



BULETIN

PUSAT FASILITASI INFRASTRUKTUR DAERAH

- **EVALUASI DAMPAK PENGHENTIAN PROSES PENGADAAN BARANG DAN JASA DAK BIDANG JALAN DAN JEMBATAN**
- **RENCANA STRATEGIS PUSAT FASILITASI INFRASTRUKTUR DAERAH 2019**
- **LIMA PILAR MODERNISASI IRIGASI**
- **REVIU KEBIJAKAN DANA ALOKASI KHUSUS INFRASTRUKTUR PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT**

DAFTAR ISI

CATATAN TIM REDAKSI	3
RENCANA STRATEGIS PUSAT FASILITASI INFRASTRUKTUR DAERAH 2019	4
EVALUASI SISTEM AKUNTABILITAS KINERJA INSTANSI PEMERINTAH PFID	6
EVALUASI DAMPAK PENGHENTIAN PROSES PENGADAAN BARANG DAN JASA DAK BIDANG JALAN & JEMBATAN	8
LIMA PILAR MODERNISASI IRIGASI	12
OPERASI DAN PEMELIHARAAN JARINGAN IRIGASI	15
APPLICATION OF GOOD GOVERNANCE PRINCIPLE ON REGIONAL ROAD MANAGEMENT IN INDONESIA	17
PENGHARMONISASIAN, PEMBULATAN, DAN PEMANTAPAN KONSEP SI RANCANGAN PERMEN PUPR TENTANG PETUNJUK OPERASIONAL PENYELENGGARAAN DAK INFRASTRUKTUR PUPR	22
REVIU KEBIJAKAN DANA ALOKASI KHUSUS INFRASTRUKTUR PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT	24
KEBIJAKAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT	27



CATATAN TIM REDAKSI

Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah bertugas untuk meningkatkan kemandirian infrastruktur PUPR daerah dalam mewujudkan ketahanan pangan, kemandirian pangan dan ketahanan air; konektivitas dan aksesibilitas bagi penguatan daya saing; dan layanan infrastruktur dasar sehingga dapat memenuhi kesejahteraan masyarakat. Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah berusaha untuk terus menerus melaksanakan kegiatan mulai dari tahap perencanaan; pemrograman; pembinaan dan pengawasan; pemantauan, evaluasi dan pelaporan Infrastruktur daerah demi tercapainya tugas diatas agar dapat memenuhi kesejahteraan masyarakat di Indonesia.

Buletin Edisi ke-1 Tahun 2020 oleh Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah ini bertema tentang Dasar Hukum/Peraturan/Kebijakan PFID. Berisi tentang peraturan dan kebijakan yang dijadikan acuan oleh 4 (empat) bagian dan bidang di Pusat FID yaitu Bagian Anggaran dan Umum; Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan; Bidang Pengelolaan Sumber Daya Air; dan Bidang Penyelenggaraan dan Permukiman. Selain itu ada beberapa Informasi lain terkait aktifitas Operasional Pusat FID. Selamat membaca.

Redaksi

Redaksi Menerima tulisan/artikel/foto/saran terkait Buletin Infrastruktur Daerah yang dapat dikirim ke email pfid.setjen@gmail.com. Redaksi berhak menyunting naskah/artikel yang masuk sesuai tema penerbitan dan ketersediaan jumlah halaman/rubik.

Susunan Redaksi

Pelindung
Anita Firmanti

Penanggung Jawab
Riono Suprpto

Dewan Redaksi
Wara Novela
Dedy Gunawan
Nova Dorma Sirait
Andie Pramudita Said

Pemimpin Redaksi
Rosita Darmastuti

Anggota Redaksi
Gunawan, Hidemiwan, Sari Satria
Desi Meriana, Irma Rahmawati, Indah
Indriasputri, Leviana Okvianty ,
Rethon M. Canopy

Penyunting Redaksi
Gede Krisna, Arbi Sani,
Annisa Nurlita.A

Bagian Produksi
Agus Soegiono, Dewi Udiarti,
Zamzuli, Asep Sultoni

Bagian Distribusi
Dodi Herdiawan, Agung Tego

Kontributor
Dedy Gunawan, Desi Meriana, Irma
Rahmawati, Indah Indriasputri, Gede
Krisna, R. P. Ach Dwi Cahyo, Pujiati,
Yuniar F.R, M. A. Aziz

Desain
Prayudi Anggia

Alamat Redaksi
Gedung Heritage PUPR Lt.4
Jl. Pattimura No.20,
Kebayoran Baru Jakarta Selatan, 12110,
Telp 021-27932834



pfid.setjen@gmail.com



@pusatfid

Rencana Strategis Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah 2019



Cover Rencana Strategis Tahun 2019 PFID

Rencana Strategis (Renstra) Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah tahun 2019 sebagai turunan dari Review Renstra Sekretariat Jenderal 2015-2019 yang merupakan arahan kebijakan baru yang dijabarkan ke dalam rencana kegiatan pada Unit Kerja baru di lingkungan Sekretariat Jenderal Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah merupakan Unit Kerja (Unit Eselon II) baru yang mengemban tugas melaksanakan, perencanaan, pembinaan, dan pemantauan penyelenggaraan fasilitas infrastruktur

daerah. Dengan mengacu pada mandat, tugas, fungsi dan kewenangan yang tertuang dalam Peraturan Menteri PUPR No. 03/PRT/M/2019 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Kondisi internal masing-masing struktur organisasi yang ada di dalamnya, serta dengan mempertimbangkan tantangan dan isu strategis yang akan dihadapi di masa mendatang, maka dalam pelaksanaannya, kebijakan operasional tiap unit Eselon II disusun untuk mencapai sasaran yang telah ditetapkan. Selanjutnya dalam implementasinya program kegiatan pada unit kerja baru diperlukan koordinasi, konsolidasi dan sinergi dengan pihak terkait untuk mencapai kinerja yang maksimal dalam rangka meningkatkan ketersediaan dan kualitas pelayanan infrastruktur Bidang Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang lebih merata.

Berkaitan dengan peningkatan kualitas dan kehandalan infrastruktur Bidang Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dalam kewenangan daerah sekaligus memenuhi akuntabilitas kinerja kementerian pekerjaan umum dan perumahan rakyat, sehingga penetapan indikator output serta outcome yang tepat sangat diperlukan dalam penerapannya. Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah dalam pelaksanaan tugas dan fungsinya mendukung 1 (satu) program yaitu “Dukungan Manajemen dan Pelaksanaan Tugas Teknis Lainnya Kementerian



Gedung Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Jalan Pattimura No. 20 Jakarta Selatan

Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat”. Memiliki 1 (satu) kegiatan yaitu “Perencanaan dan Pemantauan Infrastruktur Daerah”. Memiliki Sasaran Kegiatan ”Meningkatkan kualitas penyelenggaraan pembinaan dan pemantauan pengelolaan infrasturktur sumber daya air, jalan dan jembatan, serta perumahan dan permukiman”. Memiliki Indikator Kinerja Kegiatan “Mekanisme proses pengusulan DAK yang transparan”

Dengan demikian pelaksanaan Rencana Strategis Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah Sekretariat Jenderal Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dapat secara konsisten dan penuh komitmen mendukung pencapaian kinerja Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Pada akhirnya, penyelenggaraan pembangunan infrastruktur bidang pekerjaan umum dan perumahan rakyat kewenangan daerah dapat memberikan manfaat bagi pemenuhan kebutuhan sosial ekonomi masyarakat dan peningkatan taraf hidupnya pada lingkungan sekitar. (Gede Krisna)

Evaluasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah PFID



Cover Laporan Kinerja PFID 2019

Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah menyampaikan pelaporan kinerja pada instansi pemerintah yang dihasilkan melalui Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2006 tentang Pelaporan Keuangan dan Kinerja Instansi Pemerintah dan Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), serta Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 09 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah telah melakukan Evaluasi SAKIP Tahun Anggaran 2019 dilaksanakan berdasarkan pedoman pada Peraturan Menteri

Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 12 Tahun 2015 tentang Pedoman Evaluasi atas Implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah dan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 09 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dengan tujuan sebagai berikut.

1. Menilai penerapan SAKIP dalam rangka mewujudkan pemerintahan yang baik serta pencegahan Kolusi, Korupsi dan Neportisme (KKN);
2. Menilai pelaksanaan program dan kegiatan Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah;
3. Meningkatkan akuntabilitas kinerja organisasi;
4. Meningkatkan efesiensi dan efektivitas pengelolaan sumber daya;
5. Memberikan informasi kinerja Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah; dan
6. Memberikan saran perbaikan terhadap penerapan SAKIP guna peningkatan kinerja dan akuntabilitas Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah.

Dalam penilaian SAKIP yang dilakukan oleh Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah memiliki evaluasi atas proses/penerapan SAKIP, evaluasi atas keluaran (output) dan evaluasi atas hasil (outcome), sedangkan berapa fokus evaluasi yaitu (1) Perencanaan Kinerja dengan bobot 30%, (2) Pengukuran Kinerja dengan bobot 25%, (3) Pelaporan Kinerja dengan bobot 15%, (4) Evaluasi Kinerja dengan bobot 10%, dan (5) Capaian Kinerja dengan bobot 20%.

Dengan beberapa kriteria yang telah dijelaskan sebelumnya melalui peraturan yang berlaku, Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah dalam proses penilaian mendapatkan nilai 72,94%. Hal ini dapat dijelaskan bahwa dengan nilai tersebut dikategorikan BB (Sangat

Baik) yaitu akuntabilitas kinerja sudah baik, memiliki sistem yang dapat digunakan untuk manajemen kerja, dan perlu sedikit perubahan.

Dari hasil penilaian tersebut ada beberapa poin penting yang menjadi rekomendasi untuk Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah dalam proses perbaikan pelaporan kinerja instansi selanjutnya adalah sebagai berikut.

1. Perencanaan Kinerja

- a. Penyusunan dokumen Rencana Strategis 2020 – 2024 agar lebih mencerminkan tugas dan fungsi serta kinerja, serta agar lebih berorientasi pemanfaatan peran Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah khususnya kepada Umum (Pemerintah Daerah); dan
- b. Penyusunan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) dalam dokumen Perjanjian Kinerja (PK) diharapkan dapat mencerminkan indikator kinerja ketiga bidang yang ada pada lingkungan Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah yaitu Bidang Jalan dan Jembatan, Bidang Sumber Daya Air, dan Bidang Perumahan Permukiman.

2. Pengukuran Kinerja

- a. Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah perlu menyusun Perjanjian Kinerja untuk Pejabat Administrator pada tahun selanjutnya. Hal tersebut agar dapat lebih interaktif Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah dengan Pemerintah Daerah;
- b. Penyusunan dokumen Rencana Strategis dan dokumen lainnya dalam penyelenggaraan SAKIP agar selaras dengan tugas dan fungsi serta perlunya review indikator kinerja secara berkala serta perlu adanya mekanisme reward dan punishment agar

capaian kinerja tercapai secara maksimal; dan

- c. Penyusunan review indikator kinerja tahun 2020-2024 sebainya sudah berorientasi hasil (outcome) yaitu dapat berupa kuisioner yang disampaikan ketika pelaksanaan kegiatan Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah bersama Pemerintah Daerah pada masing-masing bidang.

3. Pelaporan Kinerja

- a. Perlunya masing-masing-masing bidang mengukur kinerjanya dengan formula yang disepakati bersama, serta disusun standar penilaiannya yang seragam untuk masing-masing bidang; dan
- b. Perlunya informasi kinerja untuk perbaikan setiap pelaksanaan kegiatan yang dapat memberikan manfaat bagi pelayanan publik.

4. Evaluasi Internal

- a. Perlu disusun hasil telaah terkait permasalahan yang terjadi dan solusi atau tindakan nyata yang dilakukan untuk mengatasi permasalahan tersebut;
- b. Perlunya dilakukan monev bulanan pada masing-masing bidang untuk mencatat permasalahan dan keberhasilan yang dicapai; dan
- c. Perlunya penyusunan prosedur terkait pelaksanaan evaluasi internal sehingga memiliki acuan/pedoman dalam pelaksanaan evaluasi internal Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah.

5. Pencapaian Sasaran/Kinerja organisasi

Perlu adanya inovasi dalam penilaian kinerja untuk meningkatkan kualitas kinerja. (R. P. Ach Dwi Cahyo)

EVALUASI DAMPAK PENGHENTIAN PROSES PENGADAAN BARANG DAN JASA DAK BIDANG JALAN & JEMBATAN

DAK (Dana Alokasi Khusus) menurut UU Nomor 33 Tahun 2004 adalah dana yang bersumber dari pendapatan APBN yang dialokasikan kepada daerah tertentu dengan tujuan untuk membantu mendanai kegiatan khusus yang merupakan urusan daerah dan sesuai dengan Prioritas Nasional. Pada bidang jalan terdapat dua jenis DAK, yaitu DAK Reguler dan DAK Penugasan dengan prioritas berbeda.



Gambar 1. Jenis DAK Bidang Jalan

Pada tanggal 4 Februari 2020 Menteri Kesehatan Bapak Terawan mengumumkan infeksi COVID-19 sebagai (KLB) Kejadian Luar Biasa, setelah itu pada tanggal 3 Maret 2020 Presiden Bapak Joko Widodo mengumumkan 2 warga Negara Indonesia positif COVID-19 dan seiring berjalannya waktu perekonomian Indonesia mulai terkena dampaknya. Pada akhir Maret Kementerian Keuangan mengeluarkan surat Nomor S-126/PK/2020, tanggal 27 Maret 2020 Perihal Penghentian Proses Pengadaan Barang/Jasa DAK Fisik TA 2020. Sehubungan dengan penghentian proses pengadaan barang/jasa tersebut, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat perlu melakukan evaluasi dampak yang ditimbulkan dengan adanya penghentian penyaluran DAK.

Berdasarkan data kontrak yang sudah direkapitulasi Bidang Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan:

- Total OPD yang sudah input dalam aplikasi OMSPAN: 135 OPD
- Total OPD yang kontraknya lebih dari tanggal 27 Maret 2020: 5 OPD
- Total OPD yang terkontrak hanya kegiatan penunjang: 28 OPD

Berdasarkan data kontrak, penghentian proses pengadaan barang/jasa DAK Fisik TA 2020 sebagai upaya penanggulangan COVID-19, terdapat 9 daerah yang tidak terkontrak DAK Penugasan dan hanya terkontrak DAK Reguler, hal tersebut berdampak pada terhambatnya pasokan pangan, tidak terhubungnya konektivitas antar daerah, masih kurangnya sentra kelautan dan afirmasi.

Kebijakan penghentian proses pengadaan barang/jasa DAK Fisik TA 2020 sebagai upaya penanggulangan COVID-19 berdampak pada terhambatnya pelaksanaan kegiatan DAK baik oleh pemerintah daerah maupun pemerintah pusat. Dampak dari penghentian proses penyaluran barang/jasa terhadap pelaksanaan kegiatan DAK Bidang Jalan adalah:

1. Kemantapan Jalan Daerah

Menurut UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan sebagai prasarana transportasi yang mempunyai peranan penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup politik pertahanan dan keamanan. Diharapkan dengan adanya jalan yang mantap atau dalam kondisi baik dapat memperlancar lalu lintas di daerah berkembang dan meningkatkan hasil guna dan daya guna pelayanan distribusi barang/jasa guna menunjang peningkatan perekonomian. Pemotongan alokasi sebesar 81,85% berdampak terhadap kemantapan jalan daerah. Ditargetkan naik 1,1% tapi karena ada pemotongan maka peningkatan kemantapan jalan daerah diperkirakan sebesar 0,19% saja. Dengan kondisi kemantapan yang tidak mendukung mobilitas barang dan jasa, maka akan berpengaruh terhadap:

- a. Terhambatnya tumbuh kembang pusat perekonomian.
- b. Rendahnya mobilitas barang dan jasa serta meningkatnya biaya aktifitas investor dalam dan luar negeri.

2. Pengurangan Tenaga Kerja

Berdasarkan penelitian pada saat keadaan ekonomi sulit maka permintaan tenaga kerja turun, terutama di wilayah perkotaan. Hal ini mengakibatkan peningkatan pengangguran terbuka. Hasil survey nasional mengenai dampak sosial krisis Indonesia dilakukan tidak lama setelah krisis menyerpa memperlihatkan bahwa dampak krisis terhadap pasar kerja yang paling parah terjadi di wilayah perkotaan. Tetapi di pulau jawa baik wilayah pedesaan maupun perkotaan keduanya berdampak sangat parah. Pada pekerjaan jalan terdapat 91,31% pekerja konstruksi atau buruh yang tidak mendapatkan lapangan pekerjaan dengan adanya pemotongan alokasi, hal tersebut akan menambah tingkat pengangguran bagi para pekerja yang berakibat pada meningkatnya tingkat kemiskinan dan berdampak pada gizi buruk.

3. Sumber Daya Alam & Sumber Daya Manusia

Penyerapan terhadap upah dan marterial hanya 18,15% sehingga perputaran ekononomi di Indonesia sangat rendah. Penurunan terhadap sumber daya alam dan sumber daya manusia yang berpengaruh terhadap tingkat laju perekonomian. Tidak adanya akomodasi membuat masyarakat melakukan isolasi fisik. Isolasi fisik akan membawa dampak terhadap sosial ekonomi pada wilayah-wilayah. Karena isolasi wilayah sehingga hasil pertanian, pekebunan dan kebutuhan sulit dipasarkan ke kota terdekat sehingga hasil pertanian, perkebunan dan kehutanan hanya di konsumsi keluarga. Akibatnya tingkat pendapatan tetap rendah.

4. Pencapaian Database Jalan dan Jembatan

Kebijakan penghentian proses pengadaan barang/jasa DAK Fisik TA 2020, maka terdapat anggaran DAK belanja penunjang untuk survey jalan jembatan yang tidak dapat terlaksana (baik yg ada fisik sudah kontrak maupun fisik belum kontrak). Karena database tersebut merupakan faktor penting dalam menentukan pemograman penyelenggaraan jalan dan jembatan kedepannya, faktor pengukur pencapaian pelaksanaan kegiatan penanganan jalan (baik DAK, APBD dan anggaran lain), mendukung arah kebijakan pemerintah pusat seperti kesiapan satu peta, dan data informasi pusat/lokasi kegiatan strategis.

5.Dampak Terhadap Tematik DAK Penugasan

Berdasarkan data kontrak penghentian proses pengadaan barang/jasa DAK Fisik TA 2020 sebagai upaya penanggulangan COVID-19, berdampak pada 9 daerah yang tidak terkontrak DAK Penugasan dan hanya terkontrak DAK Reguler, hal tersebut mempengaruhi pada terhambatnya pasokan pangan, tidak terhubungnya konektifitas antar daerah, masih kurangnya sentra kelautan dan afirmasi.

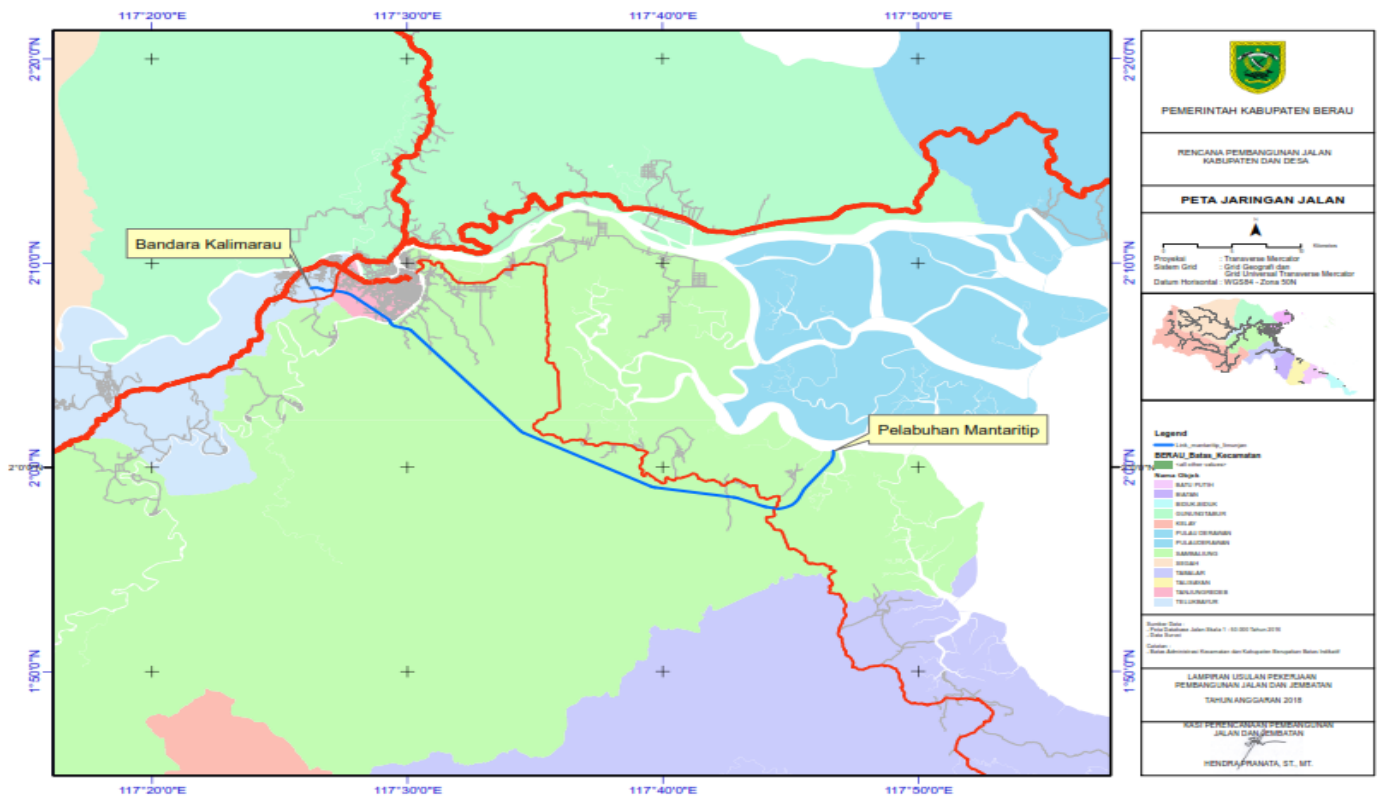
DAMPAK TERHADAP PREVALENSI COVID-19

Perencana Pembangunan Jalan Singkuang - Mantaritip merupakan salah satu ruas yang terkena dampak dari kebijakan Kementerian Keuangan yang dituangkan dalam Peraturan Menteri Keuangan No. 35/PMK.07/2020 Tahun 2020 sehingga rencana pembangunan jalan terhenti karena pelelangan yang masih dalam tahap proses dan terpaksa ditunda akibat pandemi Covid-19. Pembangunan Jalan Singkuang - Mantaritip terletak di Kabupaten Berau Provinsi Kalimantan Timur yang merupakan bagian dari rencana pembangunan jalan yang sangat strategis, yaitu menghubungkan Fasilitas Bandara Kalimarau, Tanjung Redeb dengan Pelabuhan Mantaritip.

Pelabuhan Mantaritip adalah pelabuhan peti kemas barang yang berada sekitar 35 km dari pusat kota Tanjung Redeb, saat ini pelabuhan bongkar muat barang berlokasi di kota Tanjung Redeb, hal ini mengakibatkan angkutan peti kemas menggunakan jalan dalam kota Tanjung Redeb yang padat penduduk, hal ini membuat tidak nyaman pengguna jalan yang lain. Dengan terbukanya akses jalan ke Pelabuhan Mantaritip akan mengalihkan jalur angkutan peti kemas ke kawasan Mantaritip sehingga tidak mengganggu lalu lintas jalan dalam kota Tanjung Redeb. Pembangunan Jalan Singkuang – Mantaritip akan memperpendek rute tempuh ruas jalan Sambaliung – Talisayan yang berstatus jalan Provinsi dari kota Tanjung Redeb menuju kecamatan-kecamatan di wilayah pesisir seperti Tabalar, Biatan, Talisayan, Batu Putih dan Biduk-biduk, juga ke Kabupaten Kutai Timur melalui jalur Sangkulirang dan Teluk Sumbang. Rute tersebut akan lebih pendek dari awalnya 182 km menjadi 145 km dengan geometri jalan yang lebih lurus, nyaman, aman dan cepat.



Gambar 2. Rencana pembangunan Jalan Singkuang - Mantaritip, Kabupaten Berau, Kalimantan Timur



Gambar 3. Rencana Master Plan pembangunan Jalan Singkuang - Mantariti, Kabupaten Berau, Kalimantan Timur

KESIMPULAN

Dengan adanya pemotongan anggaran membuat ketersediaan infrastruktur di Indonesia menjadi lebih minim dan menjadi faktor minus bagi daya tarik investasi. Infrastruktur yang minimal menghambat kelancaran distribusi barang dan jasa serta pergerakan manusia, termasuk ke daerah tujuan wisata. Kebijakan penghentian proses pengadaan barang/jasa DAK Bidang Jalan TA 2020 sebagai upaya penanggulangan COVID-19 berdampak pada terhambatnya pelaksanaannya kegiatan DAK, yang selanjutnya dapat menghambat pencapaian sasaran output dan outcome DAK, salah satu faktor pendukung kebijakan pemerintah untuk menanggulangi COVID-19 adalah dengan lancarnya mobilisasi bantuan medis ke tempat-tempat terpencil atau akses masyarakat ke puskesmas ataupun rumah sakit. Kebijakan penghentian proses pengadaan barang/jasa DAK bidang jalan berpotensi mempersulit mobilisasi tenaga medis dan masyarakat.

REKOMENDASI

Terdapat beberapa rekomendasi yang dapat dipertimbangkan untuk penyelenggaraan DAK bidang jalan dalam kaitannya dengan kebijakan penghentian proses pengadaan barang/jasa DAK Fisik TA 2020: 1. Rencana kegiatan yang telah disetujui pada TA 2020 namun dihentikan akibat kebijakan penghentian proses pengadaan barang/jasa DAK Fisik TA 2020 dapat diselenggarakan tahun selanjutnya; 2. Kegiatan penunjang DAK untuk survey kondisi jalan dan jembatan yang sudah kontrak dan masuk omspan dapat tetap terlaksana, kegiatan fisik yang sudah kontrak tapi belanja penunjang belum kontrak dapat terlaksana karena untuk dilaksanakan dengan APBD harus penetapan dibagian perubahan (mendekati akhir tahun); 3. Untuk kegiatan fisik yang belum kontrak sama sekali maka penguatan database survey kondisi jalan dan jembatan dapat dilaksanakan dengan dana APBD; 4. Kebijakan untuk tetap melanjutkan kegiatan DAK Bidang Jalan dapat dilakukan dengan cara menggunakan dana APBD (Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah). (Desi Meriana)

Lima Pilar

Modernisasi irigasi di Indonesia diartikan sebagai upaya mewujudkan sistem pengelolaan irigasi partisipatif yang berorientasi pada pemenuhan tingkat layanan irigasi secara efektif, efisien dan berkelanjutan dalam rangka mendukung ketahanan pangan dan air, melalui peningkatan keandalan penyediaan air, prasarana, pengelolaan irigasi, institusi pengelola dan sumber daya manusia. Modernisasi irigasi (bersama dengan waduk multiguna) merupakan strategi yang ditetapkan guna mendukung salah satu arahan Presiden dalam RPJMN 2020-2024, yaitu 'Pembangunan Infrastruktur' khususnya infrastruktur pelayanan dasar demi terwujudnya misi Nawacita dan pencapaian sasaran visi Indonesia 2045. Adapun highlight sasaran waduk multiguna dan modernisasi irigasi untuk periode 2024 yaitu terbangunnya 63 unit waduk dan 500 ribu ha pembangunan jaringan irigasi baru. Pengelolaan irigasi guna mendukung ketahanan pangan dan air dihadapkan pada fakta rendahnya tingkat kepedulian terhadap operasional dan pemeliharaan (O&P) sistem irigasi. Hal ini diantaranya disebabkan oleh belum optimalnya sistem pemantauan dan pencatatan kerusakan infrastruktur serta pemanfaatan air irigasi secara online dan real time. Kinerja sistem irigasi juga masih terhitung rendah, terutama pada daerah irigasi kewenangan daerah. Rendahnya kinerja tersebut berdampak pada rendahnya derajat efisiensi air irigasi. Selain itu, upaya penyediaan infrastruktur irigasi juga belum diselaraskan dengan ketersediaan lahan pertanian baru, yang difokuskan terutama untuk lahan pertanian di luar Pulau Jawa. Hal ini mengingat faktor tingginya alih fungsi lahan pertanian dan terbatasnya lahan baru di Pulau Jawa.

Modernisasi irigasi di Indonesia dilakukan melalui pendekatan lima pilar utama, yaitu: 1) ketersediaan air irigasi; 2) infrastruktur irigasi; 3) pengelolaan irigasi; 4) institusi irigasi dan 5) manusia sebagai pelaku dalam pengelolaan



Waduk Kedung Ombo, Kab. Grobogan, Jawa Tengah



Bendung Tiley, Kab. Morotai, Maluku Utara



Bendung Perjaya, Kab. OKU Timur, Sumatera Selatan

Modernisasi Irigasi

irigasi. Adapun indikator tolak ukur capaian modernisasi suatu jaringan irigasi yaitu: peningkatan produktifitas air; peningkatan pelayanan irigasi (kecukupan, keandalan, keadilan dan kecepatan pelayanan); peningkatan efisiensi irigasi; pengurangan biaya O&P; peningkatan pengembalian biaya O&P; peningkatan keberlanjutan pembiayaan (financial sustainability); berkurangnya perselisihan dan berkurangnya kerusakan lingkungan (environment degradation).

Ketersediaan Air Irigasi

Diartikan sebagai upaya peningkatan keandalan sediaan air irigasi baik itu di dalam Wilayah Sungai (WS) maupun sistem irigasi. Pada tingkat WS upaya dilakukan secara dialogis dalam rangka memberikan jaminan ketersediaan air pada individual sungai atau WS berdasarkan kesepakatan antar pelaku dalam satu WS dan aturan hukum yang berlaku. Adapun pada tingkat sistem irigasi upaya dilakukan dengan cara meningkatkan keandalan air irigasi melalui perbaikan di berbagai aspek, termasuk di dalamnya infrastruktur, pengelolaan dan institusional.

Infrastruktur Irigasi

Karakteristik infrastruktur irigasi dibangun untuk mendukung asas pengelolaan irigasi yang terbuka, partisipatif, akuntabel, efisien, efektif, mudah dioperasikan, akurat dan mendukung pengelolaan menuju real time, real allocation dan real losses basis guna mendorong peningkatan layanan irigasi (level of service).



Jaringan Irigasi Rentang, Jawa Barat



Bendungan Titab Ularan, Kab. Buleleng, Bali

Pengelolaan Irigasi

Pengelolaan irigasi berorientasi pada peningkatan layanan berdasarkan hak dan kewajiban masyarakat agar dapat mengakses sumber daya lokal secara berkeadilan dalam rangka mendukung kebijakan kedaulatan pangan dan pertanian lainnya. Guna menjamin keberlangsungan pelaksanaannya maka diperlukan dukungan teknologi informasi-komunikasi dan internet.

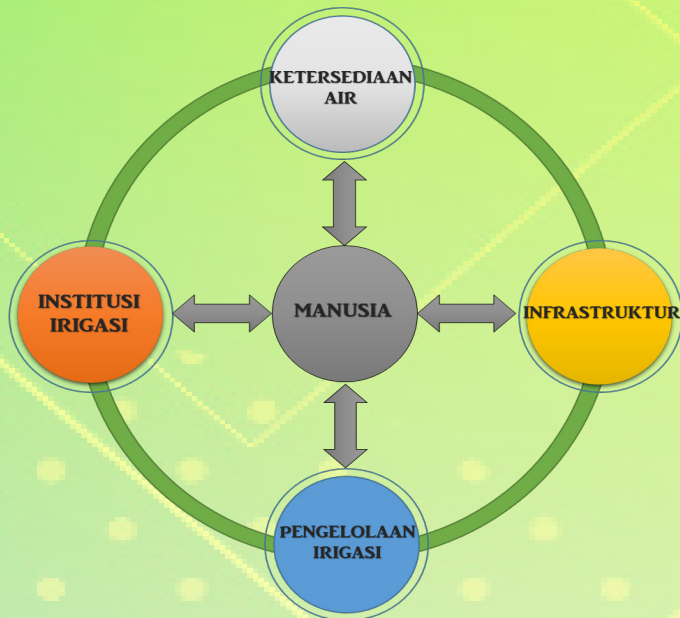
Institusi Irigasi

Institusi irigasi terdiri atas komponen pemerintah, petani dan koordinator (Komisi Irigasi) yang bersama-sama membentuk institusi yang kuat dan fleksibel sesuai karakteristik lokal dengan berdasarkan sistem manajemen imbalan (provision). Meskipun pemerintah bertanggung jawab hanya pada tingkat sistem jaringan utama dan petani pada tingkat sistem jaringan tersier, pemerintah tetap berkewajiban melayani petani sesuai dengan tujuan manajemen yang telah disepakati bersama.



Penerapan teknologi konstruksi saluran irigasi beton pracetak modular D.I. Kadugene, Serang dan D.I. Cimajau Pandeglang, Banten.

Manusia sebagai Pelaku dalam Pengelolaan Irigasi
Pengembangan kapasitas Sumber Daya Manusia (SDM) dilakukan berdasarkan asas human capital, dimana pengembangan kapasitas SDM dilakukan dengan memandang manusia sebagai kesatuan yang utuh, sehingga manusia sebagai makhluk yang berakal tidak hanya memiliki kecerdasan intelektual namun juga kecerdasan emosional dan spiritual. Manusia sebagai pelaku memiliki peran sentral dalam pengembangan tata kelola sistem irigasi.



Gambar: Konsep Keterkaitan Lima Pilar Modernisasi Irigasi Berbasis Manusia

Secara umum penyelenggaraan modernisasi irigasi terdiri atas tahapan persiapan, perencanaan, pelaksanaan dan operasionalisasi sistem irigasi. Persiapan modernisasi irigasi meliputi kajian kinerja sistem irigasi (meliputi IKSI (Indeks Kinerja Sistem Irigasi) dan PAI (Pengelolaan Aset Irigasi)) serta penilaian indeks kesiapan modernisasi irigasi. Selain itu diperlukan pula sosialisasi dan konsultasi publik untuk mengetahui respon dan antusiasme masyarakat. System planning (road map kegiatan) dan DED (Detail Engineering Design) disusun pada tahap perencanaan modernisasi irigasi. Untuk pelaksanaan modernisasi irigasi sendiri terbagi lagi atas empat tahapan pokok, yaitu:

- 1) Pemantauan lingkungan;
 - 2) Kegiatan fisik, berupa kegiatan yang berkaitan dengan pelaksanaan peningkatan dan/atau rehabilitasi jaringan irigasi;
 - 3) Kegiatan non-fisik, berupa kegiatan sosialisasi, pelatihan serta pembinaan dan pemberdayaan pengelola irigasi; dan
 - 4) Pelaksanaan persiapan O&P, yang dikerjakan apabila ketiga tahap sebelumnya telah selesai dilaksanakan.
- Tahapan akhir modernisasi irigasi merupakan operasionalisasi, berupa tindakan (action) pengoperasian bangunan dan jaringan irigasi sesuai dengan lima pilar modernisasi irigasi. (Indah Indriasputri)

OPERASI DAN PEMELIHARAAN JARINGAN IRIGASI



Pemeliharaan Daerah Irigasi Colo Timur Berupa Pekerjaan Perbaikan Saluran Induk Di Ckr 19 Spr 36 Dan Cross Drain Ds. Kalibening, Kel. Kroyo, Kec. Karangmalang, Kab. Sragen/Jawa Tengah

Operasi dan pemeliharaan Jaringan irigasi menjadi hal yang sangat penting dalam menjaga kondisi jaringan irigasi agar tetap baik dan berfungsi. Dengan pengoprasian dan pemeliharaan jaringan irigasi yang baik, usia fungsional suatu jaringan irigasi akan semakin lama dan jangka waktu rehabilitasi yang diperlukan akan semakin lama pula. Berdasarkan Lampiran Peraturan Menteri PUPR No. 12 Tahun 2015 tentang Pedoman Penyelenggaraan Operasi Jaringan Irigasi, Operasi jaringan irigasi merupakan upaya pengaturan air irigasi dan pembuangannya, termasuk kegiatan membuka menutup pintu bangunan irigasi, menyusun rencana tata tanam, menyusun sistem golongan, menyusun rencana pembagian air, melaksanakan kalibrasi pintu/bangunan, mengumpulkan data, memantau, dan mengevaluasi. Kegiatan operasi jaringan irigasi secara rinci meliputi Pekerjaan pengumpulan data (data debit, data curah hujan, data luas tanam, dll), Pekerjaan kalibrasi alat pengukur debit, Pekerjaan membuat Rencana Penyediaan Air Tahunan, Pembagian dan Pemberian Air Tahunan, Rencana Tata Tanam Tahunan, Rencana Pengeringan, Pekerjaan melaksanakan pembagian dan pemberian air (termasuk pekerjaan: membuat laporan permintaan air, mengisi papan operasi, mengatur bukaan pintu), Pekerjaan mengatur pintu-pintu air pada bendung berkaitan dengan datangnya

debit sungai banjir, Pekerjaan mengatur pintu kantong lumpur untuk menguras endapan lumpur, Koordinasi antar instansi terkait, dan Monitoring dan Evaluasi kegiatan Operasi Jaringan Irigasi. Dalam kegiatan Operasi Jaringan Irigasi, dilakukan didalamnya Evaluasi kinerja sistem irigasi yang dimaksudkan untuk mengetahui kondisi kinerja sistem irigasi yang meliputi : prasarana fisik, produktivitas tanaman, sarana penunjang, organisasi personalia, dokumentasi, kondisi kelembagaan P3A, evaluasi ini dilaksanakan setiap tahun untuk mengetahui Indeks Kinerja Sistem Irigasi dengan nilai :

- 80-100 : kinerja sangat baik;
- 70-79 : kinerja baik;
- 55-69 : kinerja kurang dan perlu perhatian;
- < 55 : kinerja jelek dan perlu perhatian;
- maksimal 100, minimal 55 dan optimum 77,5.

Dalam rangka mengikutsertakan masyarakat petani pemakai air, perencanaan dan pelaksanaan operasi didapat melalui usulan dari P3A/GP3A/IP3A, dengan proses yaitu : P3A/GP3A/IP3A mengusulkan rencana tanam dan luas areal kepada Dinas yang membidangi irigasi. kemudian Dinas yang membidangi irigasi bersama-sama Dinas yang membidangi Pertanian menyusun rencana tanam dan luas areal tersebut.



Pemeliharaan Daerah Irigasi Colo Timur

setelah itu, Komisi irigasi yang beranggotakan instansi terkait dan wakil perkumpulan petani pemakai air membahas pola dan rencana tata tanam, rencana tahunan penyediaan air irigasi, rencana tahunan pembagian dan pemberian air irigasi dan merekomendasikan kepada Bupati/Walikota atau Gubernur sesuai dengan kewenangannya. Dinas yang membidangi irigasi, melaksanakan operasi jaringan irigasi atau dapat dilakukan dengan melibatkan peran P3A/GP3A/IP3A untuk melaksanakannya.

Berdasarkan Lampiran Peraturan Menteri PUPR No. 12 Tahun 2015 tentang Pedoman Penyelenggaraan Pemeliharaan Jaringan Irigasi, Pemeliharaan jaringan irigasi merupakan upaya menjaga dan mengamankan jaringan irigasi agar selalu dapat berfungsi dengan baik guna memperlancar pelaksanaan operasi jaringan irigasi dan mempertahankan kelestariannya. Ruang lingkup kegiatan pemeliharaan jaringan meliputi inventarisasi kondisi jaringan

irigasi, perencanaan, pelaksanaan, pemantauan dan evaluasi. Jenis pemeliharaan jaringan irigasi terdiri dari Pengamanan jaringan irigasi, Pemeliharaan rutin, Pemeliharaan berkala dan Perbaikan darurat. Untuk mendapatkan hasil pemeliharaan yang optimal, diperlukan tata cara/prosedur yang mengacu pada tahapan Inventarisasi jaringan irigasi pada setiap daerah irigasi, Perencanaan pemeliharaan jaringan irigasi, pelaksanaan pemeliharaan jaringan irigasi dan Pemantauan dan evaluasi pemeliharaan jaringan irigasi. Evaluasi dan pemantauan pada pemeliharaan jaringan irigasi dilakukan untuk kegiatan pemeliharaan yang dilaksanakan sendiri secara swakelola ataupun dikontrakkan, baik untuk jenis pengamanan jaringan irigasi, pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala dan penanggulangan/perbaikan darurat. Pemantauan untuk pekerjaan pemeliharaan jaringan irigasi yang dilakukan secara swakelola baik pemeliharaan rutin maupun pemeliharaan berkala dilakukan oleh Dinas/Pengelola irigasi bersama P3A/GP3A/IP3A sedangkan Pemantauan pelaksanaan pekerjaan pemeliharaan jaringan irigasi yang dilakukan secara kontraktual baik pemeliharaan berkala maupun perbaikan/penggantian dilakukan oleh Dinas/Pengelola irigasi dengan melibatkan peran serta P3A/GP3A/IP3A. Indikator Keberhasilan Kegiatan Pemeliharaan dapat dilihat melalui :

- a) Terpenuhinya kapasitas saluran sesuai dengan kapasitas rencana.
- b) Terjaganya kondisi bangunan dan saluran :
 1. Kondisi baik jika tingkat kerusakan < 10 % dari kondisi awal bangunan dan saluran, diperlukan pemeliharaan rutin.
 2. Kondisi rusak ringan jika tingkat kerusakan 10 – 20 % dari kondisi awal bangunan dan saluran, diperlukan pemeliharaan berkala yang bersifat perawatan.
 3. Kondisi rusak sedang jika tingkat kerusakan 21 – 40 % dari kondisi awal bangunan dan saluran, diperlukan pemeliharaan berkala yang bersifat perbaikan. Kondisi rusak berat jika tingkat kerusakan > 40 % dari kondisi awal bangunan dan saluran, diperlukan pemeliharaan berkala yang bersifat perbaikan berat atau penggantian.
- c) Meminimalkan biaya rehabilitasi jaringan irigasi
- d) Tercapainya umur rencana jaringan irigasi.

(Irma Rahmawati)

APPLICATION OF GOOD GOVERNANCE PRINCIPLE ON REGIONAL ROAD MANAGEMENT IN INDONESIA

This paper presents the introduction of new policies for improvement of road maintenance by the central government and the implementation of its effects on road management of regional roads in Indonesia toward good governance. The new governance measures introduced in this paper is that the central government provides incentive-based budget support for road maintenance to local governments to realize continuous road maintenance implementation and to aim improve the level of service of regional roads accordingly.

1. INTRODUCTION

Management of regional road is under the re-sponsibility of respective local Government. In term of road network, 90% of the total length of the road network, which amounted to 528,202 km, is a regional road (province / district / city) in Indonesia. In order to maintain the regional road stability, it is required huge amount of budget. Since local government has budget constraint, the Central Government still gives financial support through direct transfer such as Dana Bagi Hasil/Income Sharing Fund, Dana Alokasi Umum (DAU)/General Allocation Fund (GAF), Dana Alokasi Khusus (DAK)/Specific Allocation Fund (SAF), Dana Desa/Village Fund and also the Grant. This paper will describe about the effort of Ministry of Public Works and Housing (MPWH) Indonesia in improving the good governance for the execution of regional road. MPWH introduced the incentive grant program called Provincial Road Improvements & Maintenance (PRIM) and extended with Regional Road Grant Program (RRGP). This program is delivered through pre-financing by local government budget and reimbursement grant scheme maximum 40% for PRIM and 100% for RRGP by central government with incentives around 10% from total physical program. PRIM and RRGP apply the good governance and open government principle by involving the road authorities (central and regional road authorities), service provider (consultant, contractor etc.), and road user through Road Transport and Traffic Forum (RTTF). The implementation is needed synergy between sectors, strong commitment from the local government, transparency, and quality assurance as agreed among the stakeholder.

There are 4 (four) phases in the mechanism of PRIM/

RRGP program, which are Grant process, proposing the grant program, verification, request for disbursement and distribution of grant, and the last phase is report, monitoring, and evaluation of grant. The program can improve the road service but with the optimum budget using the specific programming tool. In term of road stability, the program can maintain the stability of road and improve the quality of road service meet international standard. The sustainability of the program is needed a strong commitment from the local government and to be implemented for all the road project.

2. BACKGROUND

(1) Road Network in Indonesia

Based on Road Law No: 38/20042), administratively road is classified into national road, provincial road, regency road, city road and rural road. The national road is under the management of Directorate General of Highway (DGH), Ministry of Public Works and Housing (MPWH). Meanwhile, the other roads (called as regional road) are under respective local government re-sponsibility. Provincial road become provincial government responsibility, district and rural road become regency government responsibility, and city/urban road becomes responsibility of city/municipality government. However, the MPWH still have responsibility for the technical empowerment of regional road administration.

(2) Regional Road Conditions in Indonesia

Total road length in Indonesia is around 528,202 km in which almost 90% of them is regional road excluding the rural road, as shown in Table 1. But, the condition

of provincial road is still 69%, and district/city road still is 57% in stable (good and average) condition compared to national road which is already 92% in stable condition. For regional road condition, there is a backlog around 7% of stable condition compared to the national target, which are 75% and 65% stable for provincial road and district/city road, respectively.

Table.1 Road Network in Indonesia (2019)

Road Status	Length (km)	Stable Condition (%)
National Road	47.017	91.90
Province Road	47.874	68.95
District & City Road	433,311	57.13

(3) Policy for Regional Road Management
Medium National Development Plan 20015-2019 and 2020-20243), state the policy for improvement of national connectivity and lowering travel time. In order to achieve this policy, a strategy direction for regional road is by improving its road stability. The central government is set the regional road stability for provincial road is 75% and district/city road is 65%. Therefore, the central government give support to local government by (i) improving the SAF mechanism and (ii) applying the cost sharing scheme between central government budget (APBN) and local government budget (APBD) with an incentive.

This paper will elaborate further about the Grant Program which can improve the good governance and service quality of regional road.

3. GOOD GOVERNANCE PRINCIPLE
“Good governance,” often broadly defined, has been assumed to be a causal driver of economic and social development, rather than just correlated with growth. Meanwhile, poor governance leads to weak delivery of vital public services. It is clear that application of good governance will improve the quality of public service delivery. Subsequently, UNDP has issued the 9 (nine) principles of Good Governance as follows:

1. Participation: All men and women should have a voice in decision-making, either directly or through legitimate intermediate institutions that represent their interests. Such broad participation is built on

- freedom of association and speech, as well as on the capacity to participate constructively.
2. Rule of law: Legal frameworks should be fair and enforced impartially, particularly the laws on human rights.
3. Transparency: This concept is built on the free flow of information. Processes, institutions and information should be directly accessible to those concerned, and enough information should be provided to render them understandable and monitorable.
4. Responsiveness: Institutions and processes should serve all stakeholders.
5. Consensus orientation: Good governance should mediate differing interests in order to reach broad consensus on the best interests of the group and, where possible, on policies and procedures.
6. Equity: All men and women should have equal opportunity to maintain or improve their well-being.
7. Effectiveness and efficiency: Processes and institutions should produce results that meet needs while making the best use of resources.
8. Accountability: Decisionmakers in government, the private sector and civil-society organizations should be accountable to the public as well as to institutional stakeholders. This accountability differs depending on the organization and whether the decision is internal or external to an organization.
9. Strategic vision: Leaders and the public should have a broad and longterm perspective on good governance and human development, together with a sense of what is needed for such development. There should also be an understanding of the historical, cultural and social complexities in which that perspective is grounded

Furthermore, it is suggested that open government system should be applied in order to improve good governance. The open government is mechanism in order to make sure that public participation in effective way. Accordingly, the components of open government are: (i) Openness, (ii) Transparency, (iii) Accountability, (iv) Participation, and (v) Trust. The application of information technology will help. In Indonesia, we already apply a good governance principle through PRIM (Provincial Road Improvement and Maintenance) in Nusa Tenggara Barat Province. It was expanded to West Lombok District (2017-2019), and Probolinggo District (2019-2021). Since 2019,

Government also launched similar program, Regional Road Grant Program (RRGP) for 15 provinces/districts in National Tourism Destination Area.

4. PRIM/PPRG

PRIM/RRGP is using a different mechanism comparing to other scheme of central government support funds to local government. PRIM/RRGP program is employing a reimbursement method, where local government must do pre financing of construction work and some good governance items. Local government will get the reimbursement and incentive of their perform output based on the verification. The Verification and reimbursement are conducted in 3 (three) stages and reimbursement grant will comprise of (i) Incentive for Good Governance around 10% of physical work budget and (ii) reimbursement of the Physical works program, 40% for PRIM and 100% for RRGp.

All the procedure, mechanism and guidance of the PRIM/RRGP program are set out under the strict regulation within Program Management Manual (PMM). PRIM/RRGP program seeks to impose a new mindset to local governments on road management, i.e. road operators should prioritize routine maintenance work and backlogs and minor works compared to new road construction and road improvements. The program is involved not only the public work department but also related local government institution such as local planning agency, tourism department, transportation department, finance department and procurement unit. The incentive for Good Governance is consisting of many items which are increased at every stage of verification process. In 2020 there is about 62 good government items should be fulfilled by the local government. Since 2016, there is a deduction when an item is not fulfilled as the following way;

Incentive Deduction = $[1 / (\text{number of verification items per year}) * \text{allocated incentive value per year}]$

In order to run and manage the program, an organization structure is established involving several ministries. There are Ministry of Public Work and Housing (MPWH), there are three units involved (i) Center of Facilitation for Regional Infrastructure (CFRI), Secretary General, (ii) Directorate General of Highway and (iii) Regional Infrastructure Development Agency, National Development Planning (NDP/Bappenas),

Ministry of Finance (MoF), Ministry of Human Affair (MoHA), and Ministry of Transportation (MoT). The detail organization structure is shown in Figure 2.

5. PRIM NTB PROVINCE AND LOMBOK BARAT DISTRICT

NTB Province and Lombok Barat district are located in the Lombok Island as part of the Mandalika national tourism center area. The first incentive-based program was run for road maintenance of provincial road in NTB Province started in 2013 and ended in 2019. The program was to maintain and rehabilitate some of around 1.485 km of provincial road which was only around 60% of road in stable condition in 2012. The program was using the PRIM scheme, so the reimbursement is only 40% of the total budget for physical work and 10% incentive for good government improvement. In the first three year, the local government had difficulty in following the program. It is due central government introduced some new governance approach such as implementation of the sustainable programming and budgeting through P/KRMS introduction, application of long segment contract, activation of RTTF and public consultation, more concern on maintenance and off carriageway/road safety aspect and other output performances. But then, in the following year until the end of program, the stakeholder in NTB Province became familiar with the program and the road already reach 84% in stable condition in 2019. NTB Province is pioneer in implementing the E-catalogue for routine maintenance of road. Many of local governments around Indonesia are interesting with the achievement and conducting study/site visit to NTB.

Table. 2 Contract Packaging of Corridor Management in Lombok Barat District

No	Year	Pack-age	Number of Road Link	Length (km)	Contract Value (bil-lion Rupiah)
1	2017	P1	12	56.69	15.2
2	2017	P2	38	145.47	13.7
3	2018	P1	14	66.74	15.8
4	2018	P2	28	131.27	12.5
5	2018	P3	19	91.27	16.29

In 2017, central government claimed that the PRIM program in NTB Province was successful and wanted to expand to another local government within the NTB Province and central government selected Lombok Barat. This district has to manage around 571,584 km of road which was only 60% of them in stable condition (2017). The Lombok Barat government already learned from NTB Province experience in run-ning the PRIM program. The result was better than the NTB Province in term of fulfillment of good governance and quality of physical work. The stability of road networks are steady and in-crease. Lombok Barat also was introducing the Corridor Management Contract in which several road links within one/two sub -district were con-tracted under one contract (Table.2). This would improve the efficiency of contractor and super-vision works. In 2019, the local Government of Lombok Barat has a become member of Con-struction Sector Transparency (CoST) organiza-tion which is promoting the accountability and transparency of infrastructure provision.

The implementation of PRIM/RRGP program has an impact in improving the delivery system of road facility and better output of the road quality services lead to improve good governance aspect. This incentive-based programme already applied the framework of 9 (nine) good govern-ance principles as it is shown in Table.3.

6. CONCLUSIONS

From the discussion of the previous chapter, it can be concluded that application of PRIM scheme will improve the good governance, road services and stability. It is also change mindset of the road related stakeholder to prioritize preser-vation compared to the construction of

new roads in order to sustain the road stability. Public involvement in road supervision is also an im-portant factor for improving the good governance in road provision. The sustainability of system introduced by this program should be keep by the local government and applied in all the road project regardless the source of fund. (Dedy Gunawan)

REFERENCES

- 1) Directorate General of Highway and SiPDJD, MPWH
- 2) Road Law No 38/20054
- 3) Presidential Decree No 2/2015 on Medium National Devel-opment Plan 20015-2019 and Presidential Decree No 18/2020 on Medium National Development Plan 2020-2024
- 4) UNDP, Governance for Sustainable Human Development, 2017.
- 5) Janssen M. Open and Smart Government, edX online Course, 2017.
- 6) Secretary General of Ministry of Public Work and Housing, Amendment 7 Program Management Manual PRIM,2019
- 7) Secretary General of Ministry of Public Work and Housing, Amendment 2 Program Management Manual PHJD,2020.

Table.3 Application of Good Governance Principles in PRIM/PPRG

No.	Principle	Definition
1	Participation	Establishment of active RTTF (Road Transport and Traffic Forum) comprised of 50% NGO or society allowed active participant of all component in road provision under the PRIM/RRGP. The RTTF members join in every step of road development cycle.
		Public consultation is conducted during the design process and after the Pre-Construction Meeting (PCM) which is attended by RTTF an affected people along the project corridor.
2	Rule of law	The program is run based on the legitimate Program Management Manual (PMM) which is agreed by related stakeholders and signed by echelon 1 of MPWH.
		All the local government under PRIM/RRGP program and related institutions of center government should follow this PMM.
3	Transparency	Projects under PRIM/RRGP are published in website of Local Government and RTTF.
		Collaboration with CoST (Construction Sector Transparency) and RTTF website display 40 CoST's a Infrastructure Data Standards (IDS).
		One of the local government (West Lombok District) is already accepted member of CoST.
4	Responsiveness	All people can complain related to road provision through RTTF and responded by RTTF within a day.
5	Consensus orientation	The budget allocation program is proposed by local government considering the ability of their local budget.
		Number and kind of the item of good government is developed together among local government and central government stakeholder.
		All consensus of the program is regulated under PMM and review yearly based on the previous performance.
6	Equity	The program is encouraged participation of women, disability and indigenous people through RTTF or directly involved in the physical work.
		Based on the Pear Review (2017), females accounted for about 7%-13% of personal provided by contractors; 0%-5% for swakelola; 7%-9% for supervision consultants; 17% in meetings of RMMT (Road Management and Maintenance Team); 10% -15% in public consultations; and 14%-20% in other activities.
		PRIM/RRGP have helped make road better which inturn improved mobility by women and girls and their accessibility to markets, schools, and health facilities and expanded their choices. Improved shoulders on PRIM/RRGP roads have increased road safety and convenience, especially for children (male & female) and disability walking to school/other places.
		Women made sales to workers during implementation of road maintenance and to the public afterwards (fruit, petrol)
		New business were created by women after road condition were improved. Incomes also increased for businesses owned by women, mainly due to high traffic volumes.
7	Effectiveness and efficiency	Road development program is based on the corridor analysis and using PKRMS as a tool in programming and budgeting
		The Process and involvement of every institution is clearly determined within the PMM and all institution have clear task and making the best use of resources
8	Accountability	Road program is determined among local and central government
		Procurement of the contractor and consultant supervision should follow the Standar Bidding dokumen and PMM
		The reimbursement process is done through tight verification processes
9	Strategic vision	During the selection process of Grant receiver candidate, the Head of local government should submit the letter of intent stated to improve governance of road sector provision
		Some item of good government already considering the sustainability of the system even after the program is finish such as the local government should apply the PKRMS.
		The NTB province already commit to implement the E-catalogue for routine maintenance and contracting out about Rp700 billion for 3 years next (2020-2023)
		The SOP of RTTF which is developed under the PRIM program widely disseminated out to other local government across Indonesia by Ministry of Transportation
		New SAF scheme-Road Safety- is already introduced to improve the road safety issue as an impact of PRIM/RRGP program and RTTF is become a requirement to receive this SAF scheme
		The NTB province already established Road Maintenance Management Team (RMMT). The RMMT was established to support the DPU in taking the lead role in road management and increase chances of sustainability. RMMT will consist of divisions in charge of planning, programming, budgeting implementation, and coordination with RTTF and other related stakeholders.

PENGHARMONISASIAN, PEMBULATAN, DAN PEMANTAPAN KONSEPSI RANCANGAN PERMEN PUPR TENTANG PETUNJUK OPERASIONAL PENYELENGGARAAN DAK INFRASTRUKTUR PUPR



Rapat Pengharmonisasian, Pembulatan, dan Pemantapan Konsepsi Rancangan Permen PUPR tentang Petunjuk Operasional Penyelenggaraan DAK Infrastruktur PUPR

Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah sebagai Unit Kerja di lingkungan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat memiliki tugas yaitu melaksanakan perencanaan, pembinaan, dan pemantauan penyelenggaraan infrastruktur daerah, dimana penyelenggaraan infrastruktur daerah ini dapat mengakomodir kegiatan penyaluran dana stimulan dari Anggaran Pendapatan belanja Negara (APBN) kepada Pemerintah Daerah (Pemda) yang disebut Dana Alokasi Khusus (DAK). Salah satu fungsi Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah ialah menyusun kebijakan teknis, program dan anggaran penyelenggaraan fasilitas infrastruktur daerah. Oleh karena itu setiap tahunnya, Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah berkontribusi dalam proses penyusunan peraturan perundang-undangan yang akan menjadi landasan penyelenggaraan DAK.

Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah turut berkontribusi terhadap penyusunan Perpres Nomor 88 Tahun 2019 tentang Petunjuk Teknis DAK Fisik yang kemudian diundangkan pada 30 Desember

2019. Setelah resmi diundangkannya Perpres tersebut, Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah menindaklanjuti dengan menyusun Permen PUPR tentang Petunjuk Operasional. Penyusunan ini dijalankan berdasarkan amanah dari Perpres Nomor 88 Tahun 2019 Pasal 3 Ayat 3 yaitu “Dalam hal setiap bidang/subbidang DAK Fisik memerlukan standar teknis kegiatan, K/L dapat menyusun petunjuk operasional”.

Penyusunan Rancangan Permen PUPR tentang Petunjuk Operasional Penyelenggaraan DAK Infrastruktur ini dilakukan melalui beberapa tahapan dimulai dari penyusunan draf yang dilakukan oleh Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah bersama dengan Unit Organisasi teknis di lingkungan Kementerian PUPR. Setelah draf terbentuk, dilanjutkan dengan rapat pra-harmonisasi yang dilakukan untuk memantapkan konsepsi rancangan Permen PUPR sebelum diadakannya rapat harmonisasi bersama Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia. Untuk lebih jelasnya alur timeline penyusunan Permen PUPR tentang Petunjuk Operasional Penyelenggaraan Dana Alokasi Khusus Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar Alur Timeline Penyusunan Peraturan Menteri PUPR tentang Petunjuk Operasional Penyelenggaraan DAK Infrastruktur PUPR

Rapat Pengharmonisasian, Pembulatan, dan Pemantapan konsepsi Rancangan Peraturan Menteri tentang Petunjuk Operasional Penyelenggaraan Dana Alokasi Khusus Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dilaksanakan pada hari Kamis-Sabtu pada 6-8 Februari 2020 di Hotel Aviary Bintaro. Kegiatan dibuka dan dipimpin oleh Tim Pengharmonisasian Bidang Perekonomian 7, Kementerian Hukum dan HAM. Pengharmonisasian Rancangan Peraturan Menteri PUPR ini mengikutsertakan unsur :

1. Instansi Pemrakarsa

- Direktorat Jenderal Sumber Daya Air
- Direktorat Jenderal Cipta Karya
- Direktorat Jenderal Perumahan
- Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah
- Biro Hukum

2. Lembaga pemerintah atau instansi yang terkait

- Kementerian Dalam Negeri
- Kementerian PPN / Bappenas
- Kementerian Keuangan
- Kementerian Hukum dan HAM

Rapat pengharmonisasian ini diadakan sebagaimana telah diamanatkan dalam Pasal 3 ayat (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 59 Tahun 2015 tentang Keikutsertaan Perancang Peraturan Perundang-undangan dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan dan Pembinaannya. Berdasarkan Peraturan Menteri Hukum dan HAM Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2018 tentang Pengharmonisasian Rancangan Peraturan Menteri, Rancangan Peraturan Lembaga Pemerintah Non Kementerian, atau Rancangan Peraturan dari Lembaga Nonstruktural Oleh Perancang Peraturan Perundang-Undangan Pasal 4 bahwa Pengharmonisasian Rancangan Peraturan Menteri bertujuan untuk :

1. Menyelaraskan dengan:

- Pancasila, Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi atau yang setingkat, dan putusan pengadilan; dan



Rapat Pengharmonisasian, Pembulatan, dan Pemantapan Konsepsi Rancangan Permen PUPR tentang Petunjuk Operasional Penyelenggaraan DAK Infrastruktur PUPR

- Teknik penyusunan peraturan perundang-undangan
2. Menghasilkan kesepakatan terhadap substansi yang diatur. Rangkaian kegiatan acara ini, yaitu :

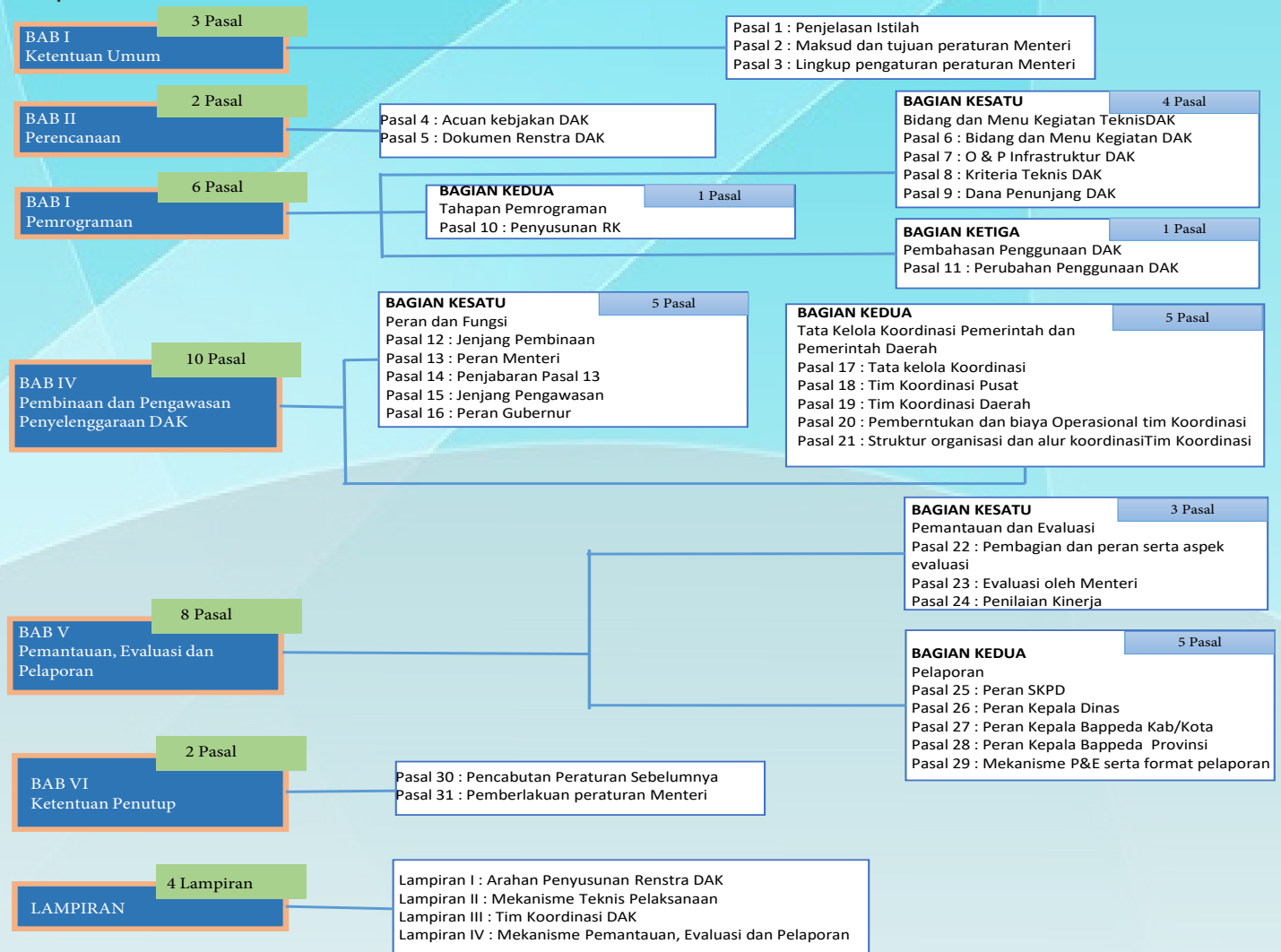
- Pembahasan Draf Batang Tubuh
- Pembahasan Lampiran I (Arahan Penyusunan Renstra DAK)
- Pembahasan Lampiran II (Mekanisme teknis Pelaksanaan)
- Pembahasan Lampiran III (Tim Koordinasi DAK)
- Pembahasan Lampiran IV (Mekanisme Pemantauan, Evaluasi, dan pelaporan)
- Penyusunan Berita Acara Hasil Harmonisasi

Rancangan Peraturan Menteri yang telah diharmonisasikan pada rapat ini kemudian difinalisasi oleh Biro Hukum, Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah, dan Kementerian Hukum dan HAM sesuai masukan dan pembahasan dalam rapat. Rancangan Permen PUPR yang telah difinalisasi kemudian disampaikan kembali kepada Dirjen Peraturan Perundang-undangan melalui Direktur Perancangan Peraturan Perundang-Undangan. Dirjen Peraturan Perundang-undangan menyampaikan surat keterangan telah dilakukan Pengharmonisasian kepada Pemrakarsa dengan melampirkan naskah Rancangan Peraturan Menteri.

Peraturan Menteri PUPR Nomor 8 Tahun 2020 tentang Petunjuk Operasional Penyelenggaraan DAK Infrastruktur kemudian ditetapkan oleh Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat pada 5 Maret 2020 dan diundangkan Dirjen Peraturan Perundang-undangan Kementerian Hukum dan HAM pada 9 Maret 2020. (Pujiati Rahayu)

REVIU KEBIJAKAN DANA ALOKASI KHUSUS INFRASTRUKTUR PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT

Dana Alokasi Khusus Fisik untuk Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) yang selanjutnya disebut DAK adalah dana yang dialokasikan dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) kepada daerah tertentu dengan tujuan untuk membantu mendanai kegiatan khusus di bidang PUPR yang merupakan urusan daerah sesuai dengan prioritas nasional. Kegiatan khusus di bidang PUPR yang didanai DAK meliputi bidang irigasi, jalan, air minum, sanitasi, serta perumahan dan permukiman. Dari tahun ke tahun penyelenggaraan DAK mengalami perubahan dinamika kebijakan, menyesuaikan dengan prioritas nasional dan dinamika penyelenggaraan infrastruktur daerah. Kebijakan penyelenggaraan DAK TA 2020 diatur dalam: (i) Peraturan Presiden Nomor 88 Tahun 2019 tentang Petunjuk Teknis DAK Fisik, (ii) Peraturan Menteri Keuangan Nomor 130 Tahun 2019 tentang Pengelolaan DAK Fisik, (iii) Peraturan Menteri PUPR Nomor 8 Tahun 2020 tentang Petunjuk Operasional Penyelenggaraan DAK Infrastruktur PUPR, dan (iv) Peraturan Direktur Jenderal Perimbangan Keuangan Nomor 3 Tahun 2020 tentang Panduan Reviu Laporan Realisasi Penyerapan Dana dan Capaian Keluaran (Output) Kegiatan DAK Fisik. Kementerian PUPR sebagai pembina penyelenggaraan DAK menyusun Peraturan Menteri PUPR Nomor 8 Tahun 2020.



Garis besar Peraturan Menteri PUPR Nomor 8 Tahun 2020

Peraturan Menteri PUPR Nomor 8 Tahun 2020 terdiri dari 6 bab, 31 pasal, dan 4 lampiran (lihat Gambar 1). Peraturan ini menggantikan peraturan sebelumnya, yaitu Peraturan Menteri PUPR Nomor 2 Tahun 2019 tentang Petunjuk Operasional Penyelenggaraan DAK Infrastruktur PUPR. Terdapat 7 poin perubahan pada petunjuk operasional penyelenggaraan DAK TA 2020 dibandingkan dengan tahun sebelumnya: (i) unit kerja penyelenggara; (ii) sasaran penyelenggaraan; (iii) menu kegiatan; (iv) kriteria teknis; (v) kegiatan penunjang; (vi) perubahan Rencana Kegiatan (RK); dan (vii) penyusunan petunjuk pelaksanaan.

1. Unit Kerja Penyelenggara

Awalnya, penyelenggaraan DAK dibina oleh unit kerja setingkat eselon 3 di Kementerian PUPR. Kebijakan baru menyatakan bahwa mulai tahun 2020, DAK diselenggarakan oleh Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah (PFID), yang merupakan unit kerja setingkat eselon 2 di bawah Sekretariat Jenderal Kementerian PUPR. Terdapat beberapa kegiatan DAK yang sebelumnya merupakan tugas Unit Organisasi (Unor) Teknis, pada kebijakan baru menjadi tugas bersama PFID. Beberapa kegiatan tersebut adalah verifikasi dan penyetujuan usulan RK, penghitungan indeks teknis, penandatanganan RK, penyetujuan usulan perubahan RK, dan sebagai tembusan laporan triwulan dan tahunan terkait pembinaan pelaksanaan DAK di daerah.

2. Sasaran Penyelenggaraan

Terdapat perubahan sasaran penyelenggaraan DAK bidang irigasi, air minum, sanitasi, serta perumahan dan permukiman:

- Ada DAK bidang irigasi, terdapat penambahan sasaran berupa pembangunan dan peningkatan infrastruktur pengendali banjir yang melindungi daerah irigasi kewenangan daerah;
- Pada DAK bidang air minum dan sanitasi, sasaran tahun 2019 adalah mewujudkan 100% akses pelayanan dasar air minum dan sanitasi. Untuk tahun 2020, sasarannya adalah mewujudkan 100% akses air minum dan sanitasi yang berkelanjutan untuk pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM), percepatan pembangunan di daerah afirmasi, serta prioritas nasional diantaranya percepatan penurunan stunting, untuk mencapai Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (Sustainable Development Goals); dan

- Pada DAK bidang perumahan dan permukiman, terdapat penambahan detail berupa penyediaan perumahan dan permukiman beserta Prasarana, Sarana, dan Utilitas Umum (PSU) layak di permukiman kumuh dan mendukung pelayanan dasar daerah kabupaten/kota pada SPM Perumahan Rakyat, serta dalam rangka pencegahan kumuh di daerah tertinggal, pulau-pulau kecil terluar, daerah perbatasan negara, serta Provinsi Papua dan Provinsi Papua Barat.

3. Menu Kegiatan

Terdapat perubahan menu kegiatan DAK bidang irigasi, jalan, sanitasi, serta perumahan dan permukiman:

- Pada DAK bidang irigasi, terdapat penambahan menu kegiatan pembangunan infrastruktur pengendali banjir dan peningkatan infrastruktur pengendali banjir;
- Pada DAK bidang jalan, terdapat penambahan menu kegiatan rekonstruksi/peningkatan struktur kapasitas jalan, penggantian jembatan, dan pelebaran jalan;
- Pada DAK bidang sanitasi, terdapat penghapusan menu kegiatan pembangunan Infrastruktur Pengelolaan Drainase Lingkungan; dan
- Pada DAK bidang perumahan dan permukiman, terdapat perubahan menu kegiatan seperti yang dapat dilihat pada Tabel 1.

Subbidang	Perubahan Menu Kegiatan	
	Tahun 2019	Tahun 2020
Rumah Swadaya	1. Pertumbuhan Baru (PB) 2. Peningkatan Kuantitas (PK) dan Pembangunan jalan dan drainase lingkungan bagi kabupaten/kota yang telah melaksanakan pembangunan rumah swadaya secara berkelompok melalui DAK pada tahun sebelumnya	1. Pembangunan Batu (PB) rumah layak huni secara swadaya termasuk upah tukang. 2. Pembangunan Baru (PB) berkelompok dalam satu hampan. 3. Peningkatan kualitas (PK) rumah secara swadaya termasuk upah tukang, dan 4. Pembangunan jalan lingkungan bagi kelompok penerima Bantuan (KPB) yang telah melakukan PB dalam satu hampan.
Rumah Khusus	Pembangunan Rumah khusus dengan ketentuan. 1. Luas lantai bangunan rumah khusus seluas 36 m2 untuk rumah di pulau-pulau terluar; dan 2. Luas lantai bangunan rumah khusus maksimal seluas 45 m2 untuk rumah di kawasan perbatasan negara.	Pembangunan Rumah Khusus beserta PSU skala rumah yang layak di daerah tertinggal, pulau – pulau kecil terluar, daerah perbatasan negara untuk rumah Aparatur Sipil Negara (ASN), tenaga pendidik, petugas kesehatan dan veteran di Provinsi Papua dan Provinsi Papua Barat dengan tipe 36.

Tabel 1. Perubahan menu kegiatan DAK bidang perumahan dan permukiman TA 2020

4. Kriteria Teknis

Terdapat perubahan kriteria teknis DAK bidang irigasi, jalan, serta perumahan dan permukiman:

- Pada DAK bidang irigasi, terdapat penambahan kriteria teknis berupa kriteria kesiapan teknis infrastruktur pengendali banjir;
- Pada DAK bidang jalan, terdapat penambahan kriteria teknis berupa kepatuhan atas penentuan Pelaksanaan Kebijakan Satu Peta/peta SHP; dan
- Pada DAK bidang perumahan dan permukiman, terdapat perubahan kriteria teknis pada subbidang rumah swadaya, seperti yang dapat dilihat pada Tabel 2.

Perubahan Menu Kegiatan	
Tahun 2019	Tahun 2020
1. Memiliki SKPD yang membidangi perumahan minimal eselon 3;	1. Memiliki SKPD yang membidangi perumahan
2. Kabupaten/Kota yang mengalokasikan kegiatan perumahan atau mereplika program Bantuan Stimulan Perumahan Swadaya (BSPS);	2. Memiliki rencana pembangunan perumahan dan permukiman;
3. Dapat menganggarkan dana pendamping APBD;	3. Memiliki basis data perumahan melalui aplikasi elektronik Rumah Tidak Layak Huni (e-RTLH);
4. Memiliki SK Kawasan Kumuh;	4. Memiliki replikasi program/ kegiatan sejenis dan/atau menganggarkan dana pendamping dari APBD dan ADD;
5. Merupakan daerah afirmasi; dan	5. Jumlah RTLH, jumlah kebutuhan rumah dan profil permukiman kumuh; dan
6. Pelaporan.	6. Pelaporan.

Tabel 2. Perubahan kriteria teknis DAK subbidang rumah swadaya TA 2020

5. Kegiatan Penunjang

DAK dapat digunakan untuk mendanai kegiatan penunjang, diantaranya biaya tender dan pelaksanaan reviu oleh inspektorat daerah. Kebijakan DAK TA 2020 menegaskan bahwa pendanaan kedua kegiatan tersebut tidak termasuk honorarium.

6. Perubahan RK

Kepala daerah dapat mengajukan usulan perubahan RK kepada Menteri PUPR sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Berdasarkan kebijakan DAK TA 2020, terdapat perubahan ketentuan perubahan RK. Tahun sebelumnya, usulan perubahan diajukan kemudian disetujui oleh Kementerian PUPR paling lambat minggu pertama bulan Maret tahun anggaran berkenaan.

Sementara pada tahun 2020, usulan perubahan diajukan paling lambat bulan Februari kemudian disetujui oleh Kementerian PUPR paling lambat minggu kedua bulan Maret tahun anggaran berkenaan. Selain perubahan jadwal, kriteria dan mekanisme perubahan RK juga dibatasi menjadi:

- Optimalisasi sisa kontrak berupa penambahan output pekerjaan dan/atau penambahan kegiatan baru, selain usulan aspirasi DPR; dan
- Pemenuhan kriteria kesiapan teknis usulan aspirasi DPR.

Berdasarkan kebijakan DAK TA 2020, kepala daerah juga dapat mengajukan usulan perubahan RK dalam keadaan kahar, yaitu jika terjadi bencana alam, kerusakan, kejadian luar biasa, dan/atau wabah penyakit menular. Pada tahun sebelumnya, perubahan RK dalam keadaan kahar terbatas pada kejadian bencana alam dan/atau kerusakan.

7. Penyusunan Petunjuk Pelaksanaan

Sebagai acuan pemerintah daerah dalam pelaksanaan kegiatan DAK, Unor Teknis menyusun petunjuk pelaksanaan. Pada tahun 2019, petunjuk pelaksanaan berbentuk Surat Edaran Direktur Jenderal, terpisah dengan Peraturan Menteri. Pada tahun 2020, petunjuk pelaksanaan tergabung dalam Peraturan Menteri, tepatnya pada Lampiran II yang memuat mekanisme teknis pelaksanaan.

7 poin perubahan pada petunjuk operasional penyelenggaraan DAK TA 2020 menitikberatkan pada tahap perencanaan dan pemrograman DAK; tidak ada perubahan signifikan pada tahap pemantauan dan evaluasi. Sementara itu, Peraturan Presiden Nomor 88 Tahun 2019 tentang Petunjuk Teknis DAK Fisik mengamanahkan pengembangan konsep pemantauan dan evaluasi dengan memperhatikan capaian keluaran, hasil, dampak, dan manfaat dari pelaksanaan kegiatan DAK. Oleh karena itu, Kementerian PUPR perlu mengembangkan konsep pemantauan dan evaluasi sesuai dengan amanah dalam Peraturan Presiden tersebut. (Yuniar Fazriani Rusmana)

KEBIJAKAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT



Gambar 1 Kegiatan Movev SPM Integrasi di Provinsi Bengkulu

Berdasarkan PP Nomor 2 Tahun 2018, yang dimaksud Standar Pelayanan Minimal (SPM) adalah ketentuan mengenai Jenis dan Mutu Pelayanan Dasar yang merupakan Urusan Pemerintahan Wajib yang berhak diperoleh setiap warga negara secara minimal. Kementerian PUPR sebagai salah satu kementerian teknis mengampu SPM Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Terkait hal tersebut, Kementerian PUPR menerbitkan Peraturan Menteri PUPR Nomor 29/PRT/M/2018 tentang Standar Teknis Standar Pelayanan Minimal Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Adapun inti dari Peraturan Menteri PUPR Nomor 29/PRT/M/2018 adalah sebagai berikut.

1. SPM Pekerjaan Umum

SPM Pekerjaan Umum mencakup SPM Pekerjaan Umum pemerintah daerah provinsi dan SPM Pekerjaan Umum pemerintah daerah kabupaten/kota.

1.1. PM Pekerjaan Umum Pemerintah Daerah Provinsi
Jenis Pelayanan Dasar SPM Pekerjaan Umum pada pemerintah daerah provinsi terdiri atas:

- a. pemenuhan kebutuhan Air Minum Curah lintas kabupaten/kota; dan
- b. penyediaan pelayanan pengolahan Air Limbah Domestik regional lintas kabupaten/kota.

Mutu Pelayanan Dasar SPM Pekerjaan Umum pemerintah daerah provinsi dan Pemerintah Daerah

kabupaten/kota terdiri atas:

- a. Mutu Pelayanan Dasar pemenuhan kebutuhan Air Minum Curah lintas kabupaten/kota berupa ukuran kuantitas dan kualitas air minum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
- b. Mutu Pelayanan Dasar pengolahan Air Limbah Domestik meliputi kuantitas dan kualitas pelayanan sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria.

Penerima Pelayanan Dasar SPM Pekerjaan Umum Pemerintah Daerah provinsi terdiri atas:

- a. penyelenggara sistem penyediaan air minum oleh badan usaha milik daerah dan unit pelaksana teknis daerah pada Pemerintah Daerah kabupaten/kota yang menjadi penerima Air Minum Curah lintas kabupaten/kota; dan
- b. Rumah Tangga yang termasuk dalam wilayah pelayanan pengolahan Air Limbah Domestik regional, terutama diprioritaskan pada masyarakat miskin atau tidak mampu dan berdomisili pada Area Berisiko Pencemaran Air Limbah Domestik dan dekat badan air.

1.2. SPM Pekerjaan Umum Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota

Jenis Pelayanan Dasar SPM Pekerjaan Umum pada pemerintah daerah kabupaten/kota terdiri atas:

- a. pemenuhan kebutuhan pokok air minum sehari-hari; dan
- b. penyediaan pelayanan pengolahan Air Limbah Domestik.

Mutu Pelayanan Dasar SPM Pekerjaan Umum pemerintah daerah provinsi dan Pemerintah Daerah kabupaten/kota terdiri atas:

- a. Mutu Pelayanan Dasar pemenuhan kebutuhan pokok air minum sehari-hari berupa ukuran kuantitas dan kualitas air minum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan

- b. Mutu Pelayanan Dasar pengolahan Air Limbah Domestik meliputi kuantitas dan kualitas pelayanan sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria.

Penerima Pelayanan Dasar SPM Pekerjaan Umum Pemerintah Daerah kabupaten/kota terdiri atas:

- a. Rumah Tangga, terutama diprioritaskan pada masyarakat miskin atau tidak mampu dan Pemerintah Daerah kabupaten/kota yang menjadi penerima Air Minum Curah lintas kabupaten/kota; dan
- b. Rumah Tangga yang termasuk dalam wilayah pelayanan pengolahan Air Limbah Domestik regional, terutama diprioritaskan pada masyarakat miskin atau tidak mampu dan berdomisili pada Area Berisiko Pencemaran Air Limbah Domestik dan dekat badan air.

2. SPM Perumahan Rakyat

SPM Perumahan Rakyat mencakup SPM Perumahan Rakyat Pemerintah Daerah Provinsi dan SPM Perumahan Rakyat Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota.

2.1. PM Perumahan Rakyat Pemerintah Daerah Provinsi
Jenis Pelayanan Dasar SPM Perumahan Rakyat daerah provinsi terdiri atas:

- a. penyediaan dan rehabilitasi rumah yang layak huni bagi korban bencana provinsi; dan
- b. fasilitasi penyediaan rumah yang layak huni bagi masyarakat yang terkena relokasi program Pemerintah Daerah provinsi.

Mutu Pelayanan Dasar SPM Perumahan Rakyat Pemerintah Daerah Provinsi terdiri atas:

- a. mutu pelayanan dasar penyediaan dan rehabilitasi rumah yang layak huni bagi korban bencana provinsi meliputi standar jumlah dan kualitas pelayanan dasar.
- b. standar jumlah setiap unit rumah rusak akibat bencana sesuai dengan rencana jumlah unit rumah rusak yang akan ditangani dalam dokumen rencana aksi rehabilitasi dan rekonstruksi.
- c. kualitas pelayanan dasar ditentukan berdasarkan layanan dan kriteria pelayanan dengan kualitas sesuai dengan kriteria rumah layak huni.
- d. mutu pelayanan dasar fasilitasi penyediaan rumah



Gambar 2 Kegiatan Monev SPM Integrasi di Provinsi Bengkulu

- yang layak huni bagi masyarakat yang terkena relokasi program pemerintah daerah provinsi meliputi standar jumlah dan kualitas pelayanan dasar.
- e. standar jumlah setiap rumah tangga terkena relokasi sesuai dengan jumlah rencana fasilitasi dan penyediaan rumah layak huni yang akan ditangani.
- f. kualitas pelayanan dasar ditentukan berdasarkan layanan dan kriteria pelayanan dengan kualitas masing-masing layanan terhadap fasilitasi dan rumah layak huni.

Penerima Pelayanan SPM Perumahan Rakyat daerah provinsi terdiri atas:

- a. penerima pelayanan dasar dari Penyediaan dan Rehabilitasi Rumah yang Layak Huni Bagi Korban Bencana yaitu setiap rumah tangga korban bencana yang memenuhi kriteria.
- b. penerima pelayanan dasar dari jenis pelayanan dasar fasilitasi penyediaan rumah layak huni bagi masyarakat yang terkena relokasi program pemerintah daerah yaitu setiap rumah tangga terkena relokasi program Pemerintah Daerah yang memenuhi kriteria.

2.2. SPM Perumahan Rakyat Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota

Jenis Pelayanan Dasar SPM Perumahan Rakyat Daerah kabupaten/kota terdiri atas:

- a. penyediaan dan rehabilitasi rumah yang layak huni bagi korban bencana kabupaten/kota; dan
- b. fasilitasi penyediaan rumah yang layak huni bagi masyarakat yang terkena relokasi program Pemerintah Daerah kabupaten/kota.

Mutu Pelayanan Dasar SPM Perumahan Rakyat Pemerintah Daerah kabupaten/kota terdiri atas:

- a. mutu pelayanan dasar penyediaan dan rehabilitasi rumah yang layak huni bagi korban bencana kabupaten/kota meliputi standar jumlah dan kualitas pelayanan dasar.
- b. standar jumlah setiap unit rumah rusak akibat bencana sesuai dengan rencana jumlah unit rumah rusak yang akan ditangani dalam dokumen rencana aksi rehabilitasi dan rekonstruksi.
- c. kualitas pelayanan dasar ditentukan berdasarkan layanan dan kriteria pelayanan dengan kualitas sesuai dengan kriteria rumah layak huni.
- d. mutu pelayanan dasar fasilitasi penyediaan rumah yang layak huni bagi masyarakat yang terkena relokasi program pemerintah daerah kabupaten/kota meliputi standar jumlah dan kualitas pelayanan dasar.
- e. standar jumlah setiap rumah tangga terkena relokasi sesuai dengan jumlah rencana fasilitasi dan penyediaan rumah layak huni yang akan ditangani.

f. kualitas pelayanan dasar ditentukan berdasarkan layanan dan kriteria pelayanan dengan kualitas masing-masing layanan terhadap fasilitasi dan rumah layak huni.

Penerima Pelayanan SPM Perumahan Rakyat daerah kabupaten/kota terdiri atas:

- a. penerima pelayanan dasar dari Penyediaan dan Rehabilitasi Rumah yang Layak Huni Bagi Korban Bencana yaitu setiap rumah tangga korban bencana yang memenuhi kriteria.
- b. penerima pelayanan dasar dari jenis pelayanan dasar fasilitasi penyediaan rumah layak huni bagi masyarakat yang terkena relokasi program pemerintah daerah yaitu setiap rumah tangga terkena relokasi program Pemerintah Daerah yang memenuhi kriteria. (Muhamad Aminudin Aziz)



PUSAT FASILITASI INFRASTRUKTUR DAERAH
SEKRETARIAT JENDERAL
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT