



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Edisi 26 | 2022

buletin **Bina Marga**

Menyambungkan Negeri

INFRASTRUKTUR HARUS BERKUALITAS DAN **GREEN** **INFRASTRUCTURE**



Capaian dan Tantangan
Kinerja Bina Marga
Tahun 2021

Program Pembangunan
2022 Beserta Langkah
Mengatasi Backlog
Biaya Preservasi

Bina Marga Siapkan
Green Infrastructure
di Bali untuk KTT G20



Foto: Tol Semarang - Demak

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
Hasian LT

Kontributor
Kabag / Kasubag TU BB/BPJT
di lingkungan Ditjen Bina Marga

Fotografer
Bambang Ismanto

Desain / Tata Letak
Sarotona Zega
Imam Warmanto

Administrasi
Wulandari Wurjanti

Tata Usaha
Martina Piranti

f @puprbnamarga

🐦 @pupr_binamarga

📺 pupr_binamarga

📷 pupr_binamarga

🎵 @pupr_binamarga

Infrastruktur Harus Berkualitas dan *Green Infrastructure*

Di tengah pandemi Covid-19, penyerapan anggaran Kementerian PUPR untuk tahun anggaran 2021 mencapai 94,4%. Nilainya setara Rp143,5 triliun dari total pagu Rp152,1 triliun. Capaian ini lebih baik dibandingkan tahun 2020.

Wakil Ketua DPR RI Rachmat Gobel mengapresiasi kinerja Kementerian PUPR itu. "Di tengah masa sulit akibat Pandemi Covid-19 Kementerian PUPR selalu bisa bekerja dengan baik sehingga pembangunan infrastruktur dapat kita rasakan," katanya.

Di kesempatan terpisah, Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR Hedy Rahadian memaparkan realisasi keuangan di institusinya mencapai 95,87% dengan realisasi fisik mencapai 94,61%. Menurut Hedy, sejumlah *refocusing* diarahkan untuk langkah penanganan pandemi Covid-19.

Memasuki tahun 2022, Ditjen Bina Marga mengantongi alokasi anggaran senilai Rp39,7 triliun. Besaran anggaran untuk konektivitas mencapai Rp37,3 triliun, atau 93,94% dari total anggaran. Sedangkan sisanya sebesar Rp2,4 triliun, digunakan untuk program dukungan manajemen, seperti kebutuhan gaji pegawai dan belanja operasional.

Tahun 2022 masih menjadi masa bagi negara kita untuk melawan pandemi Covid-19. Oleh karena itu, program padat karya tunai tetap dilanjutkan. Anggaran yang disiapkan untuk program padat karya tunai bidang Bina Marga adalah Rp4,50 triliun.

Besarnya anggaran infrastruktur harus diimbangi dengan pemeliharaannya. Sayangnya, anggaran perawatan tidak besar. *Backlog* kumulatif biaya perawatan jalan yang terjadi sejak 2020, karena keterbatasan anggaran sampai 2022 sebesar Rp50 triliun.

Walau dari sisi anggaran jumlahnya kurang, Ditjen Bina Marga melakukan sejumlah terobosan. Contohnya dengan menerapkan sistem pembiayaan kreatif berupa Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) untuk preservasi jalan dan jembatan. Langkah lain yang ditempuh adalah menertibkan kendaraan yang "over dimension over loading" (ODOL).

Untuk mengurangi biaya perawatan, maka infrastruktur yang dibangun harus berkualitas. Bahkan, menjelang KTT G20, infrastruktur jalan dan jembatan diarahkan pada *green infrastructure*. "Bali akan dibuat lebih ramah lingkungan melalui kegiatan pembenahan infrastruktur kawasan yang didukung dengan penghijauan yang masif," kata Basuki Hadimuljono, Menteri PUPR pada satu kesempatan.

Isu di atas, dijabarkan lengkap dalam edisi Buletin Bina Marga Edisi 26/ 2022.

Selamat membaca!!!

MARGA UTAMA

- 5** Capaian dan Tantangan Kinerja Bina Marga Tahun 2021
- 9** Infografis: Rencana & Realisasi Pelaksanaan Anggaran TA. 2021 Ditjen Bina Marga
- 10** Infografis: Capaian Pembangunan Infrastruktur Jalan & Jembatan TA. 2021 Ditjen Bina Marga

MARGA KHUSUS

- 11** Program Pembangunan 2022 Beserta Langkah Mengatasi Backlog Biaya Preservasi



12

- 14** Infografis: Tantangan Penyelenggaraan Jalan Nasional
- 16** Kartun

MARGA CITRA

- 17** Berita Foto Kunjungan Kerja ke IKN

MARGA INFO

- 18** Bina Marga Siapkan *Green Infrastructure* di Bali untuk KTT G20
- 19** Pemda Harus Antisipasi Pertumbuhan Wilayah Setelah Infrastruktur Terbangun
- 20** Ditjen Bina Marga Sambungkan Akses Petani Karo ke Jalan Provinsi
- 22** Pembangunan Infrastruktur Harus Tepat Waktu, Berkualitas dan Ramah Lingkungan

- 23** Menteri PUPR Minta BUJT untuk Fokus Penuhi SPM
- 24** Pimpinan Tinggi Pratama yang Baru Diharapkan Kawal Proyek Strategis 2022
- 25** Dua Menteri Resmikan Jembatan Pulau Balang
- 26** Sinergi Pemerintah Pusat dan Daerah untuk Mengatasi Kemacetan Parah di Simpang Joglo Surakarta
- 27** Kementerian PUPR Turut Memperlancar Arus Mudik Natal 2021 dan Tahun Baru 2022
- 26** Sinergi Pemerintah Pusat dan Daerah untuk Mengatasi Kemacetan Parah di Simpang Joglo Surakarta

MARGA INOVASI

- 28** Mengenal UPVT sebagai Instrumen Jaminan Kualitas pada Infrastruktur

MARGA DAERAH

- 30** Jembatan Gantung Girpasang Buka Akses Warga dan Pariwisata



30

- 31** Seksi 2 Tol Semarang-Demak Ditargetkan Selesai di Akhir 2022
- 32** Jelang ASEAN Summit 2023, Pemerintah Bangun Akses Labuan Bajo - Tana Mori
- 33** Ditjen Bina Marga Perbaiki 11 Ruas Jalan Nasional Kalteng
- 34** Dorong Pertumbuhan Ekonomi Kawasan Timur, Pemerintah Bangun Akses Tol Makassar New Port

Capaian dan Tantangan Kinerja Bina Marga Tahun 2021

Sepanjang tahun 2021, Indonesia dan dunia masih disibukkan oleh pandemi Covid-19. Tantangan serupa masih kita alami saat memasuki tahun 2022. Namun, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) tetap menggenjot pembangunan selama setahun terakhir.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Usaha yang dilakukan nyatanya membuahkan hasil. Penyerapan anggaran Kementerian PUPR untuk tahun anggaran 2021 mencapai 94,4%. Nilainya setara Rp143,5 triliun dari total pagu Rp152,1 triliun. Capaian ini lebih baik dibandingkan tahun 2020.

“Realisasi ini lebih tinggi dibanding TA 2020 sebesar 94,1%. Anggaran TA 2021 yang tidak terserap sebesar Rp8,6 triliun yang terdiri dari sisa dana blokir, sisa lelang, PHLN, SBSN, perjalanan dinas dan swakelola yang tidak bisa dilaksanakan akibat pandemi Covid-19,” kata Menteri PUPR Basuki Hadimuljono pada Rapat Kerja dengan Komisi V DPR RI, Selasa, 25 Januari 2022.

Pada kesempatan tersebut, Wakil Ketua DPR RI Rachmat Gobel mengapresiasi kinerja Kementerian PUPR itu. “Di tengah masa sulit akibat Pandemi Covid-19 Kementerian PUPR selalu bisa bekerja dengan baik sehingga pembangunan infrastruktur dapat kita rasakan,” katanya.

Di kesempatan terpisah, Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR Hedy Rahadian memaparkan realisasi keuangan di institusinya mencapai 95,87% dengan realisasi fisik mencapai 94,61%. Pagu alokasi anggaran Ditjen Bina Marga tahun 2021 adalah Rp66,37 triliun, dengan realisasi 95,87% maka nilainya sebesar Rp. 63,63 triliun.

“Realisasi keuangan 95,87 persen atau dengan aset menjadi Rp63 triliun jadi ada deviasi mengenai 4,13 persen dari rencana realisasi 100 persen. realisasi fisik sebesar 94,61 persen,” katanya dalam Rapat Dengar Pendapat dengan Komisi V DPR RI, Selasa, 15 Februari 2022.

Semula nilai pagu sebesar Rp53,96 triliun. Dalam perjalanan ada 4 kali *refocusing* dengan nilai total Rp10,446 triliun. Lalu ada tambahan-tambahan dari Bagian Anggaran Bendahara Umum Negara (BA BUN), Percepatan/Luncuran Pinjaman dan/atau Hibah Luar Negeri (PHLN), Luncuran Surat Berharga Syariah Negara (SBSN), dan Tambahan Aset LMAN.

Menurut Hedy, sejumlah *refocusing* diarahkan untuk langkah penanganan pandemi Covid-19. Kebijakan *refocusing* membuat Ditjen Bina Marga melakukan beberapa penyesuaian. Di antaranya adalah menunda kegiatan untuk mendukung *Food Estate* dan Singkong Estate Kalteng. Juga menunda beberapa kegiatan mendukung Kawasan Industri Terpadu Subang dan Kawasan Industri Terpadu Batang. Lalu mengalihkan sumber dana dari beberapa paket RPM menjadi SBSN dan mengurangi alokasi belanja pegawai.

“Kemudian, *refocusing* sisa tender/sisa anggaran paket – paket SYC (*single year contract*) dan MYC (*multiyears year contract*), pengurangan alokasi kegiatan swakelola, relaksasi anggaran paket SYC MYC, pengurangan alokasi pembayaran rasionalisasi tarif tol,” papar Hedy.

Di tahun 2021 bukan hanya memerangi pandemi, tetapi beberapa wilayah Indonesia terkena dampak cuaca buruk. Hal ini berimbas pada kerusakan infrastruktur, khususnya jalan dan jembatan. Oleh karena itu, Ditjen Bina Marga mengalokasikan anggaran untuk menangani cuaca ekstrem, longsor, dan tentunya mendorong optimalisasi penanganan pandemi Covid-19 dan Pemulihan Ekonomi Nasional (PC-PEN).

Sebanyak Rp1,39 triliun dipakai untuk penanganan cuaca ekstrem. Daerah yang mendapat penanganan ada 16 provinsi, yakni: Provinsi Banten, Jabar, Jateng, Jatim, NTB, NTT, Sulbar, Sulut, Gorontalo, Sulteng, Sultra, Sulsel, Maluku, Maluku Utara, Papua, dan Papua Barat.

Untuk penanganan lonsor dananya mencapai Rp1,10 triliun. Beberapa daerah yang terkena bencana ini dan mendapat penanganan oleh Kementerian PUPR adalah: Provinsi Aceh, Sumut, Sumbar, Riau, Kep. Riau, Jambi, Sumsel, Lampung, Banten, Jabar, Jateng, Jatim, Bali, NTB, NTT, Kalsel, Kaltim, Kaltara, Kalteng, Sulut, Gorontalo, Sulteng, Sulsel, Maluku Utara, dan Papua.

Ditjen Bina Marga juga, kata Hedy, turut aktif dalam mendorong optimalisasi penanganan PC PEN. Ada tambahan anggaran Rp0,80 triliun. Dana tersebut digunakan untuk antara lain merevitalisasi *drainase*, memperbaiki lereng, bronjong. Lalu melakukan perbaikan minor jembatan dan bahu diperkeras.

Kegiatan yang masuk dalam PC PEN adalah program padat karya tunai (PKT). Sepanjang 2021, program PKT bidang bina marga yang berjalan meliputi padat karya rutin jalan, padat karya rutin jembatan, padat karya revitalisasi *drainase*, tambahan padat karya kontraktual, padat karya BUN, dan padat karya operasi jalan ton.

Total anggaran PKT ini adalah Rp7,33 triliun dengan target menyerap tenaga kerja mencapai 398.344 orang. Realisasi anggaran tersebut sebesar Rp7,13 triliun atau 97,28%. Dengan dana tersebut jumlah tenaga kerja yang terserap jauh dari target yakni mencapai 633.932 orang atau 159,14%.

Pembangunan yang dilakukan Ditjen Bina Marga juga mendapat sumber pendanaan di luar APBN. Pertama ada dana yang berasal dari Pinjaman dan/atau Hibah Luar Negeri (PHLN) sebesar Rp1,40 triliun. Dana ini dipakai untuk pembangunan Jalan Tol Cisumdawu dan pembangunan Jalan Selatan Jawa.

Sedangkan sumber lainnya dari Surat Berharga Syariah Negara (SBSN) sebesar Rp0,18 triliun. Dana sebesar itu dipakai untuk proyek penggantian Jembatan Sei Alalak; pembangunan jalan dan jembatan Ruas Rasau – Jasa – Batas Negara; Pembangunan jalan Sofi – Wayabula 1; Dan pembangunan Jalan Lingkar Timur Kuningan.

Lebih lanjut, capaian fisik yang dicapai Ditjen Bina Marga tahun 2021 adalah berhasil membangun jalan tol sepanjang 123 km, membangun jalan baru sepanjang 721 km, membangun jembatan 27.708 m, dan membangun *flyover/ underpass* 2.321 m.

Dari capaian tersebut hanya pembangunan *flyover/ underpass* yang memenuhi target, yakni 2.321 m. Sedangkan proyek pembangunan yang lain melebihi target yang sebelumnya telah ditetapkan. Untuk jalan tol targetnya adalah 122,85 km, lalu jalan baru 710 km, dan target untuk membangun jembatan adalah 22.065 m.

Dari semua pembangunan tersebut ada capaian khusus yakni berhasil membangun sepanjang 123 km jalan tol di ruas Cileunyi-Sumedang-Dawuan (Cisumdawu) dari APBN. Berikutnya adalah membangun jalan baru di Mandalika, Nusa Tenggara Barat dengan total panjangnya mencapai 721 km.

Di hadapan anggota DPR Komisi V, Hedy juga memaparkan sejumlah target dari rencana strategis Ditjen Bina Marga hingga 2024 mendatang. Menurutnya, ada empat kategori target yang tercantum dalam renstra tersebut.

Sampai dengan tahun 2024, Ditjen Bina Marga menargetkan waktu tempuh pada koridor terpilih bisa mencapai 1,9 jam per 100 km. Kemudian membangun 2.500 km jalan tol, membangun 3.000 km jalan baru, serta, pemantapan sebesar 97% dengan rating kondisi 2,5.

Sementara untuk target di tahun 2021, Ditjen Bina Marga mematok waktu tempuh 2,19 jam per 100 km. "Saat ini 2,19 jam per 100 km ini target tapi yang baru tercapai ini 2,22 jam per 100 km. Ada kekurangan dari target kita," ujar Hedy.

Lalu ia melanjutkan, di tahun 2021 target jalan tol yang beroperasi adalah 684 km, namun baru tercapai 369 km. Untuk jalan baru bertambah 1.050 km tetapi yang tercapai baru 976 km. "Kemudian dari segi pemantapan, target 2021 itu 92 persen, ini masih di bawah (target) dengan capaian 91,81 persen," imbuh Hedy.

adalah preservasi Jalan Nasional Lintas Timur (Jalintim) Sumatera di Provinsi Sumatera Selatan.

Penandatanganan perjanjian kerja sama tersebut dilakukan pada Senin, 3 Agustus 2020. Mereka yang melakukan kesepakatan dan disaksikan Menteri PUPR Basuki Hadimuljono, adalah Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR Hedy Rahadian, Direktur Utama PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) atau PII Muhammad Wahid Sutopo, serta Direktur PT Jalintim Adhi-Abipraya Paulus Bambang Sulistyanto.

"Ini merupakan yang pertama di Kementerian PUPR,

TARGET RENSTRA DJBM (2020-2024)	TARGET KUMULATIF RENSTRA S.D. 2021	CAPAIAN KUMULATIF S.D. 2021
Waktu tempuh pada koridor terpilih 1,9 jam per 100 km	Waktu tempuh pada koridor terpilih 2,19 jam per 100 km	Waktu tempuh pada koridor terpilih 2,22 jam per 100 km
2.500 km jalan baru dan/atau sudah beroperasi	684 km jalan tol baru dan/atau sudah beroperasi	369 km jalan baru dan/atau sudah beroperasi
3.000 km jalan nasional baru	1.050 km jalan nasional baru	976 km jalan nasional baru
mantap 97% rating kondisi 2,5 penilaian IRI, PCI, RSL, dan drainase	mantap 92% rating kondisi 2,63 penilaian IRI, PCI, RSL, dan drainase	mantap 91,81% rating kondisi 2,64 penilaian IRI, PCI, RSL, dan drainase
Selain itu di tahun 2021 ini sudah ada 47.017 pemeliharaan jalan nasional dan 510.366 m jembatan.		

Tantangan Pembiayaan Infrastruktur

Toriq Hidayat, salah satu Anggota Komisi V DPR RI, menyoroti soal kemandapan jalan. Apalagi, diperkirakan di tahun 2022 ini jalan rusak yang ada di Indonesia akan bertambah. Salah satu penyebabnya adalah anggaran untuk perbaikan dan preservasi jalan tidak mencukupi.

Menurut Toriq, jalan mantap yang merata di seluruh Indonesia berpengaruh pada rasa persatuan yang dilandasi pada keadilan. Baru setelah itu, kualitas jalan dan jembatan yang bagus membuat daya saing kita akan meningkat.

Selain itu tambah Toriq, penurunan tingkat kemandapan jalan akan berkontribusi pada kenaikan jumlah kasus kecelakaan. Lalu ia mengambil contoh, di periode Januari – Mei 2021 untuk wilayah hukum Polda Metro Jaya ada 40 kasus kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh kondisi jalan yang tidak bagus.

"Kerugian yang dialami pengendara akibat kecelakaan mencapai Rp 1.062.600.000. Idealnya kemandapan jalan di Ibukota berada diatas angka 95%. Tapi pada kenyataannya tidak demikian," tutur Toriq.

Kurangnya dana untuk preservasi jalan menjadi keprihatinan bersama. Tahun 2020, Ditjen Bina Marga menawarkan solusi terkait pembiayaan preservasi dengan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). Proyek pertama yang menggunakan pembiayaan ini

skema KPBU Availability Payment (AP) preservasi jalan," ujar Basuki dalam acara tersebut.

Setelah proyek ini berjalan, Kementerian PUPR lalu mengumumkan PT Adhi Karya sebagai pemenang lelang untuk kegiatan preservasi Jalintim Sumatera di Riau.

Skema KPBU memberikan keuntungan, baik bagi swasta maupun pemerintah. Melalui skema ini, pihak swasta mendapat kepastian dalam pengembaliannya melalui AP ini. Sedangkan bagi pemerintah, keuntungannya adalah proyek diawasi oleh banyak pihak.

Kalau pembangunan yang menggunakan APBN, yang mengawasi hanya Kementerian PUPR atau mungkin balai terkait. Tapi dengan skema baru ini, yang mengawasi ada Kementerian Keuangan dan beberapa lembaga keuangan yang menyokong suksesnya penyelenggaraan KPBU.

Keuntungan ini membuat sebuah proyek tidak hanya tertib administrasi, tetapi mampu memberikan pelayanan yang jauh lebih baik kepada masyarakat. Pemerintah sebagai pemegang mandat masyarakat, dapat memberikan kepastian dalam pelayanan dan keberlanjutannya dari kegiatan preservasi di Jalintim, khususnya di wilayah Sumsel dan Riau.

Ke depan, tentu skema inovatif seperti KPBU ini akan dilanjutkan dan diperluas. Langkah ini penting dan strategis karena ada gap antara kebutuhan pembangunan infrastruktur sampai tahun 2024 dan kemampuan APBN dalam membiayainya.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Total biaya yang dibutuhkan untuk penyediaan infrastruktur sampai 2024 sebesar Rp2.058 triliun. Dari total kebutuhan tersebut, APBN hanya mampu membiayai 30% saja, atau sekitar Rp623 triliun. Artinya, pemerintah membutuhkan Rp1.435 triliun supaya rencana pembangunan dapat terlaksana.

“Untuk menutupi 70 persen gap keuangan, Pemerintah Indonesia telah mengeluarkan beberapa kebijakan agar tetap kompetitif dan menarik seperti skema pembiayaan kreatif jalan tol dan insentif pajak untuk penanaman modal baru,” kata Menteri Basuki beberapa waktu lalu.

Langkah konkret yang telah dilakukan adalah di tahun 2022 ini terdapat 14 proyek yang dalam tahap persiapan KPB dan 16 proyek yang dalam tahap transaksi. Sehingga total terdapat 30 proyek KPB dengan perkiraan nilai investasi Rp332,59 triliun.

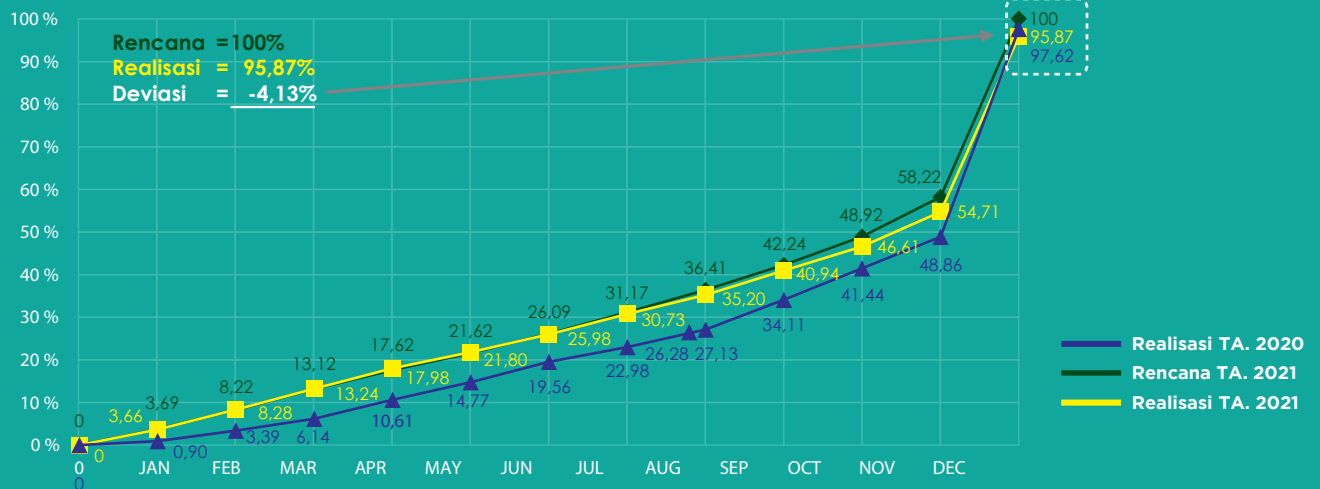
“Enam proyek di bidang jalan dan jembatan di antaranya untuk pembangunan Jalan Tol Cilacap-Yogyakarta, Jalan Tol Demak-Tuban, dan Jalan Tol Ngawi-Bojonegoro-Babat sedang dalam tahap persiapan. Sedangkan sebanyak 10 proyek di bidang jalan dan jembatan dalam tahap transaksi,” kata Direktur Jenderal Pembiayaan Kementerian PUPR, Herry Trisaputra Zuna.

Sebagai informasi, 10 proyek yang sedang dalam tahap transaksi tersebut adalah: Jembatan Batam – Bintan; Jalan Trans Papua Ruas Jayapura – Wamena (Segmen Mamberamo – Elelim); Jalan Tol Kohod (Paku Haji) – Lebakwangi (Neglasari); Jalan Tol Kediri – Tulungagung, Jalan Tol Malang – Kepanjen, Jalan Tol Semarang Harbour, Jalan Tol Semarang – Balaraja; Jalan Tol Sentul Selatan – Karawang Barat; Jalan Tol Bogor – Serpong via Parung; dan Jalan Tol Cikunir – Karawaci.

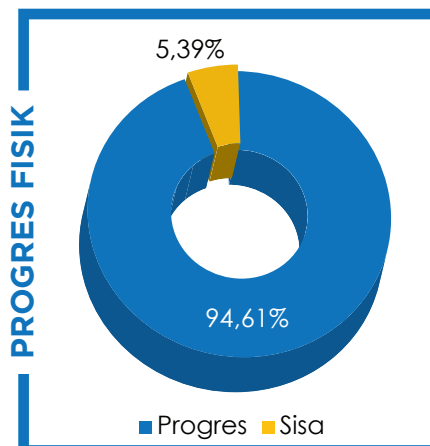
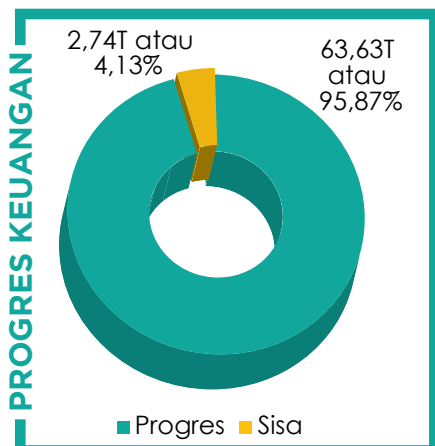
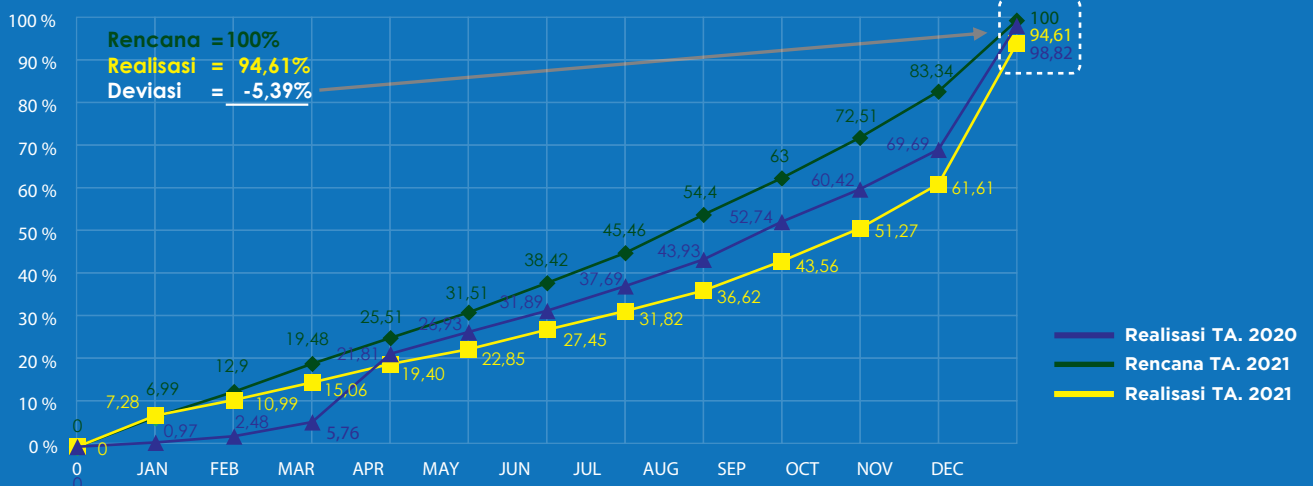
RENCANA & REALISASI PELAKSANAAN ANGGARAN TA. 2021 DITJEN BINA MARGA

Sumber: i-eMonitoring; 13 Februari 2022, pukul 16:00 WIB

KEUANGAN



FISIK



CAPAIAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN & JEMBATAN TA. 2021 DITJEN BINA MARGA

PEMBANGUNAN
JALAN TOL

123
Kilometer



BIL - Mandalika, NTB



PEMBANGUNAN
JALAN BARU

721
Kilometer

PEMBANGUNAN
JEMBATAN

27.708
Meter



Fly Over Kopo, Jawa Barat



PEMBANGUNAN
FO/UP

2.321
Meter

Program Pembangunan 2022 Beserta Langkah Mengatasi Backlog Biaya Preservasi

Memasuki tahun 2022, Direktorat Jenderal (Ditjen) Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) mengantongi alokasi anggaran senilai Rp39,7 triliun. Sebagian besar dana tersebut dipakai untuk program infrastruktur konektivitas.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Hal tersebut diungkap Dirjen Bina Marga Hedy Rahadian saat melakukan Rapat Dengar Pendapat (RDP) dengan Komisi V DPR, Selasa, 15 Februari 2022. Besaran anggaran untuk konektivitas mencapai Rp37,3 triliun, atau 93,94% dari total anggaran. Sedangkan sisanya sebesar Rp2,4 triliun, digunakan untuk program dukungan manajemen, seperti kebutuhan gaji pegawai dan belanja operasional.

“Untuk infrastruktur jalan dialokasikan anggaran sebesar Rp21,8 triliun. Untuk pembangunan jalan nasional baru yang ditargetkan sepanjang 354 km dan untuk preservasi/peningkatan kualitas jalan nasional. Juga untuk penanganan mendesak dan tanggap darurat penanganan longsor poros Kabupaten Wajo dan Kabupaten Bone,” kata Hedy.

Beberapa ruas yang akan dibangun di tahun 2022 sebagai

bagian dari program jalan nasional baru adalah ruas Jalan Geumpang – Pameue (Aceh); Pansela Jawa (Jateng, DIY, Jatim); Planjan – Baron – Tepus (DIY); Siding/Seluas – Sekayang/Entikong (Kalbar); Long Pahangai – Long Boh dan Long Bagun – Tering (Kaltim); Rasau – Jasa- Bts. Negara (Kalbar). Lalu ada Manado Outer Ring Road III (Sulut); Lingkar Kendari (Sultra), Mamberamo – Elelim dan Jalan Akses Jembatan Holtekamp (Papua); Towe Hitam – Oksibil (Papua).

Lokasi peningkatan kapasitas dan preservasi peningkatan struktur jalan, di antaranya adalah: Bts. Aceh Tengah – Lhokseumot – Jeuram (Aceh); Dairi – Dolok Sanggul (Sumut); Baso – Bts. Prov. Riau (Sumbar); Sei Akar – Bagan Jaya dan Siak Sri Indrapura – Mengkapan/Buton (Riau); Batanghari II – Zona V – Muara Sabak (Jambi); Sisingamangaraja – Ahmad Yani (Tebing Tinggi) – Imam Bonjol (Tebing Tinggi) – Soekarno-hatta (Tebing Tinggi)

- Bts. Kab. Batu Bara (Sumut); Bts. Prov. Jambi – Peninggalan – Sei Lilin – Betung – Bts. Kota Palembang (Sumsel); Tegineneng – Sp. Tj. Karang & Sp. Pematang – Sp. Bujung Tenuk & Gedong Aji Baru – Rawajitu (Lampung); Serang – Cikande – Rangkasbitung (Banten);

Kemudian masih ada di Soreang – Rancabali – Cidaun (Jabar); Kertosono – Jombang – Mojokerto – Gempol (Jatim) Kudus – Pati – Rembang – Bulu (Jateng); Sp. 5 Purwodadi – Blitar (Jawa Timur); Sei Kelik – Siduk (Kalbar); Batuaji – Kuaro & Sp. Perdu – Ma. Lembak – Pel. Ronggang (Kaltim); Pomalaa – Wolulu (Sultra); Sungguminasa – Takalar – Jeneponto (Sulsel); Jalan Esang – Rainis Pulau Talaud (Sulut); Kendari – Pohara – Bts Kab. Konawe Utara/Kab. Konawe – Pohara (Sultra); Mindiptana – Tanah Merah – Getentiri – Merauke/Boven Digoel (Papua).

Selain pembangunan jalan, kata Hedy, anggaran juga dipakai untuk pembangunan jembatan sebesar Rp6,9 triliun. Beberapa proyek jembatan yang bakal dikerjakan adalah Jembatan Sei Wampu (Sumut); Jembatan Way Rarem (Lampung); Ciloseh (Jabar), Sungai Ratah (Kaltim), Sungai Sambas Besar (Kalbar), Anak Nyum Cs (Papua), Pembangunan Jembatan Kretek 2 (DIY), Pembangunan Jembatan Ruas Tiong Ohang – Long Pahangai Pararel Perbatasan (Kaltim), Pembangunan Jembatan dan Oprit Boulevard (Sulut).

Kemudian juga untuk preservasi dan penggantian jembatan diantaranya Jembatan Olor Gedang (NTB); Kr. Baro (Aceh); Tano Ponggol (Sumut); Muaro Sako (Sumbang); S. Singgalan (Riau); Sei Tebat (Jambi); Cipamuruyan (Jabar); Ruas Yeti – Senggi – Mamberamo (Papua); Bts Kota Wamena – Piramid – Tiom (Papua).

Pada tahun 2022, PUPR juga menargetkan dapat menyelesaikan pembangunan *flyover/underpass* sepanjang 1.072 m. Dana yang disiapkan adalah Rp200 miliar, yakni untuk membangun *Flyover Kopo* di Jawa

Barat dan *Flyover* Patih Galung di Sumatera Selatan (Sumsel).

“Juga dialokasikan untuk dukungan pembangunan 9,2 km jalan tol sebesar Rp4,6 triliun, yakni pada Tol Serang – Panimbang dan Tol Semarang – Demak, serta untuk lahan jalan tol,” jelas Hedy.

Tahun 2022 masih menjadi masa bagi negara kita untuk melawan pandemi Covid-19. Oleh karena itu, program padat karya tunai tetap dilanjutkan. Program ini menjadi salah satu andalan dalam mendorong optimalisasi Penanganan COVID-19 dan Pemulihan Ekonomi Nasional (PC PEN).

Anggaran yang disiapkan untuk program padat karya tunai bidang Bina Marga adalah Rp4,50 triliun. Dana sebesar itu diharapkan dapat menyerap tenaga kerja sebanyak 55.695 orang yang akan melakukan pekerjaan rutin jalan, rutin jembatan, revitalisasi *drainase*, dan tambahan padat karya kontraktual.

Hedy mendorong realisasi anggaran dapat langsung berjalan saat memasuki tahun 2022. Hal ini penting untuk mencapai target pembangunan sekaligus menyukseskan program PC PEN. Sampai dengan 13 Februari 2022, Ditjen Bina Marga telah mencapai realisasi keuangan sebesar Rp1,21 triliun atau 3,62% dari total anggaran. Sedangkan untuk realisasi fisiknya mencapai 3,06%.

Capaian ini ternyata mendapat perhatian Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Airlangga Hartarto. Secara umum, dia mengapresiasi kinerja Kementerian PUPR yang sudah melakukan penandatanganan kontrak paket tender atau seleksi dini tahun anggaran 2022 senilai Rp17,5 triliun.

“Saya ingin mengucapkan apresiasi dan penghargaan kepada Menteri PUPR beserta jajaran yang sudah bekerja keras, komitmen dan kerja sama selama ini yang fokus

percepatan infrastruktur dan mendorong perekonomian nasional,” kata Airlangga dalam acara penandatanganan kontrak paket tender yang digelar di Kementerian PUPR, Senin, 24 Januari 2022.

Menurut Airlangga, dari keseluruhan kementerian dan lembaga, yang melaksanakan lelang paket tender/seleksi dini tahun 2022 baru dari Kementerian PUPR. “Yang baru melaksanakan ini adalah Kementerian PUPR, karena ini harusnya dilakukan tahun lalu. Dan sekarang penandatanganan kontrak,” ungkapnya.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Di kesempatan tersebut, Menteri PUPR Basuki Hadimuljono mengatakan, pelaksanaan tender/ seleksi dini sudah dilakukan sejak Oktober 2021. Saat itu ada 2.092 paket yang dilelang dengan nilai pagu pengadaan Rp35,1 triliun.

Kementerian PUPR telah menyelesaikan 838 paket dengan nilai Rp17,5 triliun. "Dengan rincian: 43 paket pekerjaan dengan nilai Rp220 miliar telah terkontrak pada akhir bulan Desember 2020 dan 795 paket pekerjaan dengan nilai Rp17,36 triliun telah selesai proses tender/ seleksi dan siap dilakukan penandatanganan," kata Basuki.

Rencana penyelesaian terhadap sisa paket tender/seleksi dini tahun anggaran 2022 yang sedang berjalan akan diselesaikan sebanyak 671 paket senilai Rp 10,68 triliun pada akhir Januari 2022 dan 583 paket senilai Rp 6,91 triliun pada akhir Februari 2022.

Sinergi Merawat Infrastruktur

Membangun infrastruktur harus diimbangi dengan memeliharanya. Supaya apa yang dibangun memberikan manfaat yang berkelanjutan bagi masyarakat. Namun, menurut catatan Dirjen Bina Marga Hedy Rahadian, hingga akhir tahun 2021, total jalan nasional yang mengalami kerusakan mencapai 3.848,2 km.

Panjang jalan yang rusak bakal bertambah di tahun 2022. Karena ada kesenjangan antara kebutuhan preservasi jalan dan anggaran yang tersedia. Kondisi ini diperparah dengan tertundanya kegiatan preservasi jalan dan jembatan yang sampai tahun 2022 mencapai Rp14,9 triliun. *Backlog* kumulatif yang terjadi sejak 2020, karena keterbatasan anggaran sampai 2022 sebesar Rp50 triliun.

Khusus di tahun 2022, alokasi anggaran untuk program preservasi jalan dan jembatan nilainya Rp18,02 triliun, dari total anggaran sebanyak Rp39,7 triliun. Sementara dana yang dibutuhkan untuk mencapai target preservasi jalan dan jembatan sesuai Rencana Strategis (Renstra) 2021-2024 sebesar Rp30,13 triliun atau Rp21,9 triliun berdasarkan perhitungan *asset management* Ditjen Bina Marga.

"Alokasi anggaran akhir untuk program preservasi jalan dan jembatan pada 2022 ditetapkan hanya mencapai Rp18,02 triliun, jauh dari perhitungan Renstra ataupun *asset management*," kata Hedy saat RDP bersama Komisi V DPR, Selasa, 15 Februari 2022.

Menurut Hedy, ada *backlog* preservasi jalan dan jembatan adalah Rp14,902 triliun di tahun ini. Sehingga prediksi kemantapan jalan mengalami penurunan sebesar 1,09% dari 91,81% di akhir 2021 menjadi 90,71% di akhir 2022. Dengan demikian target 95% berdasarkan data Renstra Ditjen Bina Marga semakin jauh untuk bisa dicapai.

"Untuk mencapai target Renstra 95% adalah sebesar Rp30,587 triliun, sedangkan anggaran untuk 2022 hanya Rp18,028 triliun. Dan masih terdapat kebutuhan untuk menangani Jalan Kondisi Marginal yaitu sepanjang 2.901 km yang perlu dilakukan penanganan preventif, sehingga masih dibutuhkan alokasi sebesar Rp13,053 triliun."

Walau dari sisi anggaran jumlahnya kurang, Hedy tidak mau berpangku tangan. Pihaknya sudah melakukan terobosan dengan menerapkan sistem pembiayaan kreatif berupa Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) untuk preservasi jalan dan jembatan. Langkah lain yang ditempuh adalah menertibkan kendaraan yang "over dimension over loading" (ODOL).

Sebagai langkah konkret, Menteri PUPR Basuki Hadimuljono melakukan Rapat Pembahasan Kebijakan Penanganan ODOL bersama Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi, Menteri Perindustrian (Menperin) Agus Gumiwang Kartasasmita dan Direktur Gakkum Korps Lalu Lintas (Korlantas) Polri Brigjen Pol Kusharyanto.

Dalam rapat yang berlangsung pada awal 2020 itu, Basuki menegaskan bahwa tanpa pengendalian ODOL, kita akan kesulitan untuk menjaga kemantapan jalan di Indonesia. Berdasarkan data BPS, panjang jalan yang menjadi wewenang Kementerian PUPR mencapai 47,02 ribu km pada 2020. Panjang jalan tersebut meningkat 79% dari posisi 2000. Dan akan terus bertambah sampai tahun 2024.

Jalan nasional yang berupa jalan arteri dan jalan tol ini merupakan jalur-jalur vital yang menjadi urat nadi logistik dan perekonomian nasional. Dengan tidak dikendalikannya kendaraan ODOL maka jalan akan cepat rusak sehingga mengganggu roda logistik nasional. Dan yang terpenting juga, kerusakan jalan akibat ODOL juga memicu peningkatan anggaran untuk pemeliharaan jalan nasional, jalan tol, dan jalan provinsi dengan rata-rata Rp43,45 triliun per tahun.

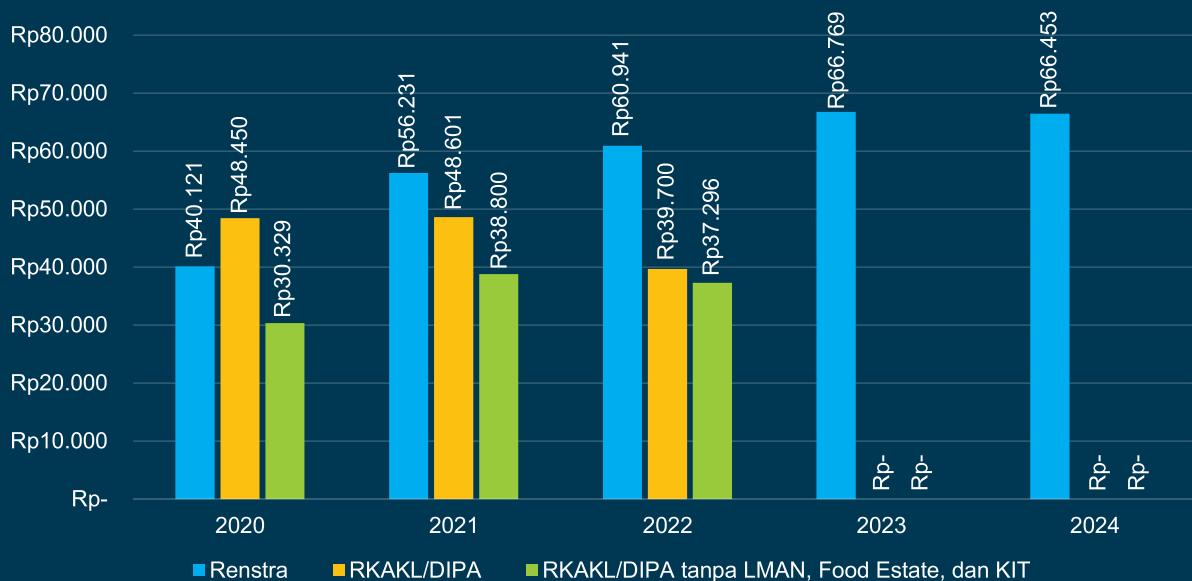
Kementerian PUPR bersama kementerian/ lembaga terkait sepakat untuk memperketat penerapan jembatan timbang. Kementerian PUPR sendiri telah menggunakan teknologi *Weigh in Motion (WIM) Bridge* atau sensor pengukuran beban kendaraan bergerak yang dipasang di jembatan.

Menurut Hedy, sejak tahun 2017, sistem *WIM Bridge* telah diterapkan di beberapa jalan nasional, seperti di Jembatan Pawiro Baru di ruas jalan Batas Kabupaten Batang – Weleri, Pantura Jawa. Lalu juga dipasang di empat ruas tol yang dikelola oleh Jasa Marga, antara lain ruas tol Semarang, Surabaya Gempol, Jagorawi dan Ngawi-Kertosono. Kemungkinan terdapat tiga lokasi tambahan yang akan dipasang teknologi WIM yakni ruas tol Jakarta-Tangerang, JORR seksi E dan ruas tol Cipularang.

Tantangan Penyelenggaraan Jalan Nasional

Masih terdapat **Kondisi Jalan Rusak TA. 2021** sepanjang **3.848,15 Km** dan **Kondisi Jalan Marginal TA. 2021** sepanjang **2.901 km**

Kebutuhan Pendanaan Ditjen. BM 2020 - 2024 (Rp. Milyar)



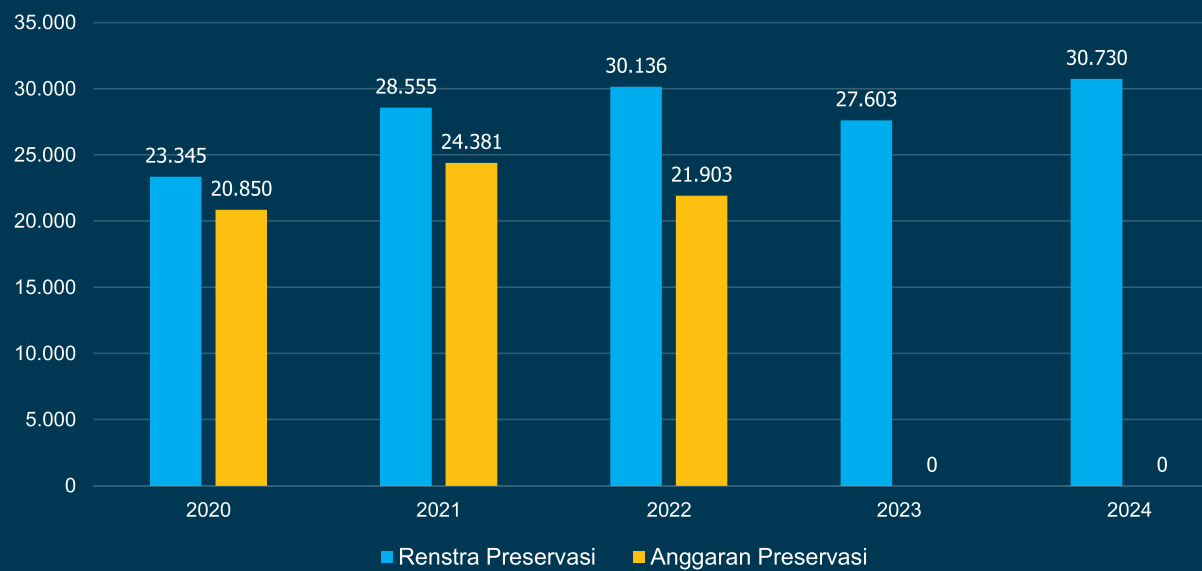
dalam Miliar Rupiah

	2020	2021	2022	2023	2024
Renstra	Rp 40.121	Rp 56.231	Rp 60.941	Rp 66.769	Rp 66.453
RKAKL/DIPA	Rp 48.450	Rp 48.601	Rp 39.700	Rp -	Rp -
RKAKL/DIPA tanpa LMAN, Food Estate, dan KIT	Rp 30.329	Rp 38.800	Rp 37.296	Rp -	Rp -
Backlog Kumulatif	Rp 9.792	Rp 27.223	Rp 50.868	Rp -	Rp -



Tantangan Penyelenggaraan Preservasi Jalan & Jembatan Nasional

Kebutuhan Pendanaan Preservasi Jalan dan Jembatan Ditjen. BM 2020 - 2024 (Rp. Miliar)



	dalam Miliar Rupiah				
	2020	2021	2022	2023	2024
Renstra Preservasi Jalan dan Jembatan	Rp 23.345	Rp 28.555	Rp 30.136	Rp 27.603	Rp 30.730
Anggaran Preservasi Jalan dan Jembatan	Rp 20.850	Rp 24.381	Rp 21.903	Rp -	Rp -
Backlog Kumulatif Preservasi Jalan dan Jembatan	Rp 2.495	Rp 6.669	Rp 14.902	Rp -	Rp -

1. **Backlog total** Ditjen Bina Marga adalah **Rp50,868 T.**
2. **Backlog Preservasi Jalan dan Jembatan** adalah **Rp14,902 T.**
3. Sehingga **prediksi Kemantapan Jalan** mengalami **penurunan** sebesar **1,09%** dari **91,81%** di akhir **2021 menjadi 90,71%** di prediksi akhir **2022**. Kemantapan Jalan rencana **tidak dapat tercapai** pada 2022 sebesar **95%** berdasarkan data Renstra Ditjen Bina Marga.
4. **Alokasi** yang dibutuhkan untuk **mempertahankan Kemantapan Jalan 2021** yaitu **91,81%** adalah sebesar **Rp22,323 T** dan **untuk mencapai target Renstra (95%)** adalah sebesar **Rp30,587 T**, **sedangkan anggaran untuk 2022** hanya **Rp18,028 T.**
5. Selanjutnya masih terdapat **kebutuhan** untuk menangani **Jalan Kondisi Marginal** yaitu sepanjang **2.901 km** yang perlu dilakukan **Penanganan Preventif**, sehingga masih **dibutuhkan alokasi** sebesar **Rp13,053 T.**



Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melaksanakan pesan khusus Presiden Joko Widodo untuk mengedepankan pembangunan infrastruktur yang berkualitas dan ramah lingkungan. Hal ini sekaligus mendukung Presiden Indonesia pada Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) G20, yang mana kita ingin menunjukkan pada dunia bahwa negara kita telah menjalankan komitmen dalam pembangunan berkelanjutan.

Berita Foto Kunjungan Kerja ke IKN



Bina Marga Siapkan *Green Infrastructure* di Bali untuk KTT G20

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) sedang meningkatkan infrastruktur di Provinsi Bali dalam rangka mendukung Presidensi Indonesia pada Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) G20. Poin penting dalam pembangunan ini adalah *green infrastructure*.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Infrastruktur yang ramah lingkungan adalah pesan khusus Presiden Joko Widodo kepada Kementerian PUPR tiap kali membangun infrastruktur. Apalagi membangun infrastruktur pendukung KTT G20 pada Oktober 2022 mendatang. "Bali akan dibuat lebih ramah lingkungan melalui kegiatan pembenahan infrastruktur kawasan yang didukung dengan penghijauan yang masif," kata Basuki Hadimuljono, Menteri PUPR pada satu kesempatan.

Kementerian PUPR mengalokasikan dana Rp505,9 miliar untuk persiapan Presidensi Indonesia dalam KTT G20 di Bali. Dana tersebut dipakai untuk preservasi jalan dan jembatan, penataan kawasan mangrove tahura, dan rehabilitasi Waduk Nusa Dua Bali.

Peningkatan pembangunan infrastruktur di Bali dilakukan sejak awal Januari 2022 dengan target selesai September 2022. Sehingga pada Oktober 2022, sudah siap menjadi menyambut para pemimpin dunia dengan *green infrastructure* yang kita kerjakan.

Di kesempatan terpisah, Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR Hedy Rahadian, mengatakan bahwa preservasi yang dilakukan di Bali terkait Presidensi G20

ada 9 ruas jalan dan jembatan di koridor Jalan Nasional sepanjang 28,86 km.

"Itu yang mesti kita tata. Jalan tol juga, tapi untuk jalan tol kita minta Jasa Marga untuk eksekusi. Inginnya Presiden adalah menunjukkan *green infrastructure*, salah satunya adalah dengan penghijauan," tutur Hedy.

Direktur Preservasi Jalan dan Jembatan, Ditjen Bina Marga Akhmad Cahyadi menambahkan bahwa proyek yang dikerjakan direktoratnya itu terbagi dalam 2 paket. Paket I meliputi 7 ruas jalan dengan total panjang 22,36 Km terdiri dari Ruas Sp. Pesanggaran - Gerbang Benoa (0,66 Km), Ruas Sp. Kuta-Sp Pesanggaran (3,7Km), Ruas Sp. Kuta - Tugu Ngurah Rai (0,2 Km), Ruas Sp. Bandara

(DPS) - Tugu Ngurah Rai (0,2 Km), Ruas Sp. Tugu Ngurah Rai - Nusa Dua (9,7 Km), Ruas Jimbaran - Uluwatu (GWK) (4,2 Km), dan Ruas Jl. pesanggrahan - Sp. Sanur (Sp. Serangan) (8,4 Km).

"Kegiatan pada Paket II yakni peningkatan jalan Sp. Siligita - Kempinski, *showcase* (jalan dalam kawasan) mangrove sepanjang 6,5 km," ujar Cahyadi saat mendampingi Kunjungan Kerja Reses Komisi V DPR RI di Bali, Senin, 21 Februari 2022.

Tak lupa Hedy menekankan kualitas dalam pembangunan infrastruktur. Menurutnya, pemerintah akan meniru hasil pembangunan Sirkuit Mandalika dari segi kualitas. Metode serupa akan diterapkan pada jalan-jalan non-sirkuit, khususnya di Bali yang akan menerima banyak tamu besar anggota G20.

"Di Mandalika kan ada sirkuit. Kalau kemiringannya saja enggak pas di tolak itu sama Dorna. Jadi kita udah perintahkan BUMN kita untuk beli *auto grading*-nya. Ini sudah kita beli sekarang. Kita nanti mungkin untuk yang pertama akan pakai di persiapan G20 di Bali," kata Hedy di Tol Becakayu, Bekasi, Jumat, 24 Desember 2021.

Pemda Harus Antisipasi Pertumbuhan Wilayah Setelah Infrastruktur Terbangun

Jalan Bypass Balige, Sumatera Utara, sudah diresmikan Presiden Joko Widodo pada Rabu, 2 Februari 2022. Diharapkan setelah ini, pemerintah daerah bisa mengantisipasi perkembangan wilayahnya supaya tidak merusak lingkungan sekitar. Karena jalan bisa menggerakkan pertumbuhan.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Hal tersebut diingatkan oleh Menteri PUPR Basuki Hadimuljono. "Dengan dibangunnya (Jalan Bypass Balige), jalan Silangit - Balige - Parapat atau sebaliknya akan semakin lancar. Jalan ini akan memicu perkembangan penggunaan lahan di wilayah tersebut. Cepat atau lambat di sepanjang jalan ini akan berkembang penggunaan lahannya, baik itu kawasan permukimannya atau kegiatan perekonomian. Jadi tolong agar dikendalikan perkembangan wilayahnya."

Jalan *bypass* sepanjang 9,8 km ini merupakan jalur alternatif bagi wisatawan dari dan/atau menuju Silangit - Parapat. Mereka yang ingin ke tempat wisata bisa langsung ke tempat tujuan tanpa masuk ke Kota Balige. Sehingga lalu lintas lebih lancar dan angka kecelakaan bisa ditekan. Di samping itu jalan *bypass* ini mendukung konektivitas ke beberapa Destinasi Pariwisata Super Prioritas (DPSP) Danau Toba.

Infrastruktur yang sudah terbangun baik harus dipelihara supaya umurnya panjang. Maka, Basuki mengingatkan Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) Sumut untuk terus memperhatikan sistem drainase jalan. Sehingga tidak ada genangan di jalan. "Karena musuh jalan itu hanya tiga, yakni air, air, dan air," tuturnya.

Di kesempatan yang sama, Direktur Jenderal Bina Marga

Kementerian PUPR Hedy Rahadian menuturkan bahwa pembangunan Jalan Bypass Balige menggunakan anggaran APBN senilai Rp176,6 miliar. Pengerjaan dilakukan secara bertahap sejak 2017-2021.

Lingkup pekerjaannya disesuaikan dengan standar jalan nasional, yakni lebar bahu jalan 7,8 m dan bahu jalan 2 m. Di sepanjang jalan ini ada 4 jembatan dengan total panjang 97 m, yakni Jembatan Aek Halian 30 m, Jembatan Aek Bolon 25 m, Jembatan Sopo Surung 35 m, dan Jembatan Aek Hinalang berupa *box culvert* sepanjang 7 m. "Dalam proses pembangunan juga dilakukan penanganan longsor sepanjang 105 m," kata Hedy.

Bupati Toba Poltak Sitorus senang dan mengucapkan terima kasih atas pembangunan ini. "Harapannya kita sama-sama memelihara dan ke depan kami akan upayakan penerangan serta penataan di kawasan ini sesuai dengan tata kota."

Selain itu, jalan sepanjang 9,8 km tersebut juga diharapkan dapat memberikan manfaat bagi masyarakat dengan meningkatnya kelancaran transportasi serta aksesibilitas bagi kawasan-kawasan di sekitar Kota Balige.

"Ini akan memperbaiki, meningkatkan aksesibilitas untuk kawasan-kawasan di sekitar Balige. Jadi ini juga akan membentuk ruang pengembangan Kota Balige ke depan," ungkap Hedy.

Hedy pun berharap masyarakat bisa merasakan betul jalan baru ini. Sebagaimana diungkap oleh Rohana Simanjuntak. Sebagai pengguna Jalan Bypass Balige, waktu tempuh yang dilaluinya untuk beraktivitas jadi lebih singkat.

"Sebelumnya saya harus melalui kota, makan waktu terus karena kepadatan juga disana cenderung macet jadi karena sudah ada jalan *bypass* ini sangat membantu kira-kira 15 menit lah waktu saya sangat tertolong," papar Rohana.

Harapannya pun senada dengan pemerintah, yakni infrastruktur yang bagus harus dirawat dengan baik oleh semua pihak. "(Harapannya) jalanan ini tidak langsung rusak, jadi manfaatnya bisa berkelanjutan, pemeliharannya berkelanjutan, jadi manfaatnya bisa maksimal," tutur Rohana lagi.

Ditjen Bina Marga Sambungkan Akses Petani Karo ke Jalan Provinsi

Infrastruktur jalan punya hubungan erat dengan tingkat perekonomian. Semakin bagus jalan, maka semakin tinggi pula roda perekonomian berputar yang berpengaruh pada tingkat kesejahteraan masyarakat sekitar. Itulah mengapa, pemerintah membangun jalan di kawasan Liang Melas Datas di Kabupaten Karo, Sumatera Utara.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Jalan di kawasan tersebut berstatus jalan kabupaten. Namun, pemerintah pusat mengambil keputusan untuk membangun jalan tersebut. Karena pemerintah berkomitmen meningkatkan konektivitas untuk menghubungkan sentra-sentra produksi dengan pasar hasil-hasil komoditas tersebut.

Kawasan Liang Melas Datas secara administratif memiliki luas 85,19 km² yang mencakup 4 kecamatan, 7 desa dan 3 dusun di Kabupaten Karo. Mayoritas penduduknya bermata pencaharian sebagai petani jeruk, jagung, cabai, dan kemiri.

“Keberadaan jalan yang baik sangat diperlukan untuk meningkatkan konektivitas antarkawasan dan menekan biaya produksi. Sehingga harga komoditas dari kawasan

dapat bersaing dengan produk dari kawasan lainnya, terutama produk impor,” kata Presiden Jokowi saat meninjau jalan wilayah Liang Melas Datas di Kabupaten Karo, Sumatera Utara pada Jumat, 4 Februari 2022.

Pada kesempatan yang sama, Menteri PUPR Basuki Hadimuljono mengatakan bahwa jalan yang rusak tepatnya berada pada ruas Kuta Bangun - Kuta Kendit. Panjang ruas tersebut 37,2 km. “Penanganan jalan sementara sepanjang 18 km sampai Desa Kutambelin telah mulai dilaksanakan oleh Balai Besar Jalan Nasional (BBJN) Sumatera Utara.”

Direktur Jenderal Bina Marga Hedy Rahadian menambahkan, untuk penanganan permanen sepanjang 37,2 km menggunakan tiga jenis perkerasan. Pertama,

perkerasan lentur dengan bahu diaspal. Lalu, perkerasan lentur dengan bahu agregat kelas S. Berikutnya adalah beton dengan bahu dibeton. "Total lebar badan jalan 5,5 m dan lebar saluran 1 m dengan saluran pasangan batu dengan mortar. Kapasitas angkut ditargetkan sekitar 8 ton dengan kecepatan rencana 20 km/jam."

Penanganan permanen dilakukan dalam 2 paket. Paket pertama akan dilaksanakan tahun 2022 ini untuk jalan sepanjang 17,1 km. Total biaya yang diperlukan Rp72,5 miliar. Kemudian dilanjutkan tahun depan untuk mengerjakan 20,1 km jalan dengan biaya Rp92,3 miliar. "Dengan investasi Rp164,8 miliar, menurut perhitungan kami investasi ini akan *break even point* (dalam) 3 tahun."

Menurut Hedy, perbaikan jalan di Kawasan Liang Melas Datas ini menjadi percontohan bagaimana meningkatkan konektivitas kawasan pertanian dengan pasar. Ini bukan jalan nasional, tetapi perbaikan ini sangat penting karena dapat menekan biaya logistik sampai 75% sehingga berdampak pada peningkatan perekonomian masyarakat. Ke depan, kata Hedy, pihaknya akan membuat model pembiayaannya. Apakah nanti kasus serupa seperti ini akan dibiayai melalui hibah jalan daerah, inpres, atau didukung penuh APBN langsung. "Nantinya, jalan ini akan tetap jalan kabupaten, diserahkan ke kabupaten."

Warga menyambut baik perbaikan jalan ini. Menurut Setia Sembiring yang sehari-hari berprofesi sebagai petani jeruk, mengaku kerusakan jalan selama ini sangat parah. Sehingga kendaraan yang bisa melalui jalan ini adalah kendaraan *offroad*. Kecepatannya pun tidak lebih dari 10 km/jam.

"Untuk menjual hasil kebun, kami harus menempuh 1 sampai 2 hari untuk menuju ke jalan propinsi. Terkadang ada jeruk yang sudah rusak sebelum dijual. Kami rugi," papar Sembiring.

Keluhan serupa juga dilontarkan Malam Pagi Ginting. Sebagai petani jagung, dia mengantarkan hasil panen dari Kuta Bangun menuju Kuta Julu. Kalau jalan bagus waktu tempuhnya sekitar 20 menit, tetapi karena jalan rusak bisa 45 menit dan hanya mobil seperti *hardt* yang bisa lewat. "Biaya transportasi mahal. Belum lagi biaya transportasi anak untuk pergi ke sekolah. Naik motor biayanya Rp.15.000 pergi dan pulang."

Baik Sembiring maupun Ginting berterima kasih banyak kepada pemerintah yang telah memperbaiki jalan di tempat mereka. Ongkos untuk mengangkut hasil panen dan anak sekolah menjadi jauh lebih murah. Dengan jalan yang bagus, maka pinggang pun tidak terlalu sakit lagi saat berkendara. "Kami berbangga hati dan mengucapkan terima kasih kepada Kapak Jokowi, semoga Tuhan tetap memberkati Bapak," tutur Sembiring.

Sebelumnya, ada 6 orang perwakilan para petani jeruk di Kabupaten Karo datang menemui Presiden RI pada tanggal 6 Desember 2021 silam. Mereka menyampaikan aspirasi supaya ada usaha perbaikan jalan di tempat mereka. Lalu Kementerian PUPR segera datang dan melakukan perencanaan sebelum pada akhirnya melaksanakan perbaikan.



SCAN UNTUK MELIHAT VIDEO



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

buletin **Bina Marga** edisi 26 | 2022

Menteri PUPR Minta BUJT untuk Fokus Penuhi SPM

Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) selaku pengelola jalan tol harus selalu fokus dalam memenuhi standar pelayanan minimal (SPM). Masyarakat sudah membayar, maka sudah sepatutnya BUJT menjamin keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan tol.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

“Saya mengingatkan kembali bahwa SPM wajib dipenuhi karena masyarakat sudah membayar tarif tol dan harus mendapatkan layanan yang baik,” kata Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Basuki Hadimuljono saat meninjau Trans Sumatera di Sumsel, Jumat, 21 Januari 2022.

Basuki berkesempatan untuk melihat kondisi jalan yang rusak di ruas Tol Terbanggi Besar - Pematang Panggang - Kayu Agung di Provinsi Lampung. Juga sebagian ruas Kayu Agung - Palembang - Betung (Kapalbetung) di Sumsel.

Basuki meminta kepada BUJT PT Hutama Karya (Persero) dan PT Waskita Toll Road untuk secara cepat memperbaiki jalan yang rusak ringan sampai berat. Termasuk *levelling oprit* jembatan yang mengalami penurunan karena berada pada tanah-tanah lunak atau rawa. Begitu juga dengan beton pembatas jalan tol yang retak atau turun.

“Saya minta perbaikan permanen bisa tuntas pada akhir April 2022 nanti,” tegas Basuki.

Menurut penuturan Kepala Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Sumatera Selatan, Budi Amin, pihaknya akan memperhatikan apa yang disampaikan Basuki. “Kami turut mengawasi perbaikan yang akan dilaksanakan PT Hutama Karya (Persero) maupun PT Waskita Toll Road. Hasil pengawasan akan kami laporan ke Dirjen (Bina Marga).”

Secara umum, kata Budi Amin, ada sekitar 500 titik kerusakan jalan tol Trans Sumatera di kedua ruas ini. “Mulai dari kerusakan kecil seperti lubang, sampai kerusakan yang perlu rekondisi dan rekonstruksi. Ke depan kita akan fokus untuk mengawasi kualitas,” ungkapnya.

Basuki juga meminta kepada BUJT pengelola *rest area* KM 234 A untuk memperbanyak penghijauan dengan pohon berukuran besar. Penanaman pohon di *rest area* selain bertujuan untuk memperindah lingkungan dan lanskap kawasan, juga bertujuan untuk membuat *rest area* lebih rindang dan bisa dinikmati oleh semua masyarakat.

Pimpinan Tinggi Pratama yang Baru Diharapkan Kawal Proyek Strategis 2022

Ditjen Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melakukan acara serah terima jabatan (sertijab) 4 pimpinan tinggi pratama. Para pejabat baru diharapkan dapat menyiapkan strategi supaya proyek strategis di tahun anggaran 2022 dapat terlaksana.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

“Saya berharap kepada pejabat yang menerima tugas segera berkoordinasi dan melaksanakan tugas dengan sebaik-baiknya,” kata Hedy Rahadian, Direktur Jenderal (Dirjen) Bina Marga saat memimpin pelaksanaan sertijab Pimpinan Tinggi Pratama, di Jakarta, Selasa 4 Januari 2022.

Hedy juga meminta para pejabat baru supaya dapat melaksanakan program-program prioritas Pemerintah, seperti Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN), Proyek Strategis Nasional (PSN), Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Danau Toba, Borobudur dan lainnya. “Juga mendukung proses pelelangan yang tepat dalam rangka percepatan pelaksanaan program-program

pembangunan infrastruktur Bina Marga.”

Keempat pejabat yang melakukan sertijab adalah:

1. Direktur Pembangunan Jalan, dari Herry Vaza kepada Satrio Sugeng Prayitno.
2. Kepala Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) Sumatera Utara, dari Selamat Rasidi kepada Brawijaya.
3. Kepala Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) Sumatera Selatan, dari KGS Saiful Anwar kepada Budiamin
4. Kepala Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) Jawa Tengah – D.I Yogyakarta, dari Satrio Sugeng Prayitno kepada Wida Nurfaida (gli)

Dua Menteri Resmikan Jembatan Pulau Balang

Jembatan Pulau Balang yang berada di Provinsi Kalimantan Timur sudah selesai dibangun. Dalam pembangunannya, pemerintah menorehkan catatan penting di mana pembiayaan jembatan tersebut menggunakan Surat Berharga Syariah Negara (SBSN).



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

“Saya datang ke sini sekaligus menandatangani prasasti ini sebagai bentuk pertanggungjawaban kepada publik atas infrastruktur yang sudah selesai dibangun, di mana tertera pula nama kontraktor dan konsultan. Kami semua ikut bertanggung jawab,” kata Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Basuki Hadimuljono.

Basuki datang bersama Menteri Keuangan Sri Mulyani pada Kamis, 6 Januari 2022. Pada kesempatan tersebut, Sri Mulyani juga membubuhkan tanda tangannya di proyek tahun anggaran 2015-2021 itu. “Hari ini saya juga melakukan penandatanganan aset SBSN yaitu pembangunan Jembatan Pulau Balang. Ini adalah salah satu proyek penting dalam bentuk jembatan yang dibiayai oleh SBSN senilai Rp1,4 triliun,” kata Menkeu Sri Mulyani.

Selesaiannya pembangunan Jembatan Pulau Balang oleh Kementerian PUPR, kata Sri Mulyani, menjadi contoh

bagi masyarakat yang selama ini ikut membeli SBSN. “Anda semua telah ikut membangun Indonesia termasuk membangun jembatan ini,” ujarnya.

Jembatan Pulau Balang menghubungkan Kota Balikpapan dengan Kabupaten Penajam Paser Utara di Kalimantan Timur dan menjadi bagian dari jalur utama angkutan logistik di Pulau Kalimantan. Dengan adanya jembatan ini, jarak tempuh yang semula 4 jam untuk 80 km, menjadi 1 jam saja dengan jarak 30 km. Ke depan, jembatan ini juga menjadi bagian dari rencana pembangunan Pelabuhan Peti Kemas Kariangan dan Kawasan Industri Kariangan.

Jembatan bertipe *cable stayed* ini dibangun Kementerian PUPR bersama Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur, Pemerintah Kabupaten Penajam dan Kabupaten Penajam Paser Utara. Kementerian PUPR mendapat bagian untuk membangun konstruksi jembatan utama sepanjang 804 m, jembatan pendekat 167 m, dan jalan akses 1.969 m.

Sinergi Pemerintah Pusat dan Daerah untuk Mengatasi Kemacetan Parah di Simpang Joglo Surakarta

Menurut studi jalanan di simpang Joglo, Kota Surakarta merupakan daerah dengan titik kemacetan tertinggi di Indonesia. Apalagi di daerah itu akan dibangun jalur ganda kereta api. Maka, Ditjen Bina Marga bersinergi untuk mengatasi masalah tersebut dengan membangun *underpass*.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Menurut Dirjen Bina Marga Hedy Rahadian, Simpang Joglo memang sudah lama terjebak oleh masalah kemacetan parah. Padahal, jalur tersebut merupakan jalur logistik nasional non tol yang menghubungkan Surabaya dan Jakarta.

“Kementerian PUPR akan mendukung dengan membangun *underpass* di bawahnya,” kata Hedy di kesempatan seremoni dimulainya pembangunan Jalur Ganda Kereta Api dan Rekayasa Lalulintas di Simpang Joglo Surakarta, Sabtu, 8 Januari 2022.

Untuk saat ini, kata Hedy, pihaknya telah menyiapkan pembebasan lahan dan desain *underpass*-nya. Lokasi tepatnya berada di Jalan Nasional Jl. Ki Mangunsarkoro – Jl. Sumpah Pemuda. Pada awal semester II tahun 2022, diharapkan pembangunan sudah bisa dimulai. “*Underpass* tersebut memiliki total panjang total 434 m dengan lebar 18 m, dan konstruksinya ditargetkan akan rampung pada 2024 mendatang.”

Ditjen Bina Marga juga terlibat dalam penyusunan desain manajemen lalu lintas Simpang Joglo Kota Surakarta.

Dan memberikan masukan teknis kepada pihak terkait dalam pembangunan jalan layang kereta api.

Seremoni sendiri ditandai dengan membunyikan sirine bersama, yakni Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi, Dirjen Bina Marga Hedy Rahadian mewakili Menteri PUPR Basuki Hadimuljono, Gubernur Jawa Tengah Ganjar Pranowo, dan Walikota Solo Gibran Rakabuming Raka.

Supaya kemacetan di Simpang Joglo teratasi maka Kementerian Perhubungan membangun rel kereta api dengan konsep jembatan layang atau *elevated art bridge composite*. “Daerah ini macetnya luar biasa dari survei yang dilakukan kerja sama dengan UNS dan UGM. Maka timbul satu ide membuat *Elevated Art Bridge*

Composite,” kata Sumadi.

Di kesempatan yang sama, Ganjar mengapresiasi bagaimana pemerintah pusat dan pemerintah daerah dapat bekerja sama dalam menyelesaikan suatu masalah. Hal senada juga diungkap Gibran. Menurutnya, pembangunan *elevated rail* dan *underpass* di Joglo merupakan salah satu upaya pemerintah untuk memperlancar arus barang dan jasa dari Surakarta ke daerah lain dan sebaliknya.

Tak lupa Hedy menekankan kualitas dalam pembangunan infrastruktur. Menurutnya, pemerintah akan meniru hasil pembangunan Sirkuit Mandalika dari segi kualitas. Metode serupa akan diterapkan pada jalan-jalan non-sirkuit, khususnya di Bali yang akan menerima banyak tamu besar anggota G20.

“Di Mandalika kan ada sirkuit. Kalau kemiringannya saja enggak pas ditolak itu sama Dorna. Jadi kita udah perintahkan BUMN kita untuk beli *auto grading*-nya. Ini sudah kita beli sekarang. Kita nanti mungkin untuk yang pertama akan pakai di persiapan G20 di Bali,” kata Hedy di Tol Becakayu, Bekasi, Jumat, 24 Desember 2021.

Kementerian PUPR Turut Memperlancar Arus Mudik Natal 2021 dan Tahun Baru 2022

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) telah mempersiapkan jalan tol dan jalan nasional untuk jalur mudik dan balik perayaan Natal 2021 dan Tahun Baru 2022 dengan baik. Sehingga semua berjalan dengan lancar dengan tidak ada hambatan berarti.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Menurut Wakil Menteri (Wamen) PUPR John Wempi Wetipo, pada arus mudik dan balik itu, kendaraan yang menggunakan jalan tol naik 6,6% untuk lalu lintas keluar Jabodetabek. Sedangkan kendaraan yang masuk Jabodetabek turun 2,4% dibandingkan periode Natal 2020 dan Tahun Baru 2021.

“Juga tidak ditemukan adanya kecelakaan yang menonjol selama masa berlangsungnya arus mudik atau balik,” kata Wempi saat Rapat Kerja (Raker) bersama Komisi V DPR RI membahas Evaluasi Pelaksanaan Pembatasan Mobilitas Transportasi pada Libur Natal 2021 dan Tahun Baru 2022 di masa Pandemi Covid-19 pada Kamis, 17 Februari 2022.

Selain jalan tol dan jalan nasional, kata Wempi, pihaknya juga telah memberikan perhatian pada peningkatan layanan pengguna jalan tol di tempat istirahat. “Protokol kesehatan yang ketat diterapkan di seluruh tempat istirahat dan pelayanan (TIP) untuk pencegahan Covid-19. Dilakukan juga penghentian sementara untuk pelaksanaan pekerjaan yang bersifat mayor agar tidak menimbulkan hambatan yang dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas.”

Kementerian PUPR juga bekerja sama dengan BPH Migas untuk menyediakan kebutuhan BBM pada TIP tipe B melalui BBM modular. Serta melakukan koordinasi dengan kepolisian dan Kementerian Perhubungan untuk memperlancar arus lalu lintas.

Mengenal UPVT sebagai Instrumen Jaminan Kualitas pada Infrastruktur

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) punya 3 panduan utama dalam membangun infrastruktur sampai tahun 2024: OPOR, program prioritas, dan kualitas infrastruktur.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

OPOR adalah kependekan dari optimalisasi, pemeliharaan, operasi, serta rehabilitasi. Artinya, setiap infrastruktur yang dibangun harus segera memberi manfaat pada masyarakat, dipelihara dengan baik, harus segera dioperasikan, dan dilengkapi dengan sarana dan prasarana pendukungnya.

Kementerian PUPR hanya fokus pada pembangunan yang telah menjadi program prioritas. Tidak ada proyek baru sampai tahun 2024, kecuali atas perintah Presiden. Ini penting supaya di akhir kabinet, tidak ada proyek mangkrak.

Berikutnya soal kualitas. "Saya ingin menyampaikan kembali pesan Presiden Joko Widodo pada Hari Bakti

PU ke-76, bahwa ke depan kita harus membangun lebih banyak lagi infrastruktur yang lebih berkualitas, yang *smart* dan ramah lingkungan, yang membuka akses dan meningkatkan keterhubungan antarwilayah, keterhubungan antardaerah, dan meningkatkan efisiensi serta meningkatkan produktivitas untuk mewujudkan Indonesia Maju," ujar Basuki Hadimuljono, Menteri PUPR dalam Rapat Koordinasi Keterpaduan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (Rakorbangwil) Kementerian PUPR Tahun 2022, Kamis, 17 Februari 2022.

Kualitas adalah harga mati untuk setiap produk infrastruktur yang dibangun pemerintah. Menurut Basuki, hal ini dinilai sebagai sebuah konsekuensi dari tuntutan dan harapan publik yang semakin tinggi. Upaya mewujudkan infrastruktur berkualitas harus dimulai

dari pemenuhan *readiness criteria* dan perencanaan yang berkualitas.

Di dalam pembangunan infrastruktur jembatan ada yang dinamakan *Ultrasonic Pulse Velocity Test* (UPVT). UPVT adalah suatu uji tidak merusak atau *non destruktif test* (NDT) untuk mengidentifikasi mutu integritas beton dengan pendekatan rambat gelombang ultrasonik yang menjalar pada beton.

Beton menjadi bagian yang tidak lepas tiap kali membicarakan infrastruktur. Beton yang terbuat dari kombinasi agregat dan pengikat semen itu dibutuhkan hampir di setiap pembangunan jembatan.

Dalam pembangunan sebuah jembatan, beton harus memenuhi standar kuat supaya mampu menahan beban struktur bangunan. Beton juga harus mampu menahan beban setiap kendaraan yang lewat juga tekanan air pada sisi sungai/ danau/ perairan lain yang melewati jembatan. Untuk mengetahui kualitas beton maka perlu pengujian untuk mengukur kekuatan suatu beton. NDT masuk dalam metode pengujian langsung. Dalam metode ini, selain NDT juga ada DT atau *destructive test*/ uji merusak. *Destructive test* adalah pengujian yang dilakukan dengan cara merusak material yang diuji. Setelah itu akan terlihat nilai atau informasi dari beton yang diuji. Material yang sudah diuji dengan metode ini sudah tidak bisa digunakan lagi.

Untuk menguji beton, selain menggunakan metode pengujian langsung juga bisa menerapkan metode uji tekan beton. Metode pengujian ini dilakukan dengan cara mencetak beberapa beton berbentuk silinder untuk pengujian. Lalu beton yang sudah dicetak tadi akan diletakkan pada mesin.

Besi pada mesin pengujian akan turun untuk memberikan tekanan pada beton tersebut. Saat proses pengujian, kekuatan beton akan terlihat pada layar. Metode pengujian ini biasanya menggunakan mesin yang disebut *universal testing machine*.



Pengujian UPVT

Alat untuk melakukan pengujian UPVT disebut dengan *ultrasonic pulse velocity tester* atau biasa disebut *concrete strength tester*.

Peralatan yang digunakan dalam pelaksanaan UPVT ada 3 yang utama, yakni:

- Satu buah read-out unit pundit (*portable unit non destructive indicator tester*).
- Dua buah transducer 54 hz (masing-masing sebagai *transmitter* dan *receiver*).
- Satu buah *calibration bar* serta kabel-kabel dan *connector*.

Cara kerja UPVT berdasarkan pengukuran waktu tempuh gelombang ultrasonik yang merambat pada struktur beton. Gelombang tersebut disalurkan dari *transmitter* yang ditempatkan pada permukaan beton melalui material beton menuju *receiver*. Waktu tempuh gelombang itu diukur oleh *Read-Out Unit Pundit* dalam M detik atau jarak dalam meter dibagi dengan waktu dalam detik.

Selanjutnya nilai beton tersebut dimasukkan ke komputer melalui *data logger* yang nantinya akan dikonversi menjadi grafik. Inilah yang nantinya dipakai untuk analisa dan memberi kesimpulan dari pengujian tersebut.

Selain pengukuran mutu beton, UPVT dapat juga digunakan untuk mengukur kedalaman retak dan adanya *honeycomb* pada beton. Ada banyak metode untuk menguji keretakan beton, dua di antaranya adalah *TC-T0 Method* dan *British Standard Method*.

Prinsip pengujian kedalaman retakan pada beton dengan *TC-T0 Method* adalah membandingkan waktu rambat gelombang antara beton yang retak dengan beton yang tidak retak. Sedangkan *British Standard Method*, membandingkan kecepatan rambat gelombang dengan jarak lintasan yang berbeda.

Standar yang dipakai oleh Kementerian PUPR dalam UPVT adalah Standar Nasional Indonesia (SNI) tentang Metode uji kecepatan rambat gelombang melalui beton adalah revisi dari SNI 03-4802-1998, Metode pengujian kecepatan pulsa melalui beton. Standar ini merupakan hasil adopsi dari ASTM C597-02, *Standard Test Method for Pulse Velocity Through Concrete*, dengan penambahan Istilah dan definisi dan pembuatan contoh formulir.

UPVT adalah salah satu instrumen untuk memberikan jaminan kualitas terhadap infrastruktur yang dibangun oleh pemerintah. Infrastruktur yang semakin berkualitas, makin memberikan manfaat pada masyarakat yang lebih banyak dan berkesinambungan.

Jembatan Gantung Girpasang Buka Akses Warga dan Pariwisata

Jembatan Gantung Girpasang sudah selesai dibangun. Hadir dalam peresmian Ketua DPR RI Puan Maharani didampingi Bupati Klaten Sri Mulyani dan Direktur Pembangunan Jembatan Direktorat Jenderal (Ditjen) Bina Marga Yudha Handita Pandjiriawan.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

“Mari kita jadikan peresmian jembatan gantung Girpasang sebagai momentum untuk membangkitkan kesejahteraan masyarakat desa Girpasang dan bisa menjadi contoh daerah-daerah lain yang masih memiliki daerah yang terisolir. Komitmen dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah tidak boleh ada satu desa atau wilayah terisolir,” kata Puan saat peresmian di Kelurahan Tegalmulyo, Kabupaten Klaten, Jawa Tengah, Kamis 20 Januari 2022.

Jembatan ini membuka akses yang makin mudah bagi wisatawan. Karena, Kelurahan Tegalmulyo sudah lama dikenal sebagai destinasi wisata alam yang cukup populer di kalangan wisatawan lokal. “Saya dengar pada akhir pekan jumlah wisatawan yang berkunjung bisa mencapai 5.000 orang. Karena kapasitas jembatan gantung ini sebanyak 50 orang, maka perlu pengawasan agar jumlah yang melintasi tidak melebihi kapasitas tersebut. Faktor

keamanan harus diutamakan,” pesan Puan.

Direktur Pembangunan Jembatan, Yudha Handita Pandjiriawan, menuturkan bahwa Jembatan Gantung Girpasang punya panjang 120 m dan lebar 1,8 m. Jembatan dengan biaya Rp3,2 miliar itu, menghubungkan Desa Ngiringin dengan Desa Girpasang yang dulu aksesnya terisolir. “Dengan adanya jembatan gantung tersebut, dapat menghemat waktu tempuh yang semula 15-30 menit menjadi 3-5 menit,” kata Yudha.

Sementara itu, Kepala Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) Jawa Tengah - DI Yogyakarta Wida Nurfaida berharap masyarakat dapat turut merawat jembatan. “Sehingga pemanfaatannya dapat terus dirasakan oleh masyarakat sekitar. Karena dengan terbuka akses, akan muncul potensi wisata lain di desa ini,” ujar Wida. [gir]

Seksi 2 Tol Semarang-Demak Ditargetkan Selesai di Akhir 2022

Tol Semarang-Demak seksi 2 Sayung – Demak sepanjang 16,31 km saat ini sudah tahap konstruksi dengan progres 70%. Seksi ini ditargetkan selesai di akhir tahun 2022. Sedangkan untuk seksi 1 diharapkan selesai 2024.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

“Untuk seksi 2, rencana beroperasi di awal tahun 2023. Sementara untuk seksi 1 bisa beroperasi di awal tahun 2025. Seksi 1 terdapat kendala lahan,” kata

Asep Arofah Permana, Staf Ahli Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Bidang Hubungan Antar Lembaga, Kamis, 27 Januari 2022.

Di hadapan Tim Komisi V DPR RI yang sedang melakukan kunjungan kerja spesifik ke Tol Semarang-Demak di Jawa Tengah, Asep mengungkapkan bahwa kendala lahan di seksi 1 karena satu lokasi disebut sebagai “tanah musnah.” Yang dimaksud adalah daerah itu dulunya daratan, tetapi sekarang sudah hilang karena terendam air laut.

“Kami mohon bantuannya untuk penyelesaian pembayaran seperti apa. Karena kami sebagai pelaksana pembangunan ingin memastikan bahwa tanah itu memang bisa digunakan tanpa merugikan pihak tertentu,” pinta Asep.

Kepala Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) Jawa Tengah – D.I Yogyakarta, Wida Nurfaida mengakui masalah tersebut. Pemerintah kesulitan untuk mengukur tanah dan menghitung ganti rugi di lokasi tersebut. “Namun demikian, saat ini para pihak yang berwenang sedang mencari jalan keluarnya.”

Sebagai informasi, Tol Semarang-Demak memiliki total Panjang 26,95 km yang terbagi menjadi dua seksi. Seksi 1 Kaligawe - Sayung terdiri dari 3 paket, yakni 1a, 1b dan 1c. Dalam paket ini dibangun kolam retensi untuk mengurangi dampak banjir rob.

Pembangunan Tol Semarang-Demak memiliki dua tujuan. Pertama, jalan ini melengkapi jaringan jalan tol di

sisi utara. Kedua, pembangunan ruas ini diharapkan dapat mengurangi dampak banjir rob yang sering terjadi di Kota Semarang.

Lebih lanjut, Ketua Tim Kunker Komisi V DPR RI, Ridwan Bae meminta Direktorat Jenderal (Ditjen) Bina Marga dan Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) untuk meningkatkan pengawasan terhadap pembangunan jalan tol. Untuk Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi kondisi jalan tol, prasana dan keamanan, serta prasana pendukung jalan tol.

“Di penghujung tahun 2021 lalu, kita telah mengesahkan UU No. 2 tahun 2022 tentang perubahan kedua atas UU No. 38 tahun 2004 tentang jalan. Hadirnya UU ini memberi penyempurnaan terhadap peraturan tentang jalan tol yang lebih berpihak kepada masyarakat pengguna jalan, tanpa menurunkan minat investasi yang sedang berkembang,” katanya. (gir).

Jelang ASEAN Summit 2023, Pemerintah Bangun Akses Labuan Bajo - Tana Mori

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) tengah menyelesaikan peningkatan dan pembangunan jalan baru dari Labuan Bajo menuju Tana Mori, sebagai persiapan ASEAN Summit pada Februari 2023.

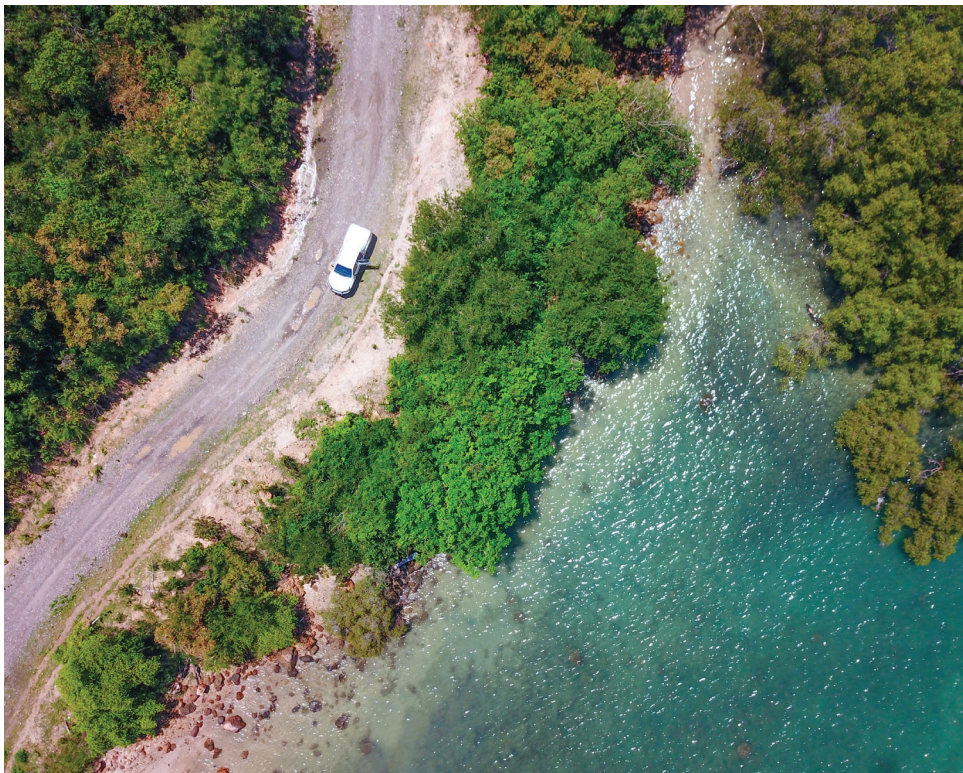


Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

“Saya ingin pembangunan jalan menuju Tana Mori bisa dipercepat penyelesaiannya karena jalan ini akan memberikan manfaat yang sangat besar. Akses jalan yang semakin baik juga akan menunjang perekonomian masyarakat di kawasan sekitar dengan bangkitnya sektor pariwisata,” kata Basuki Hadimuljono, Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) beberapa waktu lalu.

Jalan sepanjang 25 km juga nantinya dapat memperlancar konektivitas Destinasi Pariwisata Super Prioritas (DPSP) Labuan Bajo. Pembangunan jalan yang berada di Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur ini dilakukan pada Januari 2022. Jalan dengan standar internasional ini memiliki lebar 7 m dengan 2 lajur, 2 arah dan row 23 m.

Hingga Februari 2022 progres pembangunan mencapai 5,8%. Jalan ditargetkan selesai pada akhir 2022, sehingga mempersingkat jarak dari Labuan Bajo menuju Tana Mori. Para wisatawan juga menjadi punya pilihan lain untuk akses menuju Labuan Bajo.

Pengerjaannya dibagi menjadi 5 segmen berupa pembangunan dan peningkatan 25 km jalan dan empat jembatan sepanjang 175 m. Segmen 1 peningkatan struktur Jalan Labuan Bajo - Simpang Nalis sepanjang 6.15 km (STA 0+00 - STA 6.150) serta Jembatan Nanganae dan Jembatan Wae Mburak, segmen 2 pembangunan Jalan Simpang Nalis - Simpang Kenari sepanjang 6.50 km (STA 6+150 - STA 12.650).

Segmen 3 pembangunan Jalan Simpang Kenari - Warloka sepanjang 5.10 km (STA 12.650 - STA 17.750) dan Jembatan Wae Kenari, Segmen 4 pembangunan Jalan Warloka - Simpang Tana Mori sepanjang 4.25 km (STA 17.750 - STA 22.00) dan pembangunan Jembatan Soknar. Kemudian segmen 5 meliputi peningkatan Jalan Simpang Tana Mori menuju Desa Golomori sepanjang 3 km (STA 22.00 - STA 25.00).

Kepala Balai Pelaksanaan Jalan Nasional (BPJN) NTT Agustinus Juknianto menyampaikan, pihaknya juga melakukan penanganan lereng di atas 5 m menggunakan selimut pelindung erosi dengan vegetasi jenis *Legume Cover Crops* (LCC). Selain itu juga penanaman pohon sepanjang jalan dengan jarak antar pohon sekitar 10 m. juga menanam perdu seperti bougenvil di pulau yang berada di pertigaan.

Ditjen Bina Marga Perbaiki 11 Ruas Jalan Nasional Kalteng

Ditjen Bina Marga melakukan preservasi atau pemeliharaan di 11 ruas jalan nasional di Kabupaten Murung Raya dan Barito Utara, Provinsi Kalimantan Tengah. Diharapkan dengan perbaikan jalan sepanjang 515,77 km itu, aksesibilitas warga dan arus logistik bisa kembali lancar.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

“Saya sudah lihat dan lalui beberapa titik jalan nasional yang rusak. Saat ini sudah dalam penanganan oleh Kementerian PUPR agar kondisi jalan kembali mulus.

Ini salah satu bentuk perhatian negara, mari kita semua bekerja membangun mewujudkan visi besar Presiden Joko Widodo dan Wapres Ma'ruf Amin,” kata John Wempi Wetipo, Wakil Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) dalam kunjungan kerja ke Kabupaten Murung Raya, Kalteng, Kamis, 10 Februari 2022.

Di kesempatan yang sama, Kepala Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kalteng Kementerian PUPR Hardy Pangihutan Siahaan mengatakan, dana untuk perbaikan jalan ini mencapai Rp406,2 miliar. Untuk pekerjaan fisik dikerjakan mulai tahun 2022.

Salah satu ruas yang punya nilai ekonomi tinggi adalah Ruas Puruk Cahu-Pasar Punjung-Bts.Kota Muara Teweh. Ruas tersebut merupakan jalan penghubung antara

kabupaten yang menjadi jalur utama dalam mensuplai barang maupun jasa, di beberapa wilayah di Daerah Aliran Sungai (DAS) Barito.

Selain pemeliharaan jalan nasional, Hardy menambahkan, Kementerian PUPR pada tahun 2020 juga telah menyelesaikan pembangunan Jembatan Gantung Desa Bana-Narui Kabupaten Murung Raya. Jembatan dengan panjang 96 m itu menghabiskan biaya Rp3,44 miliar dan dikerjakan oleh PT. Mutiara Karya Utama.

Bupati Murung Raya Perdie M. Yoseph mengucapkan terima kasih kepada Kementerian PUPR yang berkomitmen dalam memberikan dukungan pembangunan infrastruktur di daerahnya. Semoga perbaikan ini dapat meningkatkan konektivitas untuk memperlancar kegiatan masyarakat Murung Raya ke wilayah lainnya.

Dorong Pertumbuhan Ekonomi Kawasan Timur, Pemerintah Bangun Akses Tol Makassar New Port

Konstruksi pembangunan Jalan Akses Tol Makassar New Port (MNP) tahap I dan II dimulai. Proyek ini terkoneksi dengan pelabuhan MNP sehingga waktu tempuh transportasi peti kemas akan empat kali lebih cepat dari kondisi sebelum ada jalan akses tol.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

“**D**iprojektasikan kapasitas pelayanannya akan mencapai 900 ribu teus pada tahun 2023. Kehadiran akses tol ini akan memicu pertumbuhan ekonomi di kawasan sekitar, dan hasil pembangunan akan tersebar merata sehingga akan mendatangkan manfaat yang besar bagi masyarakat Sulawesi Selatan” kata Mohammad Zainal Fatah, Sekretaris Jenderal (Sekjen) Kementerian PUPR, yang mewakili Menteri PUPR Basuki Hadimuljono, Senin, 7 Februari 2022.

Hal tersebut disampaikan Fatah di tengah seremoni dimulainya pembangunan Jalan Akses Tol MNP. Ia berpesan agar setelah *groundbreaking* ini, konstruksi segera dimulai. Sehingga target selesai pada Juni 2023 dapat tercapai. “Saya ingin mengingatkan bahwa membangun dengan cepat atau tepat waktu saja belum cukup, namun harus tetap menjaga kualitas dan lingkungan.”

Di kesempatan tersebut, Direktur Utama PT. Nusantara Infrastructure Tbk Ramdani Basri melaporkan bahwa pembangunan Jalan Akses Tol MNP dilakukan di atas lahan 2,74 ha dan dikerjakan dalam tiga tahap. Tahap pertama, mulai dari arah pelabuhan lama (Jalan Tol Seksi 1) menuju MNP sepanjang 1,2 km. Kedua, mulai dari arah bandara (Jalan Tol Makassar Seksi IV) menuju ke MNP sepanjang 2 km dengan lebar lajur 4 m. Kedua tahap ini dikerjakan bersamaan, sedangkan tahap ketiga dari MNP menuju ke bandara akan dikerjakan pada tahap berikutnya.

Pembangunan Jalan Akses Tol MNP adalah Proyek Strategis Nasional (PSN) yang dikerjakan oleh kontraktor PT. Wijaya Karya (Persero) Tbk dengan Konsultan Supervisi Joint Operation PT. Indo Koei-Nippon Koei-PT Cipta Strada. Biaya investasinya mencapai Rp705 miliar. Progres pembebasan lahan hingga 4 Januari 2022 telah mencapai 60% yang dilaksanakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo).

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**



Ruang Layanan Informasi Publik Pelaksana PPID Direktorat Jenderal Bina Marga
Lantai 1 Gedung Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat
Jalan Pattimura No. 20 Kebayoran Baru, Jakarta Selatan