

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah

Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol

Januari 2015

DAFTAR ISI

Kata Pengantar	i
Daftar Isi	ii
Daftar Tabel	iii
Daftar Gambar	iv
Ringkasan Eksekutif	v
 BAB I PENDAHULUAN.....	 1
1.1 Tugas, Fungsi dan Struktur Organisasi.....	1
1.1.1 Tugas dan Fungsi.....	1
1.1.2 Struktur Organisasi	1
1.1.3 SDM Unit Kerja.....	4
1.2 Kondisi dan Tantangan Pembangunan.....	5
1.3 Kebijakan, Program dan Kegiatan.....	14
 BAB II RENCANA KINERJA TAHUNAN DAN PERJANJIAN KINERJA.....	 16
1.1 Rencana Kinerja Tahunan.....	17
1.2 Perjanjian Kinerja	18
 BAB III AKUNTABILITAS KINERJA.....	 21
3.1 Pengelolaan Kinerja Unit Kerja	21
3.2 Evaluasi dan Analisis Kinerja	23
3.3 Evaluasi dan Analisis Anggaran	34
3.4 Hal-Hal Yang Memerlukan Perhatian Untuk Peningkatan Kinerja	36
 BAB IV PENUTUP.....	 37
4.1 Keberhasilan dan Kegagalan Kinerja Tahun 2014.....	37
4.2 Permasalahan dan Kendala Utama	37
 Lampiran.....	 38



DAFTAR TABEL

Tabel 1 Rencana Pembangunan Jalan Tol Tahun 2010 – 2014	16
Tabel 2 Kriteria Penilaian Monitoring dan Evaluasi Kinerja Triwulanan	23
Tabel 3 Perbandingan Capaian Kinerja dengan Target Renstra 2010-2014	26
Tabel 4 Progres Pembangunan Jalan Tol Tahun 2010 – 2014.....	31



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	Struktur Organisasi Badan Pengatur Jalan Tol	3
Gambar 2	Jumlah Pegawai Menurut Golongan	4
Gambar 3	Jumlah Pegawai Menurut Tingkat Pendidikan	5
Gambar 4	Isu Terkait Pengusahaan Jalan Tol.....	8
Gambar 5	Perbandingan Rata-Rata Capaian Kinerja Output Sekretaris BPJT Tahun 2010-2014	25
Gambar 6	Evaluasi Laik fungsi Bogor Ring Road Seksi II A (Kedung Halang-Kedung Badak).....	28
Gambar 7	Evaluasi SPM pada Ruas Jalan Tol Nusa Dua-Ngurah Rai-Benoa	29
Gambar 8	Ruas Jalan Tol Kertosono-Mojokerto Seksi I (Bandar-Jombang).....	33
Gambar 9	Ruas Jalan Tol JORR W2 Utara	33
Gambar 10	Ruas Jalan Tol Bogor Ring Road Seksi II A (Kedung Halang-Kedung Badak) ...	34



RINGKASAN EKSEKUTIF

1. Tujuan dan Sasaran

Tujuan meningkatkan keandalan sistem jaringan jalan untuk meningkatkan daya saing melalui pertumbuhan ekonomi nasional. Sasaran yang diharapkan dicapai selama periode 2010-2014 adalah:

1. Meningkatnya kualitas layanan jalan nasional dan pengelolaan jalan daerah.
2. Meningkatkan kapasitas jalan nasional sepanjang 620 Km.

Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol dalam rangka mewujudkan tujuan dan sasaran strategis tersebut telah melaksanakan kegiatan yang mendukung program penyelenggaraan jalan terutama yang terkait dengan pengaturan, pengusahaan dan pengawasan jalan tol. Paket-paket kegiatan untuk mendukung pelaksanaan pengaturan, pengusahaan dan pengawasan jalan tol tertuang dalam Rencana Kegiatan dan Anggaran Kementerian/Lembaga (RKA/KL) satker-satker di lingkungan Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol dimana anggaran untuk pelaksanaan kegiatan tersebut didanai melalui DIPA Satker Sekretariat Pengatur Jalan Tol dan Satker BLU-Bidang Pendanaan Sekretariat BPJT Tahun Anggaran 2014.

2. Pencapaian Kinerja

Rata-rata capaian kinerja output Sekretariat BPJT tahun 2014 adalah 92%. Dari angka rata-rata capaian kinerja ini, kinerja output Sekretariat BPJT dapat dikatakan berhasil. Hal ini dikarenakan dari 11 indikator kinerja output, hampir semua indikator kinerja output sesuai dengan target yang telah ditetapkan dalam Dokumen Penetapan Kinerja. Indikator kinerja output yang tidak sesuai dengan dokumen Penetapan Kinerja adalah indikator kinerja output Kendaraan Bermotor, Perangkat Pengolah Data dan Komunikasi, serta Peralatan dan Fasilitas Perkantoran masing-masing capaiannya adalah 0%, 88% dan 53%. Hal yang menyebabkan capaian kinerja output ini tidak sesuai dengan nilai yang ditargetkan adalah karena adanya perubahan target kinerja yang semula 3 unit menjadi 0 unit untuk kendaraan bermotor. Belanja modal untuk ketiga output diatas direvisi dan dipotong dalam rangka memperhitungkan efektifitas dan kebutuhan

3. Pencapaian Keuangan

Untuk aspek keuangan, alokasi anggaran Sekretariat BPJT adalah Rp. 84.999.999.000,- yang terdiri dari DIPA Satker Sekretariat Pengatur Jalan Tol sebesar Rp. 59.999.999.000,- dan DIPA Satker Badan Layanan Umum-Bidang Pendanaan Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol (BLU-BP Set BPJT) sebesar Rp. 25.000.000.000,-. Sampai akhir TA 2014, total anggaran Sekretariat BPJT setelah direvisi sebesar Rp. 74.091.160.000,-. Realisasi penyerapan anggaran untuk seluruh kegiatan TA 2014



meliputi belanja pegawai, belanja barang, dan belanja modal mencapai Rp. 54.154.093.027,- atau sebesar 73 % dari total anggaran, yaitu realisasi sebesar Rp. 42.022.135.027,- untuk Satker Sekretariat Pengatur Jalan Tol dan Rp. 12.131.958.000,- untuk Satker BLU-Bidang Pendanaan Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol.

Selain itu dalam rangka mendukung kegiatan BLU-Bidang Pendanaan Sekretariat BPJT yang memiliki fungsi strategis mendukung pelaksanaan dana bergulir untuk pembebasan lahan, pemerintah juga menerbitkan DIPA APBN Bagian Anggaran 999. Jumlah dana yang dikelola BLU-Bidang Pendanaan Sekretariat BPJT per Desember 2014 adalah sebesar Rp. 7.050.000.000.000,- Realisasinya pinjaman dana bergulir yang sudah disalurkan s.d 31 Desember 2014 adalah sebesar Rp. 4.604.915.234.241,76. Sedangkan dana bergulir yang belum disalurkan sebesar Rp 2.445.084.765.758,24.

4. Kendala yang dihadapi

Dengan mengacu pada kinerja tahun 2014 serta permasalahan yang dihadapi, maka diperlukan perhatian untuk peningkatan kinerja ke depan khususnya terhadap pencapaian sasaran kegiatan. Beberapa hal yang terkait dengan upaya peningkatan kinerja tersebut adalah

- a. Perlu analisis perencanaan SDM yang efektif dan peningkatan kualitas SDM melalui pelatihan/seminar/workshop, peningkatan keterlibatan dan tanggung jawab staf pada substansi, serta penambahan staf profesional bila diperlukan;
- b. Perlu dilakukan proses perencanaan program tahunan Sekretariat BPJT yang lebih baik dan tajam guna mencapai sasaran yang ditargetkan, untuk kegiatan yang masih perlu tindak lanjut, agar diproses dalam kegiatan lanjutan sehingga dapat dicapai sasaran dan manfaat yang maksimal;
- c. Peningkatan peran manajemen dalam pengelolaan organisasi yang efektif agar kinerja perencanaan, pelaksanaan, supervisi, dan evaluasi bisa dilaksanakan secara optimal;.



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Tugas, Fungsi dan Struktur Organisasi

1.1.1 Tugas dan Fungsi

Berdasarkan Pasal 45 ayat (6) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, tugas BPJT adalah melaksanakan sebagian penyelenggaraan jalan tol, yang meliputi:

- a. pengaturan jalan tol, mencakup pemberian rekomendasi tarif awal dan penyesuaiannya kepada Menteri Pekerjaan Umum, serta pengambilalihan jalan tol pada akhir masa konsesi dan pemberian rekomendasi pengoperasian selanjutnya;
- b. pengusaha jalan tol, mencakup persiapan pengusaha jalan tol, pengadaan investasi, dan pemberian fasilitas pembebasan tanah;
- c. pengawasan jalan tol, mencakup pemantauan dan evaluasi pengusaha jalan tol, dan pengawasan terhadap pelayanan jalan tol.

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 295/PRT/M/2005 tentang Badan Pengatur Jalan Tol sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 15/PRT/M/2014, Sekretariat BPJT mempunyai tugas memberikan pelayanan teknis dan administratif kepada BPJT. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud di atas, Sekretariat BPJT menyelenggarakan fungsi :

- a. pengkajian dan evaluasi penyiapan pengusaha jalan tol dan sistem informasi jalan tol;
- b. penyiapan, pelayanan, dan pengendalian pengusaha jalan tol;
- c. pengawasan dan pemantauan pelaksanaan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol oleh Badan Usaha;
- d. perencanaan, pengelolaan, dan penyiapan bahan penetapan skala prioritas penyaluran dana bergulir serta administrasi, penyaluran, dan pengembalian pinjaman dana bergulir;
- e. pelaksanaan kegiatan hukum dan humas, ketatausahaan, kepegawaian, dan keuangan.

1.1.2 Struktur Organisasi

Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) adalah badan non struktural yang dibentuk di lingkungan Kementerian Pekerjaan Umum berdasarkan amanat Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, dan diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol dan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 295/PRT/M/2005 tentang Badan Pengatur Jalan Tol



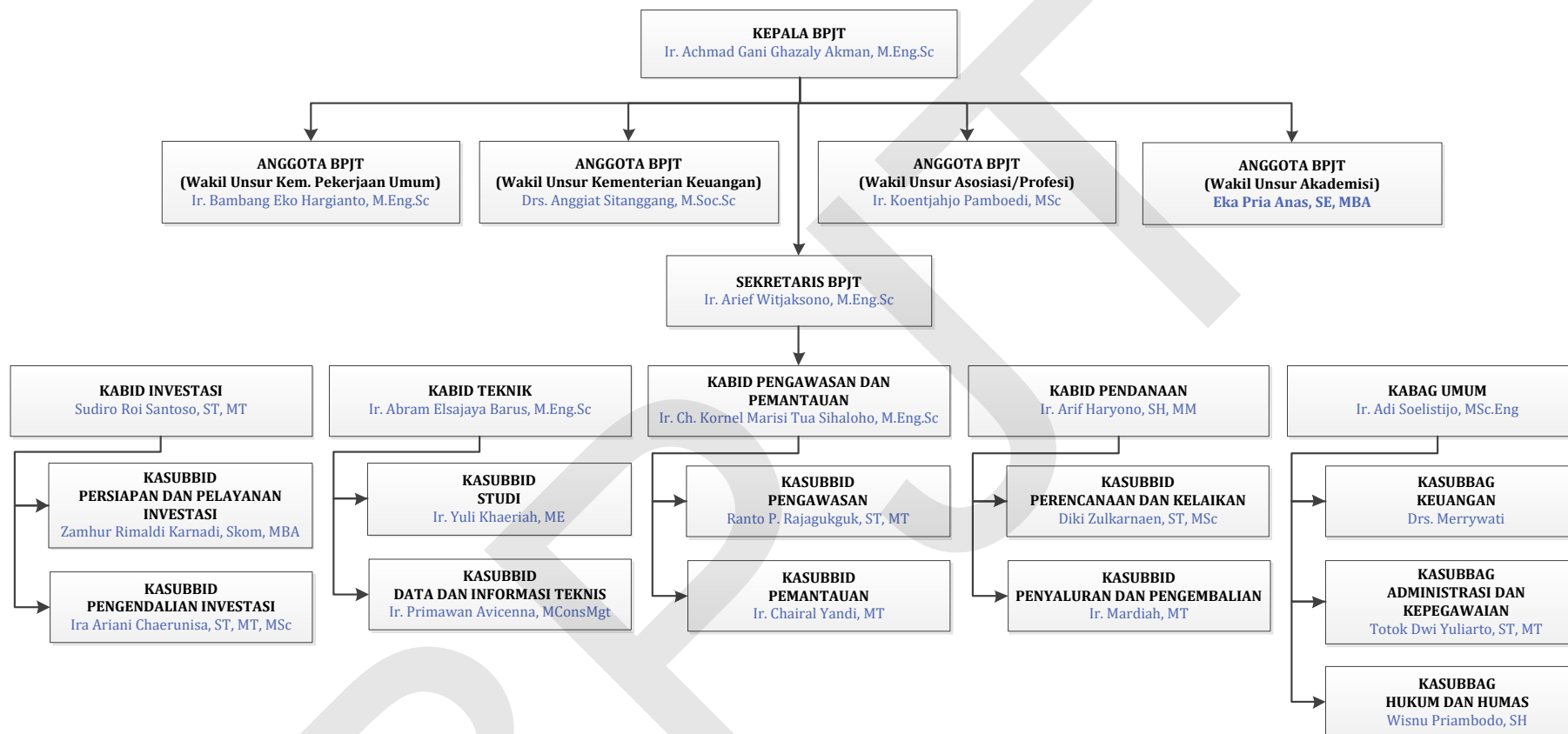
sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 15/PRT/M/2014. Secara formal BPJT dibentuk oleh Menteri Pekerjaan Umum pada tanggal 28 Juni 2005 sebagai unit non struktural yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Pekerjaan Umum, bertujuan untuk melaksanakan sebagian wewenang Pemerintah dalam penyelenggaraan jalan tol.

Struktur BPJT terdiri dari seorang Kepala (merangkap Anggota) dan empat orang Anggota. Kepala BPJT adalah pejabat Kementerian Pekerjaan Umum sebagai wakil unsur Pemerintah, sedangkan empat orang Anggota BPJT masing-masing adalah: pejabat Kementerian Pekerjaan Umum dan pejabat Kementerian Keuangan (sebagai wakil unsur Pemerintah), seorang dari asosiasi profesi (wakil unsur pemangku kepentingan), dan seorang dari akademisi (wakil unsur masyarakat).

Untuk membantu dalam pelaksanaan fungsi dan tugas BPJT maka dibentuk Sekretariat BPJT di lingkungan Kementerian Pekerjaan Umum sebagai unsur staf yang mempunyai tugas memberikan pelayanan teknis dan administratif kepada BPJT. Sekretariat BPJT dipimpin oleh seorang Sekretaris sebagai pejabat struktural setingkat eselon II/a.

Sekretariat BPJT secara teknis operasional bertanggung-jawab kepada Kepala BPJT dan secara administratif bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Bina Marga. Struktur Organisasi Sekretariat BPJT terdiri atas; Bagian Umum, Bidang Teknik, Bidang Investasi, Bidang Pengawasan Pemantauan serta Bidang Pendanaan sebagai staf struktural setingkat eselon III. Kemudian pada tingkat dibawahnya Sekretariat BPJT didukung sebelas staf struktural eselon IV sebagaimana tercantum pada Gambar 1 di bawah ini.





Gambar 1 Stuktur Organisasi Badan Pengatur Jalan Tol

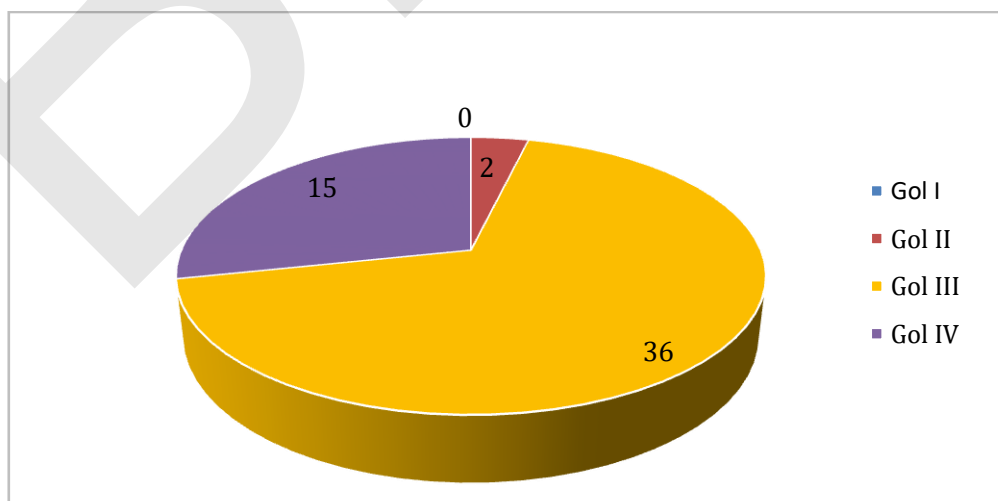


Khusus struktur Bidang Pendanaan, terdapat instansi Badan Layanan Umum. BLU merupakan instansi di lingkungan Pemerintah yang dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2013 tentang perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum.

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 10/PRT/M/2013 tentang perubahan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 01/PRT/M/2010 tentang Organisasi dan Tata Kelola BLU Bidang Pendanaan Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol, tugas pokok dan fungsi BLU-BP Set BPJT adalah melaksanakan kewenangan operasional dalam pengelolaan dana bergulir pengadaan tanah untuk jalan tol sesuai dengan kebijakan yang ditetapkan oleh Menteri Pekerjaan Umum dan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku serta melaksanakan pengusahaan jalan tol yang ditugaskan pemerintah yaitu mengelola hasil pengusahaan jalan yang belum ditetapkan operatornya secara permanen, jalan tol yang telah habis masa konsesi atau yang gagal dalam pelaksanaan konsesi.

1.1.3 SDM Unit Kerja

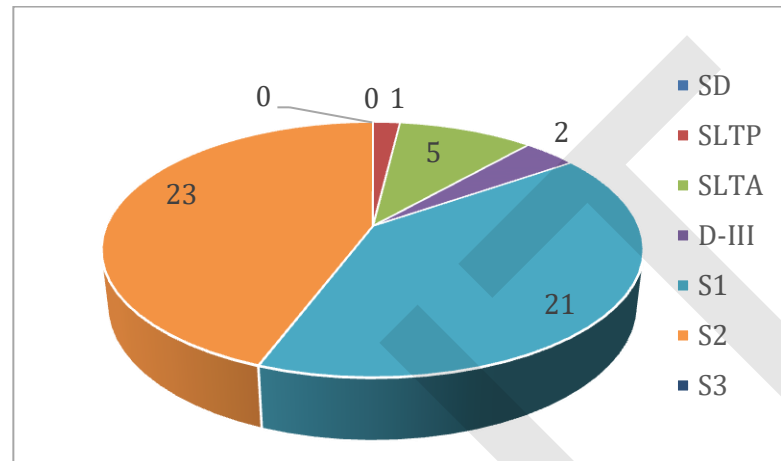
Dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Sekretariat BPJT didukung oleh sumber daya manusia baik pada unit kerja struktural maupun dalam unit kerja fungsional berupa satker. Dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi ini, Sekretariat BPJT didukung oleh sumber daya manusia yang cukup memadai yaitu, terdiri dari 53 orang PNS, 4 orang CPNS, 40 orang tenaga Non PNS. Data Pegawai Negeri Sipil BPJT berdasarkan pangkat/golongan, tingkat pendidikan dan status kepegawaian dapat dilihat pada grafik secara rinci digambarkan sebagai berikut :



Gambar 2 Jumlah Pegawai Menurut Golongan



Jumlah pegawai menurut golongan : Golongan I sebanyak 0 orang, Golongan II sebanyak 2 orang, Golongan III sebanyak 35 orang dan Golongan IV sebanyak 15 orang. Sesuai dengan grafik tersebut proporsi pegawai berdasarkan golongan terbanyak pada Golongan III yaitu 68 % dan terkecil Golongan II sebanyak 4 %.



Gambar 3 Jumlah Pegawai Menurut Tingkat Pendidikan

Jumlah pegawai menurut pendidikan : S3 sebanyak 0 orang, S2 sebanyak 23 orang, S1/D4 sebanyak 21 orang, D3/D1 sebanyak 2 orang, SLTA sebanyak 5 orang, SLTP sebanyak 1 orang dan SD sebanyak 0 orang. Berdasarkan grafik tersebut jumlah pegawai berdasarkan tingkat pendidikan S2 merupakan yang terbanyak dengan proporsi 43 % sedangkan SLTP merupakan yang terkecil dengan jumlah 2 %.

1.2 Kondisi dan Tantangan Pembangunan

a. Kondisi dan Tantangan Pembangunan

Dalam penyelenggaraan sektor jalan terutama dikaitkan dengan jalan tol terdapat kondisi dan tantangan yang menjadi pokok-pokok pemikiran dan memerlukan adanya rencana tindak yang sistematis untuk penyelenggaraan jalan kedepan. Beberapa aspek utama yang perlu diperhatikan dan menjadi tantangan masa depan penyelenggaraan jalan adalah sebagai berikut.

1. Penyelenggaraan Jalan Tol

Penyelenggaraan jalan tol masih merupakan pekerjaan rumah yang harus diselesaikan secara seksama, pasti dan paling penting adalah keberanian untuk mengimplementasikan aturan yang sudah ada.

Menterjemahkan semangat Not Business As Usual dalam penyediaan infrastruktur berakibat perlunya merubah pola pikir masa lalu yang

mengatakan bahwa infrastruktur harus dibangun dengan menggunakan anggaran Pemerintah. Karena anggaran Pemerintah yang terbatas, maka penerapan pola pikir tersebut berujung pada kesulitan memenuhi kebutuhan infrastruktur yang memadai bagi perekonomian yang berkembang pesat. Saat ini telah didorong pola pikir yang lebih maju dalam penyediaan infrastruktur melalui skema kerjasama pemerintah dan swasta atau Public-Private Partnership (PPP).

Keterlibatan pihak swasta dalam pelayanan publik mengharuskan Pemerintah siap untuk menyediakan perangkat aturan yang dapat memberi insentif bagi dunia usaha sekaligus penyediaan pelayanan prima bagi masyarakat termasuk sistem pengawasan dan evaluasi yang memadai sehingga tujuan penyediaan infrastruktur dimaksud tercapai. Hal ini menuntut lembaga seperti BPJT harus siap berbenah secara kelembagaan sehingga pada gilirannya mampu melayani seluruh stakeholders terkait secara memuaskan.

Dalam menjalankan tugasnya yang strategis di atas, BPJT tidak sedikit hambatan dan halangan yang dihadapi oleh BPJT. Belum efisiennya pengusahaan jalan tol secara komprehensif dan harmonis merupakan masalah utama yang dihadapi. Hal ini tidak terlepas dari beberapa kelemahan yang berhasil diidentifikasi berdasarkan hasil evaluasi pelaksanaan tugas BPJT terdahulu. Jika dirinci, ada 4 (empat) masalah utama yang menjadi tantangan BPJT: (1) masalah pengadaan tanah, (2) masalah pendanaan dan dukungan perbankan, (3) masalah teknik dan mutu konstruksi, dan (4) masalah jaringan jalan.

Masalah utama dalam pengadaan tanah dapat pula dirinci menjadi: (1) keterbatasan dana Pemerintah untuk pengadaan tanah, (2) peraturan baru dalam pengadaan tanah, (3) pembiayaan pengadaan tanah yang menjadi komponen investasi, (4) tidak ada kepastian waktu dan besarnya biaya pengadaan tanah, dan (5) lamanya proses pengadaan tanah (ketidakpastian waktu) sehingga menurunkan tingkat kelayakan finansial.

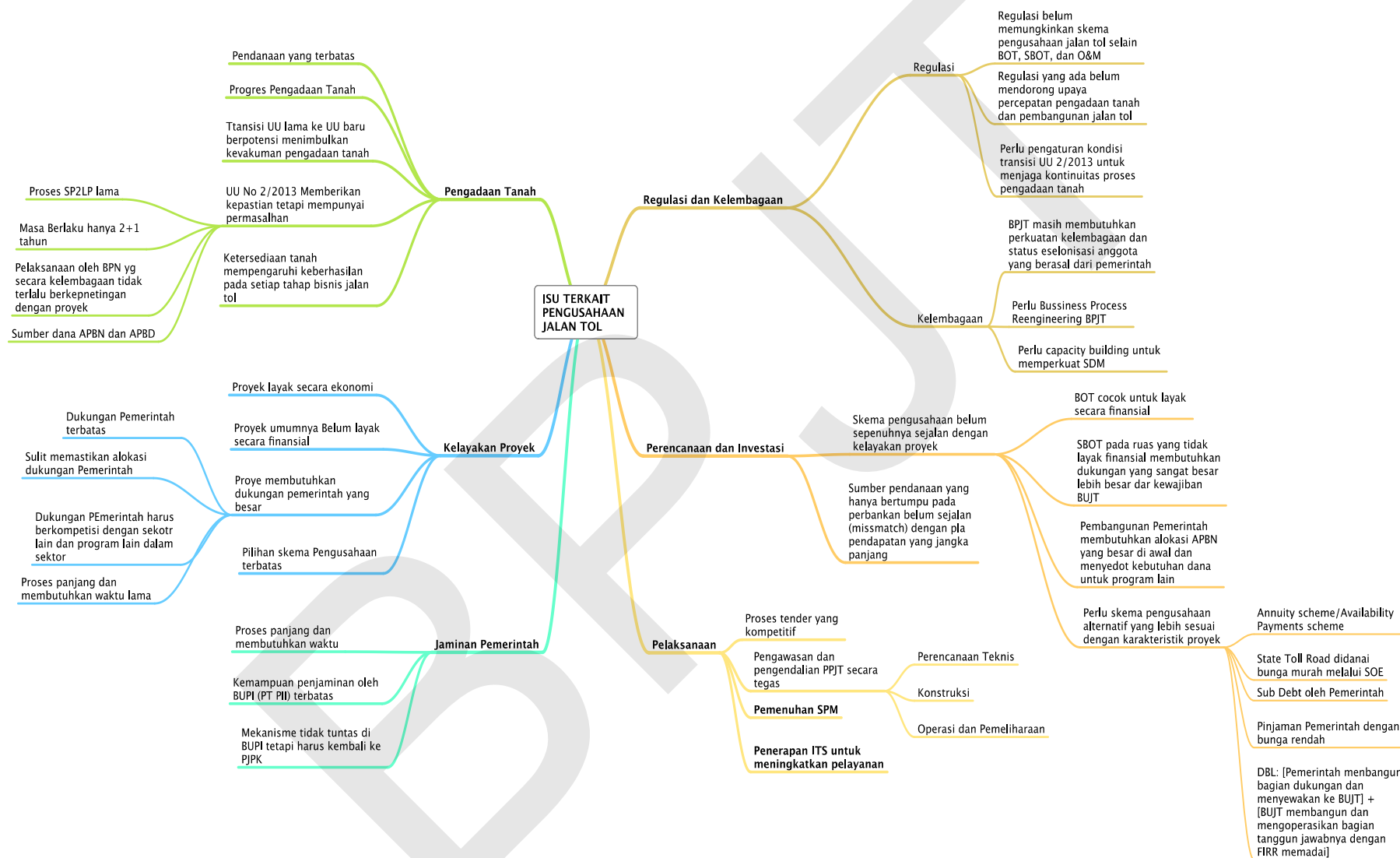
Sedangkan masalah pendanaan dan dukungan pihak lain dapat dirinci sebagai berikut: (1) keterbatasan *equity* Badan Usaha Jalan Tol, (2) terbatasnya kemampuan keuangan badan usaha yang mengakibatkan terhambatnya proses pengadaan tanah, (3) keterbatasan anggaran pemerintah terkait dana untuk *land capping* (dukungan Pemerintah), (4) kurangnya kepercayaan pihak kreditur dalam pembiayaan jalan tol, dan (5) kurangnya dukungan Pemerintah Daerah dalam pembangunan jalan tol.



Dalam konstruksi, masalah yang dihadapi meliputi (1) keterbatasan tenaga kerja, (2) penurunan mutu konstruksi, (3) desain yang masih perlu disesuaikan dengan kondisi lapangan, dan (4) kendala-kendala lain yang memperlambat pekerjaan. Sedangkan dalam jaringan jalan, masalah yang dihadapi antara lain (1) kajian mengenai jaringan jalan tol dengan jalan sekitar yang kurang matang, (2) kurang efektifnya pembagian ruas jalan tol dalam konektivitas jaringan jalan.

Disamping permasalahan yang dihadapi oleh BPJT secara langsung di atas, ada pula masalah-masalah terkait pengusahaan jalan tol. Oleh karena keterbatasan dana dan sumber daya lainnya dari Pemerintah, namun dalam upaya untuk memberikan pelayanan terbaik dalam bidang infrastruktur jalan tol, maka Pemerintah saat ini menerapkan pola Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS) atau *Public-Private Partnership* (PPP). Keterlibatan pihak swasta yang berorientasi bisnis tentu menambah persoalan hambatan dan tantangan dalam pengusahaan jalan tol dimaksud sebagaimana terlihat dalam gambar berikut.





Gambar 4 Isu Terkait Pengusahaan Jalan Tol

2. Keselamatan Jalan

Tingginya angka kecelakaan merupakan salah satu isu kebijakan yang cukup strategis dalam penyelenggaraan jalan. Pada saat ini diperkirakan tidak kurang dari 36.000 fatalitas terjadi setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas yang mana merupakan jumlah yang cukup tinggi disamping menggambarkan kematian rakyat secara sia-sia. Disadari bahwa hal ini terkait erat dengan kualitas prasarana jalan disamping berbagai faktor lain seperti perilaku berkendara yang buruk, kurangnya rambu-rambu lalu lintas, faktor cuaca, dan lainnya. Keselamatan jalan tidak hanya merupakan tanggung jawab dari Ditjen. Bina Marga, namun juga Kementerian Perhubungan, Kepolisian dan Pemerintah Daerah.

b. Kondisi dan Tantangan Pembangunan Tahun 2014

Secara umum, lingkungan strategis yang sangat berpengaruh pada program-program dan kegiatan BPJT adalah kebijakan pemerintah tentang program percepatan pembangunan jalan tol yang menjadi prioritas dalam pembangunan nasional. Adapun prioritas dan Program Aksi Pembangunan Tahun 2010-2014 (11 prioritas) menyebutkan dua prioritas yang terkait erat dengan pembangunan dan pengembangan jalan tol yaitu prioritas pembangunan infrastruktur dan prioritas iklim investasi dan iklim usaha. Sementara itu beberapa persoalan rumit terkait dengan kebijakan penyelenggaraan jalan tol di masa lalu masih banyak masalah yang belum terselesaikan. Untuk mengatasi masalah tersebut serta mengejar ketertinggalan pembangunan jalan tol yang makin jauh dibandingkan dengan negara tetangga selama ini, maka pemerintah melakukan reformasi regulasi jalan tol dengan mengeluarkan beberapa peraturan perundang-undangan serta sejumlah kebijakan baru guna memacu percepatan pengusahaan jalan tol yang melibatkan partisipasi badan usaha swasta/daerah.

Beberapa produk peraturan perundangan tersebut adalah sebagai berikut:



Tabel 1 Produk Peraturan Perundangan Dalam Rangka Percepatan Pengusahaan Jalan Tol

No	Aturan	Umum	Pengadaan Tanah	Jaminan dan Dukungan	Pengadaan Pengusahaan Jalan Tol	Konstruksi	Pengoperasian Jalan Tol
1	UU No. 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi					•	
2	UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan	•	•	•	•	•	•
3	UU No. 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum		•				
4	PP No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol sebagaimana telah diubah dengan PP No. 44 Tahun 2009	•	•	•	•	•	•
5	PP No. 36 Tahun 2005 sebagaimana telah diubah dengan PP No. 65 Tahun 2006 tentang Pengadaan Tanah bagi pelaksanaan pembangunan untuk kepentingan umum.		•				
6	Peraturan Presiden No. 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden No.56 Tahun 2011			•	•		
7	Peraturan Presiden Nomor 78 Tahun 2010 tentang Penjaminan Infrastruktur Dalam Proyek Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha			•			
8	Permen PU No 295/PRT/M/2005 tentang Badan Pengatur Jalan Tol sebagaimana telah diubah dengan Permen PU No 27/PRT/M/2008	•					



No	Aturan	Umum	Pengadaan Tanah	Jamiran dan Dukungan	Pengadaan Pengusahaan Jalan Tol	Konstruksi	Pengoperasian Jalan Tol
9	Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian selaku Ketua KKPI No. PER-03/M.EKON/06/2006 tentang tata cara dan kriteria penyusunan daftar prioritas proyek infrastruktur kerjasama pemerintah dengan badan usaha					•	
10	Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian No. PER-04/M.EKON/06/2006 tentang tata cara evaluasi proyek kerjasama pemerintah dengan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur yang membutuhkan dukungan pemerintah	•		•			
11	Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 04/PRT/M/2007 tentang Tata Cara Penggunaan Dana Bergulir Pada Badan Layanan Umum – Badan Pengatur Jalan Tol Untuk Pengadaan Tanah Jalan Tol		•				
12	Peraturan Kepala BPN No.3 Tahun 2007 tentang ketentuan pelaksanaan Perpres No. 36 Tahun 2005 sebagaimana telah diubah dengan Perpres No. 65 Tahun 2006		•				
13	Peraturan Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional No.3 Tahun 2009 tentang tata cara penyusunan daftar rencana proyek kerjasama pemerintah dengan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur	•			•		
14	Peraturan Menteri Keuangan No. 260/PMK.011/2010 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penjaminan Infrastruktur Dalam Proyek Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha.			•			



No	Aturan	Umum	Pengadaan Tanah	Jaminan dan Dukungan	Pengadaan Pengusahaan Jalan Tol	Konstruksi	Pengoperasian Jalan Tol
15	Peraturan Menteri PU No.06/PRT/M/2010 tentang pedoman evaluasi penerusan pengusahaan jalan tol			•			
16	Peraturan Menteri PU No.13/PRT/M/2010 tentang Pedoman Pelelangan Pengusahaan Jalan Tol				•		
17	Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No. 392/PRT/M/2005 tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol						•
18	Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No. 02/PRT/M/2007 tentang Petunjuk Teknis Pemeliharaan Jalan Tol dan Jalan Penghubung						•



1. Permasalahan dan Tantangan Internal

Permasalahan dan tantangan internal, antara lain adalah:

- a. Perlunya dukungan SDM, prasarana dan sarana kerja yang memadai untuk kelancaran pelaksanaan tugas. Keterbatasan SDM pada BPJT baik jumlah maupun kapasitasnya untuk menghadapi beban tugas yang berat dan strategis serta tingkat resiko yang tinggi dalam hal manajemen pengelolaan jalan tol. Selain itu juga dibutuhkan prasarana dan sarana kerja yang lebih permanen dan memadai guna mendukung kelancaran pelaksanaan tugas serta pelayanan kepada para pemangku kepentingan (stakeholders).
- b. Perlunya pengembangan prosedur baku (SOP) dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsi di lingkungan BPJT. Prosedur baku yang dimaksud, dapat dilakukan antara lain untuk kegiatan persiapan perusahaan jalan tol maupun kegiatan pemantauan/ pengawasan atas pelayanan jalan tol. SOP tersebut diperlukan oleh staf sebagai acuan untuk memahami dan melaksanakan tugasnya, di sisi lain sebagai sarana pengendalian oleh pimpinan.
- c. Perlunya pengembangan dan implementasi Sistem Informasi Manajemen (SIM) perusahaan jalan tol. Sistem tersebut untuk memenuhi kepentingan manajemen di lingkungan internal maupun untuk eksternal pada lingkup terbatas dalam rangka pelayanan informasi kepada masyarakat secara transparan dan bertanggung-jawab.
- d. Perlunya dilakukan promosi, publikasi, dan sosialisasi kebijakan perusahaan jalan tol secara intensif dan berkelanjutan. Kegiatan tersebut dapat dilakukan secara langsung kepada stake holders melalui forum-forum diskusi formal/pertemuan informal; atau dapat diinformasikan melalui media cetak maupun media elektronik kepada masyarakat. Dengan demikian, diharapkan dapat mengurangi resistensi terhadap kebijakan pemerintah dalam penyelenggaraan jalan tol.
- e. Perlunya pemantapan pelaksanaan evaluasi kinerja untuk mengukur tingkat pencapaian sasaran dan efektifitas pelaksanaan tugas. Pelaksanaan evaluasi hendaknya mengacu pada peraturan perundang an yang berlaku dan menjadi feed back terhadap perencanaan strategis dalam sistem penyelenggaraan pembangunan bidang pekerjaan umum.

1. Permasalahan dan Tantangan Eksternal

Permasalahan dan tantangan eksternal yang dihadapi, antara lain adalah:

- a. Masalah pembebasan tanah untuk pembangunan jalan tol hampir selalu menjadi hambatan, hal ini disebabkan karena tidak ada jaminan/kepastian atas nilai tanah maupun jangka waktu kesiapan lahan yang dibebaskan.



- b. Keterlambatan proses pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol mengakibatkan keterlambatan pelaksanaan konstruksi yang mengakibatkan jadwal pengoperasian jalan tol menjadi tidak pasti.
- c. Terbatasnya calon investor yang memiliki kemampuan pendanaan yang cukup untuk investasi di jalan tol.
- d. Kompleksitas pengadaan tanah.
- e. Tekanan atau intervensi dari pihak-pihak eksternal dalam operasional pembayaran UGR.
- f. Ketidakpastian pengembalian pokok pinjaman dari BUJT.

1.3 Kebijakan, Program dan Kegiatan

Dalam rangka menjabarkan kebijakan nasional yang terkait dengan penyelenggaraan jalan, maka ditetapkan strategi dan kebijakan operasional Ditjen. Bina Marga. Kebijakan Ditjen. Bina Marga mencakup empat aspek, yaitu:

1. Aspek Regulasi

Strategi dan kebijakan operasional dalam aspek regulasi mencakup hal-hal yang terkait dengan peraturan perundang-undangan.

2. Aspek Koordinasi

Strategi dan kebijakan operasional dalam aspek koordinasi mencakup usaha untuk mengurangi kesenjangan kondisi antar jalan nasional dengan jalan daerah dengan melibatkan stakeholder terkait.

3. Aspek Teknologi-Inovasi

Strategi dan kebijakan operasional dalam aspek teknologi-inovasi mencakup efisiensi dan efektivitas dalam penggunaan sumber daya untuk penyelenggaraan jalan.

4. Aspek Sumber Daya Manusia

Strategi dan kebijakan operasional dalam aspek peningkatan kualitas SDM Ditjen. Bina Marga untuk memperoleh the right man on the right place, proper promotion dan peningkatan profesionalisme.

Untuk menjalankan tugas dan fungsi Ditjen. Bina Marga, di dalam Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum 2010-2014 ditetapkan bahwa Program Penyelenggaraan Jalan merupakan program Ditjen. Bina Marga dengan Nomenklatur kegiatan untuk Program Penyelenggaraan Jalan adalah sebagai berikut:

- 1. Dukungan manajemen, koordinasi, pengaturan, pembinaan dan pengawasan
- 2. Pengaturan, pembinaan, perencanaan, pemrograman, dan pembiayaan penyelenggaraan jalan
- 3. Pengaturan dan pembinaan teknik preservasi, peningkatan kapasitas jalan
- 4. Pembinaan pelaksanaan preservasi dan peningkatan kapasitas jalan nasional dan fasilitasi jalan daerah



5. Pelaksanaan preservasi dan peningkatan kapasitas jalan nasional
6. Pengaturan, pengusahaan, pengawasan jalan tol (BPJT)

BPJT



BAB II

RENCANA KINERJA TAHUNAN DAN PERJANJIAN KINERJA

Dalam rangka percepatan pembangunan jalan tol, Badan Pengatur Jalan Tol yang menyelenggarakan sebagian kewenangan Pemerintah dalam pengusahaan jalan tol melaksanakan tugas pokok dan fungsinya dengan mengacu kepada kebijakan-kebijakan yang telah ditetapkan. Kebijakan pengembangan dan percepatan pembangunan jalan tol mengacu pada kebijakan dalam hal penyiapan peraturan dan perundangan dengan melalui koordinasi internal dan eksternal yang sinergis, penyusunan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol PPJT yang “bankable” dan “investor friendly”, penyiapan dana bergulir untuk pengadaan tanah jalan tol, pemantauan/pengawasan pemenuhan kewajiban PPJT dan kinerja jalan tol yang intensif dan berkelanjutan, dan pengembangan sumber daya dan tata laksana yang efektif dan efisien.

Tabel 1 Rencana Pembangunan Jalan Tol Tahun 2010 – 2014

NO	RUAS JALAN TOL	PANJANG		KETERANGAN
		PROGRAM (Km)	TARGET (Km)	
I	JALAN TOL TRANS JAWA			
1	Cikampek-Palimanan	116.75	0.00	PPJT 2006
2	Pejagan-Pemalang	57.50	0.00	Pengadaan Tanah
3	Pemalang-Batang	30.20	0.00	Pengadaan Tanah
4	Semarang-Batang	75.00	0.00	Pengadaan Tanah
5	Semarang-Solo	72.64	40.24	s.d Salatiga
6	Solo-Kertosono	177.12	35.20	Skema PPP dilaksanakan Pemerintah sepanjang 58.40 km dan Swasta sepanjang 118.72 Km
7	Kertosono-Mojokerto	40.50	40.50	
8	Surabaya-Mojokerto	36.27	36.27	
	Sub Total I	614.98	152.21	
II	JALAN TOL NON TRANS JAWA			
1	JORR W2 Utara	7.67	7.67	PPJT 2006
2	Cinere-Jagorawi	14.64	9.20	s.d Kukusan
3	Bogor Ring Road	11.00	5.80	s.d Kedung Badak
4	Gempol-Pandaan	13.61	13.61	
5	Gempol-Pasuruan	34.15	13.02	s.d Rembang
6	Kunciran-Serpong	11.19	0.00	Pengadaan Tanah
7	Cengkareng-Kunciran	14.19	0.00	Pengadaan Tanah
8	Nusa Dua-Ngurah Rai-Benoa	9.70	9.70	
	Sub Total II	116.15	59.00	
III	JALAN TOL BARU			
1	Cileunyi-Sumedang-Dawuan	60.00	6.35	Dilaksanakan Pemerintah
2	Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi	60.00	17.80	Dilaksanakan Pemerintah
3	Bandung Inter Urban	27.00	0.00	Pengadaan Tanah
4	Akses Tanjung Priok	11.40	11.40	Dilaksanakan Pemerintah
	Sub Total III	158.40	35.55	
	Total	889.53	246.76	



Strategi pendanaan bidang jalan dikaitkan dengan kebutuhan investasi bidang jalan untuk mencapai tingkat pertumbuhan ekonomi tertentu (pendekatan top-down). Khusus untuk pengembangan Jalan Tol, diupayakan menggunakan dana swasta, dimana proyek harus layak secara ekonomi dan finansial. Apabila kelayakan finansial rendah/marginal, perlu diupayakan dukungan pemerintah (government support), baik melalui penyediaan tanah oleh pemerintah, dukungan penjaminan resiko dari PII, kontribusi pinjaman lembaga bilateral/multilateral atau dikemas dalam skema kerjasama pemerintah dan swasta (KPS) yang tepat (misalnya BOT, DBO, DBL, leasing, annuity, dan sebagainya).

Kebijakan Badan Pengatur Jalan Tol dilaksanakan dalam rangka mendukung Program Penyelenggaraan Jalan dengan melaksanakan kegiatan pengaturan, pengusahaan dan pengawasan jalan tol.

1.1 Rencana Kinerja Tahunan

Rencana kinerja tahunan disusun melalui proses penetapan kegiatan tahunan dan indikator kinerja berdasarkan program, kebijakan, dan sasaran yang telah ditetapkan dalam rencana strategis.

RENCANA KINERJA TAHUNAN

Unit Kerja Eselon II Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol
Tahun Anggaran 2014

SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	TARGET	
Meningkatnya Kualitas Layanan Jalan Nasional dan Pengelolaan Jalan Daerah	Outcome		
	Meningkatnya dukungan penyelenggaraan jalan nasional	100	%
	Output		
	Tersedianya Dokumen Perjanjian Layanan Dana Bergulir untuk Pengadaan Tanah Jalan Tol (BLU)	2	Dokumen
	Tersedianya Laporan Monitoring dan Evaluasi Layanan Dana Bergulir untuk Pengadaan tanah Jalan Tol (BLU)	1	Laporan
	Tersedianya Laporan Pengelolaan Dana Hasil Pengusahaan Jalan Tol (BLU)	5	Laporan
	Terpenuhinya Layanan Perkantoran	12	Bulan Layanan
	Terpenuhinya Layanan Perkantoran (BLU)	12	Bulan Layanan
	Jumlah Kendaraan Bermotor	3	Unit
	Jumlah Perangkat Pengolah Data dan Komunikasi	108	Unit
	Jumlah Peralatan dan Fasilitas Perkantoran	104	Unit
Meningkatnya Kapasitas Jalan Nasional	Outcome		
	Meningkatnya panjang jalan baru yang dibangun	312.02	km
	Output		



	Jumlah Laporan Kajian dan Evaluasi Penyiapan Pengusahaan Jalan Tol dan Data Informasi Jalan Tol	7	Laporan
	Jumlah Dokumen Pengaturan, Penyiapan, Pelayanan dan Pengendalian Pengusahaan Jalan Tol	6	Dokumen
	Jumlah Laporan Pengawasan dan Pemantauan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol	6	Laporan

Sasaran yang ingin dicapai Sekretariat BPJT adalah

1. Meningkatnya dukungan penyelenggaraan jalan nasional, dengan output kegiatan:
 - a. Dokumen perjanjian layanan dana bergulir untuk pengadaan tanah Jalan Tol (BLU).
 - b. Laporan monitoring dan evaluasi layanan dana bergulir untuk pengadaan tanah Jalan Tol (BLU).
 - c. Laporan pengelolaan dana hasil pengusahaan Jalan Tol (BLU).
 - d. Bulan Layanan Perkantoran.
 - e. Bulan Layanan perkantoran (BLU).
 - f. Jumlah Perangkat Pengolah Data dan Komunikasi.
 - g. Jumlah Peralatan dan Fasilitas Perkantoran.
2. Meningkatnya jalan baru yang dibangun, dengan output kegiatan :
 - a. Laporan Kajian dan evaluasi penyiapan pengusahaan Jalan Tol dan data informasi Jalan Tol.
 - b. Dokumen pengaturan, penyiapan, pelayanan dan pengendalian pengusahaan Jalan Tol.
 - c. Laporan pengawasan dan pemantauan perjanjian pengusahaan Jalan Tol.

1.2 Perjanjian Kinerja

Indikator kinerja yang menjadi acuan BPJT dalam melaksanakan kegiatan tahun 2014 pada dasarnya terdiri atas indikator kinerja output dan outcome. Indikator kinerja outcome adalah mengukur manfaat suatu kegiatan terhadap sasaran yang telah ditetapkan di lingkungan Sekretariat BPJT, yaitu meningkatnya kualitas layanan jalan nasional dan jalan daerah serta meningkatnya kapasitas jalan nasional. Tingkat keberhasilan suatu kegiatan ditunjukkan dengan indikator kinerja output yang dimaksudkan untuk mengukur hasil dari suatu kegiatan yang berdimensi kuantitatif (jumlah produk).

Penetapan Kinerja Satker Sekretariat Pengatur Jalan Tol sebagaimana gambar di bawah ini.

PENETAPAN KINERJA



Unit Kerja Eselon II Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol
Tahun Anggaran 2014

SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	TARGET
Meningkatnya Kualitas Layanan Jalan Nasional dan Pengelolaan Jalan Daerah	Outcome Meningkatnya dukungan penyelenggaraan jalan nasional	100 %
	Output Tersedianya Dokumen Perjanjian Layanan Dana Bergulir untuk Pengadaan Tanah Jalan Tol (BLU)	Dokumen 2
	Tersedianya Laporan Monitoring dan Evaluasi Layanan Dana Bergulir untuk Pengadaan tanah Jalan Tol (BLU)	Laporan 1
	Tersedianya Laporan Pengelolaan Dana Hasil Pengusahaan Jalan Tol (BLU)	Laporan 5
	Terpenuhinya Layanan Perkantoran	Bulan Layanan 12
	Terpenuhinya Layanan Perkantoran (BLU)	Bulan Layanan 12
	Jumlah Kendaraan Bermotor	Unit 3
	Jumlah Perangkat Pengolah Data dan Komunikasi	Unit 108
	Jumlah Peralatan dan Fasilitas Perkantoran	Unit 104

SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	TARGET
Meningkatnya Kapasitas Jalan Nasional	Outcome Meningkatnya panjang jalan baru yang dibangun	km 312.02
	Output Jumlah Laporan Kajian dan Evaluasi Penyiapan Pengusahaan Jalan Tol dan Data Informasi Jalan Tol	Laporan 7
	Jumlah Dokumen Pengaturan, Penyiapan, Pelayanan dan Pengendalian Pengusahaan Jalan Tol	Dokumen 6
	Jumlah Laporan Pengawasan dan Pemantauan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol	Laporan 6

Jumlah Anggaran :

Kegiatan Pengaturan, Pengusahaan dan Pengawasan Jalan Tol : Rp. 84.999.999.000,00

Kegiatan Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol adalah Pengaturan, Pengusahaan, Pengawasan Jalan Tol. Kegiatan ini dilaksanakan oleh Unit Kerja Badan Pengatur Jalan Tol melalui dua satuan kerja yaitu Satuan Kerja Sekretariat Pengatur Jalan



Tol dan Satuan Kerja BLU-Bidang Pendanaan Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol dengan output sebagai berikut:

1. Jumlah Laporan Kajian dan evaluasi penyiapan pengusahaan Jalan Tol dan data informasi Jalan Tol
2. Jumlah Dokumen pengaturan, penyiapan, pelayanan dan pengendalian pengusahaan Jalan Tol
3. Jumlah Laporan pengawasan dan pemantauan perjanjian pengusahaan Jalan Tol
4. Jumlah Dokumen perjanjian layanan dana bergulir untuk pengadaan tanah Jalan Tol (BLU)
5. Jumlah Laporan monitoring dan evaluasi layanan dana bergulir untuk pengadaan tanah Jalan Tol (BLU)
6. Jumlah Laporan pengelolaan dana hasil pengusahaan Jalan Tol (BLU)
7. Jumlah Bulan Layanan Perkantoran
8. Jumlah Bulan Layanan perkantoran (BLU)
9. Jumlah Perangkat Pengolah Data dan Komunikasi
10. Jumlah Peralatan dan Fasilitas Perkantoran



BAB III

AKUNTABILITAS KINERJA

Pada bagian ini, dijelaskan tentang evaluasi dan analisis akuntabilitas kinerja, aspek keuangan berupa tingkat penyerapan anggaran serta hal-hal yang memerlukan perhatian untuk peningkatan kinerja Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol pada tahun 2014.

1.1 Pengelolaan Kinerja Unit Kerja

Dalam rangka mengukur capaian kinerja, Sekretariat Pengatur Jalan Tol telah mengeluarkan Dokumen Rencana Aksi yang di monitoring secara berkala melalui Laporan Monev dan Pengukuran Kinerja per triwulan. Data lengkap Laporan Monitoring dan evaluasi dan Pengukuran Kinerja disajikan dalam tabel di bawah ini:



No	Kode	Program/Kegiatan/Output	Target	Fisik											Capaian Target
				TW 1			TW 2			TW 3			TW 4		
				RN	RL	Kinerja	RN	RL	Kinerja	RN	RL	Kinerja	RN	RL	
1	2410	Pengaturan, Pengusahaan, Pengawasan Jalan Tol	0	5,70	2,93	51,49	25,59	16,83	65,75	67,39	47,30	70,19	100	73.00	
2	2410.001	Kajian dan Evaluasi Penyiapan Pengusahaan Jalan Tol dan Data Informasi Jalan Tol	7 laporan	0,72	0,29	40,31	14,97	17,46	116,63	57,50	53,54	93,11	100	88.13	7 laporan
3	2410.002	Dokumen Pengaturan, Penyiapan, Pelayanan dan Pengendalian Pengusahaan Jalan Tol	6 dokumen	2,47	0,57	22,97	21,21	16,76	79,03	67,66	44,30	65,48	100	92.47	6 dokumen
4	2410.003	Laporan Pengawasan dan Pemantauan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol	6 laporan	3,28	1,26	38,56	21,62	9,17	42,42	67,88	53,86	79,34	100	93.46	6 laporan
5	2410.004	Dokumen Perjanjian Layanan Dana Bergulir untuk Pengadaan Tanah jalan tol (BLU)	2 dokumen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15,89	0,00	0,00	100	4.20	2 dokumen
6	2410.005	Laporan Monitoring dan Evaluasi layanan Dana Bergulir untuk Pengadaan Tanah jalan tol (BLU)	1 laporan	13,00	12,50	96,15	50,00	12,50	25,00	78,00	12,50	16,03	100	57.33	1 laporan
7	2410.006	Laporan Pengelolaan dana Hasil Pengusahaan Jalan Tol (BLU)	5 laporan	0,00	0,00	0,00	11,61	0,00	0,00	72,58	0,00	0,00	100	86.44	5 laporan
8	2410.994	Layanan Perkantoran	Bulan Layanan	17,08	10,12	59,27	44,02	24,56	55,78	75,17	42,63	56,71	100	67.00	Bulan Layanan
9	2410.009	Layanan Perkantoran (BLU)	12 bulan	19,87	5,57	28,01	51,18	5,57	10,87	76,95	5,57	7,23	100	30.00	12 bulan
10	2410.995	Kendaraan Bermotor	3 Unit	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100	0,00	3 Unit
11	2410.996	Perangkat Pengolah Data dan Komunikasi	21 Unit	0,00	0,00	0,00	40,00	22,13	55,33	100,00	99,15	99,15	100	99,15	37 Unit
12	2410.997	Peralatan dan Fasilitas Perkantoran	53 Unit	0,00	0,00	0,00	100,00	5,00	5,00	100,00	5,00	5,00	100	68.00	85 Unit



Penjelasan kriteria penilaian dari tabel diatas sebagai berikut :

Tabel 2 Kriteria Penilaian Monitoring dan Evaluasi Kinerja Triwulanan

NO	KATEGORI	NILAI ANGKA	INTERPRETASI	KATEGORI WARNA
1	AA	>85 – 100	Memuaskan	
2	A	>75 – 85	Sangat Baik	
3	B	>65 – 75	Baik, Perlu sedikit perbaikan	
4	CC	>50 – 65	Cukup (memadai), perlu banyak perbaikan yang tidak mendasar	
5	C	>30 – 50	Kurang, perlu banyak perbaikan, termasuk perubahan yang mendasar	
6	D	0 – 30	Sangat Kurang, perlu banyak sekali perbaikan & perubahan yang sangat mendasar	

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa pada triwulan pertama, kedua dan ketiga, hampir seluruh indikator kinerja output belum dapat memenuhi target kinerjanya. Walaupun pada akhirnya di triwulan keempat sebagian besar indikator kinerja output berhasil memenuhi target kinerjanya, tabel di atas memberikan informasi bahwa Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol perlu memperbaiki pola perencanaan per triwulannya. Untuk perbaikan di masa yang akan datang, Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol akan berupaya untuk menyusun target kinerja per triwulan dengan lebih matang dan rasional agar tidak terjadi deviasi yang besar target kinerja dan realisasi. Pelaksanaan pekerjaan di tahun yang akan datang akan diupayakan untuk selalu mengacu pada target per triwulan yang telah ditetapkan sehingga dapat menghasilkan kinerja yang lebih berkualitas, akuntabel, efektif dan efisien

1.2 Evaluasi dan Analisis Kinerja

Pengukuran Kinerja adalah proses sistematis dan berkesinambungan untuk menilai keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan kegiatan sesuai dengan program, kebijakan, sasaran dan tujuan yang telah ditetapkan dalam mewujudkan visi, misi dan strategi dari masing-masing Instansi Pemerintah.



PENGUKURAN KINERJA

Unit Kerja Eselon II Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol
Tahun Anggaran 2014

SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	TARGET		REALISASI		%
Meningkatnya Kualitas Layanan Jalan Nasional dan Pengelolaan Jalan Daerah	Outcome					
	Meningkatnya dukungan penyelenggaraan jalan nasional	100	%	100		100
	Output					
	Tersedianya Dokumen Perjanjian Layanan Dana Bergulir untuk Pengadaan Tanah Jalan Tol (BLU)	2	Dokumen	2	Dokumen	100
	Tersedianya Laporan Monitoring dan Evaluasi Layanan Dana Bergulir untuk Pengadaan tanah Jalan Tol (BLU)	1	Laporan	1	Laporan	100
	Tersedianya Laporan Pengelolaan Dana Hasil Pengusahaan Jalan Tol (BLU)	5	Laporan	5	Laporan	100
	Terpenuhinya Layanan Perkantoran	12	Bulan Layanan	12	Bulan Layanan	100
	Terpenuhinya Layanan Perkantoran (BLU)	12	Bulan Layanan	12	Bulan Layanan	100
	Jumlah Kendaraan Bermotor	3	Unit	0	Unit	0
	Jumlah Perangkat Pengolah Data dan Komunikasi	108	Unit	37	Unit	100
	Jumlah Peralatan dan Fasilitas Perkantoran	104	Unit	85	Unit	100
Meningkatnya Kapasitas Jalan Nasional	Outcome					
	Meningkatnya panjang jalan baru yang dibangun	312.02	km		km	312.02
	Output					
	Jumlah Laporan Kajian dan Evaluasi Penyiapan Pengusahaan Jalan Tol dan Data Informasi Jalan Tol	7	Laporan	7	Laporan	100
	Jumlah Dokumen Pengaturan, Penyiapan, Pelayanan dan Pengendalian Pengusahaan Jalan Tol	6	Dokumen	6	Dokumen	100
	Jumlah Laporan Pengawasan dan Pemantauan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol	6	Laporan	6	Laporan	100

Jumlah Anggaran : Rp. 74.091.162.000,00

Jumlah Realisasi : Rp. 54.154.093.027,00

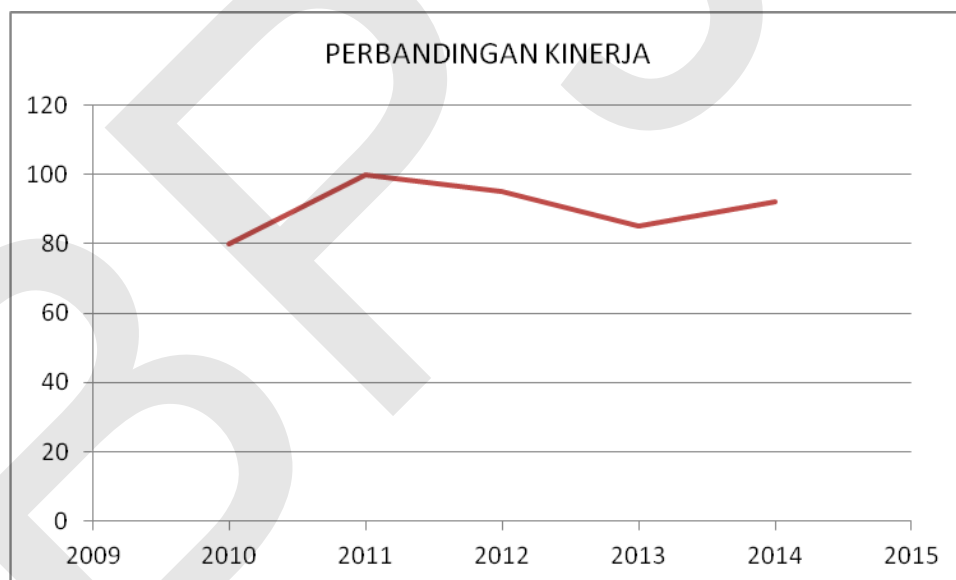
Keberhasilan/kegagalan capaian indikator kinerja outcome dan output di Sekretariat Pengatur Jalan Tol dijelaskan sebagai berikut :

1. Kinerja outcome Sekretariat BPJT Tahun 2014 mendukung 2 (dua) indikator kinerja outcome program Penyelenggaraan Jalan di Direktorat Jenderal Bina Marga yaitu untuk:
 - a. Meningkatkan dukungan terhadap penyelenggaraan jalan nasional.
 - b. Meningkatnya panjang jalan baru yang dibangun.



2. Rata-rata capaian kinerja output Sekretariat BPJT tahun 2014 adalah 92%. Dari angka rata-rata capaian kinerja ini, kinerja output Sekretariat BPJT dapat dikatakan berhasil. Hal ini dikarenakan dari 11 indikator kinerja output, hampir semua indikator kinerja output sesuai dengan target yang telah ditetapkan dalam Dokumen Penetapan Kinerja. Indikator kinerja output yang tidak sesuai dengan dokumen Penetapan Kinerja adalah indikator kinerja output Kendaraan Bermotor, Perangkat Pengolah Data dan Komunikasi, serta Peralatan dan Fasilitas Perkantoran masing-masing capaiannya adalah 0%, 88% dan 53%. Hal yang menyebabkan capaian kinerja output ini tidak sesuai dengan nilai yang ditargetkan adalah karena adanya perubahan target kinerja yang semula 3 unit menjadi 0 unit untuk kendaraan bermotor. Belanja modal untuk ketiga output diatas direvisi dan dipotong dalam rangka memperhitungkan efektifitas dan kebutuhan.

Dalam pelaksanaan dan pencapaian kinerja dari tahun ke tahun, Sekretariat BPJT selalu berupaya melakukan perbaikan. Adapun gambaran perbandingan rata-rata capaian kinerja output Sekretariat BPJT mulai tahun 2010-2014 dapat dilihat dari grafik berikut ini:



Gambar 5 Perbandingan Rata-Rata Capaian Kinerja Output Sekretaris BPJT Tahun 2010-2014

Dari grafik di atas dapat disimpulkan bahwa kinerja Sekretariat BPJT cenderung berkisar pada angka 85-100 %. Rata-rata capaian kinerja tersebut fluktuatif karena adanya beberapa penyesuaian terkait kebijakan pemerintah misalnya adanya penghematan anggaran yang mempengaruhi besaran capaian kinerja output. Pada tahun 2013, terdapat penurunan kinerja yang cukup signifikan, yaitu



sebesar 5% karena adanya dana bintang di Satker BLU-BP Set BPJT yang jumlahnya cukup signifikan sehingga mengurangi progress capaian kinerja satker yang pada akhirnya berpengaruh pada capaian output Eselon II Sekretariat BPJT, namun capaian kinerja tersebut telah diperbaiki di tahun 2014.

Tahun 2014 adalah masa akhir RENSTRA Direktorat Jenderal Bina Marga 2010-2014 yang mengacu pada RENSTRA Kementerian Pekerjaan Umum 2010-2014. Sekretariat BPJT, telah berupaya semaksimal mungkin untuk memenuhi target RENSTRA yang masih belum terpenuhi hingga tahun 2013. Adapun capaian indikator kinerja output Sekretariat BPJT dibandingkan dengan target kinerja yang ditetapkan oleh RENSTRA Direktorat Jenderal Bina Marga 2010-2014 dapat ditunjukkan pada tabel berikut ini:

Tabel 3 Perbandingan Capaian Kinerja dengan Target Renstra 2010-2014

No	Indikator Kinerja	Satuan	Target RENSTRA 2010-2014	Realisasi 2010-2014	Sisa Target	Ket.
1	Jumlah Laporan Kajian dan Evaluasi Penyiapan Pengusahaan Jalan Tol dan Data Informasi Jalan Tol	Lap	6	27	21	melebihi target
2	Jumlah Dokumen Pengaturan, Penyiapan, Pelayanan dan Pengendalian Pengusahaan Jalan Tol	Dok	9	26	17	melebihi target
3	Jumlah Laporan Pengawasan dan Pemantauan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol	Lap	6	18	12	melebihi target
4	Tersedianya Dokumen Perjanjian Layanan Dana Bergulir untuk Pengadaan Tanah Jalan Tol (BLU)	Dok	6	6	-	sesuai target
5	Tersedianya Laporan Monitoring dan Evaluasi Layanan Dana Bergulir untuk Pengadaan tanah Jalan Tol (BLU)	Lap	5	4	(1)	kurang dari target
6	Tersedianya Laporan Pengelolaan Dana Hasil Pengusahaan Jalan Tol (BLU)	Lap	5	13	8	melebihi target
7	Terpenuhinya Layanan Perkantoran	Bulan	60	60	-	melebihi target
8	Terpenuhinya Layanan Perkantoran (BLU)	Bulan	60	60	-	melebihi target
9	Jumlah Kendaraan Bermotor	Unit	0	0		sesuai target
10	Jumlah Perangkat Pengolah Data dan Komunikasi dan Sarana Perkantoran	Unit	10	76		melebihi target



Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa masih terdapat 1 indikator kinerja output Sekretariat BPJT yang belum memenuhi target yang ditetapkan oleh RENSTRA Direktorat Jenderal Bina Marga 2010-2014. Namun, hal ini tidak begitu saja berarti bahwa kinerja dari indikator kinerja output tersebut dikatakan tidak berhasil. Permasalahan yang terjadi pada dasarnya adalah membandingkan kinerja yang dicapai dengan target yang ditetapkan di RENSTRA bukanlah hal yang mudah. Hal ini disebabkan karena pola perencanaan 5 tahunan untuk indikator kinerja output yang bersifat non-fisik masih belum cukup matang dan memadai. Sebuah tantangan yang sangat besar yang harus dihadapi pada masa RENSTRA yang baru adalah memperbaiki sistem perencanaan 5 tahunan, khususnya perencanaan 5 tahunan untuk indikator kinerja output yang bersifat non-fisik. Harapan ke depannya, dokumen RENSTRA 2015-2019 lebih handal dan akurat sehingga indikator kinerja output yang bersifat non-fisik lebih terukur dan memiliki rencana lima tahunan yang dapat dijadikan dasar untuk menyusun perencanaan tahunan.

Adapun penjelasan rinci mengenai capaian kinerja Sekretariat BPJT, diuraikan sebagai berikut:

A. Sasaran strategis : Meningkatnya Kapasitas Jalan Nasional

Indikator kinerja outcome: Meningkatnya Panjang Jalan Baru yang Dibangun

Indikator kinerja Output pada outcome tersebut adalah:

1. Laporan Kajian dan Evaluasi Penyiapan Pengusahaan Jalan Tol dan Data Informasi Jalan Tol terdiri atas paket-paket pekerjaan yang dilaksanakan oleh Bidang Teknik Sekretariat BPJT. Pada indikator kinerja output tersebut, realisasi pengukuran kinerja mencapai 100% dari target penetapan kinerja awal tahun. Namun demikian, beberapa kinerja produk masih perlu ditindaklanjuti dan dikembangkan agar lebih berdaya guna dan bisa dimanfaatkan secara optimal.

Dukungan paket-paket kegiatan dalam output ini dimaksudkan untuk memberikan pendampingan dalam pemeriksaan DED, review desain jalan tol termasuk usulan penambahan fasilitas jalan tol; melakukan monitoring konstruksi jalan tol; membantu laik fungsi jalan tol serta mendukung tugas-tugas dari bidang teknik BPJT terkait proses penyiapan pelelangan pengusahaan jalan tol demi mewujudkan jalan tol yang berkeselamatan. Paket kegiatan lainnya pada output tersebut diatas adalah paket pekerjaan Penyusunan Review AMDAL Jalan Tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan yang bertujuan untuk menyediakan dokumen lingkungan hidup (AMDAL, RKL-RPL) sebagai prasyarat penyelenggaraan lelang pengusahaan jalan tol dan juga melaksanakan koordinasi dan konsinyasi Penyusunan Review AMDAL ruas jalan tol tersebut. Dokumen AMDAL merupakan



dokumen wajib yang diperlukan untuk menyempurnakan kualitas penawaran pada pelelangan perusahaan jalan tol.

Pelaksanaan paket pekerjaan pada output ini tidak mengalami kendala berarti kecuali yang terkait koordinasi dengan instansi-instansi daerah.



**Gambar 6 Evaluasi Laik fungsi Bogor Ring Road Seksi II A
(Kedung Halang-Kedung Badak)**

2. Dokumen Pengaturan, Penyiapan, Pelayanan dan Pengendalian Perusahaan Jalan Tol, kinerja produk diarahkan dalam rangka mendukung pelaksanaan fungsi penyiapan, pelayanan dan pengendalian perusahaan jalan tol (investasi jalan tol). Realisasi pengukuran kinerja adalah 6 dokumen sesuai dengan target awal penetapan kinerja sebanyak 6 dokumen sehingga prosentasi pencapaian output adalah sebesar 100%. Dalam rangka pelaksanaan tupoksinya, Sekretariat BPJT memerlukan pendampingan untuk melakukan evaluasi pelaksanaan Perjanjian Perusahaan Jalan Tol (PPJT) untuk jalan tol operasi dan non operasi. Pendampingan tersebut dilaksanakan melalui paket kegiatan Dukungan Manajemen Evaluasi Kinerja Perusahaan jalan Tol. Selain itu, dilaksanakan juga paket-paket kegiatan yang berupa kajian dalam rangka mendukung kinerja persiapan, pelayanan dan pengendalian investasi dan pelaksanaan pelelangan perusahaan jalan tol yang diarahkan untuk percepatan pengembangan dan pembangunan jalan tol di Indonesia.



3. Pengukuran Kinerja pada output Laporan Pengawasan dan Pemantauan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol mencapai 100%. Kinerja produk pada output ini diharapkan mampu mendukung fungsi pengawasan dan pemantauan jalan tol, yaitu dilaksanakan salah satunya melalui pekerjaan evaluasi pemenuhan SPM (Standar Pelayanan Minimum) jalan tol. Jalan tol yang memenuhi SPM diharapkan bisa memberikan layanan yang optimal dan bisa memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi pengguna jalan serta bagi para pihak yang berkepentingan. Saat ini total jumlah ruas jalan tol yang sudah beroperasi adalah 29 ruas jalan tol dengan total panjang mencapai 809,31 km. Mengingat keterbatasan jumlah sumber daya manusia di BPJT dalam rangka manajemen pengawasan yang rutin dan komprehensif terhadap seluruh ruas jalan tol dan dalam rangka melaksanakan salah satu kewajiban BPJT, dipandang perlu bantuan dari pihak ketiga untuk membantu pelaksanaan tugas pokok dan fungsi pengawasan dan pemantauan tersebut. Dampak positif yang diharapkan dari pelaksanaan kekuatan ini adalah semakin meningkatnya kinerja layanan operator jalan tol dan terpenuhinya kepuasan pengguna jalan tol.



**Gambar 7 Evaluasi SPM pada Ruas Jalan Tol
Nusa Dua-Ngurah Rai-Benoa**

B. Sasaran strategis : Meningkatnya Kualitas Layanan Jalan Nasional dan Pengelolaan Jalan Daerah

Indikator kinerja outcome : Meningkatnya dukungan penyelenggaraan jalan nasional

Indikator kinerja Output pada outcome tersebut adalah :

1. Output Dokumen Perjanjian Layanan Dana Bergulir untuk Pengadaan Tanah Jalan tol (BLU) mencapai realisasi pengukuran kinerja sebesar 100% atau 2 dokumen dari target awal sebanyak 2 dokumen. Realisasi capaian output ini fluktuatif dari tahun ke tahun dan pada tahun 2014 ini capaian outputnya mengalami kenaikan dibandingkan tahun 2013 dimana capaian outputnya hanya mencapai 50%. Manfaat kegiatan tersebut adalah Terdukungnya pelaksanaan pengelolaan dana bergulir pengadaan tanah jalan tol. Pada tahun ini, kinerja output ini tidak berjalan maksimal karena realisasi dana bergulir yang disalurkan untuk pengadaan tanah jalan tol cukup sedikit. Tahun ini adalah tahun transisi terkait adanya UU Pengadaan Tanah yang baru yang akan mulai diimplementasikan pada tahun 2015.
2. Output Laporan Monitoring dan Evaluasi layanan Dana Bergulir untuk Pengadaan Tanah jalan tol (BLU) realisasi pengukuran kinerjanya mencapai 100 % yaitu 1 laporan. Kinerja produk output ini bermanfaat dalam rangka monitoring dan evaluasi pelaksanaan penyaluran dana bergulir untuk pengadaan tanah jalan tol. Capaian Output Konsisten dengan tahun-tahun sebelumnya yaitu 100%.
3. Output Laporan Pengelolaan Dana Hasil Pengusahaan Jalan Tol (BLU) realisasi capaian kinerja outputnya mencapai 100 % yaitu 5 laporan. Kinerja produk output ini bermanfaat dalam rangka mendukung pengusahaan jalan tol terutama yang terkait dengan tugas pokok fungsi bisnis operasional BLU-Bidang Pendanaan Sekretariat BPJT. Prosentase capaian kinerja pada indikator kinerja output Laporan Pengelolaan Dana Hasil Pengusahaan Jalan Tol konsisten selalu mencapai angka 100% dari tahun 2011-2014. Hal ini dapat diartikan bahwa capaian kinerja indikator kinerja output ini selalu mencapai angka target kinerja yang ditetapkan pada Dokumen Penetapan Kinerja.

Pada tahun anggaran 2014 ini, capaian dari Badan Pengatur Jalan Tol dalam hal pembangunan jalan tol adalah peresmian ruas-ruas jalan tol baru. Ruas-ruas jalan tol yang tahun ini diresmikan adalah ruas jalan tol JORR W2 Utara seksi Ciledug-



Ulujami, Jalan Tol Bogor Ring Road Seksi II (Kedung Halang-Kedung Badak) dan Jalan Tol Kertosono-Mojokerto Seksi I (Bandar-Jombang).

Tabel 4 Progres Pembangunan Jalan Tol Tahun 2010 – 2014

NO	RUAS JALAN TOL	PANJANG		KETERANGAN
		PROGRAM (Km)	TARGET (Km)	
I	JALAN TOL TRANS JAWA			
1	Cikampek-Palimanan	116.75	0.00	Rencana Operasi 2015
2	Pejagan-Pemalang	57.50	0.00	Pengadaan Tanah dan Konstruksi
3	Pemalang-Batang	30.20	0.00	Pengadaan Tanah
4	Semarang-Batang	75.00	0.00	Pengadaan Tanah
5	Semarang-Solo	72.64	40.24	Operasi sampai Ungaran sepanjang 11 Km
6	Solo-Kertosono	177.12	35.20	Skema PPP dilaksanakan Pemerintah sepanjang 58.40 km dan Swasta sepanjang 118.72 Km
7	Kertosono-Mojokerto	40.50	40.50	Operasi 1 Seksi pada 2015
8	Surabaya-Mojokerto	36.27	36.27	Operasi Seksi I A
Sub Total I		614.98	152.21	
II	JALAN TOL NON TRANS JAWA			
1	JORR W2 Utara	7.67	7.67	Semua Seksi sudah operasi pada 2014
2	Cinere-Jagorawi	14.64	0.00	Pengadaan Tanah
3	Bogor Ring Road	11.00	5.80	Sudah Operasi sampai Seksi II A (Kedung Halang-Kedung Badak)
4	Gempol-Pandaan	13.61	13.61	Laik Fungsi
5	Gempol-Pasuruan	34.15	13.02	s.d Rembang
6	Kunciran-Serpong	11.19	0.00	Pengadaan Tanah
7	Cengkareng-Kunciran	14.19	0.00	Pengadaan Tanah
8	Nusa Dua-Ngurah Rai-Benoa	9.70	9.70	Operasi 2013
Sub Total II		116.15	59.00	
III	JALAN TOL BARU			
1	Cileunyi-Sumedang-Dawuan	60.00	6.35	Dilaksanakan Pemerintah
2	Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi	60.00	17.80	Pemerintah : Konstruksi BUJT : PPJT Januari 2015
3	Bandung Inter Urban	27.00	0.00	Menunggu kebijakan
4	Akses Tanjung Priok	11.40	11.40	Dilaksanakan Pemerintah
Sub Total III		158.40	35.55	
Total		889.53	246.76	

Jalan Tol JORR W2 Utara Seksi Ciledug-Ulujami ini merupakan bagian dari jaringan jalan di Jabodetabek yang menghubungkan Jalan Tol JORR dan Jalan Tol JORR W1. Setelah beroperasi secara keseluruhan, Jalan Tol JORR W2 Utara diharapkan dapat memberikan kontribusi yang cukup besar dalam mengurangi kepadatan lalu lintas pada jalan yang telah ada dan memberikan alternatif baru bagi pengguna jalan.



Beroperasinya Jalan Tol JORR W2 Utara ini juga diharapkan dapat mempercepat pengadaan tanah dan pembangunan jalan tol lain, baik yang terkoneksi dengan Jalan Tol JORR seperti Jalan Tol Akses Tanjung Priok dan Jalan Tol Depok-Antasari maupun jalan tol lain yang ada di Indonesia.

Jalan Tol JORR Seksi W2 Utara, yang membutuhkan biaya investasi lebih dari Rp. 2,2 triliun ini, merupakan salah satu kegiatan Kementerian Pekerjaan Umum untuk mendukung MP3EI yang dibiayai dengan Skema Private Public Partnership (PPP)/Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) yang bertujuan untuk meningkatkan kapasitas jaringan jalan di wilayah Jabodetabek.

Jalan Tol Bogor Ring Road Seksi II A (Ruas Kedung Halang-Kedung Badak) sepanjang 1,95 km diresmikan pada tanggal 30 Mei 2014 oleh Menteri Pekerjaan Umum. Jalan Tol ini merupakan bagian dari Jalan Tol Bogor Ring Road yang menghubungkan Sentul Selatan hingga Dramaga dan menjadi satu kesatuan dengan jalan Tol Bogor Ring Road Seksi I yang telah beroperasi November 2009 . Pembangunan jalan tol ini sejalan dengan Master Plan Metropolitan Priority Area (MPA) wilayah Jabodetabek.

Jalan Tol Kertosono-Mojokerto Seksi I (Bandar-Jombang) diresmikan oleh Menteri Pekerjaan Umum pada tanggal 13 Oktober 2014. Pembangunan Jalan Tol Kertosono-Mojokerto dengan total panjang 40,50 km ini terbagi dalam 4 seksi, yaitu:

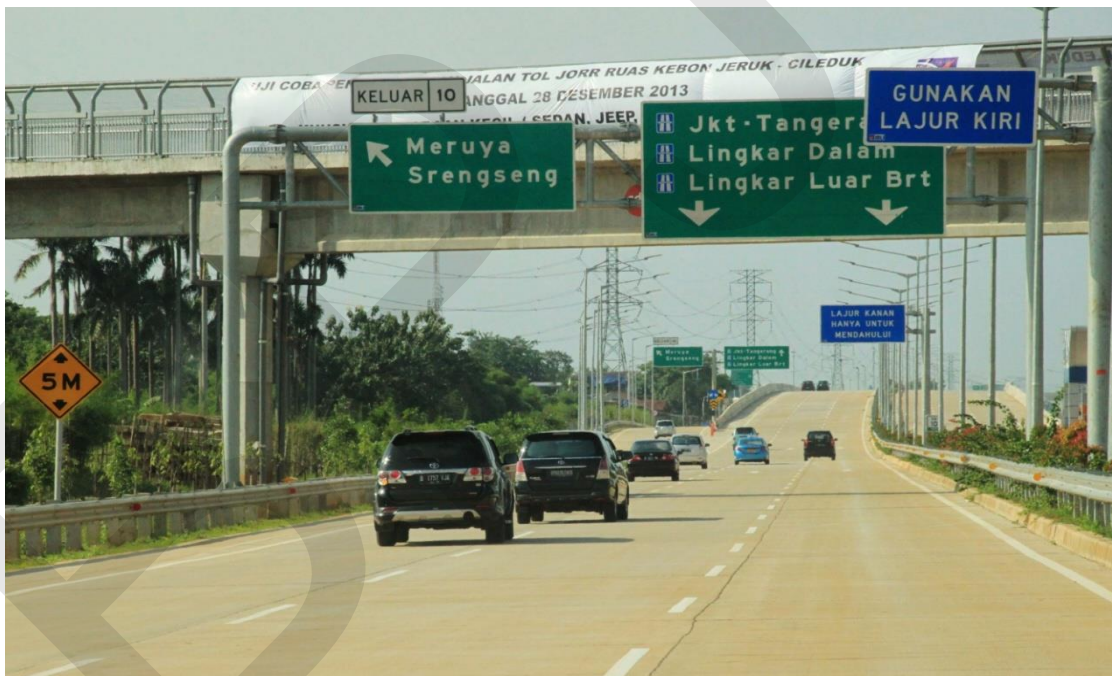
1. Seksi I (Bandar-Jombang) sepanjang 14,41 km
2. Seksi II (Jombang-Mojokerto Barat) sepanjang 20,15 km
3. Seksi III (Mojokerto Barat-Mojokerto Utara) sepanjang 5,02 km
4. Seksi IV (Bandar-Batas Barat) sepanjang 0,92 km.

Beroperasinya Jalan Tol Kertosono-Mojokerto Seksi I (Bandar-Jombang) sepanjang 14,41 km ini diharapkan mampu meningkatkan konektivitas di jalur tengah propinsi Jawa Timur sehingga potensi ekonomi daerah akan semakin berkembang dan efisiensi distribusi barang akan semakin meningkat. Jalan Tol ini merupakan bagian dari jaringan jalan tol Trans Jawa.





Gambar 8 Ruas Jalan Tol Kertosono-Mojokerto Seksi I (Bandar-Jombang)



Gambar 9 Ruas Jalan Tol JORR W2 Utara





**Gambar 10 Ruas Jalan Tol Bogor Ring Road Seksi II A
(Kedung Halang-Kedung Badak)**

Pelaksanaan kegiatan Sekretariat BPJT pada tahun 2014 menunjukkan adanya peningkatan kinerja dibandingkan pelaksanaan kegiatan tahun sebelumnya. Tingkat realisasi dan penyerapan anggaran pada setiap output pada kegiatan di Sekretariat BPJT menunjukkan kenaikan. Pencapaian indikator kinerja output, pencapaian kinerja Satker Sekretariat Pengatur Jalan Tol sudah cukup bagus dengan prosentase output yang hampir semuanya mencapai angka 100.

Terhadap target kinerja lima tahunan (Renstra), pencapaian Sekretariat BPJT dikategorikan berhasil memenuhi target capaian untuk tahun berjalan. Menginjak usia yang ke delapan, Sekretariat BPJT sebagai bagian dari entitas Badan Pengatur Jalan Tol telah melaksanakan target capaian indikator kinerja output Renstra dalam kategori berhasil.

1.3 Evaluasi dan Analisis Anggaran

Untuk aspek keuangan, alokasi anggaran Sekretariat BPJT adalah Rp. 84.999.999.000,00 yang terdiri dari DIPA Satker Sekretariat Pengatur Jalan Tol sebesar Rp. 59.999.999.000,00 dan DIPA Satker Badan Layanan Umum Bidang Pendanaan Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol (BLU BP SET BPJT) sebesar Rp 25 miliar. Sampai akhir TA 2014, total anggaran Sekretariat BPJT setelah direvisi menjadi sebesar Rp. 74.091.162.000,-, sebesar Rp. 49.091.160.000,- merupakan DIPA Satker Sekretariat Pengatur Jalan Tol dan DIPA Satker BLU-Bidang

Pendanaan Sekretariat BPJT sebesar Rp. 25.000.000.000,-. Realisasi penyerapan anggaran untuk seluruh kegiatan TA 2014 meliputi belanja pegawai, belanja barang, dan belanja modal mencapai Rp. 54.154.093.027,00 atau sebesar 73 % dari total anggaran, yaitu realisasi sebesar Rp. 42.022.135.027,00 (85,65%) untuk Satker Sekretariat Pengatur Jalan Tol dan Rp. 12.131.958.000,00 (48,53%) untuk Satker BLU-Bidang Pendanaan Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol.

(dalam ribuan)

TAHUN ANGGARAN	DIPA AWAL	DIPA REVISI	REALISASI	CAPAIAN (%)
2010	48,000,000	48,000,000	16,003,705	33.34
2011	71,000,000	91,400,000	59,683,916	84.06
2012	103,999,800	83,182,370	40,711,096	39.15
2013	103,317,078	97,057,144	69,662,100	67.43
2014	84,999,999	74,091,162	54,154,093	63.74

Tingkat pencapaian kinerja dilihat dari realisasi anggaran di Sekretariat BPJT memang bisa dikatakan kurang optimal karena tingkat penyerapannya hanya mencapai 73%. Ada beberapa paket kegiatan yang tidak terlaksana pada tahun anggaran 2014 ini yaitu:

1. Remunerasi BLU karena belum mendapat persetujuan dari Kementerian Keuangan,
2. Paket kegiatan Bantuan Hukum litigasi dan non litigasi yang merupakan dana yang disediakan untuk pendampingan masalah hukum, tidak terserap karena tidak ada kasus hukum terkait dengan jalan tol dan BPJT,
3. Paket Rekrutmen SDM BLU tidak terlaksana karena kurangnya data pendukung untuk pelaksanaan kegiatan.

Kurang optimalnya kinerja penyerapan anggaran tersebut menjadi salah satu bahan evaluasi untuk menajamkan perencanaan dan pelaksanaan kinerja kegiatan di Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol. Pada tahun-tahun mendatang, upaya untuk peningkatan kinerja harus lebih dioptimalkan.

Dalam rangka mendukung kegiatan Badan Layanan Umum-Badan Pengatur Jalan Tol yang memiliki fungsi strategis mendukung pelaksanaan dana bergulir untuk pembebasan lahan, pemerintah juga menerbitkan DIPA APBN Bagian Anggaran 999. Jumlah dana yang dikelola BLU yang berasal dari APBN (BA 999) adalah sebesar Rp. 7,05 Triliun. Realisasinya pada kas Badan Layanan Umum-Badan Pengatur Jalan Tol pada TA 2014 adalah sebesar Rp 4,605 triliun,-.



1.4 Hal-Hal Yang Memerlukan Perhatian Untuk Peningkatan Kinerja

Dengan mengacu pada kinerja tahun 2013 serta permasalahan yang dihadapi, maka diperlukan perhatian untuk peningkatan kinerja ke depan khususnya terhadap pencapaian sasaran kegiatan. Beberapa hal yang terkait dengan upaya peningkatan kinerja tersebut adalah :

- a. Perlu analisis perencanaan SDM yang efektif dan peningkatan kualitas SDM melalui pelatihan/seminar/workshop, peningkatan keterlibatan dan tanggung jawab staf pada substansi, serta penambahan staf profesional bila diperlukan;
- b. Perlu dilakukan proses perencanaan program tahunan Sekretariat BPJT yang lebih baik dan tajam guna mencapai sasaran yang ditargetkan, untuk kegiatan yang masih perlu tindak lanjut, agar diproses dalam kegiatan lanjutan sehingga dapat dicapai sasaran dan manfaat yang maksimal;
- c. Peningkatan peran manajemen dalam pengelolaan organisasi yang efektif agar kinerja perencanaan, pelaksanaan, supervisi, dan evaluasi bisa dilaksanakan secara optimal;



BAB IV

PENUTUP

4.1 Keberhasilan dan Kegagalan Kinerja Tahun 2014

Berdasarkan penilaian kinerja pencapaian sasaran dan kegiatan yang dilaksanakan oleh Badan Pengatur Jalan Tol, pada umumnya dapat dinilai cukup berhasil. Secara keseluruhan target kegiatan secara fisik dapat dicapai dengan baik, sedangkan pencapaian sasaran outcome beberapa kegiatan masih belum optimal karena masih perlu dilanjutkan pada tahun-tahun yang akan datang.

4.2 Permasalahan dan Kendala Utama

Dalam usia telah melewati tahun ke delapan, BPJT mengalami banyak keterbatasan antara lain sumber daya manusia maupun prasarana dan sarana kerja yang tersedia, sedangkan beban tugas dan tanggung jawab yang harus dilaksanakan cukup berat dan beresiko.

Menghadapi berbagai permasalahan tersebut, diharapkan adanya pengembangan sistem kebijakan yang dapat mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi BPJT pada tahun-tahun mendatang. Selain itu perlu juga perhatian untuk penanganan tugas ad-hoc dan strategis melalui pembentukan tim kerja, mekanisme koordinasi antar unit kerja sehingga dicapai hasil yang optimal.

Mengingat makin beratnya beban tugas dan tuntutan target yang diberikan kepada BPJT, diperlukan upaya yang lebih keras agar kinerja BPJT pada tahun mendatang tetap lebih baik.



LAMPIRAN

Pada Lampiran dimuat Lampiran Formulir Pernyataan Penetapan Kinerja dan Penetapan Kinerja (Formulir PK), Lampiran Formulir Rencana Kinerja Tahunan (Form. RKT), Lampiran Formulir Pengukuran Kinerja dan Lampiran visualiasi foto pelaksanaan kegiatan beserta keterangan foto yang menjelaskan manfaat dari kegiatan tersebut bagi masyarakat.



WORKSHOP AUDIT KESELAMATAN JALAN TOL DAN MONITORING RENCANA PENGELOLAAN LINGKUNGAN-RENCANA PEMANTAUAN LINGKUNGAN

Yogyakarta, 9-10 Oktober 2014

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu masalah yang perlu mendapatkan perhatian lebih besar, khususnya pada jalan tol yang sebenarnya telah di rancang sebagai jalan bebas hambatan dan dilengkapi dengan fasilitas untuk kenyamanan, kelancaran dan keamanan bagi lalu lintas. Kenyataan yang terjadi adalah bahwa kecelakaan lalu lintas pada jalan tol di Indonesia semakin meningkat, terutama pada jalan tol yang menuju Kota Jakarta.

Guna mendukung kegiatan tersebut Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) Kementerian Pekerjaan Umum sebagai badan dalam Penyelenggaraan jalan tol yang meliputi pengaturan, pengusahaan, dan pengawasan Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) perlu melakukan aksi perbaikan dengan melakukan Safety Audit dan Monitoring RKL-RPL agar dapat memberikan manfaat yang maksimal bagi negara untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

Dengan melaksanakan kegiatan Sosialisasi/Workshop/Desiminasi/Seminar/Publikasi/Konsinyasi yang dilakukan di dalam kelas maupun langsung dilapangan hal ini berguna untuk melihat dan mengetahui disain-disain yang telah dilaksanakan dan atau sedang dibuat yang dilakukan oleh pemrakarsa kegiatan terkait keselamatan jalan. Kegiatan ini juga dilakukan di dalam kelas yang akan memberikan penjelasan kebijakan Pemerintah kepada para pelaksana dan pengambil keputusan terhadap pengurangan kecelakaan khususnya di jalan tol dan mendukung program pemerintah berupa RUNK dan DoA dan pengelolaan lingkungan hidup di jalan tol sebagai upaya dalam pelaksanaan pembangunan yang berkelanjutan untuk pelestarian lingkungan hidup.



PELAKSANAAN LAIK FUNGSI JALAN TOL RUAS KERTOSONO-MOJOKERTO SEKSI I (BANDAR-JOMBANG)

Manfaat evaluasi laik fungsi jalan tol adalah untuk mengetahui seberapa jauh pemenuhan persyaratan laik fungsi secara teknis dan administrasi sebagai jalan tol dan ketentuan sistem tol yang meliputi sistem pengumpulan tol dan perlengkapan sarana operasi serta pelayanan lalu lintas pada Jalan Tol Ruas Kertosono-Mojokerto Seksi I (Bandar – Jombang) sepanjang 14,41 Km sebelum dioperasikan untuk umum.

Aspek-aspek yang dievaluasi terdiri dari :

1. Manajemen dan Keselamatan Lalu Lintas, antara lain meliputi :
 - a. Pemeriksaan rambu dan marka jalan, meliputi :
 - Penempatan dan kelengkapan
 - Kesesuaian dengan standar
 - Refleksivitas dan bahan
 - b. Pengaturan lalu lintas pada simpang susun dan akses keluar/masuk
 - c. Pengaturan keselamatan lalu lintas
 - d. Pelaksanaan RKL dan RPL
2. Sarana jalan, jembatan, dan bangunan pelengkap, meliputi :
 - a. Kelaikan teknis jalan, jembatan dan bangunan pelengkap;
 - b. Sistem pengaturan saluran buangan air;
 - c. Perlindungan lereng, dll.
3. Operasi dan Administrasi, meliputi:
 - a. Ketersediaan sistem dan peralatan pelayanan lalu lintas dan keselamatan pengguna jalan
 - b. Ketersediaan sistem dan peralatan pelayanan transaksi
 - c. Ketersediaan sistem dan peralatan informasi serta komunikasi
 - d. Data administrasi pengadaan lahan, as built drawing, dll.



PENANDATANGANAN PERJANJIAN PENGUSAHAAN 6 RUAS JALAN TOL DALAM KOTA

25 Juli 2014



Perjanjian Pengusahaan 6 ruas Jalan Tol Dalam Kota Jakarta antara Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) Kementerian Pekerjaan Umum dengan PT. Jakarta Tollroad Development (JTD) dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, secara resmi ditandatangani pada tanggal 25 Juli 2014.

6 Ruas Jalan Tol Dalam Kota Jakarta tersebut memiliki panjang total 69,77 km, yang terbagi dalam 3 tahap pembangunan, yaitu: Tahap I sepanjang 29,67 km yang terdiri atas 2 ruas, yakni ruas Semanan – Sunter yang direncanakan beroperasi tahun 2018 dan ruas Sunter–Pulo Gebang yang direncanakan beroperasi pada tahun 2019. Kemudian, Tahap II sepanjang 22,25 km, yang terdiri atas 2 ruas, yakni ruas Duri Pulo – Kampung Melayu dan ruas Kemayoran – Kampung Melayu dengan rencana operasi pada tahun 2021 serta Tahap III sepanjang 17,86 km, yang terdiri atas 2 ruas, yaitu ruas Ulujami – Tanah Abang dan ruas Pasar Minggu – Casablanca dengan rencana operasi tahun 2022.

Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol tersebut merupakan kontrak konsesi antara Pemerintah dengan Badan Usaha Jalan Tol dalam rangka pelaksanaan pengusahaan jalan tol. Dengan ditandatanganinya Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol tersebut diharapkan percepatan pembangunan 6 Ruas Jalan Tol Dalam Kota dapat segera terwujud.