

# RENCANA STRATEGIS

BALAI PELAKSANAAN JALAN NASIONAL  
KEPULAUAN RIAU



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT  
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA  
BALAI PELAKSANAAN JALAN KEPULAUAN RIAU  
Kompleks Perkantoran Terpadu Kementerian PU-PR, JL. Letjen S.Parman

## KATA PENGANTAR



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

Sesuai dengan amanat Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, pimpinan K/L menyiapkan rancangan Rencana Strategis K/L sesuai dengan tugas dan fungsinya dengan berpedoman pada Rancangan Awal Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional, dan Amanat Permen PUPR No. 9 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Kementerian PUPR yang menyebutkan bahwa komponen akuntabilitas di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat terdiri dari entitas pada tingkat Kementerian, Unit Organisasi, Unit Kerja/Unit Pelaksana Teknis, dan Satuan Kerja. Oleh karena itu Rencana Strategis (Renstra) Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Provinsi Kepulauan Riau disusun dengan mengacu kepada Renstra Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 2020-2024 yang merupakan dokumen perencanaan periode 5 (lima) tahun. Renstra Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau memuat visi, misi, tujuan dan sasaran, arah kebijakan dan strategi, program kegiatan, target serta indikator kinerja sesuai dengan tugas dan fungsi Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau.

Kami menyadari bahwa dalam penyusunan Renstra ini masih terdapat berbagai kekurangan yang disebabkan keterbatasan kami. Untuk itu pada kesempatan ini kami menyampaikan permohonan maaf yang tulus kepada semua pihak. Selanjutnya, terima kasih kami sampaikan kepada semua pihak yang telah berperan aktif dalam penyusunan Renstra ini. Harapan kami Renstra Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2020-2024 dapat menjadi media untuk meningkatkan kinerja pelayanan jalan nasional serta meningkatkan dukungan manajemen dan dukungan teknis lainnya pada Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau dalam pelayanan kepada masyarakat di Provinsi Kepulauan Riau.

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

Batam, September 2020

Kepala Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Provinsi Kepulauan Riau

**Ir. Faizal, M.Si**

NIP. 196409121996031002

## DAFTAR ISI

<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>2</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>3</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>4</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>5</b>
1.1 Kondisi Umum .....	5
1.1.1 Konteks Penyusunan Dokumen .....	5
1.1.1.1 Peran Jalan bagi Pembangunan Nasional .....	5
1.1.1.2 Tugas dan Fungsi Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau .....	6
1.1.1.3 Posisi dan Fungsi Renstra BPJN Kepulauan Riau 2020-2024 .....	8
1.1.2 Pelaksanaan Renstra Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau 2015-2019 .....	8
1.1.2.2 Keluaran (Output) Pelaksanaan Kegiatan .....	12
1.1.2.3 Outcome Program Penyelenggaraan Jalan .....	16
1.2 Potensi dan Permasalahan Penyelenggaraan Jalan 2020-2024 .....	16
1.2.1. Potensi Provinsi Kepulauan Riau .....	16
1.2.1.1 Potensi Posisi Geografis Provinsi Kepulauan Riau .....	19
1.2.2 Permasalahan yang menjadi Isu Strategis Penyelenggaraan Jalan .....	26
1.2.3 Permasalahan Pelaksanaan Renstra 2015 -2019 .....	26
1.2.4 Kinerja Penyelenggaraan Jalan .....	27
1.2.2 Manajemen Penyelenggaraan Jalan .....	30
<b>BAB II VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN`STRATEGIS</b> .....	<b>32</b>
2.1 Visi, Misi, serta Sasaran Pembangunan Nasional 2020-2024 .....	32
2.1.1 Visi, Misi, dan Arahan Presiden dan Wakil Presiden 2020-2024 .....	32
2.1.2 Agenda Pembangunan Nasional 2020-2024 .....	34
2.2 Visi, Misi, Tujuan, dan Sasaran Kementerian PUPR 2020-2024 .....	37
2.2.1 Visi dan Misi Kementerian PUPR .....	37
2.2.2 Tujuan Kementerian PUPR .....	38
2.2.3 Sasaran Kementerian PUPR .....	39
2.3 Tujuan, dan Sasaran Ditjen Bina Marga 2020-2024 .....	41
2.3.1 Tujuan dan Sasaran Ditjen Bina Marga .....	41
2.4 Sasaran Strategis .....	43
<b>BAB III ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN</b> .....	<b>47</b>
3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Nasional 2020-2024 .....	47
3.1.2 Arah Kebijakan dan Strategi RPJMN 2020-2024 terkait Bidang Jalan .....	48
3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian PUPR 2020-2024 .....	52
3.2.1 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian PUPR dalam Penyelenggaraan Jalan .....	52
3.2.2 Arah Kebijakan dan Strategi Lintas Sektor Kementerian PUPR .....	53
3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Ditjen Bina Marga 2020-2024 .....	57
3.3.1 Arah Kebijakan Umum Ditjen Bina Marga .....	57
3.3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Ditjen Bina Marga 2020-2024 .....	58

3.4 Kerangka Regulasi Penyelenggaraan Jalan 2020-2024 .....	64
3.4.1 Konteks Regulasi dalam Penyelenggaraan Jalan .....	64
3.4.2 Kebutuhan Penguatan Regulasi dalam Penyelenggaraan Jalan .....	64
3.4.3 Kelembagaan Penyelenggaraan Jalan Eksisting .....	69
<b>BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN .....</b>	<b>71</b>
4.1 Target Kinerja .....	71
4.1.1 Target Sasaran Program Penyelenggaraan Jalan .....	71
4.1.2 Target Keluaran (Output) Kegiatan .....	72
4.2 Kerangka Pendanaan Penyelenggaraan Jalan 2020–2024 .....	74
4.2.1 Kebutuhan Dana APBN untuk Program Penyelenggaraan Jalan .....	74
<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>71</b>
5.1 Kesimpulan .....	75
5.2 Arahan Pimpinan .....	75
5.3 Mekanisme Evaluasi .....	76

## BAB I PENDAHULUAN

### 1.1 Kondisi Umum

Rencana Strategis (Renstra) Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau adalah dokumen Perencanaan Pembangunan Nasional untuk periode 5 (lima) tahun. Dokumen Renstra ini disusun dengan berorientasi pada hasil yang ingin dicapai sampai pada Tahun 2024, penyusunannya melalui suatu proses sistematis yang berkelanjutan dengan memanfaatkan pengetahuan antisipatif dan pengorganisasian usaha-usaha pelaksanaannya, mengukur keluaran dan hasilnya dengan memperhitungkan potensi, peluang dan kendala yang ada atau yang mungkin timbul. Proses tersebut telah menghasilkan Renstra Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau yang memuat visi, misi, tujuan, sasaran, strategi dan kebijakan serta program dan kegiatan yang akan dilaksanakan sampai pada Tahun 2024.

#### 1.1.1 Konteks Penyusunan Dokumen

Memenuhi ketentuan dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, maka disusun Rencana Strategis Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau sebagai bentuk dari pelaksanaan tugas dan fungsi yang dipercayakan kepada setiap Instansi Pemerintah atas penggunaan anggaran, sebagaimana yang dimaksud pada PP 40 Tahun 2004 pasal 12 dan pasal 13 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional, bahwa setiap K/L wajib menyusun Renstra dengan berpedoman pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024 (RPJMN) yaitu Perpres Nomor 18 Tahun 2020. Selanjutnya di dalam Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 Tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) mengamanatkan bahwa penyelenggaraan SAKIP dilakukan secara berjenjang dengan tingkatan satuan kerja, unit organisasi dan K/L dalam bentuk: a) Rencana Strategis; b) Perjanjian Kinerja; c) Pengukuran Kinerja; d) Pengelolaan Data Kinerja; e) Pelaporan Kinerja; dan f) Reviu dan Evaluasi Kinerja.

##### 1.1.1.1 Peran Jalan bagi Pembangunan Nasional

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

- 1 Sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat;
- 2 Sebagai prasarana distribusi barang dan jasa merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara, dan

3 Jalan yang merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan menghubungkan dan mengikat seluruh wilayah Republik Indonesia.

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

#### 1.1.1.2 Tugas dan Fungsi Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau

Sesuai dengan Permen PUPR 05/PRT/M/2019 tentang Perubahan atas Permen PUPR 20/PRT/M/2016 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kementerian PUPR, di bawah Direktorat Jenderal Bina Marga terdiri atas Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional dan Balai Pelaksanaan Jalan Nasional yang memiliki 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.

Balai Pelaksanaan Jalan Nasional (BPJN) Kepulauan Riau merupakan Unit Pelaksana Teknis yang merupakan perpanjangan tangan Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dalam pengelolaan jaringan jalan nasional di Provinsi Kepulauan Riau. Wilayah kerja BPJN Kepulauan Riau yang semula berada di BPJN Jambi terdiri dari 2 (dua) provinsi yaitu Provinsi Jambi dan Provinsi Kepulauan Riau pada tahun 2016 sampai dengan tahun 2020 berubah menjadi 1 (satu) provinsi yaitu Provinsi Kepulauan Riau. Hal ini sesuai dengan Permen PUPR 16/PRT/M/2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Balai Pelaksanaan Jalan Nasional (BPJN) Kepulauan Riau berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Bina Marga. Tugas dari BPJN Kepulauan Riau sebagaimana tertuang dalam pasal 104 Permen PUPR 16/PRT/M/2020 adalah 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 Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau 2020-2024 ini, maka Renstra harus mencakup upaya dari seluruh unit organisasi di lingkungan Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau untuk melaksanakan tugas dan fungsinya, sedemikian sehingga menghasilkan keluaran kegiatan (output) maupun pemanfaatan hasil kegiatan tersebut (outcome/impact) dalam kerangka program penyelenggaraan jalan yang sesuai dengan target pembangunan nasional yang diembankan kepada Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau.

Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Bina Marga yang secara teknis dibina oleh Direktur terkait, mempunyai tugas melaksanakan perencanaan, pengadaan, peningkatan kapasitas dan preservasi jalan nasional, penerapan sistem manajemen mutu dan pengendalian mutu pelaksanaan pekerjaan, serta penyediaan bahan dan peralatan jalan dan jembatan, yang menyelenggarakan fungsi sebagai berikut :

1. Penyiapan data dan informasi sebagai bahan penyusunan program penyelenggaraan jaringan jalan dan fasilitas penyelenggaraan jaringan jalan;
2. Penyusunan rencana dan program, studi kelayakan dan rencana teknis/desain/pengembangan jaringan jalan dan jembatan termasuk persetujuan justifikasi/pertimbangan teknis;
3. Pelaksanaan studi kelayakan, survei, investigasi dan evaluasi perencanaan teknis bidang jalan dan jembatan termasuk keselamatan jalan, daerah rawan bencana dan lingkungan;
4. penyusunan rencana, program, dan anggaran penanganan jalan dan jembatan termasuk sistem manajemen keselamatan konstruksi (SMKK), serta lingkungan dan perubahannya;
5. Persiapan, penyusunan rencana dan dokumen pengadaan barang dan jasa;
6. Pengendalian dan pengawasan konstruksi pelaksanaan pembangunan jaringan jalan nasional;
7. Sertifikasi laik operasi mesin pencampur aspal (asphalt mixing plant);
8. pengendalian pelaksanaan pekerjaan dan perubahan kontrak pekerjaan bidang jalan dan jembatan termasuk evaluasi kinerja penyedia jasa;
9. Pelaksanaan audit keselamatan jalan;
10. Pengendalian dan pelaksanaan analisis mengenai dampak lingkungan;
11. Pemantauan dan evaluasi standar pelayanan minimal jalan;
12. Pengendalian dan pelaksanaan analisis harga satuan pekerjaan jalan dan jembatan;
13. Pengendalian fungsi dan manfaat jalan nasional;
14. Pengendalian pelaksanaan pencegahan dan penanggulangan bencana yang berdampak pada jalan.
15. Penyediaan bimbingan teknis penyelenggaraan jalan provinsi, kabupaten, kota dan desa;
16. Pelaksanaan penerapan sistem manajemen mutu;
17. Pengadaan, pemanfaatan, penyimpanan, pemeliharaan dan pelayanan bahan dan peralatan jalan dan jembatan, serta pengujian mutu konstruksi;
18. Pelaksanaan penyusunan laporan akuntansi keuangan dan akuntansi barang milik negara selaku Unit Akuntansi Wilayah;
19. Pelaksanaan urusan tata usaha dan rumah tangga balai serta koordinasi dengan instansi terkait;
20. 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.

### 1.1.1.3 Posisi dan Fungsi Renstra BPJN Kepulauan Riau 2020-2024

Renstra Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau 2020-2024 dapat diartikan sebagai rumusan rencana Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau untuk melaksanakan tugas dan fungsinya agar peran jalan sesuai pasal 5 UU 38 Tahun 2004 dapat terwujud sesuai dengan kebutuhan dan prioritas pembangunan nasional pada periode 2020-2024 sebagaimana tertuang dalam RPJMN (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional) Tahun 2020-2024 (Perpres No. 18 Tahun 2020).

Sebagai unit organisasi yang berada di bawah Ditjen Bina Marga, maka Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024 merupakan bagian (pendetailan) dari Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024 terutama dalam menjalankan program penyelenggaraan jalan. Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau 2020-2024 memiliki fungsi sebagai arah dan pedoman bagi:

1. Pelaksanaan penyelenggaraan jalan selama 5 tahun ke depan (2020-2024) khususnya yang menjadi kewenangan BPJN Kepulauan Riau, yakni penyelenggaraan jalan nasional;
2. Penyusunan Renstra 2020-2024 untuk Unit Eselon II Pusat dan Balai Pelaksanaan Jalan (BPJN/BPJN) di Lingkungan Ditjen Bina Marga;
3. Penyusunan dokumen SAKIP (Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah), diantaranya dokumen Rencana Kerja (Renja), RKA (Rencana Kerja dan Anggaran), Penetapan Kinerja (PK) dan reviu-nya, Rencana Aksi Atas PK, serta LAKIP (Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) di Lingkungan BPJN Kepulauan Riau selama periode 2020-2024.

### 1.1.2 Pelaksanaan Renstra Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau 2015-2019

Pada bagian ini disampaikan hasil pelaksanaan program penyelenggaraan jalan oleh Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau selama periode Renstra 2015-2019. Hasil evaluasi ini menjadi dasar bagi penyusunan Renstra Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau periode 2020-2024.

#### 1.1.2.1 Rencana, Alokasi, dan Penyerapan Anggaran

Gambaran dari aspek keuangan dalam penyusunan LKIP Tahun 2019 dapat dilihat pada tabel Berikut:

Tabel 1.1 Alokasi dan Penyerapan Anggaran 2015-2019

No.	Uraian	Tahun	Alokasi	Realisasi	% Realisasi	% Fisik
1	Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau	2015	437.925	434.067	99,12	100
		2016	387.187	380.431	98,26	100
		2017	309.867	308.945	99,70	100
		2018	312.182	311.661	99,83	100
		2019	566.095	538.538	95,13	100
TOTAL			2.013.256	1.973.642	98,41	100

Dalam Renstra Kementerian PUPR 2015-2019 (Permen PUPR 13.1/PRT/M/2015) serta Renstra Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Jambi 2015-2019 kebutuhan anggaran pelaksanaan program penyelenggaraan jalan nasional sebesar Rp. 2,013 Trilyun untuk 5 tahun (2015-2019). Namun demikian, berdasarkan perolehan DIPA Tahun 2015-2019, total alokasi APBN yang diperoleh Ditjen Bina Marga 2015-2019 dapat direalisasikan sebesar Rp. 1,973 Trilyun atau sekitar 98,0% dari kebutuhan yang direncanakan.

Realisasi penyerapan anggaran Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau hingga Tahun 2019 mencapai rata-rata sekitar 98,41%). Tidak terpenuhinya 100% alokasi maupun penyerapan APBN, sangat mempengaruhi capaian pelaksanaan kegiatan penyelenggaraan jalan nasional. Namun demikian, Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau berkomitmen untuk melakukan optimalisasi pemanfaatan anggaran agar sejumlah target strategis, khususnya dalam pembangunan dan pemeliharaan jalan dan jembatan dapat terealisasi sesuai dengan kebutuhan, agar konektivitas jalan dan kemantapan jalan dapat ditingkatkan.

Tabel 1.2 Alokasi Fisik dan Penyerapan Anggaran Fisik 2015-2019

No.	Output	2015			2016			2017			2018			2019			Realisasi Keuangan 2015-2019	Ket.
		Target	Realisasi	Real Keu	Target	Realisasi	Real Keu	Target	Realisasi	Real Keu	Target	Realisasi	Real Keu	Target	Realisasi	Real Keu		
		(Rp Juta)	(Rp Juta)	(%)	(Rp Juta)	(Rp Juta)	(%)	(Rp Juta)	(Rp Juta)	(%)	(Rp Juta)	(Rp Juta)	(%)	(Rp Juta)	(Rp Juta)	(%)		
<b>Indikator Kinerja Program: Tingkat Kemanjanaan Jalan Nasional</b>																		
<b>1.</b>	<b>Jalan yang Terpelihara</b>																	
	Preservasi Pemeliharaan Rutin Jalan	8.082,27	8.059,73	99,72	1.252,52	1.251,83	99,95	21.025,53	21.023,08	99,99	18.168,99	18.168,98	100,00	30.876,65	30.158,91	97,68	78.662,53	
	Pemeliharaan Rutin Kondisi	-	-	-	25,49	23,24	91,18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,24	
	Pemeliharaan Preventif Jalan	-	-	-	9.655,37	9.646,23	99,91	-	-	-	2.249,85	2.249,85	100,00	-	-	-	11.896,08	
	Rehabilitasi Minor	-	-	-	32.336,98	32.336,98	100,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32.336,98	
	Preservasi Rekonstruksi, Rehabilitasi Jalan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	120.289,16	111.466,68	92,67	111.466,68	
	Pemeliharaan Rehabilitasi Jalan	62.191,24	62.191,24	100,00	-	-	-	42.340,15	41.836,41	98,81	21.347,81	21.347,81	100,00	-	-	-	125.375,47	
	Rekonstruksi / Peningkatan Struktur Jalan	129.277,77	129.270,01	99,99	125.797,21	125.547,09	99,80	49.192,16	49.192,16	100,00	34.556,93	34.556,93	100,00	-	-	-	338.566,19	
	Pelebaran Jalan Menuju Standar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>2.</b>	<b>Jembatan yang Dipelihara</b>																	
	Preservasi Rutin Jembatan	1.020,99	1.019,54	99,86	2.291,96	2.289,45	99,89	4.602,70	4.602,69	100,00	2.927,55	2.927,54	100,00	4.881,30	4.500,82	92,21	15.340,05	
	Preservasi Jembatan	1.943,46	1.563,12	80,43	-	-	-	-	-	-	15.449,50	15.449,02	100,00	17.388,76	17.345,22	99,75	34.357,36	
	Pemeliharaan Berkala Jembatan	-	-	-	1.743,63	1.743,63	100,00	35.175,73	35.175,73	100,00	2.960,49	2.960,45	100,00	-	-	-	39.879,81	
	Penggantian Jembatan	-	-	-	-	-	-	5.200,81	5.200,81	100,00	86.084,15	85.822,10	99,70	15.536,81	15.493,27	99,72	106.516,19	
<b>Indikator Kinerja Program: Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional</b>																		
<b>3.</b>	<b>Jalan yang Ditingkatkan</b>																	
	Pelebaran Jalan/Pelebaran Jalan Menambah Lajur	78.213,65	78.197,69	99,98	25.045,59	24.989,08	99,77	9.673,19	9.673,18	100,00	-	-	-	57.745,93	56.672,67	98,14	169.532,63	
	Pembangunan Fly Over/Underpass/Terowongan	28.000,00	27.095,57	96,77	114.157,64	59.503,78	52,12	100.799,68	100.777,51	99,98	-	-	-	-	-	-	187.376,86	
<b>4.</b>	<b>Jembatan yang Ditingkatkan</b>																	
	Pembangunan/duplikasi Jembatan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Peningkatan Jembatan/Pelebaran Jembatan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>5.</b>	<b>Jalan yang Dibangun</b>																	
	Pembangunan Jalan	-	-	-	15.748,61	15.748,61	100,00	9.632,96	9.632,96	100,00	86.581,70	86.581,70	100,00	166.865,66	161.538,93	96,81	273.502,20	
	Pembangunan/Pelebaran Jalan di Kaw. Strategis	66.171,57	66.171,57	100,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	66.171,57	
<b>6.</b>	<b>Jembatan yang Dibangun</b>																	
	Pembangunan Jembatan	26.169,81	25.260,63	96,53	-	-	-	-	-	-	-	-	-	103.192,63	101.923,55	98,77	127.184,18	
	Pembangunan/Duplikasi Jbt di Kaw. Strategis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>7.</b>	<b>Panjang Jalan Bebas Hambatan</b>																	
	Pembangunan Jalan Bebas Hambatan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>8.</b>	<b>Dukungan Jalan Daerah</b>																	
	Dukungan Jalan Daerah	-	-	-	51.054,33	51.054,33	100,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	51.054,33	

#### 1.1.2.2 Keluaran (Output) Pelaksanaan Kegiatan

Tabel 1.3 menyampaikan keluaran (output) dari kegiatan yang tercakup dalam program penyelenggaraan jalan, khusus kegiatan fisik penanganan jalan nasional (termasuk penanganan jembatan) yang dilaksanakan selama periode Renstra 2015-2019. Sebagai catatan, target keluaran (output) panjang jalan yang terpelihara dan panjang jembatan yang terpelihara mengalami penyesuaian seiring dengan perkembangan pembangunan jalan dan jembatan serta perubahan status jalan sesuai dengan Kepmen 290/KPTS/M/2015 tentang Penetapan Status Jalan Nasional.

Penyampaikan keluaran (output) dari kegiatan yang tercakup dalam program penyelenggaraan jalan, khusus kegiatan fisik penanganan jalan nasional (termasuk penanganan jembatan) yang dilaksanakan selama periode Renstra 2015-2019. Sebagai catatan, target keluaran (output) panjang jalan yang terpelihara dan panjang jembatan yang terpelihara mengalami penyesuaian seiring dengan perkembangan pembangunan jalan dan jembatan serta perubahan status jalan sesuai dengan Kepmen 290/KPTS/M/2015 tentang Penetapan Status Jalan Nasional. Seluruh keluaran (output) penanganan jalan mencapai target dalam Renstra 2015-2019. Secara umum, jika seluruh jenis keluaran (output) dirata-ratakan, maka tingkat capaian kinerja penanganan jalan sangat baik. Berikut penjelasan secara rinci mengenai capaian kinerja terhadap target Reviu Renstra 2015-2019, sebagai berikut:

Tabel 1.3 Keluaran (*Output*) Pelaksanaan Kegiatan Penanganan Jalan 2015-2019

NO	OUTPUT	SAT	Target Renstra 2015-2019	2015		2016		2017		2018		2019		Capaian 2017-2019	KETERANGAN (Tercapai / Tidak Tercapai)
				TARGET	REALISASI										
<b>1.</b>	<b>Jalan yang Terpelihara</b>	<b>km</b>													
	Preservasi Pemeliharaan Rutin Jalan	km	1.714,46	164,44	164,44	84,43	84,43	512,57	512,57	439,31	439,31	513,71	513,73	1.714,48	Tercapai
	Pemeliharaan Rutin Kondisi	km	0,12	-	-	0,12	0,12	-	-	-	-	-	-	0,12	Tercapai
	Pemeliharaan Preventif Jalan	km	422,00	-	-	417,00	417,00	-	-	5,00	5,00	-	-	422,00	Tercapai
	Rehabilitasi Minor	km	7,27	-	-	7,27	7,27	-	-	-	-	-	-	7,27	Tercapai
	Preservasi Rekonstruksi, Rehabilitasi Jalan	km	29,47	-	-	-	-	-	-	-	-	29,47	29,47	29,47	Tercapai
	Pemeliharaan Rehabilitasi Jalan	km	38,58	24,55	24,55	-	-	7,03	7,03	7,00	7,00	-	-	38,58	Tercapai
	Rekonstruksi/Peningkatan Struktur Jalan	km	68,03	36,70	36,70	21,33	21,33	6,90	6,90	3,10	3,10	-	-	68,03	Tercapai
	Pelebaran Jalan Menuju Standar	km	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>2.</b>	<b>Jalan yang Ditingkatkan</b>	<b>km</b>													
	Pelebaran Jalan/Pelebaran Jalan Menambah Lajur	km	26,79	16,98	16,98	4,31	4,31	0,50	0,50	-	-	5,00	5,00	26,79	Tercapai
	Pembangunan Fly Over/Underpass/Terowongan	m	360,00	60,00	60,00	220,00	220,00	80,00	80,00	-	-	-	-	360,00	Tercapai
<b>3.</b>	<b>Jembatan yang Dipelihara</b>	<b>m</b>													
	Preservasi Rutin Jembatan	m	24.233,86	1.996,10	1.996,10	3.457,66	3.457,66	6.927,90	6.927,90	5.662,70	5.662,70	6.189,50	6.189,50	24.233,86	Tercapai
	Preservasi Jembatan	m	670,00	-	-	-	-	-	-	670,00	670,00	-	-	670,00	Tercapai
	Pemeliharaan Berkala Jembatan	m	3.114,60	1.440,00	1.440,00	342,00	342,00	122,20	122,20	453,80	453,80	756,60	756,60	3.114,60	Tercapai
	Penggantian Jembatan	m	239,60	-	-	-	-	8,60	8,60	189,80	189,80	41,20	41,20	239,60	Tercapai
<b>4.</b>	<b>Jembatan yang Ditingkatkan</b>	<b>m</b>													
	Duplikasi Jembatan	m	86,80	-	-	-	-	-	-	-	-	86,80	86,80	86,80	Tercapai
	Peningkatan Jembatan/Pelebaran	m	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>5.</b>	<b>Jalan yang Dibangun</b>	<b>km</b>													
	Pembangunan Jalan	km	19,81	-	-	0,87	0,87	1,00	1,00	10,00	10,00	16,94	16,94	28,81	Tercapai
	Pembangunan/Pelebaran Jalan di Kawasan Strategis, Perbatasan	km	6,40	6,40	6,40	-	-	-	-	-	-	-	-	6,40	Tercapai
<b>6.</b>	<b>Jembatan yang Dibangun</b>	<b>m</b>													
	Pembangunan Jembatan	m	521,20	367,00	367,00	-	-	-	-	-	-	154,20	154,20	521,20	Tercapai
	Pembangunan/Duplikasi Jbt di Kaw. Strategis	m	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>7.</b>	<b>Panjang Jalan Bebas Hambatan yang</b>	<b>m</b>													
	Pembangunan Jalan Bebas Hambatan	m	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>8.</b>	<b>Dukungan Jalan Daerah</b>	<b>km</b>													
	Dukungan Jalan Daerah	km	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

### 1.1.2.3 Outcome Program Penyelenggaraan Jalan

Dengan capaian output kegiatan seperti pada Sub Bab 1.1.2.2 di atas, maka dihasilkan outcome berupa layanan publik yang dijadikan sebagai Indikator Kinerja dari pencapaian Sasaran Program Penyelenggaraan Jalan sebagaimana disampaikan (masing-masing tabel digunakan untuk pengukuran capaian Sasaran Strategis dan Sasaran Program berikut dengan Indikator Kinerja-nya sesuai dengan dokumen awal Renstra 2015-2019).

Terdapat perbedaan jumlah Indikator Kinerja pada dokumen Renstra 2015-2019 (Tabel 1.3)) yaitu dari 5 indikator menjadi 3 indikator. Sasaran Strategis (SS) pada Renstra 2015-2019 memiliki 2 Indikator Kinerja, sedangkan pada Reviu Renstra 2015-2019 hanya memiliki 1 Indikator Kinerja. Selain itu, jumlah Indikator Kinerja untuk Sasaran Program (SP) pada Renstra 2015-2019 adalah 3 indikator, dan berubah menjadi 1 indikator kinerja pada Reviu Renstra 2015-2019 (Tabel 1.4).

Tabel 1.4 Sasaran Strategis dan Sasaran Program Renstra

SASARAN STRATEGIS	
RENSTRA	REVIU RENSTRA
Meningkatnya dukungan konektivitas bagi penguatan daya saing	Meningkatnya dukungan konektivitas bagi penguatan daya saing
Meningkatnya kemantapan jalan nasional	
SASARAN PROGRAM	
RENSTRA	REVIU RENSTRA
Menurunnya waktu tempuh pada koridor utama	Meningkatnya kemantapan dan aksesibilitas jalan nasional
Meningkatnya pelayanan jalan nasional	
Meningkatnya fasilitasi terhadap jalan daerah	

## 1.2 Potensi dan Permasalahan Penyelenggaraan Jalan 2020-2024

### 1.2.1.1 Potensi Provinsi Kepulauan Riau

Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau didirikan pada tahun 2002 berdasarkan Undang-Undang Nomor 25 tahun 2002 dengan luas wilayah 252.601 km<sup>2</sup> (95 persennya adalah perairan dengan 2.408 pulau besar dan kecil) dan jumlah penduduk tahun 2015 sebanyak 1.973.043 jiwa (data BPS Provinsi Kepulauan Riau tahun 2016). Batas wilayah Provinsi Kepulauan Riau adalah sebagai berikut:

- Utara dengan Vietnam dan Kamboja;
- Selatan dengan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung dan Jambi;
- Barat dengan Singapura, Malaysia, dan Provinsi Riau;
- Timur dengan Malaysia, Brunei, dan Provinsi Kalimantan Barat.

Organisasi Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau terdiri dari 36 SKPD dengan struktur organisasi yang telah ditetapkan dengan Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2011. Provinsi Kepulauan Riau terdiri dari 57 kecamatan dengan 340 desa/kampong/pekon dan kelurahan.

### 1. Kota Batam

Pemerintah Kota Batam didirikan pada tahun 1983, berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 1983 tentang Pembentukan Daerah Kotamadya Batam di Wilayah Provinsi Daerah Tingkat I Riau. Luas wilayah 426.563,28 ha (luas daratan 108.265 ha dan luas perairan/laut 318.298,28 ha) dan jumlah penduduk sebanyak 1.188.985 jiwa (data BPS Provinsi Kepulauan Riau tahun 2016). Batas wilayah Kota Batam adalah sebagai berikut:

- Utara dengan Selat Singapura;
- Selatan dengan Kecamatan Senayang;
- Barat dengan Kabupaten Karimun dan Moro (Kabupaten Karimun);
- Timur dengan Kecamatan Bintan Utara.

Organisasi Pemerintah Kota Batam terdiri dari 45 SKPD dengan struktur organisasi yang telah ditetapkan dengan Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2007, Nomor 9 Tahun 2007, Nomor 10 Tahun 2007, Nomor 11 Tahun 2007, Nomor 12 Tahun 2007, Nomor 13 Tahun 2007, Nomor 6 Tahun 2013 dan Nomor 7 Tahun 2013. Kota Batam terdiri dari 12 kecamatan dengan 64 Kelurahan.

### 2. Kota Tanjungpinang

Pemerintah Kota Tanjungpinang didirikan pada tahun 2001, berdasarkan Undang-Undang Nomor 5 tahun 2001 dengan luas wilayah 239,5 km<sup>2</sup> (luas daratan 131,54 km<sup>2</sup>) dan jumlah penduduk sebanyak 202.215 jiwa (data BPS Provinsi Kepulauan Riau tahun 2016). Batas wilayah Kota Tanjungpinang adalah sebagai berikut:

- Utara dengan Kecamatan Bintan Utara (Kabupaten Bintan)
- Selatan dengan Kecamatan Bintan Timur (Kabupaten Bintan)
- Barat dengan Kecamatan Galang (Kota Batam)
- Timur dengan Kecamatan Bintan Timur (Kabupaten Bintan)

Organisasi Pemerintah Kota Tanjungpinang terdiri dari 57 SKPD dengan struktur organisasi yang telah ditetapkan dengan Peraturan Daerah Nomor 3, 4, dan 5 Tahun 2014. Kota Tanjungpinang terdiri dari 4 kecamatan dan 18 kelurahan.

### 3. Kabupaten Bintan

Pemerintah Kabupaten Bintan didirikan pada tahun 1999, berdasarkan Undang-Undang Nomor 53 Tahun 1999 dan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2000 dengan luas wilayah 88.038,54 km<sup>2</sup> (luas daratan 1.946,13 km<sup>2</sup>) dan jumlah penduduk sebanyak 153.020 jiwa (data BPS Provinsi Kepulauan Riau tahun 2016). Batas wilayah Kabupaten Bintan adalah sebagai berikut:

- Utara dengan Kabupaten Natuna;
- Selatan dengan Kabupaten Lingga;
- Barat dengan Kota Tanjungpinang dan Kota Batam;
- Timur dengan Provinsi Kalimantan Barat.

Organisasi Pemerintah Kabupaten Bintan terdiri dari 38 SKPD dengan struktur organisasi yang telah ditetapkan dengan Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2008 dan Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2012, yang terdiri dari 2 Sekretariat, 14 Dinas, 8 Badan, 1 Kantor, 1 Inspektorat, 1 Satpol PP, 1 RSUD dan 10 Kecamatan dengan 36 desa dan 16 diantaranya berstatus kelurahan.

#### 4. Kabupaten Kepulauan Anambas

Pemerintah Kabupaten Kepulauan Anambas terbentuk melalui Undang-Undang No. 33 Tahun 2008 tanggal 24 Juli 2008, terdiri dari 7 Kecamatan dan terdiri atas 283 pulau. Kabupaten Kepulauan Anambas memiliki luas wilayah 46.664 Km<sup>2</sup> (luas daratan 634,37km<sup>2</sup> dan luas lautan 46.029,27 Km<sup>2</sup>) dan jumlah penduduk sebanyak 40.414 jiwa (data BPS Provinsi Kepulauan Riau tahun 2016). Batas wilayah Kabupaten Kepulauan Anambas:

- Utara dengan Laut Cina Selatan;
- Selatan dengan Kepulauan Tembelan;
- Barat dengan Laut Cina Selatan;
- Timur dengan Laut Natuna.

Organisasi Pemerintah Kabupaten Kepulauan Anambas terdiri dari 33 SKPD dengan struktur organisasi yang telah ditetapkan dengan Peraturan Daerah Nomor 06 Tahun 2011 tanggal 27 Juni 2011 dan Perda Nomor 01 Tahun 2012 tanggal 6 Februari 2012 tentang Pembentukan Badan pengelolaan perbatasan Kabupaten Kepulauan Anambas. 33 SKPD tersebut terdiri dari Kepala Daerah dan Wakil Kepala Daerah, DPRD, 2 (dua) sekretariat, Inspektorat, 6 (enam) Badan, 14 (empat belas) Dinas, 3 (tiga) Kantor, dan 7 (tujuh) Kecamatan.

#### 5. Kabupaten Natuna

Pemerintah Kabupaten Natuna didirikan pada tahun 1999, berdasarkan Undang-Undang No. 53 tahun 1999 dengan luas wilayah 264.198,37 km<sup>2</sup> (luas daratan 2.001,30 km<sup>2</sup> dan lautan 262.197,07 km<sup>2</sup>) dan jumlah penduduk sebanyak 74.520 jiwa (data BPS Provinsi Kepulauan Riau tahun 2016). Batas wilayah Kabupaten Natuna sebagai berikut:

- Utara dengan Laut Cina Selatan;
- Selatan dengan Kabupaten Bintan;
- Barat dengan Semenanjung Malaysia;
- Timur dengan Laut Cina Selatan.

Organisasi Pemerintah Kabupaten Natuna terdiri dari 45 SKPD dengan struktur organisasi yang telah ditetapkan dengan Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2011. Kabupaten Natuna terdiri dari 12 kecamatan dengan 73 desa dan 6 diantaranya berstatus kelurahan.

#### 6. Kabupaten Lingga

Pemerintah Kabupaten Lingga didirikan pada tahun 2003, berdasarkan Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2003 tanggal 18 Desember 2003 (Lembaran Negara Tahun 2003 Nomor 146, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4341) dengan luas wilayah 45.456,7162 km<sup>2</sup> (luas daratan 2.117,72 km<sup>2</sup> dan luas lautan 43.338,9962 km<sup>2</sup>) dan jumlah penduduk sebanyak 88.591 jiwa (data BPS Provinsi Kepulauan Riau tahun 2016). Batas wilayah Kabupaten Lingga adalah sebagai berikut:

- Utara dengan Kota Batam dan Laut Cina Selatan;
- Selatan dengan Laut Bangka dan Selat Berhala;
- Barat dengan Laut Indragiri Hilir;
- Timur dengan Laut Cina Selatan.

Organisasi Pemerintah Kabupaten Lingga terdiri dari 45 SKPD dengan struktur organisasi yang telah ditetapkan dengan Peraturan Daerah Nomor 4 s.d 10 Tahun 2011 Kabupaten Lingga terdiri dari 9 kecamatan dengan 75 desa dan 7 diantaranya berstatus kelurahan.

#### 7. Kabupaten Karimun

Pemerintah Kabupaten Karimun didirikan pada tahun 1999, berdasarkan Undang-Undang Nomor 53 tahun 1999 dengan luas wilayah 7.984 km<sup>2</sup> (luas daratan 1.524 km<sup>2</sup>) dan jumlah penduduk sebanyak 225.298 jiwa (data BPS Provinsi Kepulauan Riau tahun 2016). Batas wilayah Kabupaten Karimun adalah sebagai berikut:

- Utara dengan Kota Batam dan Laut Cina Selatan;
- Selatan dengan Laut Bangka dan Selat Berhala;
- Barat dengan Laut Indragiri Hilir;
- Timur dengan Laut Cina Selatan

Organisasi Pemerintah Kabupaten Karimun terdiri atas 44 SKPD dengan struktur organisasi yang telah ditetapkan dengan Peraturan Daerah Nomor 02 Tahun 2012 Kabupaten Karimun terdiri atas 12 kecamatan dengan 42 desa dan 29 diantaranya berstatus kelurahan.

#### 1.2.1.1 Potensi Posisi Geografis Provinsi Kepulauan Riau

Posisi geografis Provinsi Kepulauan Riau terbentang dari selat Malaka sampai dengan laut (Natuna) Cina Selatan dan berbatasan langsung dengan Vietnam, Malaysia, Kamboja dan Singapore sebagai pusat perdagangan dunia menjadikan Provinsi Kepulauan Riau memiliki peran strategis dalam lalu lintas perdagangan dunia. Provinsi Kepri memiliki luas wilayah 251.810 km<sup>2</sup>. Dimana 96% diantaranya merupakan lautan dan 4% berupa daratan yang di rangkai oleh 2.408 pulau dengan garis pantai sepanjang 2.367,6 km.

Pusat pusat kegiatan di Provinsi Kepulauan Riau dapat dijangkau dari Singapura dengan jarak tempuh kurang lebih 1 - 2 jam perjalanan menggunakan sarana transportasi laut. Provinsi Kepulauan Riau terdiri dari 5 (lima) kabupaten dan 2 (dua) kota, meliputi Kabupaten Bintan, Kabupaten Karimun, Kabupaten Lingga, Kabupaten Natuna, Kabupaten Kepulauan Anambas, Kota Tanjungpinang, dan Kota Batam.

#### 1. Aksesibilitas

Provinsi Kepulauan Riau dapat dijangkau melalui transportasi udara maupun transportasi laut. Bandara Hang Nadim di Batam dan Bandara Raja Haji Fisabilillah di Tanjungpinang merupakan gerbang udara dari akses nasional maupun internasional. Selain itu pelabuhan pelabuhan yang tersebar di setiap Kabupaten kota menjadi pintu masuk di provinsi Kepri melalui laut. Pusat pemerintahan provinsi Kepulauan Riau terletak pulau Dompak. Aksesibilitas Dari pusat pemerintahan Kabupaten / kota ke pusat pemerintahan provinsi adalah sebagai berikut:

- a. Dari pusat pemerintahan kota Tanjung Pinang di Senggarang dapat dicapai melalui angkutan darat dengan waktu tempuh kurang lebih 1 jam;
- b. Dari pusat pemerintahan Kota Batam dapat dicapai melalui angkutan laut dengan waktu tempuh kurang lebih 1 jam;
- c. Dari pusat pemerintahan Kabupaten Bintan dapat dicapai melalui angkutan darat dengan waktu tempuh kurang lebih 1 jam;
- d. Dari pusat Pemerintahan kabupaten Karimun dapat dicapai melalui angkutan laut dengan waktu tempuh kurang lebih 3 jam;
- e. Dari pusat pemerintahan Kabupaten Lingga dapat dicapai melalui angkutan laut dengan waktu tempuh kurang lebih 4 jam dan angkutan udara dengan waktu tempuh setengah jam;
- f. Dari pusat pemerintahan Kabupaten Natuna dapat dicapai melalui angkutan laut dengan waktu tempuh kurang lebih 12 jam dan angkutan udara dengan waktu tempuh kurang lebih satu setengah jam sampai dengan dua jam;
- g. Dari pusat pemerintahan Kabupaten Kepulauan Anambas dapat dicapai melalui angkutan laut dengan waktu tempuh kurang lebih 8 jam dan angkutan udara dengan waktu tempuh kurang lebih satu jam.

#### 2. Profil Alam

Wilayah Provinsi Kepulauan Riau terdiri dari lautan dan pulau-pulau yang tersebar dari Selat Malaka sampai Laut Natuna. Luas wilayah, Provinsi Kepulauan Riau terdiri dari 9.982,88 km<sup>2</sup> berupa daratan dan 415.231,79 km<sup>2</sup> berupa lautan. Provinsi Kepulauan Riau mempunyai 2.408 pulau. Jumlah pulau yang telah berpenghuni sejumlah 385 pulau, 19 pulau merupakan pulau terdepan yang berbatasan langsung dengan negara lain. Provinsi Kepulauan Riau terdiri dari 5 (lima) Kabupaten dan 2 (dua) kota, meliputi Kabupaten Bintan, Kabupaten Karimun, Kabupaten Lingga, Kabupaten Natuna, Kabupaten Kepulauan Anambas, Kota Tani ungpinang, dan Kota Batam.

### 3. Profil Geologi

Berdasarkan kondisi geomorfologinya, Provinsi Kepulauan Riau merupakan bagian kontinental yang terkenal dengan nama “paparan sunda” atau bagian dari kerak Benua Asia. Batuan-batuan yang terdapat di Kepulauan Riau diantaranya adalah batuan ubahan seperti mika gneiss, meta batulanau, batuan gunung api seperti tuf, tuf litik, batupasir tufan yang tersebar di bagian timur Kepulauan Riau, batuan terobosan seperti granit muskovit dapat dijumpai di Pulau Kundur bagian timur, batuan sedimen seperti serpih batu pasir, metagabro, yang tersebar di Pulau Batam, Pulau Bintan, Pulau Buru. Juga terdapat batuan aluvium tua terdiri dari lempung, pasir kerikil, dan batuan aluvium muda seperti lumpur, lanau, dan kerakal.

Geomorfologi Pulau Kundur dan pulau Karimun Besar terdiri dari perbukitan dan dataran, dengan pola aliran sungai radial hingga dendritik yang dikontrol oleh morfologi bukit granit yang homogen. Struktur geologi berupa sesar normal dengan arah barat-timur atau barat daya-timur laut.

Geomorfologi Pulau Batam, Pulau Rempang dan Pulau Galang berupa perbukitan memanjang dengan arah barat laut-tenggara, dan sebagian kecil dataran yang terletak dibagian kakinya.

Geomorfologi Pulau Bintan berupa perbukitan granit yang terletak dibagian selatan pulau dan dataran yang terletak di bagian kaki. Struktur geologi sesar Pulau Bintan dominan berarah barat laut-tenggara dan barat daya-timur laut, beberapa ada yang berarah utara-selatan atau barat-timur. Pulau-pulau kecil di sebelah timur dan tenggara Pulau Bintan juga disusun Oleh granit berumur Trias (Trg) sebagai penghasil bauksit.

Geomorfologi Pulau Lingga berupa perbukitan dengan puncak Gunung Lingga, membentang dengan arah barat laut tenggara dan dataran yang menempati di bagian kaki dengan pola aliran sungai trellis hingga sejajar.

Geomorfologi Pulau Selayar dan Pulau Sebangka berupa perbukitan yang membentang dengan arah barat laut-tenggara dan dataran di bagian kakinya, pola aliran sungai adalah trellis yang dikontrol oleh Struktur geologi yang berupa perlipatan dengan sumbu memanjang barat laut-tenggara dan arah patahan utara-selatan. Stratigrafi keempat pulau ini tersusun oleh Formasi Pancur (Ksp) yang terdiri dari serpih kemerahan dan urat kwarsa, sisipan batupasir kwarsa, dan konglomerat polemik.

Geomorfologi Pulau Singkep selain terdiri dari Formasi Pancur dan Formasi Semarang juga terdapat granit (Trg) yang mendasari kedua formasi di atas dan menjadi penghasil timah atau bauksit.

Geomorfologi Pulau Bunguran berupa perbukitan yang membujur dari tenggara-barat laut dengan puncak Gunung Ranai dan dataran yang menempati bagian barat dari pulau Bunguran. Pola aliran sungai adalah radial hingga dendritik di sekitar Gunung Ranai, sedangkan ke arah barat laut berubah menjadi pola aliran trellis.

Pulau Matak, Pulau Siantan dan Pulau Jemala disusun oleh granit Anambas (Kag) yang tersusun oleh granit, granodiorit dan syenit. Batuan granit Anambas (Kag) ini menerobos batuan mafik dan

ultramafik (Jmu) yang terdiri dari diorit, andesit, gabro, gabro porfir, diabas dan basalt, bersisipan rijang-radiolaria. Pola struktur sesar dominan berarah barat laut-tenggara dan sedikit berarah utara-selatan hingga baratdaya-timur laut.

Kabupaten Kepulauan Anambas mempunyai potensi tambang granit sedangkan Kabupaten Natuna dan Kabupaten Kepulauan Anambas merupakan cekungan tersier yang kaya minyak dan gas bumi yaitu Cekungan Natuna Barat yang masuk wilayah Kabupaten Kepulauan Anambas dan Cekungan Natuna Timur yang masuk wilayah Kabupaten Natuna.

Tekstur tanah di wilayah Provinsi Kepulauan Riau dapat dibedakan menjadi tekstur halus (liat), tekstur sedang (lempung), dan tekstur kasar. Jenis tanahnya di wilayah Provinsi Kepulauan Riau terdiri dari organosol, glei humus, podsolik merah kuning, latosol dan aluvial.

Jenis tanah Organosol dari glei humus merupakan segolongan tanah yang tersusun dari bahan organik, atau campuran bahan mineral dan bahan organik dengan ketebalan minimum 50 cm, dan mengandung paling sedikit 30% bahan organik bila liat atau 20% bila berpasir. Kepadatan atau bulk density kurang dari 0,6 dan selalu jenuh. Lapisan tanah Organosol tersebar di beberapa pulau di wilayah Kecamatan Moro (Kabupaten Karimun), Kabupaten Natuna, Pulau Rempang, dan Pulau Galang.

Jenis tanah Latosol, dijumpai di Kabupaten Natuna, Pulau Karimun, Pulau Kundur, beberapa pulau di sekitarnya dan gugus-gugus pulau yang berada di wilayah Kecamatan Moro.

Jenis tanah Aluvial yang belum mempunyai perkembangan, dangkal sampai yang berlapis dalam, berwarna kelabu, kekuningan, kecoklatan, sering ber-gley dan bertotol kuning, merah dan coklat. Tekstur bervariasi dari lempung hingga tanah tambahan yang banyak mengandung bahan-bahan organik. Tanah ini terdapat di pulau Karimun, Pulau Kundur.

#### 4. Batuan dan Logam

Potensi pertambangan batuan dan logam yang ada di Provinsi Kepulauan Riau berupa jenis bahan tambang yaitu bauksit, timah, batu besi, granit, pasir darat dan pasir laut.

- Batu granit di wilayah Karimun, Bintan, Lingga dan Kepulauan Anambas;
- Pasir di wilayah Karimun, Bintan, dan Lingga;
- Timah di wilayah Karimun dan Lingga;
- Bauksit di wilayah Karimun, Bintan, dan Lingga,
- Biji Besi di wilayah Lingga dan Kepulauan Anambas.

Rencana pengembangan kawasan pertambangan di Provinsi Kepulauan Riau seluas kurang lebih 1.899 Ha. Bauksit adalah bahan baku aluminium. Tambang bauksit terdapat di pulau Bintan (Riau). Bauksit merupakan sisa dari deposit bauksit yang tersebar di Kecamatan Bintan Timur. Bahan galian ini telah lama dieksploitasi sejak zaman penjajah Belanda seperti perusahaan NV. Nibem. Saat ini bauksit yang ada (sekitar 10.000.000] dikelola oleh PT Aneka Tambang, Tbk. Namun, sekitar 3.835.500 ton

merupakan endapan yang belum dieksploitasi, terutama di Kecamatan Bintan Utara, Kab. Kepulauan Riau, Kundur, Kabupaten Karimun.

Potensi cadangan bahan tambang batuan dan logam di Provinsi Kepulauan Riau meliputi :

- Timah dengan jumlah cadangan, mencapai 11.360.500 m<sup>3</sup> terdapat di Pulau Karimun. Di perairan Kabupaten Karimun dan perairan Kabupaten Lingga 200.000 ton;
- Bauksit dengan total cadangan 15.880.000 ton terdapat di Pulau Bintan dan Tanjungpinang;
- Granit dengan total cadangan mencapai 858.384.000 m<sup>3</sup> terdapat di Pulau Karimun dan Pulau Bintan;
- Sementara pasir darat dengan total Cadangan mencapai 39.826400 ton terdapat di Pulau Karimun dan Pulau Bintan.

#### 5. Peluang Investasi

Pengembangan pabrik pengolahan dan pemurnian bahan tambang, khusus bauksit serta turunannya memiliki peluang yang sangat besar. Sebagai penghasil bauksit, hingga saat ini Indonesia belum memiliki pabrik pengolahan bauksit menjadi alumina sehingga seluruh bijih bauksit di ekspor ke luar negeri (Jepang dan Cina), sedangkan alumina sebagai bahan baku untuk pembuatan aluminium harus diimpor dari negara lain (Australia). Hal ini terkait dengan jumlah perusahaan penambangan bauksit yang memiliki IUP di wilayah ini terdapat 32 perusahaan, terdiri dari 3 IUP di Karimun, 12 IUP di Tanjung Pinang, Bintan 9 IUP dan dua perusahaan berada di perbatasan kabupaten. Total luas yang dikuasai oleh para pemegang IUP diperkirakan mencapai 34.993 Ha, masing-masing 1,64% dari luas tersebut berada di Karimun, Lingga (93,36%), Tanjung Pinang (1,61%), Bintan (2,33%) dan 1,06% berada di perbatasan dua wilayah. Jumlah sumber daya bauksit di Kepulauan Riau diperkirakan mencapai 180,97 juta ton, daerah yang masih menyirnpkan sumber daya bauksit paling besar adalah Kabupaten Lingga dengan jumlah sekitar 168,96 juta ton sisanya tersebar di empat wilayah dengan jumlah yang relatif kecil. Selain itu cadangan potensi tambang yang cukup besar merupakan peluang investasi bagi investor untuk eksplorasi bauksit ,karena masih banyak lahan bauksit yang belum dimanfaatkan.

Industri pemurnian pasir besi menjadi sponge besi. Sponge Iron juga dikenal sebagai besi tereduksi langsung, adalah produk yang dihasilkan dari bijih besi. Sebagai bahan baku pembuatan baja. Kebutuhan kedua jenis bahan baku baja seluruh pabrik baja di Indonesia sekitar 7,6 juta metrik ton per tahunnya dan akan terus meningkat setiap tahunnya seiring dengan meningkatnya kebutuhan baja di Indonesia maupun di dunia. Selama ini jenis bahan baku tersebut untuk kebutuhan industri baja di Indonesia masih di import dari negara China, India, Brazil dan lain-lain. Padahal bahan baku untuk memproduksi sponge iron maupun pig Iron sangat melimpah di Indonesia khususnya di provinsi Kepri, seperti pasir besi (iron sand) atau bijih besi (iron ore), batu bara (coal) dan kapur/bentonite

Peluang investasi di sektor pertambangan batuan dan logam di provinsi kepri meliputi :

- Usaha pertambangan batuan dan logam
- Usaha pengangkutan hasil tambang;
- Usaha industri pengolahan hasil tambang;
- Usaha perdagangan hasil tambang batuan;
- Jasa konstruksi pekerjaan Persiapan Lapangan untuk Lahan Pertambangan;
- Jasa penelitian potensi tambang.

#### 6. Sumber Daya Kelautan

Sumber daya kelautan meliputi ekosistem terumbu karang, pantai dan pulau kecil tersebar di beberapa lokasi di Provinsi Kepulauan Riau. Wilayah di Provinsi Kepulauan Riau memiliki kondisi ekosistem terumbu karang yang potensial untuk dikembangkan menjadi daerah wisata bahari, dengan prioritas kawasan yaitu: Kabupaten Natuna, Kabupaten Lingga, Kota Batam, Kabupaten Bintan, dan Kabupaten Kepulauan Anambas. Beberapa lokasi memiliki ekosistem terumbu karang yang indah, masih dalam kondisi baik dan jenis-jenis ikan karang yang cukup banyak dengan bentuk dan warna yang menarik. Lokasi tersebut diantaranya yaitu, Natuna Bagian Selatan (Selat Lampa) tepatnya di Pulau Burung dan Pulau Setahi, Natuna Bagian Utara (Teluk Buton) tepatnya di Pulau Panjang dan Pulau Pendek, Natuna Bagian Timur tepatnya Selat Senua dan Pulau Senua, serta Natuna Bagian Timur Laut tepatnya di Pulau Sahi. Provinsi Kepulauan Riau memiliki potensi pantai yang tinggi untuk dikembangkan menjadi kawasan wisata dengan kategori rekreasi pantai. Hal ini didukung dengan banyaknya pulau kecil yang dimiliki oleh Kepulauan Riau. Beberapa pantai yang potensial untuk dikembangkan menjadi kawasan wisata dengan kategori rekreasi pantai, tersebar di Kabupaten Natuna, Kabupaten Kepulauan Anambas, Kabupaten Karimun, Kabupaten Lingga, Kota Batam, Kabupaten Bintan dan Kota Tanjungpinang.

#### 7. Politik infrastruktur

Selama periode 2015-2019, infrastruktur jalan menjadi salah satu prioritas presiden dan telah menjadi agenda/komoditas politik yang signifikan karena menjadi media pemerataan pembangunan dan pemersatu bangsa.

Dalam RPJMN 2015-2019 ditargetkan kondisi kemandirian jalan nasional 100% (jalan Provinsi 80% dan jalan Kabupaten 70%), pembangunan jalan baru sepanjang 2.650 km, peningkatan kapasitas jalan sepanjang 1.807 km, pembangunan jalan tol sepanjang 1.000 km, serta memperbaiki jalan (preservasi) sepanjang 46.770 km.

Tidak dapat dipungkiri bahwa konektivitas jalan di Indonesia masih belum sempurna, beberapa penggal jalan di Papua dan Kalimantan belum 100% terhubung, masih banyak ruas jalan nasional sub standar (lebar < 7 meter), dan waktu tempuh di koridor utama (khususnya di Jawa dan Sumatera) belum mampu tembus < 2 jam/100 km.

Dengan ruang fiskal APBN yang sempit, agenda infrastruktur tersebut memaksa adanya pergeseran kebijakan anggaran, di mana secara gradual APBN infrastruktur mengalami peningkatan: dari Rp 256,1 Trilyun di Tahun 2015 menjadi RP 415,0 Trilyun di Tahun 2019. Selain itu, sumber pembiayaan swasta (PINA, KPBU, penunjukan BUMN) untuk infrastruktur juga mengalami peningkatan pesat. Khusus untuk jalan tol, diestimasi kebutuhan investasi s.d Tahun 2019 sekitar 224 Trilyun (dan sebagian besar dari swasta).

#### 8. Transformasi dan harmonisasi regulasi antar sektor

Reformasi regulasi di segala sektor dimulai sejak selama dekade 2000-an , dimana hampir seluruh regulasi (UU dan PP) di seluruh sektor, khususnya infrastruktur, mengalami revisi sehingga lebih modern dengan menempatkan kembali peran pemerintah untuk fokus sebagai regulator dan membuka berbagai sektor bagi keterlibatan pemerintah daerah (otda) dan publik.

Sektor jalan, mengalami perubahan regulasi dengan ditetapkannya UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan (pengganti UU No. 13 Tahun 1980) yang mengintroduksi pembagian status jalan sebagai respons atas otonomi daerah, serta mereduksi peran Jasa Marga dalam pengelolaan jalan tol (serta menginisiasi pembentukan BPJT) yang membuka peluang bagi swasta untuk lebih banyak berperan dalam investasi jalan tol.

Harmonisasi regulasi antar sektor sangat berpengaruh terhadap penyelenggaraan jalan, sebagai contoh:

- a. Hambatan pengadaan tanah merupakan salah satu faktor penentu tercapainya target pembangunan/ pelebaran jalan/jalan tol (termasuk ijin penggunaan kawasan hutan);
- b. Penetapan sejumlah pusat kegiatan (PKN, PKW, PKSN, termasuk simpul transportasi (pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul, bandara pengumpul primer, sekunder, tersier yang berada di ibukota provinsi, pelabuhan penyeberangan kelas I, pelabuhan angkutan sungai danau dan penyeberangan skala pengumpul, terminal tipe A) dalam RTRWN (PP 13/2017) serta dalam dokumen rencana induk setiap moda transportasi (Rencana Induk Perkeretaapian Nasional/ RIPNas, Rencana Induk Pelabuhan Nasional/ RIPN, Tatanan Kebandarudaraan Nasional/ TKN, Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan/ RIJLLAJ) mengharuskan adanya tambahan akses jalan nasional ke titik-titik strategis tersebut;
- c. Perubahan status jalan berkonsekuensi logis terhadap pengelolaan aset negara dan kewajiban penyediaan pendanaannya melalui APBN atau APBD, termasuk penggunaan DAK bidang jalan;
- d. Upaya percepatan penyelesaian Tol Trans Jawa dan Tol Trans Sumatera perlu mendapatkan dukungan regulasi dan kebijakan dari sektor-sektor terkait, khususnya dalam pengadaan tanah (termasuk Izin Pinjam Pakai Kawasan Hutan/ IPPKH, Izin Kolaborasi), pendanaan dan pembiayaan, serta regulasi terkait aspek teknis lainnya.

e. Munculnya usulan-usulan terkait dukungan sektor (K/L lain), termasuk arahan khusus melalui Direktif maupun kebijakan insidental lainnya, berakibat pada perubahan prioritas alokasi pendanaan penyelenggaraan jalan untuk mendukung program insidental tersebut. Akibatnya, tidak menutup kemungkinan adanya ketidaktercapaian penanganan jalan/ jembatan prioritas yang telah ditetapkan dalam Renstra, bahkan termasuk sulitnya untuk pencapaian target kemantapan jalan nasional eksisting.

#### 9. Penyediaan Infrastruktur Jalan Bagi Semua

UU 38/2004 tentang Jalan menjelaskan bahwa penyelenggaraan jalan pada hakikatnya dimaksudkan untuk mewujudkan perkembangan antardaerah yang seimbang dan pemerataan hasil pembangunan (road infrastructures for all).

Dalam konteks etika kebijakan tersebut, penyelenggaraan jalan harus mampu memberikan akses bagi semua penduduk Indonesia. Pemerintah pusat maupun Pemerintah Daerah harus menjamin tersedianya akses jalan ke semua wilayah sesuai dengan kewenangan, berdasarkan SPM (pasal 37 (1) UU 38/2004) yang meliputi aspek aksesibilitas (kemudahan pencapaian), mobilitas, kondisi jalan, keselamatan, dan kecepatan tempuh rata-rata. Termasuk dalam aspek aksesibilitas dan keselamatan juga harus dijamin ketersediaan/ pelayanannya bagi kaum disabilitas (berkebutuhan khusus) serta responsif terhadap isu gender.

#### 1.2.2 Permasalahan yang menjadi Isu Strategis Penyelenggaraan Jalan

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

#### 1.1.2.3 Permasalahan Pelaksanaan Renstra 2015 -2019

Berdasarkan atas dokumen LAKIP (Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) BPJN IV Jambi Tahun 2017, 2018, 2019 teridentifikasi sejumlah permasalahan dalam pelaksanaan Renstra BPJN Jambi 2015-2019, diantaranya:

1. Terbatasnya sumber daya manusia, baik Pegawai PNS maupun Non-PNS yang berkualifikasi Teknik Sipil maupun kualifikasi lainnya yang dibutuhkan;
2. Penugasan manajerial dan substansi teknis yang belum merata pada pegawai di lingkungan Balai Pelaksanaan Jalan Nasional IV Jambi;

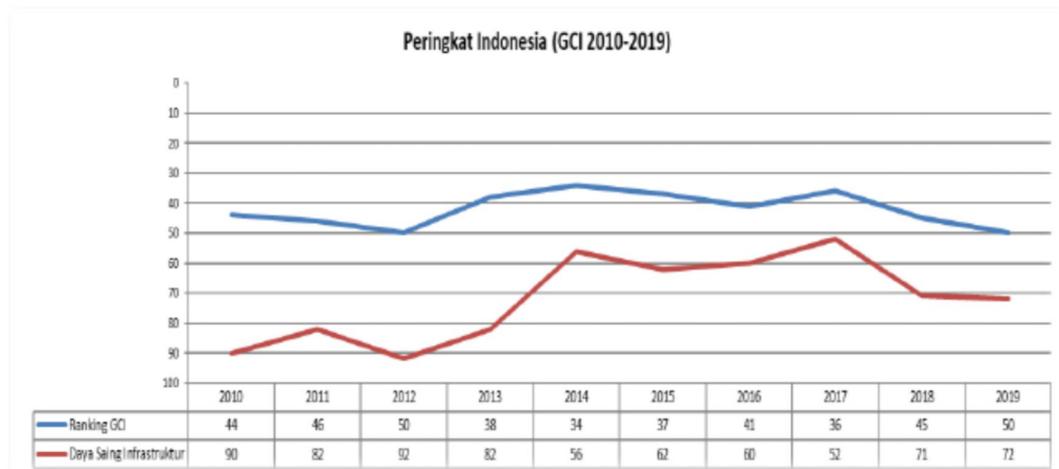
3. Ketersediaan dana penyelenggaraan jalan yang tidak berimbang dengan tingginya tuntutan kebutuhan infrastruktur di Provinsi Kepulauan Riau menyebabkan minimnya pembangunan jalan pada Kawasan-kawasan strategis, belum terpenuhinya Sebagian usulan pembangunan jalan dan jembatan baru seiring dengan adanya penambahan status jalan nasional sesuai dengan ketetapan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat;
4. Kondisi geologis dan geografis Provinsi Kepulauan Riau serta perubahan iklim yang terjadi sangat berpengaruh dalam pelaksanaan dan juga dapat menyebabkan infrastruktur jalan dan jembatan yang ada sangat rawan terhadap bencana alam;
5. Meningkatnya volume kendaraan ataupun muatan serta disiplin pengguna jalan membawa implikasi terhadap cepatnya laju kerusakan infrastruktur jalan dan jembatan.

#### 1.2.2.1 Kinerja Penyelenggaraan Jalan

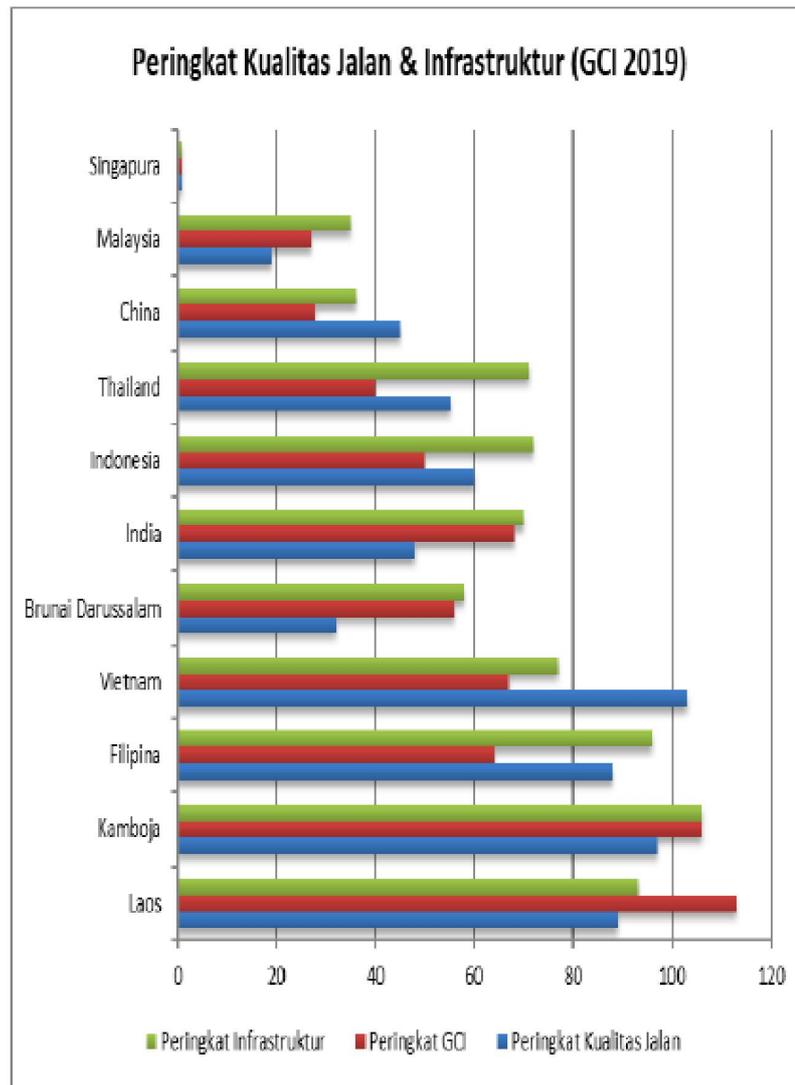
##### 1. Positioning Kondisi Infrastruktur Jalan di Indonesia secara Internasional

Perbandingan internasional terhadap posisi penyediaan infrastruktur jalan di Indonesia, sangat diperlukan untuk menyusun kebijakan penyelenggaraan jalan selama 5 tahun ke depan (2020-2024). Pandangan internasional yang baik terhadap penyediaan infrastruktur jalan di Indonesia, akan berpengaruh positif terhadap daya saing investasi.

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



Gambar 1.1 Grafik Pringkat Indonesia (GCI 2010 – 2019)



Gambar 1.2 Grafik Peringkat Kualitas Jalan dan Infra struktur (GCI 2019)

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

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

## 2. Kondisi Obyektif Infrastruktur Jalan di Indonesia

Jika digunakan alat ukur berupa pencapaian SPM (standar pelayanan minimal) jalan sebagai hasil penyelenggaraan jalan yang harus dipenuhi sebagaimana diamanatkan dalam pasal 37 (1.a) UU 38/2004 tentang Jalan, maka kondisi obyektif infrastruktur jalan di Indonesia secara umum seperti yang disampaikan pada Tabel 1.5.

Penyediaan panjang jaringan jalan di Indonesia hingga Tahun 2018-2019 mencapai 530.063 km dengan komposisi jalan Nasional 47.017 km (8,87%), jika ditambah dengan jalan tol menjadi 48.880 km (9,22%), 47.874,420 km (9.03%) jalan Provinsi dan 433.308,833 km (81,75%) adalah jalan Kabupaten/Kota. Tidak ada referensi internasional mengenai rasio ideal aksesibilitas jalan (km/km<sup>2</sup> wilayah ataupun km/1000 penduduk), namun secara umum WEF (2019) masih menempatkan Indonesia pada urutan 109 dunia terkait indikator road connectivity index dengan skor 59,8 (0-100 best).

Dari sisi kemantapan jalan Nasional, Provinsi, maupun Kabupaten/Kota; kondisi per 2018-2019 (Tabel 1.6) masih belum mencapai target RPJMN 2015-2019. Hal ini menunjukkan perlu adanya evaluasi menyeluruh ataupun rasionalisasi target kemantapan jalan tersebut di masa datang, serta perbaikan strategi manajemen aset jalan agar lebih efektif memanfaatkan sumber pembiayaan yang ada (APBN, APBD, DAK, dll). Realisasi dana preservasi jalan sebagaimana diamanatkan dalam UU 22/2009 tentang LLAJ akan semakin mendesak untuk memastikan kualitas penyediaan jalan tercapai sesuai standar pelayanan dan standar keselamatan yang ditetapkan.

Tabel 1.4 Kondisi Obyektif Infrastruktur Jalan Tahun 2018-2019

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

### 1.2.2.2 Manajemen Penyelenggaraan Jalan

Berikut ini disampaikan sejumlah kondisi/permasalahan terkait aspek sarana dan fungsi manajemen penyelenggaraan jalan. Permasalahan/isu strategis terkait sarana manajemen (management tools) penyelenggaraan jalan antara lain berkenaan dengan penyediaan SDM, dana, NSPK, material dan peralatan, dan data/informasi.

#### 1) Sumber daya manusia penyelenggaraan jalan

Dalam suatu organisasi perlu adanya Sumber Daya Manusia (SDM) untuk menunjang keberlangsungan suatu organisasi. Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau didukung oleh Pegawai Pusat maupun Honorer dengan total keseluruhan 151 orang dengan jumlah PNS sebanyak 39 orang dan pegawai honorer sebanyak 112 orang.

#### 2) Pendanaan penyelenggaraan jalan

Dana untuk pelaksanaan penyelenggaraan jalan, secara umum terdiri dari 4 sumber, yakni APBN (termasuk DAK), APBD, Swasta, dan Masyarakat. Kecukupan dana APBN terhadap program penyelenggaraan jalan nasional merupakan faktor penentu utama dalam tercapainya target yang telah ditetapkan oleh Ditjen Bina Marga. Seperti halnya terjadi pada RPJMN/Renstra 2015-2019 yang memiliki total rencana APBN bidang jalan sekitar Rp 278,18 Trilyun, namun dalam realisasinya hanya memperoleh anggaran Rp 211,97 Trilyun (76,20% dari rencana). Berdasarkan hasil kajian Bappenas (2014) idealnya selama periode 2015-2019 diperlukan biaya investasi untuk jalan sekitar Rp 1.274 Trilyun. Jika alokasi APBN tersebut ditambahkan dengan perkiraan investasi jalan tol s.d Tahun 2019 sekitar Rp 224 Trilyun, maka total realisasi dana jalan hanya sekitar 42,21% dari kebutuhan ideal.

Proporsi alokasi APBN sebagian besar digunakan untuk kegiatan preservasi jalan nasional serta peningkatan jalan dan jembatan eksisting (54,99%), selebihnya dialokasikan untuk pembangunan jalan dan jembatan baru (24,55%), serta dukungan manajemen dan teknis (20,46%). Dalam kondisi pendanaan yang terbatas (budget constraint) tersebut, kebijakan porsi anggaran untuk masing-masing kegiatan penanganan jalan akan menjadi penentu efektivitasnya dalam pencapaian target kinerja yang ditetapkan. Dalam kerangka untuk memastikan tingkat pelayanan dan tingkat keselamatan jalan, maka harus ada kepastian kecukupan dana untuk preservasi jalan. Dengan sudut pandang ini, maka implementasi dana preservasi jalan, sebagaimana diamanatkan dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, menjadi sangat relevan.

Dukungan pendanaan pusat untuk penanganan jalan daerah salah satunya diupayakan melalui DAK bidang jalan. Selama Tahun 2015-2019 total alokasi DAK jalan adalah Rp 113,97 Trilyun. Jika alokasi DAK digabungkan dengan APBD Prov/Kab/Kota untuk jalan, maka pada dasarnya dana tersebut masih kurang memadai untuk menangani ±500 ribu km jalan Daerah. Adanya potensi pelibatan dana dari masyarakat melalui dana preservasi jalan, CSR, kompensasi dampak lalu lintas, maupun berbagai skema

investasi dan pembiayaan, akan sangat membantu dalam meningkatkan kualitas penyediaan jaringan jalan daerah.

Dalam rangka mendukung Agenda Pembangunan Nasional 2015-2019 tidak cukup dengan menghasilkan target-target yang dituangkan dalam indikator mulai dari strategi, program hingga kegiatan yang dilakukan dalam satuan yang terukur tetapi juga harus dijelaskan kerangka pendanaan pembiayaan kegiatan dan besaran yang diperlukan. Sehubungan itu disusunlah kerangka pendanaan untuk mendukung kinerja BBPJN Kepulauan Riau. Pilihan pendanaan pembangunan infrastruktur yang mungkin dapat diperoleh adalah :

- Pemerintah (APBN/APBD), Pencairan Asset, Pinjaman dan hibah luar negeri (PHLN), Pinjaman langsung Regional, Surat Utang Negara (SUN);
- Badan Usaha Milik Pemerintah (BUMN/BUMD);
- Kerjasama Pemerintah Swasta;
- Off Balance Sheet (skema pendanaan dengan modal swasta yang pembayarannya dengan komitmen dicicil tahunan);
- Pendanaan Strategis (surat hutang khusus infrastruktur).

## BAB II VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN STRATEGIS

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

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

#### 2.1.1 Visi, Misi, dan Arahan Presiden dan Wakil Presiden 2020-2024

Visi pembangunan nasional yang termuat di dalam dokumen RPJMN 2020-2024 (Perpres Nomor 18 Tahun 2020) sesuai dengan visi presiden dan wakil presiden Republik Indonesia adalah sebagai berikut:

### VISI

**TERWUJUDNYA INDONESIA MAJU YANG BERDAULAT, MANDIRI, DAN  
BERKEPRIBADIAN BERLANDASKAN GOTONG-ROYONG**

Untuk mewujudkan pembangunan visi pembangunan nasional 2020– 2024 menjadi Indonesia yang berdaulat, mandiri dan berkepribadian berlandaskan gotong – royong melalui pembangunan nasional yang lebih cepat, kuat, inklusif serta berkelanjutan, maka Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat menjabarkan visi pembangunan nasional tersebut ke dalam visi, misi, tujuan, dan sasaran Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat sesuai dengan peran, tugas dan fungsinya serta mempertimbangkan pencapaian pembangunan bidang Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Periode Tahun 2015– 2019, potensi dan permasalahan, tantangan utama pembangunan yang dihadapi lima tahun kedepan serta sasaran utama dan arah kebijakan pembangunan nasional dalam RPJM tahun 2020.

Penjelasan dari visi tersebut adalah sebagai berikut:

1. Indonesia Mandiri adalah bangsa yang mampu mewujudkan kehidupan sejajar dan sederajat dengan bangsa lain dengan mengandalkan pada kemampuan dan kekuatan sendiri. Sikap kemandirian harus dicerminkan dalam setiap aspek kehidupan, baik hukum, ekonomi, politik, sosial budaya, maupun pertahanan keamanan;
2. Indonesia Maju adalah bangsa yang memiliki kualitas sumberdaya manusia tinggi, dan tingkat perekonomian baik, serta memiliki sistem dan kelembagaan politik, termasuk kemantapan hukum;
3. Indonesian Adil dan Makmur adalah bangsa yang memberikan kesempatan secara merata kepada seluruh rakyatnya dalam rangka meningkatkan taraf kehidupan; memperoleh lapangan pekerjaan; mendapatkan pelayanan sosial, pendidikan dan kesehatan; mengemukakan pendapat; melaksanakan

hak politik; mengamankan dan mempertahankan negara; serta mendapatkan perlindungan dan kesamaan di depan hukum;

4. Persatuan Indonesia dan gotong royong terus menjadi kekuatan kerja bersama kita dalam melakukan transformasi dan berbagai lompatan kemajuan. Selama empat tahun ini kita sudah membuktikan bahwa dengan persatuan dan kerja bersama, apa pun bisa dicapai oleh bangsa Indonesia. Maka, dalam lima tahun ke depan, kita yakin nilai-nilai persatuan, akhlakul karimah, dan semangat gotong royong dapat membawa Indonesia menjadi negara yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian, sesuai amanat Pancasila dan UUD 1945.

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

## MISI

1. Peningkatan kualitas manusia Indonesia;
2. Struktur ekonomi yang produktif, mandiri, dan berdaya saing;
3. Pembangunan yang merata dan berkeadilan;
4. Mencapai lingkungan hidup yang berkelanjutan;
5. Kemajuan budaya yang mencerminkan kepribadian bangsa;
6. Penegakan sistem hukum yang bebas korupsi, bermartabat, dan terpercaya;
7. Perlindungan bagi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga;
8. Pengelolaan pemerintahan yang bersih, efektif, dan terpercaya;
9. Sinergi pemerintah daerah dalam kerangka Negara Kesatuan.

Selanjutnya, Presiden memberikan menetapkan 5 (lima) arahan utama sebagai strategi dalam pelaksanaan misi Nawacita dan pencapaian sasaran visi Indonesia 2045, dimana:



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

Adapun kelima arahan utama Presiden untuk pembangunan nasional 2020-2024 tersebut didetailkan pada **Tabel 2.1** berikut ini:

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

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

### 2.1.2 Agenda Pembangunan Nasional 2020-2024

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

#### Prioritas Nasional 1 (PN1)

- *Memperkuat Ketahanan Ekonomi untuk Pertumbuhan yang Berkualitas dan Berkeadilan*

#### Prioritas Nasional 2 (PN2)

- *Mengembangkan Wilayah untuk Mengurangi Kesenjangan dan Menjamin Pemerataan*

#### Prioritas Nasional 3 (PN3)

- *Meningkatkan Sumber Daya Manusia yang Berkualitas dan Berdaya Saing*

#### Prioritas Nasional 4 (PN4)

- *Revolusi Mental dan Pembangunan Kebudayaan*

#### Prioritas Nasional 5 (PN5)

- *Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar*

#### Prioritas Nasional 6 (PN6)

- *Membangun Lingkungan Hidup, Meningkatkan Ketahanan Bencana, dan Perubahan Iklim*

#### Prioritas Nasional 7 (PN7)

- *Memperkuat Stabilitas Polhukhankam dan Transformasi Pelayanan Publik*

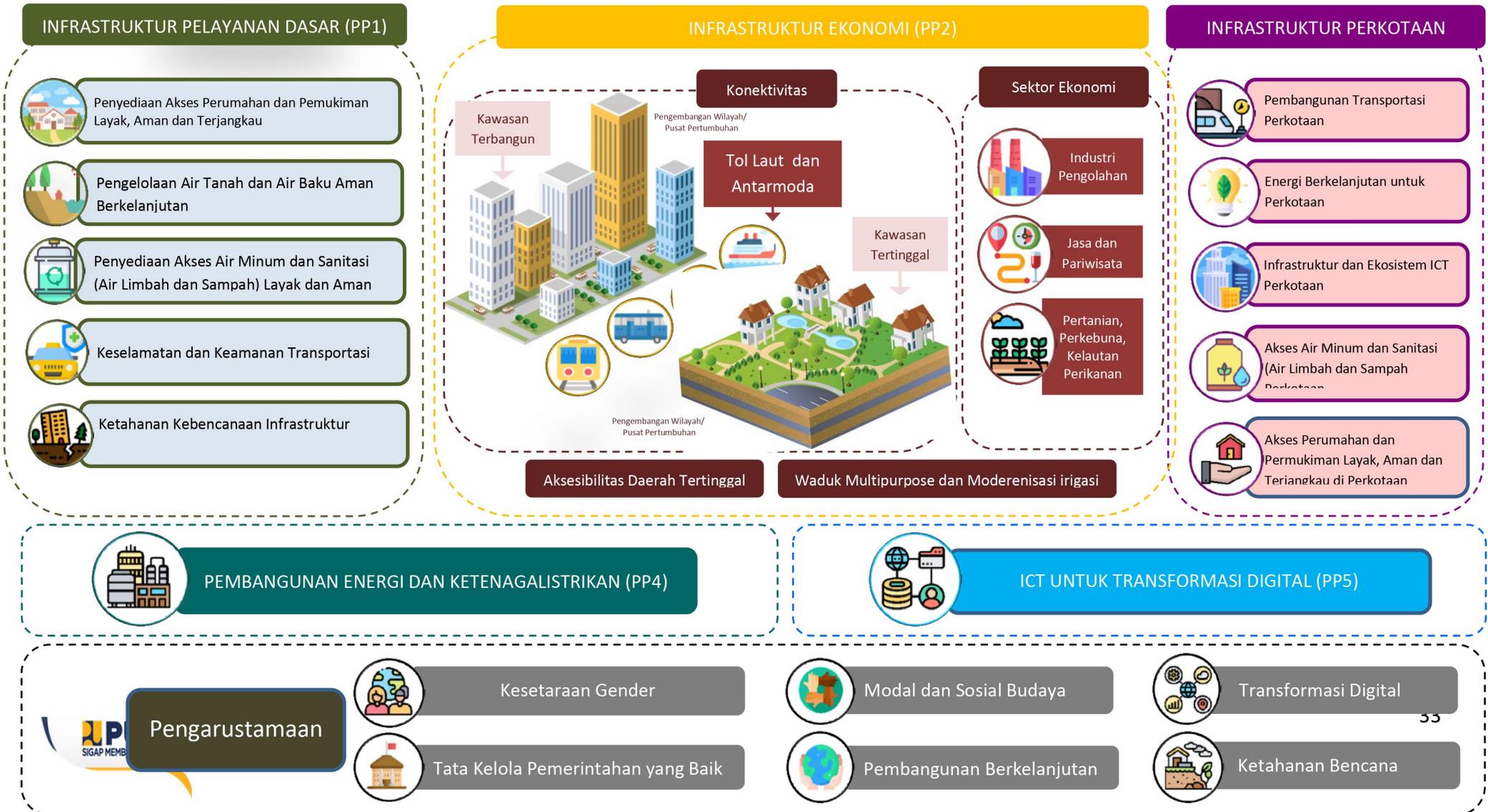
Secara lebih spesifik sektor transportasi (jalan) masuk ke dalam agenda pembangunan nasional ke-5, yakni PN5 Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar. Kerangka nasional pembangunan infrastruktur nasional 2020-2024 disampaikan pada **Gambar 2.1**. Secara umum, pembangunan infrastruktur nasional di Tahun 2020-2024 diarahkan pada 3 fokus, yakni: (1) pemenuhan

kebutuhan infrastruktur sebagai pelayanan dasar, (2) penyediaan infrastruktur sebagai pendukung ekonomi (baik dalam penyediaan konektivitas bagi daerah terpencil, tertinggal, terluar, dan perbatasan (3TP); maupun untuk mendukung sektor ekonomi utama (khususnya: industri, jasa dan pariwisata, serta pertanian, perkebunan, perikanan dan kelautan), dan (3) penyediaan infrastruktur bagi wilayah perkotaan.

Lebih detail, PN5. Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar, memiliki 5 Program Prioritas (PP), yakni: PP1. Infrastruktur Pelayanan Dasar, PP2. Infrastruktur Ekonomi, PP3. Infrastruktur Untuk Mendukung Perkotaan, PP4. Energi dan Ketenagalistrikan, dan PP5. Transformasi Digital. Untuk setiap PP tersebut terdapat sejumlah Kegiatan Prioritas (KP) sebagai implementasinya. Sektor transportasi (jalan) masuk ke dalam PP1, PP2, dan PP3, adapun penjelasan lebih detail terkait dengan KP serta sasaran, target, dan indikator untuk sektor transportasi (jalan).



Gambar 2.1 Agenda Pembangunan Nasional ke – 5 (PN5)  
MEMPERKUAT INFRASTRUKTUR UTUK Mendukung PEGEMBANGAN EKONOMI DAN PELAYANAN DASAR





**Gambar 2.2** Highlight Target Ditjen Bina Marga

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

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

### 2.2.1 Visi dan Misi Kementerian PUPR

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

## VISI

**(Kementerian PUPR)**

KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT YANG ANDAL, RESPONSIF, INOVATIF DAN PROFESIONAL DALAM PELAYANAN KEPADA PRESIDEN DAN WAKIL PRESIDEN UNTUK MEWUJUDKAN VISI DAN MISI PRESIDEN DAN WAKIL PRESIDEN: "INDONESIA MAJU YANG BERDAULAT, MANDIRI, DAN BERKEPRIBADIAN BERLANDASKAN GOTONG ROYONG"

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

---

## MISI

---

### (Kementerian PUPR)

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

#### 2.2.2 Tujuan Kementerian PUPR

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

1. Peningkatan ketersediaan dan kemudahan akses serta pemanfaatan air untuk memenuhi kebutuhan domestik, peningkatan produktivitas pertanian dan pengembangan energi, industri dan sektor ekonomi unggulan;
2. Peningkatan kelancaran konektivitas dan akses jalan yang lebih merata bagi peningkatan pelayanan sistem logistik nasional yang lebih efisien dan penguatan daya saing;
3. Peningkatan permukiman berkualitas yang semakin merata dengan pemanfaatan dan pengelolaan yang partisipatif untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat;
4. Pemenuhan kebutuhan perumahan yang semakin merata untuk mencapai peningkatan kualitas hidup masyarakat;
5. Peningkatan pelayanan infrastruktur sesuai dengan potensi dan upaya pengembangan wilayah pada pusat-pusat pertumbuhan ekonomi dan kawasan strategis;
6. Peningkatan infratraktur pekerjaan umum dan perumahan yang terbangun dan terkelola dengan berbagai skema pembiayaan yang lebih efisien dan berkelanjutan;

7. Peningkatan daya saing jasa konstruksi nasional serta peningkatan mutu, keselamatan, keamanan dan keberlanjutan dalam penyelenggaraan dan hasil jasa konstruksi;
8. Peningkatan penyelenggaraan pembangunan infrastruktur yang bersih dan terpercaya;
9. Peningkatan SDM aparatur Kementerian PUPR yang berkinerja tinggi;
10. Peningkatan efektifitas penyelenggaraan pembangunan infrastruktur.

### 2.2.3 Sasaran Kementerian PUPR

Sasaran Strategis (SS) pembangunan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai oleh Kementerian PUPR sebagai suatu outcome/impact dari beberapa program yang dilaksanakan untuk periode 5 tahun. Dalam penyusunannya, Kementerian PUPR menjabarkan 4 misi dan menggunakan pendekatan metode Balanced Scorecard (BSC) yang dibagi ke dalam 4 perspektif, yaitu perspektif stakeholders, perspektif customers, perspektif internal process dan perspektif learning and growth. Deskripsi penerapan BSC tersebut diilustrasikan dalam bentuk peta strategi (strategy map) sebagaimana disampaikan pada Gambar 2.3.



Sebagai catatan, untuk mempermudah implementasi dalam pencapaian Sasaran Strategis (SS) dari sistem penganggaran, maka pendekatan BSC sebagaimana disampaikan pada Gambar 2.3 di atas dikombinasikan dengan pendekatan penyusunan sistem penganggaran berbasis kinerja, di mana setiap Sasaran Strategis (SS) dilekatkan/diasosiasikan dengan masing-masing program yang menjadi tanggung jawab dari setiap Unit Eselon I di Lingkungan Kementerian PUPR. Sehingga dalam hal ini, tanggung jawab dari Ditjen Bina Marga adalah untuk mencapai target kinerja dari SS-2. Meningkatnya Dukungan Konektivitas Jaringan Jalan Nasional. Masing-masing Sasaran Strategis dijabarkan ke dalam Sasaran Program, di mana setiap Sasaran Program memiliki Indikator Kinerja Program yang merupakan Indikator Kinerja Utama (IKU) pada masing-masing Unit Organisasi.

### 2.3 Tujuan, dan Sasaran Ditjen Bina Marga 2020-2024

Pada bagian ini disampaikan tujuan, dan sasaran dari Ditjen Bina Marga untuk periode Renstra 2020-2024 yang disusun dengan memperhatikan visi, misi, dan sasaran pembangunan Nasional dalam RPJMN 2020-2024 (Perpres Nomor 18 Tahun 2020) (Sub Bab 2.1) serta visi, misi, tujuan, dan sasaran Kementerian PUPR dalam Renstra Kementerian PUPR 2020-2024 (Sub Bab 2.2).

#### 2.3.1 Tujuan dan Sasaran Ditjen Bina Marga

Tujuan dan sasaran Ditjen Bina Marga 2020-2024 secara terstruktur dirumuskan dalam peta strategi (strategy map) mengikuti konsep Balanced Scorecard (BSC), dan dikelompokan ke dalam 4 perspektif, yakni:

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

Oleh karena itu, tujuan Ditjen Bina Marga dalam menyelenggarakan jalan nasional pada periode 2020-2024 terdiri dari 4 butir sebagai berikut:

---

## TUJUAN

---

### (Ditjen Bina Marga)

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

Masing-masing tujuan Ditjen Bina Marga tersebut di atas, mewakili setiap perspektif dalam Balanced Scorecard (BSC), yakni:

1. Tujuan pertama (T.1) mewakili tujuan dari stakeholders perspectives (pemberi mandat) yang dalam periode RPJMN 2020-2024 menginginkan terwujudnya konektivitas jalan nasional (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 perspectives, yakni pengguna jalan nasional dapat memperoleh kinerja pelayanan jalan nasional melalui pengurangan waktu tempuh yang dicapai melalui peningkatan aksesibilitas, rating kondisi jalan, dan rating 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 UU No 38 Tahun 2004 maupun Permen PUPR 03/PRT/M/2019) melalui serangkaian kegiatan yang tercakup dalam program penyelenggaraan jalan, yang implementasinya dilaksanakan oleh setiap Unit Eselon II Pusat maupun UPT/Balai di Lingkungan Ditjen Bina Marga;
4. Tujuan keempat (T.4) mewakili tujuan pada level Learning and Growth Perspectives, sebagai upaya dari Ditjen Bina Marga untuk memenuhi modal dasar organisasi agar dapat menjalankan tugas dan fungsinya

## 2.1 SASARAN STRATEGIS

Sasaran Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau yang diharapkan dicapai dalam memenuhi tujuan selama periode 2020–2024 yaitu:

1. Meningkatkan kualitas layanan jalan nasional;
2. Menambah kapasitas jaringan jalan nasional;
3. Turut serta dalam pembangunan dan peningkatan perekonomian guna mendukung daya saing industri startegis Nasional;
4. Melakukan pembinaan dan pengawasan penyelenggaraan jalan;
5. Mendukung pemerataan pembangunan di wilayah perbatasan.

Kebijakan yang merupakan ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan oleh pihak yang berwenang untuk dijadikan pedoman, pegangan atau petunjuk dalam pelaksanaan program/kegiatan guna tercapainya kelancaran dan keterpaduan dalam perwujudan sasaran, tujuan, serta visi dan misi Direktorat Jenderal Bina Marga adalah:

1. Kelembagaan, melalui peningkatan tertib penyelenggaraan jalan dan perkuatan institusi untuk menunjang program preservasi dan meningkatkan tertib pengelolaan aset termasuk memfungsikan pengamat kondisi jalan, yang dicapai melalui:
  - a. Peningkatan Kapasitas SDM;
  - b. Legalisasi NSKP dan SOP;
  - c. Inventarisasi dan re-evaluasi BMN;
  - d. Melakukan Pembinaan dan Pengawasan Penyelenggaraan Jalan.
2. Organisasi Manajemen Pemeliharaan berkelanjutan, yang dicapai melalui:
  - a. Pembentukan Unit sistem Manajemen Mutu;
  - b. Penerapan kegiatan preservasi dengan meningkatkan fungsi SATKER dan PPK sebagai Area Manager yang dibantu penilik jalan dalam mengidentifikasi kerusakan dini;
  - c. Peningkatan peran Balai di daerah untuk melakukan koordinasi dalam rangka meningkatkan kelancaran pelaksanaan, pembebasan tanah, beban berlebih, tertib manfaat jalan, dan penanganan banjir sehingga perlu ditingkatkan koordinasi lintas sektoral antara lain dengan Kementerian Perhubungan, BPN, Polri dan pemerintah daerah;
  - d. Penyusunan kebijakan dan rencana penyelenggaraan jalan (Klasifikasi Fungsi dan Status Jalan, Renstra, KPJM, Rencana Umum Pengembangan Sistem Jaringan Jalan) yang sesuai dengan RTRWN dan sistem logistik nasional;
  - e. Penyusunan program dan anggaran yang sesuai dengan rencana penyelenggaraan jalan yang berkelanjutan;
  - f. Penyusunan rencana teknik yang berbasis lingkungan melalui penyusunan dan penerapan dokumen pengelolaan lingkungan (termasuk dukungan terhadap RAN-MAPI);

- g. Penyusunan rencana teknis yang berbasis keselamatan jalan serta rencana pengurangan segmen rawan kecelakaan akibat defisiensi jalan;
- h. Mengutamakan penanganan preservasi, untuk mempertahankan kinerja jalan dan kondisi jalan yang ada tetap berfungsi;
- i. Pelebaran, perkuatan struktur dan pembangunan jalan baru, dalam rangka memenuhi kebutuhan peningkatan kapasitas yang diakibatkan perkembangan lalu lintas, perkembangan wilayah dan untuk menambah tingkat pelayanan/aksesibilitas jaringan jalan terutama pada lintas utama;
- j. Pemanfaatan inovasi teknologi praktis untuk meningkatkan tuntutan atas kualitas produk disamping faktor lingkungan yang memberikan tekanan, yang dicapai melalui:
  - Akreditasi laboratorium/ sarana penelitian;
  - Dukungan Bahan dan Peralatan;
  - Pemanfaatan manajemen keselamatan selama masa konstruksi dan penerapan Kontrak berbasis Kinerja dan *Extended Warranty*;
  - Penerapan teknologi praktis dalam penanganan jalan.
- k. Pembangunan jalan yang berwawasan lingkungan dengan mengacu kepada dokumen pengelolaan lingkungan bidang jalan dan jembatan;
- l. Penanganan segmen rawan kecelakaan (defisiensi jalan), dalam upaya peningkatan keselamatan jalan;
- m. Penanganan Jalan pada Kawasan Strategis dan melakukan kegiatan tanggapdarurat.

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

Untuk mempermudah implementasi dalam pencapaian Sasaran Strategis dari system penganggaran, maka pendekatan BSC dikombinasikan dengan pendekatan penyusunan system penganggaran berbasis kinerja.

Sasaran Strategis beserta indikator kinerja Sasaran Strategis yang merupakan Indikator Kinerja Utama (IKU) Kementerian pada setiap perspektif yang akan dicapai Kementerian PUPR pada periode 2020 – 2024:

#### 1. Perspektif *Stakeholders*

Pada perspektif ini merupakan hasil akhir atau dampak yang diharapkan dari seluruh pembangunan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan, yang diindikasikan dengan:

- a. Peningkatan daya saing infrastruktur, dengan indikator:
    - Peringkat Daya Saing Infrastruktur Umum dan Jalan;
    - *Global Competitiveness Index* dan Pilar Infrastruktur;
    - *Logistic Performance Indeks*.
  - b. Peningkatan daya saing konstruksi, dengan indikator Indeks Bisnis Konstruksi dan Tingkat Produktivitas Tenaga Kerja Konstruksi;
  - c. Peningkatan kemudahan berusaha, dengan indikator peringkat *Ease of Doing Bussines* pada indikator *Dealing with Construction Permit*;
  - d. Peningkatan kontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi dan nilai tambah yang dihasilkan pada tahap konstruksi dan operasi;
  - e. Penurunan tingkat kesenjangan antar wilayah, dengan indikator Koefisien Gini Ratio;
  - f. Peningkatan kualitas hidup masyarakat, dengan indikator Kesejahteraan Rakyat.
2. Perspektif *Customer*
- a. Sasaran Strategis pertama (SS-1), yakni: “Meningkatnya Ketahanan Air Nasional untuk pemenuhan kebutuhan domestic, industry, energi dan produktivitas pertanian”, dengan *Indikator Kinerja Tingkat Pengelolaan Sumber Daya Air*;
  - b. Sasaran Strategis kedua (SS-2), yakni: “Meningkatnya Dukungan Konektivitas Bagi Peningkatan Daya Saing”, dengan Indikator Kinerja Rasio Konektivitas Jaringan Jalan;
  - c. Sasaran Strategis ketiga (SS-3), yakni: “Meningkatnya Pemenuhan Kebutuhan Infrastruktur Dasar Permukiman untuk kehidupan nyaman dan produktif”, dengan Indikator Kinerja Tingkat Kelayakan Permukiman dan Hunian;
  - d. Sasaran Strategis keempat (SS-4), yakni: “Meningkatnya Pemenuhan Kebutuhan Perumahan untuk peningkatan kualitas hidup”, dengan Indikator Kinerja Tingkat Pemenuhan Kebutuhan Hunian.
3. Perspektif *Internal Process*
- a. Sasaran Strategis kelima (SS-5), yakni: “Meningkatnya keterpaduan pembangunan infrastruktur PUPR”, dengan Indikator Kinerja Tingkat Implementasi Keterpaduan Perencanaan dan Pemrograman Infrastruktur PUPR;
  - b. Sasaran Strategis keenam (SS-6), yakni: “Meningkatnya investasi dan sumber pembiayaan infrastruktur PU dan Perumahan”, dengan Indikator Kinerja Tingkat Ketersediaan Pembiayaan Penyelenggaraan Infrastruktur;
  - c. Sasaran Strategis ketujuh (SS-7), yakni: “Meningkatnya Kontribusi Hasil Penelitian dan Pengembangan Terhadap Daya Saing Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan”, dengan Indikator Kinerja Tingkat Penerapan Hasil Litbang;
  - d. Sasaran Strategis kedelapan (SS-8), yakni: “Meningkatnya Daya Saing dan Kualitas Hasil Jasa

Konstruksi”, dengan Indikator Kinerja Tingkat Kepatuhan Penyelenggaraan Jasa Konstruksi;

- e. Sasaran Strategis kesembilan (SS-9), yakni: “Meningkatnya Penyelenggaraan Infrastruktur yang Efektif, Efisien dan Ekonomis” dengan Indikator Kinerja Tingkat Kualitas Pengawasan Kinerja dan Keuangan.

#### 4. Perspektif *Learning and Growth*

Untuk melaksanakan pencapaian Sasaran Strategis sebagaimana tersebut di atas, dibutuhkan input yang dapat mendukung terlaksananya proses untuk menghasilkan *outcome* Kementerian PUPR. Terdapat 2 Sasaran Strategis yang akan dicapai yakni:

- a. Sasaran Strategis kesepuluh (SS-10), yakni: “Meningkatnya kompetensi Sumber Daya Manusia PUPR”, dengan Indikator Kinerja Persentase SDM Aparatur Kompeten;
- b. Sasaran Strategis kesebelas (SS-11), yakni: “Meningkatnya kualitas tata kelola penyelenggaraan Infrastruktur yang berkelanjutan”, dengan Indikator Kinerja Tingkat Kualitas Tata Kelola Penyelenggaraan Infrastruktur Kementerian PUPR.

Masing-masing Sasaran Strategis dijabarkan ke dalam Sasaran Program, di mana setiap Sasaran Program memiliki Indikator Kinerja Program yang merupakan Indikator Kinerja Utama (IKU) pada masing-masing Unit Organisasi.

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

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

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

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

No	Agenda pembangunan	Arah kebijakan dan Strategi Implementasi Strategi Implementasi
1	Memperkuat Ketahanan Ekonomi untuk Pertumbuhan yang Berkualitas dan Berkeadilan	<p><b>Pengelolaan Sumber Daya Ekonomi</b>, melalui; Pemenuhan kebutuhan energi dengan mengutamakan peningkatan energi baru terbarukan (EBT), peningkatan kuantitas/ketahanan air untuk mendukung pertumbuhan ekonomi; peningkatan ketersediaan, akses dan kualitas konsumsi pangan; Peningkatan pengelolaan kemaritiman, perikanan dan kelautan;</p> <p><b>Peningkatan Nilai Tambah Ekonomi</b>, melalui; Penguatan kewirausahaan, usaha mikro, kecil dan menengah (UMKM) dan koperasi; Peningkatan nilai tambah, lapangan kerja, dan investasi di sektor riil, dan industrialisasi; Peningkatan ekspor bernilai tambah tinggi dan penguatan tingkat komponen dalam negeri (TKBN); Penguatan pilar pertumbuhan dan daya saing ekonomi;</p>
2	Mengembangkan Wilayah untuk Mengurangi Kesenjangan dan Menjamin Pemerataan	<p>Jumlah kawasan pusat pertumbuhan yang difasilitasi dan dikembangkan: Kawasan ekonomi khusus (KEK) 18 Kawasan Kawasan Industri Prioritas Nasional (KI) 9 KI Destinasi pariwisata prioritas 10 Destinasi</p> <p>Kebijakan dan strategi pembangunan kewilayahan; Meningkatkan pemerataan antarwilayah KBI dan KTI maupun Jawa dan luar Jawa, melalui strategi pembangunan; Meningkatkan keunggulan kompetitif pusat-pusat pertumbuhan wilayah, melalui strategi pembangunan; Meningkatkan kualitas tata kelola pelayanan dasar, daya saing, serta kemandirian daerah; Meningkatkan sinergi pemanfaatan ruang wilayah, melalui strategi pembangunan.</p>
3	Meningkatkan Sumber Daya Manusia yang Berkualitas dan Berdaya Saing	Mengendalikan pertumbuhan penduduk dan memperkuat tata kelola kependudukan, Memperkuat pelaksanaan perlindungan sosial; meningkatkan pelayanan kesehatan menuju cakupan kesehatan semesta; Meningkatkan pemerataan layanan pendidikan berkualitas; Meningkatkan kualitas anak, perempuan, dan pemuda; Mengentaskan kemiskinan; Meningkatkan produktivitas dan daya saing
4	Revolusi Mental dan Pembangunan Kebudayaan	<p>Revolusi mental dan pembangunan kebudayaan dilaksanakan secara terpadu melalui:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Revolusi mental dan pembinaan ideologi Pancasila untuk memperkuat ketahanan budaya bangsa dan membentuk mentalitas bangsa yang maju, modern, dan berkarakter.</li> <li>2) Meningkatkan pemajuan dan pelestarian kebudayaan untuk memperkuat karakter dan memperteguh jati diri bangsa, meningkatkan kesejahteraan rakyat, dan memperngaruhi arah perkembangan peradaban dunia;</li> <li>3) Memperkuat moderasi beragama untuk mengukuhkan toleransi, kerukunan dan harmoni sosial;</li> <li>4) Meningkatkan budaya literasi, inovasi, dan kreativitas bagi terwujudnya masyarakat berpengetahuan dan berkarakter.</li> </ol>
5	Memperkuat Infrastruktur	1) Infrastruktur Pelayanan Dasar: Penyediaan akses perumahan dan permukiman layak, aman dan terjangkau; Pengelolaan air tanah, air baku berkelanjutan; Penyediaan

No	Agenda pembangunan	Arah kebijakan dan Strategi Implementasi Strategi Implementasi
	untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar	akses air minum dan sanitasi layak dan aman; Keselamatan dan keamanan transportasi; Ketahanan kebencanaan infrastruktur; Waduk multiguna dan Modernisasi irigasi, 2) Infrastruktur Ekonomi: Peningkatan kualitas Konektivitas jalan; Konektivitas kereta api; Konektivitas laut; Konektivitas udara; Konektivitas darat. 3) Infrastruktur Perkotaan: Peningkatan Transportasi perkotaan; Infrastruktur dan ekosistem TIK perkotaan; penyediaan akses air minum dan sanitasi yang layak dan aman di perkotaan; penyediaan perumahan dan permukiman layak, aman dan terjangkau di perkotaan; 4) Energi dan ketenagalistrikan: Pembangunan energi dan ketenagalistrikan akan dihadapkan pada upaya menyeimbangkan 3 (tiga) unsur yaitu: (i) keberlanjutan penyediaan energi dan ketenagalistrikan; (ii) akses serta keterjangkauan energi dan ketenagalistrikan; serta (iii) kecukupan penyediaan energi dan ketenagalistrikan 5) Transformasi Digital: difokuskan kepada Penuntasan Infrastruktur TIK; Pemanfaatan infrastruktur TIK; penyediaan fasilitas pendukung transformasi digital.
6	Membangun Lingkungan Hidup, Meningkatkan Ketahanan Bencana dan Perubahan Iklim	Pembangunan lingkungan hidup, serta peningkatan ketahanan bencana dan perubahan iklim akan diarahkan melalui kebijakan: 1) Peningkatan Kualitas Lingkungan Hidup; melalui pencegahan, penanggulangan, pemulihan pencemaran dan kerusakan SDA dan lingkungan hidup, serta penguatan kelembagaan dan penegakan hukum di bidang SDA dan lingkungan hidup. 2) Peningkatan Ketahanan Bencana dan Iklim; melalui penguatan konvergensi antara pengurangan risiko bencana dan adaptasi perubahan iklim. 3) Pembangunan Rendah Karbon.
7	Memperkuat Stabilitas Polhukhankam dan Transformasi Pelayanan Publik	Melalui konsolidasi demokrasi; optimalisasi kebijakan luar negeri; Penegakan hukum nasional; reformasi birokrasi dan tata kelola; menjaga stabilitas keamanan nasional

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

Arah kebijakan RPJMN 2020-2024 terkait bidang jalan untuk mencapai sasaran dan indikator (sebagaimana telah disampaikan pada sub bab 2.1 sebelumnya) dirangkum pada Tabel 3.2. Arah kebijakan tersebut merupakan bagian dari Agenda ke-5 (PN-5) yakni Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar khususnya pada:

1. Program Prioritas ke-1 (PP1) Infrastruktur Pelayanan Dasar terutama pada Kegiatan Prioritas ke-4 (KP4) Keselamatan dan Keamanan Transportasi, termasuk infrastruktur perkotaan (pembangunan perlintasan tidak sebidang antara jalan dan KA di perkotaan, serta pembangunan jalan lingkar perkotaan; dan
2. Program Prioritas ke-2 (PP2) Infrastruktur Ekonomi terutama pada Kegiatan Prioritas ke-1 (KP1) Konektivitas Jalan.

Secara umum kebijakan dan strategi utama di dalam RPJMN 2020-2024 terkait dengan bidang jalan dapat dibagi ke dalam 6 bagian, yakni:

1. Peningkatan penerapan jalan berkeselamatan sebagai salah satu pilar dari RUNK LLAJ; (Infrastruktur Pelayanan Strategi: Keselamatan dan Keamanan Transportasi);

2. Optimalisasi sistem preservasi jalan nasional yang mengutamakan kegiatan pemeliharaan; (Infrastruktur Ekonomi: Konektivitas Jalan);
3. Skema Kerjasama antara Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) Availability Payment (AP) yang berbasis kinerja serta Program Hibah Jalan daerah yang mendorong kinerja pemeliharaan jalan perlu diperluas. Skema KPBU-AP juga mendukung kualitas jalan melalui keterpaduan penyelenggaraan jalan dan pengoperasian jembatan timbang untuk mengendalikan perilaku pembebanan berlebih di jalan (road overloading) yang menjadi penyebab utama kerusakan jalan;
4. Pembangunan jalan nasional pada lintas utama pulau, untuk mendukung kawasan-kawasan prioritas nasional (KI dan KSPN prioritas, simpul transportasi prioritas, jalan lingkar/trans pulau terluar dan jalan akses mendukung wilayah 3T dan kawasan perbatasan);
5. Peningkatan efektivitas perencanaan DAK Bidang Jalan agar pelaksanaannya selaras dengan prioritas pengembangan wilayah; dan
6. Inovasi pendanaan infrastruktur seperti KBPU, pemanfaatan dana jangka panjang, dan progra dana bergulir (revolving fund) khususnya untuk pengembangan jalan tol.

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

1. Peningkatan jalan berkeselamatan;
2. Pembangunan jalan strategis;
3. Pembangunan jalan tol;
4. Pembangunan jalan nasional mendukung kawasan prioritas (KI prioritas, KEK, KSPN, dan kawasan perbatasan);
5. Pembangunan jalan akses simpul transportasi (pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul, bandara pengumpul primer, sekunder, tersier yang berada di ibukota provinsi, pelabuhan penyeberangan kelas I, pelabuhan angkutan sungai danau dan penyeberangan skala pengumpul, terminal tipe A);
6. Preservasi jalan nasional (peningkatan/pelebaran jalan nasional);
7. Pembangunan dan pemeliharaan jalan daerah;
8. Pengembangan Wilayah Suramadu;
9. Pembangunan perlintasan tidak sebidang antara jalan dan KA di perkotaan; dan
10. Pembangunan Jalan Lingkar Perkotaan.





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

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

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

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

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

Tabel 3.3 Penjabaran Strategi Peningkatan Konektivitas Jalan Nasional

NO	Strategi Peningkatan Konektivitas Jalan Nasional	Penjabaran
1	Preservasi	Peningkatan kualitas kemantapan jalan dilaksanakan melalui pemenuhan kebutuhan pemeliharaan jalan, termasuk pemeliharaan rutin jalan serta pemenuhan kelengkapan jalan. Pemeliharaan jalan ini bertujuan untuk meningkatkan kualitas jalan nasional yang diukur dari rata-rata nilai kekasaran jalan (IRI), indeks perkerasan jalan (PCI), umur struktur jalan, dan drainase jalan. Pemenuhan kebutuhan pemeliharaan jalan didorong melalui perbaikan tata kelola penyelenggaraan jalan yang memprioritaskan kegiatan pemeliharaan rutin, berkala, rehabilitasi, dan rekonstruksi.
2	Pembangunan Jalan dan Jembatan	Peningkatan ketersediaan jaringan jalan yang mendukung pengembangan wilayah dilaksanakan melalui pembangunan jalan pada jalan lintas utama pulau, jalan yang mendukung kawasan industri dan pariwisata prioritas, jalan akses ke simpul transportasi prioritas, jalan lingkar/trans pulau terluar dan jalan akses mendukung wilayah 3T dan kawasan perbatasan. Sebagai contoh, penyelesaian jalan tol Trans Sumatera yang menghubungkan Aceh – Lampung menjadi program prioritas untuk menurunkan waktu tempuh dan menyediakan akses ke pelabuhan utama Kuala Tanjung sehingga mendorong berkembangnya kawasan industri di sepanjang koridor tersebut. Pembangunan jalan akses ke simpul prioritas diarahkan untuk menjamin kemanfaatan infrastruktur secara optimal seperti pelabuhan dan bandara. Diperlukan penguatan koordinasi perencanaan pembangunan simpul transportasi dan akses jalan dengan Kementerian/Lembaga terkait
3	Penataan Jalan Nasional di Kawasan Perkotaan	Rencana peningkatan pelayanan jaringan jalan perkotaan melalui pemeliharaan jalan perkotaan yang efektif dan efisien serta peningkatan kapasitas jalan perkotaan berkeselamatan yang mendukung keterpaduan transportasi masal perkotaan, diantaranya: (i) Revitalisasi jaringan jalan perkotaan terutama penataan jalan nasional dengan konsep jalan lingkar agar tidak mengganggu lalu lintas dalam kota; (ii) Penataan simpang sebidang untuk mengurangi kemacetan jalan di persimpangan; (iii) Dukungan jalan pada pengembangan moda transportasi angkutan masal; (iv) Pengembangan jaringan jalan baru di wilayah perkotaan dengan

		memanfaatkan ROW jalan eksisting berupa elevated/submerged road untuk meminimalisir pengadaan lahan yang biayanya sangat tinggi di perkotaan; (v) Perbaiki kondisi jalan perkotaan dengan menyediakan sistem drainase yang lebih untuk mencegah banjir dan trotoar yang ramah pejalan kaki; (vi) Optimalisasi metode pembangunan simpang tak sebidang (fly over) terutama lintasan kereta api dengan pemanfaatan lahan seminimal mungkin.
4	Pemenuhan GAP Funding melalui Skema Pembiayaan Alternatif	Dengan ruang fiskal APBN yang sempit, agenda pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur jalan dan jembatan memaksa adanya pergeseran kebijakan anggaran, di mana secara gradual APBN infrastruktur mengalami peningkatan: dari Rp 256,1 Triliun di Tahun 2015 menjadi Rp 415,0 Triliun di Tahun 2019. Selain itu, sumber pembiayaan swasta (PINA, KPBU, penunjukan BUMN) untuk infrastruktur juga mengalami peningkatan pesat. Khusus untuk jalan tol, diestimasi kebutuhan investasi s.d tahun 2019 sekitar 224 Triliun (dan sebagian besar dari swasta). Optimalisasi sistem preservasi jalan nasional yang mengutamakan kegiatan pemeliharaan dan diupayakan menggunakan skema KPBU-AP. Hampir sekitar 50% sumber pendanaan untuk program penyelenggaraan jalan periode 2020-2024 berasal dari APBN Ditjen Bina Marga yang dialokasikan untuk pembangunan dan preservasi jalan nasional berikut kegiatan dukungan manajemen dan teknisnya. Sumber terbesar kedua adalah dari skema KPBU/PINA sekitar 30% yang dialokasikan untuk kegiatan pembangunan, preservasi, dan pengoperasian jalan bebas hambatan (tol) serta pembangunan jembatan bentang panjang dengan mekanisme pengembalian investasi melalui user pay/tol. Skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) Availability Payment (AP) yang berbasis kinerja serta Program Hibah Jalan Daerah yang mendorong kinerja pemeliharaan jalan perlu diperluas. Skema KPBU-AP juga mendukung kualitas jalan melalui keterpaduan penyelenggaraan jalan dan pengoperasian jembatan timbang untuk mengendalikan perilaku pembebanan berlebih di jalan (Over Dimension Over Loading).

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

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

Tabel 3.4 Arah kebijakan dan strategi lintas sektor pada Renstra Kementerian PUPR 2020-2024

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

	<p><u>Pengembangan Kawasan Perkotaan:</u> Pengembangan kawasan perkotaan di Kota Jayapura dan Kota Baru Sorong, serta Penguatan keterkaitan desa – kota dalam pengembangan ekonomi lokal berbasis ekonomi digital.</p> <p><u>Pengembangan Daerah Tertinggal, Kawasan Perbatasan, Perdesaan dan Transmigrasi:</u> KPPN Jayapura, KPPN Manokwari, KPPN Raja Ampat, dan KPPN Merauke. Pengembangan ekonomi Kawasan perbatasan di PKSN Jayapura, PKSN Tanah Merah, dan PKSN Merauke</p>
	<p>2) Kepulauan Maluku</p> <p><u>Pengembangan Kawasan Strategis:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Pengembangan kawasan strategis dan pengeolahan sumber daya alam, berupa pertambangan yang difokuskan pada KI Teluk Weda;</li> <li>Pengembangan destinasi pariwisata alam, budaya, dan sejarah sebagai salah satu motor penggerak pengembangan ekonomi lokal melalui sektor jasa yaitu DPP/KEK Morotai;</li> <li>Preservasi, Penanganan Jalan Eksisting, Penyiapan Readiness Criteria, dan Pengembangan Jaringan Konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara yang terintegrasi antara lain pembangunan jalan lingkar/Trans Pulau Morotai, jalan lingkar/Trans Seram, jalan lingkar/Trans Pulau Kei Besar, jalan lingkar/Trans Pulau Buru, jalan lingkar/Trans Moe, jalan lingkar/Trans Pulau Wetar, Pelabuhan Ambon, Bandara Taliabu, dan Bandara Weda.</li> </ol> <p><u>Pengembangan Kawasan Perkotaan:</u> Pengembangan kawasan perkotaan di Kota Ambon, Kota Tual, Kota Ternate, dan pembangunan Kota Baru Sofifi serta Penguatan keterkaitan desa – kota yang mendukung pusat pertumbuhan wilayah.</p> <p><u>Pengembangan Daerah Tertinggal, Kawasan Perbatasan, Perdesaan dan Transmigrasi:</u> Pengembangan ekonomi perbatasan berbasis komoditas unggulan di PKSN Saumlaki, dan PKSN Daruba, KPPN Maluku Tengah, dan KPPN Morotai</p>
	<p>3) Pulau Nusa Tenggara</p> <p><u>Pengembangan Kawasan Strategis</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Pengembangan kawasan strategis dan pengolahan sumber daya alam berupa perkebunan dan pertambangan yang difokuskan pada KI Sumbawa Besar;</li> <li>Destinasi pariwisata alam, budaya, dan sejarah sebagai salah satu motor penggerak pengembangan ekonomi lokal melalui sektor jasa yaitu DPP Lombok – Mandalika/KEK Mandalika dan DPP Labuan Bajo;</li> <li>Pengembangan kawasan Bandar Kayangan sebagai pusat pertumbuhan baru dengan bertumpu pada skema investasi swasta;</li> <li>Preservasi, Penanganan Jalan Eksisting, Penyiapan Readiness Criteria, dan Pengembangan Jaringan Konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara yang terintegrasi antara lain Jalan Akses Samota, Jalan Akses KEK Mandalika, Jalan Akses DPP Labuan Bajo, Jalan Paralel Perbatasan Sektor Timur Pos Perbatasan Motaain dan Motamasin, pembangunan Jalan Perbatasan Sektor Barat NTT, pengembangan Pelabuhan Gili Trawangan, Pelabuhan Labuan Bajo, dan Bandara Labuan Bajo.</li> </ol> <p><u>Pengembangan Kawasan Perkotaan:</u> Pengembangan Kawasan Perkotaan di Kota Mataram dan Kota Kupang, penguatan keterkaitan desa-kota yang mendukung pusat pertumbuhan wilayah.</p> <p><u>Pengembangan Daerah Tertinggal:</u> Kawasan Perbatasan, Perdesaan dan Transmigrasi: pengembangan ekonomi perbatasan berbasis komoditas unggulan di PKSN Atambua dan Kefamenanu, Pengembangan KPPN di Manggarai Barat, Sumbang Timur, Sumbawa, Dompu, Lombok Timur, dan Lombok Tengah</p>
	<p>4) Pulau Sulawesi</p> <p><u>Pengembangan Kawasan Strategis:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Pengembangan komoditas unggulan dan industri pengolahan (hilirisasi) sumber daya alam (pertanian, perkebunan, logam dasar, dan kemaritiman) melalui pemanfaatan dan keterpaduan pembangunan infrastruktur yang difokuskan di KEK dan KI antara lain KEK/KI Palu, KEK Bitung, dan KI Takalar;</li> </ol>

- b. Pengembangan kawasan strategis prioritas berbasis pariwisata, yaitu DPP dan/atau KEK antara lain : DPP Manado – Likupang/KEK Likupang, DPP Baru Toraja – Makassar – Selayar, dan DPP Wakatobi.
- c. Preservasi, Penanganan Jalan Eksisting, Penyiapan Readiness Criteria, dan Pengembangan Jaringan konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara yang terintegrasi antara lain pembangunan Jalan Lintas Gorontalo, Jalan Trans Sulawesi, Tol Manado Bitung, Jalan Lintas Tengah dan Tenggara Sulawesi, Jalan Trans/Lingkar Pulau Buton, Jalan Trans/Lingkar Pulau Muna, Jalan Lingkar Pulau Wangi – Wangi (Wakatobi), Jalan Akses Wisata Likupang, Pengembangan Pelabuhan Bitung, Pengembangan Bandara Pohnpei, Bandara Bolaang Mongondow, Bandara Banggai Laut, Bandara Bumbu Kunik, dan Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal di Metropolitan Makassar.

Pengembangan Kawasan Perkotaan:

Wilayah Metropolitan Makassar dan WM Manado sebagai pemacu pertumbuhan ekonomi Pulau Sulawesi serta Kota Palu, Pare-Pare, Palopo, Kendari, Mamuju, dan Gorontalo

Pengembangan Daerah Tertinggal:

Kawasan Perbatasan, Perdesaan dan Transmigrasi : pengembangan ekonomi perbatasan berbasis komoditas unggulan di PKSN Tahuna dan PKSN Melonguane, Pengembangan KPPN Buol, Poso, Mamuju, Pinrang, Morowali, Mamuju Tengah, Konawe Selatan, Wakatobi, Muna, Barru, Luwu Timur, Bone, Minahasa Utara, Gorontalo, Boalemo, dan KPPN Gorontalo.

5) Pulau Kalimantan

Pengembangan Kawasan Strategis

- a. Pengembangan komoditas unggulan dan industri pengolahan (hilirisasi) sumber daya alam perkebunan dan hasil tambang serta pertambangan yang difokuskan pada KI Ketapang, KI Surya Borneo, KI Jorong, KI Batulicin, KI Tanah Kuning, dan KI Batanjung dan/atau KEK MBTK;
- b. Pengembangan kawasan strategis prioritas berbasis pariwisata alam, budaya, dan sejarah antara lain DPP Baru Sambas – Singkawang dan DPP Baru Derawan – Berau;
- c. Preservasi, Penanganan Jalan Eksisting, Penyiapan Readiness Criteria, dan Pengembangan Jaringan konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara yang terintegrasi antara lain pembangunan Jalan Akses KIPI Tanah Kuning, Jalan Akses KI Ketapang, Jalan Paralel Perbatasan Kalimantan (Kalbar, Kaltim, dan Kaltara), Jalan Akses Pelabuhan Pelaihari, Jalan Akses KI Batu Licin, Tol Balikpapan – Jembatan Penajam, Jalan Tol Samarinda – Bontang, Jalan Akses KEK Maloy, Pengembangan Pelabuhan Pelaihari, Pelabuhan Tanjung Selor, Bandara Baru Singkawang, Pengembangan Bandara Tanjung Harapan, dan KA IKN.

Pengembangan Kawasan Perkotaan:

Pengembangan Kawasan Perkotaan di Wilayah Metropolitan Banjarmasin, pembangunan Kota Baru Tanjung Selor, serta pengembangan Kota Pontianak, Singkawang, Palangka Raya, Balikpapan, Samarinda, Tarakan dan Pembangunan IKN di Kalimantan Timur.

Pengembangan Daerah Tertinggal, Kawasan Perbatasan, Perdesaan dan Transmigrasi:

Pengembangan ekonomi perbatasan berbasis komoditas unggulan di PKSN Long Nawang, Tou Lumbis, Paloh Aruk, Jagoi Babang, Nunukan, dan PKSN Long Midang.

6) Pulau Sumatera

Pengembangan Kawasan Strategis:

- a. Pengembangan komoditas unggulan dan industri pengolahan di beberapa KEK seperti KEK Arun Lhokseumawe, KEK Tanjung Api – Api, rencana pengembangan KEK Pulau Baai, KEK/KI Sei Mangke, KEK/KI Galan Batang, KI Kuala Tanjung, KI Bintan Aerospace, KI Tanjung Enim, KI Kemingking, KI Sadai, KI Tenayan, KI Tanjung Buton, KI Tanggamus, KI Pesawaran, KI Way Pisang, KI Katibung, dan KI Ladang, serta Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) antara lain KPBPB Batam – Bintan – Karimun dan KPBPB Sabang;
- b. Pengembangan pariwisata daerah sebagai penggerak ekonomi lokal melalui pengembangan Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP) Danau Toba, DPP Baru Padang – Bukittinggi, DPP Baru Batam – Bintan, DPP Bangka Belitung/ KEK Tanjung Kalayang;
- c. Preservasi, Penanganan Jalan Eksisting, Penyiapan Readiness Criteria, dan Pengembangan Jaringan

	<p>konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara yang terintegrasi antara lain pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera. Penanganan Lalu Lintas Timur Riau, Penanganan Lintas Barat Sumatera, Jalan Lintas Tengah Lampung, Jalan Akses DPP Sabang, Jalan Trans Pulau Simelu, Jalan Akses DPP Danau Toba.</p> <p><u>Pengembangan Kawasan Perkotaan:</u> Pengembangan Kawasan Perkotaan di Wilayah Metropolitan Palembang dan Medan seefektif pemacu pertumbuhan ekonomi Pulau Sumatera dan Peningkatan kualitas transportasi perkotaan multimoda di WM Medan (Mebidangro) serta penguatan keterkaitan desa – kota yang mendukung pusat pertumbuhan wilayah.</p> <p><u>Pengembangan Daerah Tertinggal, Kawasan Perbatasan, Perdesaan dan Transmigrasi:</u> pengembangan ekonomi perbatasan berbasis komoditas unggulan di PKSN Sabang, Bengkalis, dan PKSN Ranai, KPPN Aceh Timur, Toba Samosir, Samosir, Agam, Banyuasin, Muaro Jambi, Belitung, Bangka Selatan, Belitung Timur, Bintan Kepulauan, Karimun, Tulang Bawang, dan KPPN Mesuji.</p>
	<p>7) Pulau Jawa dan Bali</p> <p><u>Pengembangan Kawasan Strategis:</u></p> <p>a. Pengembangan komoditas unggulan dan industri pengolahan di beberapa KEK seperti KEK Kendal, Singhasari, dan KEK Tanjung Lesung dan di beberapa KI seperti KI Brebes, Madura, dan kawasan ekonomi kreatif dan digital; b. Pengembangan pariwisata DPP Baru Bandung – Halimun – Ciletuh, DPP Borobudur, DPP Bromo – Tengger – Semeru, DPP Banyuwangi, dan DPP Revitalisasi Bali;</p> <p>b. Preservasi, Penyiapan Readiness Criteria, dan Pengembangan Jaringan konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara yang terintegrasi antara lain pembangunan Jalan Tol Serang – Panimbang, Jalan Tol Yogya – Bawen, Solo – Yogyakarta, Cilacap – Yogyakarta, Tol Probolinggo – Banyuwangi, Jalan lintas Pansela, dan Jalan lintas Penghubung Utara.</p> <p><u>Pengembangan Kawasan Perkotaan:</u> Pengembangan Kawasan Perkotaan di Wilayah Metropolitan Jakarta, Bandung, Semarang, dan Surabaya, serta WM Denpasar, pembangunan Kota Baru Maja.</p> <p><u>Pengembangan Daerah Tertinggal:</u> Kawasan Perbatasan, Perdesaan dan Transmigrasi : pengembangan ekonomi perbatasan berbasis komoditas unggulan di KPPN Pandeglang, Sukabumi, Magelang, Kendal, Pamekasan, Banyuwangi, Klungkung, dan KPPN Buleleng.</p>
2	<p><b>PENGARUSTAMAAN GENDER</b></p>
	<p>Kebijakan pengarusutamaan gender ditujukan bagi terwujudnya kesetaraan gender dalam bidang penyelenggaraan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan rakyat untuk mendukung Peningkatan Indeks Pembangunan Gender (IPG) dan Indeks Pemberdayaan Gender (IDG).</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Peningkatan penyusunan produk kebijakan/pengaturan yang responsif gender (NSPK);</li> <li>2) Peningkatan dan pengembangan penyediaan dan pemanfaatan data terpilah sebagai alat pemetaan data, identifikasi isu dan analisis gender untuk mengurangi kesenjangan gender dan membuat kebijakan/program/kegiatan pembangunan yang responsif gender;</li> <li>3) Peningkatan penyusunan perencanaan dan penganggaran yang responsif gender (PPRG);</li> <li>4) Pengembangan kelembagaan dengan pembentukan Kelompok kerja (POKJA) dan Focal Point, serta peningkatan kapasitas SDM, melalui berbagai program pelatihan gender, PUG dan PPRG di tingkat pusat dan daerah;</li> <li>5) Peningkatan penyebaran informasi dan kerjasama dalam pertukaran pengetahuan dan pengalaman lintas sektor dengan melakukan kegiatan Komunikasi, Informasi dan Edukasi (KIE) melalui media cetak, elektronik, pameran, pertemuan-pertemuan, dan lain-lain;</li> <li>6) Pengembangan inovasi-inovasi kegiatan-kegiatan yang responsif gender berdasarkan penelitian, kajian-kajian dan fakta-fakta lapangan;</li> <li>7) Peningkatan kerja sama dengan multi pihak (K/L, pemerintah provinsi, kabupeten/kota, lembaga-lembaga nasional dan internasional, donor, pihak swasta, masyarakat sipil dan pihak pemangku kepentingan lainnya) melalui perjanjian Kesepakatan Bersama/Memorandum of Understanding (MoU), dan ditindaklanjuti dengan Perjanjian Kerja Sama (PKS); dan</li> <li>8) Peningkatan pemantauan dan evaluasi kegiatan responsif gender secara berkala sebagai masukan dan</li> </ol>

	umpan balik untuk penyusunan kebijakan serta keberlangsungan program kegiatan yang responsif gender.
<b>3</b>	<b>PENGARUSTAMAAN INFRASTRUKTUR PUPR TANGGUH BENCANA</b>
	<p>Kebijakan yang ditempuh sebagai upaya untuk mengakomodasi kondisi kebencanaan di Indonesia yang ditujukan untuk menghasilkan infrastruktur PUPR yang tangguh dan bisa mengurangi risiko bencana serta dapat mengurangi jumlah kerusakan infrastruktur dan lingkungan.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Penyediaan NSPK dan peningkatan implementasi standar keamanan bangunan infrastruktur termasuk didalamnya antisipasi terhadap bencana seperti pada gedung, jalan, jembatan bentang panjang, dan bendungan;</li> <li>2) Menerapkan SNI/uniform building code keamanan struktural bangunan tahan gempa pada jalan dan jembatan, dengan kategori safety critical objective yang tetap harus dapat beroperasi meskipun terjadi bencana dengan kategori kuat, sebagai jalur evakuasi dan jalur logistik;</li> <li>3) Pembangunan infrastruktur konektivitas dengan memperhatikan zona rawan bencana, sesuai kondisi hazard dan karakteristik wilayah rawan bencana;</li> <li>4) Pembangunan infrastruktur transportasi yang sekaligus dapat difungsikan sebagai bangunan mitigasi bencana (misal: jalan yang dibangun sebagai tanggul di daerah pesisir untuk mengurangi dampak bencana banjir rob atau tsunami);</li> <li>5) Penataan bangunan dan lingkungan permukiman yang berada di lokasi rawan bencana;</li> <li>6) Pemeliharaan dan penataan lingkungan di sekitar daerah aliran sungai (DAS);</li> <li>7) Penyediaan infrastruktur mitigasi dan kesiapsiagaan (shelter/tempat evakuasi sementara, jalur evakuasi dan rambu-rambu evakuasi) menghadapi bencana, yang difokuskan pada kawasan rawan dan risiko tinggi bencana dengan pengelolaan dan pemeliharaan yang melibatkan peran serta aktif masyarakat;</li> <li>8) Pelaksanaan simulasi tanggap darurat secara berkala untuk meningkatkan kesiapsiagaan terhadap bencana;</li> <li>9) Pengembangan teknologi ramah bencana pada setiap pembangunan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan;</li> <li>10) Pengembangan sistem informasi dan pengelolaan data ketahanan kebencanaan infrastruktur PUPR;</li> <li>11) Monitoring dan pemantauan ancaman bencana banjir dan kekeringan serta meningkatkan penyebaran informasi kebencanaan kepada masyarakat;</li> <li>12) Penyediaan sistem peringatan dini bencana tsunami, longsor, banjir serta memastikan berfungsinya sistem peringatan dini dengan baik;</li> <li>13) Peningkatkan kecepatan respon/tanggap bencana untuk pemulihan, dan penyelesaian rehabilitasi dan rekonstruksi infrastruktur PUPR pasca bencana.</li> </ol>

### 3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Ditjen Bina Marga 2020-2024

#### 3.3.1 Arah Kebijakan Umum Ditjen Bina Marga

Periode pemerintahan 2020-2024 arah kebijakan umum Ditjen Bina Marga terdiri dari 5 (Lima) butir berikut ini:

1. Pembangunan Jalan harus memberikan dampak ekonomi dan dampak positif yang jelas untuk kawasan pariwisata, industri, pertumbuhan kota baru, dan kawasan khusus akan menjadi prioritas pembangunan terlebih dahulu;
2. Pembangunan Jalan harus dapat memberikan akses untuk meningkatkan keterpaduan moda transportasi seperti pelabuhan laut, bandar udara, terminal penumpang dan angkutan penyeberangan;

3. Pembangunan Jalan Tol berfungsi sebagai jalur alternatif jalan lintas utama dalam rangka mempersingkat waktu tempuh dan memperlancar distribusi barang sehingga diharapkan mampu menekan biaya logistik (logistik nasional);
4. Pembangunan Jalan harus berorientasi pada pertahanan dan keamanan yang sekaligus memberikan dampak pemerataan pertumbuhan ekonomi sehingga perlu dilakukan pembangunan jalan perbatasan untuk mendukung 11 PLBN Prioritas dan jalan menuju kawasan 3TP/DTPK;
5. Pembangunan Jalan harus memastikan komitmen dari seluruh stakeholder/ Kementerian/ Lembaga terkait terlebih dahulu, guna mencapai pembangunan yang berkelanjutan, dan mengurangi risiko terbengkalainya program pembangunan jalan tersebut.

Alternatif 2 : Sesuai ketentuan dalam Permen PPN/Bappenas No 5 Tahun 2019 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Renstra K/L, yang dimaksud dengan Arah Kebijakan adalah penjabaran urusan pemerintahan dan/atau Prioritas Pembangunan sesuai dengan visi dan misi Presiden yang rumusannya mencerminkan bidang urusan tertentu dalam pemerintahan yang menjadi tanggung jawab kementerian/lembaga, berisi satu atau beberapa program untuk mencapai Sasaran Strategis penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan dengan indikator kinerja yang terukur. Sedangkan strategi adalah langkah-langkah berisikan program-program indikatif untuk mewujudkan Visi dan Misi.

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, kemantapan jalan nasional, dan upaya penerapan jalan berkeselamatan.

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

Pada Tabel 3.5 berikut ini disampaikan arah kebijakan dan strategi pencapaian sasaran Ditjen Bina Marga 2020-2024. Sesuai ketentuan dalam Permen PPN/Bappenas No 5 Tahun 2019 di atas, arah kebijakan Ditjen Bina Marga disusun untuk setiap Sasaran Kegiatan (SK) sesuai setiap kegiatan yang dilakukan, dan secara keseluruhan akan mengerucut kepada pencapaian Sasaran Program (SP) Ditjen Bina Marga seperti yang disampaikan pada Gambar 2.4 sebelumnya.

Tabel 3.5 Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran Ditjen Bina Marga 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 kapasitas jalan nasional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyusunan dokumen perencanaan, pelaksanaan, pengendalian dan pengawasan kegiatan preservasi dan peningkatan kapasitas jalan nasional</li> <li>• Pelaksanaan pemeliharaan dan peningkatan jalan dan jembatan nasional dalam rangka mencapai kondisi jalan sesuai target rating kondisi dan target rating jalan berkeselamatan;</li> <li>• Pembangunan jalan dan jembatan untuk meningkatkan aksesibilitas jalan nasional (jalan strategis pada lintas utama pulau, kawasan prioritas, simpul transportasi, dan jalan bebas hambatan );</li> <li>• Pembangunan jalan bebas hambatan yang dibangun dengan dukungan Pemerintah;</li> <li>• Pembangunan <i>fly over</i> dan <i>underpass</i> pada jaringan jalan nasional di kawasan perkotaan termasuk perlintasan tidak sebidang antara jalan dan KA;</li> <li>• Pelaksanaan dukungan jalan daerah;</li> <li>• Pembangunan jembatan baru/ penggantian/ pelebaran/ duplikasi jembatan sesuai kebutuhan dan kondisi obyektif di lapangan; dan</li> <li>• Pelaksanaan rehabilitasi jalan nasional untuk mempertahankan fungsi jalan sesuai umur rencana;</li> <li>• Pelaksanaan rekonstruksi jalan untuk mengembalikan kondisi jalan yang rusak;</li> <li>• Pelebaran jalan menuju standar 7 meter untuk meningkatkan kapasitas, aksesibilitas, dan kelas jalan nasional;</li> <li>• Pelaksanaan pemeliharaan rutin jembatan untuk mencegah kerusakan dini jembatan;</li> <li>• Pelaksanaan pemeliharaan berkala jembatan untuk mempertahankan fungsi dan nilai konstruksi jembatan;</li> <li>• Pelaksanaan rehabilitasi jembatan untuk mengembalikan kondisi jembatan;</li> </ul>
2	Pencapaian pengaturan, pengusahaan dan pengawasan jalan tol	Pelaksanaan pengaturan, pengusahaan, dan pengawasan dalam pembangunan jalan tol	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyusunan dokumen penyiapan, pengaturan, pengusahaan, pengawasan, pemantauan dan perjanjian kerja sama jalan tol;</li> <li>• Pencapaian pembangunan jalan tol untuk mempersingkat waktu tempuh dan memperlancar distribusi barang dan penumpang</li> </ul>
3	Peningkatan Pengaturan dan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	Pelayanan penanggulangan darurat akibat bencana	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyaluran bantuan tanggap darurat akibat bencana;</li> <li>• Penyediaan NSPK dan/atau peningkatan implementasi standar keamanan termasuk didalamnya antisipasi terhadap bencana pada jalan, jembatan bentang panjang, dan bendungan;</li> <li>• Menerapkan SNI/ <i>uniform building code</i> keamanan</li> </ul>

			<p>struktural bangunan tahan gempa pada jalan dan jembatan, dengan kategori <i>safety critical objective</i> yang tetap harus dapat beroperasi meskipun terjadi bencana dengan kategori kuat, sebagai jalur evakuasi dan jalur logistik;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pembangunan infrastruktur konektivitas dengan memperhatikan zona rawan bencana, sesuai kondisi hazard dan karakteristik wilayah rawan bencana;</li> <li>• Pembangunan infrastruktur transportasi yang sekaligus dapat difungsikan sebagai bangunan mitigasi bencana (misal: jalan yang dibangun sebagai tanggul di daerah pesisir untuk mengurangi dampak bencana banjir rob atau tsunami);</li> <li>• Peningkatan penerapan teknologi ramah bencana;</li> <li>• Pengembangan sistem informasi dan pengelolaan data ketahanan kebencanaan infrastruktur PUPR;</li> <li>• Monitoring dan pemantauan ancaman bencana banjir dan kekeringan serta meningkatkan penyebaran informasi kebencanaan kepada masyarakat;</li> <li>• Penyediaan sistem peringatan dini bencana tsunami, longsor, banjir serta memastikan berfungsinya sistem peringatan dini dengan baik;</li> <li>• Peningkatkan kecepatan respon/tanggap bencana untuk pemulihan, dan penyelesaian rehabilitasi dan rekonstruksi infrastruktur PUPR pasca bencana.</li> </ul>
		Peningkatan kualitas perencanaan dan evaluasi kinerja penyelenggaraan jalan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pelaksanaan perumusan kebijakan penyelenggaraan jalan di bidang keterpaduan sistem jaringan jalan dan jembatan, strategi program dan anggaran, pembinaan teknis jalan daerah, pengelolaan pinjaman dan hibah luar negeri serta pemantauan dan evaluasi penyelenggaraan jalan dan jembatan termasuk kawasan metropolitan dan kota besar;</li> <li>• Penguatan sistem AKIP Ditjen Bina Marga secara terpadu;</li> <li>• Pelaksanaan revisi Permen dan Kepmen PUPR tentang fungsi, status, dan kelas jalan nasional sesuai dengan perkembangan sistem jaringan jalan;</li> <li>• Peningkatan ketersediaan dokumen studi kelayakan (Pra-FS/FS) dan indikasi skema pembiayaan untuk mendukung pengembangan jalan nasional/bebas hambatan;</li> <li>• Penyusunan perencanaan umum pengembangan jaringan jalan, perencanaan strategis jaringan jalan dan kebijakan rencana kerja tahunan;</li> <li>• Peningkatan efektivitas penganggaran dan pemrograman penyelenggaraan jalan; dan</li> <li>• Peningkatan efektivitas pelaksanaan pengendalian program, pemantauan dan evaluasi kinerja jalan dan jembatan.</li> </ul>
		Pembinaan pencapaian	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pembinaan penerapan norma, standar, prosedur, dan</li> </ul>

		pembangunan jalan	<p>kriteria perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi kinerja pembangunan jalan termasuk kawasan metropolitan dan kota besar;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pembinaan perencanaan teknis dan perencanaan pembangunan jalan;</li> <li>• Peningkatan kualitas perencanaan teknis pembangunan jalan nasional;</li> <li>• Penguatan penerapan SMM pada kontrak pembangunan jalan nasional.</li> </ul>
		Pembinaan pencapaian kualitas kondisi jalan dan jembatan wilayah 1 (Pulau Sumatera, Jawa, Kalimantan, dan Bali termasuk kawasan metropolitan dan kota besar di wilayah tersebut)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pembinaan penerapan norma, standar, prosedur, dan kriteria perencanaan, pelaksanaan, serta evaluasi kinerja preservasi jalan dan jembatan di wilayah Pulau Sumatera, Pulau Kalimantan, Pulau Jawa, dan Pulau Bali termasuk kawasan metropolitan dan kota besar di wilayah tersebut;</li> <li>• Pembinaan perencanaan teknis serta perencanaan preservasi jalan dan jembatan;</li> <li>• Peningkatan kualitas perencanaan teknis preservasi jalan nasional;</li> <li>• Peningkatan efektivitas kontrak long-segmen untuk preservasi jalan nasional;</li> <li>• Perluasan uji coba pelaksanaan kontrak PBC pada jalan nasional;</li> <li>• Penguatan penerapan SMM pada kontrak preservasi;</li> <li>• Penerapan percontohan pemeliharaan jalan menuju standar</li> </ul>
		Pembinaan pencapaian pembangunan jembatan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pembinaan penerapan norma, standar, prosedur, dan kriteria perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi kinerja pembangunan jembatan dan terowongan termasuk kawasan metropolitan dan kota besar;</li> <li>• Pembinaan perencanaan teknis dan perencanaan pembangunan jembatan.</li> </ul>
		Pembinaan pencapaian pembangunan jalan bebas hambatan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyusunan pembinaan, penerapan standar dan pemantauan evaluasi kinerja jalan bebas hambatan serta pengadaan tanah;</li> <li>• Pembinaan perencanaan teknis, perencanaan pembangunan, pembinaan operasi dan pemeliharaan, serta pengadaan tanah jalan bebas hambatan;</li> <li>• Pelaksanaan pengadaan tanah jalan bebas hambatan;</li> <li>• Peningkatan dukungan pengadaan tanah untuk pembangunan jalan bebas hambatan dan jalan tol;</li> <li>• Peningkatan efektivitas pelaksanaan perencanaan, monitoring dan evaluasi kinerja penyelenggaraan jalan bebas hambatan dan jalan tol.</li> </ul>
		kondisi jalan dan jembatan wilayah 2 (Kep. Nusra, Pulau Sulawesi, Kep. Maluku dan P. Papua termasuk kawasan metropolitan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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;</li> </ul>

		dan kota besar di wilayah tersebut)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pembinaan perencanaan teknis serta perencanaan preservasi jalan dan jembatan ;</li> <li>• Peningkatan kualitas perencanaan teknis preservasi jalan nasional;</li> <li>• Peningkatan efektivitas kontrak long-segmen untuk preservasi jalan nasional;</li> <li>• Perluasan uji coba pelaksanaan kontrak PBC pada jalan nasional;</li> <li>• Penguatan penerapan SMM pada kontrak preservasi;</li> <li>• Penerapan percontohan pemeliharaan jalan menuju standard.</li> </ul>
		Peningkatan kualitas layanan keteknikan bidang jalan dan jembatan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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;</li> <li>• Pengelolaan aset dan laboratorium jalan dan jembatan;</li> <li>• Pengaturan data dan pengembangan sistem informasi jalan dan jembatan;</li> <li>• Pengembangan keahlian dan profesi dan pengelolaan jabatan fungsional;</li> <li>• Peningkatan kualitas dan pemanfaatan sistem database kondisi jaringan jalan nasional.;</li> <li>• Peningkatan ketersediaan dan efektivitas pelaksanaan NSPK jalan dan jembatan.</li> </ul>
		Peningkatan pelayanan keteknikan bidang jalan dan jembatan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengembangan dan penerapan teknologi dan memberikan layanan teknis;</li> <li>• Pengembangan dan penerapan teknologi dan memberikan layanan teknis di bidang perkerasan jalan, lingkungan jalan, dan peralatan survey;</li> <li>• Pengembangan dan penerapan teknologi dan memberikan layanan teknis di bidang bahan jalan;</li> <li>• 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.</li> </ul>
		Peningkatan kepatuhan internal dalam penyelenggaraan jalan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyusunan kebijakan teknis kerangka kerja, pembinaan, pengendalian, pemantauan, evaluasi dan pelaporan kepatuhan intern dan manajemen risiko;</li> <li>• Peningkatan kuantitas dan kualitas SDM Ditjen Bina Marga sesuai kebutuhan dan penempatannya;</li> <li>• Peningkatan pemenuhan kebutuhan dan kondisi fasilitas serta peralatan kerja dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi Ditjen Bina Marga;</li> <li>• Penguatan kerangka regulasi penyelenggaraan jalan;</li> <li>• Penguatan struktur organisasi Ditjen Bina Marga;</li> <li>• Peningkatan akuntabilitas kinerja serta kemajuan</li> </ul>

			pelaksanaan reformasi birokrasi di lingkungan Ditjen Bina Marga; <ul style="list-style-type: none"><li>• Peningkatan kinerja pengelolaan anggaran serta asset Ditjen Bina Marga.</li></ul>
4	Peningkatan efektifitas dan efisiensi tata kelola penyelenggaraan jalan	Peningkatan dukungan manajemen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Peningkatan efektifitas dan efisiensi tata kelola penyelenggaraan jalan yang berupa pelaksanaan anggaran, fasilitasi produk dan advokasi hukum, pengelolaan BMN, dan pelayanan kepegawaian.</li></ul>

### 3.4 Kerangka Regulasi Penyelenggaraan Jalan 2020-2024

#### 3.4.1 Konteks Regulasi dalam Penyelenggaraan Jalan

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

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

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

#### 3.4.2 Kebutuhan Penguatan Regulasi dalam Penyelenggaraan Jalan

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

Tabel 3.6 Mandat pengaturan dalam UU 38 Tahun 2004 tentang Jalan

No	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/ Institusi	Target Penyelesaian
II	<b>BINA MARGA</b>				
1.	<b>Penguatan Kelembagaan Penyelenggaraan Jalan Nasional</b>				
1.1	Penyusunan SK Dirjen Bina Marga tentang Peta Proses Bisnis di Lingkungan Direktorat Jenderal Bina Marga	Merupakan pelaksanaan dari amanat Permen PAN RB No 19 Tahun 2018 tentang Penyusunan Peta Proses Bisnis Instansi Pemerintah, yang menggambarkan hubungan kerja yang efektif dan efisien antar unit organisasi untuk menghasilkan kinerja sesuai dengan tujuan	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	2021

		pendirian organisasi agar menghasilkan keluaran yang bernilai tambah bagi pemangku kepentingan			
<b>2</b>	<b>Penguatan Otonomi Daerah Dalam Penyelenggaraan Jalan</b>				
2.1	Review Permen PU 03/PRT/M/2012 Tentang Pedoman Penetapan Fungsi Jalan dan Status Jalan	<p>Amanat PP 34 Tahun 2006 Tentang Jalan pada pasal 61 dan pasal 62 Diperlukan penajaman dan penambahan dalam pengaturan tentang:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerangka waktu dalam penetapan fungsi dan status agar tidak terjadi jeda waktu terlalu panjang antara SK Menteri dengan SK Gubernur dan SK Bupati/Walikota</li> <li>• Konsekuensi logis terhadap administrasi dan hukum dari penetapan fungsi dan status jalan daerah</li> <li>• Pertimbangan teknis dan administratif pengusulan perubahan fungsi dan status jalan agar tidak terlalu politis</li> </ul>	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	2022
2.2	Revisi SK No. 77/KPTS/Db/1990 tentang Petunjuk Teknis Perencanaan dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten	SK 77 masih menggunakan sejumlah asumsi perhitungan yang belum disesuaikan dengan perkembangan teknologi dan kebijakan terkait penyelenggaraan jalan (idealnya disediakan pula petunjuk teknis untuk jalan provinsi dan jalan kota)	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	2024
2.3	Penyusunan konsep Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Tentang Penugasan Penanganan Ruas Jalan Daerah dengan Pendanaan APBN	<p>Amanat PP 34 Tahun 2006 Tentang Jalan pada pasal 85</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Penganggaran dalam rangka pelaksanaan program penanganan jaringan jalan merupakan kegiatan pengalokasian dana yang diperlukan untuk mewujudkan sasaran program.</li> <li>• Dalam hal pemerintah daerah belum mampu membiayai pembangunan jalan yang menjadi tanggung jawabnya secara keseluruhan, Pemerintah dapat membantu sesuai dengan peraturan perundang-undangan.</li> <li>• Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan pemberian bantuan pembiayaan kepada pemerintah daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dalam Peraturan Menteri.</li> </ul>	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	2021

3 Penguatan Penyelenggaraan Jalan Bebas Hambatan (Jalan Tol)					
3.1	Revisi Permen PUPR 01/PRT/M/2017 tentang Tata Cara Pelaksanaan Pengadaan Badan Usaha Untuk Pengusahaan Jalan Tol	Belum ada pengaturan atau dasar hukum terkait penunjukkan BUMN untuk melakukan pembangunan dan pengoperasian jalan tol, serta mekanisme pengambilalihan perusahaan jalan tol	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Jalan Bebas Hambatan	2022
3.2	Penetapan Permen PUPR tentang Dukungan dan Jaminan Pemerintah dalam Pengusahaan Jalan Tol	Belum ada pedoman yang mengatur mengenai kebijakan terkait dengan besar/nilai serta bentuk dukungan dan jaminan dari Pemerintah dalam meningkatkan kepastian usaha jalan tol	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Jalan Bebas Hambatan	2022
3.3	Revisi Permen PUPR 16/PRT/M/2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol	Belum diatur tentang konsekuensi serta kewajiban para pihak mengenai upaya pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM) Jalan Tol (jika harus penilaian terbukti SPM di suatu ruas jalan tol tidak terpenuhi)	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Jalan Bebas Hambatan	2022
3.4	Penetapan Permen PUPR tentang Perubahan Rencana Usaha dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol	Belum diatur tentang perubahan rencana usaha dalam perjanjian perusahaan jalan tol	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Jalan Bebas Hambatan	2020
3.5	Penetapan Permen PUPR tentang Tata Cara Penetapan Pengusahaan Jalan Tol atas Prakarsa Badan Usaha	Belum diatur tata cara penetapan perusahaan jalan tol atas rencana badan usaha di dalam Peraturan Menteri PUPR	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Jalan Bebas Hambatan	2020-2021
3.6	Revisi Permen PUPR 10/PRT/M/2018 tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan pada Jalan Tol	Perlu adanya penyesuaian peraturan tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan pada Jalan Tol terkait dengan pengembangan Tempat Istirahat	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Jalan Bebas Hambatan	2020-2021
3.7	Revisi Permen PUPR no 16/PRT/M/2017 tentang Transaksi Tol Nontunai di Jalan Tol	Perlu adanya penyesuaian atas transaksi tol nontunai di jalan tol terkait dengan MLFF	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Jalan Bebas Hambatan	2020
4 Standarisasi teknis dan pedoman penyelenggaraan jalan					
4.1	Review Permen PU Nomor 02/PRT/M/2012 Tentang Pedoman Penyusunan Rencana Umum Jaringan Jalan	Merupakan pelaksanaan amanat Pasal 72 dan Pasal 74 PP 34/2006 tentang Jalan. Pedoman ini berkaitan dengan bagaimana teknis dan prosedural pelaksanaan penyusunan dokumen perencanaan jalan, serta kedudukannya di dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional dan dokumen perencanaan lainnya, namun: <ul style="list-style-type: none"> <li>Diperlukan review terkait</li> </ul>	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	2023

		<p>pemangku kepentingan dalam pelaksanaan konsultasi publik untuk menghindari usulan yang sifatnya politis.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diperlukan review terkait acuan dalam penyusunan usulan rencana mengingat kondisi kebijakan saat ini yang cukup dinamis.</li> <li>• Diperlukan penjelasan terkait hubungan dan sinergitas antara rencana umum dan rencana strategis (K/L maupun unit organisasi).</li> </ul>			
4.2	Penyiapan Rakepmen PUPR tentang Penetapan Rencana umum Jangka Panjang dan Rencana Umum Jangka Menengah Jaringan Jalan	Merupakan pelaksanaan amanat Pasal 72 dan Pasal 74 PP 34/2006 tentang Jalan. Rakepmen ini berisi daftar rencana penanganan ruas jalan pada periode jangka panjang (indikasi 5 tahunan) maupun jangka menengah (indikasi tahunan).	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	2021
4.3	Penetapan Permen PUPR tentang Penetapan Rencana Umum Jalan Tol	Merupakan pelaksanaan amanat pasal 12 PP 15/2005 tentang Jalan Tol. Rakepmen ini berisi daftar rencana penanganan ruas jalan tol pada periode waktu sesuai yang akan ditetapkan dalam Rakepmen.	Direktorat Jenderal Bina Marga	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Direktorat Jalan Bebas Hambatan</li> <li>• Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan</li> </ul>	2021
4.4	Permen PU Standar Pelayanan Minimal Jalan Nasional	Belum ada SPM untuk bidang jalan sesuai ketentuan dalam PP 34/2006 tentang Jalan Pasal 113	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	2024
4.5	Penyiapan Rakepmen PUPR tentang Penetapan Kelas Jalan Nasional	Amanat UU 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta PP 79/2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.	Direktorat Jenderal Bina Marga	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan</li> <li>• Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan</li> <li>• Direktorat Preservasi</li> </ul>	2022

				<p>Jalan dan Jembatan Wilayah I</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II</li> </ul>	
4.6	Revisi Permen PU No. 11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan	Merupakan pelaksanaan amanat pasal 102 PP 34/2006 tentang Jalan	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Bina Teknik	2022
4.7	Revisi Permen PU 13/PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan	Merupakan pelaksanaan amanat Pasal 101, Pasal 104, dan Pasal 106 dalam PP 34/2006 tentang Jalan	Direktorat Jenderal Bina Marga	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan</li> <li>• Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah I</li> <li>• Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II</li> </ul>	2022
4.8	Revisi Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997	Manual ini perlu dilakukan pembaruan karena telah cukup lama diterbitkan (1997).	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan	2023
5	<b>Kebijakan pendukung pelaksanaan penyelenggaraan jalan</b>				
5.1	Penyusunan PP tentang Dana Preservasi Jalan ( <i>Road fund</i> )	Merupakan pelaksanaan amanat pasal 32 UU 22/2009 tentang LLAJ dan pasal 123 PP 79/2013 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Perpres ini mengatur tentang mekanisme pengelolaan serta organisasi dan tata kerja unit pengelola Dana Preservasi Jalan. Dalam penyusunan PP ini, diperlukan Kerjasama dan koordinasi bersama Kementerian perhubungan dan Kementerian keuangan.	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan	2024
5.2	Penyusunan Perpres Tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan	Merupakan pelaksanaan amanat pasal 3 pada PP 37 tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Instruksi Presiden No 4 Tahun 2013 Tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan.	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan	2021

5.3	Penyusunan Regulasi Tentang penerapan <i>Green Road</i>	Merupakan pelaksanaan amanat pasal 93 pada PP 15 tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang dan pasal 7 pada Permen PU 05 tahun 2015 tentang Pedoman Umum Implementasi Konstruksi Berkelanjutan pada Penyelenggaraan Infrastruktur Bidang Pekerjaan Umum dan Permukiman	<b>Direktorat Jenderal Bina Marga</b>	<b>Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan</b>	<b>2021</b>
-----	---	--	---------------------------------------	--	-------------

### 3.4.3 Kelembagaan Penyelenggaraan Jalan Eksisting

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

1. Penyelenggaraan jalan nasional menjadi kewenangan Pemerintah (pasal 14 (1) UU 38/2004 tentang Jalan) yang dalam pelaksanaannya diserahkan kepada BPJN Jambi;
2. Penyelenggaraan jalan Provinsi menjadi kewenangan Pemerintah Provinsi sesuai dengan pasal 15 (1) UU 38/2004 tentang Jalan;
3. Penyelenggaraan jalan Kabupaten/Kota/Desa menjadi kewenangan Pemerintah Kabupaten/Kota sesuai dengan pasal 16 (1, 2) UU 38/2004 tentang Jalan;
4. Penyelenggaraan jalan tol menjadi kewenangan pemerintah (pasal 45 (1) UU 38/2004 tentang Jalan) yang dalam pelaksanaannya kewenangan tersebut sebagian besar diserahkan kepada Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) sebagaimana diatur dalam pasal 3 (3) PP 15/2005 tentang Jalan Tol, dan sebagian kewenangan terkait dengan pembinaan teknis dan pengadaan menjadi kewenangan dari Ditjen Bina Marga c.q Direktorat Jalan Bebas Hambatan dan Jalan Perkotaan sebagaimana diatur dalam pasal 410 Permen PUPR 03/PRT/M/2019 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PUPR;
5. Fasilitasi penyelenggaraan jalan daerah menjadi kewenangan Pemerintah dalam konteks penyelenggaraan jalan secara umum (pasal 57 (2) PP 34/2006 tentang Jalan) yang dalam pelaksanaannya kewenangan tersebut dilakukan oleh Pusat Fasilitasi Infrastruktur Daerah c.q Bidang Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan sebagaimana diatur pada pasal 1404 dan pasal 1405 Permen PUPR 03/PRT/M/2019 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PUPR;
6. Pelaksanaan pengkajian serta penelitian dan pengembangan teknologi bidang jalan menjadi kewenangan pemerintah dalam konteks pembinaan jalan secara umum (pasal 77 (2) PP 34/2006 tentang Jalan) yang dalam pelaksanaannya dilakukan oleh Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian PUPR c.q Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan sesuai dengan pasal 1140 dan pasal 1141 Permen PUPR 03/PRT/M/2019 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PUPR;

7. Pembinaan pelaksana konstruksi/penyedia jasa di bidang jalan secara spesifik tidak diatur dalam UU/PP tentang jalan, namun dalam struktur organisasi Kementerian PUPR kewenangan ini diserahkan kepada Direktorat Jenderal Bina Konstruksi (pasal 726 dan pasal 727 Permen PUPR 03/PRT/M/2019 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PUPR).

Pada lingkup lingkungan Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kepulauan Riau, penyelenggaraan jalan dipimpin oleh seorang Kepala Balai setingkat eselon III dibantu oleh 4 (empat) orang kepala seksi di bidang manajerial, pada bidang perencanaan, pengawasan, presevasi dan pembangunan fisik. Kepala Balai membawahi 3 (tiga) Satuan Kerja (Satker). Adapun organisasi Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Selatan dapat dilihat pada Tabel 3.7.

Tabel 3. 6 Organisasi di Lingkungan BPJN Kepulauan Riau

No	Satuan Kerja	PPK
Provinsi Kepulauan Riau		
1	Satker Balai Pelaksanaan Jalan Nasional	- PPK Tata Usaha - PPK KPIJ - PPK Preservasi - PPK Pembangunan Jalan dan Jembatan
2	Satker Perencanaan dan Pengawasan Jalan	- PPK Perencanaan - PPK Pengawasan
3	Satker Pelaksanaan Jalan Nasional	- PPK 1.1 Pulau Bintan - PPK 1.2 Pulau Batam dan Galang - PPK 1.3 Pulau Karimun dan Lingga - PPK 1.4 Pulau Natuna dan Anambas
4	SKPD-TP	- PPK TP 01 Provinsi Kepulauan Riau

## BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

### 4.1 TARGET KINERJA

#### 4.1.1 Target Sasaran Program Penyelenggaraan Jalan

Sasaran program “Meningkatnya Kemantapan dan Aksesibilitas Jalan Nasional” diukur melalui 2 (dua) indikator kinerja program, yaitu tingkat kemantapan jalan nasional yang dicapai melalui kegiatan preservasi jalan dan tingkat aksesibilitas jalan nasional yang dicapai melalui kegiatan pembangunan jalan. Target sasaran program penyelenggaraan jalan untuk periode Renstra Tahun 2020 – 2024 sebagaimana disampaikan pada Tabel berikut ini :

- Target Kinerja untuk Sasaran Program Meningkatkan Kinerja Pelayanan Jalan Nasional, diukur menggunakan 3 (tiga) buah Indikator Kinerja Program (IKP), yakni:
  1. Target Kinerja IKP 1 Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional sebesar 85,7 % di Tahun 2024. Artinya baru 85,7 % dari kawasan strategis nasional yang telah diakses oleh jaringan nasional;

Tabel 4.1 Target IKP1 Aksesibilitas

1	Sasaran	Indikator Kinerja	BASE LINE 2019	IKU AKSESIBILITAS (%)				
				2020	2021	2022	2023	2024
	Meningkatnya KINERJA PELAYANAN jalan nasional	(% PKN, PKW, PKSN, simpul transportasi nasional, dan kawasan strategis nasional (KSPN, KEK, KI Prioritas, 3TP/DTPK) yang telah diakses jalan nasional)	83,3	83,3	83,3	85,7	85,7	85,7

2. Target Kinerja IKP 2 Rating Kondisi Jalan Nasional sebesar 2,55 di Tahun 2024. Artinya rata-rata rating nilai IRI, PCI, umur struktur jalan, dan drainase jalan pada seluruh ruas jalan nasional sekitar 2,55 (1 = sangat baik, 5 = sangat buruk) atau secara umum dalam kondisi mantap (antara kondisi baik atau sedang);

Tabel 4.2 Target IKP2 Rating Kondisi

2	Sasaran	Indikator Kinerja	BASE LINE 2019	IKU RATING KONDISI				
				2020	2021	2022	2023	2024
	Meningkatnya KINERJA PELAYANAN jalan nasional	(rata-rata rating nilai IRI, PCI, umur struktur jalan, dan drainase jalan pada seluruh ruas jalan nasional)	2,65	2,69	2,69	2,67	2,55	2,55

3. Target Kinerja IKP4 Tingkat Keselamatan Jalan Nasional sebesar 2,22 pada Tahun 2024. Dikarenakan terdapat target penanganan blackspot. Target nilai 2,22 menunjukkan kinerja keselamatan jalan pada level sedang, di mana seluruh komponen dari aspek jalan yang berkeselamatan sudah ditangani (zero blackspot) namun tingkat kecelakaan di ruas jalan nasional masih ada kemungkinan terjadi yang diakibatkan oleh faktor lainnya.

Tabel 4.3 Target IKP3 Keselamatan Jalan

3	Sasaran	Indikator Kinerja	BASE LINE 2019	IKU KESELAMATAN JALAN				
				2020	2021	2022	2023	2024
	Meningkatnya KINERJA PELAYANAN jalan nasional	(Indeks Keselamatan jalan)	4,4	4,3	4,3	4,3	4,3	2,2

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

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

#### 4.1.2 Target Keluaran (Output) Kegiatan

Target keluaran dari kegiatan utama BPJN Kepulauan Riau untuk periode Renstra 2020-2024 sesuai dengan perkiraan kebutuhan perkembangan maupun kapasitas (delivery capacity) dari Unit Kerja di Lingkungan BPJN Kepulauan Riau.

Target keluaran (output) kegiatan utama ini adalah target capaian yang secara langsung berkaitan dengan pencapaian sasaran (SS dan SP) dan indikator kinerja (IKU/IKSS dan IKP) dari program penyelenggaraan jalan (lihat Tabel 4.4 sebelumnya). Target keluaran (output) kegiatan utama BPJN Kepulauan Riau secara umum dapat dikelompokkan sebagai berikut:

1. Keluaran utama dari kegiatan preservasi jalan adalah panjang jalan yang terpelihara dan panjang jembatan yang terpelihara. Keluaran ini mendukung pencapaian IKP3 Rating Kondisi Jalan Nasional;
2. Keluaran utama dari kegiatan pembangunan jalan terdiri dari 2 kelompok:
  - Panjang jalan yang ditingkatkan dan panjang jembatan yang ditingkatkan (terutama melalui kegiatan pelebaran) merupakan keluaran untuk mendukung pencapaian IKP2 Tingkat

Kecukupan Kapasitas Jalan Nasional.

- Panjang jalan yang dibangun dan panjang jembatan dibangun (baik yang menghubungkan pusat kegiatan, simpul transportasi, maupun kawasan strategis nasional) merupakan keluaran untuk mendukung pencapaian IKP1 Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional.
3. Jumlah lokasi blackspot yang ditangani merupakan pendukung untuk mencapai IKP4 Tingkat Keselamatan Jalan Nasional dimana pada lokasi-lokasi jalan nasional yang rawan kecelakaan ditangani dengan perbaikan geometrik, struktur perkerasan, jembatan, perambuan, serta bangunan pelengkap jalan, sedemikian sehingga tingkat risiko terjadinya kecelakaan dapat diminimalisir.

Tabel 4.4 Target Keluaran Output

Program / Kegiatan / Output	Satuan	Target					
		2020	2021	2022	2023	2024	Total
Preservasi Pemeliharaan Rutin Jalan	Km	554,07	586,83	586,83	586,83	586,83	2901,37
Preservasi Rekonstruksi, Rehabilitasi Jalan	Km	21,65					21,65
Pelebaran Jalan Menuju Standar	Km	2,05	3,8	-	-	-	5,85
Preservasi Rutin Jembatan	m	5.642,90					5.642,90
Preservasi Jembatan	m	475,20					475,2
Penggantian Jembatan	m	-	-	-	-	-	-
Pembangunan Jalan	Km	3,75	14,9	14,8	8,0	7,96	49,41
Pembangunan Jembatan	m	19,11	25,68	35,37	35,37	35,37	150,9
Penanganan Drainase, Trotoar dan Fasilitas Keselamatan Jalan	Km	34,36	158,94	-	-	-	193,295
Layanan Sarana dan Prasarana Internal	Layanan	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	5
Layanan Dukungan Manajemen Satker	Layanan	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	5
Layanan Perkantoran	Layanan	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	5

#### 4.2 KERANGKA PENDANAAN PENYELENGGARAAN JALAN 2020 – 2024

#### 4.2.1 Kebutuhan Dana APBN untuk Program Penyelenggaraan Jalan

Untuk menjalankan seluruh kegiatan dalam rangka mencapai target output maupun capaian sasaran kinerja di atas, perkiraan kebutuhan pendanaan yang berasal dari APBN 2020-2024 untuk setiap kegiatan penyelenggaraan jalan seperti yang disampaikan pada Tabel 4.4. Idealnya kebutuhan pendanaan dari APBN 2020-2024 sekitar Rp 1,1 Trilyun

Tabel 4.5 Kebutuhan Pendanaan APBN Program Penyelenggaraan Jalan 2020-2024

PROGRAM/KEGIATAN/OUTPUT	Biaya (Rp. Milyar)					
	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Preservasi Pemeliharaan Rutin Jalan	56.87	54.24	58.58	59.81	55.98	<b>285.508</b>
Preservasi Rekonstruksi, Rehabilitasi Jalan	52.27		-	-	-	<b>52.276</b>
Pelebaran Jalan Menuju Standar	9.60	42.60	-	-	-	<b>52.20</b>
Preservasi Rutin Jembatan	4.15	1.26	44.4	1.26	1.26	<b>52.41</b>
Preservasi Jembatan	8.88					<b>8.88</b>
Penggantian Jembatan	-	-				<b>-</b>
Pembangunan Jalan	32.91	149.00	148.00	80.0	79.60	<b>489.512</b>
Pembangunan Jembatan	8.06	11.44	16.09	16.09	19.66	<b>71.36</b>
Penanganan Drainase, Trotoar dan Fasilitas Keselamatan Jalan	25.48	15.81	-			<b>41.30</b>
Layanan Sarana dan Prasarana Internal	947	1.01	1.08	1.16	1.24	<b>5.44</b>
Layanan Dukungan Manajemen Satker	7.37	6.05	6.47	6.93	7.41	<b>34.25</b>
Layanan Perkantoran	1.752	1.59	1.70	1.82	1.94	<b>8.81</b>
<b>TOTAL</b>	<b>208.33</b>	<b>283.03</b>	<b>276.39</b>	<b>167.09</b>	<b>167.12</b>	<b>1.101.97</b>

## BAB 5 PENUTUP

### 5.1 Kesimpulan

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

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

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

Target capaian kinerja maupun rencana investasi yang dimuat di dalam dokumen Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024 ini bersifat indikatif, sehingga potensi terjadinya deviasi dalam implementasinya masih cukup terbuka. Namun demikian perlu dicatat bahwa pencapaian target pembangunan maupun peningkatan kinerja jalan nasional akan sangat bermanfaat bagi pembangunan nasional di segala bidang, karena ketersediaan jaringan dan kualitas layanan jalan nasional yang handal dan prima akan menjadi tulang punggung pembangunan negara kepulauan Indonesia dalam 5 tahun ke depan. Diperlukan peningkatan kapasitas kelembagaan, sinkronisasi regulasi, dan berbagai upaya lainnya untuk dapat memastikan bahwa program penyelenggaraan jalan dapat terdelivery dengan baik dan dapat semaksimal mungkin melibatkan peran serta publik. Kebutuhan pendanaan penyelenggaraan jalan yang sedemikian besar, tidak akan terpenuhi oleh APBN secara keseluruhan, sehingga berbagai potensi alternatif pendanaan perlu diupayakan.

### 5.2 Arahan Pimpinan

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

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

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

### 5.3 Mekanisme Evaluasi

Dokumen Renstra Ditjen Ditjen Bina Marga Tahun 2020-2024 ini dapat ditinjau ulang jika terdapat perubahan yang mendasar dalam lingkungan strategis yang mengharuskan adanya penyesuaian dalam arah kebijakan, target kinerja maupun rencana program/kegiatan yang harus dilaksanakan.

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

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