

JUDUL ;
TINJAUAN SISTEM PEMELIHARAAN JALAN
SUATU USAHA PENINGKATAN PENGEMBANGAN WILAYAH
DAN PELAYANAN PUBLIK BIDANG INFRASTRUKTUR JALAN

Oleh : IR.H.Gogot Suhartono, MT

Ir.H. Azhar, MM

DPD HPJI Prov.NTB



PROVINSI NUSA TENGGARA BARAT



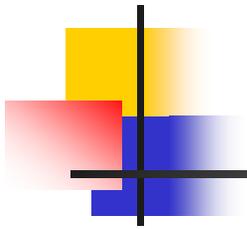
RUAS JALAN	PANJANG (KM)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
NASIONAL	601.63	34.21 MLY	28.42 MLY	14.83 MY	21.56 MY	22.72 M	29.81 M	62.24 MY
Kondisi; Mantap (%)		64.28	62.58	63.45	63.56	76.1	76.42	90.16
Tidak Mantap(%)		32.21	35.92	33.84	31.47	18.3	11.18	2.56
Kritis (%)		3.51	1.5	2.71	4.97	5.6	12.4	7.28
Belum Tembus(%)		0	0	0	0			
PROVINSI; (1,842 km)	1,842	6.71 MLY	7.54 MLY	5.67 MLY	14.20 MY	17.68 M	24.34 M	22.81 MY
Kondisi; Mantap (%)		48.48	50.28	49.78	43.76	44.37	52.54	76.78
Tidak Mantap(%)		33.03	30.70	32.54	31.49	29.28	24.98	31.88
Kritis (%)		8.97	9.50	8.16	15.65	17.87	16.42	16.36
Belum Tembus(%)		9.52	9.52	9.52	9.10	8.48	6.06	6.06

Indikator Kinerja, Satuan Pencapaian (Periode 2002 s/d 2008)

1	<u>PROGRAM</u>	<u>INDIKATOR</u>	<u>SAT.</u>	<u>TARGET</u>	<u>REALISASI</u>
	Pemeliharaan Jalan dan Jembatan	<p>Input; Dana</p> <p>Tenaga; 239 tenaga tek. 663 tenaga Non teknis</p> <p>Sarana; Truk ; Wheel Loader Grader Msn Gilas Pick up Grass Cutter Speda Motor Aspal Sprayer Chain Saw</p> <p>Proses; Swakelola (jalan) (jembatan)</p> <p>Output; Terwujudnya - Jalan yg terpelihara. - Jbt. Yg.terpelihara.</p> <p>Outcome; Meningkatkan fungsi jalan & jembatan sebg.pendororong pertumbuhan ekonomi wilayah.</p> <p>Benefit; Meningkatnya arus barang dan jasa</p> <p>Impact/dampk; Meningkatnya Petumb.eko.wilayah.</p>	<p>Rp.</p> <p>Orang</p> <p>Orang</p> <p>Unit</p> <p>Unit</p> <p>Unit</p> <p>Unit</p> <p>Unit</p> <p>Unit</p> <p>Unit</p> <p>Unit</p> <p>Unit</p> <p>Km meter</p> <p>Km</p> <p>%</p> <p>%</p> <p>%</p>	<p>312,74Milyar (APBN) untuk 602 km jalan & 600 meter jembatan. 55 Milyar (APBD) untuk 1.844 km jalan & 850 meter jembatan Semua tenaga belum dapat di berdayakan.</p> <p>45 8 4 23 15 84 15 13 9</p> <p>602,00 km Jalan Nas, 1842,0 km Jalan Prov. 850</p> <p>602,0 km. Jalan Nas, 1820,0 km. Jalan Prov.</p> <p>Pertumbuhan Ekonomi Meningkat tajam dipusat – pusat pemerintahn</p> <p>45</p> <p>12</p>	<p>100% terserap</p> <p>Efektifitas 40%</p> <p>Jl.Nas.76% mantp Jl.Prov.48% mntp</p> <p>76 % Jl. Mantap 44% Jl. Mantap</p> <p>15% thdp total wilayah. IPM regional menurun.</p> <p>45</p> <p>12</p>

**HAA...! ADA PERBAIKAN JALAN ??
MENGAPA JALANNYA TIDAK NYAMAN ?**

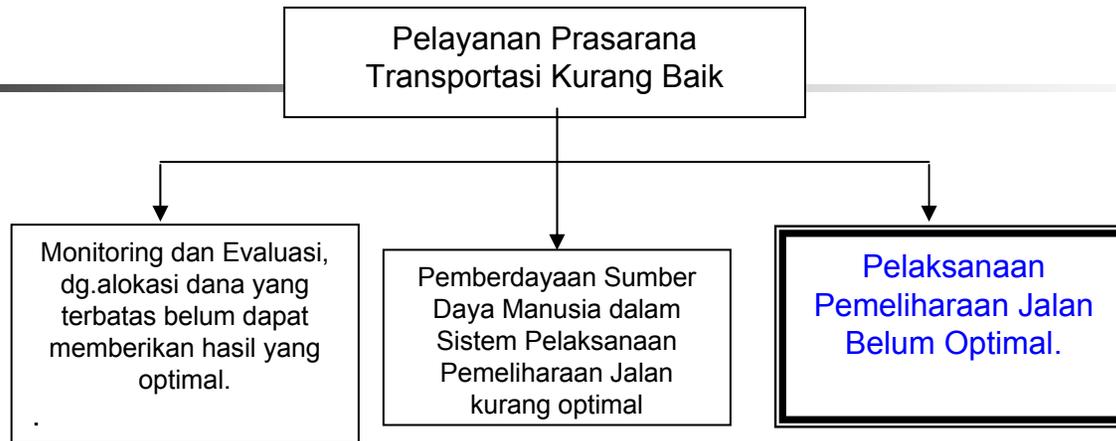




. Isu aktual yang berkembang di lapisan masyarakat

**“ Menurunnya Kinerja Pelayanan Prasarana Jalan
di Prov.NTB.”**

Langkah 1;



Lingkungan Internal Organisasi

Kekuatan (Strength)

1. Jumlah Personil cukup banyak (902 personil).
2. Dimasing-masing wilayah Kab.tersedia UPR (Unit Pemeliharaan Rutin)
3. Tersedia Workshop untuk Melayani Perbaikan Alat.
4. Kerjasama Antar Bagian Cukup Baik
5. Tersedia Laboratorium Pengujian Bahan & Konstruksi Jalan.

Kelemahan (Weaknesses)

1. Kualitas Personil yang Profesional Relatif Sedikit.
2. Metode Pemeliharaan Jalan Tidak Tepat.
3. Sebagian Besar Umur Alat Sudah Tua & Memerlukan Perbaikan.
4. Disiplin Pengawas Jalan Masih Rendah.
5. Kesadaran Petugas u/.Mempunyai Rasa Memiliki Pekerjaan Masih Rendah.

Lingkungan Eksternal Organisasi

Peluang (Opportunities)

1. UU no.38 Th.2004 Tentang Jalan
2. Adanya Program Pembangunan & Pemeliharaan jalan & Jembatan.
3. Masyarakat Mendukung Pembuatan Jalan Baru.
4. Pesatnya Pertumbuhan Pariwisata.
5. Tingkat Pertumbuhan Lalu-lintas Sangat Cepat.

Ancaman (Threat)

1. Terjadi Pelanggaran Batas Muatan Kendaraan .
2. Terjadi Bencana Alam Menimpa Ruas Jalan.
3. Rendahnya Kesadaran Masyarakat Untuk Ikut Memelihara Jalan.
4. Kondisi Tanah Pada Badan Jalan Tidak Stabil
5. Lemahnya Kemampuan Pihak Ketiga Dalam Menyelesaikan Pekerjaan.

PENENTUAN PRIORITAS

No.	FAKTOR -FAKTOR DALAM SISITEM ORGANISASI (Pemeliharaan Jalan)	BF (%)	ND	NBD	NILAI KETERKAITAN																				NRK	NBK	TNB	RANG- KING		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20						
INTERNAL																														
I KEKUATAN (STRENGTH), S																														
1	Jumlah Personil cukup banyak.	6,67	3	0,20			4	4	3	3	4	5	2	4	3	5	5	3	3	3	2	2	2	2	2	2	3,21	0,214	0,41	II
2	Dimasing-masing wilayah Kabupaten tersedia Alat (UPR)	11,11	5	0,56	4		4	3	4	3	4	5	5	3	4	2	2	2	2	3	1	4	3	2	2	3,05	0,339	0,89	I	
3	Tersedia Workshop melayani perbaikan alat.	6,67	3	0,20	4	3		3	2	3	3	4	2	2	2	2	1	3	3	2	3	2	2	2	2	2,53	0,169	0,37		
4	Kerja sama antar bagian cukup baik.	6,67	3	0,20	3	4	3		3	4	5	2	4	3	3	4	3	3	3	1	4	2	3	1	3,05	0,204	0,40	III		
5	Tersedia Lab.Pengujian bahan & konstruksi jalan.	6,67	3	0,20	3	3	2	3		5	5	3	4	2	2	2	2	3	3	1	1	1	3	4	2,74	0,183	0,38			
2,46																														
II KELEMAHAN (WEAKNESSES), W																														
6	Kualitas Personil yang Profesional relatif rendah.	8,89	2	0,18	4	4	3	4	5		5	3	3	4	3	4	2	3	3	1	4	2	4	2	3,32	0,295	0,47			
7	Metode Pelaksanaan Pemeliharaan jalan Tidak Tepat.	17,78	5	0,89	5	5	3	5	5	5		3	3	4	4	3	2	5	5	4	3	4	3	2	3,84	0,683	1,57	I		
8	Sebagian besar usia alat sudah tua &memerlukan perbaikan	8,89	2	0,18	2	5	4	2	3	3	3		2	1	1	1	2	4	1	4	2	3	1	2	2,37	0,211	0,39			
9	Disiplin pengawas jalan kurang.	11,11	3	0,33	4	3	2	4	4	3	3	2		5	4	2	2	1	2	4	3	2	2	4	2,95	0,327	0,66	III		
10	Kesadaran petugas mempunyai rasa memiliki pekerjaan masih rendah.	15,56	4	0,62	3	4	2	3	2	4	4	1	5		5	1	2	3	2	3	4	2	3	2	2,74	0,426	1,05	II		
4,14																														
EKSTERNAL																														
III PELUANG (OPORTUNITY), O																														
11	UU. No.34 Thn 2004 Tentang Jalan.	6,67	4	0,27	5	2	2	3	2	3	4	1	4	1		3	3	2	3	5	2	4	2	3	2,84	0,189	0,46	III		
12	Program Pembangunan dan Pemeliharaan Jalan & Jembatan.	4,44	2	0,09	5	2	2	4	2	4	3	1	2	2	3	3	2	2	2	2	3	2	1	4	2,53	0,112	0,20			
13	Masyarakat mendukung pembuatan jalan baru	8,89	5	0,44	3	2	1	3	2	2	2	1	2	3	3	2		2	2	4	2	3	1	2	2,21	0,196	0,64	I		
14	Pesatnya Pertumbuhan Pariwisata	4,44	2	0,09	3	2	3	3	3	3	5	2	1	2	2	2	2		3	3	2	3	2	2	2,53	0,112	0,20			
15	Tingkat Pertumbuhan lalu lintas sangat cepat	6,67	4	0,27	3	3	3	3	3	3	5	4	2	3	3	2	2	3		5	3	3	2	3	3,05	0,204	0,47	II		
1,97																														
IV ANCAMAN (THREAT), T																														
16	Terjadi Pelanggaran bts.muatan kendaraan (Stand.max.8 ton)	15,56	4	0,62	2	1	2	1	1	1	4	1	4	4	5	2	4	3	5		1	3	4	2	2,63	0,409	1,03	II		
17	Terjadinya bencana alam menimpa ruas jalan	11,11	2	0,22	2	4	3	4	1	4	3	4	3	2	2	3	2	2	3	1		2	4	3	2,74	0,304	0,53			
18	Rendahnya kesadaran masy. untuk ikut memelihara jalan	20,00	5	1,00	2	3	2	2	1	2	4	2	2	3	4	2	3	3	3	3	2	1	1	2,37	0,474	1,47	I			
19	Kondisi tanah pada badan jalan tidak stabil	13,33	3	0,40	2	2	2	3	3	4	3	3	2	2	2	1	1	2	2	4	4	1	3	2,42	0,323	0,72	III			
20	Lemahnya kemam.pihak ketiga dalam menyelesaikan pek.	8,89	1	0,09	2	2	2	1	4	2	2	1	4	2	3	4	2	2	3	2	3	1	3		2,37	0,211	0,30			
4,05																														

Keterangan :

1. BF = Bobot Faktor, diambil dari Tabel III.1 dan III.2
2. ND = Nilai Dukungan terhadap pemecahan persoalan pokok.
3. NBD = Nilai Bobot Dukungan = (BF x ND)
4. NK = Nilai Keterkaitan Antar Faktor
5. NRK = Nilai Rata-rat Keterkaitan = $\{\sum NK/(N-1)\}$
6. NBK = Nilai Bobot Keterkaitan = (BF x NRK)
7. TNB = Total Nilai Bobot = (NBD + NBK)

8. Rangking ditentukan berdasarkan nilai TNB Rangking untuk setiap unsur SWOT; I, II, III, IV
9. Untuk Nilai ND dan NK digunakan skala dari 5 s/d 1.
 - 5 = Sangat Kuat
 - 4 = Kuat
 - 3 = Sedang
 - 2 = Lemah
 - 1 = Sangat Lemah

PENENTUAN ALTERNATIF STRATEGI

INTERNAL	KEKUATAN (S)	KELEMAHAN (W)
EKSTERNAL	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dimasing-masing wilayah Kab tersedia alat (UPR) 2. Jumlah personil banyak 3. Kerjasama antar bagian cukup baik 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Metode pelaksanaan pemeliharaan jalan tidak tepat 2. Kesadaran petugas u/.mempunyai rasa memiliki pek.masih rendah. 3. Disiplin pengawas jalan masih rendah.
PELUANG (O)	SO	WO
<ol style="list-style-type: none"> 1. Masyarakat mendukung pembuatan jalan baru 2. Tingkat Pertumbuhan lalu-lintas sangat cepat. 3. UU No. 34 tahun 2004 Tentang Jalan 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dayagunakan UPR unuk mendukung pemeliharaan dan pembuatan jalan baru 2. Dayagunakan personil untuk mendukung pertumbuhan lalu lintas yang sangat cepat 3. Dayagunakan kerjasama antar bagian yang cukup baik dgn mengacu pd UU no.34/2004 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Atasi ketidak tepatan sistem pelaksanaan pemeliharaan jln dgn mengacu pd UU no.34/04 2. Atasi kurang sadaran rasa memiliki pekerjaan dgn sosialisasi UU no.34/2004 3. Atasi kurang disiplin petugas pengawas jalan dgn mempedomani UU no.34/2004
ANCAMAN (T)	ST	WT
<ol style="list-style-type: none"> 1. Rendahnya kesadaran masy. u/.ikut memelihara jalan 2. Terjadi pelanggaran batas muatan kendaraan 3. Kondisi tanah pada badan jalan tidak stabil 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dayagunakan UPR untuk mengatasi kondisi tanah pada badan jalan yang tidak stabil 2. Dayagunakan personil yang banyak utk mengatasi rendahnya kesadaran masy. Agar ikut memelihara jalan 3. Dayagunakan jumlah personil yg banyak utk mengatasi pelanggaran batas muatan kend 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Minimalkan ketidak tepatan sistem pelaksanaan pemeliharaan jalan dan terjadinya pelanggaran batas muatan kendaraan 2. Minimalkan kurang sadaran rasa memiliki pekerjaan dan rendahnya kesadaran masy ikut memelihara jalan 3. Minimalkan kurang disiplin pengawas jalan dan terjadinya pelanggaran batas muatan kend

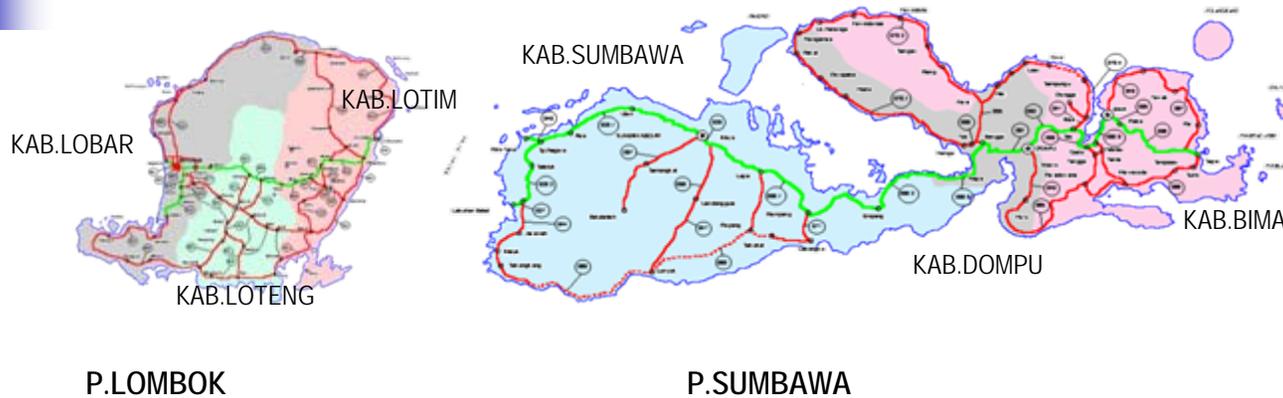
Penentuan Prioritas Strategi

NO	STRATEGI	KRITERIA				TOTAL SKOR	PRIORITAS
		C	A	R	L		
<u>SO</u>							
1	Dayagunakan UPR unuk mendukung pemeliharaan dan pembuatan jalan baru	5	4	3	4	240	I
2	Dayagunakan personil untuk mendukung pertumbuhan lalu lintas yang sangat cepat	4	3	3	5	180	II
3	Dayagunakan kerjasama antar bagian yang cukup baik dgn mengacu pd UU no.34/2004	2	1	2	2	8	III
<u>ST</u>							
1	Dayagunakan UPR untuk mengatasi kondisi tanah pada badan jalan yang tidak stabil	4	4	4	5	320	I
2	Dayagunakan personil yang banyak utk mengatasi rendahnya kesadaran masy. Agar ikut me melihara jalan	2	5	2	3	60	III
3	Dayagunakan jumlah personil yg banyak utk mengatasi pelanggaran batas muatan kend	3	3	4	4	144	II
<u>WO</u>							
1	Atasi ketidak tepatan metode pelaksanaan pemeliharaan jln dgn mengacu pd UU no.34/04	5	3	5	5	375	I
2	Atasi kurang sadaran rasa memiliki pekerjaan dgn sosialiasi UU no.34/2004	4	3	3	3	108	II
3	Atasi kurang disiplin petugas pengawas jalan dgn mem pedomani UU no.34/2004	2	2	3	3	36	III
<u>WT</u>							
1	Minimalkan ketidak tepatan metode pelaksanaan pemeliharaan jalan dan terjadinya pelanggaran batas muatan kendaraan	5	4	3	3	180	I
2	Minimalkan kurang sadaran rasa memiliki pekerjaan dan rendahnya kesadaran masy ikut memelihara jalan	3	2	4	4	96	III
3	Minimalkan kurang disiplin pengawas jalan dan terjadinya pelanggaran batas muatan kend	3	5	4	2	120	II

Penentuan Langkah, Tujuan dan Sasaran Strategis.

NO	PRIORITAS STRATEGI	LANGKAH STRATEGIS	SASARAN STRATEGIS	TUJUAN STRATEGIS
1	(SO) Dayagunakan UPR untuk mendukung pemeliharaan dan pembuatan jalan baru	Intensifikasi pemanfaatan peralatan UPR di masing-masing wilayah Kabupaten/Kota	Tersedianya peralatan UPR di masing-masing wilayah Kab/Kota yang produktif.	Meningkatkan kualitas jalan
2	(ST) Dayagunakan UPR untuk mengatasi kondisi tanah pada badan jalan yang tidak stabil	Mobilisasi peralatan UPR di masing-masing Kab/Kota untuk mengatasi kondisi tanah yang tidak stabil	Terwujudnya tanah dengan kondisi yang stabil	Meningkatkan fungsi jalan
3	(WO) Atasi ketidak tepatan sistem pelaksanaan pemel.Jalan dg.mengacu pada UU Jln.38/2004	Sosialisasi pembentukan Balai Pemel.Jalan dg.maksud peningkatan efektifitas kerja.	Terwujudnya petugas yang bertanggung jawab dan mempunyai rasa memiliki (jalan) diwilayahnya.	Meningkatkan efektifitas Program Pemel.Jalan
4	(WT) Minimalkan ketidak tepatan metode pelaksanaan pemeliharaan jalan dan terjadinya pelanggaran batas muatan kendaraan	Konsolidasi petugas pemeliharaan jalan dengan aparat yang terkait	Terhindar semakin rendahnya kualitas jalan	Mencegah semakin tingginya biaya operasional jalan

**RENCANA
PEMBENTUKAN BALAI PEMELIHARAAN JALAN
P.LOMBOK, KAB.SUMBAWA & KAB.BIMA/DOMPU**

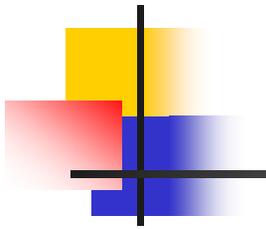


Visi dan Misi Balai Pemeliharaan Jalan (BPJ)

Visi :Terwujudnya Jaringan jalan yang dapat memberikan pelayanan se Optimall mungkin kepada masyarakat sebagai pengguna jalan, sehingga mampu menunjang dan menggerakkan pengembangan wilayah.

Misi :Keberadaan Balai Pemeliharaan Jalan dapat membantu mewujudkan penyediaan jaringan Prasarana Wilayah yang terpadu dalam menunjang kelancaran distribusi dan mobilitas orang, barang dan jasa yang efisien dan selaras dengan roda transportasi lain

Tinjauan Aspek Hukum



Dengan mengacu pada UU no.32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah dan PP No.25 /2000 tentang Kewenangan Propinsi sebagai daerah Otonom yang bersifat lintas Kabupaten/Kota pada Bidang Pekerjaan Umum seperti tercantum pada pasal 3 ayat (5) yaitu penyediaan dukungan/bantuan untuk kerja sama antar Kabupaten /Kota dalam pengembangan prasarana dan sarana wilayah yang terdiri atas pengairan, bendungan/dam, jembatan dan jalan beserta simpulnya serta jalan bebas hambatan. Kewenangan perizinan untuk mengadakan perubahan dan atau pembongkaran bangunan-bangunan dan saluran jaringan dan prasarana serta sarana pekerjaan umum yang lintas Kabupaten/Kota.

Peraturan Pemerintah No.84 Thn.2000 dan Peraturan Pemerintah No.25 Thn 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah Otonom.(Lembaran Negara Tahun 2000 No. 54; Tambahan Lembaran Negara No. 3952).

Tinjauan Aspek Sosial

Bahwa keberadaan Balai Pemeliharaan Jalan sebagai tindak lanjut Undang-undang Jalan No.38 Tahun 2004 Bab VII Pasal 62 ayat 1c bahwa masyarakat berhak memperoleh manfaat atas penyelenggaraan jalan sesuai Standar Pelayanan Minimal.

Yang dimaksud dengan Standar Pelayanan Minimal bidang Prasarana Jalan adalah ditinjau dari segi :

-Aksesibilitas ; dengan Ratio antara kepadatan penduduk dan panjang jalan yang dibutuhkan per km².

Contoh : untuk kepadatan penduduk 200 jiwa/km²; index.Aks = ,15

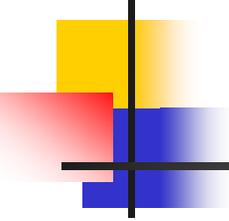
-Mobilitas ; dengan menggunakan Indek Pendapatan Bruto Perkapita di korelasikan dengan kebutuhan akan pelayanan jalan.

Contoh : untuk PDRB Rp. 15 Juta/kapita/th. membutuhkan 5 km panjang/1000 penduduk.

-Keselamatan ; yaitu Rasio antara jumlah kecelakaan / panjang jalan.

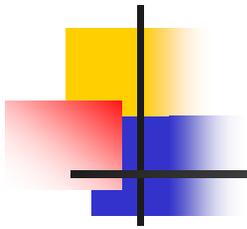
Contoh : untuk kepadatan penduduk Prop. NTB 500 jiwa/km² maka kecelakaan yang dapat ditolerir adalah 2 kali kecelakaan per panjang jalan pertahun.

-Pelayanan ; bahwa untuk Fungsi Jalan Arteri Primer dan Kolektor Primer maka kecepatan Rata-rata 40 km/jam.

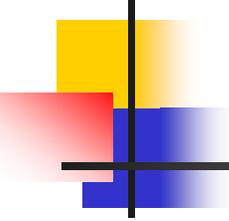


Tinjauan Aspek Teknik.

Penanganan Pemeliharaan jalan biasanya dengan cara Swakelola ataupun dapat dikontrakkan, namun cara swakelola masih cukup efektif dan efisien bila dilaksanakan dengan benar terutama di saat alokasi dana Pemeliharaan Jalan tidak tersedia secara Proposional. Penyebabnya adalah bahwa swakelola adalah sistem Penyelenggaraan Penanganan suatu konstruksi yang seluruh kegiatan mulai dari perencanaan, pelaksanaan sampai pengawasan dilaksanakan oleh segenap perangkat Dinas. *Swakelola identik dengan tanggung jawab dalam arti mengemban kepercayaan, inilah bentuk loyalitas tertinggi*, sehingga dengan swakelola diharapkan kinerja pelayanan jalan yang lebih baik dan terarah serta bertanggungjawab.



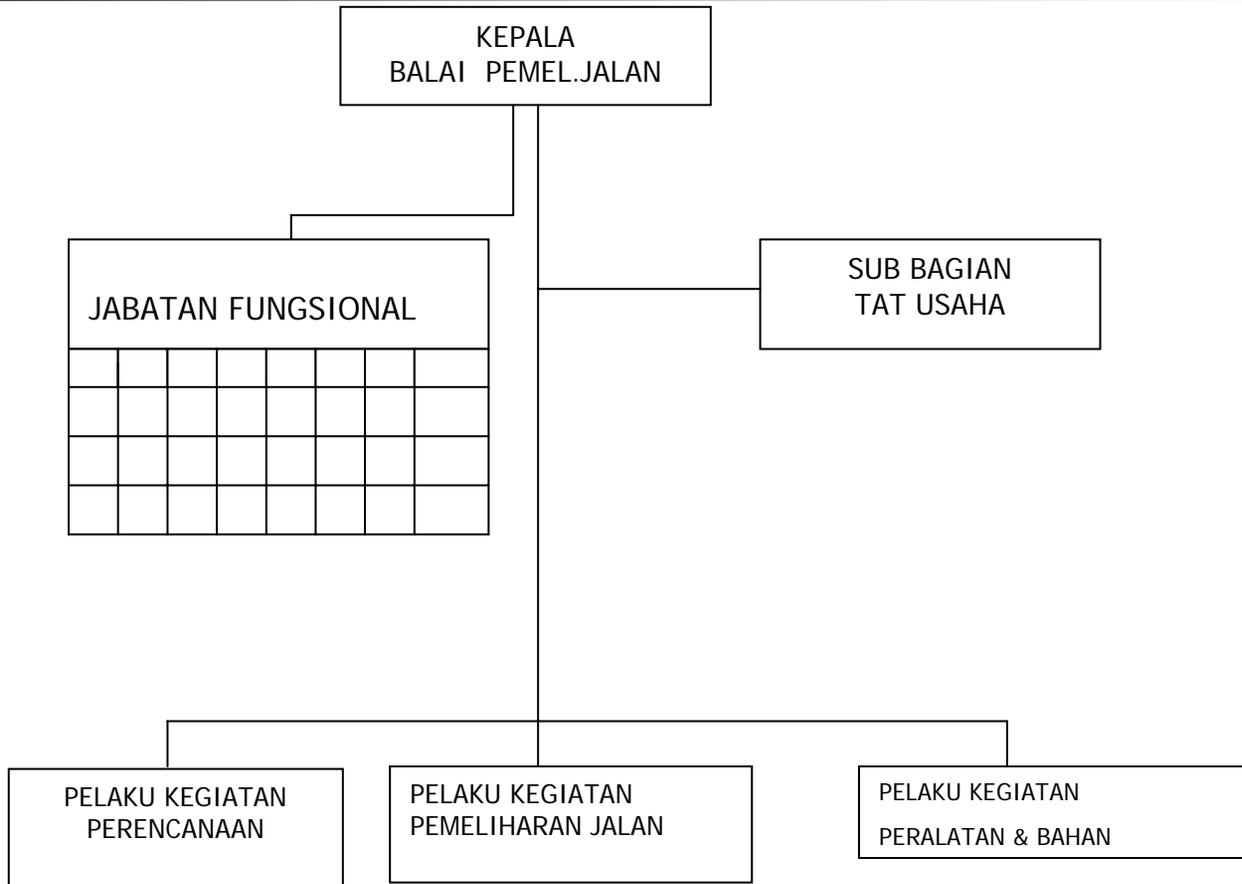
No.	Swakelola Pemel Jalan Oleh Sub Dinas Bina Marga	Rencana Penanganan Pemel Jalan Oleh Balai Pemel Jalan
1.	Swakelola dilaksanakan dengan cara Fix Program, artinya volume masing-masing jenis pekerjaan direncanakan sebelumnya, dan tidak banyak mengalami perubahan.	Swakelola dengan cara Partial Program, artinya volume pekerjaan baru dapat diketahui setelah melakukan survey kerusakan jalan, sehingga perencanaan dilakukan setiap dua minggu sekali berdasarkan hasil survey kerusakan jalan. Sistem perencanaannya berorientasi kepada penyelesaian masalah, bukan pencegahan masalah.
2.	Pertanggung jawaban ada pada Kepala Dinas sebagai pengguna anggaran	Pertanggung jawaban pekerjaan oleh institusi langsung (Kepala Balai) kepada Kepala Dinas sebagai Atasan Langsung.



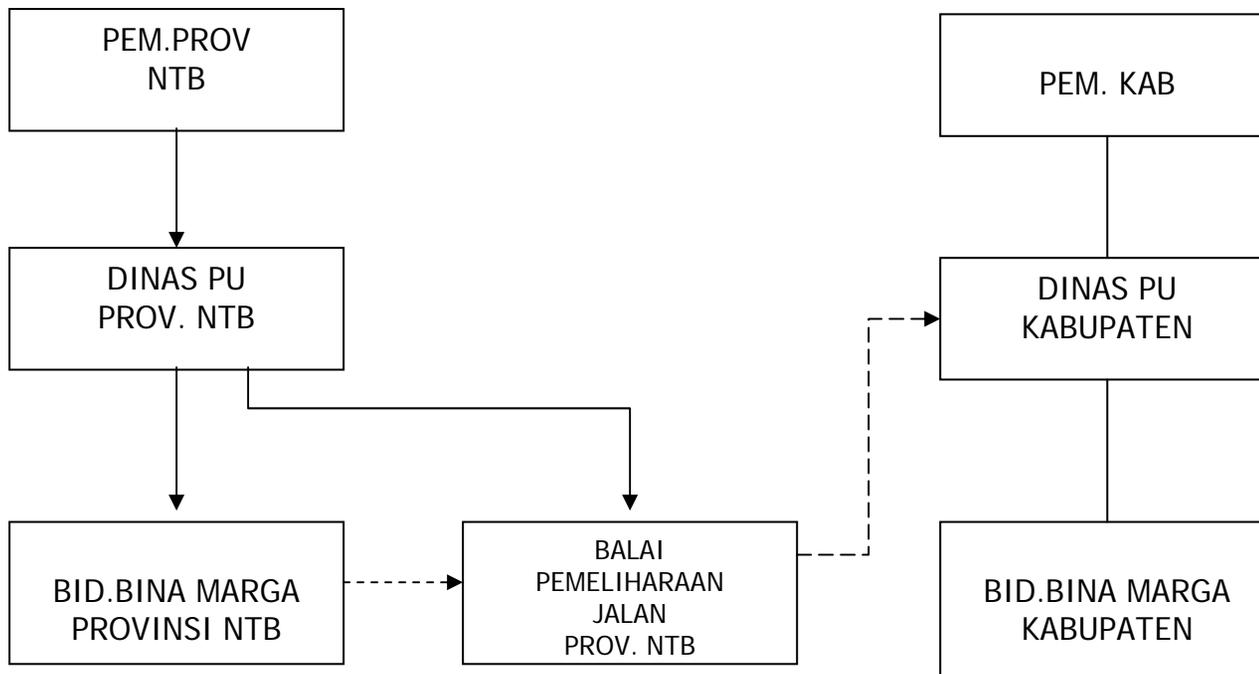
Tehnik Perhitungan Biaya Swakelola Partial Program ;

1. Berdasarkan asumsi bahwa penanganan jalan dilakukan satu kali dalam satu bulan.
2. Setiap kali penanganan perlu waktu tiga hari.
3. Panjang ruas sebagai dasar perhitungan , 20 km.
4. Kapasitas truk mengangkut batu pecah 3,5 m³ permuatan.
5. Kebutuhan aspal rata-rata dua drum per-hari.
6. Satu hari perlu dump truck, satu buah
7. Pekerja biasa, 16 orang
8. Alat pemadat , 1 buah
9. Lama kegiatan, 3 hari

ORGANISASI DAN TATA LAKSANA BALAI PEMELIHARAN JALAN



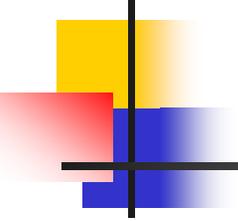
GARIS KOORDINASI ANTARA; BALAI PEMEL JALAN, PEMPROV. & PEMKAB./KOTA



Garis Koordinasi : - - - - ->

Garis Komando : ———>

:



ATAS PERHATIANNYA DISAMPAIKAN TERIMA KASIH.

ASS.WR.WB