



RENCANA STRATEGIS

TAHUN 2020-2024



DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
BALAI PELAKSANAAN JALAN NASIONAL SULAWESI BARAT

KATA PENGANTAR



Sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat 2020-2024, yang disebut juga sebagai Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Kementerian/Lembaga merupakan dokumen perencanaan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat untuk periode 5 (lima) tahun.

Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat merupakan Unit Pelaksana Teknis baru di bawah Direktorat Jenderal Bina Marga yang dibentuk berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Renstra Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat merupakan bagian dari Renstra Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat 2020-2024. Renstra ini memuat visi, misi, tujuan, strategi, kebijakan, program, dan kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan jalan sesuai dengan tugas dan fungsi Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat yang disusun dengan berpedoman pada RPJM 2020-2024 bidang jalan dan jembatan.

Dengan diselesaikannya Renstra Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat maka acuan penyelenggaraan jalan selama 4 tahun ke depan sudah tersedia sehingga visi dan misi Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat diharapkan dapat dicapai dan dapat mengakomodasi tuntutan pembangunan jalan dan jembatan sampai akhir tahun 2024.

Selaku pimpinan Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat, saya mengharapkan agar seluruh jajaran Balai dapat secara konsekuen melaksanakan seluruh program dan kegiatan yang telah ditetapkan sehingga segala upaya penyelenggaraan jalan, sebagaimana yang tertuang dalam Renstra ini, dapat dicapai guna memenuhi amanat RPJMN sekaligus dapat meningkatkan kualitas pelayanan jalan dan jembatan kepada masyarakat.

Mamuju, 29 Oktober 2020

Kepala BPJN Sulawesi Barat



DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI.....	ii
DAFTAR TABEL.....	iii
DAFTAR GAMBAR.....	iv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 KONDISI UMUM.....	1
1.1.1 Konteks Penyusunan Dokumen.....	4
1.1.1.1 Peran Jalan Bagi Pembangunan Nasional	2
1.1.1.2 Tugas dan Fungsi Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat...	2
1.1.2 Masukan dan Aspirasi Masyarakat	3
1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN.....	7
1.2.1 Permasalahan Pengadaan Tanah.....	7
1.2.2 Kualitas Penyedia Jasa	7
BAB II TUJUAN DAN SASARAN KEGIATAN BALAI PELAKSANAAN JALAN NASIONAL SULAWESI BARAT.....	8
2.1 TUJUAN BALAI PELAKSANAAN JALAN NASIONAL SULAWESI BARAT.....	8
2.2 SASARAN PROGRAM BALAI PELAKSANAAN JALAN NASIONAL SULAWESI BARAT.....	9
BAB III ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN.....	12
3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PUPR.....	12
3.1.1 Preservasi.....	12
3.1.2 Pembangunan Jalan dan Jembatan.....	12
3.1.3 Penataan Jalan Nasional di Kawasan Perkotaan.....	12
3.1.4 Pemenuhan GAP <i>Funding</i> melalui Skema Pembiayaan Alternatif.....	13
3.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI UNIT ORGANISASI.....	13
3.3 KERANGKA REGULASI.....	21
3.4 KERANGKA KELEMBAGAAN.....	25
BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA KELEMBAGAAN.....	30
4.1 TARGET KINERJA.....	30
4.1.1 Target Sasaran Program Penyelenggaraan.....	30
4.1.2 Target Keluaran (<i>output</i>) Kegiatan	33
4.2 KERANGKA PENDANAAN.....	34
BAB V PENUTUP	35
5.1 KESIMPULAN.....	35
5.2 MEKANISME EVALUASI.....	35

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Alokasi Dana dan Penyerapan Tahun 2015 s.d. Tahun 2019.....	5
Tabel 1.2 Keluaran (Output) Pelaksanaan Kegiatan Penanganan Jalan Tahun 2015-2019.....	5
Tabel 3.1 Penjabaran Strategi Peningkatan Konektivitas Jalan Nasional.....	15
Tabel 3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Lintas Sektor pada Renstra Kementerian PUPR 2020-2024.....	17
Tabel 3.3 Arah Kebijakan dan Startegi Implementasi Pencapaian Sasaran Ditjen Bina Marga Tahun 2020-2024.....	19
Tabel 3.4 Mandat Pengaturan dalam UU 38 Tahun 2004 tentang Jalan.....	21
Tabel 4.1 Target Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat Tahun 2020-2024	33
Tabel 4.2 Target Kinerja Sasaran Program Penyelenggaraan Jalan BPJN Sulawesi Barat	33
Tabel 4.3 Alokasi Anggaran Tahun 2020-2024.....	34

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 Struktur Organisasi Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat	26
Gambar 4.1 Peta Koridor Terpilih Untuk Perhitungan Waktu Tempuh.....	30

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 KONDISI UMUM

1.1.1. Konteks Penyusunan Dokumen

Rencana Strategis (Renstra) Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat Sebagai entitas organisasi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Balai/Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional dalam perencanaan kegiatan mengacu pada sasaran, kebijakan, strategi, dan program kerja entitas di atasnya berjenjang mulai dari RPJMN yang disiapkan oleh Kementerian Perencanaan, Renstra Kementerian PUPR dan Renstra Direktorat Jenderal Bina Marga. Oleh karena itu penyusunan Renstra Balai tidak dapat berdiri sendiri dari dokumen perencanaan di atasnya yang disusun berdasarkan Undang-Undang (UU) Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara, Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN), Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional tahun 2005–2025, serta Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2020–2024. Rencana Strategi Direktorat Jenderal Bina Marga menjadi acuan yang digunakan seluruh unit kerja dan satuan kerja dalam Perencanaan, Pemrograman, dan Penganggaran Berbasis Kinerja (PBK) untuk penyusunan dokumen Rencana Kerja dan Rencana Anggaran Direktorat Jenderal Bina Marga.

Dalam rangka pencapaian Rencana Strategis Direktorat Jenderal Bina Marga tahun 2020–2024, perlu disusun rencana strategis level unit pelaksana teknis, sebagaimana tercantum dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 09/SE/M/2020 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Strategis Unit Organisasi, Unit Kerja/Unit Pelaksana Teknis, dan Penyusunan Dokumen Perencanaan Lainnya Untuk Satuan Kerja di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Rencana Strategis Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat ini akan menjadi acuan bagi seluruh satuan kerja di bawah Balai Pelaksanan Jalan Nasional Sulawesi Barat.

Dalam pelaksanaan kegiatan periode tahun 2015 sampai dengan tahun 2019 Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat yang dahulu masih dalam lingkup Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional XIII Makassar, realisasi penyerapan hingga akhir tahun 2019 rata-rata 97,00% dengan tingkat kemandapan jalan nasional hingga akhir tahun 2019 kondisi mantap 90,96 dan kondisi tidak mantap 9,04%.

1.1.1.1. Peran Jalan Bagi Pembangunan Nasional

Sebagaimana tertuang dalam pasal 5 Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan bahwa peranjalan 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 Sulawesi Barat

Dalam menyelenggarakan tugas pokoknya, menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 16/PRT/M/2020 Pasal 104, Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat mempunyai tugas melaksanakan pemrograman, perencanaan, pengadaan, pembangunan, preservasi dan pengendalian penerapan norma, standar, pedoman dan kriteria bidang jalan dan jembatan termasuk konektivitas jaringan jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam pasal 105, Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat menyelenggarakan Fungsi sebagai berikut:

- a) penyusunan rencana, program, dan anggaran pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan;
- b) penyiapan, pelaksanaan, dan pengolahan data dan informasi jalan dan jembatan, serta verifikasi data jaringan jalan daerah, dan verifikasi usulan pemrograman jalan daerah;
- c) pelaksanaan studi kelayakan, survei, investigasi, dan evaluasi perencanaan teknis bidang jalan dan jembatan termasuk keselamatan jalan, daerah rawan bencana, dan lingkungan;
- d) penyiapan program, pengendalian, dan pengawasan pengadaan lahan jalan nasional, jalan bebas hambatan, dan jalan tol;
- e) penyusunan rencana, program, dan anggaran penanganan jalan dan jembatan termasuk sistem manajemen keselamatan konstruksi (SMKK) serta lingkungan dan perubahannya;
- f) penyiapan rencana dan dokumen pengadaan bidang jalan dan jembatan termasuk penyusunan dan pengawasan penerapan analisis harga satuan pekerjaan bidang jalan dan jembatan;
- g) pengendalian dan pelaksanaan pengadaan barang dan jasa kegiatan penanganan jalan dan jembatan sesuai dengan kewenangannya;
- h) sertifikasi laik operasi mesin pencampur aspal (*asphalt mixing plant*);
- i) pengendalian pelaksanaan pekerjaan dan perubahan kontrak pekerjaan bidang jalan dan jembatan termasuk evaluasi kinerja penyedia jasa;
- j) penerapan hasil pengembangan teknologi bahan dan peralatan jalan dan jembatan;
- k) pengendalian penerapan sistem manajemen keselamatan konstruksi dan lingkungan di bidang jalan dan jembatan;

- l) pelaksanaan pengujian, pemantauan, dan pengendalian bahan dan hasil pekerjaan konstruksi serta evaluasi terhadap hasil pengujian;
- m) pelaksanaan analisis dampak lingkungan dan lalu lintas;
- n) penyiapan rencana kerja pengendalian dan pengawasan, serta pemanfaatan sumber daya konstruksi penanganan jalan termasuk jalan bebas hambatan dan jalan tol yang dilaksanakan konstruksinya oleh pemerintah;
- o) pelaksanaan koordinasi, evaluasi, dan pengawasan terhadap pembangunan jalan tol yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Jalan Tol;
- p) koordinasi dan pemantauan kegiatan operasi dan pemeliharaan jalan bebas hambatan dan jalan tol serta koordinasi pelaksanaan uji teknis dan operasi jalan tol dalam rangka laik fungsi jalan tol yang berada di wilayah kerjanya;
- q) pelaksanaan program kelaikan jalan dan jembatan nasional termasuk uji laik fungsi;
- r) pengadaan atau penyediaan, penyimpanan, pemeliharaan, penggunaan, dan pemantauan bahan dan peralatan untuk jalan dan jembatan termasuk suku cadang sesuai dengan kewenangannya;
- s) evaluasi dan penerapan standar pelayanan minimal jalan dan jembatan;
- t) penyusunan rencana, program dan anggaran, serta evaluasi perencanaan teknis perbaikan kerusakan jalan dan jembatan akibat bencana alam;
- u) pencegahan atau mitigasi dan pengendalian pelaksanaan penanggulangan bencana yang berdampak pada jalan dan jembatan;
- v) pelaksanaan audit keselamatan jalan dan jembatan;
- w) penyediaan konsultasi teknik penanganan jalan dan jembatan pada jalan daerah termasuk konektivitas jaringan jalan;
- x) penyusunan laporan akuntabilitas kinerja balai;
- y) penyiapan bahan dan pendampingan dalam periode audit internal dan eksternal dalam rangka penuntasan temuan terkait penanganan jalan dan jembatan; dan
- z) pelaksanaan penyusunan laporan akuntansi keuangan dan akuntansi barang milik negara selaku unit akuntansi wilayah serta laporan kinerja pelaksanaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, umum, barang milik negara, hukum, komunikasi publik dan rumah tangga, serta koordinasi dengan instansi terkait.

Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat terdiri dari :

- a. Subbagian Umum dan Tata Usaha;
- b. Seksi Keterpaduan Pembangunan Infrastruktur Jalan;
- c. Seksi Pembangunan Jalan dan Jembatan;
- d. Seksi Presevasi; dan
- e. Kelompok Jabatan Fungsional

Dalam kaitannya dengan Dokumen Renstra BPJN Sulawesi Barat 2020-2024 ini, maka Renstra harus mencakup upaya dari seluruh unit di lingkungan BPJN Sulawesi Barat 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.

1.1.2. Masukan dan Aspirasi Masyarakat

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menjelaskan bahwa masyarakat juga memiliki andil dalam preservasi jalan.

Masyarakat juga dapat berperan sebagai pengawas pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah. Penyelenggaraan infrastruktur jalan bertujuan untuk mendukung keberlangsungan hidup masyarakat baik dalam segi pendukung kegiatan perekonomian masyarakat maupun kegiatan pemenuhan kebutuhan dasar, seperti. Hal ini diharapkan dapat bermanfaat bagi masyarakat sebagai pengguna jalan maupun pelaku usaha.

Tabel 1.1 Alokasi Dana dan Penyerapan Tahun 2015 s.d. Tahun 2019

Tahun	Pendanaan APBN (Milyar Rupiah)			Proporsi	
	Rencana ^{a)}	Alokasi ^{b)}	Realisasi ^{c)}	% Alokasi	% Penyerapan
(a)	(b)	(c)	(d)	= (c)/(b)	= (d)/(c)
2015	7.482,4	581.397	552.118	77,70	94,96
2016	7.654,44	502.452	395.486	65,64	78,71
2017	7.577,07	578.791	366.122	76,39	63,25
2018	7.660,47	568.611	246.842	74,23	43,41
2019	7.660,46	517.611	310.259	67,50	59,94
TOTAL	38.034,84	1.085.515	1.870.826	28,54	68,06

Sumber: ^{a)} Renstra BBPJM XIII Makassar 2015-2019

^{b)} LAKIP BBPJM XIII Makassar 2015, 2016, 2017, 2018, DIPA 2019

^{c)} LAKIP BBPJM XIII Makassar 2015, 2016, 2017, 2018, 2019

Tabel 1.2 Keluaran (*Output*) Pelaksanaan Kegiatan Penanganan Jalan Tahun 2015-2019

No	Indikator Kinerja Output	Target Renstra 2015-2019 (Rp)	Target Reviu Renstra 2015-2019	Realisasi ^{a)} (Rp)					Capaian s.d. Th 2019 (Rp)	% Capaian s.d. Th 2019 ^{b)}
				Th 2015	Th 2016	Th 2017	Th 2018	Th 2019		
1	Panjang jalan terpelihara	137.732	-	15.239	11.510	29.167	35.989	41.343	133.248	96,74
2	Panjang jembatan terpelihara	34.958	-	4.876	13.396	8.413	3.376	3.010	33.081	94,63
3	Panjang jalan ditingkatkan	1.094.581	-	274.269	258.803	214.476	171.296	151.204	1.070.051	97,76
4	Panjang jembatan ditingkatkan	71.802	-	19.988	5.358	5.238	14.716	23.966	69.268	96,47
5	Panjang jalan dibangun	342.810	-	135.802	75.214	80.923	-	43.122	335.060	97,74
	5.1 Pembangunan jalan	342.810	-	135.802	75.214	80.923	-	43.122	335.060	97,74
6	Panjang jembatan dibangun	89.906	-	63.272				23.569	86.841	96,59
	6.1 Pembangunan jembatan		-					23.569		
RATA-RATA										97,00

No	Indikator Kinerja Output	Satuan	Target Renstra 2015-2019	Target Reviu Renstra 2015-2019	Realisasi ^{a)}					Capaian s.d. Th 2019	% Capaian s.d. Th 2019 ^{b)}
					Th 2015	Th 2016	Th 2017	Th 2018	Th 2019		
1	Panjang jalan terpelihara	km	267,923	-	51,987	38,812	71,961	72,466	32,697	267,923	100
2	Panjang jembatan terpelihara	m	674,515	-	71,800	68,522	69,724	69,891	39,457	674,515	100
3	Panjang jalan ditingkatkan	km	609,94	-	57,61	47,282	25,86	18,99	34,66	609,94	100
4	Panjang jembatan ditingkatkan	m	127,85	-	100	506	51,20	44,11	26,48	127,85	100
5	Panjang jalan dibangun	km	21,05	-	13,32	0,95	4,28	0	2,5	21,05	100
	5.1 Pembangunan jalan	km	21,05	-	13,32	0,95	4,28	0	2,5	21,05	100
6	Panjang jembatan dibangun	m	562	-	302	0	0	0	260	562	100
Rata-rata										100,00	

1. 2. POTENSI DAN PERMASALAHAN

Kendala dan permasalahan yang disebabkan oleh faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal berkaitan dengan sejauhmana ketepatan mutu perencanaan, pelaksanaan, dan pemeliharaan jalan terhadap standar mutu yang diberlakukan. Faktor eksternal berkaitan dengan faktor-faktor di luar kewenangan penyelenggara jalan, antara lain pengaruh air (aliran air tanah dan banjir) dan bencana alam (tanah longsor, banjir), serta repetisi beban gandar kendaraan dan penambahan dimensi kendaraan berat. Jalan menampung sejuta masalah karena jalan harus melayani kepentingan multi sektor, tetapi kerusakan struktural jalan menjadi tanggung jawab satu subsektor di pihak penyelenggara jalan (Kementerian PUPR dan/atau dinas ke-PU-an terkait). Jalan dibangun di atas lahan yang luas dan memanjang, sangat berbeda dengan bangunan gedung yang bersifat sempit tetapi meninggi (vertikal), sehingga banyak kemungkinan kompleksitas masalah teknis dan non-teknis yang terjadi di sepanjang ruas jalan yang sulit diduga.

1.2.1. Permasalahan Pengadaan Tanah

Dalam pelaksanaan program penyelenggaraan jalan harus didahului oleh proses pengadaan tanah. Regulasi mengenai pengadaan tanah mengikuti UU No. 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum berikut dengan peraturan pelaksanaannya melalui Perpres 148 Tahun 2015 tentang penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum dan Perpres No. 62 Tahun 2018 tentang Penanganan Dampak Sosial Masyarakat dalam Rangka Penyediaan Tanah untuk Pembangunan Nasional. Sesuai dengan regulasi tentang pengadaant tanah tersebut, terdapat beberapa permasalahan yang sering ditemui di lapangan, diantaranya:

- 1) Proses negosiasi harga dengan beberapa pemilik tanah yang dapat berlarut-larut sehingga menghambat proses pelaksanaan konstruksi;
- 2) Banyak ruas pembangunan jalan perbatasan melewati hutan lindung sehingga diperlukan koordinasi dengan stakeholder terkait dalam hal ini Kementerian Kehutanan dan Pemerintah Daerah terkait;
- 3) Perubahan dalam tahapan maupun kelembagaan dalam pengadaan tanah sesuai Perpres 148 Tahun 2015 mengharuskan adanya penyamaan persepsi terhadap pelaksanaan peraturan barudan perubahan pola/mekanisme pengadaan tanah cukup banyak menyita waktu sehingga pelaksanaan pengadaan tanah berjalan dengan lambat;

1.2.2. Kualitas Penyedia Jasa

Kegiatan perencanaan teknis dan pelaksanaan konstruksi umumnya dilakukan dengan melibatkan penyedia jasa selaku konsultan maupun kontraktor. Di sejumlah paket kegiatan masih ditemukan penyedia jasa yang tidak mampu menyelesaikan permasalahan internalnya yang berakibat pada keterlambatan pelaksanaan pekerjaan, kualitas pekerjaan yang tidak mencapai penyerapan yang telah ditetapkan.

BAB II

TUJUAN DAN SASARAN KEGIATAN BALAI PELAKSANAAN JALAN NASIONAL SULAWESI BARAT

2.1. TUJUAN BALAI PELAKSANAAN JALAN NASIONAL SULAWESI BARAT

Sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 16/PRT/M/2020 Pasal 104, Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat mempunyai tugas melaksanakan pemrograman, perencanaan, pengadaan, pembangunan, preservasi dan pengendalian penerapan norma, standar, pedoman dan kriteria bidang jalan dan jembatan termasuk konektivitas jaringan jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam pasal 104, Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat menyelenggarakan Fungsi sebagai berikut:

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

11. Pengendalian penerapan sistem manajemen keselamatan konstruksi dan lingkungan di bidang jalan dan jembatan;
12. Pelaksanaan pengujian, pemantauan dan pengendalian bahan dan hasil pekerjaan konstruksi serta evaluasi terhadap hasil pengujian;
13. Pelaksanaan analisis dampak lingkungan dan lalu lintas;
14. Penyiapan rencana kerja pengendalian dan pengawasan, serta pemanfaatan sumber daya konstruksi penanganan jalan termasuk jalan bebas hambatan dan jalan tol yang dilaksanakan konstruksinya oleh Pemerintah;
15. Pelaksanaan koordinasi, evaluasi, dan pengawasan terhadap pembangunan jalan tol yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Jalan Tol;
16. Koordinasi dan pemantauan kegiatan operasi dan pemeliharaan jalan bebas hambatan dan jalan tol serta;
17. Koordinasi pelaksanaan uji teknis dan operasi jalan tol dalam rangka laik fungsi jalan tol yang berada di wilayah kerjanya;
18. Pelaksanaan program kelaikan jalan dan jembatan nasional termasuk uji laik fungsi;
19. Pengadaan atau penyediaan, penyimpanan, pemeliharaan, penggunaan, dan pemantauan bahan dan peralatan untuk jalan dan jembatan termasuk suku cadang sesuai dengan kewenangannya;
20. Evaluasi dan penerapan standar pelayanan minimal jalan dan jembatan;
21. Penyusunan rencana, program dan anggaran serta evaluasi perencanaan teknis perbaikan kerusakan jalan dan jembatan akibat bencana alam;
22. Pencegahan atau mitigasi dan pengendalian pelaksanaan penanggulangan bencana yang berdampak pada jalan dan jembatan;
23. Pelaksanaan audit keselamatan jalan dan jembatan;
24. Penyediaan konsultasi teknik penanganan jalan dan jembatan pada jalan daerah termasuk konektivitas jaringan jalan;
25. Penyusunan laporan akuntabilitas kinerja balai;
26. Penyiapan bahan dan pendampingan dalam periode audit internal dan eksternal dalam rangka penuntasan temuan terkait penanganan jalan dan jembatan; dan
27. 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.

2.2. SASARAN PROGRAM BALAI PELAKSANAAN JALAN NASIONAL SULAWESI BARAT

Sasaran kegiatan Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat adalah fokus pada kegiatan peningkatan pelaksanaan preservasi dan tingkat kapasitas jalan nasional dikarenakan kegiatan tersebut berdampak langsung pada pencapaian sasaran program dan sasaran strategis Ditjen Bina Marga. Pada kegiatan tersebut terdapat sasaran kegiatan pemeliharaan, peningkatan dan pembangunan jalan nasional dengan indikator kinerja yaitu:

1. Tingkat aksesibilitas jalan nasional, yang menunjukkan hasil kerja dalam menyediakan aksesibilitas terhadap seluruh pusat kegiatan skala nasional (PKN, PKW, PKSN), simpul transportasi nasional (pelabuhan, bandara, terminal, dan kawasan prioritas nasional (KSPN, KEK, KI prioritas, 3TP/DTPK) yang harus diakses oleh jaringan jalan nasional sesuai ketentuan yang berlaku. Pencapaian tingkat aksesibilitas jalan nasional antara lain yaitu:
 - Pelebaran jalan menambah lajur;
 - Pembangunan *fly over/underpass/terowongan*;
 - Pemeliharaan rutin jalan baru;
 - Peningkatan jalan baru;
 - Pembangunan jalan;
 - Pembangunan jembatan;
 - Pembangunan jalan bebas hambatan
2. Rating kondisi jalan nasional, yang menunjukkan hasil kerja Ditjen Bina Marga dalam melaksanakan kegiatan preservasi jalan diukur melalui tingkat kondisi seluruh bagian jalan (perkerasan, bahu, drainase, bangunan pelengkap dan perlengkapan jalan) sesuai dengan umur rencana yang diharapkan. Pencapaian rating kondisi jalan nasional antara lain:
 - Pemeliharaan rutin jalan;
 - Preservasi rekonstruksi, rehabilitasi jalan;
 - Pelebaran jalan menuju standar;
 - Penanganan drainase, trotoar dan fasilitas keselamatan jalan;
 - Preservasi rutin jembatan;
 - Preservasi jembatan;
 - Penggantian jembatan;
 - Layanan perencanaan, pengendalian dan pengawasan;
 - Preservasi dan peningkatan kapasitas jalan nasional.

3. Tingkat keselamatan jalan nasional, mewakili hasil kerja dalam mengupayakan pemenuhan pilar jalan berkeselamatan sesuai dalam RUNK (Rencana Umum Nasional Keselamatan) jalan, khususnya melalui penanganan titik-titik rawan kecelakaan (*black spot*) di jalan nasional. Tingkat keselamatan jalan nasional diukur dengan suatu indeks/skor (berskala 5; nilai 0 (sempurna) dan nilai 5 (sangat buruk)) yang menggabungkan antara (1) skor tingkat kejadian kecelakaan (kecelakaan/populasi) dengan (2) skor tingkat keberadaan *blackspot* jalan nasional (*blackspot*/populasi)
4. Meningkatnya Dukungan Manajemen Kementerian PUPR, tingkat pencapaian ini diukur dari:
 - Layanan sarana dan prasarana internal;
 - Layanan perkantoran;
 - Layanan dukungan manajemen Satker.

BAB III

ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

3.1. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PUPR

Sesuai dengan Rencana Strategi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat tahun 2020–2024, sasaran no. 2 yaitu “Meningkatnya konektivitas jaringan jalan nasional” yang didukung oleh sasaran program Direktorat Jenderal Bina Marga yaitu “Meningkatnya Pelayanan jalan Nasional.”

Arah kebijakan penyelenggaraan jalan adalah peningkatan konektivitas jalan nasional, sementara strategi yang digunakan yakni:

3.1.1 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.

3.1.2 Pembangunan Jalan dan Jembatan

Peningkatan ketersediaan jaringan jalan yang mendukung pengembangan wilayah dilaksanakan melalui pembangunan jalan pada lintas utama pulau, jalan yang mendukung kawasan industri dan pariwisata prioritas, jalan akses ke simpul transportasi prioritas, jalan lingkar/trans pulau terluar dan akses mendukung wilayah 3T dan kawasan perbatasan. Sebagai contoh, penyelesaian jalan tol Trans Sumatra yang menghubungkan Aceh–Lampung menjadi program prioritas untuk menurunkan waktu tempuh utama 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.

3.1.3 Penataan Jalan Nasional di Kawasan Perkotaan

Rencana peningkatan pelayanan jaringan jalan perkotaan melalui pemeliharaan jalan perkotaan yang efektif dan efisien serta peningkatan kapasitas jalan perkotaan

berkeselamatan yang mendukung keterpaduan transportasi massal perkotaan, diantaranya: (i) Revitalisasi jaringan jalan perkotaan terutama penataan jalan nasional dengan konsep jalan lingkaran agar tidak mengganggu lalu lintas dalam kota; (ii) Penataan simpang sebidang untuk mengurangi kemacetan jalan di persimpangan; (iii) Dukungan jalan pada pengembangan moda transportasi angkutan massal; (iv) Pengembangan jaringan jalan baru di wilayah perkotaan dengan memanfaatkan ROW jalan eksisting berupa *elevated/submerged road* untuk meminimalkan pengadaaan lahan yang biayanya sangat tinggi di perkotaan; (v) Perbaikan kondisi jalan perkotaan dengan menyediakan sistem drainase yang lebih untuk mencegah banjir dan trotoar yang ramah pejalan kaki; (vi) Optimalisasi metode pembangunan simpang tak sebidang (*fly over*) terutama lintasan kereta api dengan pemanfaatan lahan seminimal mungkin.

3.1.4 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. Selain itu, sumber pembiayaan swasta (PINA, KPBU, penunjukan BUMN) untuk infrastruktur juga mengalami peningkatan pesat, khusus untuk jalan tol diestimasi kebutuhan investasi. Optimalisasi sistem preservasi jalan nasional yang mengutamakan kegiatan pemeliharaan dan upaya 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 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI UNIT ORGANISASI

Sesuai dengan 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;
2. Program Prioritas ke-2 (PP2) Infrastruktur Ekonomi terutama pada Kegiatan Prioritas ke-1 (KP1) Konektivitas Jalan; dan
3. Program Prioritas ke-3 (PP3) Infrastruktur Perkotaan terutama pada Kegiatan Prioritas ke-1 (KP1) Transportasi Perkotaan

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

1. Peningkatan penerapan jalan berkeselamatan sebagai salah satu pilar dari RUNKLLAJ;
2. Optimalisasi sistem preservasi jalan nasional yang mengutamakan kegiatan pemeliharaan;
3. Pembangunan jalan nasional untuk mendukung kawasan-kawasan prioritas nasional (KI dan KSPN prioritas, simpul transportasi nasional, jalan pendukung kawasan 3TP/DTPK);
4. Peningkatan efektivitas perencanaan DAK jalan agar pelaksanaannya selaras dengan prioritas pengembangan wilayah;
5. Inovasi pendanaan infrastruktur seperti KBPU, pemanfaatan dana jangka panjang, dan program dana bergulir (*revolving fund*) khususnya untuk pengembangan jalan tol.

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

1. *Mayor Project 1*
 - a. Peningkatan jalan berkeselamatan;
 - b. Pembangunan jalan strategis;
 - c. Pembangunan jalan tol;
 - d. Pembangunan jalan nasional mendukung kawasan prioritas (KI prioritas, KEK, KSPN, dan kawasan perbatasan).
2. *Mayor Project 2*
 - a. Preservasi jalan nasional (peningkatan/pelebaran jalan nasional);
 - b. Pembangunan jalan akses simpul transportasi (pelabuhan, bandara, dan terminal).
3. *Mayor Project 3*
 - a. Pembangunan dan Pemeliharaan Jalan Daerah;
 - b. Pengembangan Wilayah Suramadu;
 - c. Pembangunan perlintasan tidak sebidang antara jalan dan KA di perkotaan; dan
 - d. Pembangunan Jalan Perkotaan.

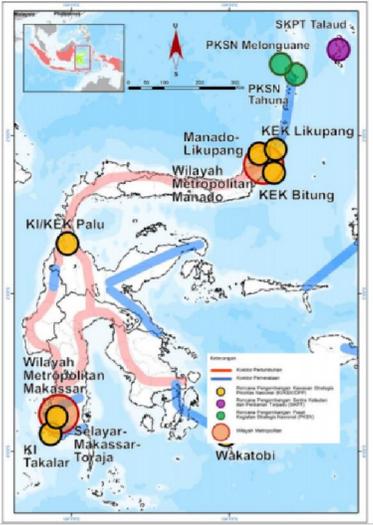
Tabel 3.1 Penjabaran Strategi Peningkatan Konektivitas Jalan Nasional

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 lingkaran/trans pulau terluar dan jalan akses mendukung wilayah 3T dan kawasan perbatasan. Sebagai contoh, penyelesaian jalan tol Trans Sumatera yang menghubungkan Aceh-Lampung menjadi program prioritas untuk menurunkan waktu tempuh dan menyediakan akses ke pelabuhan utama Kuala Tanjung sehingga mendorong berkembangnya kawasan industri di sepanjang koridor tersebut. Pembangunan jalan akses ke simpul prioritas diarahkan untuk menjamin kemanfaatan infrastruktur secara optimal seperti pelabuhan dan bandara. Diperlukan penguatan koordinasi perencanaan pembangunan simpul transportasi dan akses jalan dengan Kementerian/Lembaga terkait.
3	Penataan Jalan Nasional di Kawasan Perkotaan	Rencana peningkatan pelayanan jaringan jalan perkotaan melalui pemeliharaan jalan perkotaan yang efektif dan efisien serta peningkatan kapasitas jalan perkotaan berkeselamatan yang mendukung keterpaduan transportasi massal perkotaan, diantaranya: (i) Revitalisasi jaringan jalan perkotaan terutama penataan jalan nasional dengan konsep jalan lingkaran agar tidak mengganggu lalu lintas dalam kota; (ii) Penataan simpang sebidang untuk mengurangi kemacetan jalan di persimpangan; (iii) Dukungan jalan pada pengembangan moda transportasi angkutan massal; (iv) Pengembangan jaringan jalan baru di wilayah perkotaan dengan memanfaatkan ROW jalan eksisting berupa elevated/submerged road untuk meminimalisir pengadaan lahan yang biayanya sangat tinggi di perkotaan; (v) Perbaikan kondisi jalan perkotaan dengan menyediakan sistem drainase yang lebih untuk mencegah banjir dan trotoar yang ramah

No	Strategi Peningkatan Konektivitas Jalan Nasional	Penjabaran
		pejalan kaki; (vi) Optimalisasi metode pembangunan simpang tak sebidang (<i>fly over</i>) terutama lintasan kereta api dengan pemanfaatan lahan seminimal mungkin.
4	Pemenuhan GAP <i>Funding</i> melalui Skema Pembiayaan Alternatif	Dengan ruang fiskal APBN yang sempit, agenda pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur jalan dan jembatan memaksa adanya pergeseran kebijakan anggaran, di mana secara gradual APBN infrastruktur mengalami peningkatan, dari Rp256,1 triliun di tahun 2015 menjadi Rp415,0 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 <i>user pay</i> /tol. Skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) <i>Availability Payment</i> (AP) yang berbasis kinerja serta Program Hibah Jalan Daerah yang mendorong kinerja pemeliharaan jalan perlu diperluas. Skema KPBU-AP juga mendukung kualitas jalan melalui keterpaduan penyelenggaraan jalan dan pengoperasian jembatan timbang untuk mengendalikan perilaku pembebanan berlebih di jalan (<i>Over Dimension Over Loading</i>).

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. Untuk Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat arahan kebijakan dan strategi pengembangan wilayah dapat dilihat pada **Tabel 3.2** di bawah.

Tabel 3.2 Arah kebijakan dan strategi lintas sektor pada Renstra Kementerian PUPR 2020-2024

No	Tema dan Isu Strategis	Kebijakan dan Strategi Implementasi
1	<p>PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR PUPR BERBASIS PENGEMBANGAN WILAYAH</p> <p>Pengembangan wilayah ditujukan untuk menyelesaikan isu strategis (i) meningkatnya pemerataan antarwilayah (Kawasan Barat Indonesia (KBI), Kawasan Timur Indonesia (KTI), Jawa-Luar Jawa), (ii) meningkatnya keunggulan kompetitif pusat-pusat pertumbuhan wilayah, (iii) meningkatnya kualitas dan akses pelayanan dasar, daya saing serta kemandirian daerah, (iv) meningkatnya sinergi pemanfaatan ruang wilayah. Hal tersebut sejalan dengan visi misi presiden 2020-2024 yaitu “Terwujudnya Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong.”</p>	<p><u>Pulau Sulawesi</u></p> <p>Kebijakan dan prioritas pembangunan wilayah Sulawesi tahun 2020-2024 diarahkan menjadi salah satu pintu gerbang Indonesia dalam perdagangan internasional dan pintu gerbang Kawasan Timur Indonesia; lumbung pangan nasional dan komoditas pertanian bernilai ekonomi tinggi berbasis kakao, padi, jagung; pengembangan industri berbasis logistik; pengembangan industri berbasis rotan, aspal, nikel dan bijih besi dan gas bumi; percepatan pembangunan ekonomi berbasis maritim (kelautan) melalui pengembangan industri perikanan dan wisata bahari.</p> <p>Strategi pembangunan Wilayah Sulawesi yaitu peningkatan pelayanan dasar (layanan Pendidikan dan Kesehatan, pendidikan vokasional pertanian, perikanan, pertambangan, dan pariwisata), penguatan pusat – pusat pertumbuhan wilayah, pelaksanaan otonomi daerah, penguatan konektivitas dilakukan melalui konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara yang terintegrasi, peningkatan ketersediaan air melalui pengamanan air tanah dan air baku berkelanjutan, pengarusutamaan penanggulangan bencana dan adaptasi perubahan iklim, serta pembangunan desa terpadu yang mencakup peningkatan kapasitas aparatur desa.</p>  <p>Keterangan</p> <ul style="list-style-type: none"> — Koridor Pertumbuhan — Koridor Pemerataan ● Rencana Pengembangan Kawasan Strategis Prioritas Nasional (KIK/KEK/DPP) ● Rencana Pengembangan Sentra Kelautan dan Perikanan Terpadu (SKPT) ● Rencana Pengembangan Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN) ● Wilayah Metropolitan/Kota Baru ■ Ibu Kota Negara (IKN)
2	<p>PENGARUSTAMAAN GENDER</p> <p>Kebijakan pengarusutamaan gender ditujukan bagi terwujudnya kesetaraan gender dalam bidang penyelenggaraan infrastruktur pekerjaan umum dan</p>	<p>1. Peningkatan integrasi perspektif gender dalam penyelenggaraan infrastruktur PUPR berdasarkan aspek TURBINBANGLAKWAS (Pengaturan, Pembinaan/ Pemberdayaan, Pembangunan/Pelaksanaan dan Pengawasan) yang memenuhi kriteria “Infrastruktur</p>

No	Tema dan Isu Strategis	Kebijakan dan Strategi Implementasi
	<p>perumahan rakyat untuk mendukung Peningkatan Indeks Pembangunan Gender (IPG) dan Indeks Pemberdayaan Gender (IDG).</p>	<p>untuk Semua” (“<i>Infrastructure for all</i>”), inklusif, memperhatikan aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, memenuhi kebutuhan dasar, ramah lingkungan dan berkelanjutan, adil, dan setara.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Peningkatan percepatan pelaksanaan PUG dalam penyelenggaraan infrastruktur yang responsif gender sesuai dengan tujuh prasyarat pelaksanaan PUG dan pengembangan inovasi. Tujuh prasyarat pelaksanaan PUG terdiri dari 1) Komitmen; 2) Kebijakan; 3) Kelembagaan; 4) Sumber Daya (SDM dan sumber dana/Anggaran Responsif Gender/ARG dan fasilitasi Pokja PUG); 5) Metode/Analisis Gender; 6) Data dan sistem informasi (Data Terpilah dan Statistik Gender); 7) Peran Serta Masyarakat dan Jejaring. 3. Peningkatan kerja sama dengan mitra kerja (pemangku kepentingan dan masyarakat: K/L, pemerintah provinsi, kabupaten/kota, lembaga-lembaga nasional dan internasional, donor, dunia usaha/pihak swasta, organisasi masyarakat sipil (CSO), perguruan tinggi dan sebagainya). 4. Peningkatan <i>monitoring</i> dan evaluasi kegiatan responsif gender terutama dalam aspek manfaat hasil-hasil pembangunan, termasuk melakukan audit gender untuk memperkuat akuntabilitas pelaksanaan PUG dalam mendukung pencapaian 7 agenda prioritas pembangunan nasional.
3	<p>PENGARUSTAMAAN INFRASTRUKTUR PUPR TANGGUH BENCANA</p> <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"> 1. Peningkatan penerapan standar keamanan bangunan infrastruktur termasuk di dalamnya antisipasi terhadap bencana seperti pada gedung, jalan, jembatan bentang panjang, dan bendungan. 2. Menerapkan SNI/<i>uniform building code</i> keamanan struktural bangunan tahan gempa pada jalan dan jembatan, dengan kategori <i>safety critical objective</i> yang tetap harus dapat beroperasi meskipun terjadi bencana dengan kategori kuat, sebagai jalur evakuasi dan jalur logistik. 3. Pembangunan infrastruktur konektivitas dengan memperhatikan zona rawan bencana, sesuai kondisi <i>hazard</i> dan karakteristik wilayah rawan bencana. 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) 5. Penataan bangunan dan lingkungan permukiman yang berada di lokasi rawan bencana. 6. Pemeliharaan dan penataan lingkungan di sekitar daerah aliran sungai (DAS). 7. Penyediaan infrastruktur mitigasi dan kesiapsiagaan (<i>shelter</i>/tempat evakuasi sementara, jalur evakuasi dan rambu-rambu evakuasi) menghadapi bencana, yang

No	Tema dan Isu Strategis	Kebijakan dan Strategi Implementasi
		<p>difokuskan pada kawasan rawan dan risiko tinggi bencana dengan pengelolaan dan pemeliharaan yang melibatkan peran serta aktif masyarakat.</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Pelaksanaan simulasi tanggap darurat secara berkala untuk meningkatkan kesiapsiagaan terhadap bencana. 9. Pengembangan teknologi ramah bencana pada setiap pembangunan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan. 10. Pengembangan sistem informasi dan pengelolaan data ketahanan kebencanaan infrastruktur PUPR. 11. <i>Monitoring</i> dan pemantauan ancaman bencana banjir dan kekeringan serta meningkatkan penyebaran informasi kebencanaan kepada masyarakat. 12. Penyediaan sistem peringatan dini bencana tsunami, longsor, banjir serta memastikan berfungsinya sistem peringatan dini dengan baik. 13. Peningkatkan kecepatan respon/tanggap bencana untuk pemulihan, dan penyelesaian rehabilitasi dan rekonstruksi infrastruktur PUPR pasca bencana.

Sesuai ketentuan dalam Permen PPN/Bappenas No. 5 Tahun 2019 di atas, arah kebijakan Ditjen Bina Marga disusun untuk setiap Sasaran Kegiatan (SK) setiap kegiatan yang dilakukan, dan secara keseluruhan akan mengerucut kepada pencapaian Sasaran Program (SP) Ditjen Bina Marga seperti yang disampaikan pada sesuai dengan **Tabel 3.3**.

Tabel 3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran Ditjen Bina Marga Tahun 2020-2024

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

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

No	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
6	Penguatan sumber daya manusia, regulasi, pendanaan dan kelembagaan penyelenggaraan jalan	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan kuantitas dan kualitas SDM Ditjen Bina Marga sesuai kebutuhan dan penempatannya; • Peningkatan pemenuhan kebutuhan dan kondisi fasilitas serta peralatan kerja dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi Ditjen Bina Marga; • Penguatan kerangka regulasi penyelenggaraan jalan; • Penguatan struktur organisasi Ditjen Bina Marga; • Peningkatan akuntabilitas kinerja serta kemajuan pelaksanaan reformasi birokrasi di lingkungan Ditjen Bina Marga; • Peningkatan kinerja pengelolaan anggaran serta aset Ditjen Bina Marga.

3.3 KERANGKA REGULASI

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 3.4** menyampaikan hasil identifikasi terhadap keberadaan regulasi eksisting dalam melaksanakan mandat pengaturan dalam UU jalan, dan kebutuhan penguatannya disesuaikan dengan perkembangan di lapangan serta tantangan yang dihadapi.

Tabel 3.4 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	BINA MARGA				
1.	Penguatan Kelembagaan Penyelenggaraan Jalan Nasional				
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 pendirian organisasi agar menghasilkan keluaran yang bernilai tambah bagi pemangku kepentingan	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	2021
2	Penguatan Otonomi Daerah Dalam Penyelenggaraan Jalan				
2.1	Review Permen PU 03/PRT/M/2012 Tentang Pedoman	Amanat PP 34 Tahun 2006 Tentang Jalan pada pasal 61 dan pasal 62	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan	2022

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
	Penetapan Fungsi Jalan dan Status Jalan	Diperlukan penajaman dan penambahan dalam pengaturan tentang: <ul style="list-style-type: none"> • Kerangka waktu dalam penetapan fungsi dan status agar tidak terjadi jeda waktu terlalu panjang antara SK Menteri dengan SK Gubernur dan SK Bupati/Walikota • Konsekuensi logis terhadap administrasi dan hukum dari penetapan fungsi dan status jalan daerah • Pertimbangan teknis dan administratif pengusulan perubahan fungsi dan status jalan agar tidak terlalu politis 		Jalan dan Jembatan	
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	Amanat PP 34 Tahun 2006 Tentang Jalan pada pasal 85 <ul style="list-style-type: none"> • Penganggaran dalam rangka pelaksanaan program penanganan jaringan jalan merupakan kegiatan pengalokasian dana yang diperlukan untuk mewujudkan sasaran program. • Dalam hal pemerintah daerah belum mampu membiayai pembangunan jalan yang menjadi tanggung jawabnya secara keseluruhan, Pemerintah dapat membantu sesuai dengan peraturan perundang-undangan. • Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan pemberian bantuan pembiayaan kepada pemerintah daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dalam Peraturan Menteri. 	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	2021
4	Standarisasi teknis dan pedoman penyelenggaraan jalan				

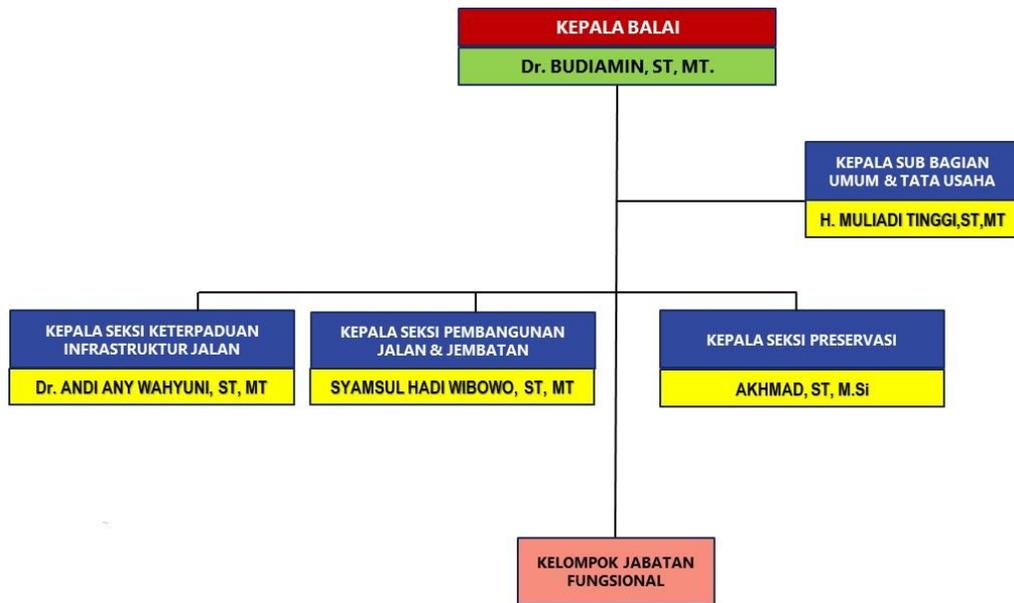
No	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/ Institusi	Target Penyelesaian
4.1	Review Permen PU Nomor 02/PRT/M/2012 Tentang Pedoman Penyusunan Rencana Umum Jaringan Jalan	Merupakan 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"> • Diperlukan review terkait pemangku kepentingan dalam pelaksanaan konsultasi publik untuk menghindari usulan yang sifatnya politis. • Diperlukan review terkait acuan dalam penyusunan usulan rencana mengingat kondisi kebijakan saat ini yang cukup dinamis. • Diperlukan penjelasan terkait hubungan dan sinergitas antara rencana umum dan rencana strategis (K/L maupun unit organisasi). 	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	2023
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"> • Direktorat Jalan Bebas Hambatan • Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan 	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

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
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"> Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah I Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II 	2022
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"> Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah I Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II 	2022
4.8	Revisi Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997	Manual ini perlu dilakukan pembaruan karena telah cukup lama diterbitkan (1997).	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan	2023
5	Kebijakan pendukung pelaksanaan penyelenggaraan jalan				
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	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan	2024

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
		perhubungan dan Kementerian keuangan.			
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	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan	2021

3.4 KERANGKA KELEMBAGAAN

Sesuai peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 16/PRT/M/2020 tentang tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, di mana struktur organisasi Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat yang berada di Lingkungan Direktorat Jenderal Bina Marga, bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Bina Marga dan dipimpin oleh seorang Kepala yang mempunyai tugas melaksanakan pemrograman, perencanaan, pengadaan, pembangunan, preservasi dan pengendalian penerapan norma, standar, pedoman dan kriteria Bidang Jalan dan jembatan termasuk konektivitas jaringan jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.



Gambar 3.1 Struktur Organisasi Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat

Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat terdiri dari:

f. Subbagian Umum dan Tata Usaha;

Subbagian Umum dan Tata Usaha mempunyai tugas pelaksanaan urusan pengelolaan data dan administrasi kepegawaian, pengelolaan organisasi dan tata laksana; pelaksanaan pengendalian penyusunan perjanjian atau kontrak serta pemberian advokasi hukum, pelaksanaan komunikasi publik di balai, pelaksanaan pengelolaan anggaran, urusan kas dan perbendaharaan, serta administrasi dan akuntansi keuangan, pelaksanaan administrasi penerimaan negara bukan pajak, pelaksanaan pemantauan penyelesaian laporan hasil pemeriksaan; pelaksanaan penatausahaan, pengelolaan, administrasi dan akuntansi barang milik negara, pelaksanaan pengamanan fisik serta pelaksanaan proses sertifikasi tanah dan barang milik negara, fasilitasi usulan serta pemantauan dan evaluasi atas penggunaan, pemanfaatan, pemindahtanganan, pemusnahan, dan penghapusan barang milik negara, pengelolaan dan penetapan leger jalan nasional, penyusunan laporan berkala balai, pelaksanaan administrasi perizinan bidang jalan dan jembatan, pelaksanaan urusan tata usaha, kearsipan, dan rumah tangga balai, dan penyediaan konsultasi teknis pengelolaan leger jalan daerah, serta koordinasi administrasi penerapan sistem pengendalian intern balai.

g. Seksi Keterpaduan Pembangunan Infrastruktur Jalan;

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

h. Seksi Pembangunan Jalan dan Jembatan;

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

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

i. Seksi Preservasi;

Seksi Preservasi mempunyai tugas melakukan penyiapan rencana kerja pengendalian dan pengawasan, serta pemanfaatan sumber daya konstruksi pelaksanaan preservasi jalan dan jembatan, pengendalian pelaksanaan pengadaan barang dan jasa kegiatan preservasi jalan dan jembatan sesuai dengan kewenangannya, pengawasan penerapan analisa harga satuan pekerjaan preservasi jalan dan jembatan, pengendalian pelaksanaan perubahan kontrak pekerjaan konstruksi preservasi jalan dan jembatan, pengadaan atau penyediaan, penyimpanan, pemeliharaan, penggunaan, dan pemantauan bahan dan peralatan untuk jalan dan jembatan termasuk suku cadang sesuai dengan kewenangannya, pengadaan atau penyediaan, penyimpanan, pemeliharaan, penggunaan, dan pemantauan bahan dan peralatan untuk jalan dan jembatan termasuk suku cadang sesuai dengan kewenangannya, pelaksanaan audit keselamatan jalan dan jembatan, koordinasi dan *monitoring* kegiatan operasi dan pemeliharaan jalan bebas hambatan dan jalan tol, pelaksanaan sistem manajemen keselamatan konstruksi (SMKK) dan lingkungan di bidang preservasi jalan dan jembatan, pelaksanaan pengujian, pemantauan, dan pengendalian bahan dan hasil pekerjaan konstruksi preservasi jalan dan jembatan serta evaluasi terhadap hasil pengujian, penyediaan konsultasi teknik preservasi jalan dan jembatan yang berada di jalan daerah, pengendalian pelaksanaan pekerjaan bidang preservasi jalan dan jembatan, penyiapan bahan dan pelaksanaan pendampingan dalam periode audit internal dan eksternal dalam rangka penuntasan temuan terkait preservasi jalan dan

jembatan, pelaksanaan evaluasi kinerja penyedia jasa preservasi jalan dan jembatan, penerapan standar pelayanan minimal bidang preservasi jalan dan jembatan, pengendalian teknis fungsi dan pemanfaatan bagianbagian jalan, pengendalian pelaksanaan penilikan jalan dan jembatan, pengendalian pencegahan/mitigasi dan pengendalian pelaksanaan penanggulangan bencana yang berdampak pada jalan dan jembatan, dan sertifikasi laik produksi mesin pencampur aspal (*asphalt mixing plant*).

BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1. TARGET KINERJA

4.1.1. Target Sasaran Program Penyelenggraan Jalan

Sesuai dengan struktur sasaran dan indikator kinerja utama program penyelenggaraan jalan Tahun 2020-2024 dan dengan mempertimbangkan kebutuhan sesuai perkembangan lingkungan strategis serta kemampuan Ditjen Bina Marga dari hasil evaluasi pelaksanaan Renstra 2015-2019, maka ditetapkan target sasaran program penyelenggaraan jalan untuk periode Renstra 2020-2024 sebagaimana disampaikan pada Tabel 4.2 berikut ini:

- 1) Target kinerja untuk SS yaitu meningkatnya konektivitas jaringan jalan nasional dengan pencapaian IKU waktu tempuh sebesar 1,9 jam per 100 km pada lintas utama pulau. Ditjen Bina Marga menetapkan pencapaian waktu tempuh di atas pada 52 koridor terpilih yaitu:



Gambar 4.1 Peta Koridor Terpilih untuk Perhitungan Waktu Tempuh
(Sumber: Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024)

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

- 2) Target Kinerja untuk SP yaitu meningkatnya kinerja pelayanan jalan nasional, diukur dengan menggunakan 3 (tiga) buah Indikator Kinerja Program (IKP), yakni:
- a. Target kinerja IKP1 Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional di Provinsi Gorontalo sebesar 84,60% di Tahun 2024. Artinya, sebanyak 84,60% dari pusat kegiatan (PKN, PKW, PKS), simpul transportasi strategis (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) serta kawasan strategis nasional (KSPN, KEK, KI prioritas, dll) di Provinsi Gorontalo telah diakses oleh jaringan jalan nasional. Dalam hal ini pusat kegiatan atau simpul transportasi didefinisikan telah terakses bila jalan nasional telah terhubung sampai dengan pintu masuk (*gate*) dari masing-masing pusat kegiatan. Khusus untuk Pelabuhan, Bandara, Kawasan Industri (KI) dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) dimana jalan akses berada dalam kewenangan operator/pengembang (*developer*), maka akses jalan nasional hanya sampai pada titik awal jalan yang dikelola oleh operator/*developer*. Pada tahun 2019, pusat kegiatan dan simpul transportasi yang telah teridentifikasi untuk dihubungkan atau diakses oleh jalan nasional di Provinsi Gorontalo sebanyak 11 *nodes*. Tingkat aksesibilitas pada tahun 2019 adalah 84,60%;
 - b. Target Kinerja IKP2 Rating Kondisi Jalan Nasional di Provinsi Gorontalo sebesar 2,19 di Tahun 2024. Artinya, nilai pembobotan rata-rata untuk nilai IRI, PCI, sisa umur perkerasan (RSL), dan efektivitas drainase jalan pada seluruh ruas jalan nasional di Provinsi Gorontalo sekitar 2,19 (skor 1 = sangat baik, skor 5 = sangat buruk) atau secara umum dalam kondisi kondisi mantap (antarakondisi baik atau sedang). Bobot masing masing komponen tersebut yaitu: (1) IRI 60%; (2) PCI 10%; (3) RSL 15%; dan (4) efektivitas drainase 15%. Setiap komponen juga memiliki skor individu yang berupa bilangan bulat dalam rentang 1 sampai 5. Setiap skor kemudian dikalikan dengan faktor pembobot yang telah ditentukan untuk memperoleh nilai IKP Komponen Final. Namun bila ada setidaknya satu dari keempat IKP Komponen tersebut memperoleh skor 5, maka nilai IKP Rating Kondisi Jalan Final secara otomatis adalah 5. Nilai Final ini mengindikasikan perlu adanya penanganan/perbaikan pada segmen tersebut untuk mencapai tingkat layanan yang disyaratkan. IKP Rating Kondisi Jalan merupakan sistem

pengukuran yang tepat bagi Ditjen Bina Marga karena mengkombinasikan komponen-komponen penting dari aspek teknis kondisi jalan namun dengan kemasan yang mudah dipahami.

- c. Target Kinerja IKP3 Tingkat Keselamatan Jalan Nasional di Provinsi Gorontalo sebesar 1,22 pada Tahun 2024. Artinya, nilai pembobotan rata-rata dari seluruh ruas jalan nasional di Provinsi Gorontalo pada wilayah yang telah ditangani risiko terjadi kecelakaan sebesar 1,22 (skor 1 = risiko kecelakaan pada level sangat rendah dan skor 5 = risiko kecelakaan pada level sangat tinggi). Target nilai 1,22 menunjukkan kinerja keselamatan jalan pada level rendah, di mana seluruh komponen dari aspek jalan yang berkeselamatan sudah ditangani (*zero blackspot*) dan tingkat kecelakaan di ruas jalan nasional rendah.

Target kinerja ini diperoleh dari dua komponen yaitu komponen kecelakaan dan komponen *blackspot*. Pembobotan pada dua komponen tersebut yaitu komponen kecelakaan 70% dan komponen *blackspot* 30%. Komponen kecelakaan diperoleh dari rasio angka kecelakaanterhadap jumlah populasi pada level pelaksana tertentu (Provinsi/ Balai). Sedangkan, komponen *blackspot* terhadap jumlah populasi pada level pelaksana tertentu. Ditjen Bina Marga telah mengidentifikasi jumlah *blackspot* pada tahun 2019 di jaringan jalan nasional di Provinsi Gorontalo adalah 10 titik. Sedangkan untuk jumlah kecelakaan yang terjadi pada jalan nasional di Provinsi Gorontalo (2018) mencapai 36 kasus. Dengan data tersebut maka baseline tingkat keselamatan jalan nasional di Provinsi Gorontalo pada tahun 2019 adalah 3,42.

Target kinerja keselamatan jalan 1,22, dikoordinasikan oleh Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan terdiri atas penanganan rehabilitasi, pelebaran jalan menuju standar, perbaikan simpang, perbaikan bahu jalan, perbaikan drainase, dan pemasangan atribut perlengkapan jalan (pemasangan marka, *warning light*, perbaikan atau pemasangan *guardrail*, pemasangan rambu, mata kucing, penerangan jalan umum/ lampu jalan, APILL/ATCS, patok arah) serta perbaikan bagian jalan (median, pedestrian, *zebra cross*, pulau jalan, rumble strip) termasuk pangkas pohon/ pindah tiang listrik/ pindah reklame. Namun, dalam penanganannya akan ada di bawah Direktorat Pembangunan Jalan, Direktorat Pembangunan Jembatan, dan Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II.

4.1.2. Target Keluaran (*output*) Kegiatan

Target keluaran (*output*) kegiatan utama ini adalah target capaian yang secara langsung berkaitan dengan pencapaian sasaran (SS dan SP) dan indikator kinerja (IKU/IKSS dan IKP) dari program penyelenggaraan jalan (lihat Tabel 4.2 sebelumnya). Adapun target capaian untuk setiap indikator kinerja kegiatan (IKK) Ditjen Bina Marga yang menjadi pendukung dari kegiatan utama tersebut. Guna mendukung pencapaian Rencana Strategi Target Ditjen Bina Marga, Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat Tahun 2020-2024 memiliki target kinerja sebagai berikut:

Tabel 4.1 Target Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat tahun 2020-2024

Output	Satuan	Target				
		2020	2021	2022	2023	2024
Pemeliharaan Rutin Jalan	Km	763,2	763,2	763,2	763,2	763,2
Peningkatan Jalan	Km	-	120,7	209,9	76,1	58,8
Preservasi Jalan	Km	-	110,7	204,4	76,1	58,8
Keselamatan Jalan	Km	-	10,5	1,5	8,0	-

Tabel 4.2 Target Kinerja Sasaran Program Penyelenggaraan Jalan BPJN Sulawesi Barat 2020-2024

No	Sasaran	Indikator Kinerja	Satuan	Baseline	Target				
				2019	2020	2021	2022	2023	2024
1	Meningkatnya KONEKTIVITAS jaringan jalan nasional	Waktu Tempuh pada jalan lintas utama pulau* (dalam jam per 100 km) (koridor jalan nasional dengan waktu tempuh < 1,9 jam per 100 km)	Jam	2,28	2,21	2,19	2,09	2,08	1,90
2	Meningkatnya KINERJA PELAYANAN jalan nasional	IKP1 TINGKAT AKSESIBILITAS jalan nasional (% PKN, PKW, PKS, simpul transportasi nasional, dan kawasan strategis nasional (KSPN, KEK, KI <i>Prioritas</i> , 3TP/DTPK) yang telah diakses jalan nasional)	%	77,8	80,00	80,00	80,00	100,00	100,00
		IKP2 RATING KONDISI jalan nasional (rata-rata rating nilai IRI, PCI, umur struktur jalan, dan drainase jalan pada seluruh ruas jalan nasional)	Nilai	2,66	2,85	2,77	2,76	2,75	2,70
		IKP3 TINGKAT KESELAMATAN jalan nasional (Indeks Keselamatan jalan)	Nilai	5,00	5,00	5,00	3,8	3,8	3,8

4.2. KERANGKA PENDANAAN

Untuk mendukung pencapaian target kinerja pada Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat maka diperlukan dukungan kerangka pendanaan seperti yang tertuang pada tabel berikut:

Tabel 4.3 Alokasi Anggaran Tahun 2020-2024

Output	Anggaran Dalam Ribu				
	2020	2021	2022	2023	2024
Pemeliharaan Rutin Jalan	78.691.719	84.200.139	90.937.794	92.848.242	86.891.789
Peningkatan Jalan	-	287.810.214	529.580.385	167.893.918	112.273.538
Preservasi Jalan	-	244.414.414	478.489.385	167.893.918	112.273.538
Keselamatan Jalan	-	12.029.500	15.013.000	27.978.500	-

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Rencana Strategis Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat adalah turunan dari Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Bina Marga, merupakan arahan yang akan dijabarkan ke dalam rencana program di lingkungan Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat untuk mencapai sasaran-sasaran strategis Kementerian PUPR dalam rangka pencapaian sasaran nasional.

Proses pencapaian sasaran-sasaran dalam Renstra tersebut yang terdiri dari layanan perencanaan, pengendalian dan pengawasan preservasi, dan peningkatan kapasitas jalan nasional memerlukan koordinasi, konsolidasi dan sinergi yang baik agar keseluruhan sumber daya yang ada dapat digunakan secara optimal dan dapat mencapai kinerja yang maksimal dalam rangka meningkatkan ketersediaan dan kualitas pelayanan infrastruktur yang lebih merata dan berkelanjutan. Oleh karena penyelenggaraan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan rakyat dalam mencapai target-target yang telah disepakati perlu dilandasi dengan kerangka regulasi, kelembagaan dan pendanaan yang optimal.

Melalui Renstra Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulawesi Barat tahun 2020-2024 secara konsisten serta keterlibatan Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, swasta dan masyarakat, diharapkan dapat mempercepat proses peningkatan kesejahteraan masyarakat. Oleh karena itu koordinasi dan integrasi baik secara vertikal maupun secara horizontal yang semakin kuat dalam penyelenggaraan bidang pekerjaan umum dan perumahan rakyat sangat diperlukan.

5.2 Mekanisme Evaluasi

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

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