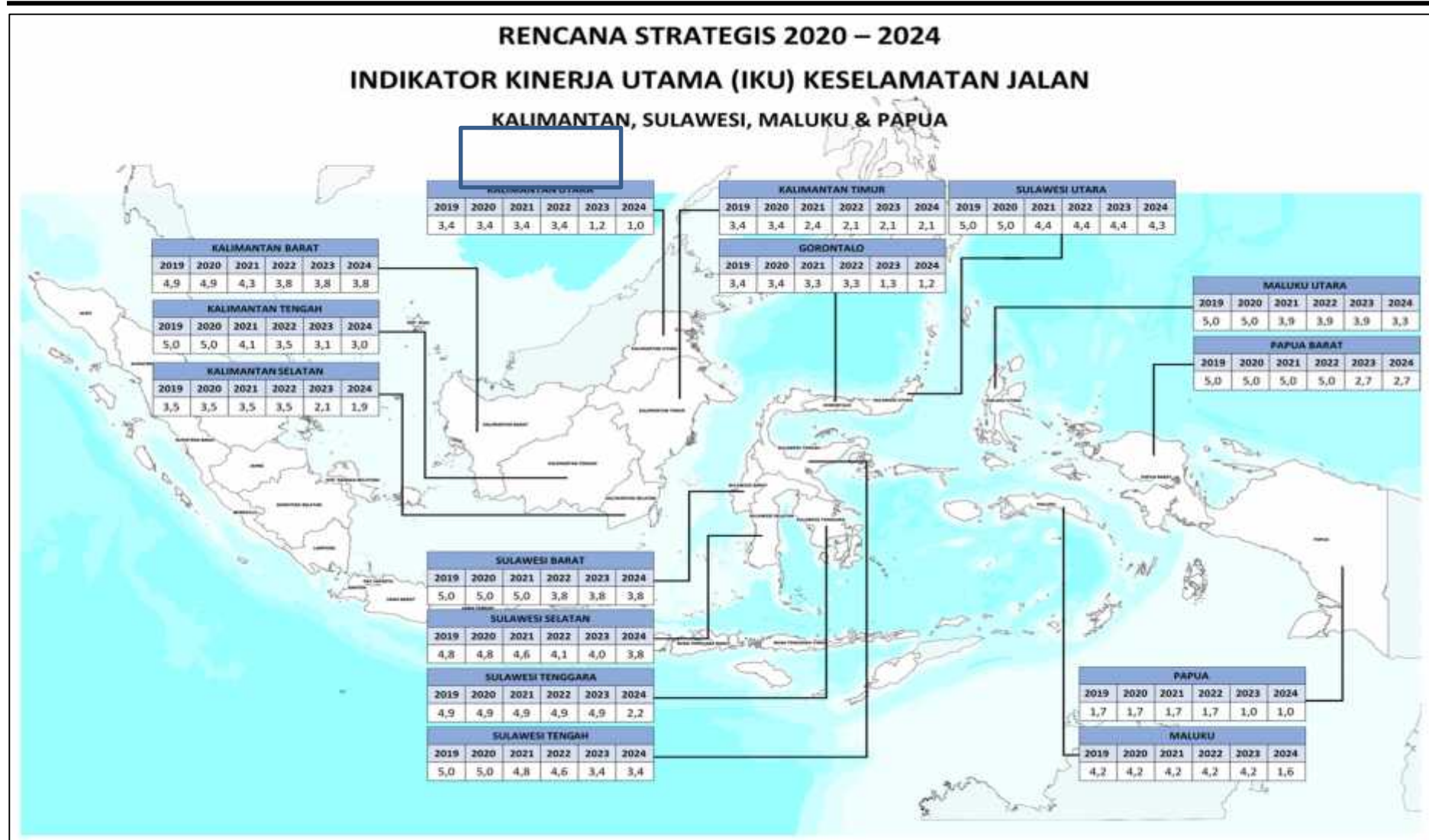
Gambar 2.8 IKU-Aksesibilitas Tahun 2020-2024 Pulau Kalimantan



Sumber : Lampiran 6 Peta IKU, 2020

Gambar 2.9 IKU-Rating Kondisi Tahun 2020-2024 Kalimantan Timur





Sumber : Lampiran 6 Peta IKU, 2020

Gambar 2.10 IKU-Keselamatan Jalan Tahun 2020-2024 Kalimantan Timur

## **2.2 Visi, Misi, Tujuan, dan Sasaran Kementerian PUPR 2020-2024**

Pada bagian ini disampaikan visi, misi, tujuan, dan sasaran dari Kementerian PUPR berdasarkan Dokumen Renstra Kementerian PUPR.

### **2.2.1 Visi dan Misi Kementerian PUPR**

Visi Kementerian PUPR 2020-2024 yang disesuaikan dengan dukungan terhadap pencapaian visi dan misi Presiden dan Wakil Presiden 2020-2024 dalam RPJMN 2020-2024, adalah sebagai berikut:



#### **VISI**

##### **KEMENTERIAN PUPR**

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang andal, responsive, inovatif, dan professional dalam pelayanan kepada Presiden dan Wakil Presiden untuk mewujudkan visi dan misi Presiden dan Wakil Presiden : “Indonesia Maju yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian gotong royong”



Selanjutnya Misi Kementerian PUPR yang tercantum dalam Renstra Kementerian PUPR sebagai dukungan dalam melaksanakan misi Presiden dan Wakil Presiden adalah sebagai berikut:



#### **MISI**

##### **KEMENTERIAN PUPR**

1. Memberikan dukungan teknis dan administratif yang responsif kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam pengambilan kebijakan dan pelaksanaan kebijakan pembangunan dan penyelenggaraan infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.
2. Menyelenggarakan pembangunan, pelayanan dan pengelolaan infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang andal dan terpadu dengan pengembangan wilayah serta memperhatikan kelestarian lingkungan.
3. Menyelenggarakan pembinaan jasa konstruksi yang berkualitas dan pengembangan inovasi penyelenggaraan pembangunan Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.
4. Meningkatkan profesionalisme SDM Aparatur, efisiensi dan efektifitas serta akuntabilitas dalam penyelenggaraan pembangunan di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.



---

**2.2.2 Tujuan Kementerian PUPR**

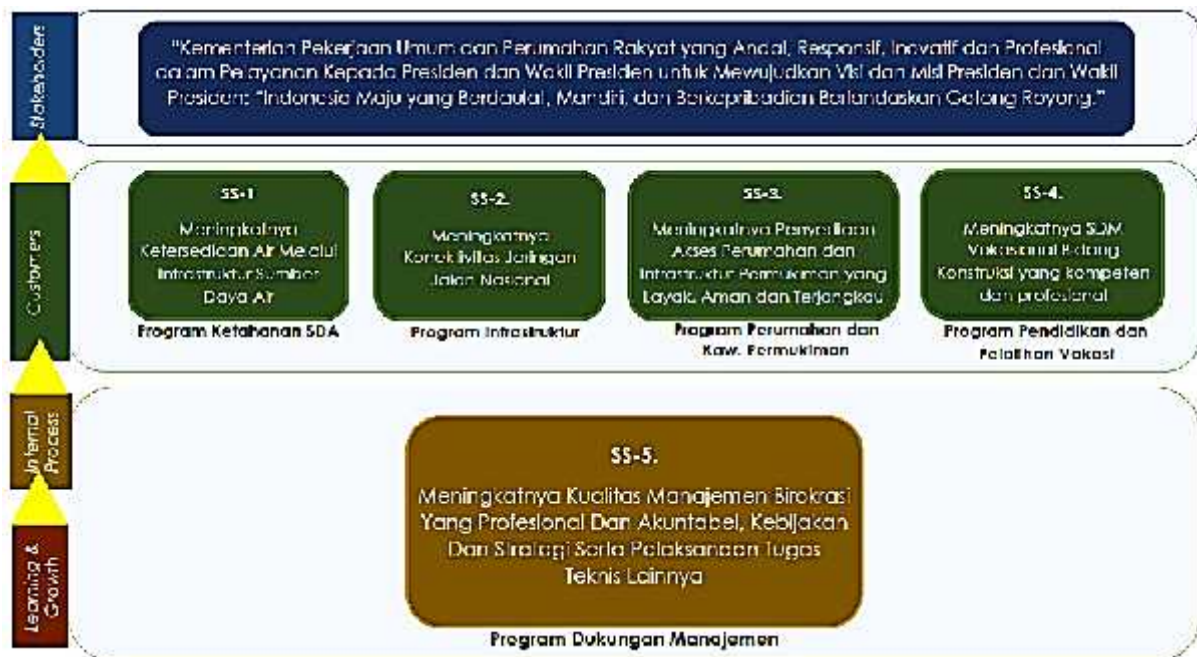
Adapun tujuan sebagai representasi terukur dari visi yang diinginkan Kementerian PUPR selama periode perencanaan 2020-2024 adalah sebagai berikut:

1. Peningkatkan ketersediaan dan kemudahan akses serta pemanfaatan air untuk memenuhi kebutuhan domestik, peningkatan produktivitas pertanian dan pengembangan energi, industri dan sektor ekonomi unggulan.
2. Peningkatan kelancaran konektivitas dan akses jalan yang lebih merata bagi peningkatan pelayanan sistem logistik nasional yang lebih efisien dan penguatan daya saing.
3. Peningkatan permukiman berkualitas yang semakin merata dengan pemanfaatan dan pengelolaan yang partisipatif untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat.
4. Pemenuhan kebutuhan perumahan yang semakin merata untuk mencapai peningkatan kualitas hidup masyarakat.
5. Peningkatan pelayanan infrastruktur sesuai dengan potensi dan upaya pengembangan wilayah pada pusat-pusat pertumbuhan ekonomi dan kawasan strategis.
6. Peningkatan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan yang terbangun dan dikelola dengan berbagai skema pembiayaan yang lebih efisien dan berkelanjutan.
7. Peningkatan daya saing jasa konstruksi nasional serta peningkatan mutu, keselamatan, keamanan dan keberlanjutan dalam penyelenggaraan dan hasil jasa konstruksi.
8. Peningkatan penyelenggaraan pembangunan infrastruktur yang bersih dan terpercaya.
9. Peningkatan SDM aparatur Kementerian PUPR yang berkinerja tinggi.
10. Peningkatan efektifitas penyelenggaraan pembangunan infrastruktur.

**2.1.3 Sasaran Kementerian PUPR**

Sasaran Strategis (SS) pembangunan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai oleh Kementerian PUPR sebagai suatu *outcome/impact* dari beberapa program yang dilaksanakan untuk periode 5 tahun. Dalam penyusunannya, Kementerian PUPR menjabarkan 4 misi dan menggunakan pendekatan metode *Balanced Scorecard* (BSC) yang dibagi ke dalam 4 perspektif, yaitu perspektif *stakeholders*, perspektif *customers*, perspektif internal *process* dan perspektif *learning and*

growth. Deskripsi penerapan BSC tersebut diilustrasikan dalam bentuk peta strategi (*strategy map*) sebagaimana disampaikan pada **Gambar 2.11**.



Sumber : Draft Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024, 2020

**Gambar 2.11** Peta Strategi Ditjen Bina Marga 2020-2024

## 2.2 Visi, Misi, Tujuan, dan Sasaran Ditjen 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.

### 2.3.1 Visi dan Misi Ditjen Bina Marga

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:



### **MISI**

#### **DITJEN BINA MARGA**

1. Meningkatkan konektivitas dan pelayanan jalan nasional
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 Republik Indonesia periode 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.

### **2.3.2 Tujuan dan Sasaran Ditjen Bina Marga**

Tujuan dan sasaran Ditjen Bina Marga periode 2020-2024 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 Ditjen Bina Marga dalam menyelenggarakan jalan nasional pada periode 2020-2024 terdiri dari 4 butir sebagai berikut:



## TUJUAN

### DITJEN BINA MARGA

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



Masing-masing tujuan Ditjen Bina Marga tersebut 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 Ditjen Bina Marga untuk periode 2020-2024 dalam menyelenggarakan jalan terdiri dari 3 jenis sasaran yakni:

1. **Sasaran Strategis (SS)** yakni sasaran Ditjen Bina Marga yang menjadi sasaran pembangunan nasional di bidang jalan dan juga menjadi sasaran strategis di tingkat Kementerian PUPR (lihat Gambar 2.2, yakni SS.2). Dalam *Balanced Scorecard*, sasaran ini berada pada level *Stakeholders Perspectives* yang mencerminkan pemenuhan terhadap keinginan pemberi mandat penyelenggaraan jalan kepada Ditjen Bina Marga, yakni masyarakat luas melalui UU 38 Tahun 2004 tentang Jalan yang memberikan kewenangan kepada Pemerintah (Presiden dan Wakil Presiden terpilih c.q Menteri PUPR c.q Dirjen Bina Marga);
2. **Sasaran Program (SP)** yakni sasaran dari program penyelenggaraan jalan yang dilaksanakan oleh Ditjen Bina Marga yang merupakan hasil (*outcome*) dari serangkaian kegiatan yang dilaksanakan oleh seluruh Unit Kerja di Lingkungan Ditjen Bina Marga. Dalam struktur *Balanced Scorecard*, sasaran ini berada pada level *Customer Perspectives* yang mencerminkan wujud layanan publik yang dihasilkan oleh Ditjen Bina Marga (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;
3. **Sasaran Kegiatan (SK)** yakni sasaran sebagai keluaran (*output*) dari masing-masing kegiatan yang tercakup dalam program penyelenggaraan jalan yang dilaksanakan oleh tiap unit kerja Pusat maupun Balai di Lingkungan Ditjen Bina Marga. Dalam struktur *Balanced Scorecard*, 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 Ditjen Bina Marga sesuai Peraturan Menteri PUPR 13 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PUPR, yang pada dasarnya terkelompok menjadi 2, yakni:



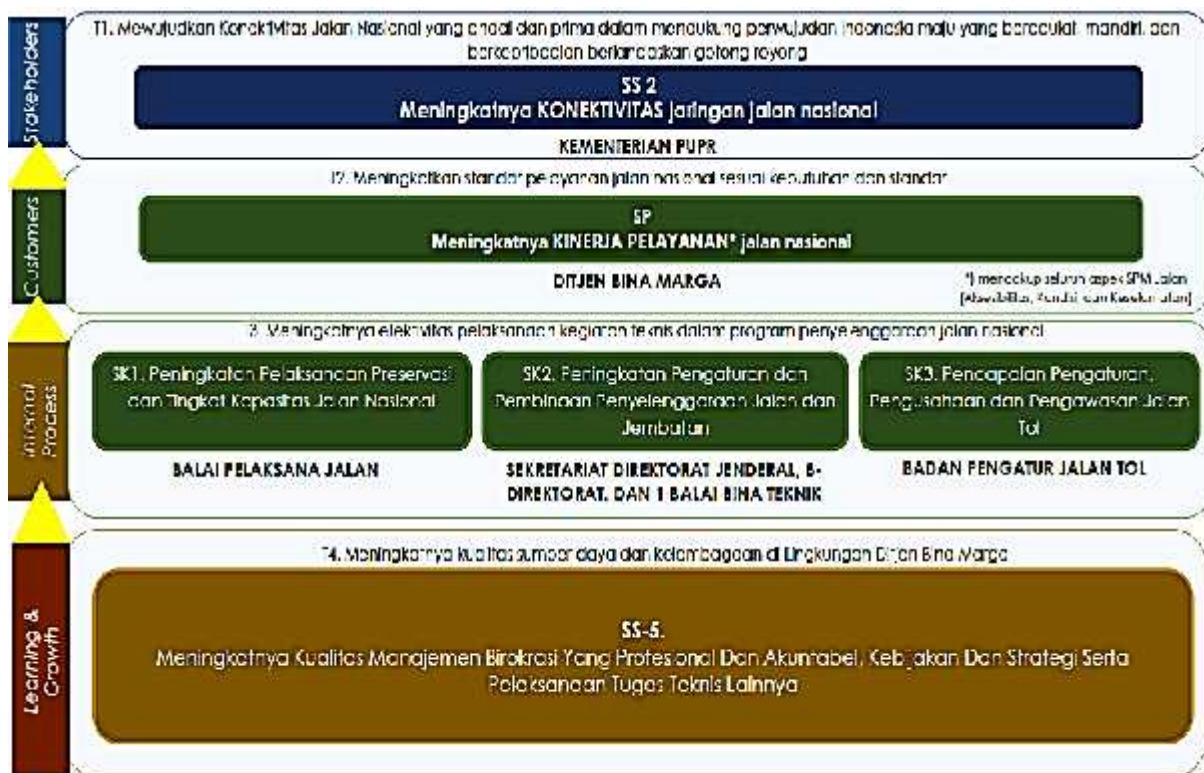
- 
- J) Pelaksanaan fungsi Ditjen Bina Marga dalam penyelenggaraan jalan umum yang mencakup pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan nasional (sesuai pasal 4 (a.) UU 38/2004 tentang Jalan) atau dalam pasal 184 butir a. s.d h. Permen PUPR Nomor 13 Tahun 2020 terkait dengan fungsi perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan, penyusunan NSPK, pemberi bimbingan teknis dan supervisi, pelaksana evaluasi di bidang penyelenggaraan jalan, dan pelaksana fungsi lain yang diberikan oleh Menteri. Karena kegiatan ini terkait proses teknis dalam penyelenggaraan jalan, maka umumnya sasaran kegiatan kelompok ini akan berada pada level *Internal Business Process Perspectives*;
- J) Pelaksanaan fungsi Ditjen Bina Marga dalam melakukan administrasi sesuai pasal 184 butir g. Permen PUPR Nomor 13 Tahun 2020 yang umumnya terkait administrasi kepegawaian, keuangan dan BMN, organisasi/kelembagaan, hukum dan hubungan masyarakat. Karena sifat kegiatan ini adalah dukungan manajemen dan teknis dalam rangka perkuatan pranata organisasi Ditjen Bina Marga, 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 2.5**, di mana:

1. Untuk Sasaran Strategis (SS) dilengkapi dengan Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) atau sering disebut juga sebagai Indikator Kinerja Utama (IKU) merupakan alat ukur kuantitatif/ kualitatif tercapainya target Sasaran Strategis (SS). SS dan IKSS/IKU ini merupakan cerminan sasaran utama yang hendak dicapai dari penyelenggaraan jalan dalam mendukung agenda pembangunan nasional periode 2020-2024 (yakni konektivitas jalan). Oleh karenanya SS dan IKU tersebut tercantum pada *perspective* tertinggi (*stakeholders perspective*) dalam peta strategi Ditjen Bina Marga, dan akan termuat sebagai SS dan IKU juga dalam Renstra Kementerian PUPR 2020-2024 dan RPJMN 2020-2024;
2. Untuk Sasaran Program (SP) dilengkapi dengan Indikator Kinerja Program (IKP) yang mencerminkan tercapainya sasaran dari program penyelenggaraan jalan dalam rangka mendukung perwujudan Sasaran Strategis Nasional. Oleh karenanya SP dan IKP tercantum pada *perspective* kedua tertinggi (*customers perspective*) dalam peta strategi Ditjen Bina Marga, dan akan menjadi sasaran dan target kinerja yang

tercantum dalam Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024 karena menjadi tanggung jawab Dirjen Bina Marga untuk mencapainya;

3. 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 Ditjen Bina Marga, dan akan menjadi sasaran dan target kinerja dalam Renstra masing-masing Eselon II/UPT (Direktorat Teknis/Balai) dan menjadi tanggung jawab masing-masing unit kerja untuk mencapainya.

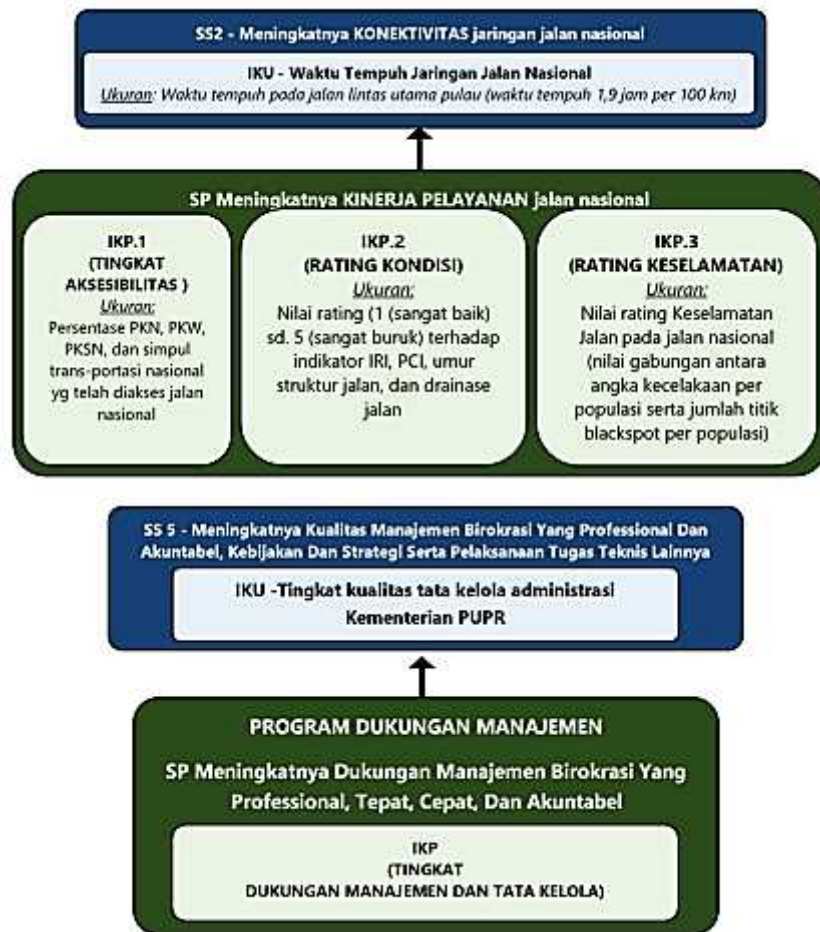


Sumber : Draft Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024, 2020

**Gambar 2.12** Peta Strategi dan Indikator Kinerja Ditjen Bina Marga 2020-2024

Sesuai konsep dan struktur dari sasaran Ditjen Bina Marga sesuai pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC) tersebut, maka susunan Sasaran Strategis (SS) berikut dengan IKSS (Indikator Kinerja Sasaran Strategis) dan Sasaran Program (SP) berikut dengan Indikator Kinerja Program (IKP) yang akan menjadi ukuran keberhasilan program penyelenggaraan jalan dalam Renstra Ditjen Bina Marga selama perioda 2020-2024 disampaikan pada **Gambar 2.13** berikut ini, yang terdiri dari 2 sasaran (1 SS dan 1 SP) dengan 5 indikator

kinerja (1 IKU dan 3 IKP) (yang dalam peta strategi Ditjen Bina Marga (**Gambar 2.6**) berada pada level *stakeholders perspective* dan *customer perspective*).



Sumber : Draft Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024, 2020

**Gambar 2.13** Struktur dan Indikator Kinerja Ditjen Bina Marga 2020-2024

Adapun SK dan IKK dalam peta strategi Ditjen Bina Marga akan menjadi SK dan IKK pada level Unit Eselon II dan Balai Terkait. Selanjutnya, pembahasan mengenai Sasaran Kegiatan (SK) serta Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) (berikut dengan targetnya) dari setiap Unit Kerja di Lingkungan Ditjen Bina Marga untuk periode 2020-2024 disampaikan pada **Lampiran**. Penjelasan tentang pemilihan IKU dan IKP tersebut di atas adalah sebagai berikut:

1. Harapan publik utamanya terhadap kinerja penyelenggaraan jalan (yang sebaiknya dijadikan sebagai SS yang diukur melalui IKSS/IKU) adalah terwujudnya konektivitas nasional, sebagaimana tertuang pula dalam dokumen RPJMN 2020-2024 dan Renstra Kementerian PUPR 2020-2024. Dalam hal ini konektivitas jaringan jalan tidak hanya diukur dari terhubungnya simpul-simpul penting dan

---

prioritas nasional oleh jaringan jalan nasional (sesuai definisi jalan nasional dalam pasal 26 PP 34/2006 tentang Jalan dan Permen PUPR 03/PRT/M/2012 tentang Pedoman Penetapan Fungsi Jalan dan Status Jalan), tetapi lebih dari itu diukur melalui efektivitas hubungan antar pusat kegiatan/simpul tersebut yang diukur melalui waktu tempuh pada koridor utama jaringan jalan nasional. Adapun target maksimalnya adalah seluruh koridor jaringan jalan nasional dapat ditempuh dalam waktu 1,9 jam untuk 100 km.

2. 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) di atas. 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 (beserta 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).
- d. Selanjutnya penjelasan rinci mengenai perhitungan tiga poin di atas, dijabarkan dalam buku pedoman perhitungan IKP/IKU Renstra Direktorat Jenderal Bina Marga 2020-2024.

## **2.4 Sasaran Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur 2020-2024**

Pada bagian ini disampaikan tujuan dan sasaran dari Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur untuk periode Rencana Strategis 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.

### **2.4.1 Sasaran Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur**

Mengacu kepada review renstra Ditjen Bina Marga, terdapat 8 (delapan) terdapat sasaran kegiatan “Pemeliharaan, peningkatan, dan pembangunan jalan nasional” yang diturunkan pada unit Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur dengan indikator kinerja antara lain:

- a. Panjang jalan yang terpelihara.
- b. Panjang jembatan yang terpelihara.
- c. Panjang jalan yang ditingkatkan.
- d. Panjang jembatan yang ditingkatkan.
- e. Panjang jalan yang dibangun.
- f. Panjang jembatan yang dibangun.
- g. Panjang jalan bebas hambatan yang dibangun.
- h. Dukungan jalan daerah.

### BAB III

## ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

### 3.1 Arah Kebijakan dan Strategis Pembangunan Nasional 2020-2024

#### 3.1.1 Arah Kebijakan dan Strategis Kementerian

Muatan tentang arah kebijakan dan strategi pembangunan nasional untuk periode 2020-2024 yang disampaikan pada bagian ini disadur dari RPJMN 2020-2024 yang ditetapkan melalui Perpres Nomor 18 Tahun 2020.

**Tabel 3.1** Arah Kebijakan dan Strategi Umum untuk setiap Agenda Pembangunan Nasional 2020-2024

No	Agenda pembangunan	Arah kebijakan dan Strategi Implementasi Strategi Implementasi
1	Memperkuat Ketahanan Ekonomi untuk Pertumbuhan yang Berkualitas dan Berkeadilan	<p>Pengelolaan Sumber Daya Ekonomi, melalui; Pemenuhan kebutuhan energi dengan mengutamakan peningkatan energi baru terbarukan (EBT), peningkatan kuantitas/ketahanan air untuk mendukung pertumbuhan ekonomi; peningkatan ketersediaan, akses dan kualitas konsumsi pangan; Peningkatan pengelolaan kemaritiman, perikanan dan kelautan;</p> <p>Peningkatan Nilai Tambah Ekonomi, melalui; Penguatan kewirausahaan, usaha mikro, kecil dan menengah (UMKM) dan koperasi; Peningkatan nilai tambah, lapangan kerja, dan investasi di sektor riil, dan industrialisasi; Peningkatan ekspor bernilai tambah tinggi dan penguatan tingkat komponen dalam negeri (TKBN); Penguatan pilar pertumbuhan dan daya saing ekonomi;</p>
2	Mengembangkan Wilayah untuk Mengurangi Kesenjangan dan Menjamin Pemerataan	<p>Jumlah kawasan pusat pertumbuhan yang difasilitasi dan dikembangkan: Kawasan ekonomi khusus (KEK) 18 Kawasan Kawasan Industri Prioritas Nasional (KI) 9 KI Destinasi pariwisata prioritas 10 Destinasi</p> <p>Kebijakan dan strategi pembangunan kewilayahan; Meningkatkan pemerataan antarwilayah KBI dan KTI maupun Jawa dan luar Jawa, melalui strategi pembangunan; Meningkatkan keunggulan kompetitif pusat-pusat pertumbuhan wilayah, melalui strategi pembangunan; Meningkatkan kualitas tata kelola pelayanan dasar, daya saing, serta kemandirian daerah; Meningkatkan sinergi pemanfaatan ruang wilayah, melalui strategi pembangunan.</p>
3	Meningkatkan Sumber Daya	Mengendalikan pertumbuhan penduduk dan memperkuat tata kelola kependudukan, Memperkuat pelaksanaan perlindungan

No	Agenda pembangunan	Arah kebijakan dan Strategi Implementasi Strategi Implementasi
	Manusia yang Berkualitas dan Berdaya Saing	sosial; meningkatkan pelayanan kesehatan menuju cakupan kesehatan semesta; Meningkatkan pemerataan layanan pendidikan berkualitas; Meningkatkan kualitas anak, perempuan, dan pemuda; Mengentaskan kemiskinan; Meningkatkan produktivitas dan daya saing
4	Revolusi Mental dan Pembangunan Kebudayaan	<p>Revolusi mental dan pembangunan kebudayaan dilaksanakan secara terpadu melalui:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Revolusi mental dan pembinaan ideologi Pancasila untuk memperkuat ketahanan budaya bangsa dan membentuk mentalitas bangsa yang maju, modern, dan berkarakter.</li> <li>2) Meningkatkan pemajuan dan pelestarian kebudayaan untuk memperkuat karakter dan memperteguh jati diri bangsa, meningkatkan kesejahteraan rakyat, dan memperngaruhi arah perkembangan peradaban dunia;</li> <li>3) Memperkuat moderasi beragama untuk mengukuhkan toleransi, kerukunan dan harmoni sosial;</li> <li>4) Meningkatkan budaya literasi, inovasi, dan kreativitas bagi terwujudnya masyarakat berpengetahuan dan berkarakter.</li> </ol>
5	Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Infrastruktur Pelayanan Dasar: Penyediaan akses perumahan dan permukiman layak, aman dan terjangkau; Pengelolaan air tanah, air baku berkelanjutan; Penyediaan akses air minum dan sanitasi layak dan aman; Keselamatan dan keamanan transportasi; Ketahanan kebencanaan infrastruktur; Waduk multiguna dan Modernisasi irigasi,</li> <li>2) Infrastruktur Ekonomi: Peningkatan kualitas Konektivitas jalan; Konektivitas kereta api; Konektivitas laut; Konektivitas udara; Konektivitas darat.</li> <li>3) Infrastruktur Perkotaan: Peningkatan Transportasi perkotaan; Infrastruktur dan ekosistem TIK perkotaan; penyediaan akses air minum dan snitassi yang layak dan aman di perkotaan; penyediaan erumahan dan permukiman layak, aman dan terjangkau di perkotaan;</li> <li>4) Energi dan ketenagalistrikan: Pembangunan energi dan ketenagalistrikan akan dihadapkan pada upaya menyeimbangkan 3 (tiga) unsur yaitu: (i) keberlanjutan penyediaan energi dan ketenagalistrikan; (ii) akses serta keterjangkauan energi dan ketenagalistrikan; serta (iii) kecukupan penyediaan energi dan ketenagalistrikan</li> <li>5) Transformasi Digital: difokuskan kepada Penuntasan Infrastruktur TIK; Pemanfaatan infrastruktur TIK; penyediaan</li> </ol>

No	Agenda pembangunan	Arah kebijakan dan Strategi Implementasi Strategi Implementasi
		fasilitas pendukung transformasi digital.
6	Membangun Lingkungan Hidup, Meningkatkan Ketahanan Bencana dan Perubahan Iklim	Pembangunan lingkungan hidup, serta peningkatan ketahanan bencana dan perubahan iklim akan diarahkan melalui kebijakan: 1) Peningkatan Kualitas Lingkungan Hidup; melalui pencegahan, penanggulangan, pemulihan pencemaran dan kerusakan SDA dan lingkungan hidup, serta penguatan kelembagaan dan penegakan hukum di bidang SDA dan lingkungan hidup. 2) Peningkatan Ketahanan Bencana dan Iklim; melalui penguatan konvergensi antara pengurangan risiko bencana dan adaptasi perubahan iklim. 3) Pembangunan Rendah Karbon.
7	Memperkuat Stabilitas Polhukhankam dan Transformasi Pelayanan Publik	Melalui konsolidasi demokrasi; optimalisasi kebijakan luar negeri; Penegakan hukum nasional; reformasi birokrasi dan tata kelola; menjaga stabilitas kemandirian nasional

Sumber : Draft Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

### 3.1.2 Arah Kebijakan dan Strategi RPJMN 2020-2024 terkait Bidang Jalan

Arah kebijakan RPJMN 2020-2024 terkait bidang jalan untuk mencapai sasaran dan indikator dirangkum pada **Tabel 3.2**. 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);
7. Pembangunan dan pemeliharaan jalan daerah;
8. Pengembangan Wilayah Suramadu;
9. Pembangunan perlintasan tidak sebidang antara jalan dan KA di perkotaan; dan
10. Pembangunan Jalan Perkotaan.

**Tabel 3.2** 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"> <li>Kebijakan keselamatan transportasi difokuskan pada keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ) mengingat tingginya jumlah korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas.</li> <li>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.</li> <li>Kebijakan ini diperkuat dengan penerbitan regulasi Perpres tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan LLAJ (RUNK LLAJ) yang memuat rencana aksi keselamatan jalan pada masing-masing pilar.</li> </ul>

PROGRAM PRIORITAS (PP)	KEGIATAN PRIORITAS (KP)	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI TERKAIT PENYELENGGARAAN JALAN
		<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>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.</li> </ul>
PP2 Infrastruktur Ekonomi	KP1 Konektivitas Jalan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Peningkatan kualitas jalan dilaksanakan melalui pemenuhan kebutuhan pemeliharaan jalan, termasuk pemeliharaan rutin jalan serta pemenuhan kelengkapan jalan.</li> <li>Perbaikan tata kelola penyelenggaraan jalan yang memprioritaskan pemeliharaan rutin dan berkala.</li> <li>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>)</li> <li>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 lingkaran/trans pulau terluar dan jalan akses mendukung wilayah 3T dan kawasan perbatasan.</li> <li>Penguatan perencanaan DAK Bidang Jalan agar pelaksanaannya selaras dengan prioritas pengembangan wilayah.</li> <li>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.</li> <li>Proyek prioritas mendukung konektivitas jalan meliputi:             <ol style="list-style-type: none"> <li>Pembangunan jalan strategis, contoh: Jalan Trans Papua Merauke – Sorong (<i>Major Project</i>) dan Jalan Trans pada 18 Pulau Tertinggal, Terluar, dan Terdepan (<i>Major Project</i>);</li> <li>Pembangunan jalan tol, contoh: Jalan Tol Trans Sumatera Aceh – Lampung (<i>Major Project</i>);</li> <li>Pembangunan jalan mendukung kawasan prioritas (KI, KEK, KSPN, dan kawasan perbatasan);</li> <li>Pembangunan jalan akses simpul transportasi (pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul, bandara pengumpul primer, sekunder, tersier yang berada di ibukota provinsi, pelabuhan penyeberangan kelas I, pelabuhan angkutan sungai danau dan penyeberangan skala pengumpul, terminal tipe A);</li> <li>Preservasi jalan nasional (termasuk peningkatan/pelebaran); serta</li> <li>Pembangunan dan pemeliharaan jalan daerah.</li> </ol> </li> </ul>
PP3 Infrastruktur Perkotaan	KP1 Transportasi Perkotaan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan diprioritaskan pada 6 (enam) kota metropolitan utama, yaitu kawasan metropolitan Jakarta, Surabaya, Bandung, Medan, Semarang, dan Makassar.</li> <li>Proyek prioritas transportasi perkotaan meliputi:</li> </ul>

PROGRAM PRIORITAS (PP)	KEGIATAN PRIORITAS (KP)	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI TERKAIT PENYELENGGARAAN JALAN
		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.  *Ditjen Bina Marga mendukung pada poin (iii) dan poin (iv)

Sumber : Draft Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

### 3.2 Arah Kebijakan dan Strategis Kementerian PUPR 2020-2024

Berikut ini disampaikan arah kebijakan dan strategi Kementerian PUPR untuk periode pembangunan 2020-2024 sebagaimana tercantum dalam Renstra Kementerian PUPR 2020-2024.

#### 3.2.1 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian PUPR dalam Penyelenggaraan Jalan

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. Penjabaran strategi peningkatan konektivitas jalan nasional terdapat pada **Tabel 3.3** di bawah ini.

**Tabel 3.3** Penjabaran Strategi Peningkatan Konektivitas Jalan Nasional

NO	Strategi Peningkatan Konektivitas Jalan Nasional	Penjabaran
1	Preservasi Jalan	Peningkatan kualitas 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.

NO	Strategi Peningkatan Konektivitas Jalan Nasional	Penjabaran
		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 tempuh dan menyediakan akses ke pelabuhan utama Kuala Tanjung sehingga mendorong berkembangnya kawasan industri di sepanjang koridor tersebut. Pembangunan jalan akses ke simpul prioritas diarahkan untuk menjamin kemanfaatan infrastruktur secara optimal seperti pelabuhan dan bandara. 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 massal 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 massal; (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 pejalan kaki; (vi) Optimalisasi metode pembangunan simpang tak sebidang (fly over) terutama lintasan kereta api dengan pemanfaatan lahan seminimal mungkin.
4	Pemenuhan <i>Gap Funding</i> melalui Skema Pembiayaan Alternatif	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. Khusus untuk jalan tol, diestimasi kebutuhan investasi s.d tahun 2019 sekitar 224 Triliun (dan sebagian besar dari swasta). Optimalisasi sistem preservasi jalan nasional yang mengutamakan kegiatan pemeliharaan dan

NO	Strategi Peningkatan Konektivitas Jalan Nasional	Penjabaran
		<p>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 <i>user pay/tol</i>. Skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) <i>Availability Payment</i> (AP) yang berbasis kinerja serta Program Hibah Jalan daerah 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 (<i>Over Dimension Over Loading</i>).</p>

Sumber : Draft Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

### 3.2.2 Arah Kebijakan dan Strategi Lintas Sektor Kementerian PUPR

Terdapat beberapa arah kebijakan dan strategi lintas sektor dalam Renstra Kementerian PUPR 2020-2024 terkait dengan arahan kebijakan dan strategi Pengembangan Wilayah; Pengarusutamaan gender, dan Pengarustamaan Infrastruktur PUPR Tangguh Bencana (**Tabel 3.4**).

**Tabel 3.4** Arah Kebijakan dan Strategi Lintas Sektor pada Renstra Kementerian PUPR 2020-2024

No	Tema dan Isu Strategis (Renstra PUPR)
1	<p><b>PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR PUPR BERBASIS PENGEMBANGAN WILAYAH</b></p> <p><b>1) Wilayah Pulau Papua</b>  <u>Pengembangan Kawasan Strategis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Pengembangan industri di Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Sorong dan Kawasan Industri (KI) Teluk Bintuni;</li> <li>b. Pengembangan destinasi pariwisata alam, budaya, dan sejarah Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP) antara lain DPP Raja Ampat, dan DPP Biak – Teluk Cenderawasih;</li> <li>c. Preservasi, Penanganan Jalan Eksisting, Penyiapan <i>Readiness Criteria</i>, dan Pengembangan Jaringan Jalan Baru di jalan Trans Papua, jalan akses KEK Sorong, jalan akses DPP Raja Ampat, Pelabuhan Sorong, Pelabuhan Moor, Pelabuhan Merauke, Bandara Rendani Manokwari, Bandara Nabire Baru, Bandara Elelim, Bandara Sobaham, dan Bandara Oksibil</li> </ul> <p><u>Pengembangan Kawasan Perkotaan:</u></p> <p>Pengembangan kawasan perkotaan di Kota Jayapura dan Kota Baru Sorong, serta Penguatan keterkaitan desa – kota dalam pengembangan ekonomi lokal berbasis ekonomi digital.</p>

No	Tema dan Isu Strategis (Renstra PUPR)
	<p><u>Pengembangan Daerah Tertinggal, Kawasan Perbatasan, Perdesaan dan Transmigrasi:</u></p> <p>KPPN Jayapura, KPPN Manokwari, KPPN Raja Ampat, dan KPPN Merauke. Pengembangan ekonomi Kawasan perbatasan di PKSN Jayapura, PKSN Tanah Merah, dan PKSN Merauke</p> <hr/> <p><b>2) Kepulauan Maluku</b></p> <p><u>Pengembangan Kawasan Strategis:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Pengembangan kawasan strategis dan pengeolahan sumber daya alam, berupa pertambangan yang difokuskan pada KI Teluk Weda;</li> <li>b. Pengembangan destinasi pariwisata alam, budaya, dan sejarah sebagai salah satu motor penggerak pengembangan ekonomi lokal melalui sektor jasa yaitu DPP/KEK Morotai;</li> <li>c. Preservasi, Penanganan Jalan Eksisting, Penyiapan <i>Readiness Criteria</i>, dan Pengembangan Jaringan Konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara yang terintegrasi antara lain pembangunan jalan lingkak/Trans Pulau Morotai, jalan lingkak/Trans Seram, jalan lingkak/Trans Pulau Kei Besar, jalan lingkak/Trans Pulau Buru, jalan lingkak/Trans Moa, jalan lingkak/Trans Pulau Wetar, Pelabuhan Ambon, Bandara Taliabu, dan Bandara Weda.</li> </ol> <p><u>Pengembangan Kawasan Perkotaan:</u></p> <p>Pengembangan kawasan perkotaan di Kota Ambon, Kota Tual, Kota Ternate, dan pembangunan Kota Baru Sofifi serta Penguatan keterkaitan desa – kota yang mendukung pusat pertumbuhan wilayah.</p> <p><u>Pengembangan Daerah Tertinggal, Kawasan Perbatasan, Perdesaan dan Transmigrasi:</u></p> <p>Pengembangan ekonomi perbatasan berbasis komoditas unggulan di PKSN Saumlaki, dan PKSN Daruba, KPPN Maluku Tengah, dan KPPN Morotai.</p> <hr/> <p><b>3) Pulau Nusa Tenggara</b></p> <p><u>Pengembangan Kawasan Strategis</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Pengembangan kawasan strategis dan pengolahan sumber daya alam berupa perkebunan dan pertambangan yang difokuskan pada KI Sumbawa Besar;</li> <li>b. Destinasi pariwisata alam, budaya, dan sejarah sebagai salah satu motor penggerak pengembangan ekonomi lokal melalui sektor jasa yaitu DPP Lombok – Mandalika/KEK Mandalika dan DPP Labuan Bajo;</li> <li>c. Pengembangan kawasan Bandar Kayangan sebagai pusat pertumbuhan baru dengan bertumpu pada skema investasi swasta;</li> <li>d. Preservasi, Penanganan Jalan Eksisting, Penyiapan <i>Readiness Criteria</i>, dan Pengembangan Jaringan Konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara yang terintegrasi antara lain Jalan Akses Samota, Jalan Akses KEK Mandalika, Jalan Akses DPP Labuan Bajo, Jalan Paralel Perbatasan Sektor Timur Pos Perbatasan Motaain dan Motamasin, pembangunan Jalan Perbatasan Sektor Barat NTT, pengembangan Pelabuhan Gili Trawangan, Pelabuhan Labuan Bajo, dan Bandara Labuan Bajo.</li> </ol> <p><u>Pengembangan Kawasan Perkotaan:</u></p> <p>Pengembangan Kawasan Perkotaan di Kota Mataram dan Kota Kupang, penguatan keterkaitan desa-kota yang mendukung pusat pertumbuhan wilayah.</p> <p><u>Pengembangan Daerah Tertinggal:</u></p> <p>Kawasan Perbatasan, Perdesaan dan Transmigrasi: pengembangan ekonomi perbatasan berbasis komoditas unggulan di PKSN Atambua dan Kefamenanu, Pengembangan KPPN di Manggarai Barat, Sumbar Timur, Sumbawa, Dompu, Lombok Timur, dan Lombok Tengah</p>

No	Tema dan Isu Strategis (Renstra PUPR)
	<p><b>4) Pulau Sulawesi</b>  <u>Pengembangan Kawasan Strategis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Pengembangan komoditas unggulan dan industri pengolahan (hilirisasi) sumber daya alam (pertanian, perkebunan, logam dasar, dan kemaritiman) melalui pemanfaatan dan keterpaduan pembangunan infrastruktur yang difokuskan di KEK dan KI antara lain KEK/KI Palu, KEK Bitung, dan KI Takalar;</li> <li>b. Pengembangan kawasan strategis prioritas berbasis pariwisata, yaitu DPP dan/atau KEK antara lain : DPP Manado – Likupang/KEK Likupang, DPP Baru Toraja – Makassar – Selayar, dan DPP Wakatobi.</li> <li>c. Preservasi, Penanganan Jalan Eksisting, Penyiapan Readiness Criteria, dan Pengembangan Jaringan konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara yang terintegrasi antara lain pembangunan Jalan Lintas Gorontalo, Jalan Trans Sulawesi, Tol Manado Bitung, Jalan Lintas Tengah dan Tenggara Sulawesi, Jalan Trans/Lingkar Pulau Buton, Jalan Trans/Lingkar Pulau Muna, Jalan Lingkar Pulau Wangi – Wangi (Wakatobi), Jalan Akses Wisata Likupang, Pengembangan Pelabuhan Bitung, Pengembangan Bandara Pohnuwo, Bandara Bolaang Mongondow, Bandara Banggal Laut, Bandara Bumbu Kunik, dan Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal di Metropolitan Makassar.</li> </ul> <p><u>Pengembangan Kawasan Perkotaan:</u></p> <p>Wilayah Metropolitan Makassar dan WM Manado sebagai pemacu pertumbuhan ekonomi Pulau Sulawesi serta Kota Palu, Pare – Pare, Palopo, Kendari, Mamuju, dan Gorontalo</p> <p><u>Pengembangan Daerah Tertinggal:</u></p> <p>Kawasan Perbatasan, Perdesaan dan Transmigrasi : pengembangan ekonomi perbatasan berbasis komoditas unggulan di PKSN Tahuna dan PKSN Melonguane, Pengembangan KPPN Buol, Poso, Mamuju, Pinrang, Morowali, Mamuju Tengah, Konawe Selatan, Wakatobi, Muna, Barru, Luwu Timur, Bone, Minahasa Utara, Gorontalo, Boalemo, dan KPPN Gorontalo.</p>
	<p><b>5) Pulau Kalimantan</b>  <u>Pengembangan Kawasan Strategis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Pengembangan komoditas unggulan dan industri pengolahan (hilirisasi) sumber daya alam perkebunan dan hasil tambang serta pertambangan yang difokuskan pada KI Ketapang, KI Surya Borneo, KI Jorong, KI Batulicin, KI Tanah Kuning, dan KI Batanjung dan/atau KEK MBTK;</li> <li>b. Pengembangan kawasan strategis prioritas berbasis pariwisata alam, budaya, dan sejarah antara lain DPP Baru Sambas – Singkawang dan DPP Baru Derawan – Berau;</li> <li>c. Preservasi, Penanganan Jalan Eksisting, Penyiapan Readiness Criteria, dan Pengembangan Jaringan konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara yang terintegrasi antara lain pembangunan Jalan Akses KIPI Tanah Kuning, Jalan Akses KI Ketapang, Jalan Paralel Perbatasan Kalimantan (Kalbar, Kaltim, dan Kaltara), Jalan Akses Pelabuhan Pelaihari, Jalan Akses KI Batu Licin, Tol Balikpapan – Jembatan Penajam, Jalan Tol Samarinda – Bontang, Jalan Akses KEK Maloy, Pengembangan Pelabuhan Pelaihari, Pelabuhan Tanjung Selor, Bandara Baru Singkawang, Pengembangan Bandara Tanjung Harapan, dan KA IKN.</li> </ul> <p><u>Pengembangan Kawasan Perkotaan:</u></p> <p>Pengembangan Kawasan Perkotaan di Wilayah Metropolitan Banjarmasin, pembangunan Kota Baru Tanjung Selor, serta pengembangan Kota Pontianak, Singkawang, Palangka Raya, Balikpapan, Samarinda, Tarakan dan Pembangunan IKN di Kalimantan Timur.</p>

No	Tema dan Isu Strategis (Renstra PUPR)
	<p><u>Pengembangan Daerah Tertinggal, Kawasan Perbatasan, Perdesaan dan Transmigrasi:</u></p> <p>Pengembangan ekonomi perbatasan berbasis komoditas unggulan di PKSN Long Nawang, Tou Lumbis, Paloh Aruk, Jagoi Babang, Nunukan, dan PKSN Long Midang.</p>
6)	<p><b>Pulau Sumatera</b></p> <p><u>Pengembangan Kawasan Strategis:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Pengembangan komoditas unggulan dan industri pengolahan di beberapa KEK seperti KEK Arun Lhokseumawe, KEK Tanjung Api – Api, rencana pengembangan KEK Pulau Baai, KEK/KI Sei Mangke, KEK/KI Galan Batang, KI Kuala Tanjung, KI Bintang Aerospace, KI Tanjung Enim, KI Kemingking, KI Sadai, KI Tenayan, KI Tanjung Buton, KI Tanggamus, KI Pesawaran, KI Way Pisang, KI Katibung, dan KI Ladong, serta Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) antara lain KPBPB Batam – Bintan – Karimun dan KPBPB Sabang;</li> <li>b. Pengembangan pariwisata daerah sebagai penggerak ekonomi lokal melalui pengembangan Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP) Danau Toba, DPP Baru Padang – Bukittinggi, DPP Baru Batam – Bintan, DPP Bangka Belitung/ KEK Tanjung Kalayang;</li> <li>c. Preservasi, Penanganan Jalan Eksisting, Penyiapan Readiness Criteria, dan Pengembangan Jaringan konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara yang terintegrasi antara lain pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera. Penanganan Lalu Lintas Timur Riau, Penanganan Lintas Barat Sumatera, Jalan Lintas Tengah Lampung, Jalan Akses DPP Sabang, Jalan Trans Pulau Simelu, Jalan Akses DPP Danau Toba.</li> </ol> <p><u>Pengembangan Kawasan Perkotaan :</u></p> <p>Pengembangan Kawasan Perkotaan di Wilayah Metropolitan Palembang dan Medan seefektif pemacu pertumbuhan ekonomi Pulau Sumatera dan Peningkatan kualitas transportasi perkotaan multimoda di WM Medan (Mebidangro) serta penguatan keterkaitan desa – kota yang mendukung pusat pertumbuhan wilayah.</p> <p><u>Pengembangan Daerah Tertinggal, Kawasan Perbatasan, Perdesaan dan Transmigrasi:</u></p> <p>pengembangan ekonomi perbatasan berbasis komoditas unggulan di PKSN Sabang, Bengkalis, dan PKSN Ranai, KPPN Aceh Timur, Toba Samosir, Samosir, Agam, Banyuasin, Muaro Jambi, Belitung, Bangka Selatan, Belitung Timur, Bintan Kepulauan, Karimun, Tulang Bawang, dan KPPN Mesuji.</p>
7)	<p><b>Pulau Jawa dan Bali</b></p> <p><u>Pengembangan Kawasan Strategis:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Pengembangan komoditas unggulan dan industri pengolahan di beberapa KEK seperti KEK Kendal, Singhasari, dan KEK Tanjung Lesung dan di beberapa KI seperti KI Brebes, Madura, dan kawasan ekonomi kreatif dan digital; b. Pengembangan pariwisata DPP Baru Bandung – Halimun – Ciletuh, DPP Borobudur, DPP Bromo – Tengger – Semeru, DPP Banyuwangi, dan DPP Revitalisasi Bali;</li> <li>b. Preservasi, Penyiapan Readiness Criteria, dan Pengembangan Jaringan konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara yang terintegrasi antara lain pembangunan Jalan Tol Serang – Panimbang, Jalan Tol Yogya – Bawen, Solo – Yogyakarta, Cilacap – Yogyakarta, Tol Probolinggo – Banyuwangi, Jalan lintas Pansela, dan Jalan lintas Penghubung Utara.</li> </ol>

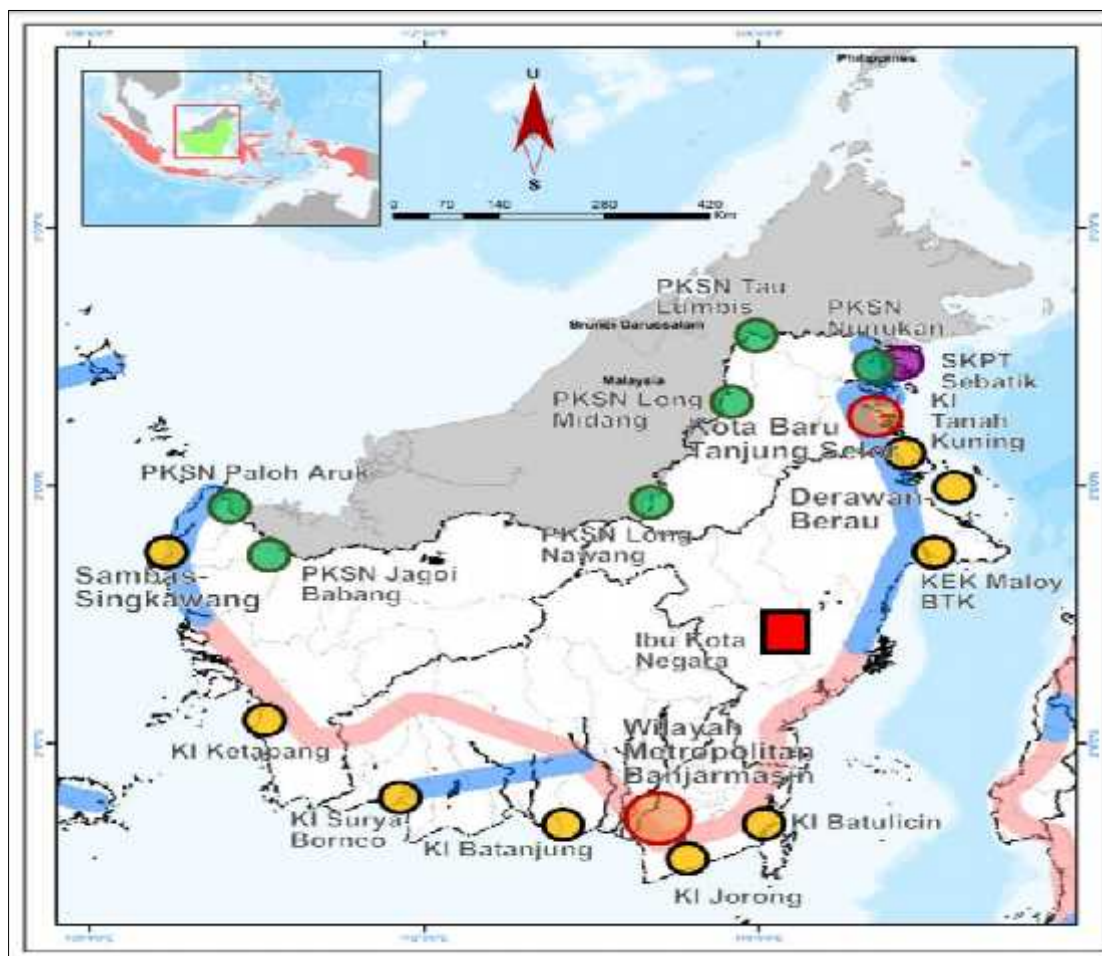


**DOKUMEN RENSTRA 2020-2024**  
*“Penyusunan dan Pemantauan Kinerja BBPJJN Kalimantan Timur”*

No	Tema dan Isu Strategis (Renstra PUPR)
	<p><u>Pengembangan Kawasan Perkotaan:</u></p> <p>Pengembangan Kawasan Perkotaan di Wilayah Metropolitan Jakarta, Bandung, Semarang, dan Surabaya, serta WM Denpasar, pembangunan Kota Baru Maja.</p> <p><u>Pengembangan Daerah Tertinggal:</u></p> <p>Kawasan Perbatasan, Perdesaan dan Transmigrasi : pengembangan ekonomi perbatasan berbasis komoditas unggulan di KPPN Pandeglang, Sukabumi, Magelang, Kendal, Pamekasan, Banyuwangi, Klungkung, dan KPPN Buleleng.</p>
<b>2</b>	<b>PENGARUSTAMAAN GENDER</b>
	<p>Kebijakan pengarusutamaan gender ditujukan bagi terwujudnya kesetaraan gender dalam bidang penyelenggaraan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan rakyat untuk mendukung Peningkatan Indeks Pembangunan Gender (IPG) dan Indeks Pemberdayaan Gender (IDG).</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Peningkatan penyusunan produk kebijakan/pengaturan yang responsif gender (NSPK);</li> <li>2) Peningkatan dan pengembangan penyediaan dan pemanfaatan data terpilah sebagai alat pemetaan data, identifikasi isu dan analisis gender untuk mengurangi kesenjangan gender dan membuat kebijakan/program/kegiatan pembangunan yang responsif gender;</li> <li>3) Peningkatan penyusunan perencanaan dan penganggaran yang responsif gender (PPRG);</li> <li>4) Pengembangan kelembagaan dengan pembentukan Kelompok kerja (POKJA) dan Focal Point, serta peningkatan kapasitas SDM, melalui berbagai program pelatihan gender, PUG dan PPRG di tingkat pusat dan daerah;</li> <li>5) Peningkatan penyebarluasan informasi dan kerjasama dalam pertukaran pengetahuan dan pengalaman lintas sektor dengan melakukan kegiatan Komunikasi, Informasi dan Edukasi (KIE) melalui media cetak, elektronik, pameran, pertemuan-pertemuan, dan lain-lain;</li> <li>6) Pengembangan inovasi-inovasi kegiatan-kegiatan yang responsif gender berdasarkan penelitian, kajian-kajian dan fakta-fakta lapangan;</li> <li>7) Peningkatan kerja sama dengan multi pihak (K/L, pemerintah provinsi, kabupaten/kota, lembaga-lembaga nasional dan internasional, donor, pihak swasta, masyarakat sipil dan pihak pemangku kepentingan lainnya) melalui perjanjian Kesepakatan Bersama/Memorandum of Understanding (MoU), dan ditindaklanjuti dengan Perjanjian Kerja Sama (PKS); dan</li> <li>8) Peningkatan pemantauan dan evaluasi kegiatan responsif gender secara berkala sebagai masukan dan umpan balik untuk penyusunan kebijakan serta keberlangsungan program kegiatan yang responsif gender.</li> </ol>
<b>3</b>	<b>PENGARUSTAMAAN INFRASTRUKTUR PUPR TANGGUH BENCANA</b>
	<p>Kebijakan yang ditempuh sebagai upaya untuk mengakomodasi kondisi kebencanaan di Indonesia yang ditujukan untuk menghasilkan infrastruktur PUPR yang tangguh dan bisa mengurangi risiko bencana serta dapat mengurangi jumlah kerusakan infrastruktur dan lingkungan.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penyediaan NSPK dan peningkatan implementasi standar keamanan bangunan infrastruktur termasuk didalamnya antisipasi terhadap bencana seperti pada gedung, jalan, jembatan bentang panjang, dan bendungan;</li> <li>2. Menerapkan SNI/<i>uniform building code</i> keamanan struktural bangunan tahan gempa pada jalan dan jembatan, dengan kategori <i>safety critical objective</i> yang tetap harus dapat beroperasi meskipun terjadi bencana dengan kategori kuat, sebagai jalur evakuasi dan jalur logistik;</li> <li>3. Pembangunan infrastruktur konektivitas dengan memperhatikan zona rawan bencana, sesuai kondisi <i>hazard</i> dan karakteristik wilayah rawan bencana;</li> <li>4. Pembangunan infrastruktur transportasi yang sekaligus dapat difungsikan sebagai bangunan mitigasi bencana (misal: jalan yang dibangun sebagai tanggul di daerah pesisir untuk mengurangi dampak bencana banjir rob atau tsunami);</li> </ol>

No	Tema dan Isu Strategis (Renstra PUPR)
	<ol style="list-style-type: none"> <li>5. Penataan bangunan dan lingkungan permukiman yang berada di lokasi rawan bencana;</li> <li>6. Pemeliharaan dan penataan lingkungan di sekitar daerah aliran sungai (DAS);</li> <li>7. Penyediaan infrastruktur mitigasi dan kesiapsiagaan (<i>shelter</i>/tempat evakuasi sementara, jalur evakuasi dan rambu-rambu evakuasi) menghadapi bencana, yang difokuskan pada kawasan rawan dan risiko tinggi bencana dengan pengelolaan dan pemeliharaan yang melibatkan peran serta aktif masyarakat;</li> <li>8. Pelaksanaan simulasi tanggap darurat secara berkala untuk meningkatkan kesiapsiagaan terhadap bencana;</li> <li>9. Pengembangan teknologi ramah bencana pada setiap pembangunan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan;</li> <li>10. Pengembangan sistem informasi dan pengelolaan data ketahanan kebencanaan infrastruktur PUPR;</li> <li>11. Monitoring dan pemantauan ancaman bencana banjir dan kekeringan serta meningkatkan penyebaran informasi kebencanaan kepada masyarakat;</li> <li>12. Penyediaan sistem peringatan dini bencana tsunami, longsor, banjir serta memastikan berfungsinya sistem peringatan dini dengan baik; dan</li> <li>13. Peningkatan kecepatan respon/tanggap bencana untuk pemulihan, dan penyelesaian rehabilitasi dan rekonstruksi infrastruktur PUPR pasca bencana.</li> </ol>

Sumber : Draft Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024



Sumber : Lampiran I Arah Pengembangan Wilayah Draft Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024, 2020

**Gambar 3.1** Pembangunan Infrastruktur PUPR Pengembangan Wilayah Kalimantan

### **3.3 Arah Kebijakan dan Strategis Ditjen Bina Marga**

#### **3.3.1 Arah Kebijakan Umum Ditjen Bina Marga**

Untuk periode pemerintahan 2020-2024 arah kebijakan umum Ditjen Bina Marga terdiri dari 5 (lima) 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 terbengkalainya program pembangunan jalan tersebut.

#### **3.3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Ditjen Bina Marga 2020-2024**

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 3.5** 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.

**Tabel 3.5** 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"> <li>) Pembangunan jalan tol/bebas hambatan sebagai penghubung antar PKN utama dan simpul pelabuhan utama</li> <li>) Pembangunan jalan baru untuk melengkapi aksesibilitas jalan nasional</li> <li>) Pelebaran jalan menuju standar 7 meter untuk meningkatkan kapasitas, aksesibilitas, dan kelas jalan nasional</li> <li>) Peningkatan kapasitas jalan menjadi 14 meter untuk peningkatan kapasitas pada koridor utama jalan nasional</li> <li>) Peningkatan status beberapa ruas jalan jalan Daerah yang memenuhi kriteria strategis dan kesesuaian fungsi jalan menjadi jalan nasional untuk pemerataan aksesibilitas</li> <li>) Pembangunan <i>fly over</i> dan <i>underpass</i> pada jaringan jalan nasional yang membutuhkan dalam rangka kelancaran dan keselamatan lalu lintas jalan</li> <li>) Pembangunan jembatan baru/penggantian/pelebaran/duplikasi jembatan sesuai kebutuhan dan kondisi obyektif di lapangan</li> </ul>
2	Preservasi jalan nasional untuk mempertahankan kemantapan jalan nasional	<ul style="list-style-type: none"> <li>) Pelaksanaan pemeliharaan rutin jalan nasional pada seluruh bagian jalan dalam rangka mencapai kondisi jalan sesuai standar</li> <li>) Pelaksanaan rehabilitasi jalan nasional untuk mempertahankan fungsi jalan sesuai umur rencana</li> <li>) Pelaksanaan rekonstruksi jalan untuk mengembalikan fungsi jalan yang rusak</li> <li>) Pelaksanaan pemeliharaan rutin jembatan untuk mencegah kerusakan dini jembatan</li> <li>) Pelaksanaan pemeliharaan berkala jembatan untuk mempertahankan fungsi dan nilai konstruksi jembatan</li> <li>) Pelaksanaan rehabilitasi jembatan untuk mengembalikan fungsi jembatan</li> </ul>
3	Penguatan sistem perencanaan dan penganggaran jalan nasional	<ul style="list-style-type: none"> <li>) Pelaksanaan revisi permen PUPR tentang fungsi, status, dan kelas jalan nasional sesuai dengan perkembangan sistem jaringan jalan</li> <li>) Penguatan sistem AKIP Ditjen Bina Marga secara terpadu</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>) Peningkatan efektivitas penganggaran dan pembiayaan penyelenggaraan jalan</li> <li>) Peningkatan kualitas dan pemanfaatan sistem database kondisi jaringan jalan nasional (SIPDJN)</li> <li>) Peningkatan ketersediaan dokumen studi kelayakan (Pra-FS/FS) untuk mendukung pengembangan jalan nasional/bebas hambatan.</li> </ul>
4	Penguatan sistem Pelaksanaan pembangunan dan preservasi jalan nasional	<ul style="list-style-type: none"> <li>) Peningkatan kualitas perencanaan teknis pembangunan/ preservasi jalan nasional</li> <li>) Peningkatan efektivitas kontrak <i>long-segmen</i> untuk preservasi jalan nasional</li> <li>) Perluasan uji coba pelaksanaan kontrak PBC pada jalan nasional</li> <li>) Penguatan penerapan SMM pada kontrak pembangunan/preservasi</li> <li>) Penerapan percontohan pemeliharaan jalan menuju standar.</li> </ul>
5	Penguatan sistem pembinaan dan fasilitasi teknis penyelenggaraan jalan nasional	<ul style="list-style-type: none"> <li>) Peningkatan ketersediaan dan efektivitas pelaksanaan NSPK di bidang pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan, termasuk jalan tol</li> <li>) Peningkatan efektivitas pelaksanaan pengendalian program, pemantauan dan evaluasi kinerja di bidang pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan</li> <li>) Peningkatan efektivitas pelaksanaan perencanaan, monitoring dan evaluasi kinerja penyelenggaraan jalan bebas hambatan dan jalan tol</li> <li>) Peningkatan dukungan pengadaan tanah untuk pembangunan jalan bebas hambatan dan jalan tol.</li> </ul>
6	Penguatan sumber daya manusia, regulasi, pendanaan dan kelembagaan penyelenggaraan jalan	<ul style="list-style-type: none"> <li>) Peningkatan kuantitas dan kualitas SDM Ditjen Bina Marga sesuai kebutuhan dan penempatannya</li> <li>) Peningkatan pemenuhan kebutuhan dan kondisi fasilitas serta peralatan kerja dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi Ditjen Bina Marga</li> <li>) Penguatan kerangka regulasi penyelenggaraan jalan</li> <li>) Penguatan struktur organisasi Ditjen Bina Marga</li> <li>) Peningkatan akuntabilitas kinerja serta kemajuan pelaksanaan reformasi birokrasi di lingkungan Ditjen Bina Marga</li> <li>) Peningkatan kinerja pengelolaan anggaran serta asset Ditjen Bina Marga.</li> </ul>

Sumber : Draft Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024, 2020

### **3.4 Kerangka Regulasi Penyelenggaraan Jalan 2020-2024**

#### **3.4.1 Konteks Regulasi dalam Penyelenggaraan Jalan**

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.

#### **3.4.2 Kebutuhan Penguatan Regulasi dalam Penyelenggaraan Jalan**

UU 38 Tahun 2004 tentang Jalan telah memuat sejumlah aspek pokok pengaturan yang perlu diperhatikan dalam perumusan regulasi teknis (NSPK) di bidang jalan, baik yang fungsinya adalah perubahan, stabilisasi, serta fasilitasi. **Tabel 3.6** menyampaikan hasil identifikasi terhadap keberadaan regulasi eksisting dalam melaksanakan mandat pengaturan dalam UU jalan, dan kebutuhan penguatannya disesuaikan dengan perkembangan di lapangan serta tantangan yang dihadapi.

**Tabel 3.6** Mandat Pengaturan dalam UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan

No	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/ Institusi	Target Penyelesaian
<b>1.</b> Penguatan Kelembagaan Penyelenggaraan Jalan Nasional					
1.1	Penyusunan SK Dirjen Bina Marga tentang Peta Proses Bisnis di Lingkungan Ditjen Bina Marga	Merupakan pelaksanaan dari amanat Permen PAN RB No 19 Tahun 2018 tentang Penyusunan Peta Proses Bisnis Instansi Pemerintah, yang menggambarkan hubungan kerja yang efektif dan efisien antar unit organisasi untuk menghasilkan kinerja sesuai dengan tujuan pendirian organisasi agar menghasilkan keluaran yang bernilai tambah bagi pemangku kepentingan	Ditjen Bina Marga	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	2021
<b>2</b> Penguatan Otonomi Daerah Dalam Penyelenggaraan Jalan					
2.1	Peninjauan Kembali Permen PU 03/PRT/M/2012 tentang Pedoman Penetapan Fungsi Jalan dan Status Jalan	Amanat PP 34 Tahun 2006 tentang Jalan pada pasal 61 dan pasal 62  Diperlukan penajaman dan penambahan dalam pengaturan tentang:  Kerangka waktu dalam penetapan fungsi dan status agar tidak terjadi jeda waktu terlalu panjang antara SK Menteri dengan SK Gubernur dan SK Bupati/Walikota Konsekuensi logis terhadap administrasi dan hukum dari penetapan fungsi dan status jalan daerah Pertimbangan teknis dan administratif pengusulan perubahan fungsi dan status jalan agar tidak terlalu politis	Ditjen Bina Marga	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	2022
2.2	Revisi SK No. 77/KPTS/Db/1990 tentang Petunjuk Teknis Perencanaan dan Penyusunan	SK No. 77/KPTS/DB/1990 masih menggunakan sejumlah asumsi perhitungan yang belum disesuaikan dengan perkembangan teknologi dan	Ditjen Bina Marga	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	2024

	Program Jalan Kabupaten	kebijakan terkait penyelenggaraan jalan (idealnya disediakan pula petunjuk teknis untuk jalan provinsi dan jalan kota)			
2.3	Penyusunan konsep Permen Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Tentang Penugasan Penanganan Ruas Jalan daerah dengan Pendanaan APBN	<p>Amanat PP 34 Tahun 2006 Tentang Jalan pada pasal 85</p> <p>Penganggaran dalam rangka pelaksanaan program penanganan jaringan jalan merupakan kegiatan pengalokasian dana yang diperlukan untuk mewujudkan sasaran program.</p> <p>Dalam hal pemerintah daerah belum mampu membiayai pembangunan jalan yang menjadi tanggung jawabnya secara keseluruhan, Pemerintah dapat membantu sesuai dengan peraturan perundang-undangan.</p> <p>Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan pemberian bantuan pembiayaan kepada pemerintah daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dalam Permen.</p>	Ditjen Bina Marga	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	2021
<b>3</b>	<b>Penguatan Penyelenggaraan Jalan Bebas Hambatan (Jalan Tol)</b>				
3.1	Revisi Permen PUPR 01/PRT/M/2017 tentang Tata Cara Pelaksanaan Pengadaan Badan Usaha Untuk Pengusahaan Jalan Tol	Belum ada pengaturan atau dasar hukum terkait penunjukkan BUMN untuk melakukan pembangunan dan pengoperasian jalan tol, serta mekanisme pengambilalihan perusahaan jalan tol	Ditjen Bina Marga	Direktorat Jalan Bebas Hambatan	2022
3.2	Penetapan Permen PUPR tentang Dukungan dan Jaminan Pemerintah dalam Pengusahaan Jalan Tol	Belum ada pedoman yang mengatur mengenai kebijakan terkait dengan besar/nilai serta bentuk dukungan dan jaminan dari Pemerintah dalam meningkatkan kepastian usaha jalan tol	Ditjen Bina Marga	Direktorat Jalan Bebas Hambatan	2022



3.3	Revisi Permen PUPR 16/PRT/M/2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol	Belum diatur tentang konsekuensi serta kewajiban para pihak mengenai upaya pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM) Jalan Tol (jika harus penilaian terbukti SPM di suatu ruas jalan tol tidak terpenuhi)	Ditjen Bina Marga	Direktorat Jalan Bebas Hambatan	2022
3.4	Penetapan Permen PUPR tentang Perubahan Rencana Usaha dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol	Belum diatur tentang perubahan rencana usaha dalam perjanjian pengusahaan jalan tol	Ditjen Bina Marga	Direktorat Jalan Bebas Hambatan	2020
3.5	Penetapan Permen PUPR tentang Tata Cara Penetapan Pengusahaan Jalan Tol atas Prakarsa Badan Usaha	Belum diatur tata cara penetapan pengusahaan jalan tol atas rencana badan usaha di dalam Permen PUPR	Ditjen Bina Marga	Direktorat Jalan Bebas Hambatan	2020-2021
3.6	Revisi Permen PUPR 10/PRT/M/2018 tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan pada Jalan Tol	Perlu adanya penyesuaian peraturan tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan pada Jalan Tol terkait dengan pengembangan Tempat Istirahat	Ditjen Bina Marga	Direktorat Jalan Bebas Hambatan	2020-2021
3.7	Revisi Permen PUPR no 16/PRT/M/2017 tentang Transaksi Tol Nontunai di Jalan Tol	Perlu adanya penyesuaian atas transaksi tol non tunai di jalan tol terkait dengan MLFF	Ditjen Bina Marga	Direktorat Jalan Bebas Hambatan	2020
<b>4</b>	<b>Standarisasi teknis dan pedoman penyelenggaraan jalan</b>				
4.1	Peninjauan Kembali Permen PU Nomor 02/PRT/M/2012 Tentang Pedoman Penyusunan Rencana Umum Jaringan Jalan	Merupakan pelaksanaan amanat Pasal 72 dan Pasal 74 PP 34/2006 tentang Jalan.  Pedoman ini berkaitan dengan bagaimana teknis dan prosedural pelaksanaan penyusunan dokumen perencanaan jalan, serta kedudukannya di dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional dan dokumen perencanaan lainnya, namun:	Ditjen Bina Marga	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	2023

		<p>Diperlukan review terkait pemangku kepentingan dalam pelaksanaan konsultasi publik untuk menghindari usulan yang sifatnya politis.</p> <p>Diperlukan review terkait acuan dalam penyusunan usulan rencana mengingat kondisi kebijakan saat ini yang cukup dinamis.</p> <p>Diperlukan penjelasan terkait hubungan dan sinergitas antara rencana umum dan Renstra (K/L maupun unit organisasi).</p>			
4.2	<p>Penyiapan Rakepmen PUPR tentang Penetapan Rencana umum Jangka Panjang dan Rencana Umum Jangka Menengah Jaringan Jalan</p>	<p>Merupakan pelaksanaan amanat Pasal 72 dan Pasal 74 PP 34/2006 tentang Jalan.</p> <p>Rakepmen ini berisi daftar rencana penanganan ruas jalan pada periode jangka panjang (indikasi 5 tahunan) maupun jangka menengah (indikasi tahunan).</p>	<p>Ditjen Bina Marga</p>	<p>Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan</p>	<p>2021</p>
4.3	<p>Penetapan Permen PUPR tentang Penetapan Rencana Umum Jalan Tol</p>	<p>Merupakan pelaksanaan amanat pasal 12 PP 15/2005 tentang Jalan Tol.</p> <p>Rakepmen ini berisi daftar rencana penanganan ruas jalan tol pada periode waktu sesuai yang akan ditetapkan dalam Rakepmen.</p>	<p>Ditjen Bina Marga</p>	<p>) Direktorat Jalan Bebas Hambatan ) Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan</p>	<p>2021</p>
4.4	<p>Penyusunan Permen PU Standar Pelayanan Minimal Jalan Nasional</p>	<p>Belum ada SPM untuk bidang jalan sesuai ketentuan dalam PP 34/2006 tentang Jalan Pasal 113</p>	<p>Ditjen Bina Marga</p>	<p>Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan</p>	<p>2024</p>
4.5	<p>Penyiapan Rakepmen PUPR tentang Penetapan Kelas Jalan Nasional</p>	<p>Amanat UU 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta PP 79/2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.</p>	<p>Ditjen Bina Marga</p>	<p>) Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan ) Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan ) Direktorat</p>	<p>2022</p>

				Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah I J Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II	
4.6	Revisi Permen PU No. 11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan	Merupakan pelaksanaan amanat pasal 102 PP 34/2006 tentang Jalan	Ditjen Bina Marga	Direktorat Bina Teknik	2022
4.7	Revisi Permen PU 13/PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan	Merupakan pelaksanaan amanat Pasal 101, Pasal 104, dan Pasal 106 dalam PP 34/2006 tentang Jalan	Ditjen Bina Marga	J Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan J Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah I J Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II	2022
4.8	Revisi Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997	Manual ini perlu dilakukan pembaruan karena telah cukup lama diterbitkan (1997).	Ditjen Bina Marga	Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan	2023
<b>5</b>	<b>Kebijakan pendukung pelaksanaan penyelenggaraan jalan</b>				
5.1	Penyusunan PP tentang Dana Preservasi Jalan ( <i>Road fund</i> )	Merupakan pelaksanaan amanat pasal 32 UU 22/2009 tentang LLAJ dan pasal 123 PP 79/2013 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Perpres ini mengatur tentang mekanisme pengelolaan serta organisasi dan tata kerja unit pengelola Dana Preservasi Jalan. Dalam penyusunan PP ini, diperlukan Kerjasama dan koordinasi bersama Kementerian perhubungan dan Kementerian keuangan.	Ditjen Bina Marga	Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan	2024
5.2	Penyusunan Perpres tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan	Merupakan pelaksanaan amanat pasal 3 pada PP 37 tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan	Ditjen Bina Marga	Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan	2021

		Angkutan Jalan dan Instruksi Presiden No 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan.			
5.3	Penyusunan Regulasi tentang penerapan <i>Green Road</i>	Merupakan pelaksanaan amanat pasal 93 pada PP 15 tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang dan pasal 7 pada Permen PU 05 tahun 2015 tentang Pedoman Umum Implementasi Konstruksi Berkelanjutan pada Penyelenggaraan Infrastruktur Bidang Pekerjaan Umum dan Permukiman	Ditjen Bina Marga	Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan	2021

Sumber : Draft Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024, 2020

### 3.4.1 Kelembagaan Penyelenggaraan Jalan Eksisting

Para pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jalan sesuai dengan pembagian kewenangan sebagaimana diatur dalam UU 38/2004 tentang Jalan secara umum sesuai dengan nomenklatur kelembagaan eksisting adalah sebagai berikut:

*Penyelenggaraan jalan nasional* menjadi kewenangan Pemerintah (pasal 14 (1) UU 38/2004 tentang Jalan) yang dalam pelaksanaannya diserahkan kepada Ditjen Bina Marga Permen PUPR 16/PRT/M/2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Di Kementerian PUPR.

Pada lingkup lingkungan Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur, penyelenggaraan jalan dipimpin oleh seorang Kepala Balai setingkat eselon II dibantu oleh 3 (tiga) orang kepala bidang dan 1 (satu) kepala bagian. Kepala Balai membawahi 7 (tujuh) Satuan Kerja (Satker). Adapun organisasi Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur dapat dilihat pada **Tabel 3.7**.

**Tabel 3.7** Organisasi di Lingkungan BBPJN Kalimantan Timur

No.	Provinsi/Satuan Kerja	PPK
<b>Kalimantan Timur</b>		
1	Satker Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur	a. PPK Tata Usaha b. PPK Keterpaduan dan Infrastruktur Jalan c. PPK Pembangunan d. PPK Preservasi
2	Satker Pelaksanaan Jalan Nasional Wilayah	a. PPK Bagian 1.1 Kalimantan Timur

	I Kalimantan Timur	b. PPK Bagian 1.2 Kalimantan Timur c. PPK Bagian 1.3 Kalimantan Timur d. PPK Bagian 1.4 Kalimantan Timur e. PPK Bagian 1.5 Kalimantan Timur f. PPK Bagian 1.6 Kalimantan Timur g. PPK Bagian 1.7 Kalimantan Timur
3	Satker Pelaksanaan Jalan Nasional Wilayah II Kalimantan Timur	a. PPK Bagian 1.1 Kalimantan Timur b. PPK Bagian 1.2 Kalimantan Timur c. PPK Bagian 1.3 Kalimantan Timur d. PPK Bagian 1.4 Kalimantan Timur e. PPK Bagian 1.5 Kalimantan Timur f. PPK Bagian 1.6 Kalimantan Timur
4	Satker Pelaksanaan Jembatan Pulau Balang Kalimantan Timur	a. PPK Jembatan Pulau Balang 1 Kalimantan Timur b. PPK Jembatan Pulau Balang 2 Kalimantan Timur
5	Satker Pelaksanaan Jalan Tol Balikpapan-Samarinda	PPK Satker Mandiri
6	Satker Perbatasan Kalimantan Timur	a. PPK Perbatasan 1 Kalimantan Timur b. PPK Perbatasan 2 Kalimantan Timur c. PPK Perbatasan 3 Kalimantan Timur
7	Satker Perencanaan dan Pengawasan Jalan Nasional Kalimantan Timur	a. PPK Perencanaan b. PPK Pengawasan

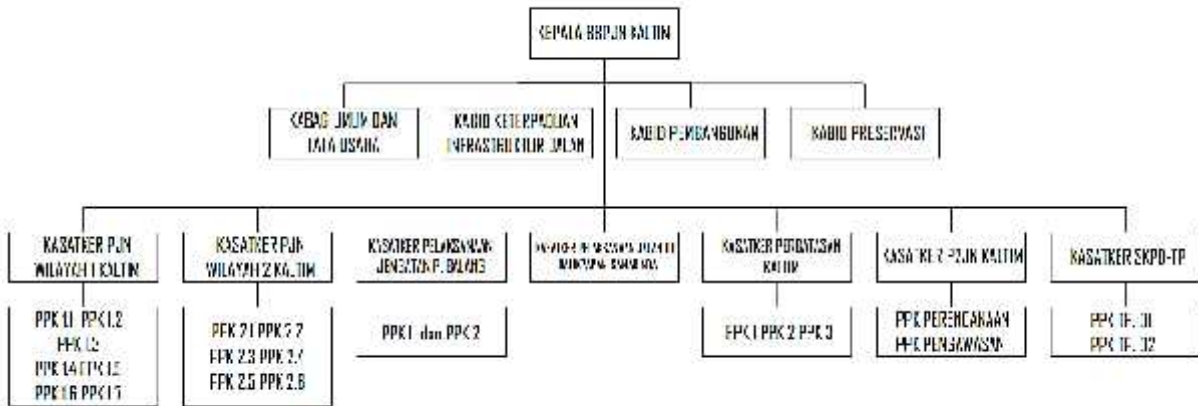
Sumber : SK Kepala BBPJN Kaltim No : 1781/KPTS/Bb12/2020

### **3.5 Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Jalan 2020-2024**

#### **3.5.1 Struktur BBPJN Kalimantan Timur**

Sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 16/PRT/M/2020 tanggal 2 Juni 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian PUPR, struktur organisasi Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur berdasarkan Revisi Penetapan Nama Jabatan, Kelas Jabatan, dan Penempatan Bagi Pegawai Negeri Sipil (PNS) di Lingkungan Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur Nomor : 1781/KPTS/Bb12/2020 tanggal 25 Agustus 2020. Berikut struktur organisasi kelembagaan penyelenggara jalan di bawah ini.

**STRUKTUR KELEMBAGAAN  
BALAI BESAR PELAKSANAAN JALAN NASIONAL  
TAHUN 2020**

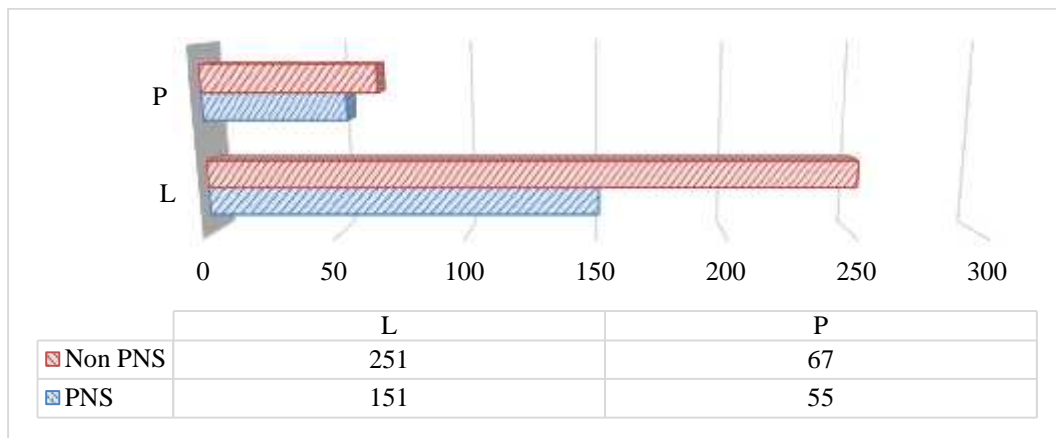


Sumber : SK Kepala BBPJJN Kaltim No : 1781/KPTS/Bb12/2020

**Gambar 3.2** Struktur Kelembagaan BBPJJN Kaltim 2020

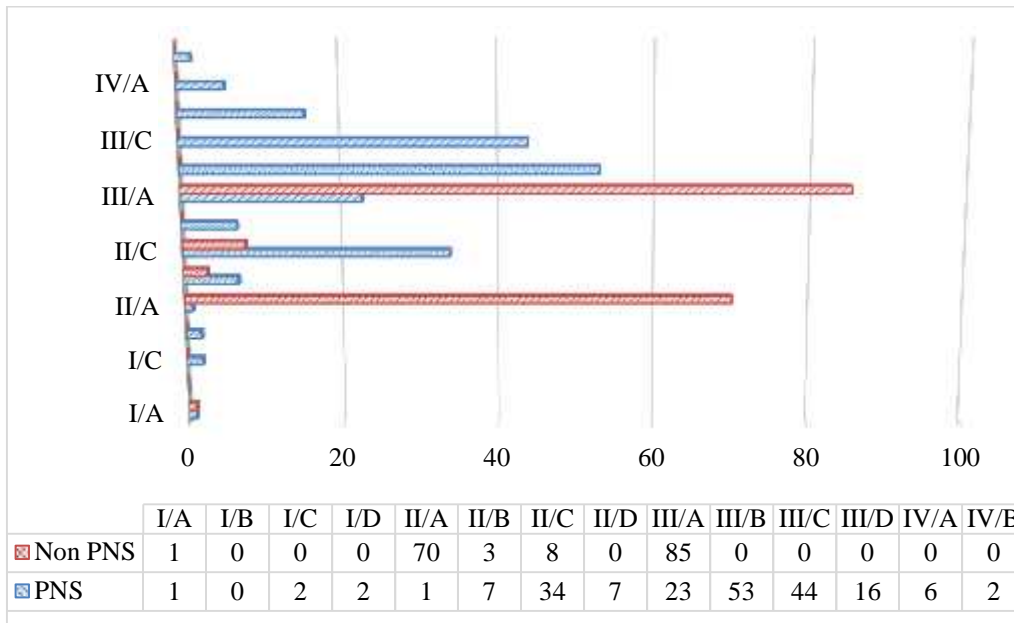
**3.5.2 Kondisi SDM BBPJJN Kalimantan Timur**

Dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya, BBPJJN Kalimantan Timur didukung oleh 374 orang pegawai, yang terdiri dari 149 Pegawai Negeri Sipil (PNS) Pusat dan 225 Pegawai Non PNS. Jumlah pegawai tersebut tersebar pada Satuan Kerja di provinsi Kalimantan Timur. Dengan besarnya non PNS pada BBPJJN Kalimantan Timur maka terlihat bahwa BBPJJN Kalimantan Timur masih mengalami kekurangan Sumber Daya Manusia yang berstatus sebagai PNS. Komposisi Pegawai berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat pada grafik **Gambar 3.3** dan berdasarkan status/golongan dapat digambarkan dalam grafik **Gambar 3.4** di bawah ini.



Sumber : Data LKIP BBPJJN Kaltim, 2020

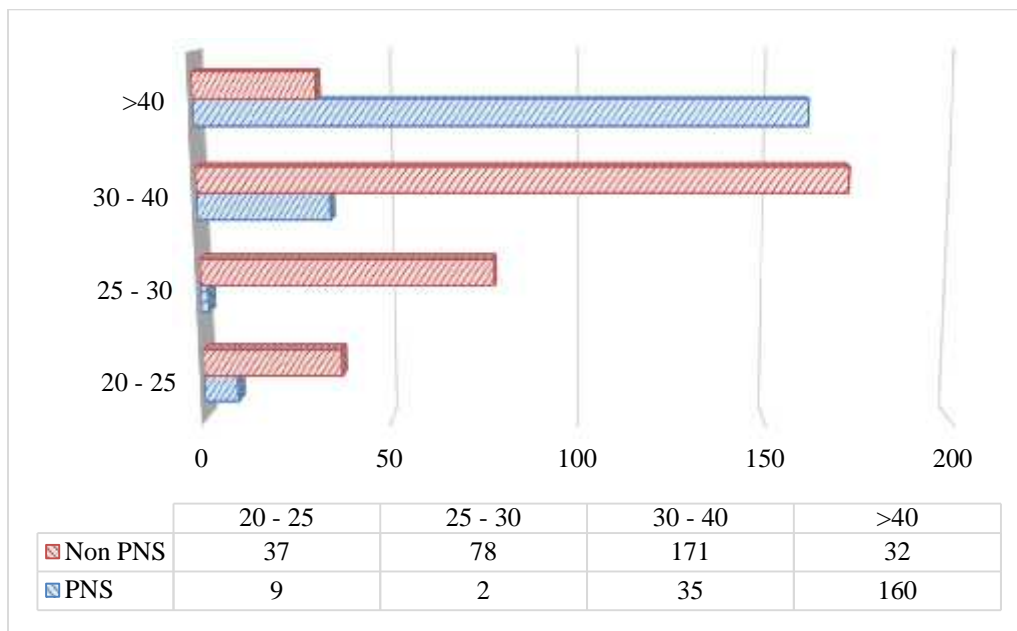
**Gambar 3.3** Informasi Kepegawaian Berdasarkan Jenis Kelamin



Sumber : Data LKIP BBPJJN Kaltim, 2020

**Gambar 3.4** Informasi Kepegawaian Berdasarkan Golongan

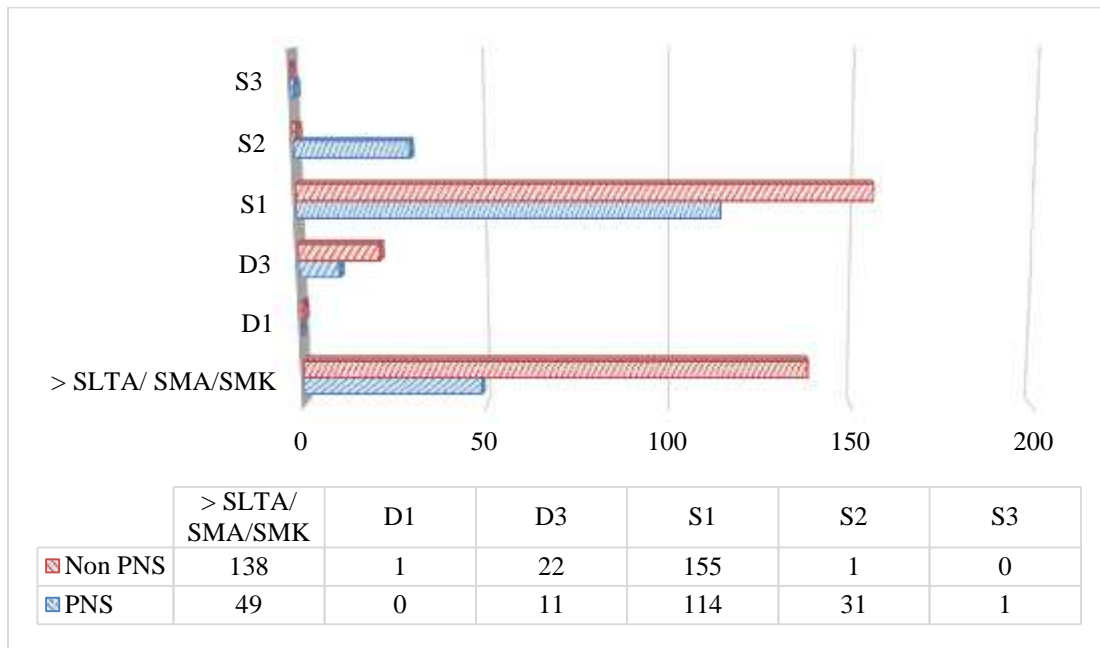
Dari grafik di atas terlihat bahwa komposisi pegawai BBPJJN Kalimantan Timur, mayoritas berjenis kelamin laki-laki dan berada di golongan III B yaitu 53 pegawai. Jumlah pegawai golongan III yaitu 136 pegawai. Sedangkan Golongan IV terdapat 8 pegawai. Klasifikasi pegawai BBPJJN Kalimantan Timur berdasarkan usia terdapat dalam **Gambar 3.5** di bawah ini.



Sumber : Data LKIP BBPJJN Kaltim, 2020

**Gambar 3.5** Informasi Kepegawaian Berdasarkan Usia

Dari grafik di atas terlihat bahwa komposisi pegawai BBPJN Kalimantan Timur, mayoritas berada di usia 30-40 tahun yaitu 171 pegawai status non PNS sedangkan usia di atas 40 tahun yaitu 160 pegawai status PNS. Klasifikasi pegawai BBPJN Kalimantan Timur berdasarkan pendidikan terdapat dalam **Gambar 3.6** di bawah ini.



Sumber : Data LKIP BBPJN Kaltim, 2020

**Gambar 3.6** Informasi Kepegawaian Berdasarkan Pendidikan

Dari grafik di atas terlihat bahwa komposisi pegawai BBPJN Kalimantan Timur, mayoritas berada di tingkat pendidikan terakhir yaitu S1 sebanyak 155 pegawai status non PNS sedangkan 114 pegawai status PNS. Pegawai berpendidikan terakhir S3 ada 1 pegawai dan S2 ada 31 pegawai berstatus PNS dan 1 pegawai berstatus non PNS.



## **BAB IV**

### **TARGET KINERJA DAN PENDANAAN**

#### **4.1 Target Kinerja Penyelenggaraan Jalan 2020-2024**

##### **4.2.1 Target Sasaran Program Infrastruktur Konektivitas**

Program “Infrastruktur Konektivitas” di lingkungan Ditjen Bina Marga disusun secara hierarkis mulai dari:

1. Sasaran Strategis (SS) Kementerian PUPR “Meningkatnya Konektivitas Jaringan Jalan Nasional”;
2. Sasaran Program (SP) unit organisasi Ditjen Bina Marga “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Nasional”;
3. Sasaran kegiatan unit kerja/UPT (Eselon II); dan
4. *Outcome* kegiatan satuan kerja.

Pencapaian SP tersebut didukung melalui 3 (tiga) Indikator Kinerja Program (IKP), antara lain:

1. Tingkat aksesibilitas jalan nasional (71,40 %);
2. Rating kondisi jalan nasional (2,89); dan
3. Rating keselamatan jalan nasional (2,10).

Ketiga IKP tersebut diwujudkan melalui beberapa kegiatan, yaitu:

1. Kegiatan 1: Pelaksanaan preservasi dan peningkatan kapasitas jalan nasional. Pelaksanaan kegiatan dengan *output* fisik maupun non-fisik ini dilakukan oleh seluruh Balai Pelaksana Jalan. Adapun Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) pada kegiatan 1 adalah pencapaian kinerja untuk tingkat aksesibilitas, rating kondisi, dan rating keselamatan jalan.
2. Kegiatan 2: Pengaturan, pengusaha, dan pengawasan jalan tol. Pelaksanaan kegiatan ini dilaksanakan oleh Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT), dengan IKK pada kegiatan 2 adalah panjang jalan tol yang beroperasi.
3. Kegiatan 3: Pengaturan dan pembinaan penyelenggaraan jalan dan jembatan. Pelaksanaan kegiatan ini dilaksanakan oleh seluruh direktorat untuk mencapai beberapa IKK pada kegiatan 3, antara lain:
  - a. Tingkat layanan penanggulangan darurat akibat bencana (Setditjen Bina Marga);
  - b. Tingkat kualitas perencanaan dan evaluasi kinerja penyelenggaraan jalan (Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan);

- c. Tingkat pencapaian pembangunan jalan (Direktorat Pembangunan Jalan);
- d. Tingkat pencapaian kualitas kondisi jalan dan jembatan wilayah 1 (Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah I);
- e. Tingkat pencapaian pembangunan jembatan (Direktorat Pembangunan Jembatan);
- f. Tingkat pencapaian pembangunan jalan bebas hambatan (Direktorat Jalan Bebas Hambatan);
- g. Tingkat pencapaian kualitas kondisi jalan dan jembatan wilayah 2 (Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah I);
- h. Tingkat kualitas layanan keteknikan bidang jalan dan jembatan (Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan);
- i. Tingkat pelayanan keteknikan bidang jalan dan jembatan (Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan); dan
- j. Tingkat kepatuhan internal dalam penyelenggaraan jalan (Direktorat Kepatuhan Internal).

Oleh karena itu, upaya pencapaian 10 (sepuluh) IKK pada kegiatan 3 tersebut merupakan peran utama dari seluruh unit kerja Eselon II (level Direktorat) di lingkungan Ditjen Bina Marga. Sehingga dalam pencapaian SP “Infrastruktur Konektivitas” yang memiliki sasaran strategis “Meningkatnya Konektivitas Jaringan Jalan Nasional” akan dapat tercapai jika didukung oleh seluruh entitas di bawahnya. Ditjen Bina Marga menetapkan pencapaian waktu tempuh di atas pada 52 koridor terpilih yaitu :



Pada **Gambar 4.1** menunjukkan koridor terpilih di lima pulau besar dengan kinerja rata-rata eksisting waktu tempuh adalah 2,3 jam per 100 yang masih tertinggal dibandingkan dengan negara tetangga seperti Thailand dan Malaysia yang memiliki waktu tempuh rata-rata di bawah 2,0 jam per 100 km. Adanya waktu tempuh yang tinggi dapat berdampak pada biaya logistik yang tinggi dan dapat menghambat daya saing Indonesia di dunia global. Diharapkan pada tahun 2024 dapat diwujudkan dominasi jaringan jalan nasional yang memiliki waktu tempuh dibawah 1,9 jam per 100 km. Sebaran 52 koridor terpilih dapat dilihat pada **Tabel 4.1**.

**Tabel 4.1.** Daftar Rincian Koridor Terpilih untuk Perhitungan Waktu Tempuh Wilayah Kalimantan Timur

PULAU	PULAU	RUTE	PULAU	PULAU	RUTE	PULAU	PULAU	RUTE
Bali	BALI	Gilimanuk - Beringkit	Sumatera via Tol	SUMATERA (toll)	Banda Aceh - Medan	Jawa via Tol	JAWA (Tol)	Merak - Jakarta
Bali		Gilimanuk - Singaraja	Sumatera via Tol		Banda Aceh - Sibolga	Jawa via Tol		Jakarta - Cikampek
Bali		Beringkit - Singaraja	Sumatera via Tol		Medan - Sibolga	Jawa via Tol		Jakarta - Sukabumi
Bali		Singaraja - Klungkung	Sumatera via Tol		Medan - Pekanbaru	Jawa via Tol		Cikampek - Cirebon
Bali		Beringkit - Tohpati	Sumatera via Tol		Pekanbaru - Padang	Jawa via Tol		Cikampek - Bandung
Bali		Tohpati - Klungkung	Sumatera via Tol		Pekanbaru - Jambi	Jawa via Tol		Sukabumi - Bandung
Bali		Tohpati - Nusa Dua	Sumatera via Tol		Jambi - Padang	Jawa via Tol		Bandung - Tasikmalaya
Sulawesi	SULAWESI (toll)	Manado - Gorontalo	Sumatera via Tol	Jambi - Palembang	Jawa via Tol	Cirebon - Tasikmalaya		
Sulawesi		Gorontalo - Palu	Sumatera via Tol	Palembang - Bengkulu	Jawa via Tol	Cirebon - Semarang		
Sulawesi		Palu - Tarengge	Sumatera via Tol	Palembang - Bandar Lampung	Jawa via Tol	Tasikmalaya - Yogyakarta		
Sulawesi		Palu - Mamuju	Sumatera via Tol	Bandar Lampung - Bakauheni	Jawa via Tol	Semarang - Yogyakarta		
Sulawesi		Mamuju - Parepare	Sumatera via Tol	Sibolga - Padang	Jawa via Tol	Semarang - Surakarta		
Sulawesi		Tarengge - Kolaka	Kalimantan	Pontianak - Palangkaraya	Jawa via Tol	Yogyakarta - Surakarta		
Sulawesi		Kolaka - Kendari	Kalimantan	Banjarmasin - Palangkaraya	Jawa via Tol	Surakarta - Surabaya		
Sulawesi		Tarengge - Parepare	Kalimantan	Banjarmasin - Balikpapan	Jawa via Tol	Semarang - Surabaya (northern route)		
Sulawesi		Parepare - Makassar	Kalimantan	Samarinda - Balikpapan	Jawa via Tol	Surabaya - Malang		
Sulawesi		Makassar - Watampone	Kalimantan	Palangkaraya - Samarinda	Jawa via Tol	Surabaya - Banyuwangi		
		Kalimantan	Samarinda - Tarakan					

Sumber : *Draft Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024*

Target kinerja untuk SS yaitu meningkatnya konektivitas jaringan jalan nasional dengan pencapaian IKU waktu tempuh sebesar 1,75 jam per 100 km pada lintas utama pulau. Ditjen Bina Marga memberikan target waktu tempuh **1,75 jam per 100 km** pada koridor **Kalimantan Timur** pada tahun 2024. Dengan mempercepat waktu tempuh diharapkan dapat mengurangi biaya logistik tinggi yang selama ini terjadi di Pulau Kalimantan;

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

- J Target kinerja IKP-1 Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional sebesar 71,40 % di Tahun 2024. Artinya sebanyak 71,40 % 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;

- 
- J Target Kinerja IKP-2 Rating Kondisi Jalan Nasional sebesar 2,89 di Tahun 2024. Artinya rata-rata rating nilai IRI, PCI, umur struktur jalan, dan drainase jalan pada seluruh ruas jalan nasional sekitar 2,40 (1= sangat baik, 5 = sangat buruk) atau secara umum dalam kondisi kondisi mantap (antara kondisi baik atau sedang).
  - J Target Kinerja IKP-3 Tingkat Keselamatan Jalan Nasional sebesar 2,10 pada Tahun 2024. Artinya nilai pembobotan rata-rata dari seluruh ruas jalan nasional pada wilayah yang telah ditangani resiko tingkat kecelakaan sebesar 2,10 (0=sangat baik, 5 = sangat buruk). Target nilai 2,10 menunjukkan kinerja keselamatan jalan pada level baik-sedang, di mana seluruh komponen dari aspek jalan yang berkeselamatan sudah ditangani (*zero blackspot*) namun tingkat kecelakaan di ruas jalan nasional masih ada kemungkinan terjadi yang diakibatkan faktor oleh lainnya.

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 BBPJN Kalimantan Timur pada setiap tahun anggaran. Oleh karena itu, capaian kinerja setiap indikator kinerja tersebut harus diukur dan dilaporkan dalam dokumen LAKIP (Laporan Akuntabilitas 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.

Sesuai dengan struktur sasaran dan indikator kinerja utama program penyelenggaraan jalan Tahun 2020-2024 yang disampaikan pada BAB II, maka dengan mempertimbangkan kebutuhan sesuai perkembangan lingkungan strategis serta kemampuan Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur dari hasil evaluasi pelaksanaan Renstra 2015-2019, maka ditetapkan target sasaran program penyelenggaraan jalan untuk periode Renstra 2020-2024 sebagaimana pada **Tabel 4.2** dengan penjelasannya berikut di bawah ini:

**Tabel 4.2** Sasaran Program Penyelenggaraan Jalan Kalimantan Timur untuk periode Renstra 2020-2024

Sasaran	Indikator Kerja	Satuan	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Program : Infrastruktur Konektivitas</b>								
<b>Sasaran Strategis (SS)</b>								
Meningkatnya Konektivitas Jaringan Jalan Nasional	Waktu Tempuh pada jalan lintas utama pulau* (dalam jam per 100 km)  (koridor jalan nasional dengan waktu tempuh 1,75 jam per 100 km)	Jam/100 km	2,22	2,20	2,20	2,07	2,05	1,75
<b>Sasaran Program (SP)</b>								
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Nasional	<b>IKP-1 TINGKAT AKSESIBILITAS jalan nasional</b>  (% PKN, PKW, PKS, simpul transportasi nasional, dan kawasan strategis nasional (KSPN, KEK, KI, Prioritas, 3TP/DTPK) yang telah diakses jalan nasional)	%	54,3	60,0	60,0	65,7	68,6	71,4
	<b>IKP-2 RATING KONDISI jalan nasional</b>  (rata-rata rating nilai IRI, PCI, umur struktur jalan, dan drainase jalan pada seluruh ruas jalan nasional)	Nilai	3,24	3,11	2,99	2,90	2,89	2,89
	<b>IKP-3 TINGKAT KESELAMATAN jalan nasional</b>  (Indeks Keselamatan jalan)	Nilai	3,40	3,40	2,40	2,10	2,10	2,10

Sumber : Lampiran I dan IV Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024, 2020

---

**4.2.2 Target Keluaran (*Output*) Kegiatan**

Target keluaran (*output*) kegiatan utama ini adalah target capaian yang secara langsung berkaitan dengan pencapaian sasaran (SS dan SP) dan indikator kinerja (IKU/IKSS dan IKP) dari program penyelenggaraan jalan. Target keluaran dari (*output*) kegiatan utama BBPJN Kalimantan Timur untuk periode Renstra 2020-2024 sesuai dengan perkiraan kebutuhan perkembangan maupun kapasitas (*delivery capacity*) dari Unit Kerja di Lingkungan Ditjen Bina Marga dijabarkan pada **Tabel 4.3**.

Target keluaran (*output*) kegiatan utama BBPJN Kalimantan Timur secara umum dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1. Keluaran utama dari kegiatan *pembangunan jalan* terdiri dari 2 kelompok :
  - a. Panjang jalan yang ditingkatkan dan panjang jembatan yang ditingkatkan (terutama melalui kegiatan pelebaran) merupakan keluaran untuk mendukung pencapaian IKP-2 Tingkat Kecukupan Kapasitas Jalan Nasional.
  - b. Panjang jalan yang dibangun dan panjang jembatan dibangun (baik yang menghubungkan pusat kegiatan, simpul transportasi, maupun kawasan strategis nasional) merupakan keluaran untuk mendukung pencapaian IKP-1 Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional.
2. Keluaran utama dari kegiatan *preservasi jalan* adalah panjang jalan yang terpelihara dan panjang jembatan yang terpelihara. Keluaran ini mendukung pencapaian IKP-2 Rating Kondisi Jalan Nasional.
3. Jumlah lokasi *blackspot* yang ditangani merupakan pendukung untuk mencapai IKP-3 Tingkat Keselamatan Jalan Nasional di mana pada lokasi-lokasi jalan nasional yang rawan kecelakaan ditangani dengan perbaikan geometrik, struktur perkerasan, jembatan, perambuan, serta bangunan pelengkap jalan, sedemikian sehingga tingkat resiko terjadinya kecelakaan dapat diminimalisir.

**Tabel 4.3** Rekap Target Keluaran (*Output*) Kegiatan 2020-2024 BBPJN Kalimantan Timur

No.	Target Output Utama Renstra 2020-2024	Sat	Rincian Target					Total Rencana s/d 2024
			2020	2021	2022	2023	2024	
1	Panjang jalan yang dipelihara	Km	1710,90	1710,90	1710,90	1710,90	1710,90	8554,48
2	Panjang jembatan yang dipelihara	M	-	6,42	224,44	6,42	6,42	243,70
3	Panjang jalan yang ditingkatkan	Km	-	-	6,53	-	-	6,53
4	Panjang jalan strategis lintas utama pulau yang dibangun	Km	33,46	24,20	22,00	27,50	29,20	136,36
5	Panjang jalan akses simpul transportasi yang (Pelabuhan, Bandara) yang dibangun	Km	1,90	-	4,00	-	-	5,90
6	Pembangunan jalan lingkar	Km	-	-	5,20	5,20	5,14	15,54
7	Panjang jembatan yang dibangun	M	1118,60	37,50	37,50	37,50	37,50	1268,60
8	Pembangunan peningkatan jalan	Km	-	308,70	302,60	87,10	107,70	806,10
9	Pelebaran jalan menambah lajur	Km	-	-	6,50	-	-	6,50
10	Penanganan keselamatan jalan	Km	-	6,5	3,5	-	0,5	10,50

Sumber : Data Kaki Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

#### 4.2.3 Uraian Target Keluaran (*Output*) Kegiatan 2020-2024 BBPJN Kalimantan Timur.

Berikut uraian dari rekap target keluaran (*output*) Kegiatan 2020-2024 BBPJN Kalimantan Timur.

##### Target 1. Panjang jalan yang dipelihara

Target *output* utama renstra 2020-2024 yaitu pelaksanaan panjang jalan yang dipelihara dengan progress rencana pada tahun 2020 hingga tahun 2024 masing-masing yaitu sepanjang 1.710,90 km sehingga total kegiatan preservasi rutin jalan rencana sepanjang **8.554,48 km**.



### Target 2. Panjang jembatan yang dipelihara

Target *output* utama renstra 2020-2024 yaitu pelaksanaan panjang jembatan yang dipelihara dengan progress rencana pada tahun 2020 sepanjang 0,00 m, tahun 2021 sepanjang 6,42 m, tahun 2022 sepanjang 224,44 m, tahun 2023 sepanjang 6,42 m, tahun 2024 sepanjang 6,42 m sehingga total kegiatan preservasi rutin jalan rencana sepanjang **243,70 m**. Lokasi kegiatan ini pada jalan lintas selatan pulau Kalimantan. Berikut uraian kegiatan preservasi rutin jalan dan rehabilitasi jembatan terdapat pada **Tabel 4.4** di bawah ini.

**Tabel 4.4** Uraian kegiatan panjang jembatan yang dipelihara resntra 2020-2024

No.	Nama Ruas	Nama Jembatan	Panjang (m)	Timeline Penanganan				
				2020	2021	2022	2023	2024
1	Kuaro - Kademan	Jbt. Sei. Pekasau	33,00	Rutin	Rutin	Rehabilitasi	Rutin	Rutin
2	Kuaro - Kademan	Jbt.Tiyu	10,80	Rutin	Rutin	Rehabilitasi	Rutin	Rutin
3	Kademan – Penajam	Jbt.Babulu	12,00	Rutin	Rutin	Rehabilitasi	Rutin	Rutin
4	Santan - Bontang	Pelat 1	6,00	Rutin	Rutin	Rehabilitasi	Rutin	Rutin
5	Bontang – Sangata	Jbt. Kandolo	25,00	Rutin	Rutin	Rehabilitasi	Rutin	Rutin
6	Bontang – Sangata	Jbt. Pinang	56,00	Rutin	Rutin	Rehabilitasi	Rutin	Rutin
7	Bontang – Sangata	Jbt. Pinang	55,50	Rutin	Rutin	Rehabilitasi	Rutin	Rutin
8	Sp. 3 Muara Wahau - Kelay (Km. 100 - Muara Wahau / Pdc)	Sei. Kelat	20,40	Rutin	Rutin	Rehabilitasi	Rutin	Rutin
9	Sp. 3 Muara Wahau - Kelay (Km. 100 - Muara Wahau / Pdc)	Sei. Saka. 2	25,00	Rutin	Rutin	Rehabilitasi	Rutin	Rutin
<b>TOTAL (METER)</b>			<b>243,70</b>					

Sumber : Data Kaki Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

### Target 3. Panjang jalan yang ditingkatkan

Target *output* utama renstra 2020-2024 yaitu pelaksanaan panjang jalan yang ditingkatkan dengan progress rencana hanya pada tahun 2022 sepanjang **6,53 km**. Kegiatan ini dilaksanakan pada ruas **Jln. Syahrani-M.Nur (Samarinda) di Jalan Lintas Selatan Pulau Kalimantan**.

**Target 4. Panjang jalan strategis lintas utama pulau yang dibangun**

Target *output* utama renstra 2020-2024 yaitu pelaksanaan pembangunan jalan strategis dengan progress rencana tahun 2020 sepanjang 33,46 m, tahun 2021 sepanjang 24,20 m, tahun 2022 sepanjang 22,00 m, tahun 2023 sepanjang 27,50 m, dan tahun 2024 sepanjang 29,20 m sehingga total kegiatan pembangunan jalan strategis yaitu sepanjang **136,36 km**. Berikut uraian kegiatan pembangunan jalan strategis tersaji dalam tabel di bawah ini.

**Tabel 4.5** Uraian kegiatan pembangunan jalan strategis renstra 2020-2024

No.	Nama Ruas	Tema	Proyek Prioritas Nasional	Grand Design				
				Hutan/ Belum Tembus	Tanah	Agregat	Aspal	Total
1	Long Bagun – Tering	Menuju Perbatasan			56,24	65,89	26,60	<b>148,73</b>
2	Tiong Ohang-Long Apari	Menuju Perbatasan		23,70				<b>23,70</b>
3	Batas Kalbar - Tiong Ohang	Perbatasan	Pembangunan Jalan Perbatasan Kalimantan		64,20			<b>64,20</b>
4	Tiong Ohang - Long Pahangai	Perbatasan	Pembangunan Jalan Perbatasan Kalimantan		85,69	14,91	3,00	<b>103,60</b>
5	Long Pahangai - Long Boh	Perbatasan	Pembangunan Jalan Perbatasan Kalimantan		86,69			<b>86,69</b>

Sumber : Data Kaki Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

**Tabel 4.6** Uraian rencana penanganan kegiatan pembangunan jalan strategis TA. 2020

No.	Nama Ruas	Rencana Penanganan TA. 2020		
		Pembangunan Jalan s/d Perkerasan	Pembentukan Badan Jalan	Peningkatan Jalan Baru
1	Long Bagun – Tering	7,32		
2	Tiong Ohang- Long Apari			33,46
3	Batas Kalbar - Tiong Ohang		2,00	
4	Tiong Ohang - Long Pahangai	13,64	6,00	
5	Long Pahangai - Long Boh		4,50	

Sumber : Data Kaki Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

**Tabel 4.7** Uraian rencana penanganan kegiatan pembangunan jalan strategis TA. 2021

No.	Nama Ruas	Rencana Penanganan TA. 2021		
		Pembangunan Jalan s/d Perkerasan	Pembentukan Badan Jalan	Peningkatan Jalan Baru
1	Long Bagun - Tering	8,20		
2	Tiong Ohang- Long Apari			
3	Batas Kalbar - Tiong Ohang	5,00		
4	Tiong Ohang - Long Pahangai		6,00	
5	Long Pahangai - Long Boh		5,00	

Sumber : Data Kaki Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

**Tabel 4.8** Uraian rencana penanganan kegiatan pembangunan jalan strategis TA. 2022

No.	Nama Ruas	Rencana Penanganan TA. 2022		
		Pembangunan Jalan s/d Perkerasan	Pembentukan Badan Jalan	Peningkatan Jalan Baru
1	Long Bagun – Tering	7,00		
2	Tiong Ohang- Long Apari		6,00	
3	Batas Kalbar - Tiong Ohang	3,00		
4	Tiong Ohang - Long Pahangai		3,00	
5	Long Pahangai - Long Boh		3,00	

Sumber : Data Kaki Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

**Tabel 4.9** Uraian rencana penanganan kegiatan pembangunan jalan strategis TA. 2023

No.	Nama Ruas	Rencana Penanganan TA. 2023		
		Pembangunan Jalan s/d Perkerasan	Pembentukan Badan Jalan	Peningkatan Jalan Baru
1	Long Bagun – Tering	7,00		
2	Tiong Ohang- Long Apari		8,00	
3	Batas Kalbar - Tiong Ohang	5,00		
4	Tiong Ohang - Long Pahangai		3,00	
5	Long Pahangai - Long Boh		4,50	

Sumber : Data Kaki Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

**Tabel 4.10** Uraian rencana penanganan kegiatan pembangunan jalan strategis TA. 2024

No.	Nama Ruas	Rencana Penanganan TA. 2024		
		Pembangunan Jalan s/d Perkerasan	Pembentukan Badan Jalan	Peningkatan Jalan Baru
1	Long Bagun – Tering	7,00		
2	Tiong Ohang- Long Apari		9,70	
3	Batas Kalbar - Tiong Ohang	5,00		
4	Tiong Ohang - Long Pahangai		3,00	
5	Long Pahangai - Long Boh		4,50	

Sumber : Data Kaki Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

**Target 5. Panjang jalan akses simpul transportasi yang (Pelabuhan, Bandara) yang dibangun**

Target *output* utama renstra 2020-2024 yaitu pelaksanaan pembangunan jalan akses simpul transportasi dengan progress rencana tahun 2020 sepanjang 1,90 km, tahun 2021 sepanjang 0,00 km, tahun 2022 sepanjang 4,00 km, tahun 2023 dan tahun 2024 sepanjang 0,00 km sehingga total progress rencana pembangunan jalan akses simpul transportasi sepanjang **5,90 km**. Berikut uraian kegiatan pembangunan jalan akses simpul transportasi yang tersaji dalam **Tabel 4.11** di bawah ini.

**Tabel 4.11** Uraian rencana penanganan kegiatan pembangunan jalan akses simpul transportasi

No.	Nama Ruas	Tema	Proyek Prioritas Nasional	Grand Design				
				Hutan/ Belum Tembus	Tanah	Agregat	Aspal	Total
1	Akses Menuju Pelabuhan Sangatta (Kenyamakan Nama Lokal)	Akses Perhubungan		1,90			13,10	15,00
2	Pemeliharaan Rutin Ruas Perbatasan Kalimantan Timur	Akses Perhubungan		-	-	-	-	-

Sumber : Data Kaki Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

**Tabel 4.12** Uraian rencana penanganan kegiatan pembangunan jalan akses simpul transportasi TA. 2020

No.	Nama Ruas	Rencana Penanganan TA. 2020		
		Pembangunan Jalan s/d Perkerasan	Pembentukan Badan Jalan	Peningkatan Jalan Baru
1	Akses Menuju Pelabuhan Sangatta (Kenyamukan Nama Lokal)	1,90	-	-
2	Pemeliharaan Rutin Ruas Perbatasan Kalimantan Timur	-	-	-

Sumber : Data Kaki Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

### Target 6. Pembangunan jalan lingkak

Target *output* utama renstra 2020-2024 yaitu pelaksanaan pembangunan jalan lingkak dengan progress rencana tahun 2020 dan tahun 2021 sepanjang 0,00 km, tahun 2022 sepanjang 5,20 km, tahun 2023 sepanjang 5,20 km, dan tahun 2024 sepanjang 5,14 km sehingga total progress rencana pelaksanaan pembangunan jalan lingkak sepanjang **15,54 km**.

### Target 7. Pembangunan jembatan

Target *output* utama renstra 2020-2024 yaitu pelaksanaan pembangunan jembatan dengan progress rencana tahun 2020 sepanjang 1118,60 m, tahun 2021 hingga tahun 2024 sepanjang 37,50 m sehingga total progress rencana kegiatan pembangunan jembatan sepanjang **1268,60 m**. Berikut uraian kegiatan pembangunan jembatan tersaji dalam **Tabel 4.13** di bawah ini.

**Tabel 4.13** Uraian rencana penanganan kegiatan pembangunan jembatan renstra 2020-2024

No.	Nama Program	Jenis Penanganan	Timeline Penanganan				
			2020	2021	2022	2023	2024
1	Jembatan Pulau Balang	Bentang Panjang					
2	Tiong Ohang - Long Pahangai	Pembangunan	-	15,0	15,0	15,0	15,0
3	Long Pahangai - Long Boh	Pembangunan	-	15,0	15,0	15,0	15,0
4	Lingkar Samarinda	Pembangunan	-	7,5	7,5	7,5	7,5
5	Jembatan Pile Slab Bukit Rawi	Pembangunan	650,0				
6	Jembatan Bakungan	Pembangunan	100,0				
7	Jembatan Paralel Perbatasan Ii (MYC)	Pembangunan	112,0				

Sumber : Data Kaki Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

**Target 8. Pembangunan peningkatan jalan**

Target *output* utama renstra 2020-2024 yaitu pelaksanaan pembangunan peningkatan jalan dengan progress rencana tahun 2020 sepanjang 0,00 km, tahun 2021 sepanjang 308,70 km, tahun 2022 sepanjang 302,60 km, tahun 2023 sepanjang 87,10 km, tahun 2024 sepanjang 107,70 km sehingga total progress rencana pembangunan peningkatan jalan sepanjang **806,10 km**.

**Target 9. Pelebaran jalan menambah lajur**

Target *output* utama renstra 2020-2024 yaitu pelebaran jalan menambah lajur dengan progress rencana hanya pada tahun 2022 dengan panjang **6,50 km**.

**Target 10. Penanganan keselamatan jalan**

Target *output* utama renstra 2020-2024 yaitu penanganan keselamatan jalan dengan progress rencana tahun 2020 sepanjang 0,00 km, tahun 2021 sepanjang 6,50 km, tahun 2022 sepanjang 3,50 km, tahun 2023 sepanjang 0,00 km, dan tahun 2024 sepanjang 0,50 km sehingga total progress rencana kegiatan penanganan keselamatan jalan sepanjang **10,50 km**. Berikut uraian kegiatan penanganan keselamatan jalan terdapat dalam **Tabel 4.14** di bawah ini.

**Tabel 4.14** Uraian rencana penanganan kegiatan pembangunan jembatan renstra 2020-2024

No.	Link Name	Blackspot Name	Panjang (m)	Tahun
1	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Tikungan Sman 9 Balikpapan	500	2021
2	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Tikungan Karang Joang	500	2021
3	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Simpang Mt. Haryono	500	2021
4	Santan-Bontang	Makarti, Marang Kayu 2	500	2022
5	Santan-Bontang	Tikungan Tanah Datar, Muara Badak	500	2022
6	Sp. 3 Sambera-Santan	Bukit Tanah Merah Golf	500	2022
7	Sp.3 Lempake (Samarinda)-Sp.3 Sambera	Makarti, Marang Kayu 1	500	2021
8	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Masjid Nurul Masful, Karang Joang	500	2021
9	Loa Janan-Bts Kota Samarinda	Jln. Harun Nafsi, Rapak Dalam	500	2021
10	Santan-Bontang	Tikungan Suka Damai, Kutai Kertanegara	500	2022
11	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Peternakan Mujianto, Karang Joang	500	2021

**DOKUMEN RENSTRA 2020-2024**  
*“Penyusunan dan Pemantauan Kinerja BBPJN Kalimantan Timur”*

12	Jln. Slamet Riyadi (Samarinda)	Smp Pgri 5, Karang Asam Ilir	500	2022
13	Jln. A.W. Syahrani - P.M. Noor (Samarinda)	Jl. Kh. Abdul Wahab Syahrani	500	2022
14	Loa Janan-Bts. Kota Tenggara	Masjid Baitut Thaharah Loa Janan	500	2024
15	Jln. Sudirman (Balikpapan)	Tikungan Banua Patra Pertamina	500	2021
16	Jln. Sudirman (Balikpapan)	Puskesmas Klandasan, Balikpapan	500	2021
17	Jln. D.I. Panjaitan (Samarinda)	Jl. Di. Panjaitan, Mugirejo	500	2022
18	Jln. Syarifuddin Yoes (Jl. Ke Airport) (Balikpapan)	Pondok Mentari Indah	500	2021
19	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	SMPN 15 Balikpapan	500	2021
20	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Simp. Jl. Amd	500	2021
21	Loa Janan-Bts. Kota Samarinda	Jl. Apt.Pranoto, Sungai Keledang	500	2021
<b>TOTAL</b>			<b>10,50</b>	<b>km</b>

Sumber : Data Kaki Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

## 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 375 Trilyun, namun demikian berdasarkan asumsi pembiayaan dari Bappenas serta *historical*-data pendanaan APBN Ditjen Bina Marga, pada **Tabel 4.3** disampaikan skenario pendanaan penanganan jalan nasional sebesar Rp. 290 T.

Ditjen Bina Marga mengusulkan pengembangan beberapa ruas Jalan Nasional Non Tol dengan skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). KPBU adalah kerjasama antara pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepada Daerah/Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah, yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya Badan Usaha dengan memperhatikan pembagian risiko di antara para pihak. Berdasarkan regulasi KPBU yang berlaku, yaitu Permen PPN 4/2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan KPBU dalam

---

Penyelenggaraan Infrastruktur, Jalan Non Tol termasuk salah satu infrastruktur yang dapat dilakukan dengan skema pembiayaan KPBU.

Jalan Nasional Non Tol yang diajukan untuk menggunakan pembiayaan KPBU skema AP memiliki beberapa kriteria. Kriteria tersebut yaitu Jalan Nasional Non Tol yang terpilih merupakan lintas utama pertumbuhan ekonomi nasional, atau jalan nasional yang merupakan misi kritikal untuk pertahanan nasional, Jalan nasional yang pembangunan dan/atau pemeliharaannya membutuhkan tingkat manajerial yang mumpuni sehingga tercapai efisiensi yang tinggi dan Jalan Nasional Non Tol yang memerlukan peningkatan pelayanan yang efektif menopang fungsi utamanya, terutama dalam konsistensi dan ketersediaannya (segera dan berkelanjutan).

Berdasarkan identifikasi proyek tersebut, Dirjen Bina Marga mengusulkan 94 (sembilan puluh empat) ruas jalan akses exit jalan tol menggunakan skema KPBU karena ruas-ruas jalan akses *exit* jalan tol tersebut merupakan kewenangan Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kabupaten, dan Pemerintah Kota sehingga tidak dapat sepenuhnya menggunakan APBN.

#### **4.2.2 Skema Pendanaan Penyelenggaraan Jalan**

Total kebutuhan pembiayaan untuk Tahun 2020-2024 sekitar Rp. 470-565 Trilyun yang meliputi pendanaan pemerintah dan swasta. Porsi pembagian sumber pendanaan untuk penyelenggaraan jalan pada periode 2020-2024 disampaikan pada **Gambar 4.2**, dengan alternatif sumber pendanaan dari APBN Ditjen Bina Marga, DAK fisik jalan daerah, KPBU/PINA, serta APBD berikut dengan pengalokasian/penggunaan dananya.





Sumber : Draft Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024, 2020

**Gambar 4.2** Skema Pendanaan Penyelenggaraan Jalan 2020-2024

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). Adapun DAK untuk jalan daerah untuk periode 2020-2024 diperkirakan sebesar Rp. 150-175 Trilyun (sekitar Rp. 30-35 Trilyun per tahun).

Adapun APBD yang dialokasikan daerah untuk penanganan jalan daerah (Jalan Provinsi/Kabupaten/Kota) tidak dapat diperkirakan jumlahnya karena sangat terkait dengan kebijakan di masing-masing daerah.

**Tabel 4.15** Kebutuhan Pendanaan APBN Program Penyelenggaraan Jalan 2020-2024

No.	Target Output Utama Renstra 2020-2024	Biaya (Rp Miliar)					Total Biaya s/d 2024
		2020	2021	2022	2023	2024	
1	Panjang jalan yang dipelihara	257,3	275,3	297,3	303,5	284,1	1417,50
2	Panjang jembatan yang dipelihara	-	0,256	8,956	0,256	0,256	9,724
3	Panjang jalan yang ditingkatkan	-	-	142,50	-	-	142,50
4	Panjang jalan strategis lintas utama pulau yang dibangun	332,89	410,00	446,00	560,00	594,00	2342,89
5	Panjang jalan akses simpul transportasi yang (Pelabuhan, Bandara) yang dibangun	46,176	16,20	16,20	16,20	16,20	110,976
6	Panjang Pembangunan jalan lingkar	-	-	156,00	156,00	154,20	466,20
7	Panjang Pembangunan jembatan	2906,8	1509,2	2617,7	2732,8	2444,5	12211,00
8	Panjang Pembangunan peningkatan jalan	-	1.146,6	1.845,4	648,4	658,4	4.298,8
9	Panjang Pelebaran jalan menambah lajur	-	-	149,60	-	-	149,60
10	Panjang Penanganan keselamatan jalan	-	11,3	22,5	10,2	0,6	44,7

Sumber : Draft Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

#### 4.2.3 Uraian Pendanaan Target Keluaran (*Output*) Kegiatan 2020-2024 BBPJJN

##### Kalimantan Timur.

Berikut uraian dari rekap pendanaan target keluaran (*output*) Kegiatan 2020-2024 BBPJJN Kalimantan Timur.

##### Target 1. Panjang jalan yang dipelihara

Target *output* utama renstra 2020-2024 yaitu pelaksanaan panjang jalan yang dipelihara dengan progress rencana pendanaan pada tahun 2020 sebesar Rp 257.256.522.384,067 ; tahun 2021 sebesar Rp 275.264.478.950,953 ; tahun 2022 sebesar Rp 297.291.012.719,811 ; tahun 2023 sebesar Rp 303.536.588.300,685 ; dan pada tahun 2024 sebesar Rp 284.063.936.547,063. Sehingga total pendanaan kegiatan preservasi rutin jalan rencana sebesar **Rp 1.417.412.538.902,580**.

## Target 2. Panjang jembatan yang dipelihara

Target *output* utama renstra 2020-2024 yaitu pelaksanaan panjang jembatan yang dipelihara dengan progress rencana pada tahun 2020 sepanjang 0,00 m, tahun 2021 sepanjang 6,42 m, tahun 2022 sepanjang 224,44 m, tahun 2023 sepanjang 6,42 m, tahun 2024 sepanjang 6,42 m sehingga total kegiatan preservasi rutin jalan dan rehabilitasi jembatan rencana sepanjang **243,70 m**. total pendanaan kegiatan preservasi rutin jalan dan rehabilitasi jembatan sebesar **Rp 9.724.000.000,00**. Berikut rincian pendanaan kegiatan preservasi rutin jalan dan rehabilitasi jembatan tersaji dalam **Tabel 4.16** di bawah ini.

**Tabel 4.16** Kebutuhan Pendanaan kegiatan Panjang Jembatan yang Dipelihara Renstra 2020-2024

No.	Nama Ruas	Nama Jembatan	Panjang (m)	Timeline Pendanaan (dalam Milyar)				
				2020	2021	2022	2023	2024
1	Kuaro - Kademan	Jbt. Sei. Pekasau	33,00	-	0,035	1,213	0,035	0,035
2	Kuaro - Kademan	Jbt.Tiyu	10,80	-	0,011	0,397	0,011	0,011
3	Kademan - Penajam	Jbt.Babulu	12,00	-	0,013	0,441	0,013	0,013
4	Santan - Bontang	Pelat 1	6,00	-	0,006	0,221	0,006	0,006
5	Bontang - Sangata	Jbt. Kandolo	25,00	-	0,026	0,919	0,026	0,026
6	Bontang - Sangata	Jbt. Pinang	56,00	-	0,059	2,058	0,059	0,059
7	Bontang - Sangata	Jbt. Pinang	55,50	-	0,058	2,040	0,058	0,058
8	Sp. 3 Muara Wahau - Kelay (Km. 100 - Muara Wahau / Pdc)	Sei. Kelat	20,40	-	0,021	0,750	0,021	0,021
9	Sp. 3 Muara Wahau - Kelay (Km. 100 - Muara Wahau / Pdc)	Sei. Saka. 2	25,00	-	0,026	0,919	0,026	0,026
<b>TOTAL</b>			<b>243,70</b>	<b>-</b>	<b>0,256</b>	<b>8,956</b>	<b>0,256</b>	<b>0,256</b>

Sumber : Draft Data Kaki Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

## Target 3. Panjang jalan yang ditingkatkan

Target *output* utama renstra 2020-2024 yaitu pelaksanaan panjang jalan yang ditingkatkan dengan progress rencana hanya pada tahun 2022 sepanjang **6,53 km**. Kegiatan ini dilaksanakan pada ruas **Jln. Syahrani-M.Nur (Samarinda) di Jalan Lintas Selatan Pulau Kalimantan**. Rencana pendanaan kegiatan ini yaitu sebesar **Rp 142.516.000.000,00**.

## Target 4. Panjang jalan strategis lintas utama pulau yang dibangun

Target *output* utama renstra 2020-2024 yaitu pelaksanaan pembangunan jalan strategis dengan progress rencana pendanaan tahun 2020 sebesar Rp 332.890.000.000,00 ; tahun 2021 sebesar Rp 410.000.000.000,00 ; tahun 2022 sebesar Rp 446.000.000.000,00 ; tahun 2023 sebesar Rp 560.000.000.000,00 ; dan tahun 2024 sebesar Rp 594.000.000.000,00. Total rencana pendanaan kegiatan pembangunan jalan strategis yaitu sebesar **Rp**

**2.342.890.000.000,00.** Rencana pendanaan mengalami kekurangan alokasi dana sebesar Rp 235.495.000.000,00. Berikut uraian kegiatan pembangunan jalan strategis tersaji dalam **Tabel 4.17** di bawah ini.

**Tabel 4.17** Kebutuhan Pendanaan kegiatan pembangunan jalan strategis renstra 2020-2024

No.	Nama Ruas	Tema	Kekurangan Alokasi Dana	Timeline Pendanaan (dalam Miliar)				
				2020	2021	2022	2023	2024
1	Long Bagun – Tering	Menuju Perbatasan	85,610	73,200	80,000	140,000	140,000	140,000
2	Tiong Ohang-Long Apari	Menuju Perbatasan	-			120,000	160,000	194,000
3	Batas Kalbar – Tiong Ohang	Perbatasan	64,195	24,533	110,000	66,000	110,000	110,000
4	Tiong Ohang - Long Pahangai	Perbatasan	85,690	191,780	120,000	60,000	60,000	60,000
5	Long Pahangai - Long Boh	Perbatasan	-	43,377	100,000	60,000	90,000	90,000
<b>TOTAL</b>			<b>235,495</b>	<b>332,890</b>	<b>410,000</b>	<b>446,000</b>	<b>560,000</b>	<b>594,000</b>

Sumber : Draft Data Kaki Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

**Tabel 4.18** Kebutuhan Pendanaan kegiatan pembangunan jalan strategis (Harga per Km) renstra 2020-2024

No.	Nama Ruas	Harga per Km (dalam miliar)			Ket.
		Pembangunan Jalan s/d Perkerasan	Pembentukan Badan Jalan	Peningkatan Jalan Baru	
1	Long Bagun - Tering	20,000			Belum Tuntas
2	Tiong Ohang- Long Apari		20,000		Terbuka output agregat
3	Batas Kalbar - Tiong Ohang	22,000	20,000		Belum Tuntas
4	Tiong Ohang - Long Pahangai		20,000		Belum Tuntas
5	Long Pahangai - Long Boh		20,000		Belum Tuntas

Sumber : Draft Data Kaki Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

**Target 5. Panjang jalan akses simpul transportasi yang (Pelabuhan, Bandara) yang dibangun**

Target *output* utama renstra 2020-2024 yaitu pelaksanaan pembangunan jalan akses simpul transportasi dengan rencana pendanaan pada tahun 2020 sebesar Rp 46.176.000.000,00 ; pada tahun 2021 sebesar Rp 16.200.000.000,00 ; pada tahun 2022 sebesar Rp 16.200.000.000,00 ; pada tahun 2023 sebesar Rp 16.200.000.000,00 ; dan pada tahun 2024 sebesar Rp 16.200.000.000,00. Total rencana pendanaan kegiatan pembangunan

jalan akses simpul transportasi yaitu sebesar **Rp 110.976.000.000,00**. Berikut uraian kegiatan pembangunan jalan akses simpul transportasi yang tersaji dalam **Tabel 4.19** di bawah ini.

**Tabel 4.19** Kebutuhan Pendanaan kegiatan pembangunan jalan akses simpul transportasi renstra 2020-2024

No.	Nama Ruas	Tema	Kekurangan Alokasi Dana	Timeline Pendanaan (dalam Miliar)				
				2020	2021	2022	2023	2024
1	Akses Menuju Pelabuhan Sangatta (Kenyamukan Nama Lokal)	Akses Perhubungan	-	30,000				
2	Pemeliharaan Rutin Ruas Perbatasan Kalimantan Timur	Akses Perhubungan	-	16,176	16,200	16,200	16,200	16,200
<b>TOTAL</b>				<b>46,176</b>	<b>16,200</b>	<b>16,200</b>	<b>16,200</b>	<b>16,200</b>

Sumber : Draft Data Kaki Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

**Tabel 4.20** Kebutuhan Pendanaan kegiatan pembangunan jalan akses simpul transportasi (Harga per Km) renstra 2020-2024

No.	Nama Ruas	Harga per Km (dalam miliar)			Ket.
		Pembangunan Jalan s/d Perkerasan	Pembentukan Badan Jalan	Peningkatan Jalan Baru	
1	Akses Menuju Pelabuhan Sangatta (Kenyamukan Nama Lokal)	15.789.473.684			Tuntas Output Aspal
2	Pemeliharaan Rutin Ruas Perbatasan Kalimantan Timur	60.000.000			Pemeliharaan

Sumber : Draft Data Kaki Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

### Target 6. Pembangunan jalan lingkaran

Target *output* utama renstra 2020-2024 yaitu pelaksanaan pembangunan jalan lingkaran dengan rencana pendanaan tahun 2022 sebesar Rp 156.000.000.000,00 ; tahun 2023 sebesar Rp 156.000.000.000,00 ; dan pada tahun 2024 sebesar Rp 154.200.000.000,00. Total rencana pendanaan pelaksanaan pembangunan jalan lingkaran yaitu sebesar **Rp 466.200.000.000,00**.

### Target 7. Pembangunan jembatan

Target *output* utama renstra 2020-2024 yaitu pelaksanaan pembangunan jembatan dengan progress rencana tahun 2020 sepanjang 1118,60 m, tahun 2021 hingga tahun 2024

sepanjang 37,50 m sehingga total progress rencana kegiatan pembangunan jembatan sepanjang **1268,60 m**. Berikut uraian kegiatan pembangunan jembatan tersaji dalam **Tabel 4.21** di bawah ini.

**Tabel 4.21** Kebutuhan Pendanaan kegiatan pembangunan jembatan (Harga per Km) renstra 2020-2024

No.	Nama Program	Jenis Penanganan	Timeline Pendanaan (dalam miliar)				
			2020	2021	2022	2023	2024
1	Jembatan Pulau Balang	Bentang Panjang	329,9	-	-	-	-
2	Tiong Ohang - Long Pahangai	Pembangunan	-	7,56	7,56	7,56	7,56
3	Long Pahangai - Long Boh	Pembangunan	-	7,56	7,56	7,56	7,56
4	Lingkar Samarinda	Pembangunan	-	3,78	3,78	3,78	3,78
5	Jembatan Pile Slab Bukit Rawi	Pembangunan	51,25	-	-	-	-
6	Jembatan Bakungan	Pembangunan	50,00	-	-	-	-
7	Jembatan Paralel Perbatasan Ii (MYC)	Pembangunan	68,29	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>			<b>499,50</b>	<b>18,90</b>	<b>18,90</b>	<b>18,90</b>	<b>18,90</b>

Sumber : Draft Data Kaki Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

#### Target 8. Pembangunan peningkatan jalan

Target *output* utama renstra 2020-2024 yaitu pelaksanaan pembangunan peningkatan jalan dengan rencana pendanaan tahun 2021 sebesar Rp 1.146.000.000.000,00 ; tahun 2022 , tahun 2023 sepanjang 87,10 km, tahun 2024 sepanjang 107,70 km sehingga total progress rencana pembangunan peningkatan jalan sepanjang **806,10 km**.

#### Target 9. Pelebaran jalan menambah lajur

Target *output* utama renstra 2020-2024 yaitu pelebaran jalan menambah lajur dengan progress rencana hanya pada tahun 2022 dengan panjang **6,50 km**.

#### Target 10. Penanganan keselamatan jalan

Target *output* utama renstra 2020-2024 yaitu penanganan keselamatan jalan. Total rencana anggaran biaya kegiatan penanganan keselamatan jalan berdasarkan data kaki renstra 2020-2024 sebesar **Rp 69.693.500.000,00**. Berikut uraian pendanaan kegiatan penanganan keselamatan jalan terdapat dalam **Tabel 4.22** di bawah ini.

**Tabel 4.22** Kebutuhan Pendanaan kegiatan penanganan keselamatan jalan renstra 2020-2024 (Bagian 1)

No.	Link Name	Blackspot Name	Alinyemen vertikal	Bahu diperkeras	Warning Light	Guardrail
1	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Tikungan SMAN 9 Balikpapan	-	-	-	-
2	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Tikungan Karang Joang	-	-	-	-
3	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Simpang Mt. Haryono	-	-	-	-
4	Santan-Bontang	Makarti, Marang Kayu 2	-	500.000.000	-	300.000.000
5	Santan-Bontang	Tikungan Tanah Datar, Muara Badak	-	-	-	300.000.000
6	Sp. 3 Sambera-Santan	Bukit Tanah Merah Golf	5.000.000.000	-	-	-
7	Sp.3 Lempake (Samarinda)-Sp.3 Sambera	Makarti, Marang Kayu 1	5.000.000.000	-	-	300.000.000
8	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Masjid Nurul Masful, Karang Joang	-	-	-	300.000.000
9	Loa Janan-Bts Kota Samarinda	Jln. Harun Nafsi, Rapak Dalam	-	-	40.000.000	-
10	Santan-Bontang	Tikungan Suka Damai, Kutai Kertanegara	5.000.000.000	-	-	-
11	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Peternakan Mujianto, Karang Joang	-	-	-	-
12	Jln. Slamet Riyadi (Samarinda)	Smp Pgri 5, Karang Asam Ilir	-	-	-	-
13	Jln. A.W. Syahrani - P.M. Noor (Samarinda)	Jl. Kh. Abdul Wahab Syahrani	-	-	-	-

**DOKUMEN RENSTRA 2020-2024**  
*“Penyusunan dan Pemantauan Kinerja BBPJN Kalimantan Timur”*

14	Loa Janan-Bts. Kota Tenggara	Masjid Baitut Thaharah Loa Janan	-	500.000.000	-	300.000.000
15	Jln. Sudirman (Balikpapan)	Tikungan Banua Patra Pertamina	-	-	-	300.000.000
16	Jln. Sudirman (Balikpapan)	Puskesmas Klandasan, Balikpapan	-	-	-	300.000.000
17	Jln. D.I. Panjaitan (Samarinda)	Jl. Di. Panjaitan, Mugirejo	-	-	-	-
18	Jln. Syarifuddin Yoes (Jl. Ke Airport) (Balikpapan)	Pondok Mentari Indah	-	-	-	-
19	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	SMPN 15 Balikpapan	-	-	-	-
20	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Simp. Jl. Amd	-	-	-	-
21	Loa Janan-Bts. Kota Samarinda	Jl. Apt.Pranoto, Sungai Keledang	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>			<b>15.000.000.000</b>	<b>1.000.000.000</b>	<b>40.000.000</b>	<b>2.100.000.000</b>

Sumber : Draft Data Kaki Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

**Tabel 4.23** Kebutuhan Pendanaan kegiatan penanganan keselamatan jalan renstra 2020-2024 (Bagian 2)

No.	Link Name	Blackspot Name	Rambu	Pangkas pohon/pindah tiang listrik/pindah reklame	Pelebaran	Median
1	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Tikungan Sman 9 Balikpapan	3.000.000	1.500.000	5.000.000.000	-
2	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Tikungan Karang Joang	3.000.000	-	5.000.000.000	-
3	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Simpang Mt. Haryono	3.000.000	-	5.000.000.000	-
4	Santan-	Makarti,	-	-	-	-



**DOKUMEN RENSTRA 2020-2024***“Penyusunan dan Pemantauan Kinerja BBPJN Kalimantan Timur”*

	Bontang	Marang Kayu 2				
5	Santan-Bontang	Tikungan Tanah Datar, Muara Badak	3.000.000	-	5.000.000.000	-
6	Sp. 3 Sambera-Santan	Bukit Tanah Merah Golf	6.000.000	1.500.000	-	-
7	Sp.3 Lempake (Samarinda)-Sp.3 Sambera	Makarti, Marang Kayu 1	3.000.000	-	-	-
8	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Masjid Nurul Masful, Karang Joang	6.000.000	-	5.000.000.000	-
9	Loa Janan-Bts Kota Samarinda	Jln. Harun Nafsi, Rapak Dalam	9.000.000	-	-	-
10	Santan-Bontang	Tikungan Suka Damai, Kutai Kertanegara	3.000.000	-	-	-
11	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Peternakan Mujianto, Karang Joang	3.000.000	-	-	-
12	Jln. Slamet Riyadi (Samarinda)	Smp PGRI 5, Karang Asam Ilir	3.000.000	1.500.000	5.000.000.000	-
13	Jln. A.W. Syahrani - P.M. Noor (Samarinda)	Jl. Kh. Abdul Wahab Syahrani	3.000.000	-	5.000.000.000	125.000.000
14	Loa Janan-Bts. Kota Tenggarong	Masjid Baitut Thaharah Loa Janan	3.000.000	-	-	-
15	Jln. Sudirman (Balikpapan)	Tikungan Banua Patra Pertamina	3.000.000	-	5.000.000.000	-
16	Jln. Sudirman (Balikpapan)	Puskesmas Klandasan, Balikpapan	3.000.000	-	5.000.000.000	-
17	Jln. D.I. Panjaitan (Samarinda)	Jl. Di. Panjaitan, Mugirejo	3.000.000	-	5.000.000.000	-
18	Jln. Syarifuddin Yoes (Jl. Ke Airport) (Balikpapan)	Pondok Mentari Indah	3.000.000	-	-	-
19	Jln. Soekarno-	SMPN 15 Balikpapan	3.000.000	-	-	-

**DOKUMEN RENSTRA 2020-2024**

*“Penyusunan dan Pemantauan Kinerja BBPJN Kalimantan Timur”*

	Hatta (Balikpapan)					
20	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Simp. Jl. Amd	3.000.000	-	-	-
21	Loa Janan-Bts. Kota Samarinda	Jl. Apt.Pranoto, Sungai Keledang	3.000.000	-	-	-
<b>TOTAL</b>			<b>72.000.000</b>	<b>4.500.000</b>	<b>50.000.000.000</b>	<b>125.000.000</b>

Sumber : Draft Data Kaki Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

**Tabel 4.23** Kebutuhan Pendanaan kegiatan penanganan keselamatan jalan renstra 2020-2024 (Bagian 3)

No.	Link Name	Blackspot Name	Zebracross	Marka	Patok arah	Rumble strip
1	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Tikungan Sman 9 Balikpapan	5.000.000	-	50.000.000	-
2	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Tikungan Karang Joang	-	75.000.000	50.000.000	-
3	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Simpang Mt. Haryono	-	75.000.000	50.000.000	-
4	Santan-Bontang	Makarti, Marang Kayu 2	-	-	50.000.000	-
5	Santan-Bontang	Tikungan Tanah Datar, Muara Badak	-	37.500.000	50.000.000	-
6	Sp. 3 Sambera-Santan	Bukit Tanah Merah Golf	-	37.500.000	50.000.000	-
7	Sp.3 Lempake (Samarinda)-Sp.3 Sambera	Makarti, Marang Kayu 1	-	37.500.000	50.000.000	-
8	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Masjid Nurul Masful, Karang Joang	-	37.500.000	50.000.000	-
9	Loa Janan-Bts Kota Samarinda	Jln. Harun Nafsi, Rapak Dalam	5.000.000	37.500.000	-	4.000.000
10	Santan-Bontang	Tikungan Suka Damai, Kutai Kertanegara	-	37.500.000	-	4.000.000
11	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Peternakan Mujianto, Karang Joang	-	37.500.000	-	-
12	Jln. Slamet Riyadi	Smp Pgri 5, Karang Asam	5.000.000	-	50.000.000	-

**DOKUMEN RENSTRA 2020-2024**

“Penyusunan dan Pemantauan Kinerja BBPJN Kalimantan Timur”

	(Samarinda)	Iilir				
13	Jln. A.W. Syahrani - P.M. Noor (Samarinda)	Jl. Kh. Abdul Wahab Syahrani	-	37.500.000	50.000.000	-
14	Loa Janan-Bts. Kota Tenggara	Masjid Baitut Thaharah Loa Janan	-	37.500.000	50.000.000	-
15	Jln. Sudirman (Balikpapan)	Tikungan Banua Patra Pertamina	-	37.500.000	50.000.000	-
16	Jln. Sudirman (Balikpapan)	Puskesmas Klandasan, Balikpapan	-	-	50.000.000	-
17	Jln. D.I. Panjaitan (Samarinda)	Jl. Di. Panjaitan, Mugirejo	-	-	-	4.000.000
18	Jln. Syarifuddin Yoes (Jl. Ke Airport) (Balikpapan)	Pondok Mentari Indah	-	37.500.000	-	-
19	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	SMPN 15 Balikpapan	-	37.500.000	-	-
20	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Simp. Jl. Amd	-	37.500.000	-	-
21	Loa Janan-Bts. Kota Samarinda	Jl. Apt.Pranoto, Sungai Keledang	-	37.500.000	-	-
<b>TOTAL</b>			<b>15.000.000</b>	<b>675.000.000</b>	<b>650.000.000</b>	<b>12.000.000</b>

Sumber : Draft Data Kaki Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

**Tabel 4.24** Kebutuhan Pendanaan kegiatan penanganan keselamatan jalan renstra 2020-2024 (Total Kebutuhan Dana)

No.	Link Name	Blackspot Name	Total Pendanaan (Rp)	Tahun Anggaran
1	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Tikungan Sman 9 Balikpapan	5.059.500.000	2021
2	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Tikungan Karang Joang	5.128.000.000	2021
3	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Simpang Mt. Haryono	5.128.000.000	2021
4	Santan-Bontang	Makarti, Marang Kayu 2	850.000.000	2022
5	Santan-Bontang	Tikungan Tanah Datar, Muara Badak	5.390.500.000	2022
6	Sp. 3 Sambera-Santan	Bukit Tanah Merah Golf	5.095.000.000	2022
7	Sp.3 Lempake (Samarinda)-Sp.3 Sambera	Makarti, Marang Kayu 1	5.390.500.000	2021
8	Jln. Soekarno-Hatta	Masjid Nurul Masful,	5.393.500.000	2021

**DOKUMEN RENSTRA 2020-2024***“Penyusunan dan Pemantauan Kinerja BBPJN Kalimantan Timur”*

	(Balikpapan)	Karang Joang		
9	Loa Janan-Bts Kota Samarinda	Jln. Harun Nafsi, Rapak Dalam	95.500.000	2021
10	Santan-Bontang	Tikungan Suka Damai, Kutai Kertanegara	5.044.500.000	2022
11	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Peternakan Mujiyanto, Karang Joang	40.500.000	2021
12	Jln. Slamet Riyadi (Samarinda)	Smp Pgri 5, Karang Asam Ilir	5.059.500.000	2022
13	Jln. A.W. Syahrani - P.M. Noor (Samarinda)	Jl. Kh. Abdul Wahab Syahrani	5.215.500.000	2022
14	Loa Janan-Bts. Kota Tenggarong	Masjid Baitut Thaharah Loa Janan	890.500.000	2024
15	Jln. Sudirman (Balikpapan)	Tikungan Banua Patra Pertamina	5.390.500.000	2021
16	Jln. Sudirman (Balikpapan)	Puskesmas Klandasan, Balikpapan	5.353.000.000	2021
17	Jln. D.I. Panjaitan (Samarinda)	Jl. Di. Panjaitan, Mugirejo	5.007.000.000	2022
18	Jln. Syarifuddin Yoes (Jl. Ke Airport) (Balikpapan)	Pondok Mentari Indah	40.500.000	2021
19	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	SMPN 15 Balikpapan	40.500.000	2021
20	Jln. Soekarno-Hatta (Balikpapan)	Simp. Jl. Amd	40.500.000	2021
21	Loa Janan-Bts. Kota Samarinda	Jl. Apt.Pranoto, Sungai Keledang	40.500.000	2021
<b>TOTAL RENCANA ANGGARAN</b>			<b>69.693.500.000</b>	

Sumber : Draft Data Kaki Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Rencana Strategis (Renstra) Direktorat BBPJN Kalimantan Timur 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 Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024.

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 BBPJN Kalimantan Timur (SDM, dana, sarana, prasarana, teknologi, dlsb) dirasakan sangat terbatas untuk dapat menjalankan berbagai peran strategis jalan tersebut. Oleh karenanya, dokumen Renstra BBPJN Kalimantan Timur 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 BBPJN Kalimantan Timur 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 Provinsi Kalimantan Timur dalam 5 tahun ke depan.

Diperlukan peningkatan kapasitas kelembagaan, sinkronisasi regulasi, dan berbagai upaya lainnya untuk dapat memastikan bahwa program penyelenggaraan jalan dapat terlaksana 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) BBPJN Kalimantan Timur 2020-2024 ini merupakan acuan bagi pelaksanaan program dan kegiatan seluruh Unit Kerja di Lingkungan BBPJN Kalimantan Timur untuk Tahun Anggaran 2020 sampai dengan Tahun Anggaran 2024. Diharapkan setiap Satker dapat menyusun Rencana Strategis atau Dokumen Perencanaan Lainnya masing-masing dengan mengacu pada dokumen ini.

Untuk implementasi Renstra BBPJN Kalimantan Timur 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 BBPJN Kalimantan Timur Tahun 2020-2024 akan dinilai berdasarkan pencapaian *output* kegiatan serta pencapaian kinerja sebagaimana dituangkan dalam dokumen Renstra ini. Setiap pimpinan Satker 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 BBPJN Kalimantan Timur 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 BBPJN Kalimantan Timur Tahun 2020-2024 ini setidaknya 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 BBPJN Kalimantan Timur merupakan bagian dari penilaian prestasi dalam pelaksanaan reformasi birokrasi dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*).

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN STRATEGIS (IMPACT)/SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN/OUTPUT/INDIKATOR	SATUAN	TARGET						ANGGARAN (Milyar Rupiah)					
			2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)
<b>UNIT ORGANISASI: DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA</b>									<b>37.225.702,6</b>	<b>53.122.807,7</b>	<b>57.588.640,7</b>	<b>63.191.098,4</b>	<b>62.633.658,5</b>	<b>273.761.907,9</b>
<b>PROGRAM : INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS</b>														
<b>SASARAN STRATEGIS : Meningkatkan Konektivitas Jaringan Jalan Nasional</b>														
1	INDIKATOR KINERJA SASARAN STRATEGIS : Waktu Tempuh pada jalan lintas utama pulau (dalam jam per 100 km)	Jam/100Km	2,21	2,19	2,09	2,08	1,90	1,90	37.225.702,6	53.122.807,7	57.588.640,7	63.191.098,4	62.633.658,5	273.761.907,9
<b>SASARAN PROGRAM : Meningkatkan Kinerja Pelayanan Jalan Nasional</b>														
<b>INDIKATOR KINERJA PROGRAM :</b>														
1	Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional (persentase pusat kegiatan dan simpul strategis nasional yang diakses jalan nasional)	%	81,8	82,8	84,6	85,8	87,9	87,9						
2	Rating Kondisi Jalan Nasional (Nilai gabungan antara nilai IRI, PCI, umur struktur jalan, dan drainase jalan pada seluruh ruas jalan nasional)	Nilai	2,70	2,63	2,61	2,57	2,50	2,50						
3	Rating keselamatan jalan nasional (Nilai gabungan antara angka kecelakaan per populasi dan jumlah titik blackspot per populasi)	Nilai	3,51	3,14	2,95	2,89	2,82	2,82						
<b>KEGIATAN 1: Pelaksanaan Preservasi dan Peningkatan Kapasitas Jalan Nasional</b>														
<b>SASARAN KEGIATAN: Peningkatan pelaksanaan preservasi dan tingkat kapasitas jalan</b>														
	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN: Tingkat pencapaian kinerja pelaksanaan preservasi dan peningkatan kapasitas jalan nasional	%	100	100	100	100	100	100	35.585.711,0	50.314.337,5	55.497.073,7	58.665.591,3	57.726.016,7	257.788.730,3

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN STRATEGIS (IMPACT)/SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN/OUTPUT/INDIKATOR	SATUAN	TARGET						ANGGARAN (Milyar Rupiah)						
			2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL	
<b>KOORDINATOR: Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan</b>															
<b>PELAKSANA: Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur</b>															
	1	Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional	%	60,0	60,0	65,7	68,6	71,4	71,4						
	2	Rating kondisi jalan nasional	Nilai	3,11	2,99	2,90	2,89	2,89	2,89						
	3	Rating keselamatan jalan nasional	Nilai	3,36	2,40	2,13	2,13	2,11	2,11						
<b>OUTPUT KEGIATAN :</b>															
	1	Perencanaan, pengendalian dan pengawasan preservasi dan peningkatan kapasitas jalan nasional								3.543,17	3.368,86	5.254,06	4.271,36	3.998,06	20.435,49
	1.1.	Jumlah dokumen perencanaan penyelenggaraan jaringan jalan dan jembatan	Dokumen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	5,00						
	1.2.	Jumlah dokumen pelaksanaan preservasi dan peningkatan kapasitas jalan dan jembatan	Dokumen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	5,00						
	1.3.	Jumlah dokumen pengendalian sistem pelaksanaan pengujian dan peralatan	Dokumen	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	5,00						
	2	<b>Pemeliharaan, Peningkatan dan Pembangunan jalan nasional</b>													
	2.1	Panjang jalan yang terpelihara	km	1.710,90	1.710,90	1.710,90	1.710,90	1.710,90	8.554,50	257,30	275,30	297,30	303,50	284,10	1.417,50
	2.2	Panjang jalan yang ditingkatkan	km	-	308,70	302,60	87,10	107,70	806,10	-	1.146,60	1.845,40	648,40	658,40	4.298,80
	2.3	Panjang jembatan yang terpelihara	meter	-	6,42	224,44	6,42	6,42	243,70	-	0,26	8,96	0,26	0,26	9,72
	2.4	Panjang Jembatan yang ditingkatkan	meter												
	2.5	Panjang Jalan Strategis Lintas Utama Pulau yang dibangun	km	33,46	24,20	22,00	27,50	29,20	136,36	332,89	410,00	446,00	560,00	594,00	2.342,89
	2.6	Panjang Jalan yang mendukung Kawasan Prioritas yang dibangun	km												
	2.7	Panjang Jalan Akses simpul transportasi yang (Pelabuhan , Bandara) yang dibangun	km	1,90	-	4,00	-	-	5,90	46,18	16,20	16,20	16,20	16,20	110,98
	2.8	Panjang jalan bebas hambatan yang akan dibangun dengan dukungan pemerintah	km												
	2.9	Panjang Jembatan yang Dibangun	meter	1.118,60	37,50	37,50	37,50	37,50	1.268,60	2.906,80	1.509,20	2.617,70	2.732,80	2.444,50	12.211,00
	2.10	Panjang Flyover dan Underpass yang dibangun	meter												
	2.11	Dukungan Jalan Daerah	km	-	6,50	3,50	-	0,50	10,50	-	11,30	22,50	10,20	0,60	44,60
<b>PROGRAM 5: DUKUNGAN MANAJEMEN</b>															
<b>SASARAN STRATEGIS : Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Kementerian PUPR dan Tugas Teknis Lainnya</b>															
	1	<b>INDIKATOR KINERJA SASARAN: Tingkat Kualitas Tata Kelola Kementerian PUPR</b>													
<b>SASARAN PROGRAM : Meningkatkan Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya</b>															
	1	<b>INDIKATOR KINERJA PROGRAM : Tingkat Dukungan Manajemen Kementerian PUPR</b>													
<b>KEGIATAN 1: Dukungan Manajemen Ditjen Bina Marga</b>															
<b>SASARAN KEGIATAN: Peningkatan efektifitas dan efisiensi tata kelola penyelenggaraan jalan</b>															
	1	Indikator kinerja pelaksanaan anggaran	Nilai	93,70	94,30	94,60	94,80	95,00	95,00						
	2	Tingkat fasilitasi produk hukum dan advokasi hukum	jumlah	2,00	8,00	7,00	2,00	3,00	22,00						
	3	Persentase Tingkat Pengelolaan Barang Milik Negara	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00						
	4	Persentase Tingkat Pelayanan Kepegawaian DJBM	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00						
<b>KOORDINATOR : Sekretariat Direktorat Jenderal Bina Marga</b>															
<b>PELAKSANA: Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur</b>															
<b>OUTPUT KEGIATAN :</b>															
	1	<b>Layanan Sarana dan Prasarana Internal</b>								72,77	77,86	83,31	89,14	95,38	418,5
	1	Jumlah Layanan Sarana dan Prasarana Internal	Layanan	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	5,00	0,43	0,46	0,49	0,52	0,56	2,46
	2	<b>Layanan Dukungan Manajemen Satker</b>													
	1	Jumlah Layanan Dukungan Manajemen Satker	Layanan	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	5,00	21,24	22,73	24,32	26,02	27,85	122,17
	3	<b>Layanan Perkantoran</b>													
	1	Jumlah Layanan Perkantoran	Layanan	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	5,00	51,10	54,67	58,50	62,59	66,98	293,84