LAPORAN REVIEW KRMS

UNTUK USULAN PENANGANAN TAHUN 2022

Sekretariat FLLAJ Kab. Wonosobo

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadirat Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa atas karunia-Nya, bisa diselesaikan penyusunan Laporan *Review* KRMS (*Kabupaten Road Management System*) Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten Wonosobo tepat pada waktunya.

Kegiatan ini merupakan dasar Usulan Program Tahun Anggaran 2022 yang telah tersedia serta telah dikonsultasikan serta disepakati dengan Bappeda dan FLLAJ.

Kami menyadari apa yang dihasilkan saat ini masih jauh dari sempurna, walaupun semua pihak telah memberi kontribusi dalam proses penyusunannya. Walaupun demikan semoga laporan ini dapat memenuhi fungsinya sebagaimana yang kita harapkan. Akhirnya, kami mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah berpartisipasi dalam penyelesaian laporan ini dan semoga kerjasama ini dapat dilanjutkan dimasa-masa yang akan datang.

Wonosobo, Oktober 2021

Tim Penyusun

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR 1

DAFTAR ISI 2

RINGKASAN EXECUTIVE 3

BAB 1 PENDAHULUAN 5

1.1 Tujuan pelaksanaan review KRMS 5

1.2 Materi review KRMS 5

1.3 Strategi review KRMS 5

1.4 Waktu dan Tempat Kegiatan 5

1.5 Fasilitator 5

1.6 Peserta review KRMS 6

1.7 Agenda/Susunan Acara/Jadwal 6

BAB 2 PELAKSANAAN REVIEW KRMS 7

2.1 Proses pelaksanaan review KRMS 7

2.2 Tahapan dalam perencanaan program KRMS 8

2.3 Masukan peserta rapat terhadap expose KRMS 12

2.4 Keputusan 13

BAB 3 KESIMPULAN DAN SARAN 15

3.1 Kesimpulan 15

3.2 Saran 15

LAMPIRAN

RINGKASAN EXECUTIVE

Infrastruktur jalan merupakan salah satu asset public utama dalam transportasi yang paling sering digunakan oleh public untuk mendukung kegiatan ekonomi, pendidikan, bisnis, kerja, dan lain-lain. Oleh karena itu jalan menjadi salah satu pendukung utama aktifitas social ekonomi suatu negara. Hal ini dipertegas dalam Undang- undang Jalan No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan yang menyebutkan bahwa jalan merupakan prasarana transportasi yang memegang peranan penting dalam bidang ekonomi, social budaya, lingkungan hidup, politik, dan pertahanan keamanan.

Jalan yang telah selesai dibangun dan dioperasikan akan mengalami penurunan kondisi sesuai dengan bertambahnya umur jalan sehingga pada suatu saat dapat menghambat kegiatan masyarakat. Jaringan jalan di Indonesia sebagian besar terdiri dari jalan daerah yang meliputi jalan provinsi dan jalan kabupaten. Oleh karena itu, jalan provinsi dan kabupaten merupakan penunjang utama kegiatan ekonomi, social, dan pengembangan wilayah yang direncanakan dalam umur tertentu dan membutuhkan pendanaan yang cukup besar. Untuk itu pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten perlu melakukan upaya agar jalan tersebut dapat memberikan pelayanan sesuai dengan umur yang direncanakan melalui pemeliharaan jalan yang optimal. Dalam hal ini, diperlukan pengelolaan atau Teknik manajemen asset jalan yang tepat.

Salah satu siklus dalam pengelolaan jalan daerah adalah Perencanaan, Pemrograman dan Penganggaran (PPP). Selama ini perencanaan jalan baik untuk jalan baru maupun perbaikan jalan yang sudah ada dari instansi terkait menggunakan teknik perencanaan secara manual, apabila diterapkan pasti terdapat kesalahan akibat pembacaan data lapangan (hasil pengukuran lapangan) yang kurang tepat, sehingga ukuran pembiayaan jalan juga menjadi kurang baik. Demikian juga dalam perencanaan penanganan jalan baik untuk penentuan pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala dan atau peningkatan, yang dilakukan dengan metode manual akan menghasilkan justifikasi pembiayaan jalan akan kurang efektif, oleh karena itu penggunaan program aplikasi yang efektif dalam penentuan tersebut akan menghasilkan keluaran yang lebih sesuai dengan kondisi lapangan yang ada.

Untuk mengakomodasi perkembangan teknologi, serta menjawab tantangan dan kebutuhan terkait proses PPP di tingkat pemerintah daerah, Pemerintah Pusat dalam hal ini Kementerian Keuangan dan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat melalui Program Hibah Jalan Daerah telah memberikan hibah baik berupa anggaran fisik yang focus pada pekerjaan pemeliharaan rutin jalan dengan penerapan kontrak long segmen (semua segmen dalam ruas jalan yang ditangani akan mendapat pekerjaan penanganan sesuai kebutuhan lapangan), dana insentif untuk peningkatan kinerja pemerintah daerah dalam pengelolaan jalan, dan penyediaan aplikasi sebagai alat bantu PPP yang sederhana dan cocok diterapkan di daerah yang pada umumnya mempunyai keterbatasan dalam kualitas maupun kuantitas sumber daya manusia. Aplikasi alat bantu PPP yang dikembangkan menggunakan dana hibah ini sejak tahun 2014 adalah aplikasi berbasis Microsoft Access yang dikenal dengan nama sistem manajemen jalan provinsi atau Provincial/Kabupaten Road Management System (PKRMS).

Laporan analisis dari aplikasi PKRMS antara lain berisi usulan prioritas

ruas jalan yang akan ditangani, serta kondisi segmen jalan, volume dan biaya program pekerjaan penanganan jalan yang direkomendasikan untuk 5 (lima) tahun kedepan. Laporan tersebut dipresentasikan kepada Bappeda dan Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (FLLAJ) untuk mendapatkan masukan dan koreksi. Pihak Bappeda memberikan masukan terkait ketersediaan pagu anggaran penyelenggaraan jalan untuk tahun mendatang sedangkan FLLAJ mengevaluasi usulan prioritas ruas jalan yang akan ditangani apakah sudah mengakomodir keluhan dan kebutuhan masyarakat pengguna jalan. Setelah dilakukan koreksi terhadap hasil PKRMS berdasarkan masukan dan koreksi dari bappeda dan FLLAJ maka unit perencana teknis jalan pada Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Wonosobo dapat menghasilkan dokumen PPP.

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Tujuan Pelaksanaan Review KRMS

Hasil KRMS 2021 sebagai dasar Usulan Program Tahun Anggaran 2022 telah tersedia serta telah dikonsultasikan serta disepakati dengan Bappeda dan FLLAJ. Hasil KRMS tersebut dipublikasikan di website resmi Pemerintah Kabupaten Wonosobot dan FLLAJ Kabupaten Wonosobo.

1.2 Materi Review KRMS

Materi yang disampaikan dalam Review KRMS tahun 2021 ini disampaikan oleh Afton selaku Kepala Bidang Bina Marga Dinas Pekerjaam Umum dan Pentaraan Ruang (PUPR) Kabupaten Wonosobo.

1.3 Strategi Review KRMS

Pelaksanaan review KRMS ini dilaksanakan dengan metode diskusi yang didahului dengan pemaparan oleh narasumber. Untuk selanjutnya dilakukan diskusi serta masukan terhadap paparan materi KRMS. Sehingga hasil penanganan KRMS tahun 2021 dimaksud dapat dimengerti dan dipahami oleh masing-masing anggota Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten Wonosobo.

1.4 Waktu dan Tempat Kegiatan

Kegiatan *review* KRMS dilaksanakan pada:

Hari/Tanggal : Rabu, 13 Oktober 2021

Waktu : 13.00 WIB s.d selesai

Tempat : Ruang Rapat Dinas Pekerjaan Umum Penataan Ruang Kabupaten Wonosobo

1.5 Fasilitator

Fasilitator pada kegiatan review KRMS di Kabupaten Wonosobo adalah Dinas PUPR Kabupaten Wonosobo.

1.6 Peserta Review KRMS

Rapat ini dihadiri dari unsur Bappeda Kabupaten Wonosobo, Dinas Perumahan Kawasan Pemukiman dan Perhubungan Kabupaten Wonosobo, Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Wonosobo, PIUC, dan Pokja FLLAJ Kabupaten Wonosobo.

1.7 Agenda/Susunan Acara/Jadwal

Adapun susunan acara dalam Kegiatan Review KRMS ini adalah sebagai berikut:

13.00 – 13.30	:	Registrasi peserta
13.30 – 13.40	:	Pembukaan perwakilan dari Bappeda Kabupaten Wonosobo
13.40 – 14.20	:	Expose KRMS tahun 2021 dari Bidang Perencanaan Bina Marga Dinas PUPR Kabupaten Wonosobo
14.20 – 15.25	:	Diskusi dan masukan dari peserta rapat
15.25 – 16.00	:	Penutup

BAB II
PELAKSANAAN REVIEW KRMS

2.1 Proses Pelaksanaan Review KRMS

KRMS merupakan perangkat lunak yang digunakan penyelenggara jalan dalam penyusunan perencanaan, pemrograman dan penganggaran. Berbeda dengan aplikasi sebelumnya yang pernah ada, seperti *Integrated Road Management System* (IRMS), aplikasi KRMS lebih mudah dioperasikan karena berbasis *Microsoft Access* dan tidak memerlukan proses install. Aplikasi ini memungkinkan kita menyimpan seluruh informasi bagian jalan, tidak hanya informasi perkerasan jalan seperti halnya aplikasi IRMS, namun KRMS mampu menyimpan dan menampilkan informasi informasi bagian jalan lainnya seperti bahu, rumija, saluran, bangunan pelengkap dan perlengkapan jalan.

Kelebihan lain dari aplikasi ini adalah penggunaan metode analisis multi kriteria (*Multi Criteria Analysis/MCA*) dalam program penanganan jalan, dimana penetapan prioritas penanganan jalan tidak hanya ditetapkan berdasarkan aspek teknis (kondisi dan volume lalu lintas) namun juga didasarkan pada aspek lain, sesuai dengan kebutuhan dan prioritas daerah. Untuk Kabupaten wonosobo, kriteria non teknis yang digunakan dalam penyusunan prioritas program penanganan jalan meliputi kriteria konektivitas, rencana pengembangan wilayah, jaringan jalan utama dan lokasi layanan sosial. Aplikasi ini dipandang sangat tepat untuk diterapkan untuk jalan daerah (jalan provinsi dan jalan kabupaten) yang umumnya memiliki volume lalu lintas yang rendah (*low traffic*).

Keluaran yang dihasilkan melalui aplikasi KRMS meliputi:

a. Data titik referensi jalan (koordinat awal dan akhir)
b. Data inventarisasi (aset jalan)
c. Data kondisi jalan
d. Stripmap
e. Rekomendasi program
f. Penetapan segmen penanganan
g. Pemaketan proyek
h. Peta berbasis sistem informasi geografis (GIS)

2.2 Tahapan dalam Perencanaan Program KRMS

Program KRMS seperti program lainnya memiliki siklus perencanaan yang spesifik sesuai dengan konten dan fitur yang dikembangkan dalam program tersebut. Dalam program KRMS ini siklus perencanaan terdiri atas 3 bagan besar :

1. Data Input Program

   Data input disesuaikan dengan kebutuhan data yang diperlukan dari desain fitur program (program konten) yang telah didesain. Data input bisa berbentuk visual ataupun auto, dengan 6 (enam) elemen data input meliputi : referensi, inventarisasi, kondisi, lalulintas, harga satuan dan data proyek. Dari 6 (enam) input ini yang paling penting mendapatkan perhatian lebih dari operator program adalah data kondisi jalan terkait dengan data pengamatan lapangan terhadap kondisi terkini jalan (eksisting) sehingga review kondisi dapat menggambarkan kondisi sesungghungnya dilapangan. Selain itu data terkait dengan harga satuan perlu adanya croscheck kembali dengan wilayah administrasi jalan terkait.

2. Eksekusi Program

   Fitur eksekusi program KRMS dengan input data yang akurat dan dapat dipertanggungjawabkan tentu akan menghasilkan keluaran (output) yang dapat dipertanggungjawabkan dengan baik. Justifikasi teknis menjadi ukuran standar dalam mereview keluaran yang dihasilkan dari proses eksekusi program KRMS

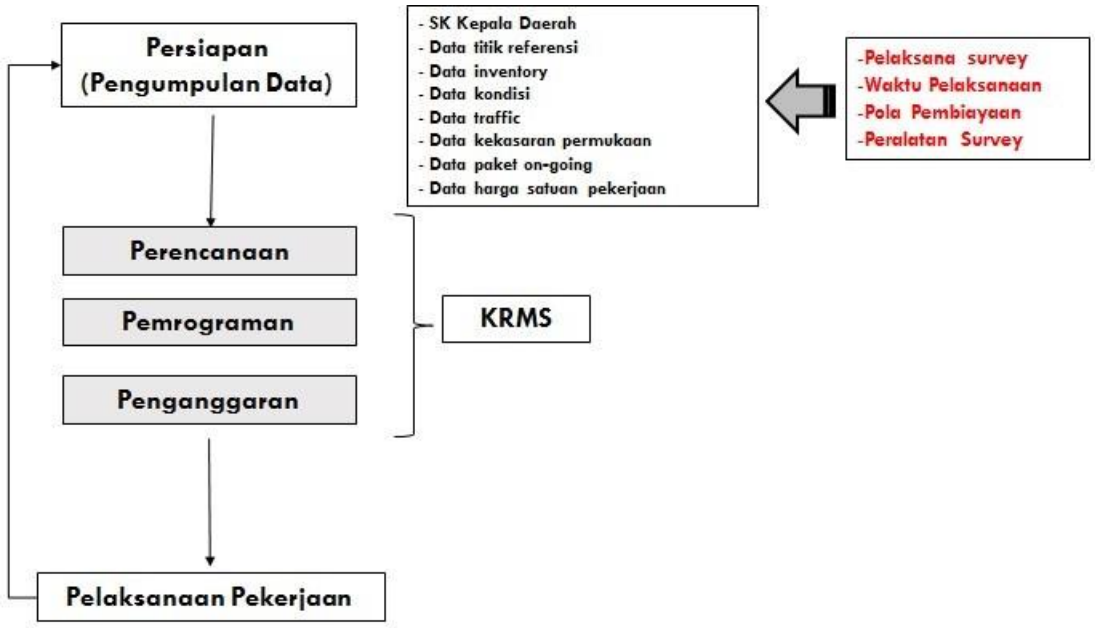
3. Output Program

   Keluaran dari hasil eksekusi program perlu dilakukan verifikasi ulang sehingga keluaran program dapat sesuai dengan kondisi sesungguhnya dilapangan

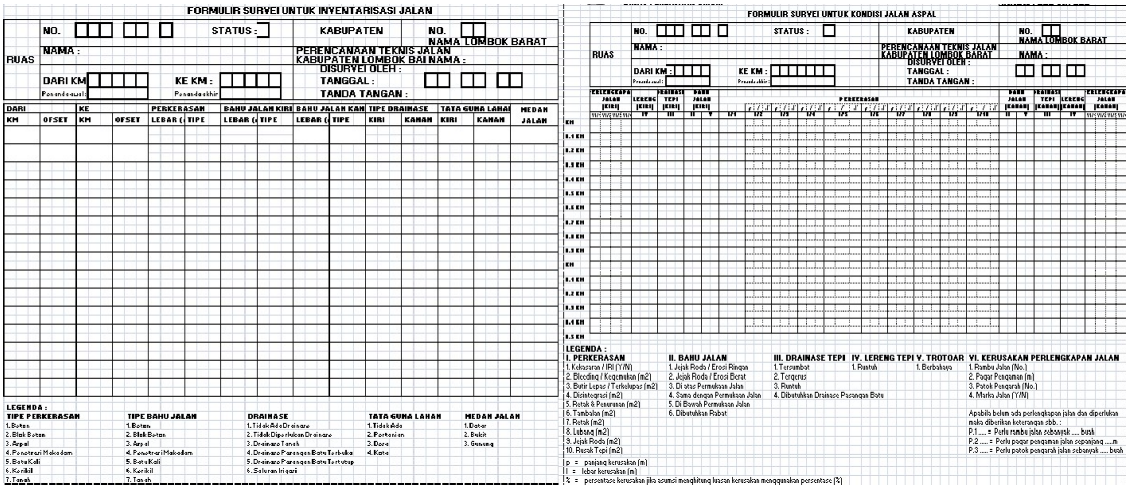
Secara lengkap siklus perencanaan di desain dalam program KRMS digambarkan sebagai berikut :

1. Kondisi : perlu verifikasi secara detail dengan kondisi terkini dilapangan, sehingga perlu ada data base lapangan yang ter-update secara berkala minimal dalam rentang 1 (satu) tahun
2. Lalu lintas : perlu pengukuran lapangan dalam waktu yang cukup (minimal 7 hari) sebagai indikator beban yang harus dipikul oleh jalan
3. Inventarisasi : data input yang sudah di-colect dalam penetapan inputing dalam program perlu dilakukan verifikasi dari tim teknis lapangan seperti dari juru ukur jalan ditiap-tiap daerah

4. Harga satuan : perubahan atau perbedaan yang signifikan atas harga satuan khususnya upah (ongkos) perlu dilakukan croscheck secara lebih cermat
5. Pelaksanaan : dalam menetapkan skala prioritas dalam penentuan ruas jalan yang mendapat penanganan perlu juga dimasukan unsur kebutuhan mendesak akibat adanya perubahan kebijkan misalnya kebijkan pariwisata sebagai akibat dari isu global ataupun isu internasional didaerah



Gambar Tahapan KRMS



Gambar Form Survey Inventaris dan Kondisi Jalan

Surveyor :				Jalan :				Jumlah Lajur :		Tanggal :			
Lokasi :				Arah : Menuju Ke				Jumlah Arah :	2	Cuaca :			
Menit	Interval Waktu	Sepeda Motor	Mobil	Pikap	Bus Kecil	Bus Besar	Truk Mikro	Truk Kecil	Truk Sedang	Truk Besar	Truk Trailer	Truk Trailer Sedang
0	06.00 - 06.15											
15	06.15 - 06.30											
30	06.30 - 06.45											
45	06.45 - 07.00											
60	07.00 - 07.15											
75	07.15 - 07.30											
90	07.30 - 07.45											
105	07.45 - 08.00											
120	08.00 - 08.15											
135	08.15 - 08.30											
150	08.30 - 08.45											

Gambar Form Survey LHR

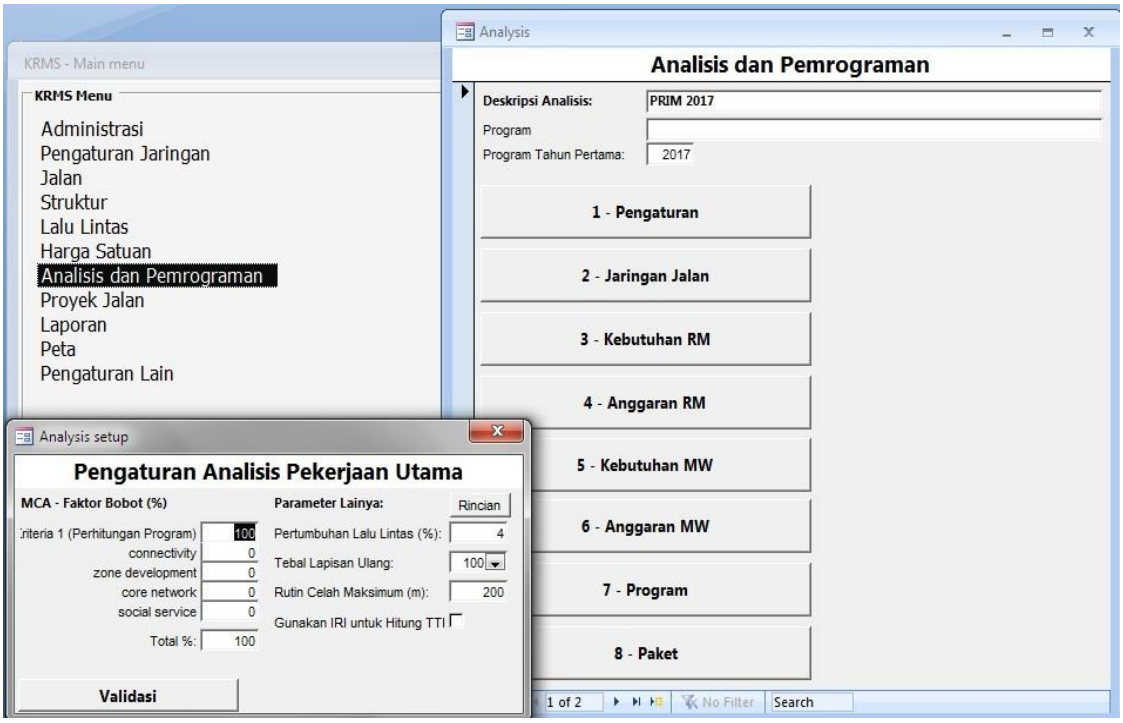
Jumlah Peserta	3 orang	(PIUC dan Staf Perencanaan)	
Biaya	Rp. 11.000.000 (Rent car, makan minum, bahan bakar)	Waktu	30 hari
Panjang ruas	571,58 km	Panjang ruas	571,58 km
Biaya rata-rata	Rp. 19.245 / km	Waktu rata-rata	19 km / hari
Peralatan yang diperlukan	Roughometer, HP Samsung S5 dengan aplikasi Roadroid, Kamera blackvoe		
Hasil	Data IRI, panjang jalan, Simpang, jumlah gorong-gorong, jembatan, titik koordinat jalan, foto, rekaman kondisi jalan		

Gambar Survey Roughmeter dan Roadroid

Tahapan perencanaan, pemrograman dan penganggaran menggunakan KRMS:

1. Penyiapan Data : Pengisian Flat File Link List, Link Inventory Templates, dan Link Condition Templates dalam format excel
2. Import data Flat File
3. Memasukkan data LHR
4. Memasukkan data Harga Satuan
5. Memasukkan data Koordinat GPS

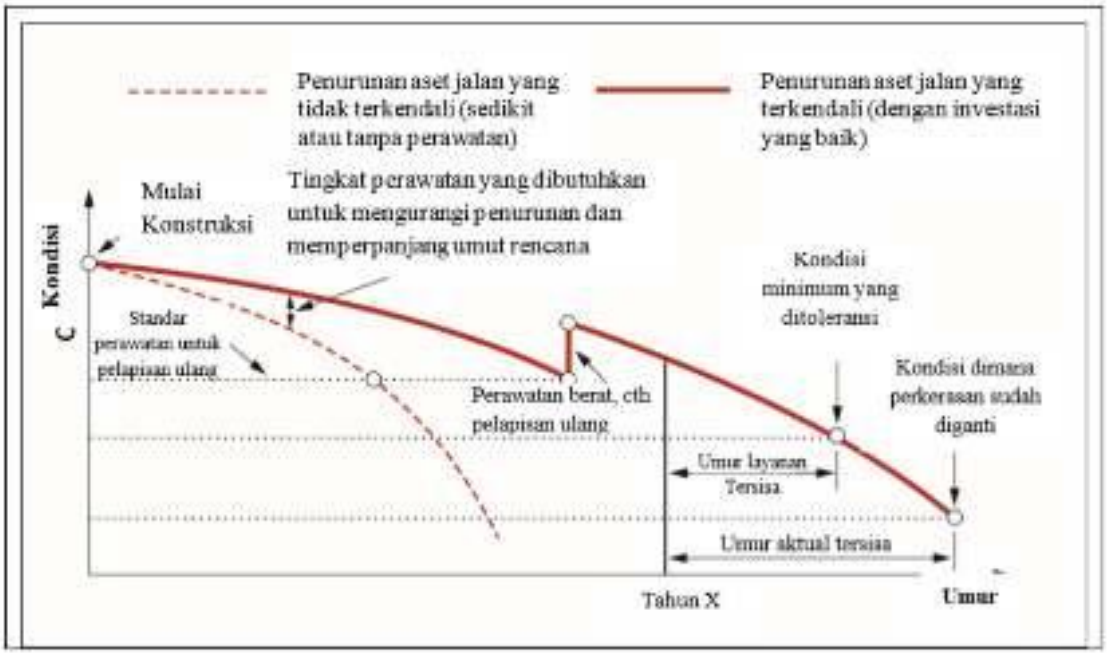
6. Memasukkan data MCA criteria untuk setiap ruas jalan (connectivity, zone development, core network, social services)
7. Validasi Data



Gambar Tampilan analisis KRMS

2.3 Perlunya program penanganan jalan

Preservasi jalan harus dilihat dari seluruh siklus hidup jalan (life cyle), bukan didasarkan atas kebutuhan jangka pendek. Preservasi jalan dilakukan untuk menjaga kondisi jalan dalam pelayanan standar dan mantap. Bila preservasi jalan tidak mencukupi atau efektif, maka kondisi jalan menurun dengan cepat sebagaimana diilustrasikan pada Gambar berikut.



Gambar Tipikal Penurunan Kondisi Jalan Terhadap Waktu

Grafik di atas menunjukkan bahwa jalan sewajarnya harus dilakukan pemeliharaan rutin agar umur rencana jalan dapat terpenuhi. Selain itu biaya rehabilitasi atau perbaikan jalan akan membengkak jika tidak dilakukan pemeliharaan berkala.

Rencana Penanganan pemeliharaan jalan mencakup rencana pemeliharaan terhadap jalur dan/atau lajur lalu lintas, bahu jalan, bangunan pelengkap dan perlengkapan jalan, serta lahan pada Rumaja dan Rumija yang dapat dilakukan secara preventif dan reaktif. Rencana penanganan pemeliharaan jalan meliputi informasi tentang sumber dana, cara pemilihan penyedia jasa, nomor dan nama ruas, jenis penanganan, besaran biaya, waktu pelaksanaan, sistem pengadaan, dan penanggung jawab kegiatan.

Rencana umum pemeliharaan jalan dilakukan mulai dari pendataan kondisi jalan, penentuan pembiayaan, lokasi, waktu dan jenis penanganan yang tepat melalui kegiatan pemrograman pemeliharaan jalan. Kegiatan tersebut dilakukan oleh petugas atau penyedia jasa yang ditunjuk penyelenggara jalan.

Pekerjaan pemeliharaan jalan terdiri dari beberapa aktivitas yang dikelompokkan sesuai dengan frekuensi kegiatan dan sumber dana. Jenis-jenis pekerjaan pemeliharaan jalan antara lain:

1. Pemeliharaan Rutin

   Pemeliharaan rutin merupakan pekerjaan pemeliharaan aset jalan yang dilakukan setiap tahun. Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan, penanganan pemeliharaan jalan termasuk pekerjaan pemeliharaan rutin dilakukan dengan 2 (dua) cara sebagai berikut :

   a. Pekerjaan Preventif/Siklus

      Pekerjaan preventif didefinisikan sebagai pekerjaan yang dilakukan untuk membatasi jenis, tingkat, sebaran kerusakan, dan menunda kerusakan lebih lanjut sehingga dapat melindungi perkerasan dari pengaruh beban maupun lingkungan dan mempertahankan kondisi jalan dalam tingkatan baik dan sedang sesuai dengan rencana. Pekerjaan pemeliharaan rutin yang masuk dalam kategori pekerjaan preventif meliputi pekerjaan yang mempunyai frekuensi tertentu dalam standar pemeliharaan, seperti pemotongan vegetasi, pembersihan saluran dan gorong-gorong. Oleh karena itu, pekerjaan preventif dalam pemeliharaan rutin pada PKRMS dikenal juga sebagai pekerjaan siklus.

   b. Pekerjaan Reaktif

      Adalah pekerjaan pemeliharaan jalan yang dilakukan untuk memperbaiki setiap keruskan yang telah terjadi pada perkerasan jalan di luar kemampuan pengamatan sehingga kondisi jalan dapat dikembalikan ke kondisi sesuai rencana. Tipe dan waktu pekerjaan pemeliharaan rutin yang termasuk pekerjaan reaktif didasarkan pada tingkat intervensi (ditentukan dalam standar pemeliharaan), untuk pemeliharaan yang diperlukan misalnya pekerjaan tambalan dilakukan bila terlihat ada lubang.

2. Pekerjaan Tertunda dan Minor (Backlog and Minor Works (BMW))

   BMW merupakan pekerjaan yang kuantitas pekerjaannya melebihi norma kuantitas pekerjaan pemeliharaan rutin dan membutuhkan dana untuk memperbaiki jalan baik

bagian perkerasan maupun non perkerasan yang nilainya lebih besar dari biaya pemeliharaan rutin jalan untuk mempertahankan kondisi jalan dalam tingkatan mantap (kondisi baik dan sedang) sesuai rencana. Pekerjaan ini umumnya disebabkan oleh kekurangan dana pada pekerjaan pemeliharaan berkala dan rehabilitasi pada tahun-tahun sebelumnya sehingga terdapat beberapa pekerjaan yang tidak dapat dikerjakan dengan tuntas.

3. Pekerjaan Penunjang (Holding Treatment)

Pekerjaan penunjang merupakan pekerjaan penanganan jalan pada segmen jalan dengan kondisi rusak ringan atau rusak berat yang mendapat penundaan pekerjaan pemeliharaan berkala atau rehabilitasi. Tujuan dari pekerjaan penunjang ini adalah untuk mempertahankan kondisi kerusakan jalan eksisting agar kerusakannya tidak bertambah parah. Pekerjaan penunjang termasuk pekerjaan hamparan agregat tanpa penutup (ATP) pada segmen jalan yang tidak dapat dilalui atau segmen jalan dengan kondisi rusak berat dan menunggu penanganan yang permanen. Umur rencana untuk segmen jalan yang mendapat pekerjaan penunjang adalah satu hingga dua tahun.

4. Pemeliharaan Berkala (Periodic Maintenance)

Pemeliharaan berkala merupakan aktivitas pekerjaan yang melindungi keutuhan permukaan jalan dan dilakukan dalam interval beberapa tahun. Pekerjaan ini dilakukan sebagai tanggapan terhadap kerusakan kondisi jalan dan membantu mengurangi kerusakan struktur jalan. Pekerjaan ini tidak termasuk pekerjaan yang memperpanjang umur perkerasan jalan seperti pekerjaan penguatan atau rehabilitasi, rekonstruksi, atau peningkatan kapasitas jalan seperti pelebaran jalan, re-alinyemen dan peninggian permukaan jalan. Untuk jalan aspal, sebagai contoh adalah laburan aspal dan pekerjaan lapisan ulang tipis dan non struktural pada permukaan jalan dan bahu jalan. Untuk jalan non aspal, pemeliharaan berkala meliputi pekerjaan hamparan kerikil dan perataaan badan jalan. Pekerjaan Berkala harus dilengkapi dengan dokumen Detail Engineering Desain (DED) dan dokumen lingkungan seperti dokumen Upaya Pengelolaan Lingkungan-Upaya Pemantauan Lingkungan (UKL-UPL).

5. Pekerjaan Khusus

Pekerjaan khusus yaitu pekerjaan yang tidak terduga, seperti pekerjaan darurat untuk menanggulangi bencana alam, misalnya tanah longsor dan banjir, yang

mengakibatkan jalan tidak dapat dilalui, dan pekerjaan perbaikan setempat agar jalan dapat dilalui oleh lalu lintas. Anggaran Pekerjaan Khusus terdiri dari anggaran bencana alam besar, anggaran khusus lainnya dan anggaran cadangan.

6. Rehabilitasi

Rehabilitasi merupakan pekerjaan utama seperti pekerjaan lapisan ulang tebal dan struktural dan rekonstruksi perkerasan sebagai pekerjaan penanganan untuk jalan aspal dengan kondisi yang rusak berat. Pekerjaan rehabilitasi dalam PKRMS berbeda dengan pekerjaan pemeliharaan berkala dan peningkatan jalan dimana pada pekerjaan rehabilitasi terdapat volume lapis pondasi agregat (LPA) dan pada pekerjaan pemeliharaan berkala tidak ada volume LFA. Seperti pekerjaan pemeliharaan berkala jalan, pekerjaan rehabilitasi harus dilengkapi dengan dokumen Detail Engineering Desain (DED) dan dokumen lingkungan seperti dokumen Upaya Pengelolaan Lingkungan-Upaya Pemantauan Lingkungan (UKL-UPL).

Terdapat 2 (dua) jenis pekerjaan non pemeliharaan aset jalan atau dikenal sebagai pekerjaan pembangunan jalan dalam PKRMS yaitu sebagai berikut :

1. Pemeliharaan Rutin

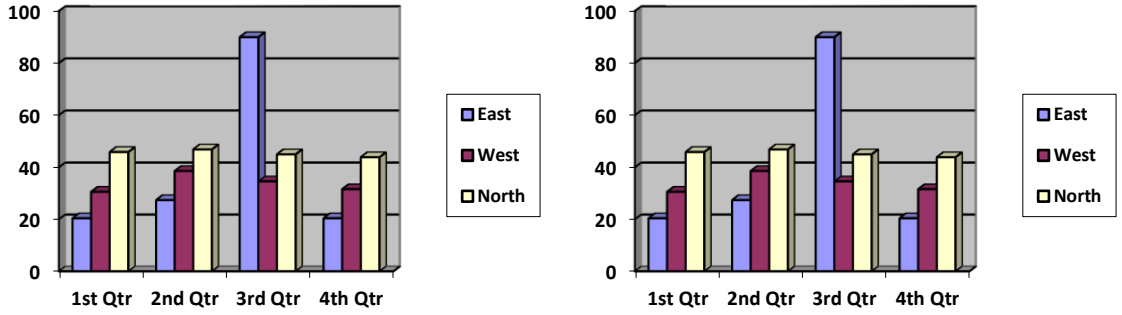
Pekerjaan peningkatan jalan (upgrade) merupakan pekerjaan peningkatan struktur tipe perkerasan dari unpaved atau non-aspal menjadi paved atau aspal. Seperti pekerjaan pemeliharaan jalan, pekerjaan peningkatan jalan harus dilengkapi dengan dokumen Detail Engineering Desain (DED) dan dokumen lingkungan seperti dokumen Upaya Pengelolaan Lingkungan-Upaya Pemantauan Lingkungan (UKL-UPL).

2. Pelebaran atau peningkatan kapasitas jalan (widening)

Pekerjaan pelebaran atau peningkatan kapasitas jalan (widening) merupakan pekerjaan penambahan lebar perkerasan jalan menjadi sesuai dengan lebar perkerasan standar yang direncanakan. Seperti pekerjaan pemeliharaan jalan, pekerjaan pelebaran jalan harus dilengkapi dengan dokumen Detail Engineering Desain (DED) dan dokumen lingkungan seperti dokumen Upaya Pengelolaan Lingkungan-Upaya Pemantauan Lingkungan (UKL-UPL).

2.4 Kondisi jalan dan permasalahanya

Kondisi Jalan Kabupaten Wonosobo Akhir Tahun 2020



Kondisi	Panjang (km)	Prosentase (%)	(%)	Panjang (km)
Baik	497,393	49,78	58,12	580,739
Sedang	83,347	8,34		
Rusak Ringan	177,380	17,75	41,88	418,537
Rusak Berat	241,157	24,13		
Total	999,276	100,000	100,00	999,276

Permasalahan :

- ❖ Terbatasnya ketersediaan anggaran untuk penanganan jalan kabupaten yang ideal sesuai kondisi infrastruktur jalan yang ada.
- ❖ Sebagian besar umur rencana jalan telah terlampaui, sehingga mengakibatkan terjadinya kerusakan jalan yang relatif cepat.

Rencana Strategis Penanganan Jalan

- ○ Penanganan Jangka Pendek
- ❖ Pemeliharaan rutin
- ❖ Pemeliharaan berkala pada ruas jalan pada kondisi jalan sedang dan rusak ringan.
- ❖ Rekonstruksi pada ruas jalan kabupaten dalam kondisi rusak berat untuk peningkatan struktur.
- ○ Penanganan Jangka Panjang
- ❖ Pengembangan jalan menuju kemantapan kapasitas jalan yang lebih baik.

2.5 Hasil PKRMS dan Usulan PHJD Tahun 2022

❖ PHJD DAN PKRMS

Sejak tahun 2013, aplikasi Provincial/Kabupaten Road Management System (PKRMS) mulai dikembangkan khusus untuk keperluan Program Provincial Road Improvement and Maintenance (PRIM) dengan komposisi pendanaan terdiri dari 40% Hibah Pemerintah Australia dan 60% Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). Program PRIM diujicobakan penerapannya di Provinsi Nusa Tenggara Barat dan Kabupten Lombok Barat. Semua pihak termasuk pemerintah pusat menilai keberhasilan PKRMS sebagai alat bantu PPP sehingga sejak tahun 2018, PKRMS telah digunakan sebagai alat bantu perencanaan, pemrograman, dan penganggaran untuk penyusunan usulan Program Hibah Jalan Daerah (PHJD) dengan sumber dana 100% Anggaran Pendapatan dan Belanja Nasional (APBN) pada beberapa Provinsi dan Kabupaten terpilih. Keunggulan PKRMS sebagai alat bantu PPP dibandingkan dengan para pendahulunya adalah PKRMS tidak hanya berfungsi sebagai sumber database utama (jaringan jalan, titik referensi, inventarisasi dan kondisi jalan, jembatan, gorong-gorong, dan dinding penahan tanah, lalu lintas, harga satuan, koordinat trase jalan) untuk keperluan perencanaan tetapi juga mampu menganalisis data-data tersebut sehingga menghasilkan laporan yang meliputi laporan analisis (volume pekerjaan dan biaya), laporan statistik (data kemantapan jalan), stripmap, rencana menengah, dan peta.

❖ PRINSIP DALAM PROGRAM PKRMS

Prinsip analisis dan pemrograman dapat didasarkan atas prinsip analisis kebutuhan pemeliharaan, penentuan prioritas pemeliharaan rutin, dan penentuan prioritas pekerjaan utama. Untuk dapat mengakomodir pekerjaan dengan anggaran yang terbatas, diperlukan adanya penentuan tingkat prioritas pemeliharaan rutin pada setiap ruas jalan. Sedangkan tingkat prioritas untuk tipe pekerjaan utama ditentukan dengan cara menghitung nilai Triggered Priority Index (TPI). Perhitungan nilai TPI merupakan perkalian nilai bobot dan nilai Multi Criteria Analysis (MCA).

❖ SIIKLUS PERENCANAAN DALAM PROGRAM PKRMS

Program PKRMS seperti program lainnya memiliki siklus perencanaan yang spesifik sesuai dengan konten dan fitur yang dikembangkan dalam program tersebut. Dalam program

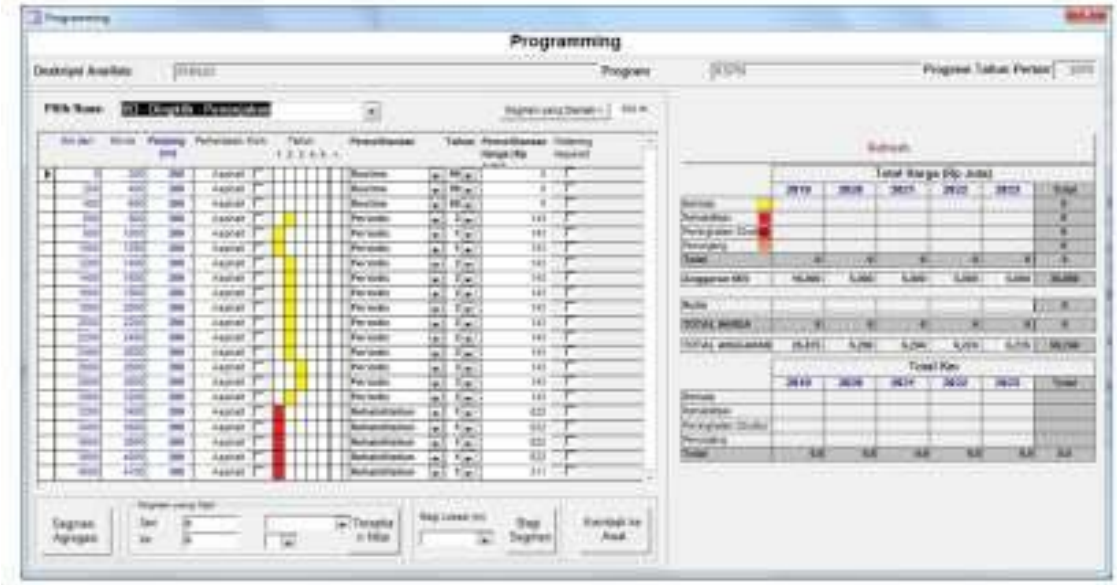
PKRMS ini siklus perencanaan terdiri atas 3 bagan besar :

1. Data Input Program
2. Eksekusi Program
3. Output Program

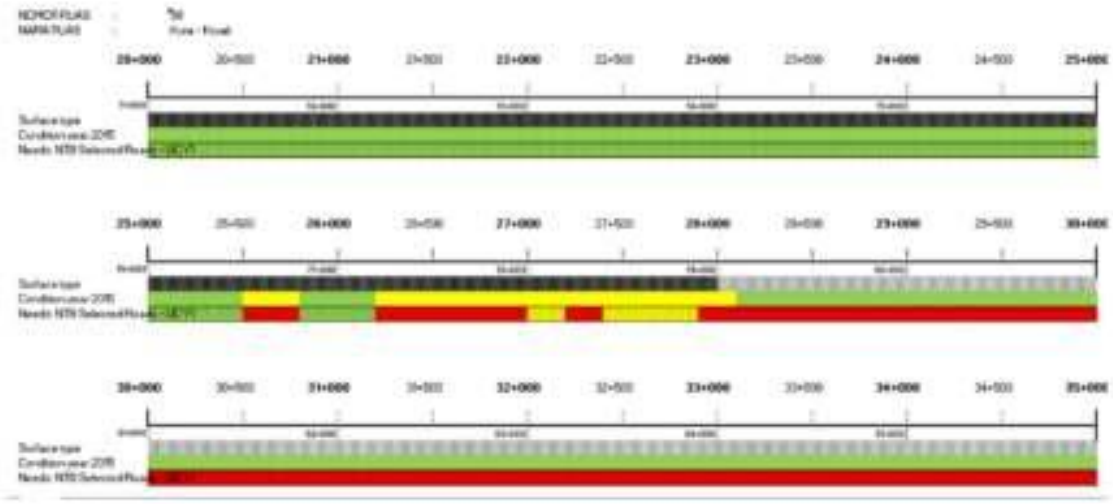
❖ INPUT DATA PKRMS

Gambar-gambar berikut menunjukkan tampilan menu utama PKRMS, contoh hasil pemrograman dari PKRMS, contoh penyajian stripmap yang dihasilkan oleh PKRMS dan contoh peta penanganan hasil analisis dari PKRMS dan disajikan menggunakan perangkat lunak QGIS.

Gambar Contoh Tampilan Jendela Utama PKRMS



Gambar Contoh Output Pemrograman dengan PKRMS



Gambar Contoh Laporan Strip Maps

Gambar Contoh Peta Penanganan

❖ HASIL REKOMENDASI PKRMS

Hasil keluaran dari program PKRMS untuk Usulan Program Hibah Jalan Daerah Kabupaten Wonosobo tahun 2022 adalah sebagai berikut (terlampir).

BAB III
KESIMPULAN DAN SARAN

3.1 Kesimpulan

1. Hasil keluaran program PKRMS untuk ruas jalan Kabupaten Wonosobodi KSPN Borobudur dapat diterima oleh Bappeda Kabupaten Wonosobo Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten Wonosobo;
2. Persetujuan tersebut perlu segera disahkan oleh Bappeda Kabupaten Wonosobo dan Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten Wonosobo untuk kemudian disesuaikan dengan rencana anggaran tahun 2022.

3.2 Saran

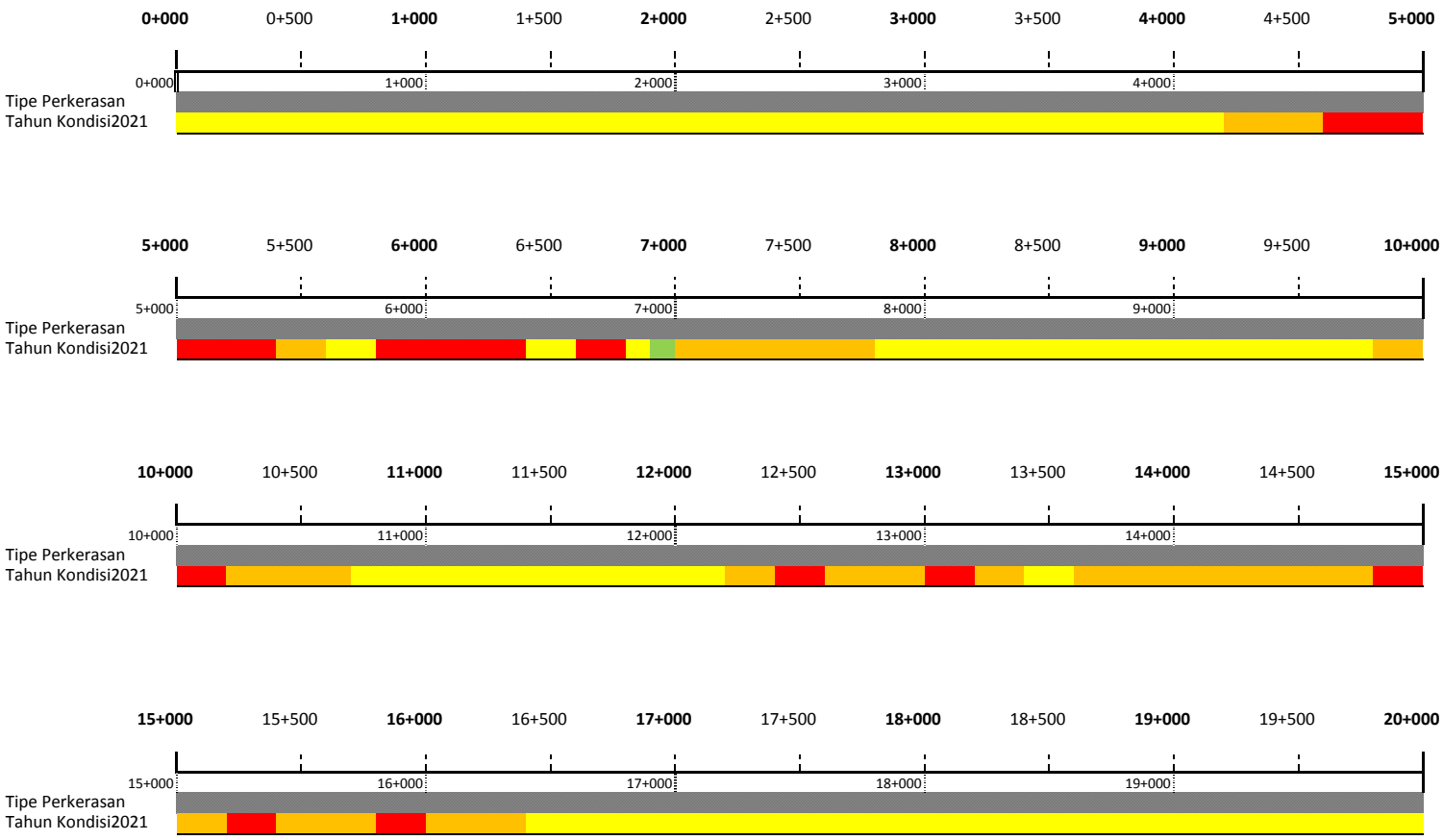
1. Usulan Program Hibah Jalan Daerah Tahun 2022 untuk dapat segera ditindaklanjuti dengan pengesahan oleh Kepala Daerah;
2. FLLAJ mengusulkan agar menambahkan fasilitas perlengkapan jalan seperti rambu-rambu keselamatan dan rel pengaman;
3. Bappeda menyarankan untuk memastikan jumlah dana yang akan dialokasikan oleh pusat terlebih dahulu sebelum dicantumkan dalam Anggaran 2022 nantinyaLAMPIRAN 1. Berita Acara Hasil Rapat

LAMPIRAN 1 : STRIP MAP RUAS JALAN SAPURAN - KALIWIRO

STRIPMAP

NOMOR RUAS : 129
NAMA RUAS : Sapuran - Kaliwiro

13400
5200
2800
100
21500

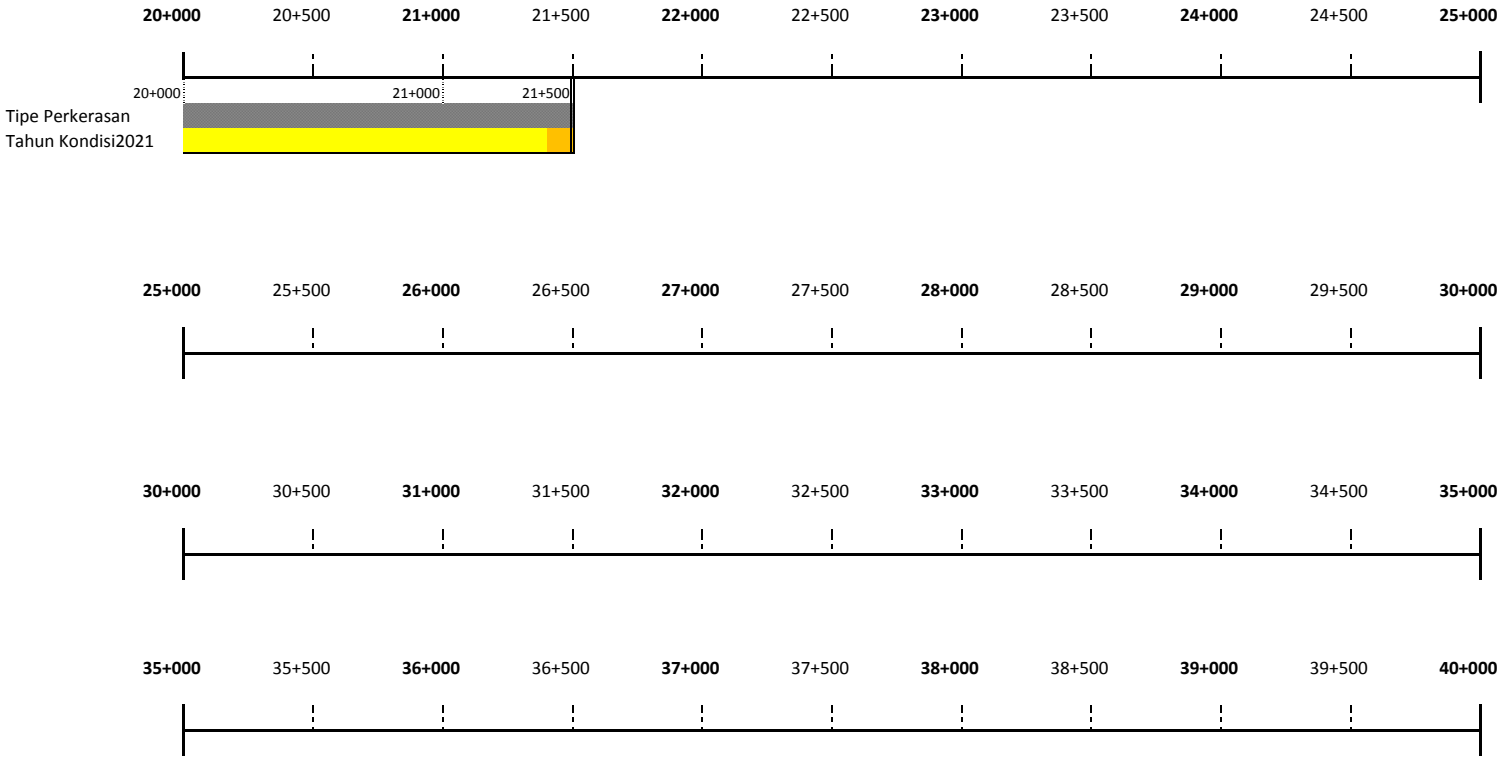


Row 1: Tipe Perkerasan
- Beton
- Blok Beton
- HRS
- Lapen
- Kerikil/Tanah

Row 2: Kondisi Perkerasan (TTI)
- Baik
- Sedang
- Rusak Ringan
- Rusak Berat
- Tak Dapat Dilalui

STRIPMAP

NOMOR RUAS : 129
NAMA RUAS : Sapuran - Kaliwiro



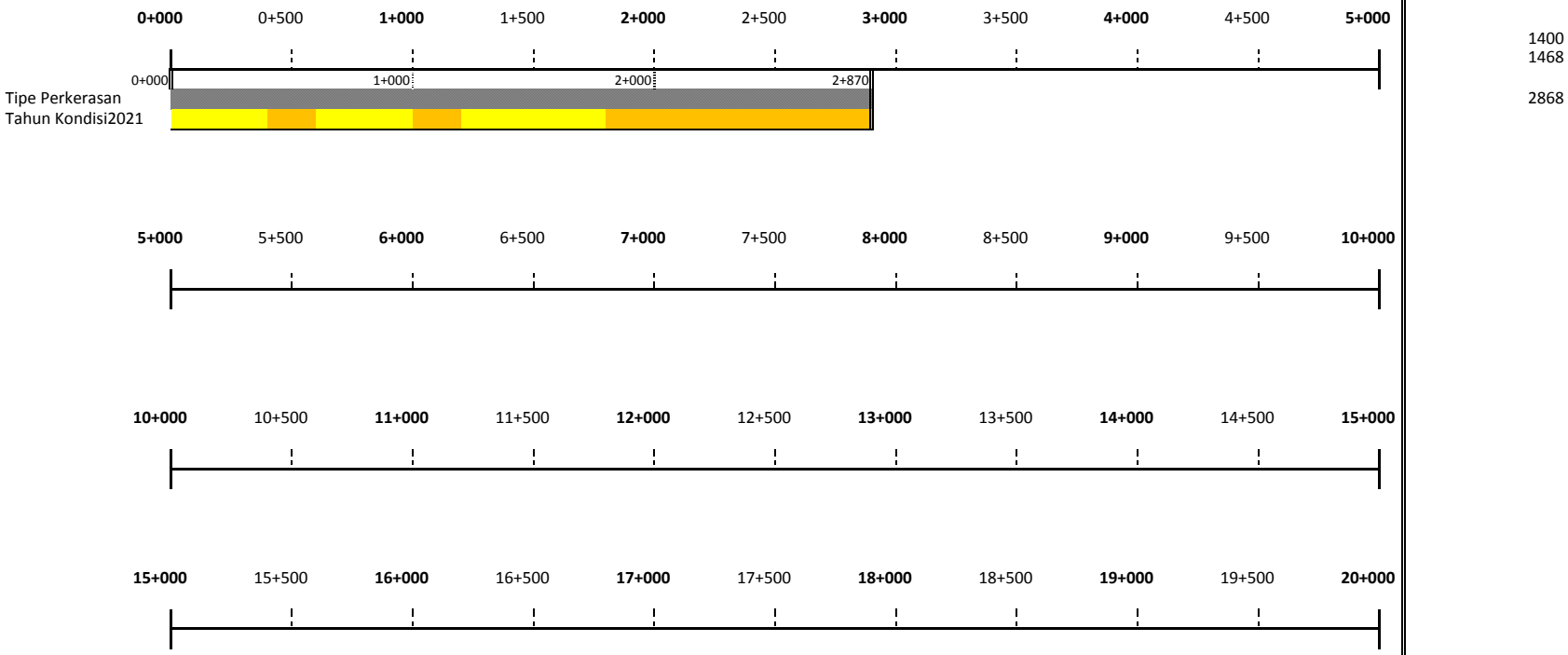
Row 1: Tipe Perkerasan
- Beton
- Blok Beton
- HRS
- Lapen
- Kerikil/Tanah

Row 2: Kondisi Perkerasan (TTI)
- Baik
- Sedang
- Rusak Ringan
- Rusak Berat
- Tak Dapat Dilalui

LAMPIRAN 2 : STRIP MAP RUAS JALAN KAPULOGO - BATAS KABUPATEN (MGL)

STRIPMAP

NOMOR RUAS : 168
NAMA RUAS : Kapulogo - Batas Kabupaten (MGL)

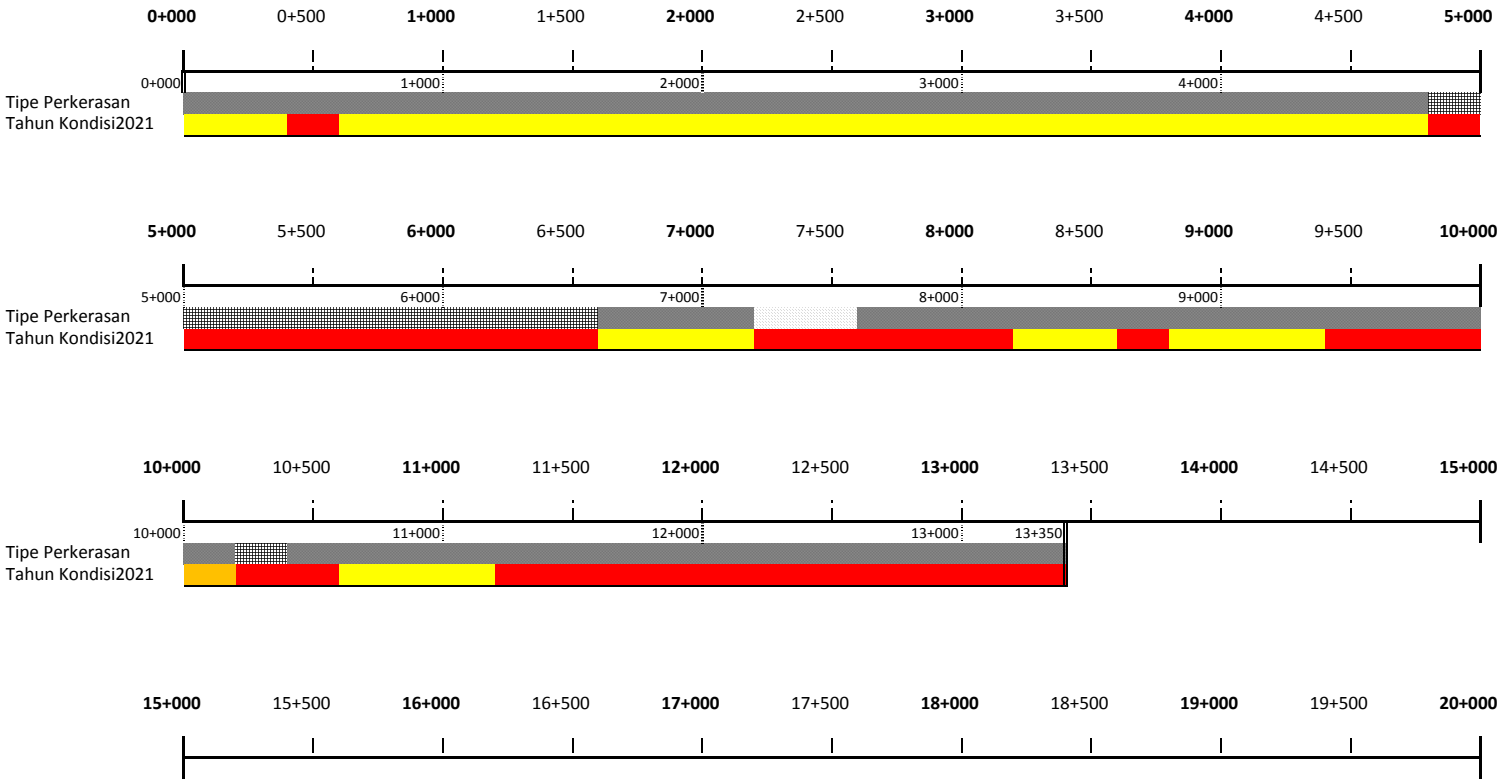


Row 1: Tipe Perkerasan	Row 2: Kondisi Perkerasan (TTI)
Beton	Baik
Blok Beton	Sedang
HRS	Rusak Ringan
Lapen	Rusak Berat
Kerikil/Tanah	Tak Dapat Dilalui

LAMPIRAN 3 : STRIP MAP RUAS Jl. Rake Watuhumalang (Mutisari - Sikunang)

STRIPMAP

NOMOR RUAS : 269
NAMA RUAS : Jl. Rake Watuhumalang (Mutisari - Sikunang)



6800
6195

13195

PEMERINTAH KABUPATEN WONOSOBO
DINAS PEKERJAAN UMUM DAN PENATAAN RUANG
Jl. Soeharto Km. 5 Kalierang Selomerto Telp. (0286) 321049, Fax 33221148
Website : dpupr.wonosobo.go.id, e-mail : dpupr@wonosobokab.go.id
W O N O S O B O

56361

Nomor : 050/04356/2021
Sifat : Segera
Lampiran : --
Perihal : **UNDANGAN**

Wonosobo, 12 Oktober 2021
Kepada Yth :
Yth.
1. Kepala BAPPEDA Kab. Wonosbo;
2. Ketua FLLAJ Kab. Wonosobo.

Di-
WONOSOBO

Mengharap dengan hormat kehadiran Bapak/Ibu dalam rapat Pembahasan hasil survey P/KRMS Jalan Kabupaten Wonosobo Tahun Anggaran 2021 yang akan dilaksanakan pada :

Hari : Rabu
Tanggal : 13 Oktober 2021
Waktu : 13.00 WIB s/d selesai
Tempat : Ruang Rapat Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang Kabupaten Wonosobo

Demikian atas perhatiannya disampaikan terima kasih.

KEPALA DINAS PEKERJAAN UMUM DAN PENATAAN RUANG KABUPATEN WONOSOBO

NURUDIN ARDIYANTO, S.T., M.T.
Pembina Tk.I
NIP. 19731021 200003 1 003

Tembusan : Disampaikan Kepada Yth.
1. Arsip.

PEMERINTAH KABUPATEN WONOSOBO
DINAS PEKERJAAN UMUM DAN PENATAAN RUANG
Jl. Soeharto Km. 5 Kalierang Selomerto Telp. (0286) 321049, Fax 33221148
Website : dpupr.wonosobo.go.id, e-mail : dpupr@wonosobokab.go.id
WONOSOBO

56361

DAFTAR HADIR RAPAT

Hari/Tanggal : Rabu, 13 Oktober 2021
Waktu Rapat : 13.00 WIB s/d selesai
Tempat : Ruang Rapat Dinas PUPR Kabupaten Wonosobo
Acara : Rapat pembahasan hasil survey P/KRMS Jalan Kabupaten Wonosobo Tahun Anggaran 2021

NO	NAMA	L/P	JABATAN	TANDA TANGAN
1.	AFTON NF	L	Bm DPUPR	1.
2.	Eqi H	L	Bm DPUPR	2.
3.	M. Wafiyo	L	PLLAJ	3.
4.	Burhanan Syafi'i	L	anggota	4.
5.	V.H SRI WAHYUNI	P	Bappeda	5.
6.	Azka Nafis S	P	Bappeda	6.
7.	Joko S.	L	PLLAJ	7.
8.	Agus Dwi Setiyo	L	konsultan	8.
9.	WIDODO	L	Konsultan	9.
10.	Yayat Kusmiyanto	L	Konsultan	10.
11.	A. Muhaimin	L	Konsultan	11.
12.	Heri H	L	Konsultan	12.
13.	Falx	L	Konsultan	13.
14.	Bud'i S	L	BM DPUPR	14.
15.	Dewi -5	P	DPUPR	15.

Mengetahui,
KEPALA DINAS PEKERJAAN UMUM DAN
PENATAAN RUANG KABUPATEN WONOSOBO

NURUDIN ARDIYANTO, S.T., M.T.
Pembina Tk.I
NIP. 19731021 200003 1 003

PEMERINTAH KABUPATEN WONOSOBO
DINAS PEKERJAAN UMUM DAN PENATAAN RUANG
Jl. Soeharto Km. 5 Kalierang Selomerto Telp (0286) 321049, Fax 33221148
Website : dpupr.wonosobokab.go.id, e-mail : dpupr@wonosobokab.go.id
WONOSOBO

BERITA ACARA
HASIL RAPAT PEMBAHASAN P/KRMS TAHUN 2022

Pada hari ini Rabu Tanggal Tiga Belas Bulan Oktober Tahun Dua Ribu Dua Puluh Satu, bertempat di Ruang Rapat Dinas PUPR Kabupaten Wonosobo, dihadiri oleh FLLAJ Kabupataen Wonosobo, Dinas PUPR Kabupaten Wonosobo, dan Bappeda Kabupaten Wonosobo (daftar hadir terlampir), telah dilaksanakan rapat pembahasan P/KRMS untuk usulan penanganan jalan Tahun 2022 di Kabupaten Wonosobo.

Dari hasil rapat tersebut disepakati hal-hal sebagai berikut:

1. Hasil keluaran program P/KRMS untuk ruas jalan Kabupaten Wonosobo (KSPN Borobudur) dapat dapat diterima oleh Bappeda Kabupaten Wonosobo, Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten Wonosobo;
2. Persetujuan tersebut perlu segera disahkan oleh FLLAJ Kabupaten Wonosobo, Bappeda Kabupaten Wonosobo untuk kemudian disesuaikan dengan rencana anggaran tahun 2022;
3. FLLAJ mengusulkan agar desain perencanaan usulan tahun berikutnya penanganan jalan untuk koordinasi dengan FLLAJ terkait peletakan marka dan rambu jalan;
4. Bappeda menyarankan untuk memastikan kebutuhan anggaran yang akan dialokasikan oleh pusat terlebih dahulu sebelum dicantumkan dalam Anggaran 2022 nantinya.

Demikian berita acara hasil rapat ini dibuat sebagai pedoman para pihak dalam pelaksanaan pekerjaan Tahun 2022 di Kabupaten Wonosobo.

Koordinator Bidang FLLAJ
Dinas Perumahan, Kawasan Permukiman
Dan Perhubungan
Kabupaten Wonosobo

MUHAMAD WALUYO, SE
NIP. 19[illegible]1126 199303 1 002

Kepala Bidang Bina Marga
Dinas PUPR
Kabupaten Wonosobo

AETON RIZA FASANI, ST
NIP. 19731005 200604 1 015

Kepala Bidang Infrastruktur Dan
Pengembangan Wilayah BAPPEDA
Kabupaten Wonosobo

AGUS DWI ATMOJO, S.T., M.T.
NIP. 19680813 199803 1 006

MANAJEMEN ASET
JALAN PKRMS

Lampiran 2

HASIL PKRMS DAN USULAN PHJD TAHUN 2022

1. PHJD DAN PKRMS

Sejak tahun 2013, aplikasi Provincial/Kabupaten Road Management System (PKRMS) mulai dikembangkan khusus untuk keperluan Program Provincial Road Improvement and Maintenance (PRIM) dengan komposisi pendanaan terdiri dari 40% Hibah Pemerintah Australia dan 60% Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). Program PRIM diujicobakan penerapannya di Provinsi Nusa Tenggara Barat dan Kabupten Lombok Barat. Semua pihak termasuk pemerintah pusat menilai keberhasilan PKRMS sebagai alat bantu PPP sehingga sejak tahun 2018, PKRMS telah digunakan sebagai alat bantu perencanaan, pemrograman, dan penganggaran untuk penyusunan usulan Program Hibah Jalan Daerah (PHJD) dengan sumber dana 100% Anggaran Pendapatan dan Belanja Nasional (APBN) pada beberapa Provinsi dan Kabupaten terpilih. Keunggulan PKRMS sebagai alat bantu PPP dibandingkan dengan para pendahulunya adalah PKRMS tidak hanya berfungsi sebagai sumber database utama (jaringan jalan, titik referensi, inventarisasi dan kondisi jalan, jembatan, gorong- gorong, dan dinding penahan tanah, lalu lintas, harga satuan, koordinat trase jalan) untuk keperluan perencanaan tetapi juga mampu menganalisis data-data tersebut sehingga menghasilkan laporan yang meliputi laporan analisis (volume pekerjaan dan biaya), laporan statistik (data kemantapan jalan), stripmap, rencana menengah, dan peta.

2. PRINSIP DALAM PROGRAM PKRMS

Prinsip analisis dan pemrograman dapat didasarkan atas prinsip analisis kebutuhan pemeliharaan, penentuan prioritas pemeliharaan rutin, dan penentuan prioritas pekerjaan utama. Untuk dapat mengakomodir pekerjaan dengan anggaran yang terbatas, diperlukan adanya penentuan tingkat prioritas pemeliharaan rutin pada setiap ruas jalan. Sedangkan tingkat prioritas untuk tipe pekerjaan utama ditentukan dengan cara menghitung nilai Triggered Priority Index (TPI). Perhitungan nilai TPI merupakan perkalian nilai bobot dan nilai Multi Criteria Analysis (MCA).

3. SIIKLUS PERENCANAAN DALAM PROGRAM PKRMS

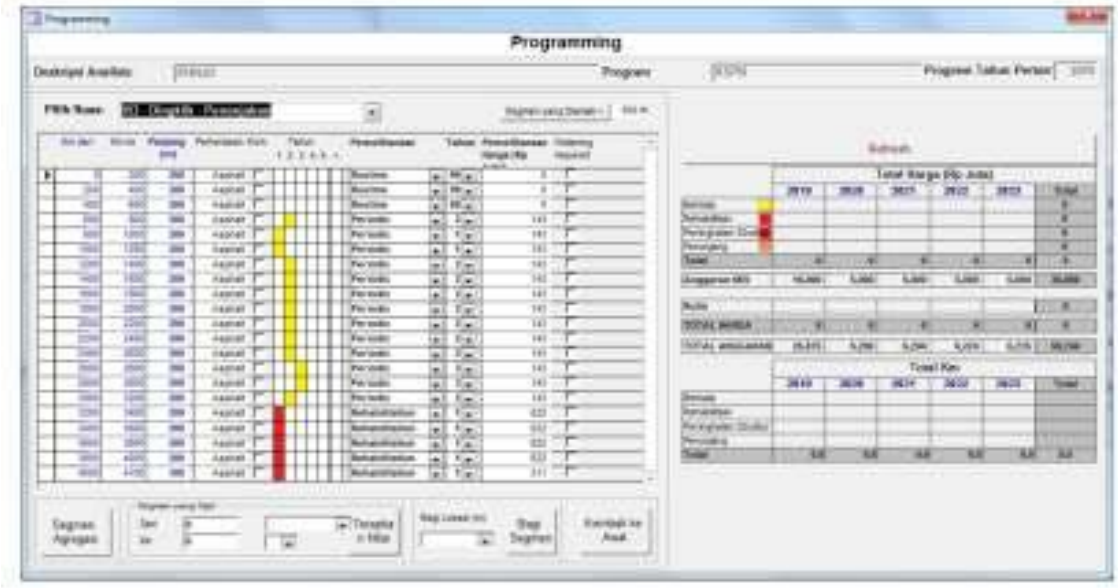
Program PKRMS seperti program lainnya memiliki siklus perencanaan yang spesifik sesuai dengan konten dan fitur yang dikembangkan dalam program tersebut. Dalam program PKRMS ini siklus perencanaan terdiri atas 3 bagan besar :

1. Data Input Program
2. Eksekusi Program
3. Output Program

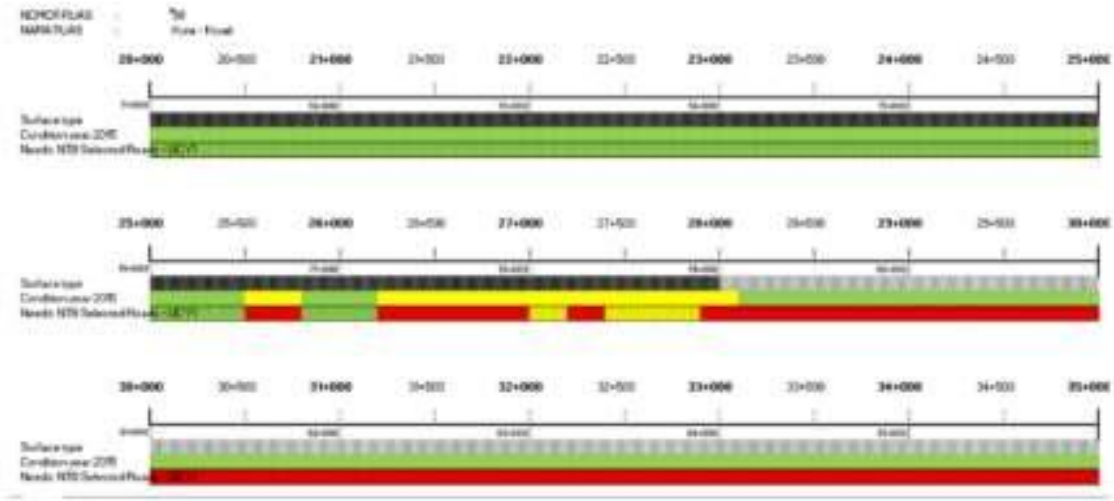
4. INPUT DATA PKRMS

Gambar-gambar berikut menunjukkan tampilan menu utama PKRMS, contoh hasil pemrograman dari PKRMS, contoh penyajian stripmap yang dihasilkan oleh PKRMS dan contoh peta penanganan hasil analisis dari PKRMS dan disajikan menggunakan perangkat lunak QGIS.

Gambar Contoh Tampilan Jendela Utama PKRMS



Gambar Contoh Output Pemrograman dengan PKRMS



Gambar Contoh Laporan Strip Maps

Gambar Contoh Peta Penanganan

5. HASIL REKOMENDASI PKRMS

Hasil keluaran dari program PKRMS untuk Usulan Program Hibah Jalan Daerah Kabupaten Wonosobo tahun 2022 adalah sebagai berikut (terlampir).