



**RENCANA STRATEGIS**

**BALAI PERKERASAN DAN  
LINGKUNGAN JALAN**

**2020 – 2024**

## KATA PENGANTAR



Alhamdulillah, puji syukur atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa karena berkat rahmat dan hidayah-Nya Rencana Strategis Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan 2020–2024 dapat diselesaikan dengan baik. Sesuai dengan amanat Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Renstra Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan disusun sebagai dokumen perencanaan dan acuan penganggaran untuk periode 5 (lima) tahun.

Renstra Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan memuat tujuan, sasaran, dan target kinerja dan kerangka pendanaan sesuai dengan tugas dan fungsi Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan.

Renstra harus menjadi acuan dalam penyusunan program dan rencana kerja serta anggaran masing-masing entitas di lingkungan Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan setiap tahun mulai 2020–2024. Dengan ditetapkannya Renstra Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan 2020–2024 ini diharapkan dapat dihasilkan pencapaian kinerja yang optimal yang mengacu pada proses perencanaan yang matang dan komprehensif.

Kami menyadari bahwa Renstra Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan 2020–2024 ini tidak luput dari kesalahan dan kekurangan. Oleh sebab itu, dalam kesempatan ini kami sampaikan terima kasih atas masukan dan saran serta pendampingan selama penyusunan Renstra ini.

Bandung, 2 April 2024

**Neni Kusnianti, S.T., M.T.**  
NIP. 196901231997032002

## DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR .....	i
DAFTAR ISI .....	ii
BAB 1 PENDAHULUAN.....	3
1.1 Kondisi Umum .....	3
1.2 Potensi dan Permasalahan.....	3
1.2.1 Potensi Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan .....	3
1.2.2 Isu Permasalahan dalam Penyelenggaraan Jalan 2020-2024 .....	4
BAB 2 TUJUAN DAN SASARAN .....	6
2.1 Tujuan Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan .....	11
2.2 Sasaran Kegiatan Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan.....	11
BAB 3 ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN.....	15
3.1 Arah Kebijakan Umum Ditjen Bina Marga 2020 - 2024 .....	15
3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Ditjen Bina Marga Tahun 2020-2024 .....	15
3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan .....	21
3.4 Kerangka Regulasi Penyelenggaraan Jalan 2020 - 2024 .....	22
3.4.1 Konteks Regulasi dalam Penyelenggaraan Jalan .....	22
3.4.2 Kebutuhan Penguatan Regulasi dalam Penyelenggaraan Jalan.....	22
3.5 Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Jalan 2020 .....	22
BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN .....	25
4.1 Target Kinerja Penyelenggaraan Jalan 2020-2024 .....	25
4.2 Kerangka Pendanaan Penyelenggaraan Jalan 2020-2024 .....	26
BAB 5 PENUTUP .....	28
Tabel 1 Cascading Renstra Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan (2020-2024) .....	13
Tabel 2 Output Indikator Kinerja Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan (2020–2024) .....	14
Tabel 3 Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran Ditjen Bina Marga 2020-2024 .....	11
Tabel 4 Kerangka Regulasi 2020 – 2024 .....	14
Tabel 5 Indikator Kinerja Utama Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan (2020-2024) .....	25
Tabel 6 Perkiraan Kebutuhan Pendanaan Kegiatan Tahun 2020 – 2024 .....	27
Gambar 1 Peta Strategi Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024 .....	7
Gambar 2 Indikator Kinerja Proses Teknis Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024.....	9
Gambar 3 Indikator Kinerja Dukungan Manajemen Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024... ..	9
Gambar 4 Peta Strategi Renstra Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan.....	12
Gambar 5 Struktur Organisasi Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan .....	23

## BAB 1 PENDAHULUAN

### 1.1 Kondisi Umum

Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan merupakan sebuah balai teknik baru yang muncul dari perubahan struktur organisasi pada Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat pada tahun 2020. Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 16 Tahun 2020 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Di Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat, Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan merupakan salah satu unit pelaksana teknis di bawah Direktorat Jenderal Bina Marga yang bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Bina Marga melalui Direktur Bina Teknik Jalan dan Jembatan. Oleh karena itu, Rencana Strategis (Renstra) Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan disusun dengan berpedoman pada Renstra Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Tahun 2020-2024 dan Renstra Direktorat Jenderal Bina Marga 2020-2024.

Renstra Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan (BPLJ) 2020-2024 dapat diartikan sebagai rumusan rencana BPLJ untuk melaksanakan tugas dan fungsinya sebagai salah satu bagian (pendetailan) dari Renstra Direktorat Jenderal Bina Marga 2020-2024 sehingga menghasilkan keluaran kegiatan (*output*) maupun pemanfaatan hasil kegiatan (*outcome/impact*) yang mendukung kerangka program penyelenggaraan jalan yang sesuai dengan kebutuhan dan prioritas pembangunan nasional yang diembankan kepada Direktorat Jenderal Bina Marga pada periode 2020-2024 (Perpres No. 18 Tahun 2020).

Renstra BPLJ 2020-2024 memiliki fungsi sebagai arah dan pedoman bagi:

- a. pelaksanaan tugas dan fungsi BPLJ selama 5 tahun ke depan (2020-2024);
- b. penyusunan revisi renstra tahun 2020-2024 untuk BPLJ;
- c. 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 BPLJ selama periode 2020-2024.
- d. Pelaksanaan penilaian risiko dalam implementasi Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) dan penyusunan Laporan SPIP BPLJ selama periode 2020- 2024.

### 1.2 Potensi dan Permasalahan

#### 1.2.1 Potensi Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan

BPLJ memiliki peran yang strategis di dalam mendukung Direktorat Jenderal Bina Marga dalam penyediaan rekomendasi kebijakan yang tidak hanya berdasarkan kaidah keilmiahian tetapi juga implementatif. BPLJ memiliki jumlah sumber daya manusia (SDM) 61 orang yang terdiri atas 43 PNS, 6 P3K, dan 12 NRP yang dibagi ke dalam beberapa rumpun keahlian, yaitu:

- a. Perkerasan yang meliputi perkerasan lentur, perkerasan kaku, dan sistem manajemen perkerasan jalan;
- b. Geometri dan keselamatan yang meliputi geometri jalan, keselamatan, dan perlengkapan jalan;

- c. Drainase dan lingkungan jalan yang meliputi drainase jalan, perizinan UKL/UPL, dan jalan berkelanjutan;
- d. Rekayasa lalu lintas yang meliputi analisis beban lalu lintas, kapasitas jalan, dan Faktor-K; dan
- e. Transportasi yang meliputi pembiayaan jalan dan ekonomi transportasi.

Semua rumpun tersebut didukung oleh SDM di bidang instrumentasi sebagai upaya untuk pengembangan alat dan software yang dapat membantu penyelenggara jalan. Aset BMN yang dimiliki oleh BPLJ per April 2024 adalah peralatan dan mesin dengan total nilai aset sebesar Rp 55.132.020.048,00.

Selain itu, BPLJ juga mempunyai layanan pengujian baik untuk pelanggan internal maupun untuk pelanggan eksternal, antara lain:

- a. Pengujian lendutan perkerasan jalan
- b. Pengujian kekesatan permukaan jalan
- c. Pengujian tekstur permukaan jalan
- d. Pengujian ketidakrataan permukaan jalan
- e. Pengujian beban kendaraan dan volume lalu lintas
- f. Pengujian penerangan jalan
- g. Survei aset dan kondisi jalan
- h. Pengujian refleksi marka jalan
- i. Pengujian refleksi rambu jalan

### 1.2.2 Isu Permasalahan dalam Penyelenggaraan Jalan 2020-2024

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

- a. 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;
- b. Sebagai prasarana distribusi barang dan jasa merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara; dan
- c. 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.

Jaringan jalan sebagai moda utama angkutan penumpang dan logistik, dihadapkan pada tantangan belum memadainya kualitas prasarana jalan serta masih kurangnya ketersediaan jaringan jalan untuk mendukung pengembangan wilayah. Total Panjang jaringan jalan mencapai 582.546 km, yang terdiri dari yang berstatus jalan nasional sepanjang 47.017 km, dan yang berstatus jalan daerah (provinsi dan kabupaten/kota) sepanjang 481.529 km.

Dari aspek kualitas, terdapat ketimpangan antara jalan nasional dengan jalan daerah. Jalan nasional yang memiliki proporsi 8% dari seluruh jaringan yang ada, dengan kondisi mantap mencapai 92,81%, sementara jalan daerah yang memiliki proporsi 92% dari seluruh jaringan jalan, baru mencapai kondisi mantap sebesar 68,49% untuk provinsi, dan 58,8% untuk kabupaten/kota. Kualitas jalan yang ada juga belum ditunjang sepenuhnya dengan

penyediaan kelengkapan jalan yang memadai, terutama drainase yang merupakan kelengkapan penting dalam mencegah kerusakan jalan akibat genangan air. Ditambah lagi dengan adanya isu *over dimension* dan *over loading* (ODOL), maka penurunan kondisi kemantapan jalan bisa tidak terhindarkan yang berbanding lurus dengan penurunan aspek keselamatan akibat keberadaan jalan rusak dan kendaraan ODOL.

Peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan melalui pelaksanaan secara terpadu lima pilar keselamatan jalan perlu dilakukan meliputi manajemen keselamatan jalan, jalan yang berkeselamatan, kendaraan yang berkeselamatan, perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan, dan penanganan pra dan pasca kecelakaan lalu lintas. Ketersediaan jalan yang berkeselamatan perlu berfokus pada peningkatan kinerja jalan dan jembatan melalui upaya memenuhi kelaikan fungsi jalan nasional yang telah beroperasi, dengan menginventarisasi kebutuhan teknis jalan dari segi geometrik, perkerasan, perlengkapan, dan bangunan pelengkap jalan agar memastikan jalan berkeselamatan secara teknis dan memberi kepastian hukum dari penyelenggara dan pengguna jalan sehingga jalan dapat dioperasikan untuk umum.

Di sisi lain, ketersediaan jaringan jalan yang ada belum memadai dalam mendukung pengembangan wilayah, baik untuk mendukung pertumbuhan ekonomi maupun pemerataan pembangunan. Kurangnya ketersediaan jalan pada jalur logistik terlihat dari kinerja waktu tempuh pada jalan lintas utama pulau yang baru mencapai 2,3 jam per 100 km. Ketersediaan jalan tol pada jalur utama logistik masih terbatas di sepanjang jalur Pantura Jawa. Ketersediaan jaringan jalan untuk mendukung pengembangan kawasan industri maupun pariwisata juga masih terbatas. Masih terdapat sejumlah simpul transportasi (bandara, pelabuhan, dan terminal) yang belum memiliki akses jalan yang memadai. Ketersediaan jaringan jalan pada daerah 3T termasuk pada pulau tertinggal, terluar, dan terdepan, juga masih belum memadai untuk mendukung aksesibilitas masyarakat.

Sementara di daerah perkotaan, terjadi penurunan daya dukung kawasan dan infrastruktur perkotaan. Tingkat urbanisasi dan perluasan wilayah perkotaan yang tinggi, menjadi masalah utama karena tidak disertai dengan kemampuan kota dalam menyediakan infrastruktur yang sesuai dengan standar. Sejumlah kota besar tidak mampu menyediakan rasio luas jalan terhadap luas area yang memadai sebagaimana yang tersedia di sejumlah kota di negara maju, yaitu hingga 20% dari luas area. Akibatnya, kemacetan lalu lintas menjadi hal yang biasa ditemui di sejumlah kota besar di Indonesia, dengan kecepatan rata-rata kendaraan di jalan perkotaan pada jam sibuk sudah kurang dari 20 km/jam. Sebagai contoh, di wilayah Jabodetabek kecepatan rata-rata kendaraan hanya sekitar 5 km/jam, Bandung 12 km/jam, dan Surabaya 11 km/jam.

Upaya pembangunan yang selama ini dilakukan juga memiliki konsekuensi logis terhadap penurunan kondisi lingkungan di Indonesia. Laju deforestasi Indonesia merupakan salah satu yang tertinggi di dunia. Meskipun sejak tahun 2000 hingga sekarang laju deforestasi di Indonesia terus melambat (menjadi sekitar 0,5 juta Ha/tahun), luas hutan Indonesia sudah berkurang hingga lebih dari 73 juta Ha sejak tahun 1950. Maka tidak mengherankan apabila Indonesia kerap dilanda banjir ketika musim penghujan.

## BAB 2 TUJUAN DAN SASARAN

Penguatan infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar merupakan salah satu agenda Pembangunan Nasional RPJMN 2020–2024 (Prioritas Nasional) yang menjadi kewenangan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 23 Tahun 2020, untuk mendukung pencapaian visi dan misi Presiden dan Wakil Presiden dalam RPJMN 2020–2024 tersebut, Kementerian PUPR menetapkan visi:

***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”***

Dalam mewujudkan visi tersebut, maka Kementerian PUPR merumuskan upaya-upaya yang dilaksanakan 2020-2024 dalam bentuk misi sebagai berikut:

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.**

Visi Kementerian PUPR kemudian diejawantahkan ke dalam bentuk tujuan dan sasaran strategis sebagai ukuran kinerjanya. Direktorat Jenderal Bina Marga sebagai salah satu unit organisasi di bawah Kementerian PUPR yang menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan jalan mendapatkan amanah untuk meningkatkan kelancaran konektivitas dan akses jalan yang lebih merata bagi peningkatan pelayanan sistem logistik nasional yang lebih efisien dan penguatan daya saing dengan sasaran strategis meningkatnya konektivitas jaringan jalan nasional, dengan indikator kinerja waktu tempuh pada jalan lintas utama pulau (dalam jam per 100 km).

Tujuan dan sasaran Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024 secara terstruktur dirumuskan dalam peta strategi (BSC) pada **Gambar 1**.



**Gambar 1** Peta Strategi Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024

Tujuan Ditjen Bina Marga dalam menyelenggarakan jalan nasional pada periode 2020—2024 terdiri atas empat butir sebagai berikut:

### TUJUAN (Direktorat Jenderal 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; dan
- T.4** Meningkatkan kualitas sumber daya dan kelembagaan di lingkungan Ditjen Bina Marga.

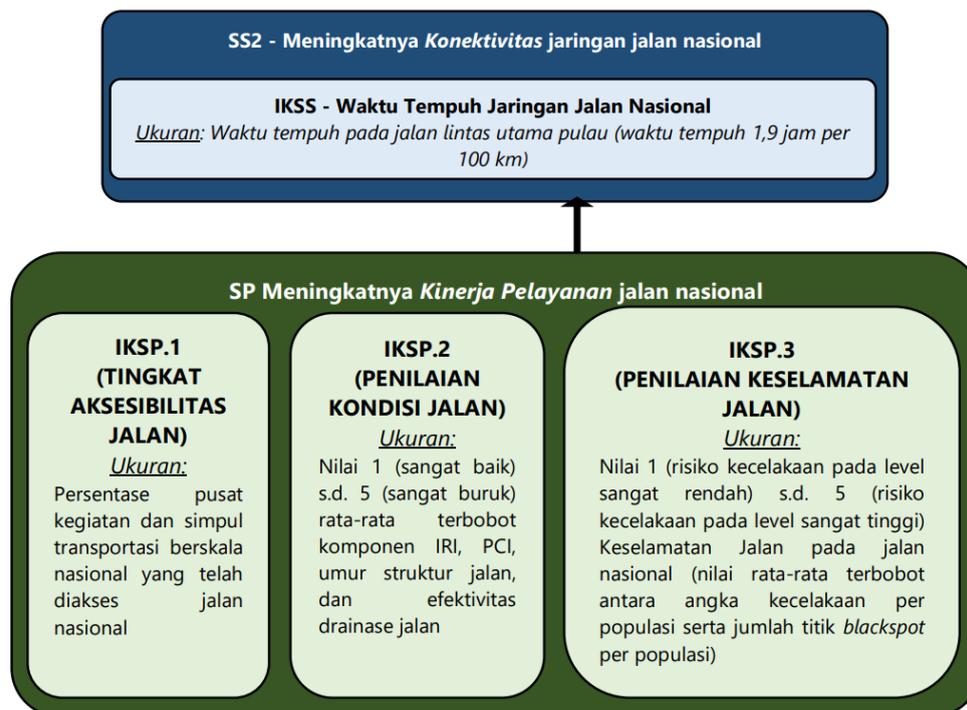
**Tujuan pertama (T.1)** mewakili tujuan dari pemberi mandat (*stakeholders perspectives*) yang dalam periode RPJMN 2020—2024 menginginkan terwujudnya konektivitas jalan nasional (Agenda Pembangunan Nasional PN.5 “Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar” yang diturunkan dalam PP2 [infrastruktur ekonomi] dengan sasaran utama, yaitu meningkatnya konektivitas wilayah). **Tujuan kedua (T.2)** mewakili tujuan dari *customer perspectives*, yakni pengguna jalan nasional yang dapat memperoleh kinerja pelayanan jalan nasional melalui pengurangan waktu tempuh. Hal itu dicapai melalui peningkatan aksesibilitas, pemeringkatan kondisi jalan, dan pemeringkatan keselamatan jalan nasional. **Tujuan ketiga (T.3)** mewakili tujuan pada level *internal business perspectives*, yang mencerminkan keberhasilan pelaksanaan tugas dan fungsi Ditjen Bina Marga (sesuai dengan UU Nomor 38 Tahun 2004 dan Permen PUPR 03/PRT/M/2019) melalui serangkaian kegiatan yang tercakup dalam program infrastruktur konektivitas, yang implementasinya dilaksanakan oleh setiap

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

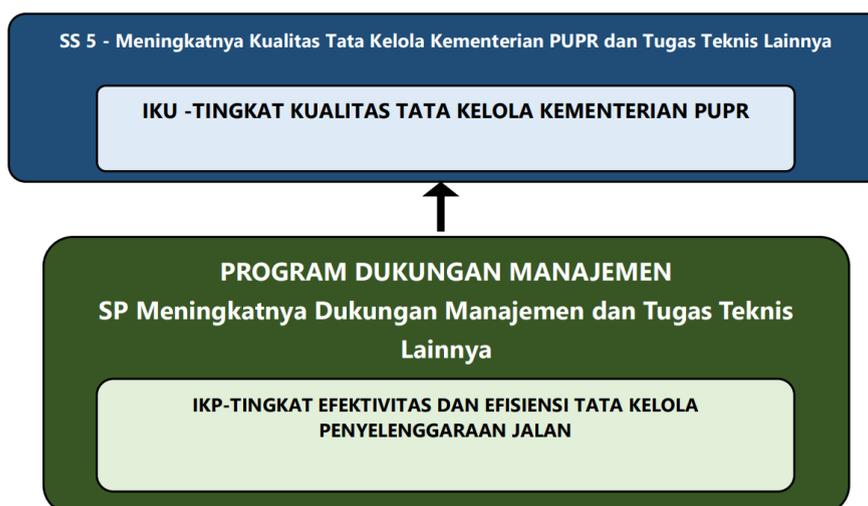
Adapun sasaran Ditjen Bina Marga untuk periode 2020—2024 terdiri atas tiga jenis sasaran sebagai berikut:

1. Sasaran strategis (SS) merupakan sasaran Ditjen Bina Marga yang menjadi bagian dari sasaran pembangunan nasional di bidang jalan dan juga menjadi sasaran strategis di tingkat Kementerian PUPR (lihat **Gambar 2**, yakni SS.2 meningkatnya konektivitas jaringan jalan nasional). Dalam BSC, sasaran ini berada di level *stakeholders perspectives* yang mencerminkan pemenuhan terhadap keinginan pemberi mandat penyelenggaraan jalan kepada Ditjen Bina Marga, yakni masyarakat luas melalui UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan yang memberikan kewenangan kepada pemerintah (presiden dan wakil presiden terpilih c.q. Menteri PUPR dan Dirjen Bina Marga);
2. Sasaran program (SP) “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Nasional” merupakan sasaran dari program infrastruktur konektivitas yang dilaksanakan oleh Ditjen Bina Marga yang merupakan hasil (*outcome*) dari serangkaian kegiatan yang dilaksanakan oleh seluruh unit kerja di lingkungan Ditjen Bina Marga. Dalam struktur BSC, sasaran ini berada di level *customer perspectives* Hal itu mencerminkan wujud layanan publik yang dihasilkan oleh Ditjen Bina Marga (melalui program infrastruktur konektivitas), yakni pelayanan jalan nasional melalui pengurangan waktu tempuh yang dicapai dengan peningkatan aksesibilitas, pemeringkatan kondisi jalan, dan pemeringkatan keselamatan jalan nasional.
3. Sasaran Kegiatan (SK) merupakan sasaran sebagai keluaran (*output*) dari tiap-tiap kegiatan yang tercakup dalam program infrastruktur konektivitas yang dilaksanakan oleh tiap unit kerja, baik pusat maupun balai di lingkungan Ditjen Bina Marga. Dalam struktur BSC, sasaran ini berada di level *internal business process perspectives* (IBPP) dan *learning and growth perspectives* (LGP) yang secara umum akan mencakup seluruh kegiatan yang menjadi tugas dan fungsi dari Ditjen Bina Marga. Sesuai dengan Permen PUPR Nomor 13 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PUPR, tugas dan fungsi tersebut pada dasarnya terkelompok menjadi dua hal sebagai berikut.
  - a) Pelaksanaan fungsi Ditjen Bina Marga dalam infrastruktur konektivitas umum yang mencakup pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan nasional sesuai dengan Pasal 4 (a.) dalam UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan) atau dalam Pasal 184 butir a—h. Permen PUPR Nomor 13 Tahun 2020 terkait dengan fungsi perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan, penyusunan NSPK, pemberi bimbingan teknis dan supervisi, pelaksana evaluasi di bidang penyelenggaraan jalan, dan pelaksana fungsi lain yang diberikan oleh menteri. Karena kegiatan ini terkait dengan proses teknis dalam penyelenggaraan jalan, umumnya sasaran kegiatan kelompok ini akan berada di level IBPP. Untuk mengukur capaian kinerja dari pelaksanaan fungsi ini, maka disusunlah indikator kinerja sebagaimana tercantum dalam **Gambar 2**.

- b) Pelaksanaan fungsi Ditjen Bina Marga dalam melakukan administrasi sesuai dengan Pasal 184 butir g. Permen PUPR Nomor 13 Tahun 2020 yang umumnya terkait dengan administrasi kepegawaian, keuangan dan BMN, organisasi/kelembagaan, hukum, dan hubungan masyarakat. Karena sifat kegiatan ini adalah dukungan manajemen dan teknis dalam rangka perkuatan pranata organisasi Ditjen Bina Marga, umumnya sasaran kegiatan kelompok ini akan berada pada level LGP dengan indikator kinerja yang disajikan pada **Gambar 3**.



**Gambar 2** Indikator Kinerja Proses Teknis Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024



**Gambar 3** Indikator Kinerja Dukungan Manajemen Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024

Penjelasan tentang pemilihan IKSS dan IKSP pada **Gambar 2** dan **Gambar 3** tersebut adalah sebagai berikut.

1. Harapan publik, terutama terhadap kinerja penyelenggaraan jalan (yang sebaiknya dijadikan sebagai SS yang diukur melalui IKSS/IKU) adalah terwujudnya konektivitas

nasional, sebagaimana tertuang pula dalam dokumen Perpres Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJMN 2020—2024 dan Renstra Kementerian PUPR 2020—2024. Dalam hal ini konektivitas jaringan jalan diukur dari terhubungnya simpul transportasi dan pusat kegiatan nasional (berdasarkan Sistranas, RTRWN), arahan RPJMN, serta kawasan dan lokus prioritas nasional oleh jaringan jalan nasional sesuai dengan definisi jalan nasional dalam Pasal 26PP 34/2006 tentang Jalan dan Permen PUPR 03/PRT/M/2012 tentang Pedoman Penetapan Fungsi Jalan dan Status Jalan. Waktu tempuh pada koridor lintas utama terpilih ditargetkan 1,9 jam per 100 km.

2. Sasaran program (SP) dan indikator kinerja program (IKP) merupakan hasil (*outcome*) utama dari program penyelenggaraan jalan untuk mendukung pencapaian SS dan IKSS/IKU pada butir (1) di atas. Oleh karena itu, SP dan IKP yang dipilih untuk program penyelenggaraan jalan adalah kinerja pokok yang menjadi prasyarat (*pre-requisite*) terwujudnya konektivitas jaringan jalan nasional sebagai berikut.
  - a) Tingkat aksesibilitas jalan nasional menunjukkan hasil kerja Ditjen Bina Marga dalam menyediakan aksesibilitas terhadap seluruh pusat kegiatan berskala nasional (PKN, PKW, dan PKSN), simpul transportasi nasional (pelabuhan, bandara, terminal), dan kawasan prioritas nasional (KSPN, KEK, KI prioritas, dan 3TP/DTPK) yang harus diakses oleh jaringan jalan nasional sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Ukuran yang digunakan adalah PKN, PKW, PKSN, simpul transportasi nasional (pelabuhan utama; pelabuhan pengumpul; bandara pengumpul primer, sekunder, dan tersier yang berada di ibu kota provinsi, pelabuhan penyeberangan kelas I; pelabuhan angkutan sungai danau dan penyeberangan skala pengumpul; dan terminal tipe A), dan kawasan strategis nasional (KSPN, KEK, KI prioritas, 3TP/DTPK) yang telah diakses jalan nasional baik yang telah masuk dalam SK Status Nasional, maupun yang diproyeksikan akan menjadi jalan nasional sesuai dengan Keputusan Menteri Nomor 367/KPTS/M/2023 Tentang Pengembangan Jaringan Jalan Nasional, dengan melalui sumber pendanaan APBN karena berpotensi untuk menjadi jalan nasional. Pencapaian tingkat aksesibilitas jalan nasional didukung oleh kegiatan pembangunan baru pada jalan dan jembatan nasional (termasuk jalan tol), serta peningkatan fungsi dan status jalan;
  - b) Peningkatan (*rating*) kondisi jalan nasional menunjukkan hasil kerja Ditjen Bina Marga dalam melaksanakan kegiatan preservasi jalan yang diukur melalui tingkat kondisi seluruh bagian jalan (perkerasan, bahu, drainase, bangunan pelengkap, dan perlengkapan jalan) sesuai dengan umur rencana yang diharapkan. Penyediaan kondisi jalan sesuai dengan standar pelayanan minimal (SPM) dalam PP 34/2006 tentang Jalan dinyatakan melalui nilai kerataan permukaan jalan (*IRI/International Roughness Index*). Selanjutnya, secara teknis, indikator IRI (beserta indikator lainnya, seperti *pavement condition index* (PCI), umur struktur jalan, dan kondisi drainase digunakan untuk mengklasifikasikan kondisi jalan dengan metode *Rating Kondisi Jalan* dengan skor 1 (sangat baik atau baru) dan skor 5 (rusak berat).
  - c) Tingkat keselamatan jalan nasional mewakili hasil kerja dari Ditjen Bina Marga dalam mengupayakan pemenuhan pilar jalan berkeselamatan sesuai dengan Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) jalan, khususnya melalui penanganan titik-titik rawan kecelakaan (*blackspot*) di jalan nasional. Tingkat keselamatan jalan nasional diukur dengan suatu indeks/skor berskala 1 sampai dengan 5 dengan skor

1 (risiko kecelakaan pada level sangat rendah) dan skor 5 (risiko kecelakaan pada level sangat tinggi) yang menggabungkan antara dua indikator, yaitu tingkat kejadian kecelakaan (kecelakaan/populasi) dan tingkat keberadaan *blackspot* jalan nasional (*blackspot*/populasi).

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

## 2.1 Tujuan Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan

Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan (BPLJ) memiliki peran yang strategis di dalam mendukung Direktorat Jenderal (Ditjen) Bina Marga untuk melaksanakan dukungan penerapan teknologi dalam penyediaan rekomendasi kebijakan yang tidak hanya berdasarkan kaidah keilmiah tetapi juga implementatif serta memberikan layanan teknis di bidang perkerasan jalan, lingkungan jalan, dan peralatan survei.

Pada tahun 2020–2024, program kegiatan utama di BPLJ bertujuan untuk mendukung tercapainya sasaran strategis Ditjen Bina Marga dengan:

1. Melakukan peningkatan layanan keteknikan di bidang perkerasan dan lingkungan jalan dalam mengatur dan membina penyelenggaraan jalan dan jembatan; dan
2. Melakukan peningkatan efektivitas dan efisiensi tata kelola penyelenggaraan jalan dalam rangka mendukung peningkatan kualitas manajemen birokrasi Ditjen Bina Marga.

## 2.2 Sasaran Kegiatan Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan

Sasaran kegiatan BPLJ merupakan penjabaran dari tujuan sebagai ukuran tercapainya hasil (output) kegiatan dalam periode lima tahun ke depan (2020–2024). Untuk dapat memenuhi kebutuhan *stakeholders* dan pengguna layanan dari BPLJ maka dirumuskan sasaran kegiatan BPLJ tahun 2020–2024 adalah sebagai berikut:

1. Terlaksananya pengembangan teknologi bidang perkerasan dan lingkungan jalan dengan indikator kinerja dihitung dari jumlah teknologi yang dihasilkan; dan
2. Terlaksananya pengujian laboratorium dan advis teknik dengan indikator tingkat fasilitas 100%.

Output dari pengembangan teknologi bidang perkerasan dan lingkungan jalan adalah satu dokumen setiap tahunnya yang berisi beberapa kajian kebijakan, rekomendasi teknis, dan pengembangan alat baik perangkat keras maupun perangkat lunak untuk survei atau inspeksi di bidang perkerasan dan lingkungan jalan sehingga teknologi-teknologi yang dibutuhkan oleh Balai Pelaksana Jalan siap untuk diterapkan guna mendukung tercapainya sasaran-sasaran strategis Direktorat Jenderal Bina Marga.

Sedangkan untuk pengujian laboratorium dan advis teknik, output berupa satu dokumen per tahun dengan rincian beberapa pengujian dan advis teknik yang difasilitasi. Tingkat fasilitas yang menjadi dasar penilaian ini diartikan oleh BPLJ sebagai jumlah pengujian dan advis teknik yang direspon oleh BPLJ baik itu diterima maupun ditolak.

Selain itu, untuk menjamin terlaksananya efektivitas dan efisiensi di dalam proses internal balai untuk memenuhi harapan *stakeholders* dan *customers*, maka diperlukan upaya tata pengelolaan sumber daya melalui proses *learning and growth*, yang meliputi:

1. Peningkatan terhadap layanan sarana dan prasarana internal;
2. Peningkatan terhadap layanan dukungan pelayanan satuan kerja; dan
3. Peningkatan terhadap layanan perkantoran

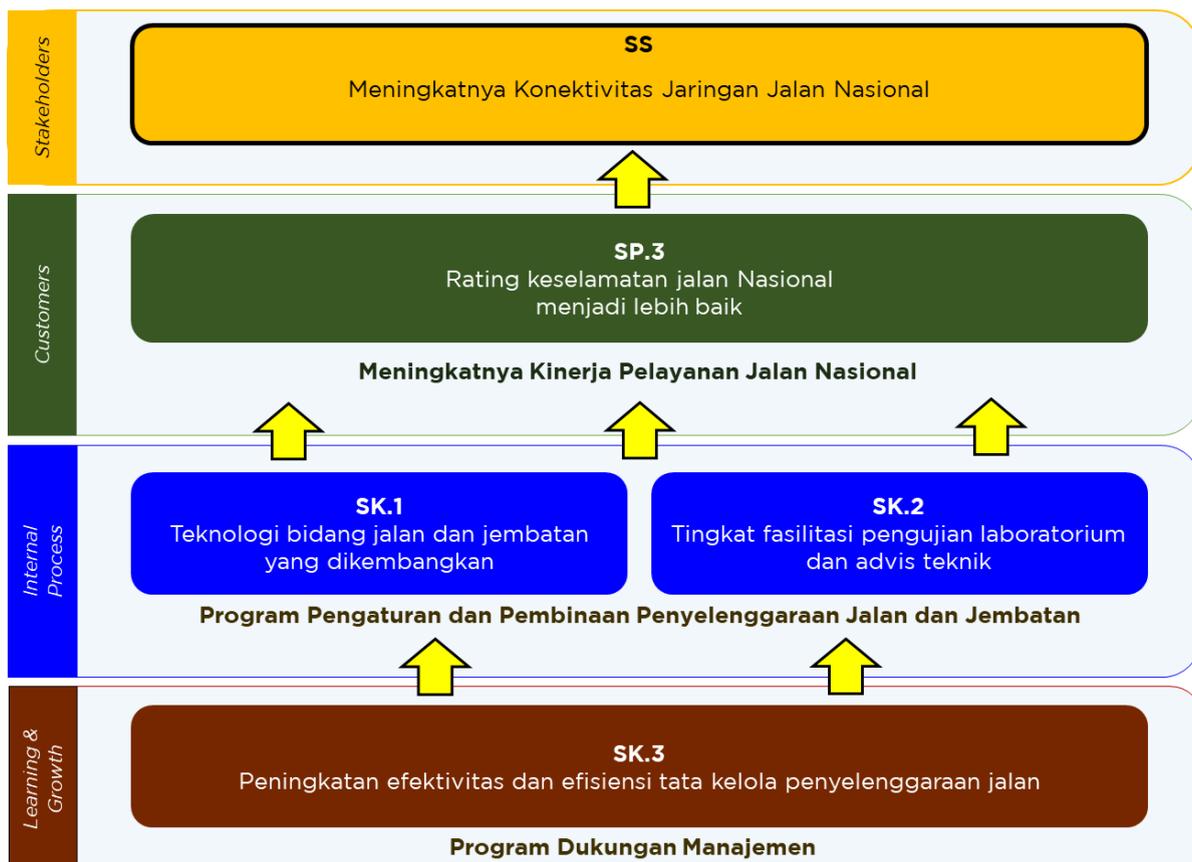
Layanan sarana dan prasarana internal merupakan kegiatan pengadaan peralatan dan fasilitas perkantoran seperti rehabilitasi gedung, pembangunan fasilitas, dan pemenuhan kebutuhan peralatan, mesin, maupun sarana prasarana yang mendukung tugas dan fungsi BPLJ. Output dari layanan sarana dan prasarana internal adalah 1 layanan.

Layanan dukungan pelayanan satker merupakan kegiatan pelayanan umum, pelayanan rumah tangga, dan perlengkapan serta pelayanan publik (PNBP). Output dari layanan ini adalah 1 layanan.

Layanan Perkantoran terdiri dari kegiatan pengadministrasian dan pengelolaan gaji/tunjangan, dan honorarium ASN, penggajian pegawai pemerintah non pegawai negeri, serta penyelenggaraan operasional rutin kantor dan pemeliharaan fasilitas. Output dari layanan ini adalah sebanyak 1 layanan selama 12 bulan.

Sasaran dan indikator kinerja kegiatan BPLJ tahun 2020 sampai tahun 2024 dapat dilihat melalui cascading pada **Tabel 1**. Sedangkan untuk jumlah output dari indikator kinerja kegiatan dirangkum pada **Tabel 2**.

Dalam melaksanakan kegiatan, BPLJ melakukan beberapa pendekatan prespektif dengan konsep *Balanced Scorecard* (BSC) dalam merumuskan sasaran. Sasaran kegiatan dibagi menjadi 4 perspektif, yaitu perspektif *stakeholders*, perspektif *customers*, perspektif *internal process* dan perspektif *learning and growth*. Deskripsi penerapan BSC tersebut diilustrasikan dalam bentuk peta strategi sebagaimana disampaikan pada **Gambar 4**.



**Gambar 4** Peta Strategi Renstra Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan

**Tabel 1** Cascading Renstra Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan (2020-2024)

SS	IKSS	SP	IKSP	SK	IKK	Output Fisik	Output Non Fisik
Meningkatnya Konektivitas Jaringan Jalan Nasional	Waktu Tempuh pada jalan lintas utama pulau	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Nasional	Rating keselamatan jalan nasional (Nilai gabungan antara angka kecelakaan per populasi dan jumlah titik blackspot per populasi)	Peningkatan Pengaturan dan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	Teknologi bidang jalan dan jembatan yang dikembangkan	Jumlah dokumen pengembangan teknologi bidang Jalan dan Jembatan	
					Tingkat fasilitasi pengujian laboratorium dan advis teknik		Jumlah dokumen layanan pengujian laboratorium dan advis teknik
		Meningkatnya Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya		Peningkatan efektivitas dan efisiensi tata kelola penyelenggaraan jalan			Layanan Sarana dan Prasarana Internal Layanan Dukungan Manajemen Satker Layanan Perkantoran

**Keterangan:**

- SS Sasaran Strategis
- IKSS Indikator Kinerja Sasaran Strategis
- SP Sasaran Program
- IKSP Indikator Kinerja Sasaran Program
- SK Sasaran Kegiatan
- IKK Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan

**Tabel 2** Output Indikator Kinerja Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan (2020–2024)

Indikator Kinerja		Satuan	Target					
			2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
UNIT PELAKSANA TEKNIS: BALAI PERKERASAN DAN LINGKUNGAN JALAN								
KEGIATAN: Pengaturan dan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan								
SASARAN KEGIATAN: Peningkatan Pengaturan dan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan								
INDIKATOR KINERJA KEGIATAN:								
1	Layanan keteknikan bidang jalan dan jembatan							
Parameter	Teknologi bidang jalan dan jembatan yang dikembangkan	Jumlah	1	1	1	1	1	5
Output	Jumlah dokumen pengembangan teknologi bidang Jalan dan Jembatan	Dokumen	1	1	1	1	1	5
Parameter	Tingkat fasilitasi pengujian laboratorium dan advis teknik	%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Output	Jumlah dokumen layanan pengujian laboratorium dan advis teknik	Dokumen	1	1	1	1	1	5
KEGIATAN: Dukungan Manajemen Ditjen Bina Marga								
SASARAN KEGIATAN: Peningkatan efektivitas dan efisiensi tata kelola penyelenggaraan jalan								
INDIKATOR KINERJA KEGIATAN:								
1	Layanan Sarana dan Prasarana Internal							
	Jumlah Layanan Sarana dan Prasarana Internal	Layanan	1	1	1	1	1	5
2	Layanan Dukungan Manajemen Satker							
	Jumlah Layanan Dukungan Manajemen Satker	Layanan	1	1	1	1	1	5
3	Layanan Perkantoran							
	Jumlah Layanan Perkantoran	Layanan	1	1	1	1	1	5

## **BAB 3 ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN**

---

### **3.1 Arah Kebijakan Umum Ditjen Bina Marga 2020 - 2024**

Sesuai dengan ketentuan dalam Permen PPN/Bappenas Nomor 6 Tahun 2020 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Renstra K/L, yang dimaksud dengan arah kebijakan adalah penjabaran urusan pemerintahan dan/atau prioritas pembangunan sesuai dengan visi dan misi presiden yang rumusannya mencerminkan bidang urusan tertentu dalam pemerintahan yang menjadi tanggung jawab kementerian/lembaga dan berisi satu atau beberapa program untuk mencapai sasaran strategis penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan dengan indikator kinerja yang terukur. Sementara itu, strategi adalah langkah-langkah yang berisikan program-program indikatif untuk mewujudkan visi dan misi.

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

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

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

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

Pada **Tabel 3** berikut ini disampaikan arah kebijakan dan strategi pencapaian sasaran Ditjen Bina Marga Tahun 2020-2024. Sesuai dengan ketentuan dalam Permen PPN/Bappenas Nomor 6 Tahun 2020 di atas, arah kebijakan Ditjen Bina Marga disusun untuk setiap sasaran

kegiatan (SK) sesuai dengan setiap kegiatan yang dilakukan sehingga secara keseluruhan akan mengerucut pada pencapaian sasaran program (SP) Ditjen Bina Marga.

**Tabel 3** 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	<p>Pelaksana: Balai Besar/Balai Pelaksanaan Jalan Nasional</p> <p>Strategi Implementasi:</p> <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 dengan target pemeringkatan kondisi dan target pemeringkatan keselamatan jalan</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> </ul>
2	Pencapaian Pengaturan, Pengusahaan dan Pengawasan Jalan Tol	Pelaksanaan Pengaturan, Pengusahaan, dan Pengawasan dalam Pembangunan Jalan Tol	<p>Pelaksana: Badan Pengatur Jalan Tol</p> <p>Strategi Implementasi:</p> <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	<p>Pelaksana: Sekretariat Ditjen Bina Marga</p> <p>Strategi Implementasi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyaluran bantuan tanggap darurat akibat bencana</li> </ul>
		Peningkatan Kualitas Perencanaan dan Evaluasi Kinerja Penyelenggaraan Jalan	<p>Pelaksana: Dit. Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan</p> <p>Strategi Implementasi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Penguatan implementasi perencanaan penyelenggaraan jalan</li> <li>• Penguatan implementasi penyelenggaraan SAKIP</li> </ul>
		Pembinaan Pencapaian Pembangunan Jalan	<p>Pelaksana: Dit. Pembangunan Jalan</p> <p>Strategi Implementasi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pembinaan penerapan norma, standar, prosedur, dan kriteria perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi kinerja pembangunan jalan termasuk kawasan metropolitan dan kota besar</li> <li>• Pembinaan perencanaan teknis dan perencanaan pembangunan jalan</li> <li>• Pemeriksaan teknis jalan arteri dan kolektor primer 1 berdasarkan kepada aspek geometrik, perkerasan dan drainase, geoteknik dan lereng, serta lingkungan dan keterpaduan jaringan jalan</li> </ul>

**Tabel 3** Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran Ditjen Bina Marga 2020-2024 (lanjutan)

No.	Sasaran Kegiatan	Arah Kebijakan Berdasarkan IKK	Strategi Implementasi
3	Peningkatan Pengaturan dan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	Pembinaan Pencapaian Kualitas Kondisi Jalan dan Jembatan Wilayah 1 (Pulau Sumatra, Jawa, Kalimantan, dan Bali termasuk kawasan metropolitan dan kota besar di wilayah tersebut)	Pelaksana: Dit. Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah 1 Strategi Implementasi: <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 Sumatra, 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> </ul>
		Pembinaan Pencapaian Pembangunan Jembatan	Pelaksana: Dit. Pembangunan Jembatan Strategi Implementasi: <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	Pelaksana: Dit. Pembangunan Jalan Bebas Hambatan Strategi Implementasi: <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> </ul>
		Pembinaan Pencapaian Kualitas Kondisi Jalan dan Jembatan Wilayah 2 (Kep. Nusra, Pulau Sulawesi, Kep. Maluku dan P. Papua termasuk kawasan metropolitan dan kota besar di wilayah tersebut)	Pelaksana: Dit. Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II Strategi Implementasi: <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> <li>● Pembinaan perencanaan teknis serta perencanaan preservasi jalan dan jembatan</li> </ul>

**Tabel 3** Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran Ditjen Bina Marga 2020-2024 (lanjutan)

No.	Sasaran Kegiatan	Arah Kebijakan Berdasarkan IKK	Strategi Implementasi
3		Peningkatan Kualitas Layanan Keteknikan Bidang Jalan dan Jembatan	<p>Pelaksana: Dit. Bina Teknik Jalan dan Jembatan</p> <p>Strategi Implementasi:</p> <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> </ul>
		Peningkatan Pelayanan Keteknikan Bidang Jalan dan Jembatan	<p>Pelaksana: Balai Bina Teknik Jalan dan Jembatan</p> <p>Strategi Implementasi:</p> <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 <i>survey</i></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	<p>Pelaksana: Dit. Kepatuhan Intern</p> <p>Strategi Implementasi:</p> <p>Penyusunan kebijakan teknis kerangka kerja, pembinaan, pengendalian, pemantauan, evaluasi dan pelaporan kepatuhan intern dan manajemen risiko.</p>
4.	Peningkatan Efektivitas dan Efisiensi Tata Kelola Penyelenggaraan Jalan	Peningkatan Dukungan Manajemen	<p>Pelaksana: Sekretariat Ditjen Bina Marga</p> <p>Strategi Implementasi:</p> <p>Peningkatan efektivitas dan efisiensi tata kelola penyelenggaraan jalan yang berupa pelaksanaan anggaran, fasilitasi produk dan advokasi hukum, pengelolaan BMN, dan pelayanan kepegawaian</p>

### 3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan

BPLJ akan mendukung secara penuh strategi implementasi dari arah kebijakan Direktorat Jenderal Bina Marga untuk periode 2020 hingga 2024. Arah kebijakan dan strategi BPLJ adalah sebagai berikut:

- a. Pengembangan dan penerapan teknologi perkerasan dan lingkungan jalan  
Pelaksanaan pengembangan dan penerapan teknologi yang dilakukan untuk mendukung direktorat-direktorat di Ditjen Bina Marga di bidang perkerasan dan lingkungan jalan. Kegiatan pengembangan dan penerapan teknologi di BPLJ adalah:
  - 1) Peningkatan kompetensi SDM dalam pengembangan teknologi di bidang perkerasan dan lingkungan jalan
  - 2) Pemenuhan SDM dengan jabatan fungsional perekayasa untuk menunjang kegiatan keperkerasaan bidang perkerasan dan lingkungan jalan
  - 3) Peningkatan kerjasama dengan perusahaan, universitas, atau instansi lain yang bergerak di bidang iptek perkerasan dan lingkungan jalan
  - 4) Penyusunan kajian kebijakan untuk mendukung penyusunan NSPK di bidang perkerasan dan lingkungan jalan
  - 5) Pelaksanaan kajian kesiapterapan teknologi perkerasan dan lingkungan jalan untuknya di Indonesia
  - 6) Pelaksanaan kliring teknologi untuk mendukung pengembangan teknologi di bidang perkerasan dan lingkungan jalan
- b. Pelaksanaan layanan teknis  
Layanan teknis BPLJ meliputi penilaian kualitas konstruksi, pengkajian dan advis teknis untuk perencanaan teknis maupun pelaksanaan konstruksi, dan mitigasi bencana di bidang struktur perkerasan dan drainase jalan, analisa beban lalu lintas, lingkungan jalan, keselamatan jalan, dan instrumentasi dan peralatan survey atau inspeksi serta layanan pengujian laboratorium untuk mendukung balai pelaksana jalan. Kegiatan layanan teknis dijabarkan sebagai berikut:
  - 1) Penilaian kualitas konstruksi melalui penyediaan pengujian dan kalibrasi baik di laboratorium maupun di lapangan;
  - 2) Pelaksanaan advis teknis terkait permasalahan di lapangan di bidang perkerasan dan lingkungan jalan;
  - 3) Penyusunan rekomendasi teknis untuk kajian permasalahan di lapangan yang mendalam di bidang perkerasan dan lingkungan jalan; dan
  - 4) Pelaksanaan mitigasi bencana alam di bidang perkerasan dan lingkungan jalan
- c. Penerapan zona integritas
  - 1) Pembentukan kelompok kerja (Pokja) zona integritas yang terdiri dari Manajemen Perubahan, Penguatan Kualitas Pelayanan Publik, Penguatan Akuntabilitas Kinerja, Penataan Sistem Manajemen SDM, Penguatan Pengawasan, Penataan Tata Laksana, dan Sekretariat
  - 2) Pelaksanaan sosialisasi kepada pegawai dan stakeholder terkait tentang Zona Integritas
  - 3) Penyelenggaraan kegiatan yang bersih dari KKN

### 3.4 Kerangka Regulasi Penyelenggaraan Jalan 2020 - 2024

#### 3.4.1 Konteks Regulasi dalam Penyelenggaraan Jalan

Tugas penyusunan regulasi bidang penyelenggaraan jalan kepada pemerintah (Ditjen Bina Marga) secara spesifik tertuang dalam Pasal 18 (1) UU 38 Tahun 2004 tentang Jalan yang diperkuat juga dengan Pasal 184 Permen PUPR Nomor 13/PRT/M/2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PUPR.

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

Berdasarkan fungsinya, regulasi memiliki tiga fungsi utama, yakni (1) fungsi perubahan untuk mendukung perubahan konsep/sistem penyelenggaraan jalan sesuai dengan kebutuhan dan perkembangan zaman, (2) fungsi stabilisasi untuk memberikan kepastian tentang ketentuan teknis dan prosedural/administratif untuk melaksanakan setiap pokok kegiatan penyelenggaraan jalan yang diatur dalam UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, dan (3) fungsi fasilitasi untuk memfasilitasi kebutuhan atau pun peran stakeholders, baik 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, fungsinya adalah perubahan, stabilisasi, serta fasilitasi. **Tabel 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.

### 3.5 Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Jalan 2020

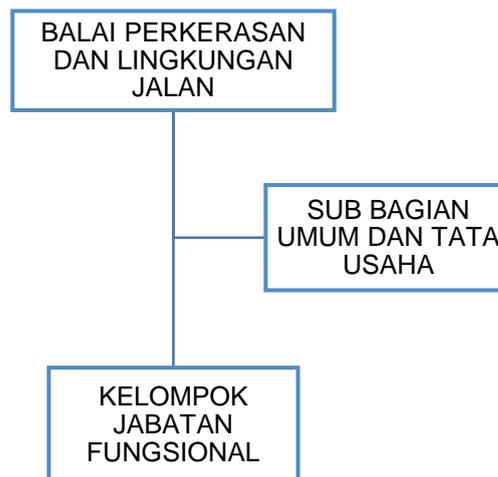
Sesuai dengan Permen PUPR 16/PRT/M/2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan (BPLJ) memiliki tugas melaksanakan pengembangan dan penerapan teknologi dan memberikan layanan teknis di bidang perkerasan jalan, lingkungan jalan, dan peralatan survei melalui koordinasi dengan Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan. Dalam melaksanakan tugasnya, BPLJ menyelenggarakan fungsi:

- a. pelaksanaan pengembangan dan penerapan teknologi di bidang struktur perkerasan dan drainase jalan, analisa beban lalu lintas, lingkungan jalan, keselamatan jalan, dan instrumentasi dan peralatan survei atau inspeksi termasuk pelaksanaan alih teknologinya;
- b. pelaksanaan penyiapan kesiapterapan teknologi bidang struktur perkerasan dan drainase jalan, analisa beban lalu lintas, lingkungan jalan, keselamatan jalan, dan instrumentasi dan peralatan survey atau inspeksi;
- c. pelaksanaan uji laboratorium, lapangan, sertifikasi, inspeksi dan kliring teknologi bidang jalan dan jembatan;

- d. pelaksanaan layanan teknis dan penyiapan penerbitan rekomendasi teknis di bidang struktur perkerasan dan drainase jalan, analisa beban lalu lintas, lingkungan jalan, keselamatan jalan, dan instrumentasi dan peralatan survey atau inspeksi berupa:
  - 1) penilaian kualitas konstruksi;
  - 2) pengkajian dan advis teknis untuk perencanaan teknis maupun pelaksanaan konstruksi; dan
  - 3) mitigasi bencana alam;
- e. pengembangan sistem monitoring bidang struktur perkerasan dan drainase jalan, analisa beban lalu lintas, lingkungan jalan, keselamatan jalan, dan instrumentasi dan peralatan survey atau inspeksi; dan
- f. pelaksanaan ketatausahaan, kearsipan, kerumahtanggaan, administrasi kepegawaian pengelolaan dan pelaporan administrasi keuangan, penerimaan negara bukan pajak dan barang milik negara.

Lingkup tugas dan fungsi dari BPLJ meliputi seluruh wilayah Indonesia dengan susunan organisasi sebagai berikut:

- a. Subbagian Umum dan Tata Usaha; dan
- b. Kelompok Jabatan Fungsional.



**Gambar 5** Struktur Organisasi Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan

Berdasarkan kerangka kelembagaan BPLJ dan kebutuhan akan penguatan regulasi eksisting yang disesuaikan dengan perkembangan di lapangan serta tantangan yang dihadapi, maka dalam rangka penyiapterapan teknologi, BPLJ mendukung Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan dengan menyusun kajian dan draft pedoman mengenai revisi Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997 dan regulasi tentang penerapan *Green Road* pada Kerangka Regulasi tahun 2020-2024.

**Tabel 4** Kerangka Regulasi 2020 – 2024

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi <i>Existing</i> , Kajian, dan Penelitian	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian	Progres
4	Standardisasi Teknis dan Pedoman Penyelenggaraan Jalan				
4.8	Revisi Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997	Manual ini perlu dilakukan pembaruan karena telah cukup lama diterbitkan (1997).	Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan	2023	Manual Kapasitas Jalan Indonesia telah diubah menjadi Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia dan Legal pada tanggal 13 Juni 2023
5	Kebijakan Pendukung Pelaksanaan Penyelenggaraan Jalan				
5.3	Penyusunan Regulasi tentang penerapan <i>Green Road</i>	Merupakan implementasi 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 Perumahan	Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan	2021	Sudah selesai

## BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

### 4.1 Target Kinerja Penyelenggaraan Jalan 2020-2024

Dalam menjalankan tugas dan fungsinya, kegiatan yang dilaksanakan Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan mengacu pada program Direktorat Jenderal Bina Marga yaitu Program pengaturan dan pembinaan penyelenggaraan jalan dan jembatan serta Program dukungan manajemen. Target kinerja BPLJ merupakan sasaran kegiatan (output) dan indikator kinerja kegiatan yang dirumuskan untuk ikut mendukung tercapainya sasaran program Ditjen Bina Marga telah disajikan pada **Tabel 2**. Adapun indikator kinerja utama yang berlaku secara internal di BPLJ disusun sebagai upaya untuk mengukur keberhasilan dari sasaran kegiatan operasional sehingga memenuhi unsur SMART (*Specific, Measurable, Achievable, Relevant, dan Time Bond*) disajikan dalam **Tabel 5**.

**Tabel 5** Indikator Kinerja Utama Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan (2020-2024)

Indikator Kinerja Utama	Satuan	Target					
		2020	2021	2022	2023	2024	
UNIT PELAKSANA TEKNIS: BALAI PERKERASAN DAN LINGKUNGAN JALAN							
KEGIATAN: Pengaturan dan pembinaan penyelenggaraan jalan dan jembatan							
SASARAN KEGIATAN: Peningkatan pengaturan dan pembinaan penyelenggaraan jalan dan jembatan							
INDIKATOR KINERJA UTAMA: Layanan keteknikan bidang jalan dan jembatan							
<i>Parameter</i>	Pelaksanaan kajian teknologi bidang jalan dan jembatan						
<i>Output</i>	Penyampaian kajian teknologi dan rekomendasi kebijakan	%	90	90	90	90	90
<i>Parameter</i>	Pelaksanaan pengujian, kliring teknologi, inspeksi, dan advis teknik						
<i>Output</i>	Kepuasan pelanggan	%	80	82	85	87	90

Output dari pelaksanaan kajian teknologi bidang perkerasan dan lingkungan jalan adalah persentase penyampaian kajian teknologi dan rekomendasi kebijakan ke direktorat-direktorat Ditjen Bina Marga, balai pelaksana jalan, dan instansi lain yang terkait dengan perkembangan teknologi di bidang perkerasan dan lingkungan jalan setiap tahunnya. Perhitungan persentase output diperoleh dari membagi jumlah kajian yang termanfaatkan dengan jumlah kajian yang disampaikan dalam satu tahun. Penyampaian dapat berupa surat penyampaian ke stakeholder yang membutuhkan, pelatihan, sosialisasi yang berisi beberapa kajian teknologi, rekomendasi kebijakan, dan pengembangan alat baik perangkat keras maupun perangkat lunak untuk survei atau inspeksi di bidang perkerasan lingkungan jalan sehingga teknologi-teknologi yang dibutuhkan oleh stakeholder terkait khususnya Direktorat Bina Teknik dan Balai Pelaksana Jalan siap untuk diterapkan guna mendukung tercapainya sasaran-sasaran strategis Direktorat Jenderal Bina Marga (outcome BPLJ) yang dalam hal ini adalah Meningkatkan Konektivitas Jaringan Jalan Nasional dengan indikator Tingkat Keselamatan Jalan Nasional (Indeks Keselamatan jalan).

Sedangkan untuk pelaksanaan pengujian, kliring teknologi, inspeksi, dan advis teknik, output diukur dari persentase kepuasan pelanggan yang menggunakan layanan BPLJ. Perhitungan

persentase kepuasan pelanggan mengikuti Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia nomor 14 tahun 2017 tentang pedoman penyusunan survei kepuasan masyarakat unit penyelenggara pelayanan publik.

#### **4.2 Kerangka Pendanaan Penyelenggaraan Jalan 2020-2024**

Untuk menjalankan seluruh kegiatan dalam rangka mencapai target *output* maupun capaian sasaran kinerja, maka perkiraan kebutuhan pendanaan yang berasal dari APBN 2020-2024 untuk setiap kegiatan penyelenggaraan jalan seperti yang disampaikan pada **Tabel 6**.

**Tabel 6** Perkiraan Kebutuhan Pendanaan Kegiatan Tahun 2020 – 2024

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN STRATEGIS (IMPACT)/SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN/ OUTPUT/INDIKATOR	SATUAN	TARGET						ANGGARAN (Juta Rupiah)					
			2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
UNIT ORGANISASI: BALAI PERKERASAN DAN LINGKUNGAN JALAN														
PROGRAM : INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS														
SASARAN STRATEGIS : Meningkatnya Konektivitas Jaringan Jalan Nasional														
SASARAN PROGRAM : Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Nasional														
KEGIATAN 3: Pengaturan dan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan														
SASARAN KEGIATAN: Peningkatan Pengaturan dan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan														
OUTPUT KEGIATAN :														
1	Layanan keteknikan bidang jalan dan jembatan								5.520,8	7.934,8	8.236,4	6.865,7	7.697,7	36.255,4
1	Jumlah dokumen pengembangan teknologi bidang Jalan dan Jembatan	Dok	1	1	1	1	1	5						
2	Jumlah dokumen layanan pengujian laboratorium dan advis teknik	Dok	1	1	1	1	1	5						
PROGRAM: DUKUNGAN MANAJEMEN														
SASARAN STRATEGIS : Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kementerian PUPR dan Tugas Teknis Lainnya														
SASARAN PROGRAM : Meningkatnya Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya														
KEGIATAN 1: Dukungan Manajemen Ditjen Bina Marga														
SASARAN KEGIATAN: Peningkatan Efektivitas dan Efisiensi Tata Kelola Penyelenggaraan Jalan														
OUTPUT KEGIATAN :														
1	Layanan Sarana dan Prasarana Internal								6.306,6	6.463,6	6.560,6	6.358,8	6.427,6	32.117,1
	Jumlah Layanan Sarana dan Prasarana Internal	Layanan	1	1	1	1	1	5						
2	Layanan Dukungan Manajemen Satker													
	Jumlah Layanan Dukungan Manajemen Satker	Layanan	1	1	1	1	1	5						
3	Layanan Perkantoran													
	Jumlah Layanan Perkantoran	Layanan	1	1	1	1	1	5						

## **BAB 5 PENUTUP**

---

Rencana Strategis Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan 2020–2024 ini disusun sebagai penjabaran program Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dalam mewujudkan peningkatan pengaturan dan pembinaan penyelenggaraan jalan dan jembatan untuk meningkatkan kinerja pelayanan jalan nasional. Dokumen ini merupakan acuan dan pedoman dalam menyusun program dan kegiatan bagi Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan setiap tahunnya dari 2020 sampai 2024 dengan pagu indikatif.

Pelaksanaan Renstra Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan 2020–2024 secara konsisten diharapkan dapat mempercepat peningkatan konektivitas jaringan jalan nasional di seluruh Indonesia. Oleh karena itu diperlukan mekanisme kerja yang padu dan amanah dari seluruh pegawai BPLJ untuk melaksanakan tugas dan fungsinya dalam upaya pencapaian target kinerja yang tercantum dalam dokumen Renstra ini.

## LAMPIRAN

## Matriks Capaian BPLJ dalam kerangka Direktorat Jenderal Bina Marga

PROGRAM/KEGIATAN	SASARAN STRATEGIS (IMPACT)/SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN/OUTPUT/INDIKATOR	SATUAN	TARGET & CAPAIAN					
			TARGET 2020	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023	TARGET 2024	TOTAL RENCANA
<b>UNIT ORGANISASI: DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA</b>								
<b>PROGRAM : INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS</b>								
<b>SASARAN STRATEGIS (SS) : Meningkatkan Konektivitas Jaringan Jalan Nasional</b>								
1	INDIKATOR KINERJA SASARAN STRATEGIS (IKSS) : Waktu Tempuh pada jalan lintas utama pulau (dalam jam per 100 km)	Jam/100Km	2.21	2.19	2.09	2.08	1.90	1.90
<b>SASARAN PROGRAM (SP) : Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Nasional</b>								
<b>INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP) :</b>								
3	Rating keselamatan jalan nasional (Nilai gabungan antara angka kecelakaan per populasi dan dan jumlah titik blackspot per populasi)	Nilai	3.51	3.14	2.95	2.89	2.82	2.82
<b>KEGIATAN 3: Pengaturan dan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan</b>								
<b>SASARAN KEGIATAN (SK3): Peningkatan Pengaturan dan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan</b>								
<b>INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK3) :</b>								
<b>KOORDINATOR: Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan</b>								
<b>PELAKSANA: Balai Bina Teknik Jalan dan Jembatan</b>								
IKK3.9	Tingkat pelayanan keteknikan bidang jalan dan jembatan	%	100	100	100	100	100	100
	Parameter Indikator Kinerja Kegiatan 3.9							
	1. Teknologi bidang jalan dan jembatan yang dikembangkan	Jumlah	1	1	1	1	1	5
	2. Tingkat fasilitasi pengujian laboratorium dan advis teknik	%	100	100	100	100	100	100
<b>PELAKSANA: Balai Bina Teknik Jalan dan Jembatan</b>								
<b>OUTPUT KEGIATAN 3.9:</b>								
1	Layanan keteknikan bidang jalan dan jembatan							
	1 Jumlah dokumen pengembangan teknologi bidang Jalan dan Jembatan	Dok	1	1	1	1	1	5
	2 Jumlah dokumen layanan pengujian laboratorium dan advis teknik bidang jalan dan jembatan	Dok	1	1	1	1	1	5
<b>PROGRAM: DUKUNGAN MANAJEMEN</b>								
<b>SASARAN STRATEGIS : Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kementerian PUPR dan Tugas Teknis Lainnya</b>								
1	INDIKATOR KINERJA SASARAN STRATEGIS (IKSS): Tingkat Kualitas Tata Kelola Kementerian PUPR	%	72.39	75.61	77.97	84.50	87.81	87.81
<b>SASARAN PROGRAM (SP) : Meningkatnya Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya</b>								
<b>INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP):</b>								
1	Tingkat kualitas dukungan manajemen Kementerian PUPR dan tugas teknis lainnya	%	55.92	63.35	71.54	90.44	94.58	94.58
<b>KEGIATAN 1: Dukungan Manajemen Ditjen Bina Marga</b>								
<b>SASARAN KEGIATAN (SK 1): Peningkatan efektivitas dan efisiensi tata kelola penyelenggaraan jalan</b>								
<b>INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK 1):</b>								
		%	100	100	100	100	100	100
<b>KOORDINATOR : Sekretariat Direktorat Jenderal Bina Marga</b>								
<b>PELAKSANA: Balai Bina Teknik Jalan dan Jembatan</b>								
<b>OUTPUT KEGIATAN :</b>								
1	Layanan Sarana dan Prasarana Internal							
	1 Jumlah Layanan Sarana dan Prasarana Internal	Layanan	1	1	1	1	1	5
2	Layanan Dukungan Manajemen Satker							
	1 Jumlah Layanan Dukungan Manajemen Satker	Layanan	1	1	1	1	1	5
3	Layanan Perkantoran							
	1 Jumlah Layanan Perkantoran	Layanan	1	1	1	1	1	5

## Indikator Kinerja Kegiatan BPLJ 2020-2024

Indikator Kinerja	Satuan	Target						
		2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL	
UNIT PELAKSANA TEKNIS: BALAI PERKERASAN DAN LINGKUNGAN JALAN								
KEGIATAN: Pengaturan dan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan								
SASARAN KEGIATAN: Peningkatan Pengaturan dan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan								
INDIKATOR KINERJA KEGIATAN:								
1	Layanan keteknikan bidang jalan dan jembatan							
Parameter	Teknologi bidang jalan dan jembatan yang dikembangkan	Jumlah	1	1	1	1	1	5
Output	Jumlah dokumen pengembangan teknologi bidang Jalan dan Jembatan	Dokumen	1	1	1	1	1	5
Parameter	Tingkat fasilitasi pengujian laboratorium dan advis teknik	%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Output	Jumlah dokumen layanan pengujian laboratorium dan advis teknik	Dokumen	1	1	1	1	1	5
KEGIATAN: Dukungan Manajemen Ditjen Bina Marga								
SASARAN KEGIATAN: Peningkatan efektivitas dan efisiensi tata kelola penyelenggaraan jalan								
INDIKATOR KINERJA KEGIATAN:								
1	Layanan Sarana dan Prasarana Internal							
	Jumlah Layanan Sarana dan Prasarana Internal	Layanan	1	1	1	1	1	5
2	Layanan Dukungan Manajemen Satker							
	Jumlah Layanan Dukungan Manajemen Satker	Layanan	1	1	1	1	1	5
3	Layanan Perkantoran							
	Jumlah Layanan Perkantoran	Layanan	1	1	1	1	1	5

## Indikator Kinerja Utama BPLJ 2020-2024

Indikator Kinerja Utama	Satuan	Target				
		2020	2021	2022	2023	2024
UNIT PELAKSANA TEKNIS: BALAI PERKERASAN DAN LINGKUNGAN JALAN						
KEGIATAN: Pengaturan dan pembinaan penyelenggaraan jalan dan jembatan						
SASARAN KEGIATAN: Peningkatan pengaturan dan pembinaan penyelenggaraan jalan dan jembatan						
INDIKATOR KINERJA UTAMA: Layanan keteknikan bidang jalan dan jembatan						
Parameter	Pelaksanaan kajian teknologi bidang jalan dan jembatan					
Output	Penyampaian kajian teknologi dan rekomendasi kebijakan	%	90	90	90	90
Parameter	Pelaksanaan pengujian, kliring teknologi, inspeksi, dan advis teknik					
Output	Kepuasan pelanggan	%	80	82	85	87

**Catatan:** diturunkan dari IKK menggunakan prinsip SMART agar berbasis outcome