



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Edisi 24 | 2021

buletin **Bina Marga** Menyambung Negeri

**Profesionalitas
dan Integritas
Jadi Modal Pelayanan
Kepada Masyarakat**



Apresiasi dan
Harapan Anggaran
Kemen PUPR
Tahun 2020 – 2022

Program Padat Karya
Bidang Bina Marga
Sebesar Rp4,5 Triliun
untuk 2022

Modernisasi SPM
Jalan Tol
di Tengah Pandemi
COVID-19



Foto: Jembatan Sei Alalak,
Banjarmasin, Kalimantan Selatan

Buletin **Bina Marga**

Menyambung Negeri

Pelindung

Direktur Jenderal Bina Marga

Pemimpin Umum

Sekretaris Direktorat Jenderal Bina Marga

Dewan Redaksi

Para Direktur di lingkungan
Direktorat Jenderal Bina Marga
Kepala BPJT
dan Sekretaris BPJT

Pemimpin Redaksi

Kabag Hukum & Komunikasi Publik

Redaktur Pelaksana

Sub Koordinator Komunikasi Publik

Redaksi

Girly Kurniati
Riko Dwiputra
Angelia A.W

Kontributor

Kabag / Kasubag TU BB/BPJN
di lingkungan Ditjen Bina Marga

Fotografer

Bambang Ismanto
Hasian LT

Desain / Tata Letak

Sarotona Zega
Imam Warmanto

Administrasi

Wulandari Wurjanti

Tata Usaha

Martina Piranti

 @puprbinamarga

 @pupr_binamarga

 pupr_binamarga

 pupr_binamarga

 @pupr_binamarga

Profesionalitas dan Integritas Jadi Modal Pelayanan Kepada Masyarakat

Infrastruktur menjadi salah satu prioritas pembangunan di era Presiden Joko Widodo. Ada begitu dana yang diguyurkan untuk mewujudkan konektivitas nasional melalui rangkaian pembangunan infrastruktur. Maka, penggunaan dana yang bertanggung jawab dan tepat sasaran menjadi sangat penting.

Tanpa keutamaan tersebut, cita-cita luhur menuju Indonesia maju dan modern menjadi jauh api dari panggung. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) sadar akan hal ini. Sebagai garda terdepan dalam pembangunan, lembaga pimpinan Basuki Hadimuljono ini juga melakukan reformasi birokrasi.

Pembangunan terus digalakkan tetapi di sisi lain, Basuki membangun sistem Zona Integritas Menuju Wilayah Bebas dari Korupsi (WBK)/Wilayah Birokrasi Bersih dan Melayani (WBBM) serta penerapan Sistem Manajemen Anti Penyuapan (SMAP). Seluruh insan PUPR juga harus mengimplementasikan tiga unsur corporate culture PUPR yaitu berorientasi misi (mission oriented), bekerja dalam tim (team work), dan profesional dalam melaksanakan tugas.

Dengan SDM yang berintegritas semua tantangan bisa dihadapi dengan baik. Anggaran yang sudah lewat bisa dipertanggungjawabkan melalui opini Wajar Tanpa Pengecualian (WTP) atas Laporan Keuangan Kementerian PUPR Tahun 2020. Tahun ini, terus digenjot untuk mencapai target. Dan di tahun anggaran 2022 pun sudah siap disongsong.

Pada Volume 24/ 2021 ini, redaksi juga mengulik tantangan manajemen lalu lintas jalan tol. Tidak hanya untuk kebutuhan mengelola 1,3 miliar transaksi di tahun 2020 dengan nilai Rp22 triliun, tetapi juga termasuk tata kelola pengoperasian lalu lintasnya untuk menekan atau mengurangi fatalitas kecelakaan yang ada. Inilah yang menjadi bagian penting dari the Intelligent Tollroad System yang merupakan bagian dari Intelligent Transportation System.

Maka pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM) Jalan Tol tak terhindarkan lagi. Apalagi semua ini terkait langsung dengan pertanggungjawaban dana dan bentuk nyata pelayanan kepada masyarakat.

"Pengelolaan jalan tol dan rest area harus lebih dari sekadar memenuhi SPM dan kenaikan tarif tol. Ke depannya manfaat ini dapat dirasakan sebagai upaya peningkatan pelayanan terbaik oleh masyarakat ke depan," kata Menteri PUPR Basuki Hadimuljono dalam Seminar Pengelolaan Jalan Tol Berkelanjutan di Jakarta tahun 2019.

SPM Jalan Tol akan dijalankan lebih jauh. Unsurnya terdiri dari Kondisi Jalan Tol; Kecepatan; Aksesibilitas; Mobilitas; Keselamatan Jalan Tol; Unit Pertolongan/ Penyelamatan dan Bantuan Pelayanan; Lingkungan; Dan Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP).

Rubrik lainnya menyajikan berita ringan, di antaranya soal liputan jalan tol pertama di Kalimantan yang diresmikan presiden. Juga ada berita Menteri PUPR menginstruksikan percepatan penyelesaian Tol Japek II Selatan.

Untuk berita daerah ada liputan jembatan gantung yang ada di Jawa Tengah dan Sumatera Barat. Tak ketinggalan update pembangunan Jembatan Palopo yang sudah siap menghubungkan Palopo – Toraja Utara. Di rubrik inovasi mengangkat pengujian bambu untuk mendukung konstruksi Tol Semarang – Demak.

Selamat Membaca!!!



9

MARGA UTAMA

5 Apresiasi dan Harapan Anggaran
Kemen PUPR Tahun 2020 - 2022

8 Program Padat Karya Bidang
Bina Marga Sebesar Rp4,5 Triliun
untuk 2022

MARGA KHUSUS

10 Mengetahui Lebih Dalam
SPM Jalan Tol



10

14 Modernisasi SPM Jalan Tol
di Tengah Pandemi COVID-19

27 Kartun

MARGA GALERI

17 Presiden Resmikan Tol Kelapa
Gading-Pulo Gebang yang Dibiayai KPBU

18 Berita Foto
Jembatan Sei Alalak

20 Inilah Tol Pertama di Kalimantan
yang Diresmikan Presiden

21 Menteri PUPR Instruksikan Percepatan
Penyelesaian Tol Japek II Selatan

22 Berita Foto Jalan Layang Akses
Bandara Ahmad Yani

24 Underpass Bulak Kapal Bekasi Selesai
Lebih Cepat pada Akhir Tahun 2021



18

MARGA INOVASI

25 Pertama di Indonesia,
Pengujian Bambu untuk Dukung
Konstruksi Tol Semarang - Demak

MARGA DAERAH

27 Buka Akses Wisata, Ditjen Bina Marga
Tangani Dua Ruas Jalan di NTT

28 Tiga Jembatan Gantung di Jawa Tengah
Dibangun dengan Mekanisme PKT



31

29 Bypass BIL-Mandalika Menambah Akses dari
Bandara Internasional Lombok ke Mandalika

30 Jalan Lingkar Luar Bengkulu
Selesai Akhir 2021

31 Dirjen Bina Marga Saksikan
Sertijab Kepala BBPJN DKI Jabar

32 Ditjen Bina Marga Bangun Jembatan
Gantung Ke-22 di Sumatera Barat

33 Jembatan Palopo Siap Menghubungkan
Palopo - Toraja Utara

34 Jalan Lintas Timur Kuningan Bakal
Kelar November 2021

Apresiasi dan Harapan Anggaran Kemen PUPR Tahun 2020 – 2022

Pemerintah Indonesia secara bertahap mengusahakan pemerintahan yang bersih, cepat dan melayani. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dari tahun ke tahun terus meningkatkan usaha untuk mewujudkan reformasi birokrasi. Terbaru, di tahun 2021 lembaga pimpinan Menteri Basuki Hadimuljono ini memulai pencanangan pengembangan Zona Integritas Menuju Wilayah Bebas dari Korupsi (WBK)/Wilayah Birokrasi Bersih dan Melayani (WBBM) serta penerapan Sistem Manajemen Anti Penyuapan (SMAP).



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Dalam satu kesempatan di tahun 2016, Basuki menegaskan bahwa seluruh insan PUPR harus mengimplementasikan tiga unsur *corporate culture* PUPR yaitu berorientasi misi (*mission oriented*), bekerja dalam tim (*team work*), dan profesional dalam melaksanakan tugas.

Tiga unsur *corporate culture* PUPR tersebut menurut Basuki menjadi penting sebagai salah satu upaya mewujudkan Reformasi Birokrasi. Muara dari reformasi birokrasi ini adalah pemerintah yang memiliki pelayanan publik yang berkualitas dan jauh dari ragam praktik KKN (korupsi, kolusi, dan nepotisme).

Reformasi birokrasi mulai banyak memberikan dampak. Salah satu capaiannya ketika Badan Pemeriksa Keuangan RI (BPK) memberikan opini Wajar Tanpa Pengecualian (WTP) atas Laporan Keuangan Kementerian PUPR Tahun 2020. Laporan tersebut diserahkan oleh Pimpinan Pemeriksaan Keuangan Negara IV BPK Isma Yatun dan diterima oleh Basuki, pada 5 Agustus 2020.

Predikat WTP ini diapresiasi oleh Ketua Komisi V DPR RI Lasarus dalam kesempatan Rapat Kerja bersama Kementerian PUPR, Kementerian Perhubungan, Kementerian Desa, PDT dan Transmigrasi dengan Komisi V DPR RI, Kamis, 26 Agustus 2021. Agenda rapat yang



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

dipimpin langsung oleh Lasarus itu adalah penyampaian Laporan Keuangan TA 2020, Realisasi APBN TA 2021, dan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian Negara/ Lembaga TA 2022.

“Selamat kepada Kementerian PUPR, selanjutnya Komisi V DPR RI meminta untuk meningkatkan capaian kinerja sesuai target 2021 dengan memperhatikan saran dan masukan Komisi V DPR RI,” kata Lasarus.

Pada kesempatan tersebut, Basuki memaparkan realisasi anggaran 2021. Yang mana Kementerian PUPR melanjutkan program kerja melalui belanja infrastruktur PUPR dalam rangka meningkatkan daya saing sekaligus menjadi stimulus bagi sektor riil untuk tetap bertahan pada masa Pandemi COVID-19 ini.

Dalam melaksanakan tugas pembangunan infrastruktur, Kementerian PUPR juga terus berkomitmen untuk meningkatkan kualitas belanja APBN dan tata kelola keuangan dalam menyusun laporan keuangan.

Terkait belanja APBN dari Januari hingga Agustus 2021, lanjut Basuki, per 24 Agustus 2021 realisasinya sebesar Rp67,66 triliun atau 49,10% dari total anggaran. Untuk progres fisiknya sebesar 51,38%.

Menurut Basuki, total anggaran tahun 2021 tersebut, sudah termasuk program pembangunan infrastruktur dengan skema Padat Karya Tunai (PKT). Program tersebut di antaranya untuk pembangunan dan perawatan jalan, irigasi kecil, sanitasi, dan rumah swadaya.

“Realisasi keuangan Program Padat Karya Tunai adalah sebesar Rp14,37 triliun atau 61,83% dari total Rp23,24 triliun, dengan progres fisik sebesar 58,7%. Progres serapan tenaga kerjanya 899.031 orang atau 72,93%

dari total target serapan 1,23 juta orang pekerja,” papar Basuki.

Di kesempatan terpisah, Direktur Jenderal (Dirjen) Bina Marga Kementerian PUPR, Hedi Rahadian menyampaikan realisasi anggaran 2021 lembaganya dalam dalam Rapat Dengar Pendapat (RDP) dengan Komisi V DPR pada Rabu, 1 September 2021 di Jakarta.

Menurutnya, realisasi keuangan pada tahun anggaran 2021 sebesar Rp22,88 triliun atau 47,07% dari total anggaran Rp48,51 triliun. Sementara untuk realisasi fisiknya adalah 51,71 persen. Capaian realisasi keuangan dan fisik tersebut lebih tinggi jika dibandingkan dengan capaian untuk periode waktu yang sama pada tahun lalu yang masing-masing yaitu Rp12,95 triliun (setara 26,72% dari tahun anggaran 2020) dan 42,97%.

Hedy mengatakan, pada akhir tahun ini pihaknya akan menyelesaikan 1.072 km jalan nasional baru dan 609 km jalan tol baru dan/atau sudah beroperasi. Anggaran tahun ini juga dipergunakan untuk pemeliharaan jalan nasional sepanjang 47.017 km dan pemeliharaan jembatan 510.366 m.

“Dengan capaian tersebut, kami menargetkan ketika semua sudah selesai di akhir tahun waktu tempuh pada koridor terpilih adalah 2,16 jam per 100 km. Sedangkan untuk kondisi kemantapannya sebesar 92 persen dengan rating kondisi 2,75%. Hal ini juga menunjukkan masih ada hampir 4.000 km jalan nasional yang dalam kondisi rusak ringan maupun rusak berat,” ungkapnya.

Dalam mengelola anggaran, kata Hedy, pihaknya melakukan penghematan sebanyak empat kali. Nilainya mencapai Rp10,446 triliun dari pagu Rp53,96 triliun. Ditjen Bina Marga juga mendapatkan total tambahan anggaran

Rp4,89 triliun dari Bagian Umum Bendahara Umum Negara (BA BUN) sebesar Rp3,29 triliun. Lalu Rp1,58 triliun dari percepatan Pinjaman/Hibah Luar Negeri (PHLN) dan luncuran Surat Berharga Syariah Negara (SBSN). Dengan demikian, total anggaran Ditjen Bina Marga saat ini sebesar Rp 48,51 triliun.

Dana tambahan tersebut dipergunakan untuk penanganan jalan jembatan yang terdampak cuaca ekstrim sebesar Rp3,29 triliun. Lokasi pekerjaannya tersebar di beberapa provinsi, yakni Baten, Jabar, Jateng, Jatim, NTB, NTT, Sulbar, Sulut, Gorontalo, Sulteng, Sultra, Sulsel, Maluku, Maluku Utara, Papua dan Papua Barat.

Anggaran tambahan BA BUN juga dimanfaatkan untuk penanganan longsor di Provinsi Aceh, Sumut, Sumbang, Riau, Kepulauan Riau, Jambi, Sumsel, Lampung, Banten, Jabar, Jateng, Jatim, Bali, NTB, NTT. Juga dilakukan di Provinsi Kalsel, Kaltim, Kaltara, Sulut, Gotontalo, Sulteng, Sulsel, Maluku Utara dan Papua. Selain itu dipergunakan untuk Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN) melalui revitalisasi drainase, perbaikan lereng, bronjong, perbaikan minor jembatan, dan perkerasan bahu.

"Sementara dana percepatan PHLN dan luncuran SBSN kami gunakan untuk pembangunan jalan tol Cisumdawu, pembangunan jalan selatan Jawa, pembangunan jalan dan jembatan Memberamo-Elelim, *flyover* akses bandara Ahmad Yani Semarang, Manilau-Semamu, rasau-Jasa dan juga jalan lingkaran timur Kuningan," sambung Hedy.

Langkah penghematan turut memberikan dampak pada penundaan beberapa pekerjaan. Sebagai contoh, penundaan sejumlah kegiatan mendukung *food estate* dan singkong *estate* di Kalteng; Penundaan beberapa kegiatan pendukung kawasan industri terpadu di Subang, Jabar dan Batang, Jateng; Pengalihan sumber dana dari beberapa paket rupiah murni menjadi SBSN dan pengurangan alokasi belanja pegawai.

"Penghematan ini juga menyebabkan relaksasi anggaran paket-paket *single years contract* dan *multiyear contract* serta pengurangan alokasi pembayaran rasionalisasi tarif tol," jelasnya.

PKT Tetap Berjalan di 2022

Program kerja Kementerian PUPR akan terus berlanjut di tahun 2022. Namun ada catatan khusus, yakni program yang akan dilakukan menyesuaikan tema Rencana Kerja Pemerintah (RKP) Tahun 2022, yaitu Pemulihan Ekonomi dan Reformasi Struktural dengan 7 Prioritas Nasional (PN).

Ketujuh PN tersebut yakni: Memperkuat Ketahanan Ekonomi untuk Pertumbuhan yang Berkualitas dan Berkeadilan; Mengembangkan Wilayah untuk Mengurangi Kesenjangan dan Menjamin Pemerataan; Meningkatkan SDM Berkualitas dan Berdaya Saing; Revolusi Mental dan Pembangunan Kebudayaan; Memperkuat Infrastruktur

untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar; Membangun Lingkungan Hidup, Meningkatkan Ketahanan Bencana, dan Perubahan Iklim; Memperkuat Stabilitas Polhukam dan Transformasi Pelayanan Publik.

Melalui beberapa penyesuaian program kerja, maka Pagu Anggaran TA 2022 Kementerian PUPR yang ditetapkan sebesar Rp100,59 triliun. Hal ini terungkap saat Rapat Kerja (Raker) antara Komisi V DPR RI bersama Kementerian PUPR dan Kementerian/Lembaga mitra kerja Komisi V DPR lainnya pada Senin, 6 September 2021.

"Sesuai dengan hasil rangkaian raker dan RDP yang telah dilakukan sebelumnya, didapatkan rincian alokasi anggaran Kementerian PUPR sebesar Rp100,59 triliun" kata Basuki.

Dana tersebut meliputi Belanja Operasional Pegawai Rp3,12 triliun, Belanja Operasional Barang Rp2,51 triliun, Anggaran Pendidikan Rp4,56 triliun, dan Belanja Non-Operasional Rp90,40 triliun.

Anggaran dialokasikan untuk: Sekretariat Jenderal Kementerian PUPR sebesar Rp641,77 miliar; Inspektorat Jenderal Rp101,7 miliar; Ditjen Bina Marga Rp39,70 triliun; Ditjen Cipta Karya Rp12,51 triliun; Ditjen Sumber Daya Air Rp41,23 triliun; Ditjen Perumahan Rp5 triliun; Ditjen Bina Konstruksi Rp600 miliar; Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Rp212,8 miliar; Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Rp400 miliar; Ditjen Pembiayaan Infrastruktur Rp197,5 miliar.

Kementerian PUPR juga melaksanakan program pembiayaan perumahan dengan total anggaran Rp28,2 triliun dan program Padat Karya Tunai (PKT) dengan total pagu anggaran sebesar Rp13,91 triliun.

Program PKT TA 2022 dilaksanakan secara pemberdayaan masyarakat, swakelola dan kontraktual yang diperkirakan akan menyerap tenaga kerja lebih dari 661 ribu orang. "Atas nama pemerintah kami mengucapkan terima kasih atas persetujuan RKA-KL tahun 2022 dengan beberapa catatan yang akan kami tindaklanjuti, yaitu tentang prioritas program padat karya dan pengawasannya, serta hasil-hasil kunjungan kerja," kata Basuki.

Program PKT sangat penting karena bertujuan untuk mendistribusikan dana hingga ke desa, menjaga daya beli masyarakat serta menyerap tenaga kerja. Terdapat 20 kegiatan yang diharapkan dapat membantu mempercepat program Pemulihan Ekonomi Nasional pasca Pandemi COVID-19.

Setelah disetujui oleh Komisi V DPR, maka rencana kerja dan anggaran Kementerian PUPR akan dibawa ke dalam rapat Badan Anggaran (Banggar) DPR RI, yang kemudian diputuskan menjadi UU APBN Tahun 2022 dalam Rapat Paripurna DPR RI yang akan dilaksanakan pada 30 September 2021.

Program Padat Karya Bidang Bina Marga Sebesar Rp4,5 Triliun untuk 2022

Anggaran Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) tahun 2022 turun. Hal ini turut menggerus anggaran program Padat Karya Tunai (PKT), yang selama ini menjadi program andalan untuk memulihkan ekonomi di tengah pandemi COVID-19.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Pada saat rapat kerja Komisi V DPR RI bersama kementerian dan mitra kerja termasuk Kementerian PUPR, Senin, 6 September 2021, disepakati rencana kerja dan anggaran Kementerian PUPR dalam RAPBN TA 2022 sebesar Rp100,59 triliun.

“Sesuai dengan hasil rangkaian rapat kerja dan Rapat Dengar Pendapat yang telah dilakukan sebelumnya, didapatkan rincian alokasi anggaran Kementerian PUPR sebesar Rp100,59 triliun,” kata Menteri PUPR Basuki Hadimuljono, saat Rapat Kerja (Raker) antara Komisi V DPR RI bersama Kementerian PUPR dan Kementerian/Lembaga mitra kerja Komisi V DPR lainnya pada Senin, 6 September 2021.

Belanja Kementerian PUPR ini berkurang jika dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya. Di tahun 2020, Kementerian PUPR mendapat alokasi sebesar Rp120,21 triliun dan tahun ini sebesar Rp139,86 triliun.

Meskipun demikian, Basuki mengatakan pihaknya akan menjaga program PKT PUPR 2022 tetap ada walau nilainya turun. Jika di tahun 2021 ini anggaran PKT senilai Rp23,24 triliun dengan target menyerap 1,23 juta tenaga kerja, maka di tahun depan menjadi Rp13,91 triliun dengan target menyerap 661.000 orang.

Pada kesempatan yang sama, anggota Komisi V dari Fraksi Nasdem, Soehartono mendukung dilanjutkannya PKT di tahun 2021. Menurutnya, program ini bisa

menanggulangi dampak ekonomi akibat pandemi COVID-19. "Pada prinsipnya setuju, tetapi saya menghimbau kepada bapak Menteri dan ibu untuk memprioritaskan padat karya, karena rakyat ini kehilangan mata pencaharian. Ini lebih dari melarat, sangat menderita," ungkapnya.

Catatan serupa diberikan anggota Komisi V dari Fraksi PAN, A Bakri HM, yang mengatakan pemerintah khususnya Kementerian PUPR benar-benar perlu memantau pelaksanaan program padat karya tunai di 2022.

"Ini pak Menteri PUPR khususnya, karena kita tahu di tahun 2022 ada lebih Rp13 triliun padat karya dialokasikan bermacam-macam, mohon betul-betul itu pengawasannya tepat, sehingga bisa membantu masyarakat yang terdampak COVID-19," tuturnya.

Secara rinci, program PKT PUPR 2022 akan dibagi menjadi empat bidang. Pertama, diberikan kepada padat karya infrastruktur bidang sumber daya air sebesar Rp4,85 triliun. Sedangkan target atas serapan tenaga kerja sendiri mencapai 335.000 orang.

Selanjutnya, anggaran sebesar Rp4,5 triliun akan dialokasikan untuk padat karya infrastruktur bidang jalan dan jembatan dengan target penyerapan tenaga kerja sebesar 69.170 orang.

PKT bidang infrastruktur bidang permukiman mendapat alokasi senilai Rp1,84 triliun dengan harapan mampu menyerap 56.000 tenaga kerja.

Terakhir, Kementerian PUPR mengalokasikan anggaran sebesar Rp2,45 triliun untuk padat karya infrastruktur bidang perumahan. Dengan anggaran tersebut ditargetkan sebanyak 205.000 tenaga kerja bisa terserap.

Dengan demikian, Ditjen Bina Marga mendapat anggaran PKT terbesar kedua di tahun 2022 di lingkungan Kementerian PUPR. "Rencana Program Padat Karya sebesar Rp4,50 triliun dengan rencana penyerapan tenaga kerja sebanyak 61.170 orang," ujar Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR Hedy Rahadian dalam Rapat Dengar Pendapat dengan Komisi V DPR RI di Jakarta, Rabu, 1 September 2021.

Hedy menambahkan rencana Padat Karya tahun 2022 tersebut akan mencakup kegiatan pemeliharaan rutin jalan,

pemeliharaan rutin jembatan, revitalisasi drainase, dan tambahan Padat Karya Kontraktual.

Ia juga menyampaikan bahwa realisasi Program Padat Karya Tunai tahun ini hingga 30 Agustus untuk realisasi keuangan mencapai Rp3,75 triliun atau 48,57 persen dari total anggaran Rp7,72 triliun.

Sedangkan realisasi penyerapan tenaga kerja telah mencapai 380.614 orang atau 152,2 persen melampaui target yang ditetapkan sebanyak 250.027 tenaga kerja.

Sebelumnya alokasi anggaran Padat Karya Tunai Kementerian PUPR tahun 2021 mengalami *refocusing* anggaran dari semula Rp12,18 triliun menjadi Rp23,24 triliun.

Hal ini sesuai arahan Presiden Jokowi untuk memperluas anggaran program padat karya dalam rangka mendukung Program Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN) dampak pandemi COVID-19.

Salah satu Program Padat Karya Tunai yang telah dimulai di Kementerian PUPR adalah pada bidang jalan dan jembatan. Pekerjaan yang dilaksanakan secara padat karya tersebut dilakukan di seluruh Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional/Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Ditjen Bina Marga mencakup penanganan ruas jalan nasional di seluruh Indonesia.

Program Padat Karya Tunai bidang jalan dan jembatan diarahkan pada lokasi-lokasi yang berpotensi mengalami penambahan jumlah pengangguran akibat dampak pandemi di daerah-daerah padat penduduk, terutama Pulau Jawa, Bali, NTB, dan Sumatera.



Mengenal Lebih Dalam SPM Jalan Tol

Pembangunan infrastruktur menjadi salah satu prioritas Presiden Joko Widodo sejak awal memerintah di 2014 sampai sekarang. Jalan tol adalah infrastruktur yang cukup menyita perhatian negeri ini. Yang tidak pernah Presiden lupa ingatkan, pembangunan harus berkualitas dan berkelanjutan.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Pembangunan jalan tol dilakukan untuk meningkatkan konektivitas dan merangsang pertumbuhan ekonomi di pelbagai wilayah tanah air. Presiden meyakini, program pembangunan infrastruktur merupakan bagian dari implementasi mewujudkan keadilan bagi seluruh rakyat. Dengan konektivitas antar daerah, diharapkan dapat memacu pertumbuhan ekonomi.

Selain itu juga untuk memudahkan mobilitas manusia dan barang, serta membuat harga bahan pokok semakin terjangkau. "Memang membangun infrastruktur pasti ada pahit dan sakitnya. Tapi inilah (infrastruktur) obat bagi ekonomi ke depan kita," kata Presiden di Jakarta tahun 2019.

Menurut data Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), sampai saat ini jalan tol yang telah beroperasi sepanjang 2.430,5 km. Total tersebut merupakan akumulasi dari ruas tol yang tuntas dan dioperasikan pada periode 1978-2014 sepanjang 795 km.

Periode sebelum Presiden Jokowi, demikian ia biasa disapa, memerintah.

Ruas jalan tol semakin bertambah di periode 2015-2019 sepanjang 1.298 km. Kemudian bertambah 246 km pada tahun 2020. "Kami sampaikan target tahun ini ada 346 km di 2021 tol yang akan diresmikan. Sedangkan yang sudah beroperasi sudah 97 km. Jadi memang masih banyak yang akan diresmikan," kata Direktur Jalan Bebas Hambatan Kementerian PUPR, Budi Harimawan Semihardjo di Jakarta.

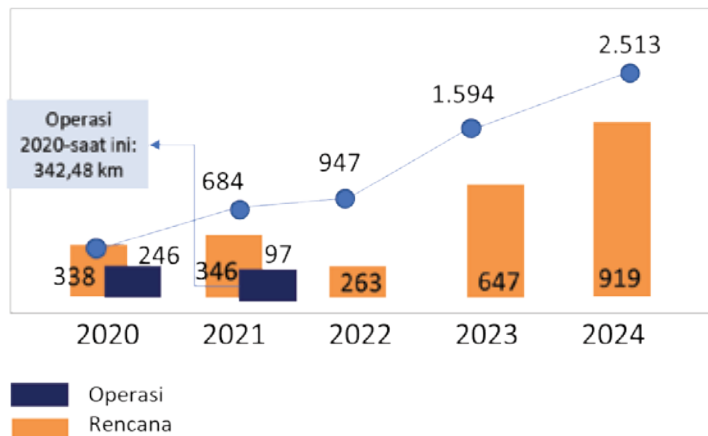
Jalan tol yang terus bertambah, harus diikuti dengan standar pelayanan minimal (SPM). Sesuai dengan Peraturan Menteri (Permen) PU No. 16/PRT/M/2014 telah diatur Standar Pelayanan Minimal (SPM) Jalan Tol yang bertujuan untuk memberikan kepastian pelayanan kepada masyarakat sebagai pengguna jalan tol. Termasuk di dalamnya pengaturan pada tempat istirahat dan pelayanan, yang juga merupakan bagian dari upaya mewujudkan konsep pengelolaan jalan tol berkelanjutan.

"Pengelolaan jalan tol dan *rest area* harus lebih dari sekadar memenuhi SPM dan kenaikan tarif tol. Ke depannya manfaat ini dapat dirasakan sebagai upaya peningkatan pelayanan terbaik kepada masyarakat," kata Menteri PUPR Basuki Hadimuljono dalam Seminar Pengelolaan Jalan Tol Berkelanjutan di Jakarta tahun 2019.

Tak lupa Basuki memberikan penekapan pada standar pelayanan di tempat istirahat. Terlebih, ada banyak jalan tol baru. Kehadiran *rest area* terutama di jalan tol yang baru, juga didorong untuk dapat memberikan manfaat ekonomi yang nyata bagi perekonomian masyarakat lokal, yakni melalui penyediaan kios-kios bagi UMKM untuk mempromosikan produk dan kuliner lokal.

"Standar peningkatan kualitas jalan tol itu perlu disepakati bersama dan akan terus dikomunikasikan dengan asosiasi selaku BUJT, Masyarakat Transportasi Indonesia, Asosiasi Tol Indonesia, dan juga Asosiasi Pengelola Rest Area Indonesia untuk bisa bersama-sama dapat mengevaluasi dan meningkatkan kualitas *rest area* di jalan tol," papar Basuki.

Target RENSTRA BM 2020-2024 : 2513km



Terkait SPM Jalan Tol, Budi menambahkan bahwa SPM adalah ukuran yang harus dicapai dalam pelaksanaan penyelenggaraan jalan tol. SPM jalan tol mencakup kondisi jalan tol, kecepatan tempuh rata-rata, aksesibilitas, mobilitas, tempat istirahat, keselamatan, unit pertolongan dan bantuan, serta lingkungan.

SPM Jalan Tol menjadi syarat wajib bagi Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) untuk tetap bisa menjadi pengelola jalan tol. Mari kita lihat secara lebih rinci apa saja yang menjadi indikator SPM Jalan Tol sebagaimana dipaparkan oleh Budi.

Kondisi Jalan Tol

Terdiri dari 3 indikator, yaitu perkerasan jalur utama, drainase, median jalan, bahu jalan, dan *rounding*.

1. Perkerasan jalur utama terdiri dari sub indikator kekesatan, ketidakrataan, tidak ada lubang, tidak

ada *rutting* atau jejak roda, tidak ada retak. Tingkat kekesatan jalan tol lebih dari 0.33 Mu. Ketidakrataan berkaitan erat dengan tingkat kenyamanan dalam berkendara, besaran *International Roughness Index* (IRI) yang harus kurang dari atau sama dengan 4 m/km. Jalan tol juga tidak ada lubang, tidak ada *rutting* atau jejak roda, tidak ada retak.

2. Drainase: tidak ada endapan dan penampang saluran berfungsi 100%.
3. Median jalan juga berfungsi 100 persen, baik itu *kerb* (beton tepi atau pembatas jalan dengan trotoar dan median jalan), *mcb* (pembatas jalan berbahan beton yang biasa dipasang sebagai pembatas lajur), *guardrail* (pagar pengaman jalan), dan *wire rope* (pagar pembatas yang terbuat dari sling baja).
4. Bahu jalan: tidak ada lubang, tidak ada *rutting*, tidak ada retak.
5. *Rounding*: permukaan rata selebar lebih dari 0,5 m dan ketinggian rumput kurang dari 5 cm serta tidak masuk ke dalam bahu jalan.

Melihat indikator dan sub indikatornya maka kita bisa mengerti mengapa perbaikan jalan tol oleh BUJT terbilang kerap kita temui saat berkendara. Ini semua semata-mata dilakukan demi memenuhi SPM di atas. Terlebih untuk keselamatan, keamanan dan kenyamanan kita sebagai pengguna jalan tol.

Kecepatan

Terdiri dari 2 ruang lingkup, yakni tol di dalam kota dan luar kota

1. Kecepatan rata-rata dalam kondisi normal, untuk tol dalam kota harus minimal dari atau sama dengan 40 km/jam
2. Kecepatan rata-rata dalam kondisi normal, untuk tol dalam kota harus minimal dari atau sama dengan 60 km/jam

Mempertimbangkan unsur ini, kecepatan jalan tol dibatasi minimal dari atau sama dengan 60 km/jam. Jika terlalu lambat bisa memicu risiko kecelakaan beruntun dari belakang.

Aksesibilitas

Terdiri dari 2 indikator, yaitu kecepatan transaksi rata-rata dan jumlah antrian kendaraan.

1. Kecepatan transaksi rata-rata saat gerbang terbuka kurang dari atau sama dengan 6 detik tiap kendaraan. Waktu untuk gerbang tertutup, saat gardu masuk kurang dari atau sama dengan 5 detik per kendaraan dan gardu keluar kurang dari atau sama dengan 9 detik per kendaraan. Untuk GTO, waktu untuk ambil kartu kurang dari atau sama dengan 4 detik per kendaraan dan di gardu transaksi waktunya kurang dari atau sama dengan 5 detik per kendaraan.
2. Jumlah antrian kendaraan kurang dari 10 kendaraan per gardu tol dalam kondisi normal. Gardu tol harus terbuka semua, kecuali sedang tidak padat.

Mobilitas

Terdiri dari 3 indikator, yaitu kecepatan penanganan hambatan lalu lintas, kecepatan penanganan patroli jalan raya, dan kecepatan penanganan kendaraan derek.

1. Observasi patroli yakni patroli melalui lokasi yang sama setiap 30 menit; Ambulance, *rescue*, patroli dan derek harus sudah sampai di tempat hambatan 30 menit sejak info diterima; Jika ada kendaraan mogok maka layanan derek diberikan gratis sampai bengkel terdekat untuk dalam kota, sedangkan sampai ke gerbang terdekat untuk luar kota.
2. Kecepatan penanganan patroli jalan raya kurang dari 15 menit sejak terjadi hambatan dan menindak kendaraan yang berjalan tidak sesuai aturan.
3. Kecepatan penanganan kendaraan derek harus sampai di tempat kejadian kurang dari 30 menit. Durasi dimulai sejak informasi diterima oleh sentra komunikasi.

Jalan tol adalah jalan bebas hambatan supaya para pengendara bisa berjalan dengan lancar. Oleh karena itu, hambatan apa saja yang terjadi harus segera ditangani seperti misalnya kecelakaan atau kendaraan rusak.

Keselamatan Jalan Tol

Terdiri dari 4 indikator, yaitu petunjuk jalan, fasilitas lainnya, penanganan kecelakaan, dan pengamanan serta penegakan hukum.

1. Petunjuk jalan lengkap dan berfungsi, seperti perambuan, marka jalan, reflektor kiri (merah), reflektor kanan (putih), patok kilometer, dan patok hektometer. Semua sarana tersebut harus 100% lengkap dengan refleksivitas minimal 80% untuk marka dan reflektor.
2. Fasilitas lainnya juga harus lengkap dan berfungsi, yang terdiri dari penerangan jalan umum di wilayah kota, anti silau, pagar rumija (ruang milik jalan), dan pagar pengamanan.
3. Jika terjadi kecelakaan maka penanganannya untuk korban dievakuasi ke rumah sakit secara gratis dalam waktu kurang dari 20 menit sejak kejadian. Sedangkan kendaraan yang mengalami kecelakaan diderek ke pol derek (dalam kota) dalam waktu kurang dari 15 menit setelah kejadian.
4. Penanganan dan penegakan hukum dengan tolok ukur keberadaan polisi Patroli Jalan Raya (PJR) yang siap 24 jam.

Unit Pertolongan/ Penyelamatan dan Bantuan Pelayanan

Terdiri dari 6 indikator, yaitu ambulans, mobil derek, polisi patroli jalan raya (PJR), patroli jalan tol (operator), kendaraan *rescue*, dan sistem informasi.

1. Mobil ambulans minimal 1 unit per 25 km dilengkapi dengan sistem P3K dan Paramedis. Artinya jika jalan tol memiliki panjang 100 km BUJT harus memiliki 4 unit mobil ambulans.

2. Jika ruas tol LHR (lalu lintas harian rata-rata) kurang dari 1000 kendaraan per hari maka harus ada 1 unit per 5 km atau minimal 1 unit jika kurang dari 5 km. Jika tersedia lebih dari 1 unit derek maka harus tersedia derek dengan kapasitas 25 ton minimal 1 unit. Jika ruas tolnya LHR lebih dari 1000 kendaraan per hari maka harus ada 1 unit per 10 km atau minimal 1 unit jika lebih dari 10 km. Jika tersedia lebih dari 1 unit derek maka harus tersedia derek dengan kapasitas 25 ton minimal 1 unit.
3. Mobil polisi PJR harus ada 1 unit per 15 km atau minimal 1 unit jika kurang dari 15 km untuk ruas tol LHR kurang dari 1000 kendaraan per hari. Jika LHR lebih dari 1000 kendaraan per hari maka kendaraannya ada 1 unit per 20 km atau minimal 1 unit jika kurang dari 20 km.
4. Mobil patroli jalan tol (operator), minimal 1 unit per 15 km atau minimal 2 unit per ruas tol.
5. Kendaraan *rescue* ada 1 unit per 50 km atau minimal 1 unit jika kurang dari 50 km.
6. Sistem informasi juga diperlukan. Untuk informasi dan komunikasi kondisi lalu lintas ada di 50 m sebelum akses masuk jalan tol dan di dalam ruas jalan tol. Misalnya menunjukkan suatu ruas padat atau tidak. Lalu harus ada nomor telepon info lalu lintas di gerbang masuk, keluar dan di dalam ruas.

Lingkungan

Indikator lingkungan sendiri yang terdiri dari 3 sub indikator, yakni kebersihan, tanaman, dan rumput.

1. Kebersihan harus terjaga, misalnya di dalam rumija tidak ada sampah, kantor operasi dan gardu tol tidak ada sampah, terawat dan bersih.
2. Tanaman di dalam rumija tidak mengganggu fungsi jalan tol. Maka ranting pohon harus secara berkala dirapikan.
3. Rumput di dalam rumija dan di luar rumija kurang dari 30 cm. Ini penting karena mempengaruhi keselamatan pengendara.

Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP)

Kementerian PUPR terus mendorong seluruh Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) untuk dapat memenuhi dan meningkatkan pelayanan jalan tol dan *rest area* atau TIP. Sub indikator yang bisa kita cermati adalah kondisi jalan, *on/off ramp*, toilet, parkir kendaraan, penerangan, SPBU, bengkel umum, dan tempat makan minum.

1. Kondisi jalan dan bagian *on/off ramp* di TIP tidak ada lobang, retak dan pecah.
2. Toilet berfungsi 100 persen dalam keadaan bersih dan gratis.
3. Parkir kendaraan juga berfungsi, teratur, bersih dan gratis.
4. Dilarang parkir di area *on/off ramp*.
5. Untuk penerangan berfungsi 100 persen dengan mengacu pada standar PJU.
6. Lalu SPBU, bengkel umum, tempat makan minum juga dalam keadaan berfungsi 100 persen, berizin, dan memberikan informasi harga.

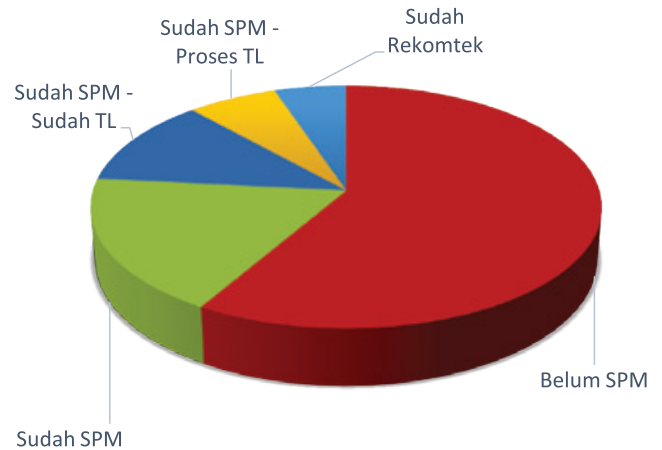
Pengawasan terhadap pelaksanaan SPM di atas dilakukan Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR). Dan secara keseluruhan pengawasan terhadap penyelenggaraan jalan tol dilakukan Menteri PUPR.

Menurut Budi, masih banyak ruas jalan tol yang belum memenuhi SPM. Dari total 61 ruas jalan tol yang telah beroperasi, baru 14 ruas jalan tol yang telah dilakukan evaluasi kinerja pemenuhan SPM. Sisanya, ada 9 ruas yang saat ini sedang evaluasi kinerja pemenuhan SPM yang sudah ditindaklanjuti dan 5 ruas masuk evaluasi kinerja pemenuhan SPM dalam proses tindak lanjut BUJT.

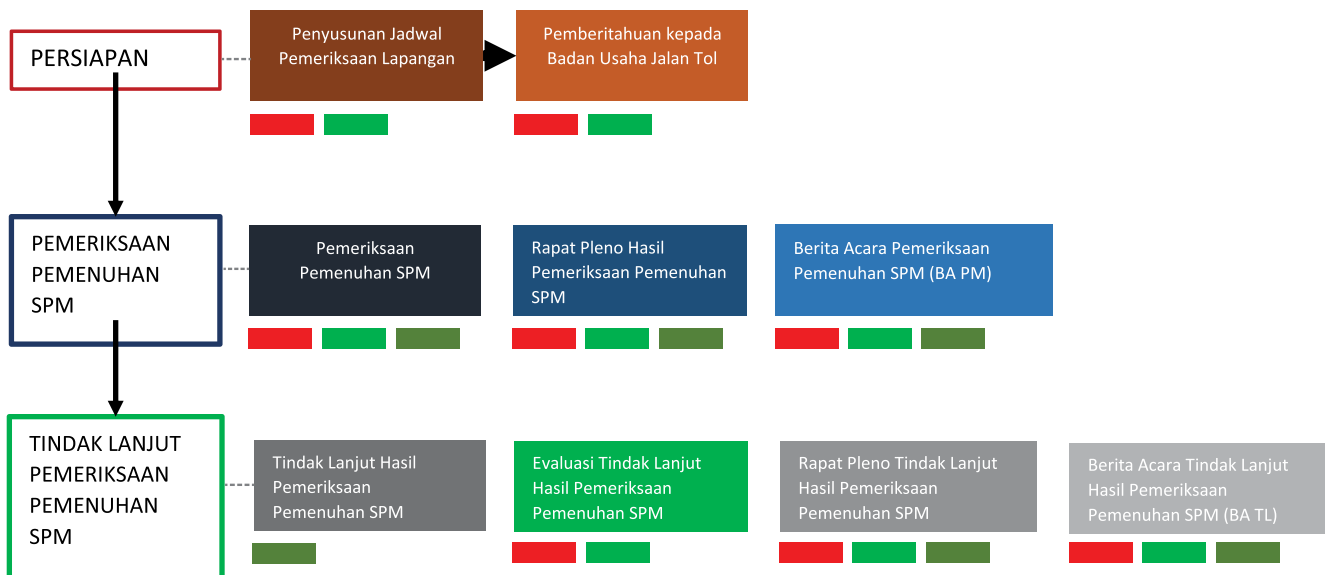
Kemudian, ada 4 ruas jalan tol yang sudah dilakukan pemeriksaan rekomendasi aspek teknis. Terakhir, masih ada 45 ruas jalan tol yang belum dilakukan evaluasi kinerja pemenuhan SPM dan rekomendasi teknis.

Ke depan tantangannya adalah bagaimana SPM diintegrasikan dengan teknologi terkini, seperti *Intelligent Tollroad System* yang merupakan bagian dari *Intelligent Transportation System*. Apalagi telah 2.346 km jalan tol di dalam negeri yang dioperasikan oleh 40 BUJT pada akhir 2020.

Kementerian PUPR sendiri sedang mengembangkan sistem dan aplikasi e-SPM jalan tol sebagai *tools* untuk memperbaiki sistem *monitoring* SPM, mengumpulkan data harian berbasis GPS dan *realtime*, menganalisis pemenuhan kondisi jalan sesuai SPM, serta mengevaluasi kondisi jalan dan rencana pemeliharaan.



Alur Pelaksanaan SPM



SCAN UNTUK MELIHAT VIDEO

Modernisasi SPM Jalan Tol di Tengah Pandemi COVID-19

Pandemi COVID-19 melumpuhkan banyak sendi kehidupan. Laju pembangunan infrastruktur turut terdampak. Tidak terkecuali konstruksi dan operasional jalan tol. Namun, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) bersinergi menambal segala hambatan. Bahkan, melakukan terobosan dengan mengimplementasikan ragam teknologi.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Dalam satu kesempatan, Direktur Jalan Bebas Hambatan Kementerian PUPR Budi Harimawan Semihardjo memaparkan hambatan yang ditemui dalam membangun jalan tol di tengah pandemi. Menurutnya, tantangan dijumpai saat konstruksi dan operasi.

Contoh tantangan saat konstruksi yakni keterlambatan penyelesaian konstruksi akibat keterlambatan pengadaan tanah; Penghentian konstruksi untuk sementara waktu sesuai dengan peraturan perundang-undangan; dan/atau keterlambatan dalam penyediaan material dan

tenaga kerja untuk pelaksanaan konstruksi yang melebihi penurunan normal yang dapat diterima oleh Badan Usaha Jalan Tol (BUJT).

Sedangkan tantangan saat operasi adalah terjadi penurunan pendapatan tol rata-rata harian per bulan pada periode pandemi COVID-19.

Pihaknya, sambung Budi, membuat beberapa kebijakan sebagai sebuah tawaran solusi. Misalnya melakukan perpanjangan masa konsesi dan/atau penyesuaian tarif tol awal, akibat tambahan biaya investasi yang meliputi eskalasi, bunga masa konstruksi, dan biaya supervisi.

Sedangkan yang terkait dengan pembebasan lahan, prinsipnya adalah memperlancar proses pengadaan tanah, membantu instansi yang memerlukan tanah untuk membuat dokumen perencanaan, memperlancar proses pengadaan tanah untuk tanah BMN (Barang Milik Negara), dan lain sebagainya.

Namun demikian, sebagaimana diakui oleh Budi, pandemi COVID-19 tidak hanya memberikan dampak negatif. Menurutnya, di saat mobilitas di jalan tol melambat justru menjadi kesempatan besar bagi BUJT untuk melakukan modernisasi ke dalam.

Hal tersebut sesuai dengan arahan Menteri PUPR Basuki Hadimuljono. Pada kesempatan webinar bertajuk “Promoting the Intelligent Toll Road System in Indonesia”, di Jakarta, 29 Juli 2021, Basuki mengungkapkan keyakinannya bahwa masa pandemi ini merupakan momentum untuk memperbaiki tata kelola pelayanan publik dan menyehatkan perusahaan operator jalan tol.

Gencarnya Pemerintahan Presiden Joko Widodo membangun jalan tol sebagai salah satu tulang punggung pertumbuhan ekonomi, maka semakin kompleks dalam mengelolanya. Maka diperlukan intervensi teknologi.

“Tantangan manajemen lalu lintas jalan tol tidak hanya untuk kebutuhan mengelola 1,3 miliar transaksi di tahun 2020 dengan nilai Rp22 triliun, tetapi juga termasuk tata kelola pengoperasian lalu lintasnya untuk menekan atau mengurangi fatalitas kecelakaan yang ada. Inilah yang menjadi bagian penting dari *the Intelligent Tollroad System* yang merupakan bagian dari *Intelligent Transportation System*,” papar Basuki.

Menurut Basuki, teknologi membuat pengelola jalan tol dapat melakukan banyak hal. Mulai dari membayar tol dengan nirsentuh/*Multi Lane Free Flow* (MLFF), melakukan pengawasan terhadap kendaraan berdimensi lebih maupun yang bermuatan lebih, serta meningkatkan keselamatan, keamanan dan kenyamanan para pengguna jalan.

Terkait dengan pengawasan kendaraan yang bermuatan dan dimensi lebih, kata Basuki, Kementerian PUPR telah sepakat dengan Menteri Perhubungan dan Menteri Perindustrian untuk melarang kendaraan tersebut beroperasi di jalan tol mulai 1 Januari 2023.

Untuk mendukung hal itu, Basuki menginstruksikan seluruh BUJT untuk memasang instalasi teknologi *Weight in Motion* (WIM) dan *over dimension detection* yang ditargetkan rampung pada akhir tahun 2022. Teknologi ini akan terkoneksi dengan sistem penegakan hukum elektronik atau *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang dioperasikan oleh Korlantas Polri.

PT. Jasa Marga (Persero), Tbk., sebagai salah satu BUJT siap mendukung program Kementerian PUPR untuk menerapkan *Intelligent Tollroad System*. Dalam satu kesempatan, Direktur Utama Jasa Marga, Subakti Syukur, mengungkapkan bahwa pihaknya telah meluncurkan transformasi dan inovasi berbasis teknologi melalui Jasa Marga Tollroad Command Center (JMTC). Inilah pusat kendali lalu lintas jalan tol pertama dan terlengkap di Indonesia.

JMTC dilengkapi *Advanced Traffic Management System* (ATMS) yang mampu menganalisa kondisi kepadatan di jalan tol melalui kecepatan rata-rata kendaraan pada segmen jalan tol. Serta menghitung data volume kendaraan sesuai dengan kapasitas jalan tol.

Menurut Operation and Maintenance Management Group Head Jasa Marga Atika Dara Prahita, JMTC juga bisa diakses oleh masyarakat pengguna jalan tol melalui *One Call Center* 24 Jam di nomor 14080, *Variable Message Sign* (VMS) hingga melalui aplikasi Travoy 3.0.

Aplikasi Travoy 3.0 dirancang sebagai asisten perjalanan digital untuk membantu pengguna jalan tol. Maka terdapat fitur seperti informasi tarif tol, *panic shake*, hingga laporan pengguna jalan.

“Di bidang human capital, kami juga mengembangkan *mobile apps* JMClick yang merupakan ‘Integrated HC Services’ untuk sekitar 8.000 karyawan Jasa Marga Group di seluruh Indonesia,” kata Subakti.

JMClick terbaru versi 2.0 menyediakan fitur digital *learning, collaborative learning, gamification, performance appraisal, learning wallet*, sistem presensi berbasis lokasi, pengelolaan remunerasi, hak cuti, *talent development*; dan dukungan fungsi lainnya, seperti *socialization and internal communications*.

Pada akhirnya, Basuki berharap *Intelligent Tollroad System Indonesia* dapat terus mendorong modernisasi jalan tol sehingga memiliki daya tarik dan memperoleh nilai tambah dari segi investasi. Langkah Jasa Marga bisa diikuti oleh BUJT lainnya. Sehingga pada akhirnya dapat memberikan pelayanan yang lebih baik bagi kepentingan masyarakat yang lebih luas.

TARIF TOL
MAU NAIK,
YA?

HUS..i
INI MERUPAKAN KEMAJIBAN
OPERATOR JALAN TOL UNTUK
SELALU MEMENUHI STANDAR
PELAYANAN MINIMAL. LAH KAN
KITA AJA SELALU BAYAR SAAT
MASUK JALAN TOL, HEHEHE...



Presiden Resmikan Tol Kelapa Gading-Pulo Gebang yang Dibiayai KPBU

Presiden Joko Widodo (Jokowi) meresmikan Jalan Tol Enam Ruas Jalan Tol dalam Kota Jakarta, Segmen Kelapa Gading-Pulo Gebang, Senin, 23 Agustus 2021 di Gerbang Tol Cakung, Jakarta Timur.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

“Alhamdulillah pada pagi hari ini Jalan Tol Pulo Gebang – Kelapa Gading sepanjang 9,3 km telah selesai dan bisa dimanfaatkan oleh masyarakat,” kata Presiden dalam sambutannya.

Jalan tol ini merupakan bagian dari Lingkar Dalam Jakarta dan Lingkar Luar Jakarta (Jakarta Outer Ring Road). Keberadaan segmen tol ini diharapkan dapat meningkatkan kecepatan distribusi logistik sekaligus meningkatkan daya saing komoditas Indonesia.

“Jalan tol ini juga terkait dengan Kawasan Ekonomi Khusus Marunda dan juga terhubung juga dengan Pelabuhan Tanjung Priok, sehingga akan memperkuat, meningkatkan daya saing kita. Dan juga utamanya mobilitas orang di Jakarta akan semakin baik, mobilitas barang antara Kota Jakarta dengan sekitarnya juga akan semakin baik,” kata Presiden.

Di kesempatan tersebut, Presiden juga menekankan pentingnya skema pembiayaan yang menggunakan bauran pendanaan antara pemerintah, BUMN, dan swasta dalam mempercepat proyek pembangunan nasional. Pendanaan Jalan Tol Pulo Gebang – Kelapa Gading juga menggunakan sistem ini yang disebut dengan Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU).

“Yang tidak kalah pentingnya adalah model pembiayaan. Kita harapkan ini bisa dilakukan di jalan tol-jalan tol yang lain, yaitu memadukan anggaran bauran pendanaan, baik itu antara kementerian dengan BUMN, Kementerian BUMN dengan swasta atau model KPBU, sehingga akan mempercepat proyek-proyek jalan tol yang telah kita rencanakan,” ujarnya.

Kepala Negara pun mengharapkan agar skema pembiayaan itu juga dapat dilakukan dalam pembangunan infrastruktur di seluruh daerah di Indonesia. “Saya berharap skema-skema pembiayaan seperti ini bisa digunakan dalam pembangunan infrastruktur di seluruh provinsi di pelosok Tanah Air, sehingga akan mampu

mengatasi ketimpangan antardaerah, antarprovinsi dalam pembangunan infrastruktur. Dan kita harapkan akan mempercepat konektivitas nasional kita.”

Pembangunan 6 ruas jalan tol ini dibangun oleh Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) PT Jakarta Toll Road Development Jaya Pratama dan kontraktor KSO PT Jaya Konstruksi – PT Adhi Karya (Persero) Tbk dengan biaya konstruksi Rp3,16 triliun dan biaya investasi Rp4,88 triliun.

“Enam ruas jalan tol dalam kota Jakarta ini totalnya sekitar 70 km. Sedangkan yang sudah siap beroperasi adalah dari Kelapa Gading ke Pulo Gebang sekitar 9 km. Ruas jalan tol ini akan melengkapi 5 ring yang ada di Jabodetabek yaitu 6 ruas jalan tol dalam kota Jakarta, JIUT, JORR I, JORR II, dan JORR III” kata Menteri PUPR Basuki Hadimuljono.



SCAN UNTUK MELIHAT VIDEO

Berita Foto Jembatan Sei Alalak

Jembatan Sei Alalak di Banjarmasin, Kalimantan Selatan (Kalsel) diresmikan oleh Presiden RI Joko Widodo pada Kamis, 21 Oktober 2021. Sebelumnya, Presiden menginstruksikan agar jembatan *cable stayed* melengkung pertama di Indonesia itu segera dibuka untuk memperlancar lalu lintas. Jembatan sepanjang 850 m itu telah dibuka secara terbatas pada Minggu, 26 September 2021, atau sekitar 1 bulan sebelum diresmikan.





SCAN UNTUK MELIHAT VIDEO



Inilah Tol Pertama di Kalimantan yang Diresmikan Presiden

Presiden Joko Widodo (Jokowi) meresmikan Jalan Tol Balikpapan-Samarinda (Balsam) Seksi Balikpapan-Samboja Seksi I dan V, Selasa, 24 Agustus 2021 di Gerbang Tol Manggar, Balikpapan, Kalimantan Timur.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

“Sore hari ini alhamdulillah telah selesai seluruh ruas Jalan Tol Balikpapan-Samarinda sepanjang 97,3 km, telah tuntas diselesaikan, telah tuntas dikerjakan. Ini juga menjadi momen bersejarah karena Tol Balikpapan-Samarinda merupakan jalan tol pertama di Pulau Kalimantan. Ini capaian yang patut kita syukuri,” ujar Presiden dalam sambutannya.

Peresmian ini menjadi salah satu bentuk komitmen pemerintah dalam membangun infrastruktur yang merata hingga ke seluruh penjuru Tanah Air. “Kita ingin pembangunan infrastruktur itu tidak hanya terpusat di Pulau Jawa saja atau di Pulau Sumatra, tapi juga merata ke pulau-pulau yang lain,” lanjut Presiden.

Imbas yang diharapkan, jalan tol ini akan menciptakan titik-titik pertumbuhan ekonomi baru dan juga perbaikan jaringan logistik kita agar lebih baik, lebih efisien, dan

lebih cepat. “Dengan akses semakin lancar untuk menurunkan biaya logistik, tentu saja produk-produk ekspor dari Kalimantan Timur akan memiliki daya saing tinggi sehingga menjadikan ekonomi di Kalimantan Timur semakin efisien dan kompetitif,” papar Presiden.

Di kesempatan tersebut, Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR Hedy Rahadian mengatakan, kehadiran Jalan Tol Balsam membuat waktu tempuh antara Balikpapan-Samarinda dari semula sekitar 3 jam, menjadi hanya sekitar 1,5 jam.

Jalan tol Balsam dibangun sejak November 2016 terdiri dari 5 seksi, yaitu Seksi I ruas Balikpapan – Samboja (21,66 Km), Seksi II ruas Samboja – Muara Jawa (30,98 Km), Seksi III Muara Jawa – Palaran (17,30 Km), Seksi IV Palaran – Samarinda (16,59Km), dan Seksi V ruas Balikpapan – Manggar (10,74 Km).

Dari lima seksi, Pemerintah memberikan dukungan pembangunan konstruksi di Seksi I dan Seksi V yang bertujuan meningkatkan kelayakan finansial ruas tol tersebut dengan biaya konstruksi Rp4,38 triliun. Sedangkan untuk Seksi II-III dan IV, pembangunannya menggunakan dana Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) PT. Jasa Marga Balikpapan-Samarinda dengan nilai investasi Rp11,89 triliun.



SCAN UNTUK MELIHAT VIDEO

Menteri PUPR Instruksikan Percepatan Penyelesaian Tol Japek II Selatan

Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Basuki Hadimuljono menginstruksikan percepatan penyelesaian pembangunan secara bertahap (*Gate to Gate*) Jalan Tol Jakarta – Cikampek (Japek) II Selatan.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

“**U** tamakan penyelesaian antar Simpang Susun (SS) dari SS Sadang - SS Kutanegara sepanjang 8 km (*gate to gate*), selesaikan bayar dulu biar bisa lanjut lancar pembangunannya sampai SS Taman Mekar agar segera rampung seluruh seksi 3 Taman-Mekar Sadang sepanjang 27,85 km,” kata Basuki saat meninjau lokasi pembangunan Tol Japek II Selatan, Senin, 30 Agustus 2021.

Jalan Tol Japek II Selatan menghubungkan Tol Jakarta Outer Ring Road (JORR) 1, JORR 2 dan Tol Purwakarta-Bandung-Cileunyi (Purbaleunyi). Secara keseluruhan Tol Japek II Selatan ini terdiri dari tiga seksi. Seksi 1 mulai dari Jati Asih - Setu (9,3 km) masuk dalam wilayah kota Bekasi dan Kabupaten Bogor, seksi 2 Setu - Taman Mekar (24,85 km) masuk wilayah kabupaten Bekasi. Serta seksi 3 dari Taman Mekar - Sadang (27,85 km) masuk wilayah kabupaten Karawang dan Purwakarta.

Tol Japek II Selatan merupakan Proyek Strategis Nasional yang dibangun melalui pembiayaan APBN/APBD, BUMN, dan Swasta dengan kerjasama Badan Usaha Jalan

Tol (BUJT) PT Jasa Marga dan PT Wiranusanantara Bumi. Dengan total investasi diperkirakan mencapai Rp14,69 triliun dengan masa konsesi 35 tahun.

Untuk seksi 1 dan 2 saat ini sedang dalam tahap pembebasan tanah dengan progres pengadaan lahan masing-masing 3,06% dan 30,18%. Sedangkan seksi 3 progres konstruksinya telah mencapai 50,83% dan ditargetkan rampung pada awal tahun 2022.

Jalan Tol Japek II Selatan tersebut nantinya akan memiliki 7 Gerbang Tol (GT) yaitu, GT Jati Asih, GT Bantar Gebang, GT Setu, GT Sukaragam, GT Taman Mekar, GT Kutanegara, dan GT Sadang. Ada 37 desa dan kelurahan yang dilintasi di Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, Kabupaten Bogor, Kabupaten Karawang, serta Kabupaten Purwakarta.

Nantinya, setelah beroperasi penuh, Jalan Tol Japek II Selatan dapat memangkas waktu tempuh perjalanan dari Jakarta menuju Cikampek dari sisi selatan. Keberadaannya diharapkan dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah kawasan industri, perumahan, maupun wisata sepanjang trase jalan tol tersebut.

Berita Foto Jalan Layang Akses Bandara Ahmad Yani





Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) telah menyelesaikan pembangunan Jalan Layang Ahmad Yani yang menghubungkan Jalan Madukoro dengan Bandara Internasional Ahmad Yani di Kota Semarang, Provinsi Jawa Tengah. Uji beban jalan sepanjang 1,2 km itu telah dilakukan pada Rabu, 25 Agustus 2021. Salah satu keunikan jalan ini adalah mengakomodir filosofi budaya lokal Jawa yang dipadukan ornamen bangunan peninggalan budaya Belanda, Cina, dan Arab yang dituangkan ke dalam desain *hardscape* dan *sculpture* bergaya kontemporer modern.



SCAN UNTUK MELIHAT VIDEO

Underpass Bulak Kapal Bekasi Selesai Lebih Cepat pada Akhir Tahun 2021

Pembangunan *underpass* Bulak Kapal di Kota Bekasi, Jawa Barat ditargetkan selesai pada akhir tahun 2021. Lebih cepat dari yang direncanakan, yakni pertengahan Maret 2022.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Menurut Pejabat Pembuat Komitmen 1.5 Satuan Kerja Pelaksanaan Jalan Nasional (Satker Pelaksanaan Jalan Nasional) I Andy Suryanto, percepatan ini penting untuk memperlancar arus lalu lintas. Kehadiran *underpass* akan mengatasi dua masalah di persimpangan Bulak Kapal. Pertama untuk jalur menerus yang di jalan Ir. H. Juanda memiliki hambatan sebidang, kedua di jalan kota Pahlawan ada perlintasan kereta api.

“Selain itu, arus lalu lintas kendaraan wilayah Bulak Kapal akan semakin meningkat ke depannya terkait adanya rencana pintu keluar tol Becakayu (Bekasi-Cawang-Kampung Melayu) di Bekasi Timur serta pembangunan *double track* kereta api,” sambungnya.

Sampai minggu ketiga Oktober 2021, progres fisiknya sudah 90,438 persen. Secara keseluruhan, *underpass* Bulak Kapal memiliki panjang 690 meter, namun panjang efektif beserta *frontage*-nya menjadi 930 meter.

Underpass akan dipercantik dengan sentuhan seni dan budaya lokal Betawi Bekasi. Bentuknya berupa ornamen lokal visual tari topeng di dindingnya dan ornamen bambu runcing sebagai simbol patriot yang merupakan julukan Kota Bekasi.

Biaya konstruksi yang dianggarkan Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat senilai Rp87,317 miliar. Sedangkan pembebasan lahan dilakukan oleh Pemerintah Kota Bekasi. (rnd)

Pertama di Indonesia, Pengujian Bambu untuk Dukung Konstruksi Tol Semarang – Demak

Pemerintah punya hajat besar untuk mewujudkan Indonesia yang lebih berdaya saing melalui pembangunan infrastruktur yang merata. Untuk mewujudkannya selalu saja ada ragam tantangan. Tak terkecuali datang dari kondisi alam sekitar.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Salah satu proyek konstruksi yang memerlukan kajian mendalam adalah Jalan Tol Semarang – Demak di Jawa Tengah. Daerah tersebut kerap diterjang banjir rob, punya lapisan tanah lunak dan *compressible layers* cukup tebal.

Banjir rob menimbulkan kerugian ekonomi karena menghambat arus transportasi orang, barang, dan jasa. Terkait hal ini, Direktur Jenderal Bina Marga Hedy Rahadian, mengatakan pihaknya akan membangun tanggul laut (*sea dike*) yang terintegrasi dengan Tol Semarang – Demak Seksi 1 (Semarang/Kaligawe – Sayung).

Namun ia juga mengakui bahwa proyek ini memiliki beberapa tantangan teknis. “Teknologi bahan, material, dan rekayasa teknik telah diterapkan dalam pembangunan jalan tol ini. Tetapi tentu ada beberapa tantangan teknis dalam membuat tanggul raksasa di laut yang menarik untuk dikaji,” tuturnya.

Salah satu tantangan rekayasa terbesar yang perlu dikelola adalah kondisi geoteknik dan geologi di lokasi pembangunan. Dalam konteks ini terdapat lapisan tanah lunak dan *compressible layers* cukup tebal dengan kedalaman 40-50 m. Sedangkan bangunan tanggul laut

Tol Semarang – Demak memiliki ketebalan tinggi 15 m dengan lebar lebih dari 110 m.

Salah satu kajian teknis yang menarik adalah pemanfaatan bambu dalam konstruksi tol tersebut. Balai Bahan dan Struktur Bangunan Gedung, Direktorat Bina Teknik Permukiman dan Perumahan, Direktorat Jenderal Cipta Karya melaksanakan pengujian untuk mengukur kelayakan bahan bambu sebagai suatu sistem matras guna meningkatkan daya dukung tanah dasar di lokasi konstruksi Jalan Tol Semarang – Demak.

Bambu sendiri memang sudah lama dipakai untuk bahan konstruksi. Utamanya bahan bangunan, karena telah terbukti memiliki kekuatan yang dapat dipersaingkan dengan baja. Karena kelenturan dan kekuatannya yang tinggi, struktur bambu juga merupakan bangunan tahan gempa.

Bahkan, Prof Kent Harris dari Universitas Pittsburgh mengatakan, dunia maju haruslah menyingkirkan pandangan bahwa “bambu adalah bahan bangunan orang miskin.”

Para pakar di Universitas Pittsburgh kini sedang menguji beberapa jenis bambu yang memiliki karakteristik sama atau bahkan melebihi kayu. Tujuannya adalah untuk menyeragamkan pengujian bambu agar bisa dipakai dengan aman dalam konstruksi bangunan.

Kepala Balai Bahan dan Struktur Bangunan Gedung Ferri Eka Putra mengatakan, pengujian bambu untuk konstruksi Jalan Tol Semarang – Demak bertujuan untuk memperbaiki kondisi tanah (*soil improvement*) melalui konstruksi matras bambu. “Hal ini dilakukan karena

konstruksi tanggul laut yang terintegrasi dengan jalan tol ini akan dibangun di atas tanah dengan klasifikasi *very soft soil*,” katanya.

Pengujian yang dilakukan terdiri dari 2 jenis. Yaitu, uji tarik sistem matras bambu dan uji lentur sistem matras bambu. Pengujian yang baru kali pertama dilakukan ini, diharapkan dapat memberikan terobosan dalam solusi perkuatan tanah lunak yang murah dan tepat guna.

Pengujian dilakukan sebagai bagian dari kegiatan *Full Scale Trial Embankment* dengan menjalin kerja sama dengan Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) Jawa Tengah – D.I. Yogyakarta dan PT. Pembangunan Perumahan Semarang Demak (PPSD) selaku Badan Usaha Jalan Tol yang nantinya akan mengelola operasional dari Jalan Tol Semarang – Demak. Juga didukung oleh PT. Lapi ITB selaku perencana Rincian Teknik Akhir Jalan Tol Semarang-Demak seksi 1.

Selain sistem matras bambu setebal 17 lapis, penguatan kondisi tanah dilakukan juga dengan cara pemasangan material pengalir vertikal pra-fabrikasi atau PVD. Serta melaksanakan pembebanan menggunakan material pasir laut yang diambil menggunakan alat *Trailing Suction Hopping Dredger* atau TSHD.

“Metode-metode tersebut tentunya diharapkan tidak hanya akan memberikan konstruksi tanggul laut terintegrasi dengan jalan tol yang efisien dari segi biaya, namun juga dapat menyediakan infrastruktur yang andal dan berkesinambungan di masa yang akan datang,” kata Satrio Sugeng Prayitno, Kepala BBPJN Jawa Tengah – D.I. Yogyakarta.



Buka Akses Wisata, Ditjen Bina Marga Tangani Dua Ruas Jalan di NTT

Direktorat Jenderal (Ditjen) Bina Marga membangun dua paket pekerjaan jalan di Pulau Flores, Nusa Tenggara Timur (NTT). Tidak hanya mendukung mobilitas, pembangunan ini juga membuka akses pariwisata di daerah tersebut.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Paket pekerjaan yang ditangani oleh Satuan Kerja Pelaksanaan Jalan Nasional (PJN) Wilayah IV Provinsi NTT itu adalah jalan Nangaroro-Maunori-Raja di Kabupaten Nagekeo dan peningkatan Jalan Akses Bandara Gewayantana di Kabupaten Flores Timur.

Status kedua ruas jalan ini merupakan jalan daerah, namun karena termasuk ruas jalan strategis, maka penanganannya dilakukan oleh Pemerintah Pusat melalui Balai Pelaksanaan Jalan Nasional (BPJN) NTT. Dananya dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Berstatus strategis karena berdampak positif terhadap roda perekonomian wilayah.

“Selanjutnya BPJN NTT juga berkoordinasi dengan Pemerintah Daerah terkait aspek hukum, ekonomi, lingkungan, dan sebagainya. Koordinasi penting dilakukan mengingat ruas jalan tersebut merupakan kewenangan Pemda dan akan dikerjakan oleh Pemerintah Pusat

melalui dana APBN,” kata Kepala Satuan Kerja (Kasatker) PJN Wilayah IV Prov. NTT, Sutrisno.

Jalan Nangaroro-Maunori-Raja yang membutuhkan dana Rp25,09 miliar saat ini progresnya mencapai 34,11%. Sebelum ditangani, kondisi ruas jalan ini masih berupa jalan tanah. Nantinya ketika jalan sudah beroperasi, akan mendukung potensi wisata pantai;

Sedangkan peningkatan Jalan Akses Bandara Gewayantana yang nilainya Rp15,4 miliar, saat ini progres konstruksinya 30,06%. “Konstruksi jalan sepanjang 5,82 km ini rencananya akan selesai di bulan Oktober 2021,” ungkap Sutrisno.

Banyaknya tempat wisata alam di Flores Timur membuat pembangunan infrastruktur jalan menjadi penting untuk kemudahan akses dan kenyamanan wisatawan. Tidak hanya wisatawan domestik, tetapi tidak sedikit wisatawan mancanegara yang datang ke sini. (Gir)

Tiga Jembatan Gantung di Jawa Tengah Dibangun dengan Mekanisme PKT

Ditjen Bina Marga bangun 3 jembatan gantung di Jawa Tengah. Tidak hanya mewujudkan konektivitas antardesa, tetapi juga membuka lapangan pekerjaan melalui program padat karya tunai (PKT).



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

“**D**i masing-masing lokasi kita libatkan warga sekitar untuk pekerjaan padat karya yang tidak memerlukan keterampilan khusus seperti pemasangan batu untuk jalan pendekat kanan-kiri serta drainase,” kata Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) 3.6 Provinsi Jawa Tengah, Arif Agus Styawan.

Jembatan tersebut adalah Jembatan Gantung Pager Gunung di Kabupaten Temanggung panjangnya 60 m, Jembatan Gantung Karangwotan di Kabupaten Pati 60 m, dan Jembatan Gantung Bongpis di Kabupaten Jepara 96 m. Ketiga jembatan gantung tersebut tergabung dalam paket pekerjaan pembangunan Jembatan Gantung Pager Gunung CS.

“Paket pekerjaan pembangunan dimulai pada Juni 2021 dan ditargetkan selesai pada November 2021,” ujar Arif.

Ketiga jembatan gantung memiliki jenis pondasi yang berbeda. Karena menyesuaikan dengan kondisi di lapangan. Untuk Jembatan Gantung Pager Gunung menggunakan pondasi pasangan batu, sementara Karangwotan menggunakan beton siklop, dan Bongpis menggunakan tiang pancang *spun pile*.

Salah satu tantangan pembangunan, lanjut Arif, adalah lokasinya yang terpencil. Menyebabkan memobilisasi alat berat menjadi sulit, seperti saat membangun Jembatan Gantung Bongpis. “Sementara kalau Pager Gunung harus buka lahan dulu, *eksisting* jalan benar-benar masih tanah, persawahan. Jadi kita buka dan lebarkan untuk mobilisasi alat,” tambah Arif.

Jembatan yang nantinya untuk pejalan kaki maupun kendaraan bermotor roda dua itu, merupakan jembatan baru yang dibangun di sebelah jembatan lama. Jembatan lama yang terbuat dari kayu sudah tidak layak. (Gir)



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Bypass BIL-Mandalika Menambah Akses dari Bandara Internasional Lombok ke Mandalika

Konektivitas di Destinasi Pariwisata Super Prioritas (DPSP) Mandalika semakin menjanjikan dengan dibangunnya Jalan Bypass Bandara Internasional Lombok (BIL) – Mandalika di Provinsi Nusa Tenggara Barat.

Jalan sepanjang 17,36 km tersebut sekaligus mendukung konektivitas menuju area sirkuit MotoGP. "Saat ini progres konstruksinya mencapai 81,17%. Ditargetkan rampung September 2021 untuk mendukung event *Superbike* pada pertengahan November 2021 dan MotoGP pada Maret 2022," kata Hedy Rahadian, Direktur Jenderal [Dirjen] Bina Marga.

Jalan yang terdiri dari 3 paket pekerjaan ini dibangun dengan menggunakan dana Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) tahun 2020-2021. Untuk meningkatkan kelancaran arus lalu lintas, pembangunan jalan juga akan dilengkapi dengan *overpass* dan jembatan penyeberangan orang (JPO).

"Secara total, ada 12 *overpass*, 1 jembatan, dan 3 jembatan penyeberangan orang yang dibangun di ruas jalan ini untuk memperlancar arus lalu lintas dan memfasilitasi akses bagi warga sekitar," jelas Hedy.

Selain Bypass BIL-Mandalika, masih ada jalan nasional lain dari BIL menuju Kawasan Mandalika, seperti ruas jalan Tanak Awu-Sengkol sepanjang 5,03 km. Lalu Sengkol-Kuta sepanjang 10,79 km dengan 2 lajur dan memiliki lebar standar serta dalam kondisi mantap. "Bahkan sebagian jalan Sengkol-Kuta yang berada di kawasan DPSP Mandalika telah terbangun 4 lajur," pungkas Hedy. (Gir)

Jalan Lingkar Luar Bengkulu Selesai Akhir 2021

Direktorat Jenderal (Ditjen) Bina Marga terus membangun infrastruktur jalan dan jembatan untuk meningkatkan jaringan jalan dan konektivitas di Provinsi Bengkulu.

Pertama, pemerintah melalui Balai Pelaksanaan Jalan Nasional (BPJN) Bengkulu membangun jalan lingkar luar Bengkulu (Bengkulu Outer Ring Road/BORR). BORR merupakan jalan akses dari pintu Tol Bengkulu – Curup – Lubuk Linggau menuju Pelabuhan Pulau Baai, sehingga dapat meningkatkan kelancaran distribusi logistik bagi Provinsi Bengkulu.

“Saat ini progres konstruksi BORR mengalami deviasi positif, melebihi rencana. Jadi kami optimis bisa selesai sesuai target di akhir tahun ini” terang Kepala BPJN Bengkulu M. Diantoro Murod.

Ada tiga paket pembangunan untuk menunjang BORR, yakni pembangunan Jembatan Elevated Nakau – Sebakul, pelebaran jalan menambah lajur BORR (ruas Air Sebakul – Betungan), dan duplikasi Jembatan Pulau Baai 2.

“Duplikasi Jembatan Pulau Baai 2 ini kami lakukan untuk mendukung angkutan batubara karena kapasitas jembatan eksisting sudah tidak sanggup lagi untuk melayani angkutan batubara. Bila kapasitas tidak ditambah, akan terjadi antrean kendaraan untuk keluar masuk Pulau Baai,” ujar Diantoro.

Selain membangun BORR, di tahun ini BPJN Bengkulu juga melakukan penanganan jalan dan jembatan untuk pengembangan wilayah dan akses jalan penunjang pariwisata. Ada dua koridor utama, yakni Koridor Lintas Barat (batas Provinsi Lampung hingga ke batas provinsi Sumatera Barat), dan Koridor Lintas Penghubung (Bengkulu – Curup – Batas Provinsi Sumatera Selatan di Lubuk Linggau serta Bengkulu – Manna – Tanjung Sakti – Batas Provinsi Sumatera Selatan di Pagar Alam).

“Koridor-koridor utama tersebut merupakan faktor pengungkit untuk menghubungkan kawasan sentra ekonomi dan kawasan sentra pariwisata di Bengkulu,” pungkas Kepala BPJN Bengkulu. [Gir]



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Dirjen Bina Marga Saksikan Sertijab Kepala BBPJJN DKI Jabar



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Direktur Jenderal (Dirjen) Bina Marga, Hedy Rahadian meminta jajarannya untuk berkonsentrasi penuh dan mengoptimalkan realisasi pada Tahun Anggaran 2021 dengan tetap memperhatikan kualitas belanja APBN.

“**S**aya harap seluruh pimpinan unit kerja dan jajarannya menjaga konsistensi, semangat dan kepercayaan masyarakat dengan memperlihatkan kinerja terbaiknya untuk fokus dan berkonsentrasi pada realisasi belanja TA 2021 sekaligus tetap waspada dan tetap siaga dalam hal penanggulangan bencana alam,” kata Hedy saat memimpin pelaksanaan Serah Terima Jabatan (Sertijab) Kepala Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJJN) DKI Jakarta-Jawa Barat pada Senin, 16 Agustus 2021.

Dalam realisasi pada Tahun Anggaran 2021, Hedy mengingatkan untuk selalu memperhatikan 3 prinsip reformasi anggaran yaitu ekonomis (*spending less*), efektif (*spending well*) dan efisien (*spending wisely*).

Ia lalu menunjukkan, memasuki bulan Agustus 2021, progress Direktorat Jenderal Bina Marga telah mencapai 48,01% untuk fisik dan 42,66% untuk keuangan. Untuk selanjutnya, Hedy meminta kontribusi aktif dalam mempertahankan ekonomi di tengah pandemi COVID-19. Yakni dengan mendukung proses pelelangan yang tepat, melaksanakan anggaran minimum dan difokuskan pada upaya optimalisasi, pemeliharaan, operasi, dan rehabilitasi (OPOR), serta memperbaiki dan menyempurnakan tatakelola melalui DIPA maupun KPBU di bidang jalan.

Sertijab sendiri dilakukan Hari Suko Setiono kepada Wilan Oktavian sebagai Kepala BBPJJN DKI Jakarta-Jawa Barat yang baru. Hari kini menjabat sebagai Kepala Pusat Pengembangan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Wilayah I Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW). (gir)

Ditjen Bina Marga Bangun Jembatan Gantung Ke-22 di Sumatera Barat

Infrastruktur harus menjalin konektivitas sampai ke daerah desa dan pelosok. Itulah yang mendorong Direktorat Jenderal (Ditjen) Bina Marga membangun Jembatan Gantung Sawah Darek, Kabupaten Solok, Sumatera Barat.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Jembatan dengan panjang 84 m ini membentang di atas Sungai Batang Laweh Kecamatan Payung Sekaki. “Dari hasil kunjungan lapangan, bila jembatan gantung sudah jadi, sangat berguna bagi masyarakat,” kata Syachputra Ghani, Plt. Kepala Balai Pelaksanaan Jalan Nasional (BPJN) Sumatera Barat.

Menurutnya, sebelum ada jembatan gantung, akses dari desa yang satu ke desa lain mencapai 50 km. Dengan jembatan ini, jaraknya dipangkas menjadi 2 km. Tujuan pembangunan jembatan gantung adalah membuka keterisolasian wilayah, pemerataan kesejahteraan masyarakat, serta pengembangan wilayah tertinggal.

Ke depan, jembatan untuk pejalan kaki itu dapat mempermudah warga untuk mengakses fasilitas

pendidikan, kesehatan, dan fasilitas umum lainnya. Serta untuk keperluan mitigasi atau evakuasi bencana.

Lebih lanjut, Ghani menambahkan bahwa pondasi jembatan gantung sudah terbangun. Saat ini sedang menunggu rangka jembatan tiba agar bisa dilakukan pengecoran. “Pylonnya sedang dalam perjalanan dari Jakarta ke Sumatera Barat. Targetnya di Desember 2021 jembatan ini selesai.”

Sebagai informasi, di tahun 2021 ini BPJN Sumatera Barat telah melakukan hibah jembatan gantung kepada Pemerintah Daerah sebanyak 7 buah. Sementara itu, sebanyak 14 buah jembatan gantung lainnya juga akan dihibahkan dalam waktu dekat. (Gir)

Jembatan Palopo Siap Menghubungkan Palopo – Toraja Utara

Direktorat
Jenderal
(Ditjen) Bina
Marga tengah
menyelesaikan
konstruksi
Jembatan Palopo
di Kecamatan
Wara Barat,
Kota Palopo,
Sulawesi Selatan.
Lokasinya tepat di
jalan yang tahun
lalu tertimbun
longsor.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

“**D**itjen Bina Marga memutuskan untuk membangun jembatan di lokasi jalan yang putus agar bila terjadi hujan lebat dan longsor, tidak menutup akses jalan karena longsor akan melewati kolong jembatan,” kata Wido Kharisma, Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) II.4 Provinsi Sulawesi Selatan.

Sebagai informasi, pada pertengahan tahun 2020 lalu, terjadi longsor dan memutus jalan Palopo – Toraja Utara. Lebar longsor mencapai 60 – 70 m. Sebagai solusi jangka pendek pemerintah membangun jembatan gantung yang hanya bisa dilewati kendaraan roda dua. Untuk memulihkan konektivitas, lalu dibangunlah jembatan permanen yang saat ini tengah dalam tahap penyelesaian.

“Saat ini progres konstruksi jembatan sudah mencapai 97%. Tinggal perbaikan dan kelengkapan minor saja,” tambah Wido.

Jembatan Palopo dengan panjang 100 m dan lebar lalu lintas 7 m ini memiliki rangka baja. Teknologi yang dipakai *lead rubber bearing* dan *seismic joint* yang berguna meredam guncangan saat terjadi gempa. Desain Jembatan Palopo diperuntukkan bagi kendaraan dengan muatan sumbu terberat sebesar 10 ton.

Menurut Wido, Jembatan Palopo menggunakan cat berwarna merah dan putih untuk lapisan pelindung jembatan. “Gradasi warna yang berbeda dapat mempengaruhi muai susutnya baja jembatan. Karena prinsip dasarnya warna gelap (merah) akan lebih banyak menyerap cahaya dibandingkan warna terang (putih), yang berpengaruh juga terhadap muai baja yang tidak seragam. Akan tetapi, karena Jembatan Palopo ini berada di pegunungan dengan kelembaban yang tinggi dan udara yang sejuk, maka tidak mempengaruhi hal tersebut,” terangnya. (Gir)

Jalan Lintas Timur Kuningan Bakal Kelar November 2021

Pembangunan Jalan Lingkar Timur Kuningan sepanjang 7,2 km ditargetkan selesai November 2021. Ruas jalan ini merupakan jalan alternatif dari Cirebon ke Kuningan sekaligus mengurangi kepadatan lalu lintas di sana.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Pada saat meninjau ke lapangan, Menteri PUPR Basuki Hadimuljono mengingatkan supaya pembangunannya berjalan baik dan benar. "Tolong diawasi betul pekerjaannya, sebagai konsultan pengawas mewakili *project owner* dalam hal ini Kementerian PUPR untuk memastikan kualitas pembangunannya. Karena supervisi yang baik menentukan kualitas infrastrukturnya," kata Basuki kepada tim konsultan pengawas, Selasa, 31 Agustus 2021.

Pada kesempatan yang sama, Kepala BBPJN DKI Jakarta-Jawa Barat Kementerian PUPR Wilan Oktavian mengatakan, progres pembangunan Jalan Lingkar Timur Kuningan saat ini sudah 71,6%. "Insya Allah tidak ada hambatan berarti termasuk hujan, sehingga dapat selesai sesuai target," ujarnya.

Dari total panjang 7,241 km, Wilan melanjutkan, terdapat pembangunan jembatan sepanjang 50 m. Saat ini sedang memasuki tahapan proses *erection girder* jembatan. "Abutmen sudah jadi, bangunan atas pakai girder, precast-nya sudah ada di lapangan. Kurang lebih 2 bulan untuk penyelesaian jembatan keseluruhan," ujarnya.

Jalan lingkar timur ini merupakan kolaborasi dengan Pemerintah Daerah Kabupaten Kuningan. "Pemda sebelumnya telah membangun sepanjang 6,5 km jadi total sekitar 13,7 km," ungkapnya.

Pembangunan Jalan Lingkar Timur Kuningan yang dimulai sejak Desember 2019 itu, tinggal menyisakan pekerjaan badan jalan sepanjang 400 m.

Ingat Selalu Protokol Pencegahan Covid 19



**MENCUCI TANGAN
DENGAN SABUN**



**MEMAKAI
MASKER**



**MENJAGA
JARAK**



**MENJAUHI
KERUMUNAN**



**MENGURANGI
MOBILITAS**



5M

Bagaimana Prosedur Permohonan Informasi Publik, Saran dan Pengaduan Masyarakat Ditjen Bina Marga



Prosedur Permohonan Informasi Publik DJBM

- 01** Datang Langsung ke Ruang Layanan Informasi Publik DJBM
Waktu Layanan: **Senin – Jum'at** | Jam Layanan: Pukul **09.00 – 15.00 WIB**
- 02** Email Kompu Bina Marga: **pipbinamarga@pu.go.id**
- 03** Aplikasi JELI-Jendela Informasi DJBM **<https://jeli.binamarga.pu.go.id>**

Saran dan Pengaduan Masyarakat DJBM

- 01** Datang Langsung ke Ruang Layanan Informasi Publik DJBM
Waktu Layanan: **Senin – Jum'at** | Jam Layanan: Pukul **09.00 – 15.00 WIB**
- 02** Aplikasi LAPOR! yang dikelola oleh Kantor Staf Presiden
www.Lapor.go.id
- 03** Email Kompu Bina Marga: **pipbinamarga@pu.go.id**
- 04** PU.Net: **www.Pengaduan.pu.go.id**