KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

REVISI DOKUMEN PERENCANAAN
2020 - 2024

SATUAN KERJA
BALAI BESAR PELAKSANAAN JALAN NASIONAL
KALIMANTAN TIMUR

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kami panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas karunia dan rahmat-Nya kami dapat menyelesaikan Revisi Dokumen Perencanaan Satuan Kerja (Satker) Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) Kalimantan Timur Periode 2020-2024 dengan lancar. Terima kasih juga kami haturkan kepada seluruh tim yang telah meluangkan waktu, tenaga, dan pikirannya demi tersusunnya Revisi Dokumen Perencanaan ini.

Penyusunan Revisi Dokumen Perencanaan Satker BBPJN Kalimantan Timur Periode 2020 - 2024 ini dilakukan dengan merujuk kepada Revisi Renstra Direktorat Jenderal Bina Marga yang merupakan turunan dari Revisi Renstra Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat untuk periode 2020 - 2024 dan Revisi Renstra BBPJN Kalimantan Timur Periode 2020 - 2024. Seluruh visi, misi tujuan, sasaran, indikator kinerja, maupun target yang disusun dalam Revisi Dokumen Perencanaan ini, sudah mencakup tugas dan fungsi Satker BBPJN Kalimantan Timur berdasarkan Peraturan Menteri PUPR Nomor 16 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Kementerian PUPR. Revisi Dokumen Perencanaan ini sebagai tindak lanjut dari Surat Edaran Nomor 10.1/SE/Db/2024 tanggal 4 Maret 2024 tentang Perubahan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 2020 - 2024.

Menurut Amanah Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2024 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Revisi Dokumen Perencanaan Satker BBPJN Kalimantan Timur telah disusun sebagai turunan dari Renstra BBPJN Kalimantan Timur, dan sebagai acuan untuk melakukan prioritasi kegiatan, dan acuan bagi seluruh perwujudan pertanggungjawaban dan akuntabilitas kinerja.

Melalui disusunnya Revisi Dokumen Perencanaan Satker BBPJN Kalimantan Timur periode 2020 - 2024 ini, diharapkan dapat dihasilkan pencapaian kinerja maksimal dan digunakan dengan sebaik-baiknya berdasarkan peraturan yang berlaku. Ucapan maaf juga kami sampaikan apabila terdapat kesalahan maupun kekurangan dari disusunnya Revisi Dokumen Perencanaan Satker BBPJN Kalimantan Timur Periode 2020 -2024 ini.

Balikpapan, 16 April 2024

Kepala Satuan Kerja Balai Besar
Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur

KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
BALAI BESAR PELAKSANAAN JALAN NASIONAL KALIMANTAN TIMUR
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Reiza Setiawan, S.T.,M.Sc.
NIP. 197412212005021002

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR ii
DAFTAR ISI iii
DAFTAR GAMBAR iv
DAFTAR TABEL v
BAB I PENDAHULUAN 1
1.1 Kondisi Umum 2
1.1.1 Konteks Penyusunan Dokumen 2
A. Tugas dan Fungsi Ditjen Bina Marga 3
B. Posisi dan Fungsi Renstra Ditjen Bina Marga 2020 – 2024 4
C. Posisi dan Fungsi Dokumen Perencanaan Satker BBPJN Kalimantan Timur 5
1.2 Gambaran Umum Wilayah 6
1.2.1 Kondisi Wilayah 6
A. Kondisi Sosial Demografi 6
B. Luas Geografis 6
C. Kondisi Objektif Infrastruktur Konektivitas 6
1.2.2 Manajemen Infrastruktur Konektivitas 6
A. Sumber Daya Manusia 6
B. Penyediaan dan Pengelolaan Sarana dan Prasarana Pendukung 7
1.2.3 Pendanaan Penyelenggaraan Jalan 8
A. Pendanaan Dokumen Perencanaan 2015 – 2019 8
B. Pendanaan Dokumen Perencanaan 2020 - 2024 9
1.2.4 Arah Pengembangan Wilayah 2020 - 2024 9
BAB II TUJUAN, SASARAN DAN INDIKATOR 17
2.1 Tujuan, dan Sasaran Ditjen Bina Marga 2020 - 2024 18
2.2 Tujuan dan Sasaran Satker BBPJN Kalimantan Timur 2020 - 2024 25
BAB III ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KELEMBAGAAN 30
3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Ditjen Bina Marga 2020 - 2024 31
3.1.1 Arah Kebijakan Umum Ditjen Bina Marga 31
3.1.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Ditjen Bina Marga Tahun 2020 - 2024 32
3.2 Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Jalan 2020 - 2024 36
BAB IV TARGET KINERJA SASARAN PROGRAM 42
4.1 Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional 43
4.1.1 Pengertian 43
4.1.2 Pelaksanaan Indikator Sasaran Program Tingkat Aksesibilitas 2020 – 2023 44
4.1.3 Target Indikator Sasaran Program Tingkat Aksesibilitas 2024 45
4.2 Rating Kondisi Jalan Nasional 45
4.2.1 Pengertian 45
4.2.2 Pelaksanaan Indikator Sasaran Program Rating Kondisi 2020 - 2023 50
4.2.3 Target Indikator Sasaran Program Rating Kondisi 2024 51
4.3 Tingkat Dukungan Manajemen Kementerian PUPR 51
4.3.1 Pelaksanaan Indikator Sasaran Program Tingkat Dukungan Manajemen 2020 - 2023 51
4.3.2 Target Indikator Sasaran Program Tingkat Dukungan Manajemen 2024 52
BAB V PENUTUP 53
5.1 Simpulan 54
5.2 Arahan Pimpinan Satuan Kerja BBPJN Kalimantan Timur 55
5.3 Mekanisme Evaluasi 55
LAMPIRAN 56

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1	Wilayah Kerja Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur	10
Gambar 1. 2	Wilayah Kerja Prioritas BBPJN Kalimantan Timur	10
Gambar 1. 3	Perwilayahan Industri pada WPI Kalimantan Bagian Timur	13
Gambar 1. 4	Peta Kawasan Ekonomi Khusus Maloy Batuta Trans Kalimantan	14
Gambar 2. 1	Peta Strategi Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024	21
Gambar 2. 2	Struktur dan Indikator Kinerja Ditjen Bina Marga 2020—2024 (1)	22
Gambar 2. 3	Struktur dan Indikator Kinerja Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024 (2)	23
Gambar 3. 1	Struktur Organisasi Satuan Kerja Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur	39
Gambar 3. 2	Struktur Organisasi dan Tata Kerja Ditjen Bina Marga Periode Renstra 2020-2024 (Sumber: Permen PUPR Nomor 13 Tahun 2020)	40
Gambar 3. 3	Struktur Organisasi Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Tipe B	41
Gambar 4. 1	Contoh Penggunaan KPI Jalan	46

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1	Komposisi Pegawai Satker BBPJN Kalimantan Timur Tahun 2020 dan 2024	7
Tabel 1. 2	Laporan Nilai Barang Milik Negara (BMN) Satker BBPJN Kalimantan Timur Tahun 2020 dan 2024	8
Tabel 1. 3	Daftar KSPN di Provinsi Kalimantan Timur	11
Tabel 1. 4	Daftar Kawasan Industri dan Kawasan Ekonomi Khusus di Provinsi Kalimantan Timur	14
Tabel 1. 5	Daftar PKSN, PKN, dan PKW di Provinsi Kalimantan Timur	15
Tabel 3. 1	Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran Ditjen Bina Marga Tahun 2020 - 2024	33
Tabel 4. 1	Target Awal dan Target Revisi Indikator Sasaran Program Tingkat Aksesibilitas 2020 – 2023	44
Tabel 4. 2	Target Awal dan Target Revisi Output Kegiatan yang Mendukung Sasaran Program Tingkat Aksesibilitas 2020 – 2023	45
Tabel 4. 3	Skala Penilaian KPI Roughness	46
Tabel 4. 4	Skala Penilaian KPI PCI	47
Tabel 4. 5	Skala Penilaian KPI Sisa Umur Perkerasan	48
Tabel 4. 6	Skala Penilaian KPI Efektivitas Drainase Permukaan	48
Tabel 4. 7	Skala Penilaian KPI Sub-Komponen Drainase Sub Soil	48
Tabel 4. 8	Faktor Penyesuaian Nilai Kondisi	49
Tabel 4. 9	Efektivitas Drainase Permukaan	49
Tabel 4. 10	Efektivitas Drainase Subsoil	50
Tabel 4. 11	Tabel Faktor Pembobot KPI Final	50
Tabel 4. 12	Target Awal dan Target Revisi Indikator Sasaran Program Rating Kondisi 2020 – 2023	51
Tabel 4. 13	Target Awal dan Target Revisi Output Kegiatan yang Mendukung Sasaran Program Rating Kondisi 2020 – 2023	51
Tabel 4. 14	Target Awal dan Target Revisi Indikator Sasaran Program Tingkat Dukungan Manajemen 2020 – 2023	51
Tabel 4. 15	Target Awal dan Target Revisi Output yang Mendukung Indikator Sasaran Program Tingkat Dukungan Manajemen 2020 – 2023	52

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Kondisi Umum

1.1.1 Konteks Penyusunan Dokumen

Sebagaimana tertuang dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, bahwa Infrastruktur Jalan sebagai salah satu pilar utama untuk kesejahteraan umum dan sebagai prasarana dasar dalam pelayanan umum serta pemanfaatan sumber daya ekonomi sebagai bagian dari sistem transportasi nasional melalui pendekatan pengembangan wilayah. Hal tersebut bertujuan agar tercapai konektivitas antarpusat kegiatan, keseimbangan dan pemerataan pembangunan antardaerah, peningkatan perekonomian pusat dan daerah dalam kesatuan ekonomi nasional sesuai dengan amanat Pasal 33 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Selain itu, infrastruktur jalan berperan membentuk dan memperkukuh kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan dan membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional berdasarkan nilai-nilai Pancasila.

Dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional tersebut perlu disusun suatu perencanaan yang tepat untuk menentukan tindakan masa depan yang tepat, melalui urutan pilihan, dengan memperhitungkan sumber daya yang tersedia. Berdasarkan Pasal 12 dan Pasal 13 Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2004 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional, setiap Kementerian/Lembaga (K/L) wajib menyusun Rencana Strategis (Renstra). Selanjutnya, di dalam Perpres Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) diamanatkan bahwa penyelenggaraan SAKIP dilakukan secara berjenjang sesuai dengan tingkatan satuan kerja dan unit organisasi K/L dalam bentuk: a) renstra; b) perjanjian kinerja; c) pengukuran kinerja; d) pengelolaan data kinerja; e) pelaporan kinerja; dan f) reviu dan evaluasi kinerja. Rencana Strategis merupakan dokumen perencanaan Kementerian/Lembaga yang bersifat jangka menengah untuk periode 5 (lima) tahun.

Dalam rangka melaksanakan amanat kedua peraturan tersebut, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) telah menyusun Renstra Kementerian PUPR Tahun 2020-2024 yang diterbitkan melalui Peraturan Menteri Nomor 23 Tahun 2020. Selanjutnya, sebagai penjabaran infrastruktur konektivitas yang merupakan salah satu sasaran strategis renstra PUPR tersebut, Direktorat Jenderal Bina Marga telah menyusun Renstra untuk Tahun 2020-2024 melalui Surat Edaran Direktur Jenderal Bina Marga Nomor 15.1/SE/Db/2020 dengan berpedoman pada Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024 (RPJMN) dan Peraturan Menteri Nomor 23 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Tahun 2020-2024.

Renstra Kementerian PUPR Tahun 2020-2024 telah berjalan selama 3 (tiga) tahun dan terdapat beberapa sasaran strategis dan sasaran program yang tidak tercapai akibat dinamika lingkungan strategis. Dengan demikian diperlukan revisi Renstra Kementerian PUPR untuk menyesuaikan target dan arah kebijakan Kementerian dalam

menjawab dinamika lingkungan strategis seperti dampak Covid-19, perubahan struktur organisasi dan tata kelola, serta dalam rangka meningkatkan nilai Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian PUPR.

Dengan ditetapkannya Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2024 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 23 tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Tahun 2020-2024 maka perlu juga dilakukan revisi terhadap Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2020-2024 untuk menyesuaikan perubahan yang terjadi pada Renstra Kementerian PUPR tersebut. Perubahan ini diikuti dengan perubahan renstra Unit Kerja, Unit Pelaksana Teknis dan Satuan Kerja yang berada di lingkungan Ditjen Bina Marga.

A. Tugas dan Fungsi Ditjen Bina Marga

Secara organisasi, sesuai dengan Peraturan Menteri PUPR Nomor 13/PRT/M/2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PUPR, Ditjen Bina Marga adalah unit organisasi yang membidangi jalan nasional. Tugas Ditjen Bina Marga sebagaimana diamantkan pada Pasal 183 adalah menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam rangka melaksanakan tugas tersebut, Ditjen Bina Marga menyelenggarakan fungsi sebagai berikut :

1. perumusan kebijakan di bidang penyelenggaraan jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
2. pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan jalan nasional sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
3. pelaksanaan kebijakan di bidang penguatan konektivitas yang menjadi prioritas nasional;
4. penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang penyelenggaraan jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
5. pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang penyelenggaraan jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
6. pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang penyelenggaraan jalan;
7. pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Bina Marga; dan
8. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri.

Susunan organisasi Ditjen Bina Marga adalah sebagai berikut:

1. Sekretariat Direktorat Jenderal;
2. Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan;
3. Direktorat Pembangunan Jalan;
4. Direktorat Pembangunan Jembatan;
5. Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah I;
6. Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II;
7. Direktorat Jalan Bebas Hambatan;
8. Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan; dan
9. Direktorat Kepatuhan Intern.

Selanjutnya, sesuai dengan Permen PUPR 16/PRT/M/2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis (UPT) di Kementerian PUPR, di bawah Ditjen Bina Marga terdapat UPT berbentuk balai yang terdiri atas 4 klasifikasi berikut: (i) 6 balai besar pelaksanaan jalan nasional tipe A, (ii) 1 balai besar pelaksanaan jalan nasional tipe B, (iii) 26 balai pelaksanaan jalan nasional tipe A, dan (iv) 4 Balai Teknik. Balai 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. Dalam kaitannya dengan dokumen Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2020-2024 ini, renstra harus mencakup upaya dari seluruh Unit Kerja dan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Ditjen Bina Marga untuk melaksanakan tugas dan fungsinya sehingga menghasilkan keluaran kegiatan (*output*) dan pemanfaatan hasil kegiatan tersebut (*outcome/impact*) dalam kerangka program penyelenggaraan jalan.

B. Posisi dan Fungsi Renstra Ditjen Bina Marga 2020 – 2024

Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2020-2024 dapat diartikan sebagai rumusan rencana Ditjen Bina Marga untuk melaksanakan tugas dan fungsinya agar peran jalan sesuai dengan Pasal 5 UU 38 Tahun 2004 tentang Jalan dapat terwujud sesuai dengan kebutuhan dan prioritas pembangunan nasional pada periode 2020-2024 sebagaimana tertuang dalam RPJMN Tahun 2020 – 2024.

Sebagai unit organisasi yang berada di bawah Kementerian PUPR, Ditjen Bina Marga menyusun renstra yang merupakan penjabaran dari Renstra Kementerian PUPR Tahun 2020-2024, terutama dalam menjalankan program infrastruktur konektivitas.

Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2020-2024 memiliki fungsi sebagai arah dan pedoman bagi:

1. pelaksanaan penyelenggaraan jalan selama 5 tahun ke depan (2020-2024), khususnya yang menjadi kewenangan pusat, yakni infrastruktur konektivitas nasional;
2. penyusunan renstra tahun 2020-2024 untuk unit eselon II di pusat dan balai besar/balai pelaksanaan jalan (BBPJN/BPJN) di lingkungan Ditjen Bina Marga;
3. penyusunan dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) yang terdiri atas dokumen rencana kerja (Renja), rencana kerja dan anggaran (RKA), penetapan kinerja (PK) dan peninjauan kembali, rencana aksi atas PK, serta Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) di lingkungan Ditjen Bina Marga selama periode 2020 – 2024; dan
4. pelaksanaan penilaian risiko dalam implementasi Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) dan penyusunan Laporan SPIP Direktorat Jenderal Bina Marga selama periode 2020 – 2024.

C. Posisi dan Fungsi Dokumen Perencanaan Satker BBPJN Kalimantan Timur

Dokumen Perencanaan Satker BBPJN Kalimantan Timur Tahun 2020-2024 merupakan turunan dari Rencana Strategis Balai Besar Pelaksanaan Jalan NasionalKalimantan Timur yang dapat diartikan sebagai turunan Rencana Strategis Ditjen Bina Marga untuk melaksanakan tugas dan fungsinya agar peran jalan sesuai dengan Pasal 5 UU 2 Tahun 2022 tentang Jalan dapat terwujud sesuai dengan kebutuhan dan prioritas pembangunan nasional pada periode 2020 - 2024 sebagaimana tertuang dalam Rencana Strategis Kementerian PUPR Tahun 2020 - 2024.

Sebagai Unit Pelaksanaan Teknis yang berada di bawah Ditjen Bina Marga, menyusun Dokumen Perencanaan yang merupakan penjabaran dari Renstra Kementerian PUPR Tahun 2020-2024, terutama dalam menjalankan program infrastruktur konektivitas.

Adapun fungsi Dokumen Perencanaan Unit Pelaksanaan Teknis antara lain sebagai berikut :

1. Sebagai acuan pelaksanaan penyelenggaraan jalan selama 2024 pada wilayah kerja BBPJN Kalimantan Timur, khususnya program infrastruktur konektivitas nasional;
2. Penyusunan Dokumen Perencanaan tahun 2020-2024 untuk Satuan Kerja di lingkungan Provinsi Kalimantan Timur (BBPJN Kalimantan Timur);
3. Penyusunan dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) yang terdiri atas dokumen rencana kerja (Renja), rencana kerja dan anggaran (RKA), penetapan kinerja (PK) dan peninjauan kembali, rencana aksi atas PK, serta Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) di lingkungan BBPJN Kalimantan Timur selama periode 2024; dan
4. Pelaksanaan penilaian risiko dalam implementasi Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) dan penyusunan Laporan SPIP BBPJN Kalimantan Timur selama periode 2020- 2024 khususnya Tahun Anggaran 2024.

1.2 Gambaran Umum Wilayah

Bagian ini memberikan gambaran umum tentang wilayah, mencakup aspek sosial demografi, luas geografis, kondisi infrastruktur konektivitas, serta distribusi satuan kerja yang mengelola jalan nasional. Selain itu, juga disajikan informasi terkait manajemen infrastruktur dan rencana pengembangan wilayah untuk periode 2020 - 2024. Informasi ini penting dalam merancang dan memahami tantangan serta potensi pembangunan infrastruktur suatu wilayah.

1.2.1 Kondisi Wilayah

A. Kondisi Sosial Demografi

Badan Pusat Statistik (BPS) memproyeksikan bahwa hingga tahun 2024, jumlah penduduk Provinsi Kalimantan Timur akan mencapai 4.045.860 jiwa (hasil proyeksi). Perubahan dalam jumlah penduduk memiliki implikasi signifikan terhadap kebutuhan infrastruktur, pelayanan publik, dan sumber daya manusia yang dibutuhkan untuk mendukung pertumbuhan tersebut. Penduduk yang semakin padat juga dapat mempengaruhi pola transportasi, yang menuntut adanya perencanaan konektivitas yang lebih baik.

B. Luas Geografis

Provinsi Kalimantan Timur memiliki luas wilayah sebesar 127.346,92 km² berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Provinsi Kalimantan Timur. Geografis yang luas menuntut adanya distribusi infrastruktur yang merata untuk mendukung mobilitas masyarakat serta distribusi barang dan jasa di seluruh wilayah. Konektivitas antarwilayah akan menjadi faktor kunci dalam mempercepat pembangunan ekonomi dan sosial di Provinsi Kalimantan Timur.

C. Kondisi Objektif Infrastruktur Konektivitas

Sesuai amanat Keputusan Menteri PUPR Nomor 248/KPTS/M/2015 tentang Penetapan Ruas Jalan, panjang jalan nasional yang berada di bawah kewenangan BBPJN Kalimantan Timur adalah 1.710,90 km. Namun, dengan diterbitkannya Keputusan Menteri PUPR Nomor 1688/KPTS/M/2022 tentang Penetapan Ruas Jalan Menurut Statusnya sebagai Jalan Nasional, terdapat perubahan panjang jalan nasional menjadi 1.806,78 km. Perubahan ini menunjukkan adanya penyesuaian terhadap status jalan, yang disebabkan oleh perubahan dalam kebutuhan mobilitas maupun pembangunan jalan baru.

1.2.2 Manajemen Infrastruktur Konektivitas

A. Sumber Daya Manusia

Berdasarkan Data Bagian Umum dan Tata Usaha Satker BBPJN Kalimantan Timur Tahun 2024, jumlah SDM BBPJN Kalimantan Timur Tahun 2024 adalah 61 pegawai, yang terdiri dari 22 PNS/PPPK, 25 non-PNS (Tabel 1.2). Saat ini rasio pegawai

BBPJN Kalimantan Timur mencapai 38 orang per 100 km jalan nasional, dengan asumsi seluruh kegiatan teknis dikerjakan oleh pihak ketiga.

Tabel 1. 1 Komposisi Pegawai Satker BBPJN Kalimantan Timur Tahun 2020 dan 2024

No	Jenis	Tahun 2020		Tahun 2024	
		Data (Orang)	Persen terhadap Total Pegawai BBPJN Kalimantan Timur (%)	Data (Orang)	Persen terhadap Total Pegawai BBPJN Kalimantan Timur (%)
1.	Jumlah ASN Satker BBPJN Kalimantan Timur	47	100,00	61	100,00
	PNS/PPPK	22	46,81	39	63,93
	Non-PNS	25	53,19	22	36,07
2.	Jumlah ASN menurut jenis kelamin	47	100,00	61	214,75
	Pria	36	76,60	45	73,77
	Wanita	11	23,40	16	26,23
3.	Jumlah ASN menurut tingkat pendidikan	46	100,00	61	100,00
	Doktor (S-3)	1	2,17	0	0,00
	Magister (S-2)	5	10,87	9	14,75
	Sarjana (S-1)	28	60,87	42	68,85
	Diploma (D-1—D-3)	2	4,35	0	0,00
	SLTA ke bawah	10	21,74	10	16,39
4.	Jumlah ASN menurut golongan	22	100,00	34	100,00
	Golongan I	0	0,00	0	0,00
	Golongan II	0	0,00	0	0,00
	Golongan III	19	86,36	28	82,35
	Golongan IV	3	13,64	6	17,65
5.	Jumlah ASN menurut penempatan	21	100,00	39	100,00
	Eselon I	0	0,00	0	0,00
	Eselon II	0	0,00	1	2,56
	Eselon III	1	4,76	3	7,69
	Eselon IV	3	14,29	0	0,00
	Staf Jabatan Fungsional Tertentu (JFT)	8	38,10	27	69,23
	Staf Jabatan Fungsional Umum (JFU)	9	42,86	8	20,51
	Staf	47	100,00	61	100,00

B. Penyediaan dan Pengelolaan Sarana dan Prasarana Pendukung

Sarana dan prasarana pendukung pelaksanaan tugas dan fungsi BBPJN Kalimantan Timur dalam rangka mencapai sasaran pembangunan yang ditetapkan dapat dilihat pada Tabel 1.3. Aset terbesar yang dimiliki oleh BBPJN Kalimantan Timur adalah (1) tanah (tanah gedung/bangunan dan tanah jalan nasional) serta (2) infrastruktur jalan

dan jembatan. Hal ini mencerminkan fokus utama pada pembangunan fisik infrastruktur jalan nasional.

Tabel 1. 2 Laporan Nilai Barang Milik Negara (BMN) Satker BBPJN Kalimantan Timur Tahun 2020 dan 2024

No.	Uraian Akun	Nilai (Rp ribu)	
		2020	2024
1	Barang Konsumsi	57.151.000	6.522.000
2	Bahan untuk Pemeliharaan	1.485.000	0
3	Peralatan dan Mesin untuk dijual atau diserahkan kepada Masyarakat	513.947.000	384.986.000
4	Bahan Baku	0	0
5	Peralatan dan Mesin	20.723.599.250	22.284.606.350
6	Konstruksi Dalam pengerjaan	0	34.681.555.915
7	Akumulasi Penyusutan Peralatan dan Mesin	(16.179.507.046)	(14.036.922.050)
8	Aset tetap yang tidak digunakan dalam operasi pemerintah	313.793.000	5.713.662.900
9	Akumulasi Penyusutan Aset Tetap yang tidak digunakan dalam operasi	(286.591.625)	(5.693.162.900)
10	Tanah	0	1.101.924.079.892
11	Gedung dan Bangunan	0	1.850.322.000
12	Akumulasi Penyusutan Gedung dan Bangunan	0	(70.018.580)
13	Aset Konsesi Jasa Partisipasi Pemerintah	0	1.428.192.385.752
14	Akumulasi Penyusutan Aset Konsesi Jasa Partisipasi Pemerintah	0	(425.907.613.064)
TOTAL		**5.143.876.579**	**2.149.330.404.215**

Aset berupa peralatan dan mesin (termasuk kendaraan operasional dan peralatan konstruksi dan unit pemeliharaan rutin (UPR) yang dikuasai BBPJN Kalimantan Timur relatif kecil jika dibandingkan dengan aset jalan/jembatan yang ada.

1.2.3 Pendanaan Penyelenggaraan Jalan

A. Pendanaan Dokumen Perencanaan 2015 – 2019

Pada tahun 2015 s.d. 2016, Provinsi Kalimantan Timur merupakan bagian dari Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional VII Banjarmasin dengan wilayah kerja provinsi Kalimantan Barat, Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Timur. Selanjutnya pada tahun 2017 s.d. 2019, berdasarkan Peraturan Menteri PUPR No. 20/PRT/M/2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dalam lampirannya dijelaskan bahwa Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional VII Banjarmasin yang berlokasi di Balikpapan sebagai Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Tipe A dengan wilayah Kerja Provinsi Kalimantan Timur dan Provinsi Kalimantan Utara.

Berdasarkan Renstra BPJN XII Balikpapan 2020-2024, perolehan DIPA tahun 2017-2019 total alokasi Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) yang diperoleh BPJN XII tahun 2017-2019 sebesar Rp 1,465 triliun dan realisasi penyerapan BPJN XII tahun 2017-2019 sebesar Rp. 1,193 Triliun atau mencapai rata-rata 81,43%.

B. Pendanaan Dokumen Perencanaan 2020 - 2024

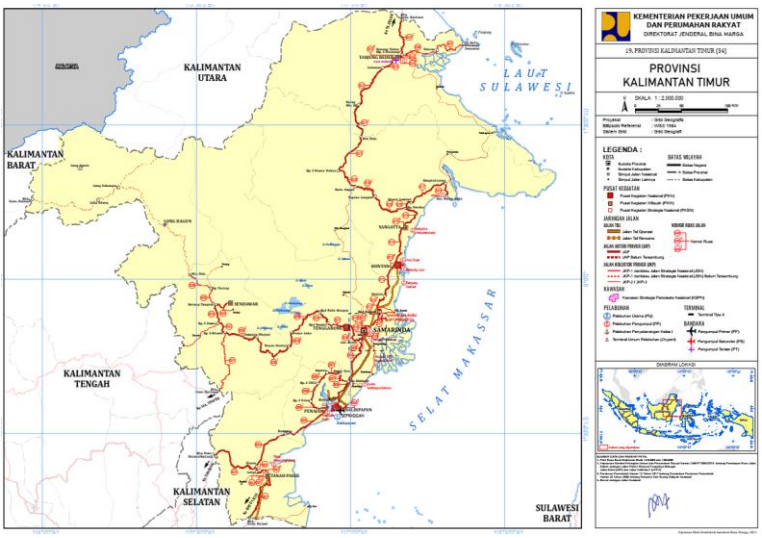
Pada tahun 2020, berdasarkan Peraturan Menteri PUPR No. 16/PRT/M/2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, nomenklatur Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional XII Balikpapan berubah menjadi Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur dan menjadi Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Tipe B yang berlokasi di Balikpapan dengan wilayah kerja meliputi Provinsi Kalimantan Timur.

Untuk periode 2020 – 2024, perolehan DIPA total alokasi Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara bersumber dari APBN. Satuan Kerja Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur ditugaskan mengelola anggaran Rupiah Murni (RPM) sebesar Rp. 1,827 Triliun.

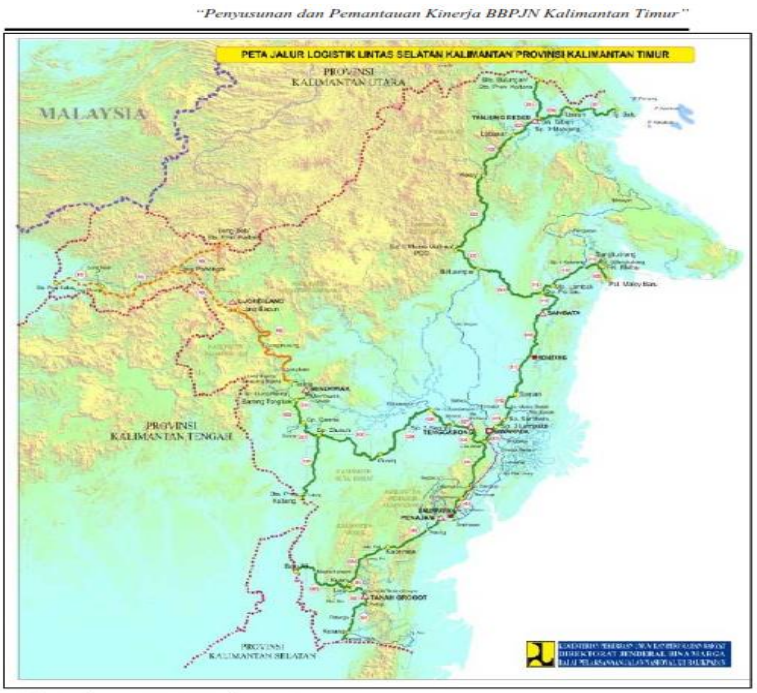
1.2.4 Arah Pengembangan Wilayah 2020 - 2024

Arah pengembangan wilayah untuk periode 2020—2024 akan berfokus pada pembangunan infrastruktur konektivitas yang mendukung pertumbuhan ekonomi, sosial, dan peningkatan kesejahteraan masyarakat. Pembangunan infrastruktur yang efisien diharapkan dapat membuka aksesibilitas ke wilayah-wilayah terpencil, mendorong peningkatan investasi, serta meningkatkan daya saing wilayah dalam konteks nasional maupun regional.

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024, terdapat peta sebaran Kawasan Strategis Prioritas di seluruh Wilayah Republik Indonesia. Berikut peta ruas penanganan jalan dan jembatan Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur dan lokasi prioritas Dokumen Perencanaan.



Gambar 1. 1 Wilayah Kerja Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur



Gambar 1. 2 Wilayah Kerja Prioritas BBPJN Kalimantan Timur

Adapun beberapa proyek strategis nasional yang menjadi fokus pengembangan wilayah oleh BBPJN Kalimantan Timur antara lain:

1. Simpul Transportasi

Sesuai dengan amanat Keputusan Menteri Perhubungan No. 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN), simpul transportasi pelabuhan laut yang berstatus pelabuhan utama dan pengumpul, pelabuhan penyeberangan kelas I, serta terminal umum harus didukung akses jalan nasional untuk menjaga konektivitas

jaringan transportasi. Tidak terdapat pelabuhan laut, pelabuhan penyeberangan, dan terminal umum yang belum terakses jalan nasional di Provinsi Kalimantan Timur hingga tahun 2019.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 166 Tahun 2019 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional, bandar udara dengan hierarki pengumpul harus didukung akses jalan nasional untuk menjaga konektivitas jaringan transportasi. Tidak terdapat bandara penyeberangan yang belum terakses jalan nasional di Provinsi Kalimantan Timur hingga tahun 2019.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia, terminal penumpang tipe A harus didukung akses jalan nasional untuk menjaga konektivitas jaringan transportasi. Tidak terdapat terminal penumpang tipe A yang belum terakses jalan nasional di Provinsi Kalimantan Timur hingga tahun 2019.

2. Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN)

Sesuai dengan amanat RPJMN 2020 – 2024 dan Peraturan Pemerintah RI Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Nasional Tahun 2010-2025, terdapat 3 (tiga) KSPN di Provinsi Kalimantan Timur hingga tahun 2019, antara lain:

Tabel 1. 3 Daftar KSPN di Provinsi Kalimantan Timur

NO	NAMA KSPN	KETERHUBUNGAN DENGAN JALAN NASIONAL
	PROVINSI KALIMANTAN TIMUR	
1	KSPN Derawan–Sangalaki dan sekitarnya	Terhubung
2	KSPN Kota Bangun–Tanjung Isuy dan sekitarnya	Tidak Terhubung
3	KSPN Long Bagun dan sekitarnya	Tidak Terhubung

Terdapat 2 (dua) KSPN yang belum terakses jalan nasional sehingga juga perlu menjadi fokus pemeliharaan jaringan jalan di periode 2020 – 2024.

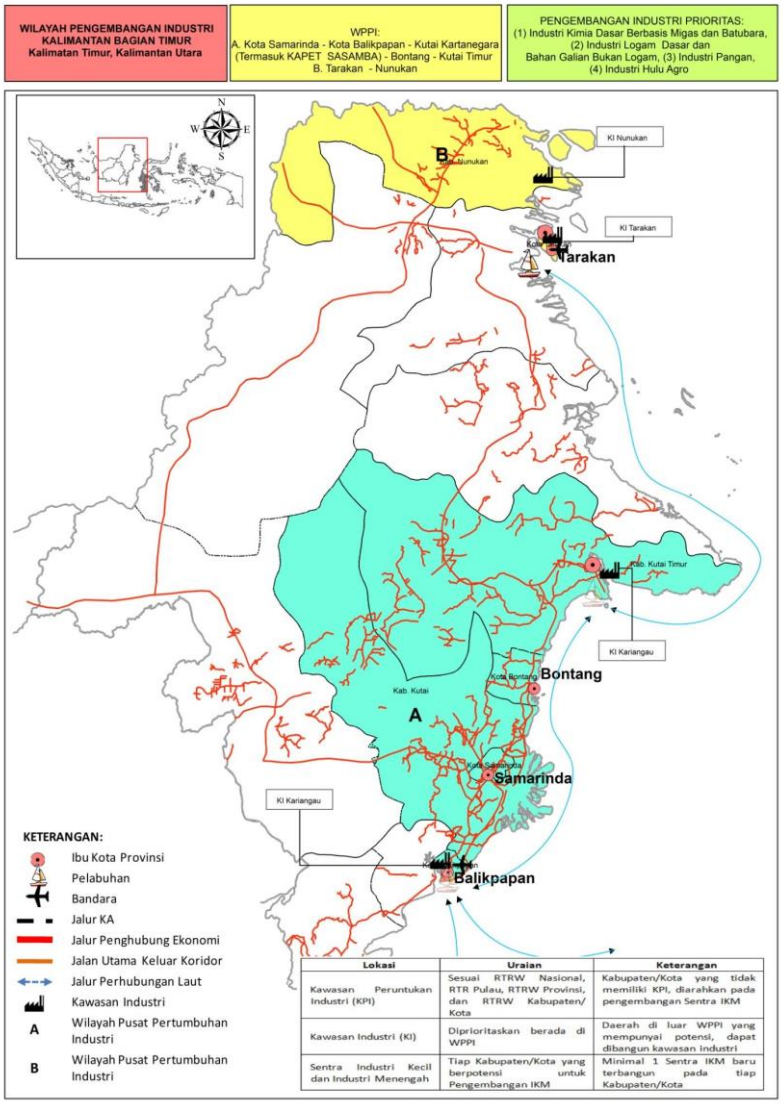
3. Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) dan Kawasan Industri (KI)

Sesuai dengan amanat RPJMN 2020-2024, PP No. 14 Tahun 2015 tentang Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional Tahun 2015 – 2035, dan Perpres No. 2 Tahun 2018 tentang Kebijakan Industri Nasional Tahun 2015-2019, pengembangan perwilayahan industri periode 2017-2019 dilakukan untuk meningkatkan persebaran, pemerataan, dan penataan usaha industri ke seluruh nusantara yang tercermin pada peningkatan pertumbuhan sektor industri. Dalam rangka mendukung penyebaran dan pemerataan pembangunan industri tersebut, pemerintah membuat kebijakan dan program sebagai berikut:

1) Penetapan 10 (sepuluh) Wilayah Pengembangan Industri (WPI), dimana salah satunya adalah WPI Kalimantan Bagian Timur di Provinsi Kalimantan Utara dan Kalimantan Timur. Penetapan WPI ini diharapkan dapat memudahkan sinergi dan koordinasi dalam pembangunan industri di daerah;

2) Pengembangan 22 (dua puluh dua) Wilayah Pusat Pertumbuhan Industri (WPPI), dimana salah satunya di Provinsi Kalimantan Timur yang berada di lokasi Samarinda, Balikpapan, dan Kutai Kertanegara -Bontang-Kutai Timur (termasuk KAPET SASAMBA). Wilayah Pusat Pertumbuhan Industri (WPPI) berperan sebagai penggerak utama (*prime mover*) ekonomi dalam WPI.

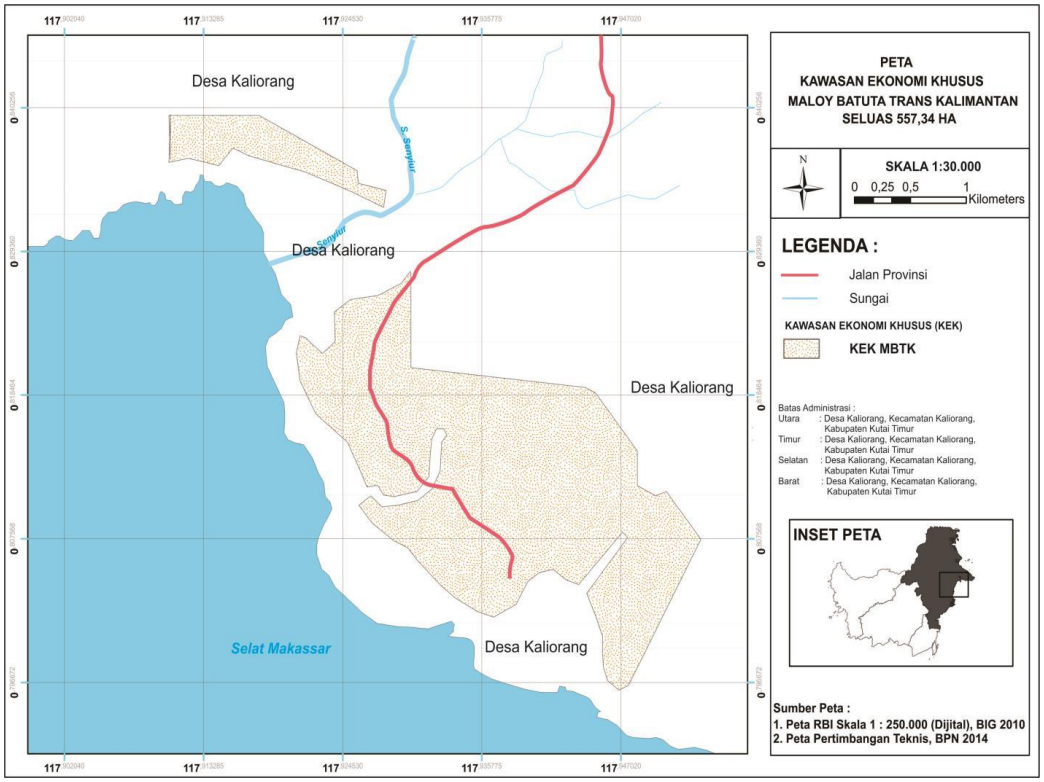
3) Pengembangan Kawasan Peruntukan Industri (KPI), dimana KPI adalah bentangan lahan yang diperuntukkan bagi kegiatan industri berdasarkan rencana tata ruang wilayah yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan. Lokasi KPI ditetapkan dalam RTRW masing-masing kabupaten/kota di Kalimantan Timur dan merealisasikannya sesuai dengan kepentingan pembangunan industri dengan tetap mempertimbangkan kelayakan dan kesesuaian lingkungan. KPI merupakan lokasi kawasan industri, dan lokasi industri di daerah yang belum/tidak memiliki kawasan industri, atau telah memiliki kawasan industri tetapi kavlingnya sudah habis.



Gambar 1. 3 Perwilayahan Industri pada WPI Kalimantan Bagian Timur

4) Pembangunan Kawasan Industri (KI). Pemerintah memprioritaskan pembangunan KI pada daerah-daerah yang berada dalam WPPI. Namun, daerah-daerah di luar WPPI yang mempunyai potensi, juga dapat dibangun kawasan industri yang diharapkan menjalin sinergi dengan WPPI yang sesuai. Pada Provinsi Kalimantan Timur terdapat 3 (tiga) Kawasan Industri.

5) Berdasarkan PP No. 85 Tahun 2014 tentang Kawasan Ekonomi Khusus Maloy Batuta Trans Kalimantan, Kabupaten Kutai Timur memperoleh persetujuan dan rekomendasi untuk membentuk kawasan ekonomi khusus (KEK). Dengan adanya persetujuan tersebut, maka Pemerintah Kabupaten Kutai Timur dapat melakukan percepatan pembangunan perekonomian di wilayahnya serta menunjang percepatan dan perluasan perluasan pembangunan ekonomi nasional.



Gambar 1. 4 Peta Kawasan Ekonomi Khusus Maloy Batuta Trans Kalimantan

KEK Maloy Batuta Trans Kalimantan memiliki luas 557,34 ha (lima ratus lima puluh tujuh koma tiga puluh empat hektar) yang terletak dalam wilayah Kecamatan Kaliorang, Kabupaten Kutai Timur, Provinsi Kalimantan Timur. KEK tersebut terdiri atas:

a. Zona Industri;
b. Zona Logistik; dan
c. Zona Pengolahan Ekspor.

Berdasarkan ketentuan-ketentuan di atas, terdapat 3 (tiga) Kawasan Industri dan 1 (satu) Kawasan Ekonomi Khusus di Provinsi Kalimantan Timur, yaitu:

Tabel 1. 4 Daftar Kawasan Industri dan Kawasan Ekonomi Khusus di Provinsi Kalimantan Timur

NO	NAMA KAWASAN INDUSTRI	LOKASI	KETERHUBUNGAN DENGAN JALAN NASIONAL
	PROVINSI KALIMANTAN TIMUR		
1	Kaltim Industrial Estate	Kota Bontang	Tidak Terhubung
2	*Kawasan Industri Kariangau*	Kota Balikpapan	Terhubung
3	Kawasan Industri Berau	Kabupaten Berau	Tidak Terhubung
4	Kawasan Ekonomi Khusus Maloy Batuta Trans Kalimantan	Kabupaten Kutai Timur	Terhubung

Kawasan industri yang belum terakses jalan nasional di wilayah kerja BBPJN Kalimantan Timur sebanyak 2 (dua) kawasan industri, sehingga perlu menjadi fokus utama pengembangan jaringan jalan di periode 2020-2024. Dalam hal, Kawasan ekonomi khusus telah terakses langsung dengan jalan nasional.

1. Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN), Pusat Kegiatan Nasional (PKN), dan Pusat Kegiatan Wilayah (PKW)

Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) yang tertuang dalam PP Nomor 13 Tahun 2017 memuat beberapa arahan khususnya bagi pengembangan wilayah Provinsi Kalimantan Timur, salah satunya adalah kebijakan pengembangan struktur ruang. Terkait dengan kebijakan tersebut, dalam RTRWN telah ditetapkan sistem pusat perkotaan di Provinsi Kalimantan Timur dengan komposisi 4 (empat) PKN dan 4 (empat) PKW. Kebijakan yang dimaksud harus meliputi peningkatan kualitas dan jaringan prasarana transportasi, termasuk akses dengan ruas jalan nasional. Selain itu, BBPJN Kalimantan Timur juga mendapat tugas sebagaimana tercantum dalam Perpres Nomor 31 Tahun 2015 untuk menghubungkan PKSN dengan ruas jalan nasional. Provinsi Kalimantan Timur mempunya 2 (dua) PKSN yang harus diakses.

Dalam rangka mendukung pelaksanaan kebijakan tersebut seluruh pusat kegiatan terakses dengan jalan nasional dengan detail sebagai berikut:

Tabel 1. 5 Daftar PKSN, PKN, dan PKW di Provinsi Kalimantan Timur

NO	NAMA PKN / PKW	KETERHUBUNGAN DENGAN JALAN NASIONAL
	PROVINSI KALIMANTAN TIMUR	
1	Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN) Long Pahangai	Tidak Terhubung
2	Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN) Long Apari	Tidak Terhubung
3	Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Kutai Kartanegara	Terhubung
4	Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Samarinda	Terhubung
5	Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Bontang	Terhubung
6	Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Balikpapan	Terhubung
7	Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) Tanjung Redeb	Terhubung
8	Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) Sangatta	Terhubung
9	Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) Sendawar	Terhubung
10	Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) Tanah Paser	Terhubung

2. Ibu Kota Nusantara (IKN)

Berdasarkan Perpres 63 Tahun 2022 tentang Perincian Rencana Induk Ibu Kota Nusantara, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat ditugaskan untuk membangun IKN. Penugasan tersebut meliputi jalan bebas hambatan, jalan arteri primer, jalan arteri sekunder, gedung perkantoran, bendungan, rumah susun, dan sebagainya. BBPJN Kalimantan Timur mendapatkan tugas untuk membangun jalan bebas hambatan, jembatan, jalan arteri, jalan kolektor, dermaga, dan landasan bandar udara.

3. Percepatan peningkatan konektivitas jalan daerah

Dalam rangka percepatan peningkatan konektivitas jalan daerah untuk memberikan manfaat maksimal dalam mendorong perekonomian nasional maupun daerah, menurunkan biaya logistik nasional, menghubungkan dan mengintegraasikan dengan sentra-sentra ekonomi, dan membantu pemerataan kondisi jalan yang mantap, Direktorat Jenderal Bina Marga ikut berkontribusi dalam melaksanakan Instruksi Presiden (Inpres) Nomor 3 tahun 2023 tentang Percepatan Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah melalui kriteria prioritas kawasan strategis, kemantapan jalan dan konektivitas jalan. Adapun pelaksanaan inpres jalan daerah meliputi pembangunan jalan dan jembatan baru dan/atau peningkatan kapasitas jalan dan jembatan, preservasi jalan dan jembatan, termasuk juga dukungan teknis.

BAB II

TUJUAN, SASARAN DAN INDIKATOR

2.1 Tujuan, dan Sasaran Ditjen Bina Marga 2020 - 2024

Tujuan dan sasaran Ditjen Bina Marga Tahun 2020 - 2024 secara terstruktur dirumuskan dalam peta strategi (BSC) dan dikelompokkan ke dalam empat perspektif sebagai berikut.

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 (beserta jajaran kabinetnya).
2. *Customer perspectives* (SP) mewakili perspektif kepentingan pengguna (*customer*) jalan yang dilindungi haknya untuk mendapatkan layanan jalan sesuai dengan 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 serta secara efekif dan efisien sesuai dengan 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 diberikan.

Oleh karena itu, tujuan Ditjen Bina Marga dalam menyelenggarakan jalan nasional pada periode 2020 - 2024 terdiri atas empat butir sebagai berikut.

TUJUAN

T.1 Mewujudkan konektivitas jalan nasional yang andal dan prima dalam mendukung perwujudan Indonesia maju yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian serta berlandaskan gotong royong

T.2 Meningkatkan standar pelayanan jalan nasional sesuai dengan kebutuhan dan standar

T.3 Meningkatkan efektivitas pelaksanaan kegiatan teknis dalam program penyelenggaraan jalan nasional

T.4 Meningkatkan kualitas sumber daya dan kelembagaan di lingkungan Ditjen Bina Marga

Tiap-tiap tujuan Ditjen Bina Marga tersebut mewakili perspektif dalam BSC sebagai berikut.

1. Tujuan pertama (T.1) mewakili tujuan dari pemberi mandat (*stakeholders perspectives*) yang dalam periode RPJMN 2020—2024 menginginkan terwujudnya konektivitas jalan nasional (Agenda Pembangunan Nasional PN.5 “Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar” yang diturunkan dalam PP2 [infrastruktur ekonomi] dengan sasaran utama, yaitu meningkatnya konektivitas wilayah);

2. Tujuan kedua (T.2) mewakili tujuan dari *customer perpectives*, yakni pengguna jalan nasional yang dapat memperoleh kinerja pelayanan jalan nasional melalui pengurangan waktu tempuh. Hal itu dicapai melalui peningkatan aksesibilitas, pemeringkatan kondisi jalan, dan pemeringkatan keselamatan jalan nasional.
3. Tujuan ketiga (T.3) mewakili tujuan pada level *internal business perspectives*, yang mencerminkan keberhasilan pelaksanaan tugas dan fungsi Ditjen Bina Marga (sesuai dengan UU Nomor 38 Tahun 2004 dan Permen PUPR 03/PRT/M/2019) melalui serangkaian kegiatan yang tercakup dalam program infrastruktur konektivitas, yang implementasinya dilaksanakan oleh setiap unit eselon II pusat dan 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 atas tiga jenis sasaran sebagai berikut.

1. Sasaran strategis (SS) merupakan sasaran Ditjen Bina Marga yang menjadi bagian dari sasaran pembangunan nasional di bidang jalan dan juga menjadi sasaran strategis di tingkat Kementerian PUPR (lihat Gambar 2.3, yakni SS.2 meningkatnya konektivitas jaringan jalan nasional). Dalam BSC, sasaran ini berada di level *stakeholders perspectives* yang mencerminkan pemenuhan terhadap keinginan pemberi mandat penyelenggaraan jalan kepada Ditjen Bina Marga, yakni masyarakat luas melalui UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan yang memberikan kewenangan kepada pemerintah (presiden dan wakil presiden terpilih *c.q.* Menteri PUPR dan Dirjen Bina Marga);
2. Sasaran program (SP) “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Nasional” merupakan sasaran dari program infrastruktur konektivitas 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 BSC, sasaran ini berada di level *customer perspectives.* Hal itu mencerminkan wujud layanan publik yang dihasilkan oleh Ditjen BinaMarga (melalui program infrastruktur konektivitas), yakni pelayanan jalan nasional melalui pengurangan waktu tempuh yang dicapai dengan peningkatan aksesibilitas, pemeringkatan kondisi jalan, dan pemeringkatan keselamatan jalan nasional.
3. Sasaran Kegiatan (SK) merupakan sasaran sebagai keluaran (*output*) dari tiap-tiap kegiatan yang tercakup dalam program infrastruktur konektivitas yang dilaksanakan oleh tiap unit kerja, baik pusat maupun balai di lingkungan Ditjen Bina Marga. Dalam struktur BSC, sasaran ini berada di level *internal business process perspectives* (IBPP) dan *learning and growth perspectives* (LGP) yang secara umum akan mencakup seluruh kegiatan yang menjadi tugas dan fungsi

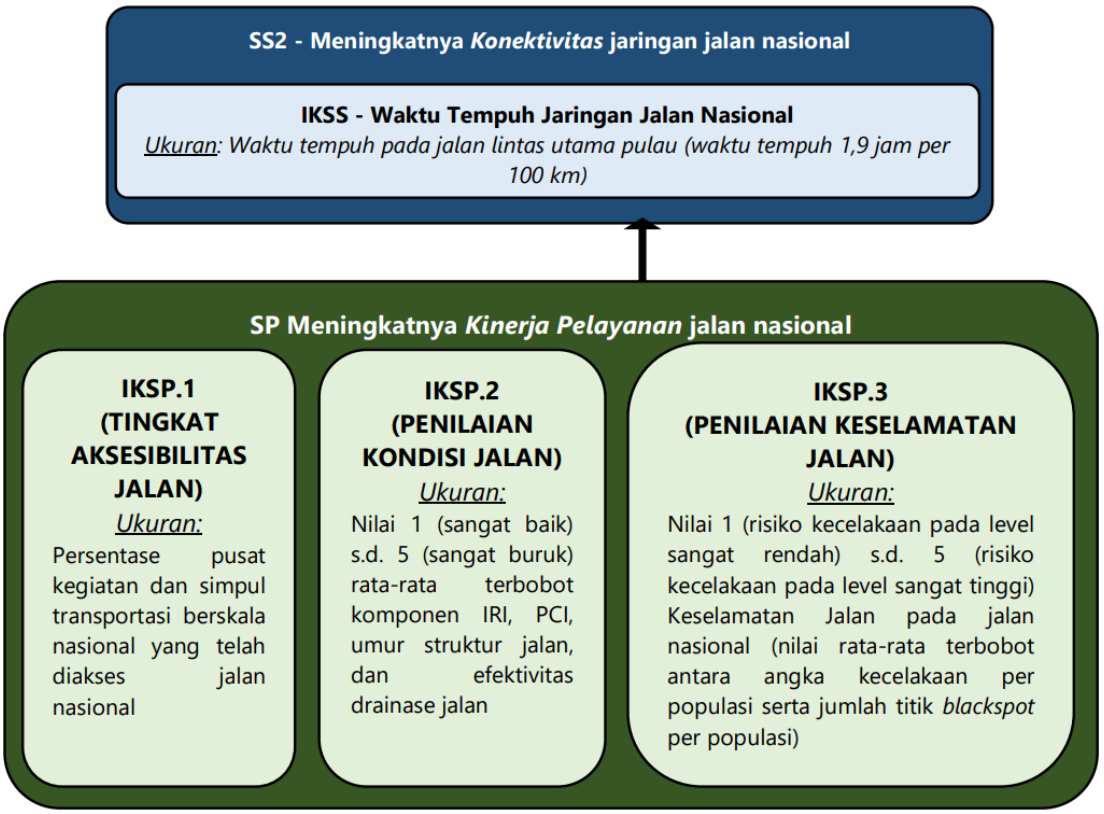
dari Ditjen Bina Marga. Sesuai dengan Permen PUPR Nomor 13 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PUPR, tugas dan fungsi tersebut pada dasarnya terkelompok menjadi dua hal sebagai berikut.

a) Pelaksanaan fungsi Ditjen Bina Marga dalam infrastruktur konektivitas umum yang mencakup pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan nasional sesuai dengan Pasal 4 (a.) dalam UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan) atau dalam Pasal 184 butir a—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 dengan proses teknis dalam penyelenggaraan jalan, umumnya sasaran kegiatan kelompok ini akan berada di level IBPP.

b) Pelaksanaan fungsi Ditjen Bina Marga dalam melakukan administrasi sesuai dengan Pasal 184 butir g. Permen PUPR Nomor 13 Tahun 2020 yang umumnya terkait dengan 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, umumnya sasaran kegiatan kelompok ini akan berada pada level LGP.

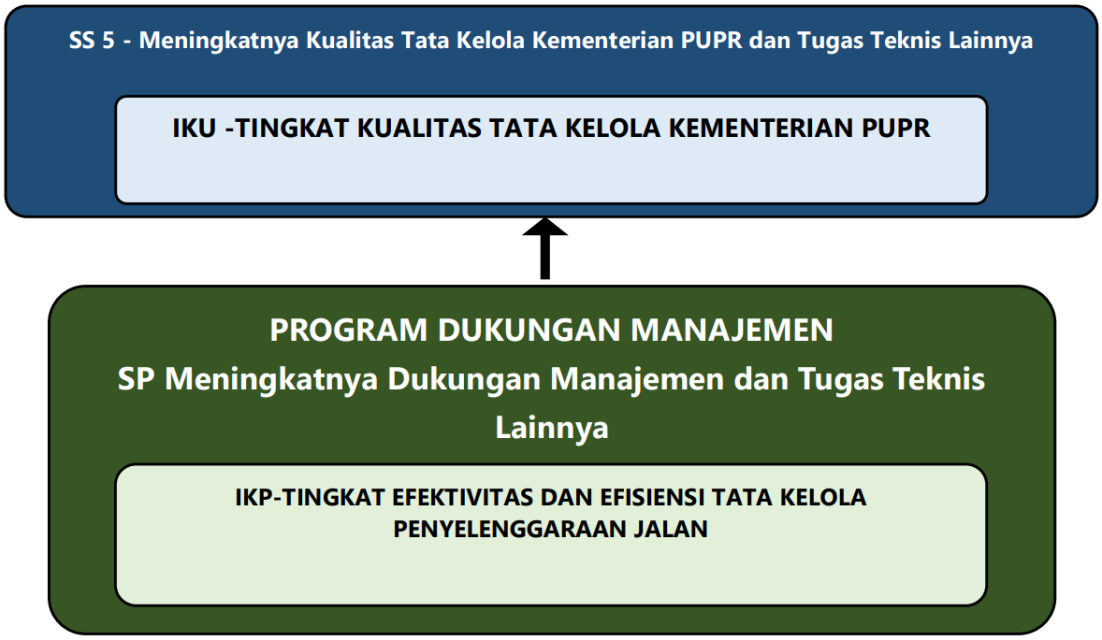
Gambar 2. 1 Peta Strategi Ditjen Bina Marga Tahun 2020 - 2024

Berdasarkan konsep dan struktur dari sasaran Ditjen Bina Marga yang sesuai dengan pendekatan *balanced scorecard* (BSC) tersebut, susunan sasaran strategis (SS) beserta indikator kinerja sasaran strategis (IKSS) dan sasaran program (SP) beserta indikator kinerja program (IKP) akan menjadi ukuran keberhasilan program penyelenggaraan jalan dalam Renstra Ditjen Bina Marga selama periode 2020—2024. Hal itu disampaikan pada Gambar 2.5 dan Tabel 2.2 berikut ini. Ada 2 sasaran (1 SS dan 1 SP) dengan 4 indikator kinerja (1 IKSS dan 3 IKP) (yang dalampeta strategi Ditjen Bina Marga (Gambar 2.6) berada di level *stakeholders perspective* dan *customer perspective*).



Gambar 2. 2 Struktur dan Indikator Kinerja Ditjen Bina Marga 2020 - 2024 (1)

Di dalam arahan Renstra PUPR 2020—2024 terdapat program dukungan manajemen dan pelaksanaan tugas teknis lainnya yang difokuskan pada peningkatan kualitas administrasi dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang bersih, efektif, dan efisien untuk mendukung kinerja penyelenggaraaninfrastruktur bidang pekerjaan umum dan perumahan rakyat. Program dukunganmanajemen dan pelaksanaan tugas teknis lainnya terdiri atas pelaksanaan anggaran (indikator kinerja pelaksanaan anggaran (IKPA)), fasilitasi produk hukum dan advokasi hukum (berupa jumlah dokumen regulasi yang diterbitkan pada periode 2020—2024), pengelolaan barang milik negara (jumlah provinsi yang diberikan layanan BMN), dan pelayanan kepegawaian DJBM (jumlah orangyang diberikan layanan publik, baik PNS maupun non-PNS). Pelaksanaan tugas teknis lainnya adalah penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria (NSPK) bidang jalan dan jembatan.



Gambar 2. 3 Struktur dan Indikator Kinerja Ditjen Bina Marga 2020 - 2024 (2)

Adapun SK dan IKK dalam peta strategi Ditjen Bina Marga, akan menjadi SK dan IKK di 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 di dalam Lampiran.

Penjelasan tentang pemilihan IKSS dan IKSP pada Gambar 2.5 dan Gambar 2.6 tersebut adalah sebagai berikut.

1. Harapan publik, terutama terhadap kinerja penyelenggaraan jalan (yang sebaiknya dijadikan sebagai SS yang diukur melalui IKSS/IKU) adalah terwujudnya konektivitas nasional, sebagaimana tertuang pula dalam dokumen Perpres Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJMN 2020—2024 dan Renstra Kementerian PUPR 2020—2024. Dalam hal ini konektivitas jaringan jalan diukur dari terhubungnya simpul transportasi dan pusat kegiatan nasional (berdasarkan Sistranas, RTRWN), arahan RPJMN, serta kawasan dan lokus prioritas nasional oleh jaringan jalan nasional sesuai dengan 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. Waktu tempuh pada koridor lintas utama terpilih ditargetkan 1,9 jam per 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 karena itu, SP dan IKP yang dipilih untuk program penyelenggaraan jalan adalah kinerja pokok yang menjadi prasyarat (*pre-requisite*) terwujudnya konektivitas jaringan jalan nasional sebagai berikut.

a) Tingkat aksesibilitas jalan nasional menunjukkan hasil kerja Ditjen Bina Marga dalam menyediakan aksesibilitas terhadap seluruh pusat kegiatan berskala nasional (PKN, PKW, dan PKSN), simpul transportasi nasional (pelabuhan, bandara, terminal), dan kawasan prioritas nasional (KSPN, KEK, KI prioritas, dan 3TP/DTPK) yang harus diakses oleh jaringan jalan nasional sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Ukuran yang digunakan adalah PKN, PKW, PKSN, simpul transportasi nasional (pelabuhan utama; pelabuhan pengumpul; bandara pengumpul primer, sekunder, dan tersier yang berada di ibu kota provinsi, pelabuhan penyeberangan kelas I; pelabuhan angkutan sungai danau dan penyeberangan skala pengumpul; dan terminal tipe A), dan kawasan strategis nasional (KSPN, KEK, KI prioritas, 3TP/DTPK) yang telah diakses jalan nasional baik yang telah masuk dalam SK Status Nasional, maupun yang diproyeksikan akan menjadi jalan nasional sesuai dengan Keputusan Menteri Nomor 367/KPTS/M/2023 Tentang Pengembangan Jaringan Jalan Nasional, dengan melalui sumber pendanaan APBN karena berpotensi untuk menjadi jalan nasional. Pencapaian tingkat aksesibilitas jalan nasional didukung oleh kegiatan pembangunan baru pada jalan dan jembatan nasional(termasuk jalan tol), serta peningkatan fungsi dan status jalan;

b) Pemeringkatan (*rating*) kondisi jalan nasional 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 dengan 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, seperti *pavement condition index* (PCI), umur struktur jalan, dan kondisi drainase digunakan untuk mengklasifikasikan kondisi jalan dengan metode *Rating* Kondisi Jalan dengan skor 1 (sangat baik atau baru) dan skor 5 (rusak berat).

c) Tingkat keselamatan jalan nasional mewakili hasil kerja dari Ditjen Bina Marga dalam mengupayakan pemenuhan pilar jalan berkeselamatan sesuai dengan Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) jalan, khususnya melalui penanganan titik-titik rawan kecelakaan (*blackspot*) di jalan nasional. Tingkat keselamatan jalan nasional diukur dengan suatu indeks/skor berskala 1 sampai dengan 5 dengan skor 1 (risiko kecelakaan pada level sangat rendah) dan skor 5 (risiko kecelakaan pada level sangat tinggi) yang menggabungkan antara dua indikator, yaitu tingkat kejadian kecelakaan (kecelakaan/populasi) dan tingkat keberadaan *blackspot* jalan nasional (*blackspot*/populasi).

Selanjutnya, penjelasan terperinci mengenai perhitungan tiga poin di atas, dijabarkan dalam buku Pedoman Perhitungan IKSS/IKSP Renstra Ditjen Bina Marga 2020 - 2024.

2.2 Tujuan dan Sasaran Satker BBPJN Kalimantan Timur 2020 - 2024

Sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 13/PRT/M/2020 tanggal 13 Mei tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PUPR dan Peraturan Menteri Pekerjaaan Umum dan Perumahan Rakyat. 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 laik fungsi jalan dan jembatan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 26 tahun 2020 tanggal 25 September 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Nomor 16 Tahun 2020 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Di Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat. Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional berada di bawah koordinasi Direktur Jenderal Bina Marga. Adapun UPT di Direktorat Jenderal Bina Marga terdiri atas 6 (enam) Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Tipe A, 1 (satu) Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Tipe B, 26 (dua puluh enam) Balai Pelaksanaan Jalan Nasional, dan 4 (empat) Balai Teknik. Sementara Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur termasuk ke dalam Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Tipe A.

Melalui Surat Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 1080/KPTS/M/2020 tanggal 19 Juni 2020 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Dari dan Dalam Jabatan Pimpinan Tinggi Pratama dan Jabatan Administrator di Lingkungan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, struktur organisasi dan wilayah kerja Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur turut berubah.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 26 tahun 2020 tanggal 25 September 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Nomor 16 Tahun 2020 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Di Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat, dalam melaksanakan tugasnya Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional menyelenggarakan tugas dan fungsi:

- Penyusunan rencana, program, dan anggaran pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan;
- penyiapan, pelaksanaan, dan pengolahan data dan informasi jalan dan jembatan, serta verifikasi data jaringan jalan daerah, dan verifikasi usulan pemograman jalan daerah;
- pelaksanaan studi kelayakan, survei, investigasi, dan evaluasi perencanaan teknis bidang jalan dan jembatan termasuk keselamatan jalan, daerah rawan bencana, dan lingkungan;

- penyiapan program, pengendalian, dan pengawasan pengadaan lahan jalan nasional, jalan bebas hambatan, dan jalan tol;
- penyusunan rencana, program, dan anggaran penanganan jalan dan jembatan termasuk sistem manajemen keselamatan konstruksi dan lingkungan serta perubahannya;
- penyiapan rencana dan dokumen pengadaan bidang jalan dan jembatan termasuk penyusunan dan pengawasan penerapan analisis harga satuan pekerjaan bidang jalan dan jembatan;
- pengendalian dan pelaksanaan pengadaan barang dan jasa kegiatan penanganan jalan dan jembatan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- sertifikasi laik operasi mesin pencampur aspal (asphalt mixing plant);
- pengendalian pelaksanaan pekerjaan dan perubahan kontrak pekerjaan bidang jalan dan jembatan termasuk evaluasi kinerja penyedia jasa;
- penerapan hasil pengembangan teknologi bahan dan peralatan jalan dan jembatan;
- pengendalian penerapan sistem manajemen keselamatan konstruksi dan lingkungan di bidang jalan dan jembatan;
- pelaksanaan pengujian, pemantauan, dan pengendalian bahan dan hasil pekerjaan konstruksi serta evaluasi terhadap hasil pengujian;
- pelaksanaan analisis dampak lingkungan dan lalu lintas;
- 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;
- pelaksanaan koordinasi, evaluasi, dan pengawasan terhadap pembangunan jalan tol yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Jalan Tol;
- 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;
- pelaksanaan program kelaikan jalan dan jembatan nasional termasuk uji laik fungsi;
- pengadaan atau penyediaan, penyimpanan, pemeliharaan, penggunaan, dan pemantauan bahan dan peralatan untuk jalan dan jembatan termasuk suku cadang sesuai dengan kewenangan;
- evaluasi dan penerapan standar pelayanan minimal jalan dan jembatan;
- penyusunan rencana, program dan anggaran, serta evaluasi perencanaan teknis perbaikan kerusakan jalan dan jembatan akibat bencana alam;
- pencegahan atau mitigasi dan pengendalian pelaksanaan penanggulangan bencana yang berdampak pada jalan dan jembatan;
- pelaksanaan audit keselamatan jalan dan jembatan;
- penyediaan konsultasi teknik penanganan jalan dan jembatan pada jalan daerah termasuk konektivitas jaringan jalan;
- penyusunan laporan akuntabilitas kinerja balai besar;
- penyiapan bahan dan pendampingan dalam periode audit internal dan eksternal dalam rangka penuntasan temuan terkait penanganan jalan dan jembatan; dan

- 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, Susunan organisasi Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Tipe B, terdiri atas:

- **Bagian Umum dan Tata Usaha;**

  Bagian Umum dan Tata Usaha mempunyai tugas melaksanakan urusan pengelolaan data dan administrasi kepegawaian, pengelolaan organisasi dan tata laksana, pelaksanaan pengendalian penyusunan perjanjian atau kontrak serta pemberian advokasi hukum, pelaksanaan komunikasi publik di balai, pelaksanaan pengelolaan anggaran, urusan kas dan perbendaharaan, serta administrasi dan akuntansi keuangan, pelaksanaan administrasi penerimaan negara bukan pajak, pelaksanaan pemantauan penyelesaian laporan hasil

  pemeriksaan, pelaksanaan penatausahaan, pengelolaan, administrasi dan akuntansi barang milik negara, pelaksanaan pengamanan fisik serta pelaksanaan proses sertifikasi tanah dan barang milik negara, fasilitasi usulan serta pemantauan dan evaluasi atas penggunaan, pemanfaatan, pemindahtanganan, pemusnahan, dan penghapusan barang milik negara, pengelolaan dan penetapan leger jalan nasional, penyusunan laporan berkala balai besar, pelaksanaan administrasi perizinan bidang jalan dan jembatan, pelaksanaan urusan tata usaha, kearsipan, dan rumah tangga, dan penyediaan konsultasi teknis pengelolaan leger jalan daerah serta koordinasi administrasi penerapan sistem pengendalian intern balai besar.

  Susunan organisasi Bagian Umum dan Tata Usaha terdiri atas Kelompok Jabatan Fungsional.

- **Bidang Keterpaduan Pembangunan Infrastruktur Jalan;**

  Bidang Keterpaduan Pembangunan Infrastruktur Jalan mempunyai tugas melaksanakan penyiapan, pelaksanaan, dan pengolahan data dan informasi jalan dan jembatan, penyusunan rencana, program, dan anggaran pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan termasuk sistem manajemen keselamatan konstruksi dan lingkungan, pelaksanaan studi kelayakan, survei, investigasi dan evaluasi perencanaan teknis pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan termasuk keselamatan jalan, daerah rawan bencana dan lingkungan, penyiapan rencana dan dokumen pengadaan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan, pelaksanaan penyusunan analisis harga satuan pekerjaan jalan dan jembatan, penyiapan program pengadaan lahan jalan nasional, pengendalian pelaksanaan pengadaan barang dan jasa kegiatan perencanaan dan pengawasan jalan dan jembatan sesuai dengan kewenangannya, pelaksanaan

evaluasi kinerja penyedia jasa perencanaan dan pengawasan jalan dan jembatan, pelaksanaan analisis mengenai dampak lingkungan dan lalu lintas, evaluasi penerapan standar pelayanan minimal jalan dan jembatan, penyusunan laporan akuntabilitas kinerja balai besar, penyediaan konsultasi teknik perencanaan dan pemrograman jalan daerah termasuk konektivitas jaringan jalan, dukungan verifikasi data jaringan dan verifikasi usulan pemrograman jalan daerah, penyiapan bahan dan pendampingan dalam periode audit internal dan eksternal dalam rangka penuntasan temuan terkait perencanaan dan pemrograman jalan dan jembatan, evaluasi perencanaan teknis perbaikan kerusakan jalan dan jembatan akibat bencana alam, penyusunan rencana, program dan anggaran perbaikan kerusakan jalan dan jembatan akibat bencana alam, dan penyusunan usulan perubahan program, anggaran dan keluaran, serta rencana kegiatan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan.

Susunan organisasi Bidang Keterpaduan Pembangunan Infrastruktur Jalan terdiri atas Kelompok Jabatan Fungsional.

- **Bidang Pembangunan Jalan dan Jembatan;**

Bidang Pembangunan Jalan Jembatan mempunyai tugas melaksanakan penyiapan rencana kerja pengendalian dan pengawasan, serta pemanfaatan sumber daya konstruksi pelaksanaan pembangunan jalan, pengendalian pelaksanaan pengadaan barang dan jasa kegiatan pembangunan jalan dan jembatan sesuai dengan kewenangannya, pengawasan penerapan analisis harga satuan pekerjaan kegiatan pembangunan jalan dan jembatan, pengendalian pelaksanaan perubahan kontrak pekerjaan konstruksi pembangunan jalan dan jembatan, penerapan hasil pengembangan teknologi bahan dan peralatan jalan dan jembatan, pelaksanaan program kelaikan jalan dan jembatan nasional termasuk uji laik fungsi, pengendalian dan pengawasan pengadaan lahan pembangunan jalan nasional, jalan bebas hambatan, dan jalan tol, pelaksanaan koordinasi, evaluasi, dan pengawasan terhadap pembangunan jalan bebas hambatan dan jalan tol, koordinasi pelaksanaan uji teknis dan operasi jalan tol dalam rangka laik fungsi jalan tol yang berada di wilayah kerjanya, pengendalian penerapan sistem manajemen keselamatan konstruksi dan lingkungan di bidang pembangunan jalan dan jembatan, pelaksanaan pengujian, pemantauan, dan pengendalian bahan dan hasil pekerjaan konstruksi pembangunan jalan dan jembatan serta evaluasi terhadap hasil pengujian; penyediaan konsultasi teknik pembangunan jalan dan jembatan yang berada di jalan daerah, pengendalian pelaksanaan pekerjaan bidang pembangunan jalan dan jembatan, penyiapan bahan dan pendampingan dalam

periode audit internal dan eksternal dalam rangka penuntasan temuan terkait pembangunan jalan dan jembatan, pelaksanaan evaluasi kinerja penyedia jasa pembangunan jalan dan jembatan, dan penerapan standar pelayanan minimal bidang pembangunan jalan dan jembatan.

Susunan organisasi Bidang Pembangunan Jalan dan Jembatan terdiri atas Kelompok Jabatan Fungsional.

- **Bidang Preservasi**

  Bidang Preservasi mempunyai tugas melaksanakan penyiapan rencana kerja pengendalian dan pengawasan, serta pemanfaatan sumber daya konstruksi pelaksanaan preservasi jalan dan jembatan, pengendalian pelaksanaan pengadaan barang dan jasa kegiatan preservasi jalan dan jembatan sesuai dengan kewenangannya, pengawasan penerapan analisis harga satuan pekerjaan kegiatan preservasi jalan dan jembatan, pengendalian pelaksanaan perubahan kontrak pekerjaan konstruksi preservasi jalan dan jembatan, pengadaan atau penyediaan, penyimpanan, pemeliharaan, penggunaan, dan pemantauan bahan dan peralatan untuk jalan dan jembatan termasuk suku cadang sesuai dengan kewenangannya, pelaksanaan audit keselamatan jalan dan jembatan, koordinasi dan pemantauan kegiatan operasi dan pemeliharaan jalan bebas hambatan dan jalan tol, pengendalian penerapan sistem manajemen keselamatan konstruksi dan lingkungan di bidang preservasi jalan dan jembatan,

  pelaksanaan pengujian, pemantauan, dan pengendalian bahan dan hasil pekerjaan konstruksi preservasi jalan dan jembatan serta evaluasi terhadap hasil pengujian, penyediaan konsultasi teknik preservasi jalan dan jembatan yang berada di jalan daerah, pengendalian pelaksanaan pekerjaan bidang preservasi jalan dan jembatan, penyiapan bahan dan pelaksanaan pendampingan dalam periode audit internal dan eksternal dalam rangka penuntasan temuan terkait preservasi jalan dan jembatan, pelaksanaan evaluasi kinerja penyedia jasa preservasi jalan dan jembatan, penerapan standar pelayanan minimal bidang preservasi jalan dan jembatan, pengendalian teknis fungsi dan pemanfaatan bagian-bagian jalan, pengendalian pelaksanaan penilikan jalan dan jembatan pengendalian pencegahan/mitigasi dan pengendalian pelaksanaan penanggulangan bencana yang berdampak pada jalan dan jembatan, dan sertifikasi laik produksi mesin pencampur aspal *(asphalt mixing plant).*

  Susunan organisasi Bidang Preservasi terdiri atas Kelompok Jabatan Fungsional.

Tujuan dan sasaran dari Satker BBPJN Kalimantan Timur untuk periode Renstra 2020 - 2024 yang disusun dengan memperhatikan tujuan dan sasaran Ditjen Bina Marga.

BAB III

ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KELEMBAGAAN

3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Ditjen Bina Marga 2020 - 2024

3.1.1 Arah Kebijakan Umum Ditjen Bina Marga

Sesuai dengan ketentuan dalam Permen PPN/Bappenas Nomor 6 Tahun 2020 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 dan berisi satu atau beberapa program untuk mencapai sasaran strategis penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan dengan indikator kinerja yang terukur. Sementara itu, strategi adalah langkah-langkah yang berisikan program-program indikatif untuk mewujudkan visi dan misi.

Arah kebijakan umum Ditjen Bina Marga dalam upaya mendukung tercapainya Prioritas Nasional 5 (PN-5) RPJMN 2020-2024, yakni dengan peningkatan konektivitas jalan nasional yang didukung dengan penyediaan aksesibilitas jalan nasional, peningkatan kondisi jalan nasional, dan penerapan jalan berkeselamatan. Sesuai dengan tugas dan fungsi Ditjen Bina Marga sebagai penyelenggara jalan, Ditjen Bina Marga mendukung prioritas nasional yang terdapat dalam Perpres Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJMN 2020 dengan menindaklanjuti arahan dan penugasan dari Pemerintah Republik Indonesia.

Selain mengemban tugas utama untuk mendukung tercapainya Prioritas Nasional 5 (PN-5) RPJMN 2020-2024, Ditjen Bina Marga juga berperan dalam mendukung isu-isu strategis yang menjadi program unggulan pemerintah sesuai dengan arahan dan penugasan yang diberikan, seperti program ketahanan pangan melalui Food Estate dan Super-Hub, dukungan terhadap kawasan industri terpadu, dukungan terhadap percepatan peningkatan konektivitas jalan daerah, dukungan pelaksanaan pengembangan jaringan jalan pada Ibu Kota Negara (IKN) guna mencapai tujuan yang diharapkan dalam rangka pemerataan pertumbuhan wilayah (Indonesia Timur dan Indonesia Barat), pengembangan jaringan jalan pada Pulau Papua yang mengalami pemekaran wilayah menjadi 6 provinsi, dukungan terhadap Destinasi Pariwisata Super Prioritas (DPSP), serta dukungan terhadap kegiatan internasional strategis sehingga fungsi dan tujuan pelayanan konektivitas infrastruktur tercapai.

Selain itu, untuk meningkatkan kemantapan jalan daerah, Presiden Republik Indonesia menerbitkan Instruksi Presiden (Inpres) Nomor 03 Tahun 2023 tentang Percepatan Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah dimana peningkatan kemantapan jalan daerah diharapkan dapat memberikan manfaat maksimal dalam mendorong perekonomian nasional maupun daerah, menurunkan biaya logistik nasional, menghubungkan dan mengintegrasikan dengan sentra-sentra ekonomi, dan membantu pemerataan kondisi jalan yang mantap, sebagai upaya mendukung pencapaian target Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024.

3.1.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Ditjen Bina Marga Tahun 2020 - 2024

Pada tabel berikut ini disampaikan arah kebijakan dan strategi pencapaian sasaran Ditjen Bina Marga Tahun 2020-2024. Sesuai dengan ketentuan dalam Permen PPN/Bappenas Nomor 6 Tahun 2020 di atas, arah kebijakan Ditjen Bina Marga disusun untuk setiap sasaran kegiatan (SK) sesuai dengan setiap kegiatan yang dilakukan sehingga secara keseluruhan akan mengerucut pada pencapaian sasaran program (SP) Ditjen Bina Marga.

Tabel 3. 1 Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran Ditjen Bina Marga Tahun 2020 - 2024

No.	Sasaran Kegiatan	Arah Kebijakan Berdasarkan IKK	Strategi Implementasi
1.	Peningkatan Pelaksanaan Preservasi dan Tingkat Kapasitas Jalan	Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Preservasi dan Peningkatan KapasitasJalan Nasional	Pelaksana: Balai Besar/Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Strategi Implementasi: • Penyusunan dokumen perencanaan, pelaksanaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan preservasi dan peningkatan kapasitas jalan nasional • Pelaksanaan pemeliharaan dan peningkatan jalan dan jembatan nasional dalam rangka mencapai kondisi jalan sesuai dengan target pemeringkatan kondisi dan target pemeringkatan keselamatan jalan • Pembangunan jalan dan jembatan untuk meningkatkan aksesibilitas jalan nasional (jalan strategis pada lintas utama pulau, kawasan prioritas, simpul transportasi, dan jalan bebas hambatan) • Pembangunan jalan bebas hambatan yang dibangun dengan dukungan pemerintah • Pembangunan *fly over* dan *underpass* pada jaringan jalan nasional di kawasan perkotaan termasuk perlintasan tidak sebidang antara jalan dan KA • Pelaksanaan dukungan jalan daerah
2.	Pencapaian Pengaturan, Pengusahaan dan PengawasanJalan Tol	Pelaksanaan Pengaturan, Pengusahaan, dan Pengawasan dalam Pembangunan Jalan Tol	Pelaksana: Badan Pengatur Jalan Tol Strategi Implementasi: • Penyusunan dokumen penyiapan, pengaturan, pengusahaan, pengawasan, pemantauan, dan perjanjian kerja sama jalan tol • Pencapaian pembangunan jalan tol untuk mempersingkat waktu tempuh dan memperlancar distribusi barang dan penumpang
3.	Peningkatan Pengaturan dan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	Pelayanan Penanggulangan Darurat Akibat Bencana	Pelaksana: Sekretariat Ditjen Bina Marga Strategi Implementasi: • Penyaluran bantuan tanggap darurat akibat bencana
		Peningkatan Kualitas Perencanaan dan Evaluasi Kinerja Penyelenggaraan Jalan	Pelaksana: Dit. Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan Strategi Implementasi: • Penguatan implementasi perencanaan penyelenggaraan jalan • Penguatan implementasi penyelenggaraan SAKIP
		Pembinaan Pencapaian Pembangunan Jalan	Pelaksana: Dit. Pembangunan Jalan Strategi Implementasi: • Pembinaan penerapan norma, standar, prosedur, dan kriteria perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi kinerja pembangunan jalan termasuk kawasan metropolitan dan kota besar • Pembinaan perencanaan teknis dan perencanaan pembangunan jalan Pemeriksaan teknis jalan arteri dan kolektor primer 1 berdasarkan kepada aspek geometrik, perkerasan dan drainase, geoteknik dan lereng, serta lingkungan dan keterpaduan jaringan jalan

No.	Sasaran Kegiatan	Arah Kebijakan Berdasarkan IKK	Strategi Implementasi
		Pembinaan Pencapaian Kualitas Kondisi Jalan dan Jembatan Wilayah 1 (Pulau Sumatra, Jawa,Kalimantan, dan Bali termasuk kawasan metropolitan dan kota besar di wilayah tersebut)	Pelaksana: Dit. Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah 1 Strategi Implementasi: • Pembinaan penerapan norma, standar, prosedur, dan kriteria perencanaan, pelaksanaan, serta evaluasi kinerja preservasi jalan dan jembatan di wilayah Pulau Sumatra, Pulau Kalimantan, Pulau Jawa, dan Pulau Bali termasuk kawasan metropolitan dan kota besar di wilayah tersebut • Pembinaan perencanaan teknis serta perencanaan preservasi jalan dan jembatan
		Pembinaan Pencapaian PembangunanJembatan	Pelaksana: Dit.Pembangunan Jembatan Strategi Implementasi: • Pembinaan penerapan norma, standar, prosedur, dan kriteria perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi kinerja pembangunan jembatan dan terowongan termasuk kawasan metropolitan dan kota besar • Pembinaan perencanaan teknis dan perencanaan pembangunan jembatan
		Pembinaan Pencapaian Pembangunan Jalan Bebas Hambatan	Pelaksana: Dit. Pembangunan Jalan Bebas Hambatan Strategi Implementasi: • Penyusunan pembinaan, penerapan standar dan pemantauan evaluasi kinerja jalan bebas hambatan serta pengadaan tanah • Pembinaan perencanaan teknis, perencanaan pembangunan, pembinaan operasi dan pemeliharaan, serta pengadaan tanah jalan bebas hambatan • Pelaksanaan pengadaan tanah jalan bebas hambatan
		Pembinaan Pencapaian Kualitas Kondisi Jalan dan Jembatan Wilayah 2 (Kep. Nusra, Pulau Sulawesi, Kep. Maluku dan P. Papua termasuk kawasan metropolitan dan kota besar di wilayah tersebut)	Pelaksana: Dit, Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II Strategi Implementasi: • Pembinaan penerapan norma, standar, prosedur, dan kriteria perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi kinerja preservasi jalan dan jembatan di wilayah Kepulauan Nusa Tenggara, Pulau Sulawesi, Kepulauan Maluku, dan Pulau Papua termasuk kawasan metropolitan dan kota besar di wilayah tersebut • Pembinaan perencanaan teknis serta perencanaan preservasi jalan dan jembatan
		Peningkatan Kualitas Layanan Keteknikan Bidang Jalan dan Jembatan	Pelaksana: Dit. Bina Teknik Jalan dan Jembatan Strategi Implementasi: • Penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pembinaan teknis pengembangan keahlian dan profesi dan jabatan fungsional bidang jalan dan jembatan, keselamatan jalan, layanan teknik, dan pelaksanaan analisa data dan pengembangan sistem informasi manajemen jalan dan jembatan

No.	Sasaran Kegiatan	Arah Kebijakan Berdasarkan IKK	Strategi Implementasi
			• Pengelolaan aset dan laboratorium jalan dan jembatan • Pengaturan data dan pengembangan sistem informasi jalan dan jembatan Pengembangan keahlian dan profesi dan pengelolaan jabatan fungsional
		Peningkatan Pelayanan Keteknikan Bidang Jalan dan Jembatan	Pelaksana: Balai Bina Teknik Jalan dan Jembatan Strategi Implementasi: • Pengembangan dan penerapan teknologi dan memberikan layanan teknis • Pengembangan dan penerapan teknologi dan memberikan layanan teknis di bidang perkerasan jalan, lingkungan jalan, dan peralatan *survey* • Pengembangan dan penerapan teknologi dan memberikan layanan teknis di bidang bahan jalan Melaksanakan evaluasi teknis dan pemantauan perilaku jembatan khusus dan terowongan, memberikan dukungan administrasi dan teknis kepada Komisi Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan dan memberikan layanan rekomendasi teknis
		Peningkatan Kepatuhan Internal dalam Penyelenggaraan Jalan	Pelaksana: Dit. Kepatuhan Intern Strategi Implementasi: Penyusunan kebijakan teknis kerangka kerja, pembinaan, pengendalian, pemantauan, evaluasi dan pelaporan kepatuhan intern dan manajemen risiko.
4.	Peningkatan Efektivitas dan Efisiensi Tata Kelola Penyelenggaraan Jalan	Peningkatan Dukungan Manajemen	Pelaksana: Sekretariat Ditjen Bina Marga Strategi Implementasi: Peningkatan efektivitas dan efisiensi tata kelola penyelenggaraan jalan yang berupa pelaksanaan anggaran, fasilitasi produk dan advokasi hukum, pengelolaan BMN, dan pelayanan kepegawaian

3.2 Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Jalan 2020 - 2024

Secara umum, bisnis proses penyelenggaraan jalan pada BBPJN Kalimantan Timur dimulai dari pelaksanaan peran Bagian Umum dan Tata Usaha yang dengan tugas dan fungsi sebagai berikut:

1. melaksanakan urusan pengelolaan data dan administrasi kepegawaian, pengelolaan organisasi dan tata laksana,
2. pelaksanaan pengendalian penyusunan perjanjian atau kontrak serta pemberian advokasi hukum,
3. pelaksanaan komunikasi publik di balai besar,
4. pelaksanaan pengelolaan anggaran, urusan kas dan perbendaharaan, serta administrasi dan akuntansi keuangan,
5. pelaksanaan administrasi penerimaan negara bukan pajak,
6. pelaksanaan pemantauan penyelesaian laporan hasil pemeriksaan, pelaksanaan penatausahaan, pengelolaan, administrasi dan akuntansi barang milik negara,
7. pelaksanaan pengamanan fisik serta pelaksanaan proses sertifikasi tanah dan barang milik negara,
8. fasilitasi usulan serta pemantauan dan evaluasi atas penggunaan, pemanfaatan, pemindahtanganan, pemusnahan, dan penghapusan barang milik negara,
9. pengelolaan dan penetapan leger jalan nasional,
10. penyusunan laporan berkala balai besar,
11. pelaksanaan administrasi perizinan bidang jalan dan jembatan,
12. pelaksanaan urusan tata usaha, kearsipan, dan rumah tangga, dan
13. penyediaan konsultasi teknis pengelolaan leger jalan daerah serta koordinasi administrasi penerapan sistem pengendalian intern balai besar.

Bidang Keterpaduan Pembangunan Infrastruktur Jalan dengan tugas dan fungsi:

1. melaksanakan penyiapan, pelaksanaan, dan pengolahan data dan informasi jalan dan jembatan,
2. penyusunan rencana, program, dan anggaran pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan termasuk sistem manajemen keselamatan konstruksi dan lingkungan,
3. pelaksanaan studi kelayakan, survei, investigasi dan evaluasi perencanaan teknis pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan termasuk keselamatan jalan, daerah rawan bencana dan lingkungan,
4. penyiapan rencana dan dokumen pengadaan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan,
5. pelaksanaan penyusunan analisis harga satuan pekerjaan jalan dan jembatan,
6. penyiapan program pengadaan lahan jalan nasional,
7. pengendalian pelaksanaan pengadaan barang dan jasa kegiatan perencanaan dan pengawasan jalan dan jembatan sesuai dengan kewenangannya,
8. pelaksanaan evaluasi kinerja penyedia jasa perencanaan dan pengawasan jalan dan jembatan,
9. pelaksanaan analisis mengenai dampak lingkungan dan lalu lintas,

10. evaluasi penerapan standar pelayanan minimal jalan dan jembatan,
11. penyusunan laporan akuntabilitas kinerja balai,
12. penyediaan konsultasi teknik perencanaan dan pemrograman jalan daerah termasuk konektivitas jaringan jalan, dukungan verifikasi data jaringan dan verifikasi usulan pemrograman jalan daerah,
13. penyiapan bahan dan pendampingan dalam periode audit internal dan eksternal dalam rangka penuntasan temuan terkait perencanaan dan pemrograman jalan dan jembatan,
14. evaluasi perencanaan teknis perbaikan kerusakan jalan dan jembatan akibat bencana alam,
15. penyusunan rencana, program dan anggaran perbaikan kerusakan jalan dan jembatan akibat bencana alam, dan
16. penyusunan usulan perubahan program, anggaran dan keluaran serta rencana kegiatan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan.

Bidang Pembangunan Jalan dan Jembatan mempunyai tugas:

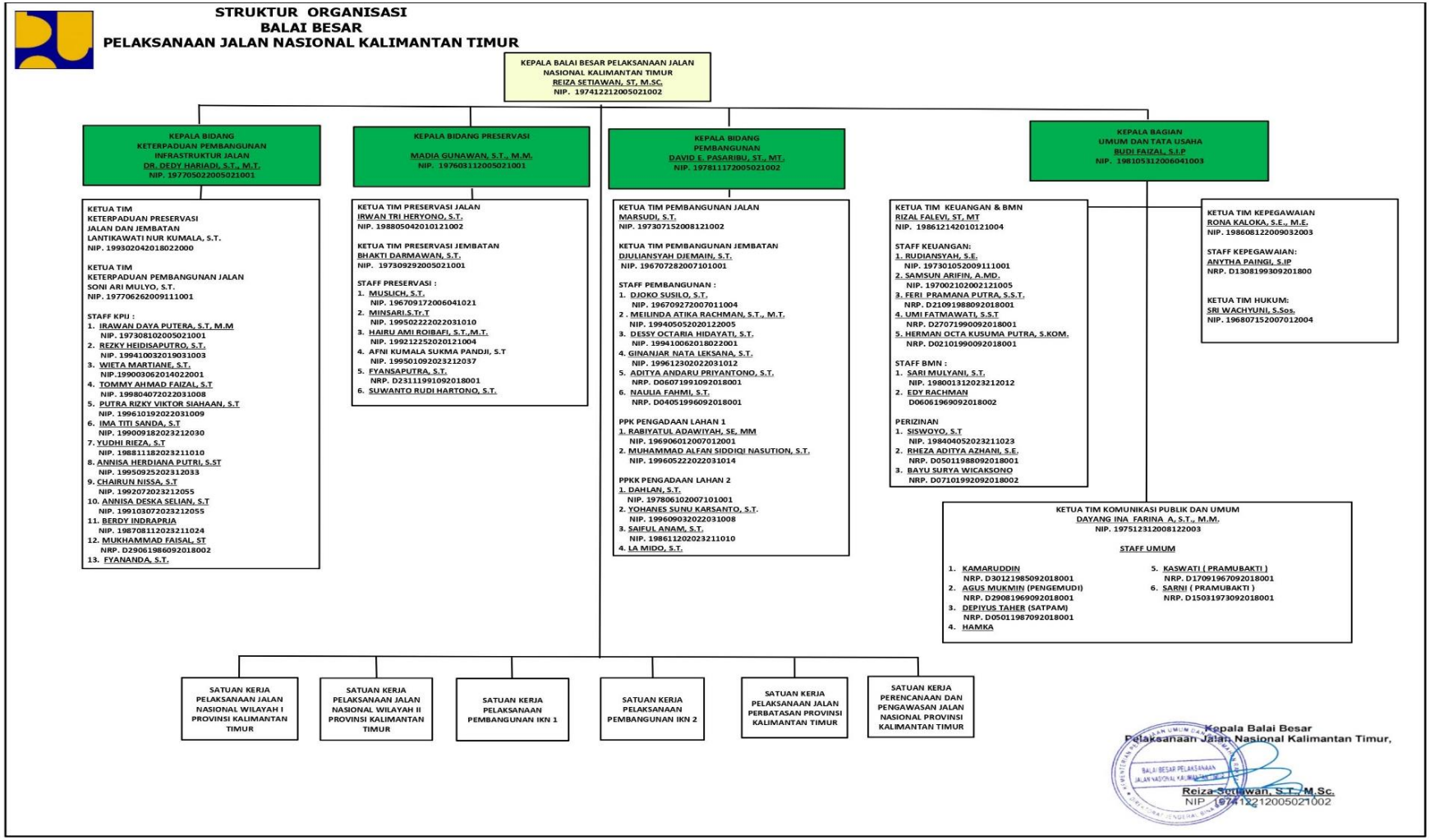
1. melaksanakan tugas melaksanakan penyiapan rencana kerja pengendalian dan pengawasan, serta pemanfaatan sumber daya konstruksi pelaksanaan pembangunan jalan;
2. pengendalian pelaksanaan pengadaan barang dan jasa kegiatan pembangunan jalan dan jembatan sesuai dengan kewenangannya;
3. pengawasan penerapan analisis harga satuan pekerjaan kegiatan pembangunan jalan dan jembatan,
4. pengendalian pelaksanaan perubahan kontrak pekerjaan konstruksi pembangunan jalan dan jembatan,
5. penerapan hasil pengembangan teknologi bahan dan peralatan jalan dan jembatan,
6. pelaksanaan program kelaikan jalan dan jembatan nasional termasuk uji laik fungsi, pengendalian dan pengawasan pengadaan lahan pembangunan jalan nasional, jalan bebas hambatan, dan jalan tol,
7. pelaksanaan koordinasi, evaluasi, dan pengawasan terhadap pembangunan jalan bebas hambatan dan jalan tol,
8. koordinasi pelaksanaan uji teknis dan operasi jalan tol dalam rangka laik fungsi jalan tol yang berada di wilayah kerjanya;
9. pengendalian penerapan sistem manajemen keselamatan konstruksi dan lingkungan di bidang pembangunan jalan dan jembatan,
10. pelaksanaan pengujian, pemantauan, dan pengendalian bahan dan hasil pekerjaan konstruksi pembangunan jalan dan jembatan serta evaluasi terhadap hasil pengujian,
11. penyediaan konsultasi teknik pembangunan jalan dan jembatan yang berada di jalan daerah,
12. pengendalian pelaksanaan pekerjaan bidang pembangunan jalan dan jembatan,
13. penyiapan bahan dan pendampingan dalam periode audit internal dan eksternal dalam rangka penuntasan temuan terkait pembangunan jalan dan jembatan,
14. pelaksanaan evaluasi kinerja penyedia jasa pembangunan jalan dan jembatan
15. penerapan standar pelayanan minimal bidang pembangunan jalan dan jembatan.

Bidang Preservasi mempunyai tugas:

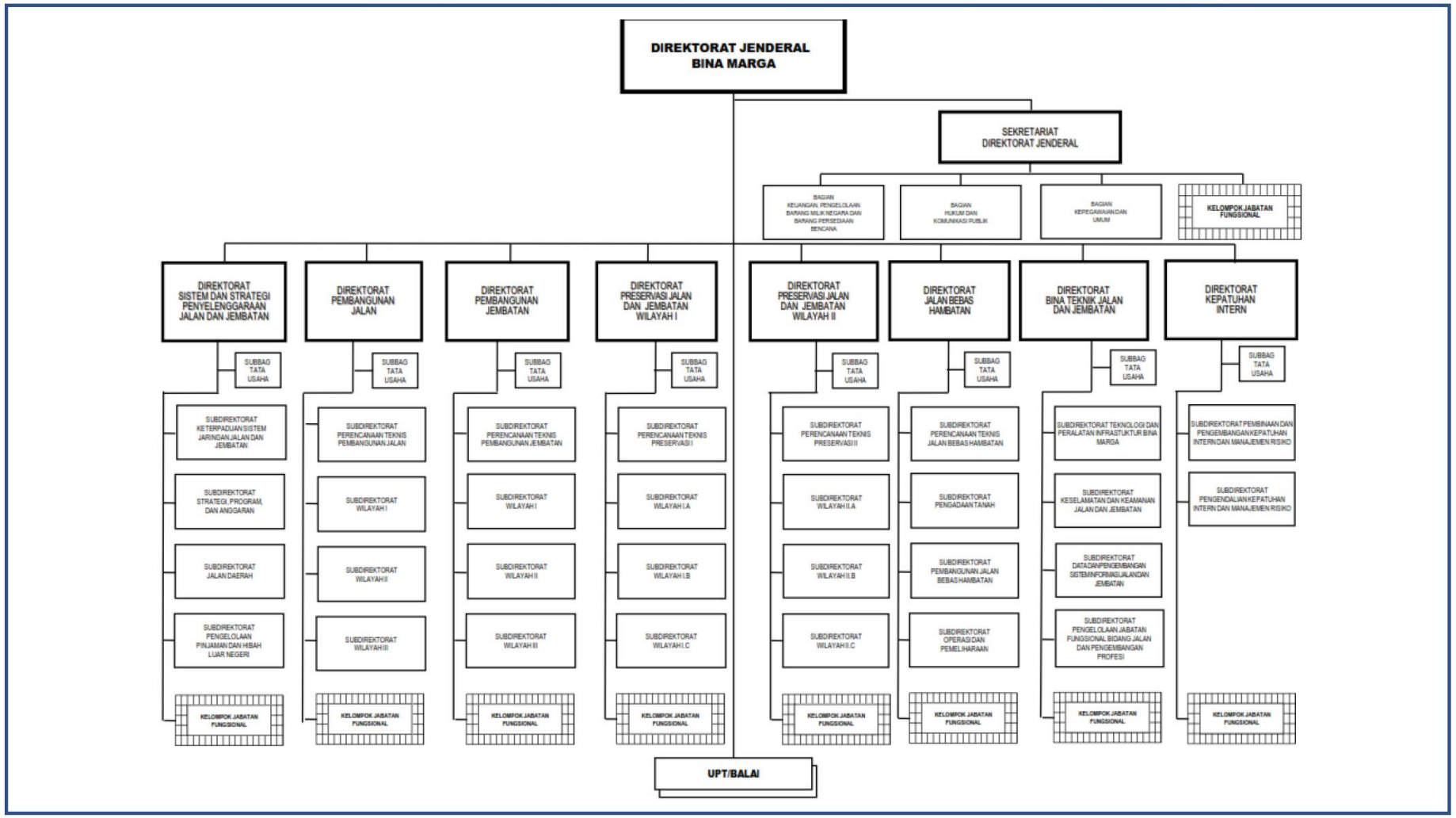
1. melaksanakan penyiapan rencana kerja pengendalian dan pengawasan, serta pemanfaatan sumber daya konstruksi pelaksanaan preservasi jalan dan jembatan,
2. pengendalian pelaksanaan pengadaan barang dan jasa kegiatan preservasi jalan dan jembatan sesuai dengan kewenangannya,
3. pengawasan penerapan analisis harga satuan pekerjaan kegiatan preservasi jalan dan jembatan,
4. pengendalian pelaksanaan perubahan kontrak pekerjaan konstruksi preservasi jalan dan jembatan,
5. pengadaan atau penyediaan, penyimpanan, pemeliharaan, penggunaan, dan pemantauan bahan dan peralatan untuk jalan dan jembatan termasuk suku cadang sesuai dengan kewenangannya,
6. pelaksanaan audit keselamatan jalan dan jembatan,
7. koordinasi dan pemantauan kegiatan operasi dan pemeliharaan jalan bebas hambatan dan jalan tol,
8. pengendalian penerapan sistem manajemen keselamatan konstruksi dan lingkungan di bidang preservasi jalan dan jembatan
9. pelaksanaan pengujian, pemantauan, dan pengendalian bahan dan hasil pekerjaan konstruksi preservasi jalan dan jembatan serta evaluasi terhadap hasil pengujian,
10. penyediaan konsultasi teknik preservasi jalan dan jembatan yang berada di jalan daerah,
11. pengendalian pelaksanaan pekerjaan bidang preservasi jalan dan jembatan,
12. penyiapan bahan dan pelaksanaan pendampingan dalam periode audit internal dan eksternal dalam rangka penuntasan temuan terkait preservasi jalan dan jembatan,
13. pelaksanaan evaluasi kinerja penyedia jasa preservasi jalan dan jembatan,
14. penerapan standar pelayanan minimal bidang preservasi jalan dan jembatan,
15. pengendalian teknis fungsi dan pemanfaatan bagian-bagian jalan,
16. pengendalian pelaksanaan penilikan jalan dan jembatan,
17. pengendalian pencegahan atau mitigasi dan pengendalian pelaksanaan penanggulangan bencana yang berdampak pada jalan dan jembatan, dan
18. sertifikasi laik produksi mesin pencampur aspal (*asphalt mixing plant*).

Struktur Organisasi

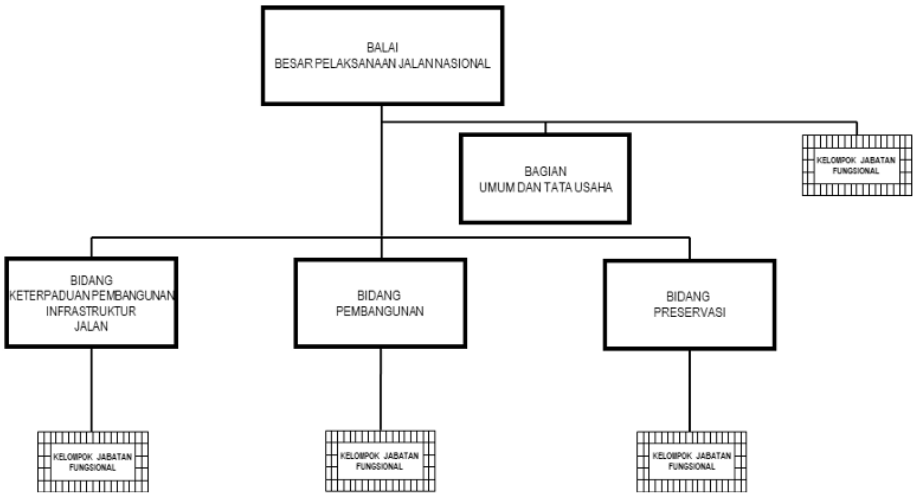
Berikut susunan struktur organisasi Satuan Kerja Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur.



Gambar 3. 1 Struktur Organisasi Satuan Kerja Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur



Gambar 3. 2 Struktur Organisasi dan Tata Kerja Ditjen Bina Marga Periode Renstra 2020-2024 (Sumber: Permen PUPR Nomor 13 Tahun 2020)



Gambar 3. 3 Struktur Organisasi Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Tipe B

BAB IV

TARGET KINERJA SASARAN PROGRAM

4.1 Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional

4.1.1 Pengertian

Tingkat Aksesibilitas didefinisikan sebagai persentase jumlah pusat kegiatan dan simpul transportasi yang terakses langsung dengan jalan nasional. Dalam hal ini pusat kegiatan atau simpul transportasi didefinisikan telah terakses bila jalan nasional telah terhubung sampai dengan pintu masuk (gate) dari masing-masing pusat kegiatan. Khusus untuk Pelabuhan, Bandara, Kawasan Industri (KI) dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) dimana jalan akses berada dalam kewenangan operator/pengembang (developer), maka akses jalan nasional hanya sampai pada titik awal jalan yang dikelola oleh operator/developer.

Tingkat aksesibilitas diukur berdasarkan persentase pusat kegiatan yang telah diakses jalan nasional, meliputi:

- Pusat Kegiatan Nasional (PKN);
- Pusat Kegiatan Wilayah (PKW);
- Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN);
- Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN);
- Kawasan Industri (KI);
- Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) dan
- Simpul transportasi nasional (pelabuhan utama; pelabuhan pengumpul; bandar udara primer, sekunder, tersier; pelabuhan penyeberangan kelas IA, dan terminal kelas IA).

Pengukuran tingkat aksesibilitas dilakukan terlebih dahulu dengan mengidentifikasi pusat kegiatan dan simpul transportasi baik eksisting maupun rencana dengan menggunakan dokumen perencanaan dari berbagai sektor terkait, antara lain:

1. PP No.13 Tahun 2017 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional untuk menentukan lokasi dan delineasi dari Pusat Kegiatan Nasional (PKN), Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) dan Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN);

2. PP No.2 Tahun 2018 tentang Kebijakan Industri Nasional Tahun 2015-2019 untuk menentukan rencana kawasan industri prioritas nasional. Sementara untuk kawasan industri eksisting berdasarkan data GIS, data tersebut dapat diakses di: http://geoportal.kemenperin.go.id/pencarian?kategori=Lingkungan%20Terbangu

3. Untuk peraturan yang menaungi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) antara lain:

    a. KEK Arun Lhokseumawe (PP No.5 Tahun 2017)
    b. KEK Bitung (PP No.32 Tahun 2014)
    c. KEK Galang Batang (Peraturan-Pemerintah No.42 Tahun 2017)
    d. KEK Maloy (PP No.85 Tahun 2014)
    e. KEK Mandalika (PP No.52 Tahun 2014)

f. KEK Morotai (PP No.50 Tahun 2014)
g. KEK Palu (PP No.31 Tahun 2014)
h. KEK Sei Mangke (PP No.29 Tahun 2012)
i. KEK Singashari (PP No.68 Tahun 2019
j. KEK Sorong (PP No.31 Tahun 2016)
k. KEK Tanjung Apiapi (PP No.51 Tahun 2014)
l. KEK Tanjung Kelayang (PP No.6 Tahun 2016)
m. KEK Tanjung Lesung (PP No.26 Tahun 2012)

4. Kepmenhub No. KM 166 Tahun 2019 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional untuk menentukan lokasi bandara pengumpul primer, pengumpul sekunder dan pengumpul tersier baik eksisting maupun rencana yang secara hirarki memenuhi ketentuan untuk diakses oleh jalan nasional sesuai dengan pasal 18 ayat 2 – PP No. 13 tahun 2017;
5. KP no.432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) untuk menentukan lokasi Pelabuhan Utama dan Pengumpul baik eksisting maupun rencana yang secara hirarki memenuhi ketentuan untuk diakses oleh jalan nasional sesuai dengan Pasal 18 ayat 2 – PP No.13 tahun 2017;
6. Kepmenhub No. KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Tipe A di seluruh wilayah Indonesia.

Setelah data-data tersebut diolah dalam bentuk GIS dan dilakukan overlay dengan data GIS jalan nasional terbaru, maka proses identifikasi pusat-pusat kegiatan yang telah terakses dengan jalan nasional dapat dilakukan. Tingkat aksesibilitas jalan nasional dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$TI = \frac{SNa}{\sum SN} \times 100\%$$

dimana:
TI : Tingkat Aksesibilitas (%)
SNa : Jumlah Pusat Kegiatan yang telah terakses Jalan Nasional
$\sum SN$: Total jumlah Pusat Kegiatan

4.1.2 Pelaksanaan Indikator Sasaran Program Tingkat Aksesibilitas 2020 – 2023

Tabel 4.1 menyajikan target awal dan target revisi indikator sasaran program tingkat aksesibilitas BBPJN Kalimantan Timur tahun 2020—2023.

Tabel 4. 1 Target Awal dan Target Revisi Indikator Sasaran Program Tingkat Aksesibilitas 2020 – 2023

Sasaran	Indikator Kinerja	Satuan		Tahun Anggaran			
				2020	2021	2022	2023
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Nasional	Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional	%	Target awal	0,00	60,00	50,00	62,86
			Target revisi	0,00	60,00	50,00	62,86

Tabel 4. 2 Target Awal dan Target Revisi Output Kegiatan yang Mendukung Sasaran Program Tingkat Aksesibilitas 2020 – 2023

No	Output	Satuan		Tahun Anggaran			
				2020	2021	2022	2023
1	Pembangunan Jalan Bebas Hambatan	km	Target awal	-	1,00	-	-
			Target revisi	-	1,00	-	-
2	Pembangunan Jalan	Ha	Target awal	-	-	37,40	-
			Target revisi	-	-	37,40	-
3	Pembangunan Jalan Bebas Hambatan	km	Target awal	-	-	1,00	-
			Target revisi	-	-	1,00	-
4	Pembangunan Jembatan	Ha	Target awal	-	-	5,38	-
			Target revisi	-	-	5,38	-
5	Dukungan Infrastruktur IKN	km	Target awal	-	-	-	0,10
			Target revisi	-	-	-	0,10
6	Layanan Penyiapan dan Pengendalian Pelaksanaan (IKN)	Dok	Target awal	-	-	-	5,00
			Target revisi	-	-	-	5,00

4.1.3 Target Indikator Sasaran Program Tingkat Aksesibilitas 2024

Tidak ada perubahan target indikator sasaran program tingkat aksesibilitas BBPJN Kalimantan Timur pada tahun 2024, sehingga target awal dan akhir adalah sebesar 60,00%.

4.2 Rating Kondisi Jalan Nasional

4.2.1 Pengertian

The Indonesian Road Management System-Version 3 (IRMS-V3) dikembangkan sebagai perangkat analisis strategis dan analisis pemrograman dalam penyelenggaraanjalan, khususnya untuk pekerjaan Preservasi jaringan jalan Nasional, yaitu untuk:

1. Penetapan Sasaran Kinerja Prasarana Jaringan Jalan jangka Panjang;
2. Penetapan bentuk penanganan dan kebutuhan biaya jangka panjang berdasarkan data inventori dan kondisi jalan, pemodelan penurunan kondisi jalan, analisis biaya keseluruhan siklus hidup;
3. Penetapan Sasaran Kinerja Tahunan
4. Penetapan bentuk penanganan dan distribusi anggaran untuk setiap Balai sesuai sasaran kinerja tahunan Balai dengan anggaran yang tersedia.
5. Distribusi anggaran untuk setiap provinsi sesuai sasaran kinerja setiap provinsi dengan anggaran yang tersedia.

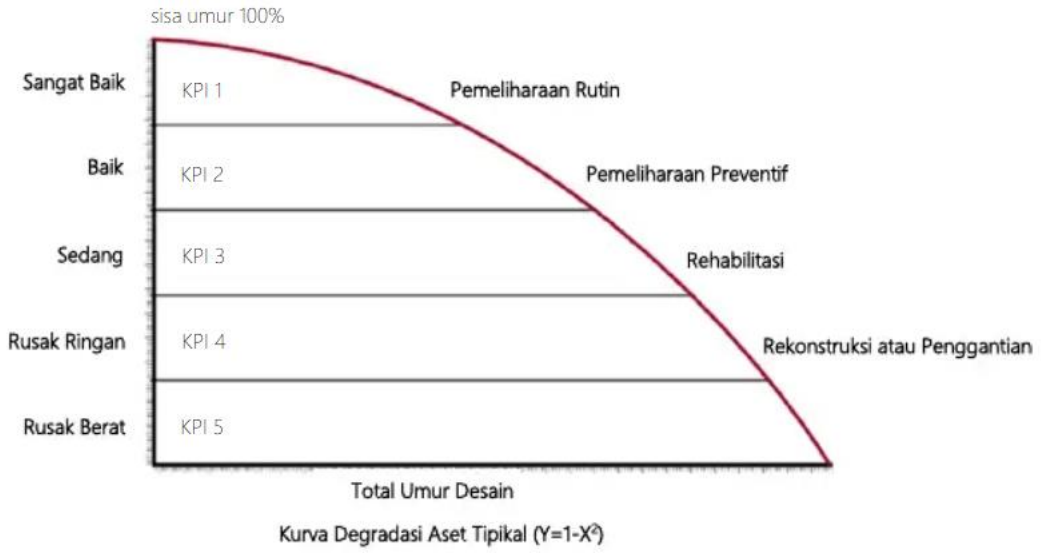
6. Pelaporan pencapaian kinerja jaringan jalan setiap tahun

Survey IRI, PCI, RSL dan Efektivitas Drainase dilaksanakan untuk mengetahui kondisi jalan, hasil survey yang dilakukan oleh Balai diinput kedalam Sistem Masukan Data (SMD) Jalan dan selanjutnya akan dimanfaatkan sebagai sumber data dalam menjawab setiap kebutuhan informasi yang diperlukan oleh pimpinan.

Untuk meningkatkan kehandalan pelayanan jalan dan pengambilan keputusan, Ditjen Bina Marga menyusun indikator kinerja kondisi jalan dengan 4 komponen berikut:

a. Kekasaran / Roughness (nilai international roughness index, IRI)
b. Kondisi Permukaan Perkerasan / Pavement Surface Condition (PCI)
c. Sisa Umur Perkerasan / Remaining Useful Life of Pavement (RSL)
d. Efektivitas Drainase / Drainage Effectiveness

Sistem penilaian IKP Rating Kondisi Jalan menggunakan skala 1 sampai 5, dimana skor 1 menunjukkan bahwa kondisi jalan masih sangat baik atau baru, sedangkan skor 5 menunjukkan bahwa kondisi jalan rusak berat. Setiap komponen juga memiliki skor individu yang berupa bilangan bulat dalam rentang 1 sampai 5. Setiap skor kemudian dikalikan dengan faktor pembobot yang telah ditentukan untuk memperoleh nilai IKP Komponen Final. Namun bila ada setidaknya satu dari keempat IKP Komponen tersebut memperoleh skor 5, maka nilai IKP Rating Kondisi Jalan Final secara otomatis adalah 5. Nilai Final ini mengindikasikan perlu adanya penanganan/perbaikan pada segmen tersebut untuk mencapai tingkat layanan yang disyaratkan.



Gambar 4. 1 Contoh Penggunaan KPI Jalan

1) Kekasaran / Roughness (nilai international roughness index, IRI)

Tabel 4. 3 Skala Penilaian KPI Roughness

Skor KPI *Roughness*	Deskripsi	Rentang IRI Jalan Berpenutup	Rentang IRI Jalan Tanpa Penutup
1	Sangat Baik	IRI < 2	IRI < 4

Skor KPI *Roughness*	Deskripsi	Rentang IRI Jalan Berpenutup	Rentang IRI Jalan Tanpa Penutup
2	Baik	2 ≤ IRI < 4	4 ≤ IRI < 9
3	Sedang	4 ≤ IRI < 6	9 ≤ IRI < 13
4	Rusak Ringan	6 ≤ IRI < 8	13 ≤ IRI < 14
5	Rusak Berat	IRI ≥ 8	IRI ≥ 14

2) Kondisi Permukaan Perkerasan / Pavement Surface Condition (PCI)

Tabel 4. 4 Skala Penilaian KPI PCI

Skor KPI Kondisi Permukaan Perkerasan	Deskripsi	Rentang PCI Final
1	Sangat Baik	PCI > 85
2	Baik	70 < PCI ≤ 85
3	Sedang	55 < PCI ≤ 70
4	Rusak Ringan	25 < PCI ≤ 55
5	Rusak Berat	PCI ≤ 25

3) Sisa Umur Perkerasan / Remaining Structural Life (RSL)

$$RSL = \frac{ln\left(\frac{CAP * r + MESA * (1+r)}{MESA}\right)}{ln(1+r)} - 1$$

di mana:

- RSL = Sisa umur perkerasan (dalam tahun)
- CAP = Sisa kapasitas struktural (MESA)
- SNP = Nilai struktural perkerasan
- r = laju pertumbuhan lalu lintas

Apabila data lendutan/ defleksi tidak tersedia, nilai RSL dapat diperoleh dengan pendekatan terhadap nilai IRI sesuai dengan persamaan berikut:

$$RSL_{IRI} = \frac{ln\left(\frac{IRI - 1.52}{6.48}\right)}{-0.074}$$

- Jika IRI = 0 atau tidak ada data, maka diambil nilai RSL = 9 (tahun)
- Jika IRI < 2 maka diambil nilai RSL = 35 (tahun)

Bila nilai RSL_{IRI} kurang dari 0, maka diambil nilai RSL = 0 sesuai persamaan berikut:

$$RSL_{approx} = \max\left(RSL_{IRI}, 0\right)$$

Nilai RSL_{final} adalah nilai minimum antara RSL_{approx} atau 50 sesuai dengan persamaan berikut :

$$RSL_{final} = \min(RSL_{approx}, 50)$$

Tabel 4. 5 Skala Penilaian KPI Sisa Umur Perkerasan

Skor KPI Sisa Umur Struktur Perkerasan	Deskripsi	Rentang RSL (tahun)
1	Sangat Baik	RSL > 15
2	Baik	10 < RSL ≤ 15
3	Sedang	5 < RSL ≤ 10
4	Rusak Ringan	1 < RSL ≤ 5
5	Rusak Berat	RSL ≤ 1

4) Efektifitas Drainase/Drainage Effectiveness (Surface Drainage and Subsoil Drainage)

Terdapat 2 sub komponen penting dalam menentukan nilai IKP Komponen Efektifitas Drainase yaitu:

- Sub Komponen Kondisi Drainase Permukaan
- Sub Komponen Kondisi Drainase Sub Soil

Karena keterbatasan data yang tersedia saat ini, maka digunakan sistem penilaian IKP Efektifitas Drainase yang disederhanakan untuk jangka pendek.

Tabel 4. 6 Skala Penilaian KPI Efektivitas Drainase Permukaan

Skor KPI Sub-Komponen Drainase	Deskripsi	Kombinasi PCI dan Terrain Datar		Kombinasi PCI dan Terrain Berbukit/Pegunungan	
		Rentang PCI_{raw}	Terrain	Rentang PCI_{raw}	Terrain
1	Sangat Baik	PCI > 85	Datar	PCI > 70	Berbukit/ Pegunungan
2	Baik	70 < PCI ≤ 85	Datar	55 < PCI ≤ 70	Berbukit/ Pegunungan
3	Sedang	55 < PCI ≤ 70	Datar	25 < PCI ≤ 55	Berbukit/ Pegunungan
4	Rusak Ringan	25 < PCI ≤ 55	Datar	PCI ≤ 25	Berbukit/ Pegunungan /
5	Rusak Berat	PCI ≤ 25	Datar		

Tabel 4. 7 Skala Penilaian KPI Sub-Komponen Drainase Sub Soil

Skor KPI Sub-Komponen Drainase	Deskripsi	Infrastruktur Drainase Tersedia	Terrain
2	Baik	Ya	Berbukit/ Pegunungan
3	Sedang	Tidak / Tidak ada data	Berbukit/ Pegunungan
4	Rusak Ringan	Ya	Datar
5	Rusak Berat	Tidak / Tidak ada data	Datar

Nilai IKP Drainase rata-rata terbobot dari kedua komponen tersebut diatas dengan rasio pembobotan 80% drainase permukaan dan 20% drainase subsoil. Apabila salah satu dari kedua komponen mendapatkan skor 5, maka nilai IKP Efektifitas Drainase Final otomatis adalah 5.

Sistem Penilaian IKP Efektifitas Draianse – Jangka Panjang Apabila data inventaris dan kondisi drainase sudah tersedia dengan lengkap, IKP Efektivitas Drainase dihitung dengan metode yang dijelaskan berikut ini. Efektivitas Sub – Komponen Drainase Permukaan Untuk menilai IKP Sub – Komponen Drainase Permukaan digunakan pendekatan menggunakan data per 100 m berikut, antara lain :

a. Data kondisi permukaan perkerasan (PCI);
b. Luasan dan tingkat keparahan rutting;
c. Jenis, ketinggian, dan kondisi bahu jalan, Jika bahu tidak berpenutup maka nilai kondisi +1 (semakin buruk), dan jika bahu lebih tinggi dari permukaan jalan yang dilalui lalulintas maka nilai kondisi +1(semakin buruk)
d. Data medan (terrain), Jika medan perbukitan atau pegunungan maka nilai kondisi -1 (semakin baik).

Tabel 4. 8 Faktor Penyesuaian Nilai Kondisi

Faktor Penyesuaian Nilai Kondisi			Deskripsi
Medan (*Terrain*)	Perbukitan/Pegunungan	-1	Semakin Baik
Bahu	Tanpa Penutup	+1	Semakin Buruk
	Lebih tinggi dari permukaan jalan	+1	Semakin Buruk

Faktor pembobot untuk masing – masing sub-komponen efektivitas drainase permukaan (a,b,c) adalah:

Tabel 4. 9 Efektivitas Drainase Permukaan

Sub-komponen yang Dinilai	Bobot
Kondisi Permukaan Jalan	40%
Rutting (luas dan tingkat keparahan)	40%
Kondisi Bahu	20%

Efektivitas Sub – Komponen Drainase Subsoil Komponen penilaian drainase subsoil meliputi beberapa aspek berikut :

a. Infrastruktur drainase : saluran terbuka, pit, struktur Inlet dan Outlet, pipa
b. Efektivitas berdasarkan kondisi dan performa jaringan drainase ditunjang dengan pemeliharaan.

Data kondisi per 100m berikut dibutuhkan untuk menghitung Nilai Kondisi Drainase Subsoil :

a. Kondisi stuktural dari infrastruktur
b. Serviceability infrastruktur : siltasi/puing-puing/ penyumbatan dan/atau pengikisan struktur inlet/outlet.

Tabel 4. 10 Efektivitas Drainase Subsoil

Sub-komponen yang Dinilai	Bobot
Kondisi struktural	50%
Serviceability	50%

Perlu dipahami bahwa data yang diambil dan digunakan dalam penilaian indikator ini adalah data segmen per 100m pada setiap lajur, sesuai yang tersedia di database Subdit DPSI. Nantinya masing-masing segmen memiliki 4 nilai KPI individu, dan KPI final sebagai rerata terbobot dari 4 nilai KPI individu tersebut.

Tabel 4. 11 Tabel Faktor Pembobot KPI Final

Komponen KPI Individu	Faktor Pembobot
Kekasaran (IRI)	60%
Kondisi Permukaan Perkerasan (PCI)	10%
Sisa Umur Perkerasan (RSL)	15%
Efektivitas Drainase	15%

Pembobotan ini didasari oleh kesepakatan yang dilakukan antara seluruh Direktorat Kompetensi Ditjen Bina Marga dengan KIAT, dengan uraian pertimbangan sebagai berikut:

1. Bobot IRI 60% dikarenakan IRI merupakan data yang paling lengkap yang dimiliki oleh Ditjen Bina Marga. Data yang akuntabel sebab Time-Series Data terinventarisasi secara baik;
2. Bobot PCI 10% dikarenakan pengambilan data yang dilakukan secara manual melihat kondisi visual;
3. Bobot RSL 15% dikarenakan data lendutan yang dimiliki oleh Balai masih belum lengkap;
4. Bobot Efektivitas Drainase 15% dikarenakan data yang dimiliki oleh Balai masih belum lengkap.

4.2.2 Pelaksanaan Indikator Sasaran Program Rating Kondisi 2020 - 2023

Tabel di bawah menyajikan target awal dan target revisi indikator sasaran program rating kondisi Satker BBPJN Kalimantan Timur tahun 2020 – 2023.

Tabel 4. 12 Target Awal dan Target Revisi Indikator Sasaran Program Rating Kondisi 2020 – 2023

Sasaran	Indikator Kinerja	Satuan		Tahun Anggaran			
				2020	2021	2022	2023
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Nasional	Tingkat Pencapaian Kinerja Pelaksanaan Preservasi dan Peningkatan Kapasitas Jalan Nasional	Nilai	Target awal	3,11	3,42	2,49	2,80
			Target revisi	3,11	3,42	2,49	2,80

Tabel 4. 13 Target Awal dan Target Revisi Output Kegiatan yang Mendukung Sasaran Program Rating Kondisi 2020 – 2023

No	Output	Satuan		Tahun Anggaran			
				2020	2021	2022	2023
1	Jumlah Layanan Perencanaan, Pengendalian dan Pengawasan Preservasi dan Peningkatan Kapasitas Jalan Nasional	Layanan	Target awal	1,00	0,00	0,00	0,00
			Target revisi	1,00	0,00	0,00	0,00
2	Layanan Penyiapan dan Pengendalian Pelaksanaan	Dok	Target awal	-	1,00	1,00	3,00
			Target revisi	-	1,00	1,00	3,00

4.2.3 Target Indikator Sasaran Program Rating Kondisi 2024

Target awal indikator sasaran program Rating Kondisi Jalan Nasional adalah 97,56 %, namun direvisi menjadi 100,00 %.

4.3 Tingkat Dukungan Manajemen Kementerian PUPR

4.3.1 Pelaksanaan Indikator Sasaran Program Tingkat Dukungan Manajemen 2020 – 2023

Tabel di bawah menyajikan target awal dan target revisi indikator sasaran program Tingkat Dukungan Manajemen BBPJN Kalimantan Timur tahun 2020 – 2023.

Tabel 4. 14 Target Awal dan Target Revisi Indikator Sasaran Program Tingkat Dukungan Manajemen 2020 – 2023

Sasaran	Indikator Kinerja	Satuan		Tahun Anggaran			
				2020	2021	2022	2023
Meningkatnya Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya	Tingkat Efektifitas dan Efisiensi Tata Kelola Penyelenggaraan Jalan	%	Target awal	55,92	0,00	100,00	100,00
			Target revisi	55,92	0,00	100,00	100,00

Tabel 4. 15 Target Awal dan Target Revisi Output yang Mendukung Indikator Sasaran Program Tingkat Dukungan Manajemen 2020 – 2023

No	Output	Satuan		Tahun Anggaran			
				2020	2021	2022	2023
1	Layanan Sarana dan Prasarana Internal	Layanan	Target awal	1,00	0,00	0,00	0,00
			Target revisi	1,00	0,00	0,00	0,00
2	Layanan Dukung Manajemen Satker	Layanan	Target awal	1,00	0,00	0,00	0,00
			Target revisi	1,00	0,00	0,00	0,00
3	Layanan Perkantoran	Layanan	Target awal	1,00	0,00	1,00	2,00
			Target revisi	1,00	0,00	1,00	2,00
4	Layanan Umum	Layanan	Target awal	0,00	0,00	1,00	1,00
			Target revisi	0,00	0,00	1,00	1,00
5	Layanan Sarana Internal	Unit	Target awal	0,00	0,00	0,00	6,00
			Target revisi	0,00	0,00	0,00	6,00

4.3.2 Target Indikator Sasaran Program Tingkat Dukungan Manajemen 2024

Tidak ada perubahan target indikator sasaran program Tingkat Dukungan Manajemen BBPJN Kalimantan Timur pada tahun 2024, sehingga target awal dan akhir adalah sebesar 100,00 %.

BAB V
PENUTUP

5.1 Simpulan

Revisi Dokumen Perencanaan Satuan Kerja Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur Tahun 2020 - 2024 ini disusun dengan mempertimbangkan berbagai mandat dari peraturan perundang-undangan, dokumen perencanaan, khususnya Surat Edaran Direktorat Jenderal Bina Marga Nomor 10.1/SE/Db/2024 tentang Perubahan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 2020-2024, dan juga penugasan kepada Ditjen Bina Marga sesuai dengan amanat UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Berbagai tantangan akan dihadapi dalam penyelenggaraan jalan, mulai dari kesenjangan ekonomi dan kependudukan, reformasi birokrasi, keterbatasan pembiayaan, transformasi teknologi, hingga kelangkaan sumber daya.

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 (SDM, dana, sarana, prasarana, dan teknologi) dirasakan sangat terbatas untuk dapat menjalankan berbagai peran strategis jalan tersebut. Oleh karena itu, Revisi Dokumen Perencanaan Satuan Kerja Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur Tahun 2020 - 2024 ini perlu dipandang sebagai dokumen perencanaan kinerja sektor/bidang jalan yang membutuhkan peran seluruh pemangku kepentingan dalam menjalankannya.

Target capaian kinerja dan rencana investasi yang dimuat di dalam dokumen ini bersifat indikatif sehingga potensi terjadinya deviasi dalam implementasinya masih cukup terbuka. Namun, perlu dicatat bahwa pencapaian target pembangunan dan peningkatan kinerja jalan nasional akan sangat bermanfaat bagi pembangunan nasional di segala bidang karena ketersediaan jaringan dan kualitas layanan jalan nasional yang andal dan prima akan menjadi tulang punggung pembangunan negara kepulauan Indonesia selama masa pelaksanaannya.

Untuk itu, 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.

Dengan terbitnya Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 23 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Tahun 2020-2024, yang mengakibatkan perubahan pada Dokumen Perencanaan Satuan

Kerja Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur, diharapkan dapat mengurangi gap target dan perubahan arah kebijakan Kementerian sebagai upaya menjawab dinamika lingkungan strategis seperti dampak pandemi Covid-19 serta dalam rangka meningkatkan nilai Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian PUPR.

5.2 Arahan Pimpinan Satuan Kerja BBPJN Kalimantan Timur

Dokumen Perencanaan Satuan Kerja Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur Tahun 2020 - 2024 ini merupakan acuan bagi pelaksanaan program dan kegiatan di lingkungan Satuan Kerja Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur untuk Tahun Anggaran 2024.

Untuk mengimplementasikan Revisi Dokumen Perencanaan Satuan Kerja Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur Tahun 2020 - 2024 ini dalam program dan kegiatan tahunan, Satuan Kerja akan menyusun Rencana Kerja (Renja) dan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) dengan mengacu pada prioritas program dan kebijakan pada dokumen ini.

Selanjutnya, kinerja pimpinan Satuan Kerja di lingkungan Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Timur pada tahun 2024 akan dinilai berdasarkan pencapaian *output* kegiatan serta pencapaian kinerja sebagaimana dituangkan dalam dokumen Revisi Dokumen Perencanaan ini. Pimpinan unit kerja diwajibkan untuk mengusulkan dokumen Penetapan Kinerja (PK) pada awal tahun anggaran sebagai perwujudan akuntabilitas kinerja dengan memperhatikan susunan target dan capaian dalam Dokumen Perencanaan ini.

5.3 Mekanisme Evaluasi

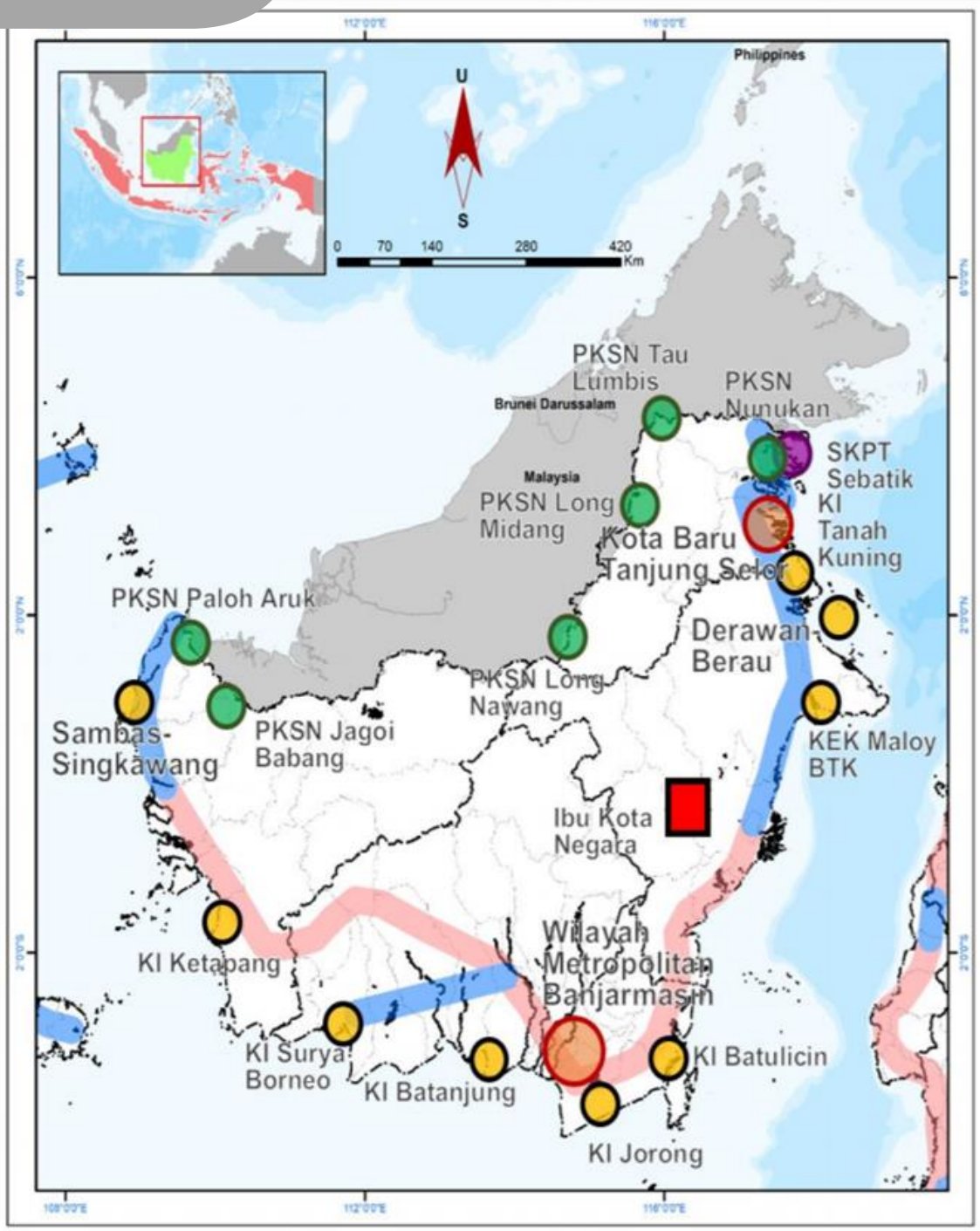
Evaluasi tahunan terhadap pelaksanaan renstra ini dilaporkan melalui Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) yang disampaikan kepada Menteri PUPR melalui Sekretariat Jenderal, untuk selanjutnya dievaluasi oleh Inspektorat Jenderal. Laporan hasil evaluasi (LHE) atas LAKIP Ditjen Bina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

PUPR
SIGAP MEMBANGUN NEGERI

LAMPIRAN

ARAH PENGEMBANGAN WILAYAH RPJMN 2020-2024

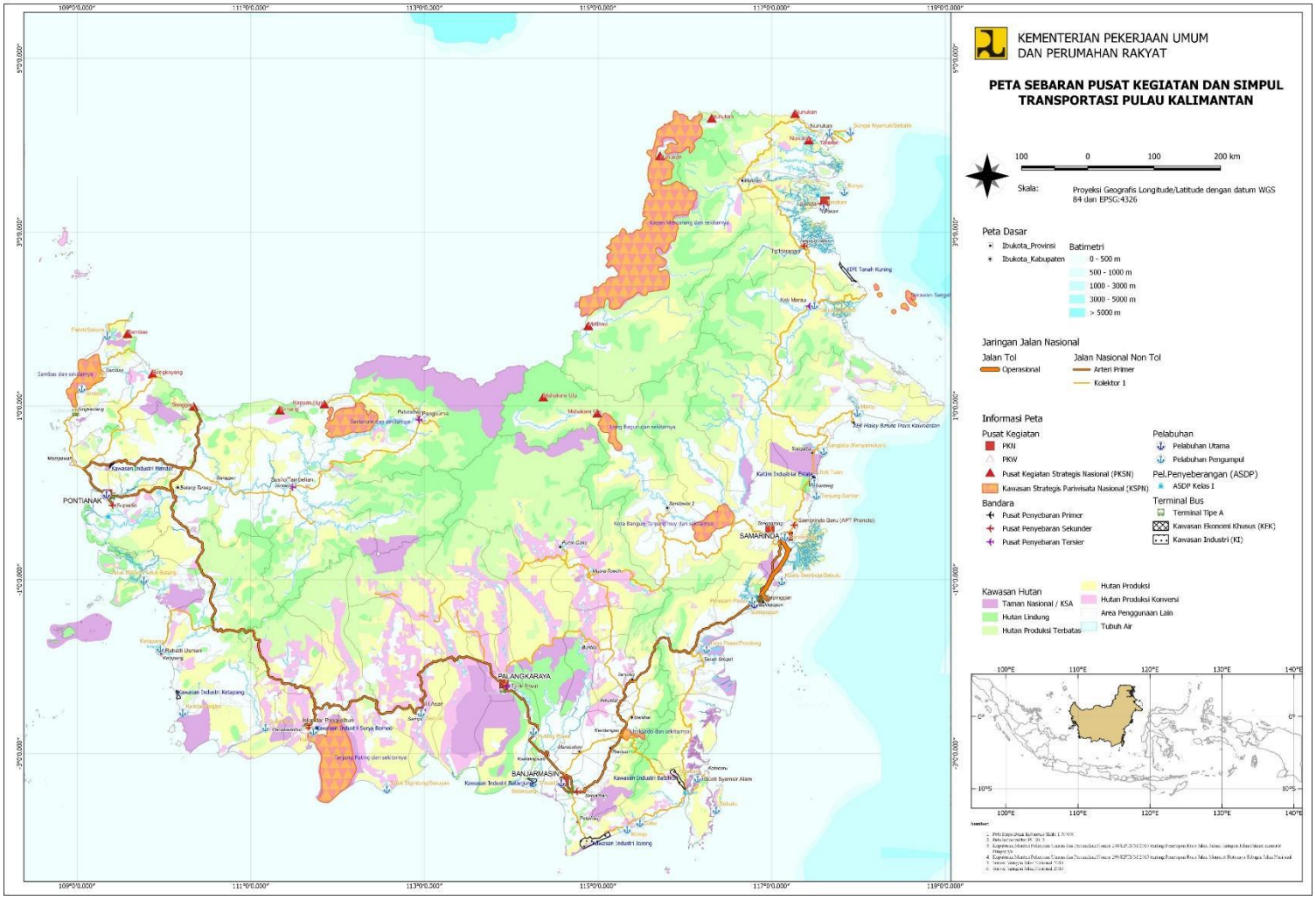
KALIMANTAN



MATRIKS RENSTRA REVISI SATUAN KERJA BBPJN KALIMANTAN TIMUR

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN STRATEGIS (IMPACT)/SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN/OUTPUT/INDIKATOR	SAT	TARGET & CAPAIAN					
			TARGET 2020	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023	TARGET 2024	TOTAL RENCANA
UNIT PELAKSANA TEKNIS: BALAI BESAR PELAKSANAAN JALAN NASIONAL KALIMANTAN TIMUR								
PROGRAM : INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS								
SASARAN PROGRAM (SP) : Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Nasional								
INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP) :								
1	**Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional (persentase pusat kegiatan dan simpul strategis nasional yang diakses jalan nasional)**	**%**	**57,14**	**57,14**	**60,00**	**60,00**	**60,00**	**60,00**
2	**Rating Kondisi Jalan Nasional (Nilai gabungan antara nilai IRI, PCI, umur struktur jalan, dan drainase jalan pada seluruh ruas jalan nasional)**	**Nilai**	**3,11**	**2,99**	**2,90**	**2,89**	**2,89**	**2,89**
KEGIATAN 1: Pelaksanaan Preservasi dan Peningkatan Kapasitas Jalan Nasional								
SASARAN KEGIATAN (SK 1): Peningkatan pelaksanaan preservasi dan tingkat kapasitas jalan								
	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK 1): Tingkat pencapaian kinerja pelaksanaan preservasi dan peningkatan kapasitas jalan nasional	**%**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
KOORDINATOR: Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan								
PELAKSANA: Balai Pelaksana Jalan								
	PARAMETER INDIKATOR KINERJA KEGIATAN 1							
	1. Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional	%	60,00	60,00	65,71	60,00	60,00	60,00
	2. Rating kondisi jalan nasional	Nilai	3,11	2,99	2,90	2,89	2,89	2,89
	OUTPUT KEGIATAN 1:							
1	**Perencanaan, pengendalian dan pengawasan preservasi dan peningkatan kapasitas jalan nasional**							
1.1.	Jumlah dokumen perencanaan penyelenggaraan jaringan jalan dan jembatan	Dok	1	1	1	1	1	5
1,2	Jumlah dokumen pengendalian sistem pelaksanaan pengujian dan peralatan	Dok	1	1	1	1	1	5
PROGRAM: DUKUNGAN MANAJEMEN								
SASARAN PROGRAM (SP) : Meningkatnya Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya								
INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP):								
1	**Tingkat kualitas dukungan manajemen Kementerian PUPR dan tugas teknis lainnya**	**%**	**55.92**	**63.35**	**71.54**	**90.44**	**94.58**	**94.58**
KEGIATAN 1: Dukungan Manajemen Ditjen Bina Marga								
SASARAN KEGIATAN (SK 1): Peningkatan efektivitas dan efisiensi tata kelola penyelenggaraan jalan								
	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK I):	%	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
KOORDINATOR : Sekretariat Direktorat Jenderal Bina Marga								
PELAKSANA: Balai Pelaksana Jalan								
	OUTPUT KEGIATAN :							
1	**Layanan Sarana dan Prasarana Internal**							
1	Jumlah Layanan Sarana dan Prasarana Internal	Layanan	1	1	1	1	1	5
2	**Layanan Dukungan Manajemen Satker**							
1	Jumlah Layanan Dukungan Manajemen Satker	Layanan	1	1	1	1	1	5
3	**Layanan Perkantoran**							
1	Jumlah Layanan Perkantoran	Layanan	1	1	1	1	1	5

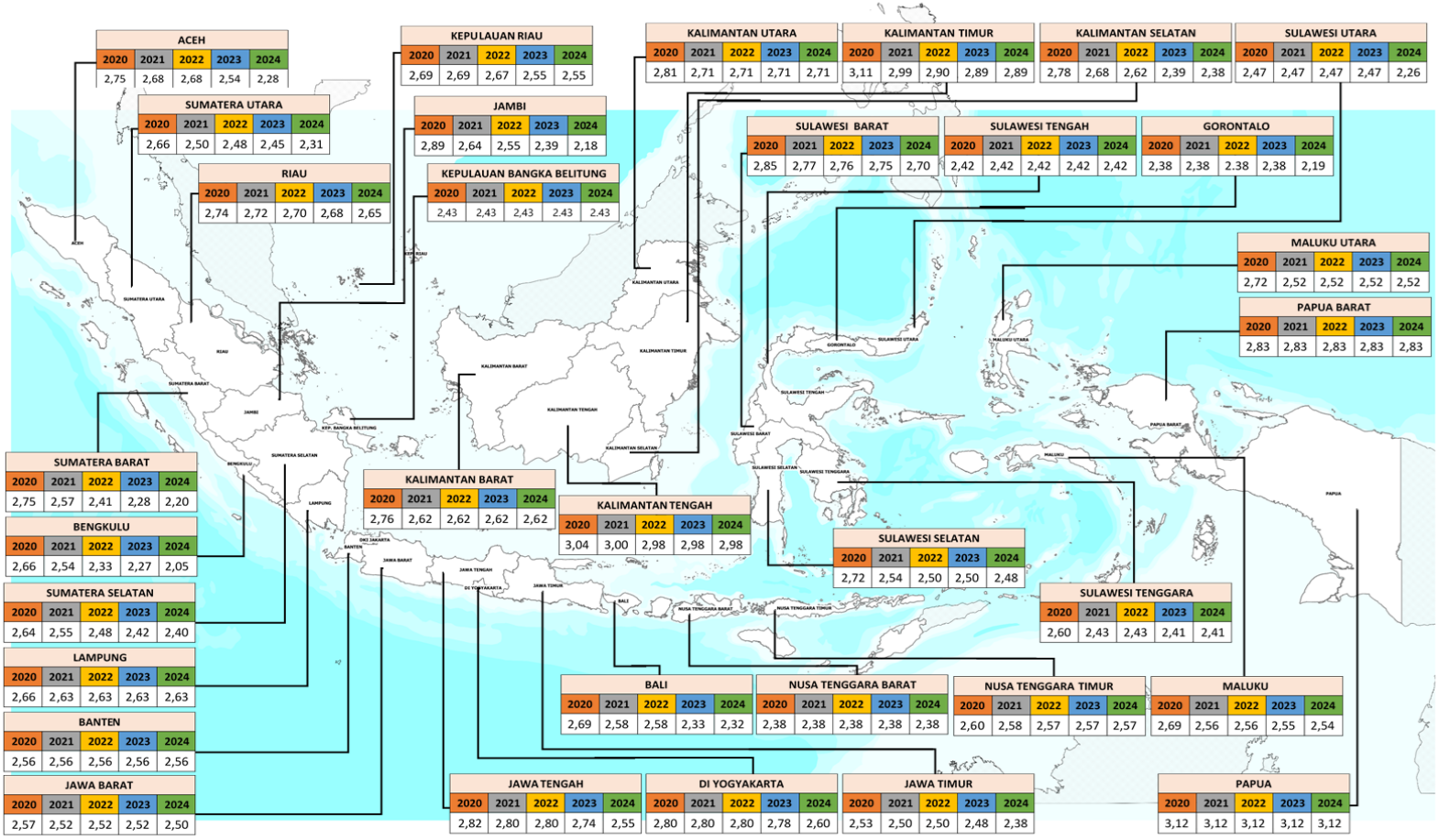
INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU) – AKSESIBILITAS PULAU KALIMANTAN



INDIKATOR KINERJA UTAMA – RATING KONDISI

RENCANA STRATEGIS 2020 – 2024

INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU) RATING KONDISI



ACEH				
2020	2021	2022	2023	2024
2,75	2,68	2,68	2,54	2,28

SUMATERA UTARA				
2020	2021	2022	2023	2024
2,66	2,50	2,48	2,45	2,31

RIAU				
2020	2021	2022	2023	2024
2,74	2,72	2,70	2,68	2,65

KEPULAUAN RIAU				
2020	2021	2022	2023	2024
2,69	2,69	2,67	2,55	2,55

JAMBI				
2020	2021	2022	2023	2024
2,89	2,64	2,55	2,39	2,18

KEPULAUAN BANGKA BELITUNG				
2020	2021	2022	2023	2024
2,43	2,43	2,43	2,43	2,43

KALIMANTAN UTARA				
2020	2021	2022	2023	2024
2,81	2,71	2,71	2,71	2,71

KALIMANTAN TIMUR				
2020	2021	2022	2023	2024
3,11	2,99	2,90	2,89	2,89

KALIMANTAN SELATAN				
2020	2021	2022	2023	2024
2,78	2,68	2,62	2,39	2,38

SULAWESI UTARA				
2020	2021	2022	2023	2024
2,47	2,47	2,47	2,47	2,26

SULAWESI BARAT				
2020	2021	2022	2023	2024
2,85	2,77	2,76	2,75	2,70

SULAWESI TENGAH				
2020	2021	2022	2023	2024
2,42	2,42	2,42	2,42	2,42

GORONTALO				
2020	2021	2022	2023	2024
2,38	2,38	2,38	2,38	2,19

MALUKU UTARA				
2020	2021	2022	2023	2024
2,72	2,52	2,52	2,52	2,52

PAPUA BARAT				
2020	2021	2022	2023	2024
2,83	2,83	2,83	2,83	2,83

SUMATERA BARAT				
2020	2021	2022	2023	2024
2,75	2,57	2,41	2,28	2,20

BENGKULU				
2020	2021	2022	2023	2024
2,66	2,54	2,33	2,27	2,05

SUMATERA SELATAN				
2020	2021	2022	2023	2024
2,64	2,55	2,48	2,42	2,40

LAMPUNG				
2020	2021	2022	2023	2024
2,66	2,63	2,63	2,63	2,63

BANTEN				
2020	2021	2022	2023	2024
2,56	2,56	2,56	2,56	2,56

JAWA BARAT				
2020	2021	2022	2023	2024
2,57	2,52	2,52	2,52	2,50

KALIMANTAN BARAT				
2020	2021	2022	2023	2024
2,76	2,62	2,62	2,62	2,62

KALIMANTAN TENGAH				
2020	2021	2022	2023	2024
3,04	3,00	2,98	2,98	2,98

SULAWESI SELATAN				
2020	2021	2022	2023	2024
2,72	2,54	2,50	2,50	2,48

SULAWESI TENGGARA				
2020	2021	2022	2023	2024
2,60	2,43	2,43	2,41	2,41

BALI				
2020	2021	2022	2023	2024
2,69	2,58	2,58	2,33	2,32

NUSA TENGGARA BARAT				
2020	2021	2022	2023	2024
2,38	2,38	2,38	2,38	2,38

NUSA TENGGARA TIMUR				
2020	2021	2022	2023	2024
2,60	2,58	2,57	2,57	2,57

MALUKU				
2020	2021	2022	2023	2024
2,69	2,56	2,56	2,55	2,54

JAWA TENGAH				
2020	2021	2022	2023	2024
2,82	2,80	2,80	2,74	2,55

DI YOGYAKARTA				
2020	2021	2022	2023	2024
2,80	2,80	2,80	2,78	2,60

JAWA TIMUR				
2020	2021	2022	2023	2024
2,53	2,50	2,50	2,48	2,38

PAPUA				
2020	2021	2022	2023	2024
3,12	3,12	3,12	3,12	3,12

INDIKATOR KINERJA SATUAN KERJA BBPJN KALIMANTAN TIMUR

Sasaran Program	Indikator Kinerja	Target Revisi Renstra 2024
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Nasional	**IKSP : Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional**	
	Parameter Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional	65,71%
	IKSP : Rating Kondisi Jalan Nasional	
	Parameter Rating Kondisi Jalan Nasional	2,89%
Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kementerian PUPR dan Tugas Teknis	**IKSP : Tingkat Dukungan Manajemen Kementerian PUPR**	
	Parameter Tingkat Dukungan Manajemen Kementerian PUPR	100,00%