

SKRIPSI

**KINERJA DINAS BINA MARGA DAN BINA KONSTRUKSI
DALAM PROYEK PRESERVASI INFRASTRUKTUR JALAN PADA
RUAS PINRANG RAPPANG DI SULAWESI SELATAN**



**PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

2025

SKRIPSI

**KINERJA DINAS BINA MARGA DAN BINA KONSTRUKSI
DALAM PROYEK PRESERVASI INFRASTRUKTUR JALAN PADA
RUAS PINRANG RAPPANG DI SULAWESI SELATAN**

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Studi Dan Memperoleh Gelar
Sarjana Ilmu Administrasi Negara (S. AP)



Disusun dan diusulkan oleh

PUTRI NURHANDAYANI

Nomor Induk Mahasiswa: 105611108321

Kepada

**PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

2025

HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul Skripsi : Kinerja Dinas Bina Marga Dan Bina Konstruksi Dalam
Proyek Preservasi Infrastruktur Jalan Pada Ruas Pinrang
Rappang di Sulawesi Selatan

Nama Mahasiswa : Putri Nurhandayani

Nomor Induk Mahasiswa : 105611108321

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara



Menyetujui:

Pembimbing I

Pembimbing II



Dr. Hj. Budi Setiawati, M. Si



Wardah, S. Sos, MA

Mengetahui:

Dekan Fakultas Ilmu Sosial
dan Ilmu Politik Unismuh Makassar

Ketua Program Studi
Ilmu Administrasi Negara


Dr. Andi Luhur Prianto, S. IP., M. Si
NBM: 992 797






Nurbiah Tahir, S. Sos., M. AP
NBM: 120 0038



HALAMAN PENERIMAAN TIM

Telah Diterima Oleh Tim Penguji Skripsi Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar Nomor 0476/FSP/A.4-II/VIII/47/2025 sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi dan memperoleh gelar sarjana dalam Program Studi Ilmu Administrasi Negara yang dilaksanakan di Makassar pada hari Kamis tanggal 28 bulan Agustus Tahun 2025.

Ketua
Mengetahui:
Sekretaris
Dr. Andi Luhur Prianto, S.IP., M.Si **Nasrul Haq, S.Sos., M.AP**
NBM: 992797 **NBM: 1067463**

- Tim Penguji:**
1. Dr. Hj. Ihyani Malik, S. Sos., M. Si ()
 2. Dr. Andi Luhur Prianto, S.IP., M. Si ()
 3. Wardah, S. Sos., MA ()
 4. Rusliadi, S. Sos., M. AP ()

HALAMAN PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Mahasiswa : Putri Nurhandayani
Nomor Induk Mahasiswa : 105611108321
Program studi : Ilmu Administrasi Negara

Menyatakan bahwa benar Hasil Penelitian ini adalah karya saya sendiri dan bukan hasil plagiat dari sumber lain. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari pernyataan ini tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik sesuai aturan yang berlaku di Universitas Muhammadiyah Makassar.

Makassar, 20 Agustus 2025

Yang Menyatakan

Putri Nurhandayani

ABSTRAK

PUTRI NURHANDAYANI 2025, Kinerja Dinas Bina Marga Dan Bina Konstruksi Dalam Proyek Preservasi Infrastruktur Jalan Pada Ruas Pinrang Rappang di Sulawesi Selatan (Budi Setiawati dan Wardah).

Penelitian ini adalah penelitian yang menganalisis kinerja Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi (BMBK) Provinsi Sulawesi Selatan dalam proyek preservasi infrastruktur jalan pada ruas Pinrang Rappang, yang merupakan salah satu ruas strategis provinsi dalam mendukung konektivitas wilayah dan pertumbuhan ekonomi.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kinerja Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi (BMBK) Provinsi Sulawesi Selatan. Analisis kinerja mengacu pada indikator Wibowo (2017), yang meliputi kemampuan (*ability*), motivasi (*motivation*), lingkungan kerja (*work environment*), serta sistem dan proses kerja (*system and work process*). Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif, dengan teknik pengumpulan data melalui sesi wawancara mendalam terhadap pejabat dan pegawai BMBK, observasi langsung di lapangan, serta studi dokumentasi proyek.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada aspek kemampuan, pegawai telah memiliki kompetensi teknis yang memadai dalam perencanaan maupun pelaksanaan, meskipun masih terdapat keterbatasan dalam pelatihan berkelanjutan terkait teknologi jalan terbaru. Pada aspek motivasi, pegawai menunjukkan komitmen tinggi terhadap mutu dan ketepatan waktu, didukung kesadaran akan manfaat proyek bagi masyarakat serta adanya sistem apresiasi kinerja, walaupun mekanisme penghargaan tersebut belum sepenuhnya optimal. Lingkungan kerja tergolong kondusif dengan dukungan fasilitas serta koordinasi antarpegawai yang berjalan baik, meskipun kondisi lapangan dan cuaca ekstrem kerap menjadi kendala. Dari aspek sistem dan proses kerja, prosedur pengadaan, metode pelaksanaan, serta pengawasan mutu telah sesuai dengan standar yang berlaku, meskipun terdapat hambatan berupa keterlambatan suplai material. Dengan demikian, kinerja BMBK pada proyek ini dapat dikategorikan baik. Namun, diperlukan strategi peningkatan kapasitas teknis pegawai melalui pelatihan dan sertifikasi berkelanjutan, serta penguatan koordinasi lintas sektor guna meminimalisasi hambatan logistik dan menjamin tercapainya target Indeks Kemantapan Jalan.

Kata Kunci: Kinerja, Preservasi Jalan, Bina Marga dan Bina Konstruksi, Infrastruktur Jalan.

ABSTRACT

PUTRI NURHANDAYANI 2025, Performance of the Road and Bridge Agency in the Road Infrastructure Preservation Project on the Pinrang Rappang Segment in South Sulawesi (Budi Setiawati dan Wardah).

This study analyzes the performance of the Office of Highways and Construction (BMBK) of South Sulawesi Province in the road infrastructure preservation project on the Pinrang Rappang section, which represents one of the province's strategic routes in supporting regional connectivity and economic growth.

The purpose of this research is to examine the performance of the Office of Highways and Construction (BMBK) of South Sulawesi Province. The performance analysis refers to the indicators proposed by Wibowo (2017), which include ability, motivation, work environment, as well as system and work process. This study employs a qualitative descriptive method, with data collected through in-depth interviews with BMBK officials and staff, direct field observations, and project documentation review.

The findings reveal that, in terms of ability, employees possess adequate technical competence in both planning and execution, although there remain limitations in continuous training related to the latest road technologies. In terms of motivation, employees demonstrate strong commitment to quality and timeliness, supported by awareness of the project's benefits for society and the existence of a performance appreciation system, even though the reward mechanism has not been fully optimized. The work environment is relatively conducive, with adequate facilities and effective coordination among staff, although field conditions and extreme weather occasionally pose challenges. Regarding system and work process, procurement procedures, implementation methods, and quality control have complied with applicable standards, although delays in material supply have hindered progress. In conclusion, the performance of BMBK in this project is categorized as good. Nevertheless, strategies are required to strengthen employees' technical capacity through continuous training and certification, as well as to reinforce cross-sector coordination to minimize logistical constraints and ensure the achievement of the Road Serviceability Index targets.

Keywords: Performance, Road Preservation, Highways and Construction Office, Road Infrastructure

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya, sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“Kinerja Dinas Bina Marga Dan Bina Konstruksi Dalam Proyek Preservasi Infrastruktur Jalan Pada Ruas Pinrang Rappang di Sulawesi Selatan”**. Yang merupakan salah satu syarat penyelesaian studi Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.

Melalui skripsi ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tulus dan setinggi-tingginya teruntuk kepada kedua orang tua saya tercinta, Ayahanda Alm. Muhammad Yahya Idgam dan Ibunda Hj. Nursam, A.Md. atas doa, bimbingan, nasehat, dukungan dan kasih sayang yang tiada henti diberikan selama penulis menempuh pendidikan hingga di bangku perkuliahan. Terima kasih juga kepada Keluarga Besar dari Ayah dan Ibu serta saudara-saudara saya tercinta Arief Hidayat, Arfan Hidayat dan Ipar Saya Kasturiani serta saudara persepupuan dari ayah dan ibu yang tidak pernah berhenti mendoakan, senantiasa menjadi sumber motivasi, semangat, dan segala bantuan baik materil maupun waktu untuk kelancaran perkuliahan peneliti sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini. Semoga Allah SWT membalas segala kebaikan, rahmat dan keberkahan.

Tidak lupa pula penulis mengucapkan terima kasih yang setulus-tulusnya kepada semua pihak yang telah memberikan bantuan, teruntuk kepada:

1. Bapak Dr. Ir. H. Abd. Rakhim Nanda, MT., IPU selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar beserta jajarannya.
2. Ayahanda Dr. Andi Luhur Prianto, S.IP., M. Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar beserta jajarannya.
3. Ibu Nurbiah Tahir, S. Sos., M. AP selaku Plt. Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Negara dan Bapak Rusliadi, S. Sos., M. AP selaku Sekretaris Program Studi Ilmu Administrasi Negara.
4. Ibu Dr. Hj. Budi Setiawati, M. Si selaku pembimbing I dan Ibu Wardah, S. Sos, MA selaku pembimbing II, yang tak kenal lelah memberikan bimbingan, mengarahkan, mengoreksi, serta selalu mendorong dan membantu memberikan semangat peneliti hingga penyelesaian skripsi.
5. Bapak dan Ibu dosen serta Staff Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar yang telah memberikan bekal pengetahuan dan membantu penulis selama menjalani proses perkuliahan di bangku kuliah.
6. Kepada seluruh pegawai yang ada di Dinas Pekerjaan Umum terkhususnya pada bagian Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi yang telah meluangkan waktunya dan memberikan izin untuk melakukan penelitian.
7. Terimakasih untuk teman Seperjuangan saya Warhamna Ilham, Ira Wulandari, S.AP, Prity Sinta, S.AP, Vivi Rahmayanti, S.AP, Riesta, S.AP, dan Fatima Milda Nurul Insan, S.IKOM yang selalu mendukung dan memotivasi dalam

berbagai aspek, terutama dalam dinamika pribadi yang dilalui oleh penulis, sehat-sehat perjuangan.

8. Terima kasih untuk saudara seperjuangan di rantauan PILIMA: Amina, S.AP, ST. Nursinah, S.AP, Siti Nurhalisa, S.AP, Mar'atul Mutmainnah, S.AP, Irwanto, S.AP dan saudara seangkatan fisipol Universitas Muhammadiyah Makassar 2021 terutama teman-teman IANC 21, kebersamaan yang sungguh luar biasa dan akan selalu dikenang.
9. Terimakasih juga untuk rumah merah maron di setiap periodesasinya semua relasi Pimpinan Komisariat Ikatan Mahasiswa Muhammadiyah fisipol Universitas Muhammadiyah Makassar, itu merupakan warna tersendiri yang akan senantiasa di hadirkan bagi penulis, setiap manusia berhak berdiri dan saling memapah dalam kebermanfaatannya satu dengan yang lain.
10. Terima kasih kepada seluruh informan penelitian yang telah bersedia menjadi informan dan meluangkan waktunya untuk diwawancarai dan memberikan informasi kepada peneliti. Terima kasih telah membantu berlangsungnya penelitian peneliti, semoga semua kebaikan kalian di balas oleh Allah SWT Aamiin.
11. Terima kasih untuk diri sendiri karena telah mampu berusaha keras, berjuang sejauh ini dan sudah bertahan sampai titik ini. Mampu mengendalikan diri di tengah berbagai tekanan dan tidak pernah memutuskan untuk menyerah, meskipun proses penyelesaian skripsi ini penuh tantangan. Hingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan sebaik dan semaksimal mungkin, ini merupakan pencapaian yang patut di banggakan dan di catat untuk diri sendiri bahwa suatu

keterlambatan bukan berarti akhir yang buruk atau akhir yang rusak tapi semuanya sudah di takar sesuai dengan qadar yang ada.

12. Serta semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang telah membantu penulis baik secara langsung maupun tidak langsung dan memberikan semangat dan doa kepada penulis dalam penyelesaian skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih memiliki banyak kekurangan dan jauh dari kata sempurna. Karena itu, peneliti mengharapkan saran dan kritik yang membangun dari berbagai pihak. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi masyarakat dari semua pihak.



Makassar, 9 September 2025

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN SEMINAR HASIL	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	12
C. Tujuan Penelitian.....	12
D. Manfaat Penelitian.....	12
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	14
A. Penelitian Terdahulu.....	14
B. Konsep dan Teori.....	20
C. Kerangka Pikir.....	31
D. Fokus Penelitian.....	32
E. Deskripsi Fokus.....	33
BAB III METODE PENELITIAN.....	34
A. Waktu dan Lokasi Penelitian.....	34
B. Jenis dan Tipe Penelitian.....	34
C. Sumber Data.....	35
D. Informan Penelitian.....	35
E. Teknik Pengumpulan Data.....	36
F. Teknik Analisis Data.....	37
G. Keabsahan Data.....	38

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	40
A. Deskripsi Objek Penelitian	40
B. Hasil Penelitian	49
C. Pembahasan.....	75
BAB V PENUTUP.....	86
A. Kesimpulan	86
B. Saran	87
DAFTAR PUSTAKA.....	90



DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Daftar Proyek Ruas Jalan	7
Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu	14
Tabel 3. 1 Daftar Informan Penelitian.....	36
Tabel 4. 1 Luas Wilayah Kabupaten di Provinsi Sulawesi Selatan	41
Tabel 4. 2 Kondisi Infrastruktur Jalan di Provinsi Sulawesi Selatan.....	42
Tabel 4. 3 Kondisi Topografi Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan	42
Tabel 4. 4 Daftar Rekapitulasi Fungsi Jalan Provinsi Sulawesi Selatan 2023	46
Tabel 4. 5 Rincian Data Kondisi Kemantapan Jalan.....	53
Tabel. 4.6 Data Paket Ruas Jalan Pinrang Rappang	54
Tabel 4. 7 Regulasi Sistem Proses Kerja Dinas	71



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 4 Bagan Kerangka Pikir	32
Gambar 4. 1 Peta Provinsi Sulawesi Selatan.....	40
Gambar 4. 2 Struktur Organisasi.....	53
Gambar 4. 3 Grafik Laporan Progres Mingguan	71
Gambar 4. 4 Grafik Laporan Progres Bulanan.....	71
Gambar 4. 5 Data Indeks Kemantapan Jalan Sebelum dan Setelah Proyek	74



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dinas Pekerjaan Umum (PU) memiliki peran penting dalam perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan proyek infrastruktur jalan di Sulawesi Selatan. Kinerja Dinas PU dalam proyek pembangunan jalan dipengaruhi oleh beberapa faktor utama, termasuk kualitas perencanaan, manajemen anggaran, serta koordinasi dengan berbagai instansi terkait. Beberapa proyek infrastruktur jalan yang telah berhasil meningkatkan mobilitas masyarakat mencakup pembangunan Jalan Trans-Sulawesi yang menghubungkan berbagai kabupaten. Namun, masih terdapat tantangan seperti keterlambatan proyek akibat pembebasan lahan yang lambat serta kendala dalam proses penganggaran.

Pada tahun 2023 tugas pada sektor pembangunan infrastruktur jalan, pengawasan dan preservasi jalan di limpahkan pada Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Provinsi Sulawesi Selatan, sehingga dapat dikatakan bahwa Dinas BMBK memiliki tugas urgen dalam menyelaraskan setiap pembangunan dan preservasi jalan yang ada di Provinsi Sulawesi Selatan. Namun dengan demikian Dinas BMBK tetap menjadi bagian Kementrian Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Sulawesi Selatan.

Ruas jalan Pinrang-Rappang merupakan salah satu jalur strategis dalam jaringan jalan provinsi Sulawesi Selatan yang menghubungkan Kabupaten Pinrang dengan Kabupaten Sidenreng Rappang (Sidrap). Jalur ini menjadi bagian penting dalam mendukung mobilitas masyarakat, distribusi barang, dan aktivitas

ekonomi antarwilayah. Kondisi jalan yang sebelumnya mengalami kerusakan cukup parah, dengan permukaan aspal yang aus, lubang di beberapa titik, dan struktur bahu jalan yang melemah, berdampak pada kelancaran transportasi dan keselamatan pengguna jalan. Oleh karena itu, preservasi dan peningkatan kualitas jalan ini menjadi prioritas dalam agenda pembangunan infrastruktur Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan.

Pada tahun 2022, pemerintah melalui Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi (BMBK) Sulawesi Selatan memulai proyek rekonstruksi dan rehabilitasi ruas Pinrang-Rappang sepanjang 6,2 km. Anggaran yang dialokasikan mencapai lebih dari Rp 33 miliar, terbagi dalam dua paket pekerjaan. Paket pertama senilai Rp 13,9 miliar telah terkontrak dan memasuki tahap pelaksanaan, sedangkan paket kedua masih dalam proses lelang. Proyek ini dilaksanakan dengan memperhatikan standar teknis konstruksi, kondisi lalu lintas harian rata-rata (LHR), serta kebutuhan sosial ekonomi masyarakat di wilayah tersebut.

Upaya preservasi tidak berhenti pada satu tahap saja. Pada 13 November 2022, Gubernur Sulawesi Selatan meresmikan proyek sepanjang 3,3 km yang didanai melalui Dana Alokasi Khusus (DAK) senilai Rp 14 miliar. Spesifikasi teknis mencakup lebar aspal 7 meter, bahu jalan beton cor selebar 2 meter, serta timbunan pilihan setebal 25 cm untuk meningkatkan daya tahan konstruksi. Hal ini bertujuan agar ruas tersebut mampu menahan beban lalu lintas berat dan memiliki umur layanan yang lebih Panjang. Peningkatan infrastruktur ini tidak hanya memberikan manfaat langsung pada kelancaran transportasi, tetapi juga mendukung pertumbuhan ekonomi lokal dengan memperlancar distribusi hasil

pertanian dan perdagangan antara Pinrang dan Sidrap. Sebagai perangkat daerah yang bertanggung jawab di tingkat provinsi, Dinas BMBK Sulsel memiliki peran sentral mulai dari perencanaan, pengadaan, pengawasan, hingga evaluasi hasil proyek. Transparansi pelaksanaan juga menjadi perhatian, di mana Dinas BMBK memanfaatkan media resmi dan media sosial, seperti akun Instagram lembaga, untuk membagikan informasi perkembangan pekerjaan di lapangan, termasuk dokumentasi proyek Pinrang-Rappang.

Manfaat strategis dari preservasi ruas Pinrang-Rappang sangat signifikan. Secara sosial, masyarakat mendapatkan akses transportasi yang lebih aman dan nyaman. Secara ekonomi, konektivitas antarwilayah meningkat, mendorong pergerakan barang dan jasa lebih efisien. Selain itu, keberhasilan proyek ini turut mencerminkan implementasi visi pembangunan Sulawesi Selatan yang inovatif, terhubung, dan produktif. Namun demikian, sejumlah tantangan tetap dihadapi, seperti keterbatasan sumber daya manusia yang memiliki kompetensi teknis tinggi, kebutuhan pengawasan mutu konstruksi yang ketat, serta pengelolaan aset infrastruktur pasca-proyek agar umur layanan jalan dapat dimaksimalkan.

Salah satu proyek yang tentunya memiliki tanggung jawab merealisasikan kompensasinya yakni pada proyek jalan tol AP. Pettarani Makassar. Jalan ini adalah jalan tol layang pertama di Makassar, Sulawesi Selatan, disebut juga Jalan Tol Ujung Pandang Seksi. Keberadaan jalan tol ini akan menjadi jalur logistik. Jalan ini menghubungkan pusat kota Makassar dengan Pelabuhan Soekarno-Hatta, Makassar New Port, Bandara Sultan Hasanudin, dan pesisir selatan Sulawesi Selatan (Rizal, 2021). Namun, meskipun berbagai upaya telah dilakukan,

tantangan dalam pencapaian kinerja optimal tetap ada, seperti ketergantungan pada anggaran daerah yang terbatas serta faktor alam yang mempengaruhi kelancaran proyek pembangunan jalan. Sejalan dengan ini Hutagalung et al., (2021), mengemukakan bahwa pembiayaan yang tidak mencukupi dapat menyebabkan terjadinya perpanjangan waktu penyelesaian proyek, bahkan kualitas pembangunan jalan dapat terpengaruh. Masalah lainnya adalah faktor alam, seperti kondisi geografis yang bergelombang, curah hujan tinggi, dan rawannya bencana alam, yang turut menghambat kelancaran proses pembangunan jalan.

Infrastruktur merupakan ruang yang berhubungan langsung dengan kehidupan masyarakat dan berperan penting dalam menunjang kesatuan ekonomi, sosial budaya dan mengikat. Pembangunan infrastruktur memainkan peran kunci dalam realisasi hak asasi manusia seperti pangan, sandang, perumahan, layanan kesehatan, pendidikan dan hak-hak lainnya (Ngantung et al., 2023). Selain itu, infrastruktur jalan yang tidak memadai dapat berdampak pada meningkatnya biaya logistik dan transportasi, sehingga mempengaruhi daya saing ekonomi daerah. Dalam beberapa kasus, keterlambatan pembangunan jalan juga berimbas pada sektor lain seperti pariwisata dan perdagangan yang sangat bergantung pada aksesibilitas transportasi. Oleh karena itu, optimalisasi perencanaan dan eksekusi proyek infrastruktur jalan menjadi sangat penting guna memastikan manfaat maksimal bagi masyarakat dan ekonomi daerah.

Pemberian pelayanan yang maksimal kepada masyarakat menuntut adanya pembangunan dari berbagai bidang, salah satunya adalah pembangunan sarana

dan prasarana (infrastruktur) yang memadai. Oleh karena itu, Infrastruktur menjadi penting dalam pembangunan karena merupakan pendukung utama dalam fungsi-fungsi sistem sosial dan ekonomi dalam kehidupan masyarakat (Aditiya, 2020). Pembangunan infrastruktur jalan menjadi aspek vital dalam perkembangan ekonomi dan sosial suatu negara. Pembangunan infrastruktur jalan harus memperhatikan tiga aspek utama secara bersamaan, yakni ekonomi, sosial, dan lingkungan yang ramah terhadap alam (*pro green*). Untuk memenuhi kebutuhan zaman, teknologi yang mendukung kelestarian lingkungan dengan prinsip *reuse*, *reduce*, dan *recycle* dalam pekerjaan jalan perlu terus dikembangkan (Malihah, 2022). Salah satu faktor yang turut memengaruhi kinerja Dinas PU adalah ketergantungan pada anggaran daerah yang seringkali terbatas. Hal ini menyebabkan adanya pembatasan dalam jumlah proyek yang dapat dilaksanakan setiap tahunnya.

Infrastruktur jalan yang baik dapat meningkatkan konektivitas, memperlancar arus distribusi, dan mendukung pertumbuhan ekonomi lokal maupun nasional. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan menyatakan bahwa jalan berperan sebagai prasarana transportasi yang memiliki peran penting dalam ekonomi, sosial, politik, pertahanan, dan keamanan, serta digunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Oleh karena itu, pemeliharaan dan pembangunan infrastruktur jalan harus dilakukan dengan mempertimbangkan aspek efektivitas dan efisiensi. Dengan adanya Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan yang disebutkan pula mengenai pemeliharaan jalan di pasal 1 ayat 8, serta pembagian

wewenang Pemerintah yang tercantum pada pasal 59 ayat 1. Jalan merupakan elemen terpenting dalam perencanaan kota, karena berbagai infrastruktur lainnya, termasuk pengelolaan lalu lintas, sangat bergantung pada keberadaannya. Mengingat beragamnya fungsi jalan, distribusi penggunaannya yang sesuai dengan kebutuhan menjadi hal yang sangat penting.

Salah satu isu utama dalam pembangunan infrastruktur jalan di Sulawesi Selatan adalah keterlambatan proyek akibat kendala anggaran. Sebanyak 31 proyek pembangunan dan perbaikan jalan di provinsi ini terancam molor hingga tahun 2025 karena belum turunnya anggaran dari Inpres Jalan Daerah (IJD) yang bersumber dari pemerintah pusat. Beberapa proyek infrastruktur jalan di Sulawesi Selatan mengalami keterlambatan akibat kendala anggaran. Adapun proyek yang dimaksud yakni terdapat 3 proyek jalan provinsi dan 28 proyek jalan kabupaten/kota, terancam molor akibat belum turunnya anggaran Inpres Jalan Daerah (IJD) sebesar Rp 845,636 miliar dari pemerintah pusat. Selain itu, proyek pembangunan akses jalan Stadion Sudiang di Makassar terancam menjadi sisa lebih pembiayaan anggaran (silpa) karena belum adanya pelaksanaan proyek, meskipun telah dialokasikan anggaran sebesar Rp 200 miliar di APBD Perubahan 2024.

Kondisi ini menunjukkan perlunya perencanaan anggaran yang lebih baik dan pengawasan yang ketat dalam pelaksanaan proyek infrastruktur jalan di Sulawesi Selatan. Keterlambatan ini berdampak pada lambatnya peningkatan kualitas jalan dan konektivitas antarwilayah di Sulawesi Selatan. Selain itu, kualitas infrastruktur jalan di Sulawesi Selatan juga masih tergolong rendah

dibandingkan provinsi lain. Berdasarkan data terbaru, Sulawesi Selatan menempati urutan keenam terendah dalam hal kualitas infrastruktur jalan di Indonesia, yang mencerminkan masih banyaknya ruas jalan yang dalam kondisi rusak atau tidak layak digunakan (Arifin, 2024).

Berikut adalah proyek-proyek jalan yang terkendala atau mandet di antaranya sebagai berikut:

No.	Nama Proyek	Panjang Jalan	Anggaran	Durasi Pengerjaan (Estimasi)	Sumber
1.	Rekonstruksi Jalan Ruas Rantepao-Sa'dan-Batusitanduk (Kabupaten Luwu)	2,40 km	Rp13,6 miliar	6 -12 bulan	(Kadir, 2023)
2.	Rekonstruksi Jalan Ruas Pinrang-Rappang (Kabupaten Pinrang)	3,30 km	Rp13,9 miliar	6-12 bulan	(tim redaksi, 2022)
3.	Rekonstruksi Jalan Ruas Pekkae-Batas Soppeng (Kabupaten Barru-Soppeng)	36,02 km (segmen)	Rp14,4 miliar	4 -6 bulan	(Admin pemprov sulse, 2023).

Keterangan Tambahan mengenai Kewenangan Pelaksana:

1. Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan melalui Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi. Proyek ini merupakan bagian dari upaya membuka akses wilayah terisolir dan menjadi jalur alternatif dari Luwu ke Toraja.
2. Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan melalui Dinas Pekerjaan Umum dan Tata Ruang. Proyek ini didanai melalui Dana Alokasi Khusus (DAK) dan bertujuan meningkatkan kualitas infrastruktur jalan di wilayah tersebut.
3. Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan melalui Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi. Proyek ini mencakup peningkatan kapasitas struktur jalan dan

telah mencapai tahap pengerjaan bahu jalan serta marka jalan.

Proyek-proyek ini merupakan proyek kewenangan Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Provinsi, Estimasi-estimasi ini mempertimbangkan kegiatan teknis akan kondisi medan di lapangan dan tingkat kompleksitas pekerjaan yang harus dilakukan dengan tetap mempertimbangkan durasi pengerjaan sesuai dengan skala besar tidaknya suatu proyek seperti melihat proses perencanaan, pengadaan, hingga pelaksanaan teknis di lapangan yang tentunya memerlukan ketelitian tinggi. Serta tetap memperhatikan preservasi jalan yang memerlukan proses bertahap dan perhatian terhadap kualitas hasil akhir.

Tantangan lain yang dihadapi dalam pembangunan infrastruktur jalan di Sulawesi Selatan adalah kondisi geografisnya yang beragam. Wilayah ini terdiri dari daerah pesisir yang relatif datar, kawasan perbukitan yang mendominasi sebagian besar wilayah, serta pegunungan di bagian tengah dan utara. Keberagaman topografi ini menuntut perencanaan yang matang agar pembangunan infrastruktur jalan tidak hanya efektif, tetapi juga berkelanjutan dan tahan terhadap faktor alam, seperti curah hujan tinggi, erosi, serta potensi bencana alam.

Berdasarkan data yang tersedia, Provinsi Sulawesi Selatan (Sulsel) menghadapi tantangan signifikan terkait kondisi jalan yang rusak. Pada tahun 2023, total panjang jalan yang mengalami kerusakan berat mencapai 4.329 kilometer, menempatkan Sulsel dalam sepuluh provinsi dengan jalan rusak berat terpanjang di Indonesia (DetikFinance, 2023). Pada tahun 2024, kondisi jalan rusak di Sulsel mencapai 495,93 kilometer, terdiri dari 176,6 kilometer rusak

ringan dan 319,33 kilometer rusak berat. Namun, penanganan yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi Sulsel pada tahun tersebut hanya mencakup 8 kilometer jalan (Yunus, 2022).

Beberapa ruas jalan yang mengalami kerusakan signifikan dan memerlukan perhatian segera seperti Jalan Poros Maros-Watampone: Ruas ini mengalami kerusakan berat sepanjang 27 kilometer, yang dapat membahayakan pengguna jalan, terutama saat musim hujan. Jalan Poros Bulukumba-Sinjai-Sengkang-Tarumpakae: Kerusakan tersebar sepanjang 3,99 kilometer, mempengaruhi mobilitas masyarakat di wilayah tersebut. Jalan Poros Makassar-Parepare-Batas Sulbar: Ruas ini juga mengalami kerusakan yang memerlukan perbaikan segera untuk memastikan kelancaran transportasi antar daerah. Jalan Poros Bangkae-Anabanua-Tarumpakae-Palopo: Kerusakan pada ruas ini dapat menghambat distribusi barang dan jasa antara wilayah-wilayah tersebut. Jalan Poros Palopo-Wotu-Kayulangi-Batas Sulteng-Malili-Batas Sulut: Kondisi jalan yang rusak pada ruas ini mempengaruhi konektivitas antara provinsi, yang berdampak pada perekonomian dan aksesibilitas masyarakat (Anwar, 2024).

Selain itu, Jalan Poros Maros-Pangkep dilaporkan memiliki lubang yang menyebabkan kerusakan kendaraan, seperti ban pecah, sehingga memerlukan perbaikan segera untuk mencegah kecelakaan lebih lanjut (DetikFinance, 2023). Infrastruktur jalan yang memadai memiliki peran penting dalam meningkatkan konektivitas, memperlancar arus distribusi, serta mendukung pertumbuhan ekonomi lokal maupun nasional. Dengan infrastruktur jalan yang baik, mobilitas masyarakat dan distribusi barang menjadi lebih efisien, sehingga daya saing

daerah juga meningkat.

Selain itu, pembangunan jalan harus memperhatikan tiga aspek utama, yaitu ekonomi, sosial, dan lingkungan (*pro green*). Penerapan teknologi yang mendukung prinsip keberlanjutan, seperti *reuse*, *reduce*, dan *recycle* dalam pembangunan jalan, perlu dikembangkan agar pembangunan tidak hanya meningkatkan mobilitas, tetapi juga ramah lingkungan (Fatimah, Sudarmi, et al., 2021)

Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) memiliki peran penting dalam perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan proyek infrastruktur jalan di Sulawesi Selatan. Evaluasi terhadap kinerja dinas ini, termasuk dalam aspek responsivitas, responsibilitas, dan akuntabilitas, menjadi krusial untuk memastikan pembangunan infrastruktur berjalan sesuai dengan standar yang ditetapkan. Dengan adanya pengawasan yang lebih baik dan koordinasi yang optimal antara pemerintah daerah dan pusat, diharapkan pembangunan infrastruktur jalan di Sulawesi Selatan dapat lebih efektif dan memberikan manfaat maksimal bagi masyarakat (Fatimah, Sudarmi, et al., 2021).

Infrastruktur jalan memiliki peran yang sangat vital dalam berbagai aspek kehidupan masyarakat. Keberhasilan pembangunan infrastruktur jalan di Sulawesi Selatan tidak hanya bergantung pada kinerja Dinas Pekerjaan Umum, tetapi juga pada koordinasi antarinstansi, alokasi anggaran yang memadai, serta dukungan dari berbagai pemangku kepentingan. Dengan adanya perencanaan yang matang dan evaluasi yang berkelanjutan, diharapkan pembangunan infrastruktur jalan di Sulawesi Selatan dapat berjalan lebih optimal dan memberikan manfaat maksimal

bagi masyarakat dan ekonomi daerah.

Dalam penelitian ini, akan dianalisis lebih lanjut mengenai kinerja Dinas Pekerjaan Umum dalam melaksanakan proyek pembangunan infrastruktur jalan di Sulawesi Selatan. Didasarkan pada kondisi terkini yang menunjukkan pentingnya evaluasi terhadap peran dan efektivitas Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) dalam pembangunan infrastruktur jalan di wilayah tersebut. Beberapa faktor utama yang melatarbelakangi penelitian ini adalah adanya keterlambatan proyek akibat kendala anggaran, rendahnya peringkat infrastruktur jalan, tantangan geografis, serta dampaknya terhadap pertumbuhan ekonomi daerah.

Kinerja Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) Provinsi Sulawesi Selatan dalam beberapa tahun terakhir menunjukkan adanya upaya yang nyata dalam meningkatkan kualitas dan kemandirian jalan provinsi (Diskominfo-SP Sulsel, 2023). Berbagai proyek strategis telah dilaksanakan untuk memperluas aksesibilitas dan memperbaiki konektivitas antarwilayah. Meski demikian, pelaksanaan program tersebut tidak terlepas dari sejumlah tantangan, seperti keterbatasan anggaran, keterlambatan pencairan dana dari pemerintah pusat, serta kritik terhadap mutu pekerjaan di lapangan. Kondisi ini menandakan bahwa meskipun arah pembangunan sudah berada pada jalur yang positif, masih dibutuhkan perencanaan yang lebih matang, sistem pengawasan yang lebih ketat, serta koordinasi yang lebih baik antara pemerintah provinsi dan pusat. Hal tersebut penting untuk memastikan setiap proyek infrastruktur selanjutnya dapat terlaksana secara efisien, tepat waktu, dan sesuai dengan standar kualitas yang telah ditetapkan (Administrator, 2024).

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

Bagaimana Kinerja Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi dalam Proyek Preservasi Infrastruktur Jalan Pada Ruas Pinrang Rappang di Sulawesi Selatan?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

Untuk Mengetahui dan menganalisis Kinerja Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Dalam Proyek Preservasi Infrastruktur Jalan Pada Ruas Pinrang Rappang di Sulawesi Selatan berdasarkan indikator kemampuan, motivasi, lingkungan kerja, dan sistem kerja.

D. Manfaat Penelitian

Adapun penelitian ini diharapkan mampu memberikan manfaat, baik secara teoritis maupun secara praktis:

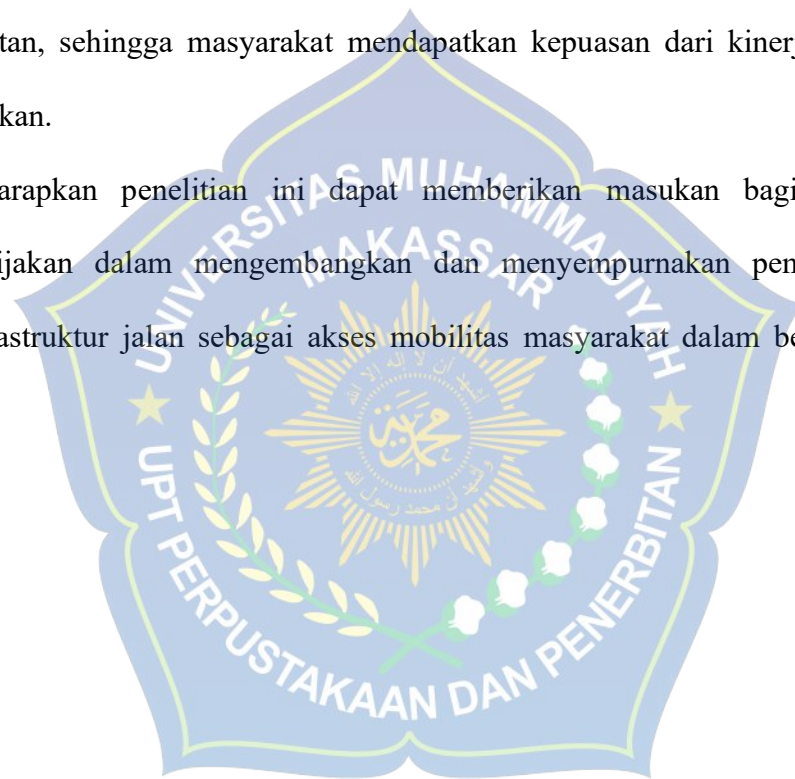
1. Manfaat Teoritis

- a. Diharapkan penelitian ini mampu memberikan kontribusi ilmiah serta pengalaman dalam mengkaji penelitian terkait Pekerjaan Umum mengenai Kinerja Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi terhadap Pengelolaan Proyek Preservasi Pembangunan Infrastruktur Jalan Pada Ruas Pinrang Rappang di Sulawesi Selatan.
- b. Sebagai referensi tambahan bagi mahasiswa yang berminat ingin menggali lebih dalam lagi terkait penelitian ini yaitu Kinerja Dinas Bina Marga dan

Bina Konstruksi Pada Preservasi Infrastruktur Jalan Ruas Pinrang Rappang di Sulawesi Selatan.

2. Manfaat Praktis

- a. Penelitian ini dapat memberikan rekomendasi untuk meningkatkan kemampuan Pengelolaan Proyek Preservasi Pembangunan Infrastruktur Jalan melalui kinerja dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi di Sulawesi selatan, sehingga masyarakat mendapatkan kepuasan dari kinerja yang di berikan.
- b. Diharapkan penelitian ini dapat memberikan masukan bagi pembuat kebijakan dalam mengembangkan dan menyempurnakan pembangunan infrastruktur jalan sebagai akses mobilitas masyarakat dalam beraktivitas.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu adalah penelitian yang telah dilakukan sebelumnya dengan tema yang diteliti memiliki keterkaitan, sehingga penelitian-penelitian tersebut menjadi acuan atau referensi pendukung serta menjadi pembandingan dengan penelitian penulis. Maka dari itu berikut beberapa penelitian terdahulu yang membahas terkait tentang ranah Pekerjaan Umum yakni Kinerja Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Dalam Proyek Preservasi Infrastruktur Jalan Pada Ruas Pinrang Rappang di Sulawesi Selatan :

No	Nama Peneliti dan Judul Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1.	(Ramadhan, 2024) Kinerja Dinas Pekerjaan Umum Dalam Pengelolaan Infrastruktur Jalan di Lampung Tengah.	Kualitatif Deskriptif	Hasil Penelitian menunjukkan bahwa pemberdayaan bagi penyandang disabilitas di Kabupaten Pegunungan Bintang yang belum optimal, dan berdasarkan hasil observasi, Kualitas jalan di Lampung Tengah masih perlu ditingkatkan karena masyarakat belum dapat merasakan manfaat secara merata. Kemudian terdapat proyek yang mengalami keterlambatan: salah satunya proyek baru yang mencapai 50% dari target setelah tahun baru, yang semestinya telah selesai dikerjakan. Hal tersebut ditunjukkan dalam proses waktu penyelesaian proyek dan respons terhadap masukan masyarakat yang memerlukan evaluasi lebih lanjut untuk memastikan bahwa layanan yang diberikan sesuai dengan harapan dan kebutuhan masyarakat. Kualitas layanan dapat ditingkatkan dengan memperbaiki manajemen waktu dan memastikan bahwa proyek selesai tepat waktu.

2.	(Fatimah, Adys, et al., 2021) Strategi Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang Dalam Perbaikan Infrastruktur Jalan Di Kabupaten Bone.	Kualitatif Deskriptif	Hasil penelitian memperlihatkan bahwa strategi dari dinas pekerjaan umum dan penataan ruang dalam perbaikan infrastruktur di kabupaten bone belum efektif. Hal tersebut terlihat dari beberapa bagian indikator strategi dalam penelitian ini, yaitu: 1) Sumber daya manusia, berupa hasil kerja atau kualitas kerja masih bisa di katakana kurang berkualitas di sebabkan hasil perbaikan jalan tidak bertahan lama dan belum profesional dalam bekerja. 2) Efektif, pengerjaan masih belum memenuhi karena kurang efektif yang di pengaruhi oleh keterbatasan dana yang mengakibatkan pengerjaannya buruk dan cepat mengalami kerusakan. 3) Efisien, belum di katakana efisien karena dalam perbaikan infrastruktur jalan masih ada beberapa wilayah yang belum tersentuh atau tertangani an di evaluasi agar dilakukannya perbakan infrastruktur jalan. 4) Tujuan, agar meningkatkan sektor perekonomian masyarakat dan mensejahterakan masyarakat kabupaten Bone.
3.	(Mahyuddin et al., 2024) Kinerja Dinas Pekerjaan Umum Dalam Pengelolaan Jalan Kabupaten Enrekang	Kualitatif Deskriptif	Hasil Penelitian ini mengenai kinaerja Dinas Pekerjaan Umum dalam pengelolaan jalan di Kabupaten Enrekang, menggunakan indikator responsivitas akan kemampuan kinerja yang telah menunjukkan hasil yang sudah sangat baik dimana para pekerja selalu berusaha semaksimal mungkin agas memaksimalkan pekerjaan mereka. Meskipun kondisi pekerjaan begitu berat kemudian para pekerja sellu bersabar dan memotivasi diri mereka bahwa tentang tugas dan tanggungjawab harus di jalankan walaupun dengan kondisi apapun.
4.	(Tampomury et al., 2023) Kinerja Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang	Kualitatif Deskriptif	Berdasarkan hasil penelitian, kinerja Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Minahasa Tenggara dalam pemeliharaan infrastruktur jalan dinilai belum optimal. Berbagai upaya

	Kabupaten Minahasa Tenggara Dalam Pemeliharaan Infrastruktur Jalan.		pemeliharaan telah dilakukan, namun belum mampu memenuhi harapan masyarakat. Kondisi ini dipengaruhi oleh beberapa faktor utama, yaitu keterbatasan sumber daya manusia, minimnya anggaran, dan lemahnya koordinasi antar instansi terkait. Oleh karena itu, penelitian ini merekomendasikan peningkatan kualitas dan jumlah sumber daya manusia, penambahan alokasi anggaran, serta penguatan koordinasi lintas instansi guna mendukung efektivitas pemeliharaan jalan di daerah tersebut.
5.	(Puspa et al., 2023) Efektivitas Dinas Pekerjaan Umum Dalam Pemeliharaan Jalan Di Kota Makassar.	Kualitatif Deskriptif	Hasil penelitian menunjukkan bahwa efektivitas pemeliharaan yang dilaksanakan oleh Dinas Pekerjaan Umum Kota Makassar dapat dikategorikan efektif dalam kinerjanya menjaga kualitas jalan dengan mengacu pada teori Sutrisno (2007) mengenai tolok ukur efektivitas sebagai landasan utama. Model teori ini menegaskan bahwa efektivitas dibutuhkan agar pencapaian tujuan sesuai dengan sasaran yang telah ditetapkan. Pada indikator pengukuran efektivitas, yakni pemahaman program, dinilai sudah cukup baik karena pegawai Dinas Pekerjaan Umum telah memahami tugas dan tanggung jawabnya dalam melaksanakan program pemeliharaan jalan. Dari aspek ketepatan sasaran, dapat dikatakan telah tercapai sebab seluruh pihak yang terlibat dalam program pemeliharaan jalan mampu memberikan manfaat optimal bagi target maupun sasaran. Sementara itu, dari sisi ketepatan waktu, juga dapat dinilai efektif karena pelaksanaan program berjalan sesuai perencanaan. sudah terukur sesuai dengan standar waktu yang ditetapkan, tercapainya tujuan belum dapat dikatakan tercapai

		dikarenakan masih terdapat masyarakat yang belum merasakan kurang nyaman dalam mengendarai kendaraan serta perubahan nyata, perubahan nyata dalam pemeliharaan jalan ini sudah efektif karena sudah sesuai dengan tujuan dan target yang di tetapkan sebelumnya.
--	--	--

Dari beberapa penelitian di atas, ada beberapa persamaan yang berfokus pada Kinerja Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang, khususnya terkait Dalam Proyek Pemabangunan Infrastruktur Jalan, dengan sebagian besar penelitian menggunakan metode penelitian kualitatif dan bertujuan dapat mengukur kualitas pengelolaan proyek pembangunan jalan pada instansi pemerintah. Penelitian tersebut sama-sama meneliti mengenai Kinerja Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Dalam Proyek Pembangunan Infrastruktur Jalan, baik di kantor instansi juga kinerja di lapangan.

Kemudian masih ada perbedaan secara signifikan dari semua penelitian tersebut, dimana focus penelitian mengarah pada Kinerja Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang Dalam Proyek Pembangunan Infrastruktur Jalan di Sulawesi Selatan, sementara penelitian lain lebih menekankan aspek yang berbeda variasi ini tampak dalam pendekatan lokasi, fokus penelitian, dan metode pengukuran Kinerja Dinas terhadap pembangunan infrastruktur di masing-masing instansi, seperti berikut:

1. Abiad Kurnia Ramadhan

Penelitian yang dilakukan oleh Ramadhan (2024) Khususnya kinerja pada Dinas Pekerjaan Umum dalam pengelolaan infrastruktur jalan di Kabupaten Lampung Tengah. Secara teoritis, penelitian ini berlandaskan pada

konsep manajemen kinerja pemerintahan dan teori pengelolaan infrastruktur yang menekankan efektivitas, efisiensi, serta kualitas layanan publik dalam pembangunan dan pemeliharaan jalan. Lokasi penelitian berada di Kabupaten Lampung Tengah, daerah yang memiliki tantangan dalam pengelolaan infrastruktur jalan akibat faktor geografis, anggaran, serta koordinasi antarinstansi. Fokus utama penelitian ini, yaitu mengukur sejauh mana kinerja Dinas Pekerjaan Umum dalam perencanaan, pelaksanaan, dan pemeliharaan infrastruktur jalan, serta mengidentifikasi kendala yang dihadapi dalam upaya meningkatkan kualitas layanan transportasi di daerah tersebut

2. Sitti Fatimah

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Fatimah, Adys, et al. (2021), berfokus pada konsep strategi organisasi dalam manajemen public yang mencakup perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi kebijakan. Fokus penelitian ini adalah pada upaya Dinas PUPR Kabupaten Bone dalam mengidentifikasi, merancang, dan menerapkan strategi efektif guna mengatasi kerusakan infrastruktur jalan. Lokasi penelitian berada di Kabupaten Bone, Sulawesi Selatan, dengan unit analisis utama adalah Dinas PUPR itu sendiri. Penelitian ini menunjukkan bahwa strategi yang diterapkan melibatkan pemetaan prioritas kerusakan jalan, kolaborasi antarinstansi, serta optimalisasi anggaran dan sumber daya untuk memastikan perbaikan infrastruktur berjalan maksimal dan berkelanjutan.

3. Mahyuddin

Penelitian oleh Mahyuddin et al. (2024) membahas kinerja Dinas

Pekerjaan Umum dalam pengelolaan jalan di Kabupaten Enrekang, dengan fokus pada efektivitas perencanaan, pelaksanaan, dan pemeliharaan infrastruktur jalan. Secara teoritis, penelitian ini didasarkan pada konsep manajemen kinerja dan pelayanan publik, yang menilai sejauh mana pemerintah daerah mampu memenuhi standar infrastruktur yang optimal. Kabupaten Enrekang dipilih sebagai lokasi penelitian karena tantangan geografisnya yang beragam serta kebutuhan akan peningkatan aksesibilitas dan konektivitas wilayah. Fokus utama penelitian ini adalah menganalisis kendala serta strategi peningkatan kinerja dalam pengelolaan jalan guna mendukung pembangunan daerah secara berkelanjutan.

4. Ayuni Tampomury

Penelitian oleh Tampomury et al., (2023) membahas mengenai Kinerja Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Minahasa Tenggara dalam Pemeliharaan Infrastruktur Jalan, dengan berfokus pada evaluasi kinerja Dinas PUPR dalam melaksanakan tugas pemeliharaan jalan, termasuk upaya yang dilakukan, hambatan yang dihadapi, serta tingkat pencapaian terhadap harapan masyarakat. Lokasi penelitian ini berada di Kabupaten Minahasa Tenggara dengan objek kajian Dinas PUPR setempat sebagai instansi pelaksana pemeliharaan infrastruktur jalan. Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori kinerja organisasi menurut Gibson, Ivancevich, dan Donnelly yang mencakup aspek produktivitas, efisiensi, efektivitas, kualitas pelayanan, serta responsivitas dan akuntabilitas, disertai dengan teori manajemen pemeliharaan infrastruktur untuk menganalisis aspek

teknis pelaksanaan.

5. Andi Asindah Puspa

Penelitian yang dilakukan oleh Puspa et. al., (2023) membahas efektivitas Dinas Pekerjaan Umum dalam pemeliharaan jalan di Kota Makassar dengan menggunakan pendekatan teori efektivitas organisasi yang menilai sejauh mana suatu lembaga dapat mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Kota Makassar dipilih sebagai lokasi penelitian karena merupakan salah satu pusat urban terbesar di Indonesia Timur dengan tingkat mobilitas tinggi yang menuntut infrastruktur jalan yang baik. Fokus utama penelitian ini adalah menilai kinerja Dinas Pekerjaan Umum dalam pemeliharaan jalan, termasuk aspek perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi, serta faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas pemeliharaan jalan di wilayah tersebut.

B. Konsep dan Teori

1. Konsep dan Teori Kinerja

a. Kinerja

Secara umum kinerja adalah hasil kerja yang dicapai seseorang, instansi, atau organisasi dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan. Kinerja dapat diukur dengan standar yang telah ditentukan selama periode tertentu. Secara Istilah kinerja berasal dari kata job performance atau actual performance yang berarti prestasi kerja atau prestasi sesungguhnya yang dicapai oleh seseorang.

Defenisi Kinerja merupakan hasil dari sinergi berbagai faktor, seperti lingkungan internal dan eksternal organisasi, serta faktor internal karyawan.

Kinerja yang baik dapat membantu organisasi mencapai tujuannya. Kinerja merupakan gambaran mengenai tingkat pencapaian pelaksanaan suatu program kegiatan atau kebijakan dalam mewujudkan sasaran, tujuan, visi dan misi organisasi yang dituangkan melalui perencanaan strategis suatu organisasi.

Sutedjo & Mangkunegara, (2018) mengemukakan kinerja juga merupakan pencapaian atas tujuan organisasi yang dapat berbentuk *output* kuantitatif maupun kualitatif, kreativitas, fleksibilitas, dapat diandalkan atau hal-hal lain yang diinginkan oleh organisasi. Penekanan kinerja dapat bersifat jangka pendek maupun jangka panjang, juga dapat pada tingkatan individu, kelompok ataupun organisasi. Kinerja menurut Berliando et al (2019) adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggungjawab yang diberikan oleh instansi.

Terdapat beberapa indikator kinerja menurut Mangkunegara (2017), yang meliputi sebagai berikut: (1) Kualitas adalah seberapa baik seorang karyawan mengerjakan apa yang seharusnya dikerjakan. (2) Kuantitas adalah seberapa lama seseorang pegawai bekerja dalam satu harinya. Kuantitas kerja ini dapat dilihat dari kecepatan kerja setiap pegawai itu masing-masing. (3) Pelaksanaan Tugas adalah seberapa jauh pegawai mampu melakukan pekerjaannya dengan akurat atau tidak ada kesalahan. (4) Tanggung Jawab terhadap pekerjaan adalah kesadaran akan kewajiban pegawai untuk melaksanakan pekerjaan yang diberikan perusahaan.

Sehingga Kinerja merupakan kata yang mencakup tingkat pencapaian

hasil atau tujuan yang diinginkan yang diukur berdasarkan efektivitas, efisiensi, dan kualitas dalam pelaksanaan tugas atau pekerjaan. Kinerja mencakup proses, usaha, serta hasil akhir yang dicapai oleh individu, kelompok, atau organisasi dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Evaluasi kinerja sering kali melibatkan pengukuran terhadap indikator-indikator seperti produktivitas, kualitas, waktu, dan biaya.

Indikator kinerja menggambarkan beberapa aspek kinerja yang sangat kritis dari sebuah perusahaan atau organisasi yang akan menentukan sukses tidaknya perusahaan atau organisasi tersebut pada masa kini maupun masa depan. Dalam mengembangkan indikator kinerja karyawan secara individu ada 5 Indikator Robbins (2006), yaitu:

1. Kualitas. Kualitas kerja diukur dari persepsi karyawan terhadap kualitas pekerjaan yang dihasilkan serta kesempurnaan tugas terhadap keterampilan dan kemampuan karyawan.
2. Kuantitas. Merupakan jumlah yang dihasilkan dinyatakan dalam istilah seperti jumlah unit, jumlah siklus aktivitas yang diselesaikan.
3. Ketepatan waktu. Merupakan tingkat aktivitas diselesaikan pada awal waktu yang dinyatakan, dilihat dari sudut koordinasi dengan hasil output serta memaksimalkan waktu yang tersedia untuk aktivitas lain
4. Efektivitas. Merupakan tingkat penggunaan sumber daya organisasi (tenaga, uang, teknologi, bahan baku) dimaksimalkan dengan maksud menaikkan hasil dari setiap unit dalam penggunaan sumber daya.
5. Kemandirian. Merupakan tingkat seorang karyawan yang nantinya akan

dapat menjalankan fungsi komitmen kerjanya. Merupakan suatu tingkat dimana karyawan mempunyai komitmen kerja dengan instansi dan tanggung jawab karyawan terhadap kantor.

(Prof. Dr. Wibowo, S.E., 2017) mendefinisikan kinerja sebagai hasil kerja yang dicapai oleh seseorang atau sekelompok orang dalam suatu organisasi, sesuai dengan wewenang dan tanggung jawab masing-masing, dalam rangka mencapai tujuan organisasi secara legal, tidak melanggar hukum, dan sesuai dengan moral serta etika. Wibowo (2017) juga menyebutkan bahwa kinerja dipengaruhi oleh:

1. Kemampuan (Ability), Merujuk pada kompetensi individu dalam menjalankan tugas, meliputi keterampilan teknis, pengetahuan, dan kapasitas intelektual. Tanpa kemampuan yang cukup, kinerja tidak akan optimal meski ada motivasi atau dukungan.
2. Motivasi (Motivation), Dorongan dari dalam diri atau pengaruh luar yang membuat seseorang mau dan bersemangat bekerja. Motivasi dapat berasal dari kepuasan pribadi maupun imbalan eksternal seperti gaji dan penghargaan.
3. Lingkungan Kerja (Environment), Kondisi fisik, sosial, dan psikologis di tempat kerja yang memengaruhi kenyamanan dan produktivitas. Lingkungan kerja yang mendukung akan mendorong kinerja yang lebih baik.
4. Sistem dan Proses Kerja, Mekanisme, aturan, dan alur kerja dalam organisasi. Sistem yang baik akan memudahkan pegawai mencapai hasil kerja secara efisien dan terarah.

b. Kinerja Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Bina Konstruksi

Menurut Mahyuddin et al (2024), Dinas Pekerjaan Umum merupakan sebagai salah satu instansi pemerintahan, yang di dalamnya terdapat pegawai yang sifatnya berbeda-beda. Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) adalah lembaga pemerintah yang bertanggung jawab atas pembangunan, pengelolaan, dan pemeliharaan infrastruktur publik, seperti jalan, jembatan, irigasi, perumahan, dan fasilitas umum lainnya. Dinas ini berperan dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat melalui pembangunan yang berkelanjutan.

Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang termasuk instansi pemerintah seperti yang kita ketahui bahwa kinerja instansi publik harus mencerminkan efisiensi, efektivitas, dan akuntabilitas. Mangkunegara (2017) menyatakan, faktor internal organisasi dan kualitas SDM sangat menentukan keberhasilan program pemerintah, dimana sektor Pekerjaan Umum dan penataan ruang memiliki dua komponen utama yang menaungi pembangunan jalan yakni Bina Marga dan Bina Konstruksi yang telah di tetapkan dalam Peraturan Menteri No. 1 Tahun 2023, tentang pedoman pengawasan penyelenggaraan jalan, konstruksi yang di laksanakan pemrintah daerah provinsi, kabupaten dan kota.

Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) memegang peranan krusial dalam memastikan kelancaran, keberlanjutan, dan efisiensi dari setiap proyek jalan yang direncanakan dan dilaksanakan. Konsep utama dalam Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang meliputi:

- a) Pembangunan Berkelanjutan, mengutamakan pembangunan infrastruktur

yang ramah lingkungan, efisien, dan tahan lama.

- b) Pelayanan Publik, bertujuan untuk memberikan pelayanan optimal kepada masyarakat dalam bidang infrastruktur dan pemukiman.
- c) Perencanaan Infrastruktur melibatkan proses perencanaan strategis berdasarkan kebutuhan masyarakat dan ketersediaan anggaran.
- d) Pemeliharaan Infrastruktur tidak hanya membangun, tetapi juga memastikan infrastruktur yang ada tetap dalam kondisi baik dan fungsional.

Tugas pokok dan fungsi Dinas Pekerjaan Umum berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Kutai Timur Nomor 45 Tahun 2010 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Dinas Pekerjaan Umum, pada dasarnya mencakup peran sebagai satuan dinas yang menyusun serta menetapkan program, kegiatan, perencanaan, dan evaluasi yang terintegrasi dengan rencana pembangunan, baik pada tingkat daerah, provinsi, maupun nasional. Seluruh penyelenggaraan tersebut diarahkan pada bidang ke-PUan dengan orientasi yang visioner. Adapun fungsi Dinas Pekerjaan Umum antara lain sebagai berikut:

- a) Merumuskan dan menetapkan kebijakan teknis di bidang Pekerjaan Umum sesuai dengan rencana strategis Pemerintah Daerah.
- b) Melaksanakan perencanaan, pembinaan, pengkoordinasian, serta pengendalian kebijakan teknis pada bidang Pekerjaan Umum.
- c) Menyelenggarakan urusan teknis yang berkaitan dengan Pekerjaan Umum.

- d) Melaksanakan perencanaan, pembinaan, pengkoordinasian, serta pengendalian kebijakan teknis pada bidang Pengairan.
- e) Menyelenggarakan urusan teknis di bidang Pengairan.
- f) Melaksanakan perencanaan, pembinaan, pengkoordinasian, serta pengendalian kebijakan teknis pada bidang Cipta Karya.
- g) Menyelenggarakan pembinaan dalam pelaksanaan urusan kesekretariatan dinas.
- h) Melaksanakan pembinaan terhadap Unit Pelaksana Teknis Dinas.
- i) Melaksanakan pembinaan terhadap Kelompok Jabatan Fungsional, Pembangunan Proyek Infrastruktur Jalan

2. Pembangunan Proyek Infrastruktur Jalan

a. Definisi

Todaro (1993:63) mengatakan bahwa “pembangunan adalah suatu proses yang berdimensi jamak yang melibatkan soal pengorganisasian dan peninjauan kembali keseluruhan sistem ekonomi dan sosial dengan perubahan mendasar tentang kelembagaan, sosial, dan struktur administrasi serta sikap masyarakat dan bahkan dalam banyak hal, kebiasaan dan kepercayaan.” Nugroho (2004:9), pembangunan dapat diartikan sebagai suatu upaya terkoordinasi untuk menciptakan alternatif yang lebih banyak secara sah kepada setiap warga negara untuk memenuhi dan mencapai aspirasinya yang paling manusiawi.

Sinta & Situmorong, (2022) mengemukakan bahwa infrastruktur jalan merupakan berbagai fasilitas yang dapat menjalankan roda pembangunan sosial ekonomi yang lebih baik. Digunakan dan dibutuhkan dalam kehidupan sehari-

hari masyarakat seperti salah satunya adalah jalan. Kebutuhan akan pembangunan suatu infrastruktur akan semakin meningkat seiring dengan adanya peningkatan aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat. Salah satu bentuk infrastruktur dalam menunjang kehidupan sosial ekonomi yakni adalah infrastruktur jalan.

Jalan merupakan akses untuk transportasi darat, jalan akan sangat menunjang perkembangan perekonomian dan social di daerah, keseluruhan itu merupakan bentuk keinginan masyarakat untuk menuju kearah yang lebih baik. Jalan juga merupakan kebutuhan utama bagi masyarakat dan untuk meningkatkan pembangunan diberbagai bidang (Pakaila, 2020).

Menurut Canning & pedroni (2004) menyatakan bahwa “infrastruktur memiliki sifat eksternalitas. Berbagai infrastruktur seperti jalan, pendidikan kesehatan dan sebagainya memiliki sifat eskternalitas positif. Memberikan dukungan bahwa fasilitas yang diberikan oleh berbagai infrastruktur merupakan ekstarnalitas positif yang dapat meningkatkan produktivitas semua input dalam proses produksi”(Pakaila, 2020).

Dalam Lubis 1973, sesuai dengan perubahan Undang-undang kedua No. 2 Tahun 2022 tentang Jalan, jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan penghubung, bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel, jalan lori dan jalan kabel. Jalan dalam artian luas dapat berupa ruang yang luas baik di atas maupun di permukaan air atau di udara yang khusus yang sangat cocok untuk kegiatan

komunikasi antar tempat di permukaan bumi (Sinta & Situmorong, 2022).

Menurut Masfufah 2013 dalam penelitiannya menjelaskan bahwa infrastruktur jalan secara positif memiliki pengaruh dalam pertumbuhan ekonomi. Pembangunan infrastruktur jalan yang baik akan banyak digunakan untuk industri dan bisnis dari wilayah yang satu ke yang lainnya. Sehingga hal ini menyebabkan tingginya aktivitas ekonomi di suatu daerah dan akan meningkatkan pertumbuhan ekonominya (Sinta & Situmorong, 2022).

b. Tujuan

Menurut (Prathama et al., 2020) mengemukakan bahwa proyek pembangunan memiliki berbagai tujuan yang bergantung pada jenis, skala, dan sektor yang terlibat. Secara umum, tujuan proyek pembangunan meliputi aspek ekonomi, sosial, lingkungan, dan teknologi. Berikut adalah beberapa tujuan utama:

1. Tujuan Ekonomi

- a) Meningkatkan Pertumbuhan Ekonomi, Infrastruktur yang baik mendorong investasi, perdagangan, dan mobilitas ekonomi.
- b) Menciptakan Lapangan Kerja, Proyek konstruksi menyerap tenaga kerja dalam berbagai bidang.
- c) Meningkatkan Produktivitas, Infrastruktur seperti jalan dan transportasi mempercepat distribusi barang dan jasa.

2. Tujuan Sosial

- a) Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat, Akses ke infrastruktur yang baik meningkatkan kualitas hidup.
- b) Memperbaiki Akses ke Layanan Publik, Seperti pendidikan,

kesehatan, dan transportasi.

- c) Meningkatkan Kesetaraan dan Aksesibilitas, Mengurangi kesenjangan antar wilayah dalam pembangunan.

3. Tujuan Lingkungan

- a) Pembangunan Berkelanjutan, Mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan dengan konsep ramah lingkungan.
- b) Pengelolaan Sumber Daya Alam yang Efisien, Mengoptimalkan penggunaan air, energi, dan material konstruksi.
- c) Mitigasi Risiko Bencana, Proyek pembangunan dapat mengurangi risiko banjir, longsor, dan polusi.

4. Tujuan Teknologi dan Inovasi

- a) Meningkatkan Efisiensi Konstruksi, Penggunaan teknologi modern dalam proyek infrastruktur.
- b) Mendorong Inovasi dalam Pembangunan, Seperti penggunaan material ramah lingkungan dan sistem cerdas dalam infrastruktur.
- c) Peningkatan Kapasitas SDM, Pelatihan tenaga kerja untuk menguasai teknologi terbaru dalam konstruksi.

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 pasal 1 ayat (4) menyatakan bahwa jalan merupakan prasarana transportasi darat yang mencakup seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap beserta perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, baik yang berada di permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah, maupun di atas atau di bawah permukaan air, dengan pengecualian jalan kereta api, jalan lori, dan jalan

kabel. Selanjutnya, sebagaimana tercantum dalam pasal 5 Undang-Undang yang sama, jalan berfungsi sebagai bagian dari sarana dan prasarana transportasi yang memiliki peranan penting dalam aspek ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, serta pertahanan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat; jalan sebagai prasaranan distribusi barang dan jasa merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara; serta jalan yang menjadi bagian dari suatu sistem jaringan terpadu yang berfungsi menghubungkan serta mempersatukan seluruh wilayah Republik Indonesia.

c. Manfaat

Menurut (Pakaila, 2020), Melalui pembangunan infrastruktur jalan, terbentuk jaringan jalan utama, saluran-saluran air, serta cabang-cabang jalan yang berfungsi sebagai penataan dan pematokan lahan. Pembangunan ini juga berdampak pada biaya transportasi dan kebutuhan hidup masyarakat, di mana sebelum adanya jalan kondisi harga barang relatif tinggi karena biaya transportasi yang mahal serta jarak tempuh yang memerlukan waktu lama. Hal ini menunjukkan bahwa keberhasilan dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat, baik dari aspek ekonomi maupun sosial, salah satunya dipengaruhi oleh pembangunan infrastruktur jalan.

Investasi pada sarana pembangunan jalan menjadi salah satu pilihan utama yang mendapat porsi besar dalam alokasi pengeluaran pemerintah. Hal tersebut memperlihatkan besarnya peran pemerintah dalam penyediaan infrastruktur, khususnya jalan. Pembangunan infrastruktur jalan juga dapat

dipandang sebagai bentuk investasi yang mendorong berjalannya roda peningkatan kesejahteraan masyarakat. Jumlah serta komposisi pembangunan jalan pun akan terus mengalami penyesuaian seiring dengan perkembangan kebutuhan dan berlangsungnya demografi. Pembangunan infrastruktur jalan yang mempunyai tingkat produktivitas yang tinggi merupakan potensi sumber daya Manusia sangat membutuhkan peran infrastruktur dalam mendukung proses pembangunan, terutama dalam menghadapi era globalisasi yang tengah berlangsung di Indonesia saat ini.

Infrastruktur jalan memiliki pengaruh besar terhadap perekonomian masyarakat melalui kebijakan pemerintah yang diarahkan untuk mendorong pertumbuhan usaha ekonomi rakyat. Keberadaan jalan juga berfungsi mempermudah mobilitas produksi, distribusi barang dan jasa, memperlancar arus perdagangan, serta meningkatkan aksesibilitas masyarakat dalam beraktivitas. Oleh karena itu, pembangunan jalan menjadi kebutuhan pokok dalam dinamika dan aktivitas ekonomi. Hal ini diharapkan mampu memperkuat perekonomian daerah, karena dengan adanya perubahan nyata, manfaat dan kemudahan dapat dirasakan secara langsung.

C. Kerangka Pikir

Kerangka pikir yang mendasari penelitian ini adalah pentingnya Kinerja Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang dalam memfasilitasi masyarakat menggunakan fasilitas jalan sebagai sarana umum yang penting dalam kebutuhan sehari-hari, sehingga mampu mendukung pelaksanaan tugas dan tanggung jawab yang telah diberikan. Kinerja yang optimal akan

memperbesar peluang keberhasilan serta memiliki peran penting dalam proyek pembangunan infrastruktur jalan, yang pada akhirnya berkontribusi terhadap tercapainya tujuan dan harapan yang telah ditetapkan. Berdasarkan uraian tersebut, kerangka berpikir dalam penelitian ini dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 2.4 Bagan Kerangka Pikir

D. Fokus Penelitian

Dalam hal ini peneliti ingin mengetahui bagaimana fokus Kinerja Pekerjaan Umum Melalui Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Dalam Proyek Preservasi Infrastruktur Jalan Pada Ruas Pinrang Rappang di Sulawesi Selatan dengan mengetahui kinerja terkait Kemampuan, Motivasi, Lingkungan Kerja, Sistem dan Proses Kerja.

E. Deskripsi Fokus

1. Kemampuan (*Ability*), Kemampuan Mengukur kapasitas teknis dan administratif Dinas BMBK, meliputi keahlian SDM di bidang teknik jalan

dan jembatan, kemampuan menyusun perencanaan sesuai standar teknis dan keterampilan mengelola proyek.

2. Motivasi (*Motivation*), Menilai dorongan kerja internal dan eksternal pegawai, seperti komitmen dalam memenuhi target mutu dan waktu, keberadaan sistem penghargaan dan insentif, serta kesadaran akan pentingnya proyek bagi masyarakat pengguna jalan.
3. Lingkungan Kerja (*Work Environment*) Menganalisis dukungan kondisi fisik dan nonfisik kerja, termasuk ketersediaan peralatan dan fasilitas proyek, kondisi lapangan, hubungan kerja antarpegawai, serta koordinasi dengan kontraktor, konsultan pengawas, dan masyarakat sekitar lokasi proyek.
4. Sistem dan Proses Kerja (*System and Work Process*), Mengevaluasi mekanisme kerja formal dan tahapan pelaksanaan proyek, seperti penerapan prosedur pengadaan barang/jasa, metode pelaksanaan sesuai spesifikasi teknis, pengawasan mutu konstruksi, dan pelaporan, serta kesesuaian hasil dengan target Indeks kemantapan jalan provinsi.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Lokasi Penelitian

Waktu penelitian ini akan dilaksanakan selama kurang lebih dua bulan. Lokasi penelitian merupakan tempat dimana peneliti akan mengambil data sebagai informasi yang peneliti butuhkan. Lokasi Penelitian akan dilaksanakan di Wilayah Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang, pada bagian Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Provinsi Sulawesi Selatan.

B. Jenis dan Tipe Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif yang dimana menurut Sugiono (2017) mengemukakan bahwa penelitian ini bersifat deskriptif serta cenderung memakai analisis berbagai macam dalam mengumpulkan data atau informasi yang dapat memberikan gambaran yang luas terhadap sebuah fenomena yang terjadi. Selain itu, penelitian kualitatif lebih tertuju pada beberapa elemen yaitu manusia, objek, institusi serta hubungan atau interaksi di beberapa elemen tersebut sebagai upaya dalam memahami suatu peristiwa, perilaku ataupun fenomena.

2. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif, sejalan dengan itu Sugiono (2017) juga mengemukakan tipe penelitian deskriptif kualitatif merupakan penelitian yang bertujuan untuk menjelaskan kenyataan berdasarkan alasan yang tepat. Penelitian deskriptif

dimaksudkan untuk mengumpulkan data tentang situasi masalah yang muncul. Tujuan penelitian deskriptif adalah untuk menggambarkan secara akurat fakta fakta yang ada di lapangan.

C. Sumber Data

Menurut Sugiono (2017) sumber data dapat dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu, data primer dan data sekunder. Data primer merupakan sumber data yang langsung disediakan oleh seseorang yang mengumpulkan data, sedangkan data sekunder merupakan data yang dikumpulkan oleh pihak ketiga atau data yang diperoleh dari pihak lain.

1. Data primer

Data primer yaitu data yang dibuat oleh peneliti dengan maksud khusus menyelesaikan permasalahan yang sedang ditanganinya. Data dikumpulkan sendiri oleh peneliti langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian dilakukan.

2. Data sekunder

Data sekunder didapatkan melalui penelitian terdahulu, peraturan perundang-undangan, buku, jurnal, yang dapat mendukung data primer dan berhubungan dengan judul penelitian.

D. Informan Penelitian

Informan adalah orang yang posisi sosialnya dalam pengaturan penelitian memberi pengetahuan khusus tentang orang lain atau sesuatu yang akan diteliti, proses atau kejadian yang lebih luas, rinci atau istimewa dari pada orang biasa dan merupakan sumber informasi yang sangat berharga bagi seorang peneliti. Adapun orang-orang yang menjadi informan pada penelitian ini adalah:

Tabel 3.1 Daftar Informan Penelitian

No.	Nama Informan	Inisial	Alasan Memilih
1	H. Nihaya, ST., MT	NH	Penanggung Jawab Plt. Sekretaris Dinas Pembina Tk. IV/b
2	M. Ridwan A. Abdullah, S. STP., M.M	MR	Kepala Subbagian Umum Penata - III/c
4	Hj. Hasriani Chatib, ST., MT	HHC	Pegawai Bagian Pengawasan Jalan Pembina -IV/a
5	ZN Ahmad Wildani, ST., M.M	ZAW	Pegawai Bagian Preservasi Jalan Penata Tk. I-III/d
6	Humaerah Eka Saktiwani, ST	HES	Representasi Warga/Tokoh Masyarakat & Pengguna Jalan
7	Suhardi	S	Representasi Warga/Tokoh Masyarakat & Pengguna Jalan
8	Ridwan	R	Representasi Warga/Tokoh Masyarakat & Pengguna Jalan
9	Mardianto, ST	M	Representasi Warga/Tokoh Masyarakat & Pengguna Jalan

E. Teknik Pengumpulan Data

Sugiono (2017), mengemukakan teknik pengumpulan data adalah cara peneliti mengumpulkan data penelitian dari sumber. Metode pengumpulan data merupakan bagian penting dalam penelitian, karena metode pengumpulan data ini yang nantinya dapat digunakan sebagai landasan dalam mengembangkan instrumen penelitian. Secara ringkas, metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Observasi

Observasi adalah teknik pengumpulan data untuk mengamati perilaku manusia, proses kerja, gejala-gejala alam dan responden. Dalam penelitian ini peneliti melakukan pengamatan langsung untuk menemukan fakta-fakta yang ada dilapangan.

2. Wawancara

Wawancara merupakan metode untuk memperoleh informasi dalam rangka penelitian dengan melakukan tanya jawab antara pewawancara dan responden atau informan. Metode ini sering digunakan sebagai cara untuk mengumpulkan data saat melakukan studi pendahuluan guna mengidentifikasi hal-hal yang perlu diteliti, serta ketika peneliti ingin mendalami informasi dari informan secara lebih mendalam dengan jumlah responden atau informan yang memadai.

3. Dokumentasi

Dalam penelitian ini digunakan teknik dokumentasi sebagai sarana untuk mengumpulkan informasi, sumber terdiri dari dokumen dan rekaman, rekaman yang dimaksud yakni setiap tulisan/ Pernyataan yang dipersiapkan oleh atau untuk individu atau kelompok dengan tujuan membuktikan adanya suatu peristiwa.

F. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data adalah metode saat ingin memproses data menjadi informasi. Saat melakukan suatu penelitian kita perlu menganalisis data agar data tersebut mudah dipahami. Analisis data juga diperlukan agar kita mendapatkan solusi atas permasalahan penelitian yang tengah dikerjakan. Semua data yang sudah terkumpul dari proses pengumpulan data kemudian akan dilakukan analisis. Menurut Sugiono (2017) terdapat langkah-langkah dalam analisis data kualitatif yang dimana dilakukan dengan cara reduksi data (*data reduction*), penyajian data (*data display*) dan penarikan kesimpulan (*conclusion drawing*).

1. Reduksi data

Reduksi data merupakan tahap menyeleksi data data temuan yang sesuai dengan kebutuhan penelitian. Merangkum, memilih hal-hal pokok, memfokuskan pada hal-hal penting dan mencari tema dan polanya.

2. Penyajian data

Penyajian data merupakan penguraian sekumpulan informasi atau data dan memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan serta pengambilan tindakan.

3. Penarikan kesimpulan

Penarikan kesimpulan merupakan hasil penelitian yang menjawab fokus penelitian berdasarkan hasil analisis data. Kesimpulan disajikan dalam bentuk deskriptif objek penelitian dengan berpedoman pada kajian penelitian.

G. Keabsahan Data

Dalam penelitian ini teknik pengabsahan data yang digunakan yaitu teknik yang biasa disebut triangulasi. Triangulasi dalam melakukan pengujian kredibilitas dapat diartikan yaitu pengecekan data-data dari berbagai sumber yang diambil oleh peneliti dengan melakukan macam macam cara dan berbagai waktu yang ditentukan peneliti (Sugiono 2017).

1. Triangulasi sumber

Triangulasi sumber yaitu teknik yang digunakan dalam melakukan pengujian kredibilitas dari data. Diterapkan dengan mengecek data penelitian yang didapat dari sumber-sumber yang telah ditentukan oleh peneliti.

2. Triangulasi teknik

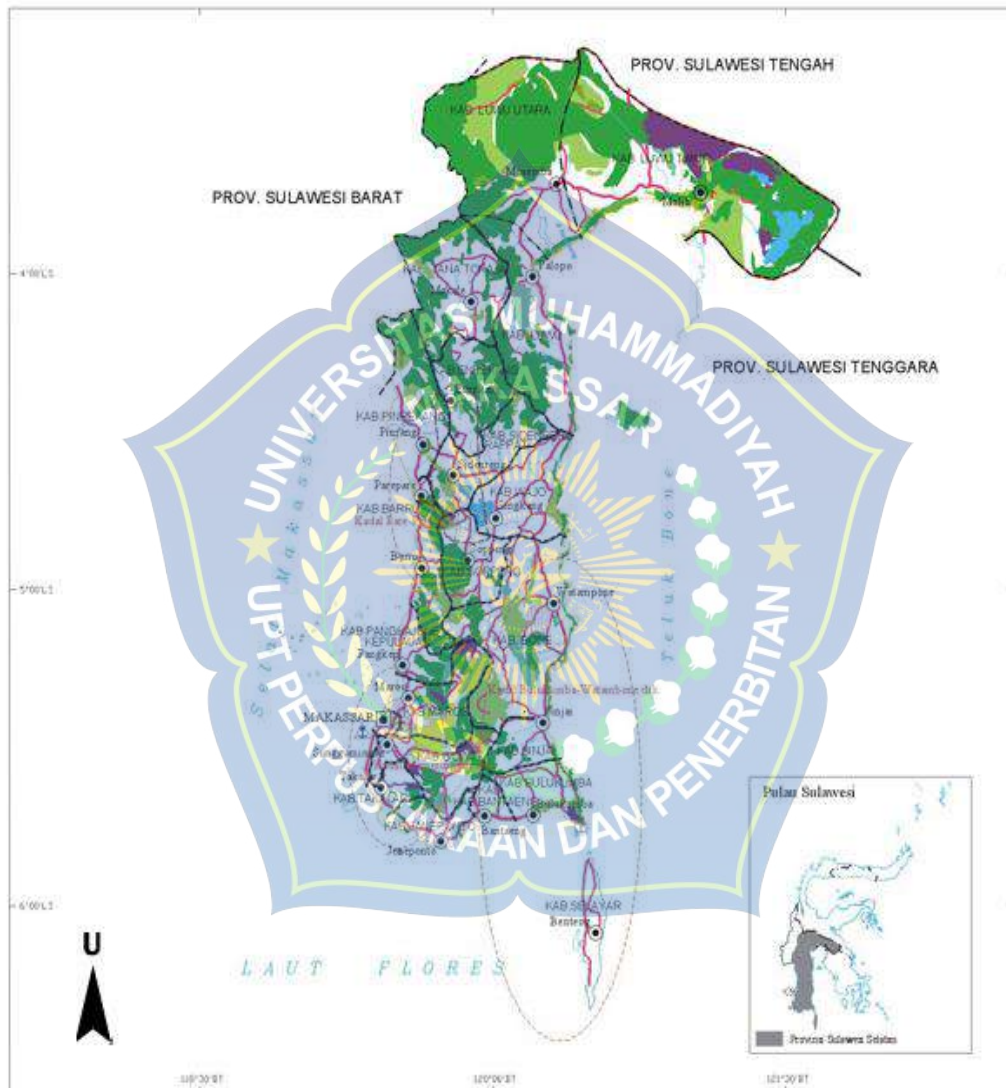
Triangulasi teknik adalah cara dalam menguji kredibilitas data, teknik ini dilakukan dengan mengecek data-data terhadap sumber data yang telah ditentukan peneliti dengan cara yang berbeda dari cara sebelumnya.

3. Triangulasi waktu

Salah satu yang dapat mempengaruhi kredibilitas dalam sebuah penelitian adalah waktu. Data yang telah terkumpul sebelumnya melalui teknik wawancara misalnya pada pagi hari, kemudian narasumber masih dalam keadaan jasmani yang segar, belum banyak terjadi masalah, maka data yang dia berikan akan lebih valid sehingga data akan lebih kredibel. Sehingga untuk melakukan pengujian kredibilitas terhadap data dapat dilakukan melalui cara yakni melakukan pengecekan dalam bentuk wawancara, observasi dan teknik teknik lain di waktu atau disituasi yang berbeda. Jika hasil uji menghasilkan sebuah data yang berbeda, maka peneliti harus melakukan secara berulang-ulang agar dapat menemukan kepastian data penelitiannya.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Objek Penelitian



(Gambar 4. 1 Peta Sulawesi Selatan, BPK Perwakilan Provinsi Sulawesi Selatan)

1. Gambaran Umum Sulawesi Selatan

Provinsi Sulawesi Selatan yang beribukota di Makassar terletak antara $0^{\circ}12' - 8^{\circ}$ Lintang Selatan dan $116^{\circ}48' - 122^{\circ}36'$ Bujur Timur. Luas wilayah Provinsi

Sulawesi Selatan tercatat 45.764,53 km persegi yang meliputi 21 Kabupaten dan 3 Kota. Kabupaten Luwu Utara merupakan kabupaten terluas dengan luas 7.502,68 km persegi atau luas kabupaten tersebut merupakan 16,39 persen dari seluruh wilayah Sulawesi Selatan. Sementara itu, Kabupaten Bantaeng merupakan kabupaten dengan luas wilayah terkecil dengan luas 99,33 km persegi atau 0,22 persen dari wilayah Sulawesi Selatan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel yang ada, sebagai berikut:

Tabel 4. 1 Luas Wilayah Kabupaten di Provinsi Sulawesi Selatan

No.	Nama Kabupaten	Luas (km)
1	Kepulauan Selayar	1.160,36
2	Bulukumba	1.175,53
3	Bantaeng	395,83
4	Jeneponto	796,00
5	Takalar	555,43
6	Gowa	1.883,32
7	Sinjai	798,96
8	Maros	1.619,12
9	Pangkajene dan Kepulauan	1.132,08
10	Barro	1.174,71
11	Bone	4.559,00
12	Soppeng	1.557,00
13	Wajo	2.504,06
14	Sidenreng Rappang	1.883,23
15	Pinrang	1.961,67
16	Enrekang	1.806,85
17	Luwu	2.902,07
18	Tana Toraja	2.043,62
19	Luwu Utara	7.502,58
20	Luwu Timur	6.944,88
21	Toraja Utara	1.215,55
22	Kota Makassar	199,26
23	Kota Parepare	99,33
24	Kota Palopo	252,99
	Jumlah	43.697,98

(Sumber data: BPS Sulawesi Selatan, 2023)

Ditinjau dari luas Kabupaten Luwu Utara merupakan wilayah Kabupaten terluas di Provinsi Sulawesi Selatan dengan luas wilayah 7.502,68 km persegi atau 16,39 persen dari luas wilayah Provinsi. Kemudian disusul kecamatan lainnya dan wilayah Kabupaten terkecil adalah Kabupaten Bantaeng dengan luas wilayah 99,33 km persegi atau 0,22. (Sulsel.bps.go.id, 2023).

Secara geografis Sulawesi Selatan memiliki batas wilayah, adapun batas-batas wilayah Sulawesi Selatan, yaitu: Pada Bagian sebelah Utara berbatasan Provinsi Sulawesi Barat dan Provinsi Sulawesi Tengah; Pada Bagian sebelah Selatan berbatasan Laut Flores; Pada Bagian sebelah Timur berbatasan Teluk Bone dan Provinsi Sulawesi Tenggara; dan Bagian sebelah Barat berbatasan Selat Makassar. Selain kondisi batas wilayah terdapat juga kondisi infrastruktur jalan Provinsi Sulawesi Selatan (Putr.sulselprov.go.id, 2023a). Pada data 2023-2024 yang menjelaskan bagaimana rasio dari lahan infrastruktur jalan jalan di beberapa titik di Sulawesi Selatan, dapat terlihat pada penjabaran dalam tabel di bawah ini, sebagai berikut.

Tabel 4. 2 Kondisi Infrastruktur Jalan di Provinsi Sulawesi Selatan

No	Aspek	Keterangan / Data
1	Total Panjang Jalan Provinsi	(-+) 2.014,23 km
2	Jalan dalam Kondisi Baik	(-+) 948,74 km 47,1 %
3	Jalan dalam Kondisi Sedang	(-+) 569,51 km 28,27 %
4	Jalan Rusak/Rusak Berat	(-+) 496 km 24,63 %
5	Total Jalan Mantap	75,38 % (Baik + Sedang)
6	Lokasi Prioritas Perbaikan	Ussu-Nuha (Luwu Timur), Rappang-Sidrap, Toraja
7	Kendala Infrastruktur	Topografi curam, keterbatasan anggaran, cuaca

(Sumber data: BPS Sulawesi Selatan, 2023)

Tabel 4. 3 Kondisi Topografi Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan

No	Kategori Kemiringan Lereng	Rentang Kemiringan	Contoh Wilayah/ Kabupaten	Karakteristik
1	Datar	0 - 3 %	Makassar, Maros, Takalar, Barru, Bulukumba, Bone	Dataran rendah, pesisir
2	Bergelombang	>3 - 8 %	Soppeng, Sidrap, Sinjai	Wilayah transisi datar-perbukitan
3	Agak Curam	>8 - 15 %	Enrekang, Sebagian Gowa, Luwu	Perbukitan ringan
4	Curam	>15 - 45 %	Tana Toraja, Toraja Utara, Luwu Utara	Daerah perbukitan dan dataran tinggi
5	Sangat Curam/ Pegunungan	>45 %	Pegunungan Latimojong, Gunung Lompobatang, Bawakaraeng	Pegunungan tinggi, rawan longsor & sulit akses

(Sumber data: RTRW Sulawesi Selatan)

Melalui Kondisi Infrastruktur Jalan dan Kondisi Topografi data kedua tabel diatas membahas dan menjelaskan bagaimana bentuk geografis dari wilayah yang di duduki oleh Sulawesi Selatan, terlihat bahwa terdapat lima kategori bentuk wilayah pada tabel diatas dan disertai dengan analisis karakteristik bagian pada titik lokasi. Sehingga hal tersebut menjadi tantangan dalam pembangunan infrastruktur jalan, oleh Dinas Pekerjaan Umum pada bagian Bina Marga dan Bina Konstruksi Sulawesi Selatan. (Pemprov.Sulsel, 2022).

2. Kantor Pekerjaan Umum dan Tata Ruang Bagian Dinas Bina Marga Dan Bina Konstruksi Provinsi Sulawesi Selatan

Pekerjaan Umum dan Tata Ruang Provinsi Sulawesi Selatan merupakan salah satu perangkat daerah yang memiliki peran strategis dalam

menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pekerjaan umum dan penataan ruang. Dinas ini bertanggung jawab melaksanakan tugas pemerintahan berdasarkan asas otonomi daerah dan tugas pembantuan, sebagaimana diatur dalam Peraturan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 62 Tahun 2019 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Daerah Provinsi Sulawesi Selatan. Dalam pelaksanaannya, Dinas PUTR terbagi ke dalam sejumlah bidang teknis, termasuk Bidang Bina Marga dan Bidang Bina Konstruksi yang memegang peran sentral dalam pembangunan infrastruktur dan pengelolaan jasa konstruksi di tingkat provinsi.

Bidang Bina Marga memiliki fungsi utama dalam menyusun kebijakan teknis pengembangan jaringan jalan provinsi, mengelola pembangunan dan pemeliharaan jalan serta jembatan, melakukan evaluasi atas pelaksanaan proyek infrastruktur jalan, serta menjalin koordinasi lintas wilayah dengan instansi di tingkat kabupaten/kota dan pemerintah pusat. Di sisi lain, Bidang Bina Konstruksi bertugas membina dan meningkatkan kapasitas sumber daya manusia di sektor konstruksi melalui pelatihan dan sertifikasi tenaga kerja, mengawasi mutu pekerjaan konstruksi, menyusun kebijakan teknis, dan menyediakan sistem informasi jasa konstruksi yang mendukung efisiensi dan transparansi layanan publik.

Struktur kelembagaan Dinas PUTR Provinsi Sulawesi Selatan didukung oleh aparatur sipil negara yang terdiri dari Pegawai Negeri Sipil (PNS) dan tenaga honorer atau kontrak. PNS umumnya menempati jabatan strategis dan teknis dalam perencanaan, pelaksanaan, serta pengawasan proyek pembangunan,

sedangkan tenaga honorer berperan sebagai pendukung teknis lapangan, operator alat berat melalui UPT, serta staf administrasi dan sistem informasi.

Seluruh pelaksanaan tugas Dinas PUTR Provinsi Sulawesi Selatan berpijak pada sejumlah regulasi yang menjadi dasar hukum kelembagaan dan operasional. Di tingkat nasional, rujukan utamanya meliputi Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah yang mengatur pembagian kewenangan antara pusat dan daerah, Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi yang menekankan pentingnya pembinaan dan pengawasan terhadap pelaku jasa konstruksi, Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, serta Peraturan Menteri PUPR Nomor 22/PRT/M/2018 tentang Pembinaan Penyelenggaraan Jasa Konstruksi. Di tingkat daerah, Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 9 Tahun 2016 tentang RPJMD menjadi acuan arah kebijakan pembangunan infrastruktur jangka menengah.

Dalam praktiknya, Bidang Bina Marga dan Bina Konstruksi menjalin hubungan yang erat dengan masyarakat. Pelayanan publik yang diberikan mencakup penyediaan informasi proyek infrastruktur strategis, penanganan keluhan masyarakat terkait kerusakan jalan dan jembatan, serta pelatihan dan sertifikasi tenaga kerja konstruksi lokal sebagai upaya meningkatkan daya saing sumber daya manusia daerah. Hal ini menunjukkan bahwa Dinas PUTR tidak hanya berperan sebagai pelaksana teknis pembangunan, tetapi juga sebagai penghubung antara kebijakan pemerintah dengan kebutuhan riil masyarakat. Dengan pendekatan inklusif dan berbasis regulasi, sebagai motor utama pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan, merata, dan responsif terhadap

kebutuhan masyarakat Sulawesi Selatan.

Sebelum itu terdapat 104 ruas jalan Provinsi yang ada di Sulawesi Selatan, yang tercakup dalam 24 Kabupaten dan Kota Madya dengan cakupan total panjang jalan yakni 2014,23 Km, hal tersebut tercantum dalam peraturan gubernur tahun 2023 mengenai penetapan ruas jalan menurut statusnya sebagai jalan provinsi di Provinsi Sulawesi Selatan. Kemudian di ketahui bahwa terdapat perubahan oposisi, tugas dari Dinas Pekerjaan Umum yang akan di jalankan oleh Bina Marga dan Bina Konstruksi yang di dasarkan pada peraturan permen pupr dan perda tahun 2016 dan perda 2019, dimana secara tidak langsung langkah ini bertujuan untuk merampingkan tatanan struktural dari tugas-tugas dari Dinas Pekerjaan Umum. Dalam pembagian tersebut terdapat peraturan Peraturan Gubernur tahun 2023 mengenai penetapan ruas-ruas jalan menurut fungsinya sebagai jalan, Adapun jumlah ruas mencapai 15.750 ruas dan panjang ruas jalan mencapai 26.943,779 Km dalam 24 Kabupaten dan Kota.

Tabel 4.4 Daftar Rekapitulasi Fungsi Jalan Provinsi Sulawesi Selatan 2023

NO URUT	KABUPATEN / KOTA	JUMLAH RUAS	PANJANG RUAS (Km)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>
1	SELAYAR	238	824,700
2	BULUKUMBA	340	1.164,079
3	BANTAENG	289	637,778
4	JENEPONTO	203	829,600
5	TAKALAR	315	641,878
6	GOWA	752	2.490,893
7	SINJAI	652	1.256,91
8	MAROS	627	1.238,567

9	PANGKEP	511	873,394
10	BARRU	326	695,428
11	BONE	370	1 608,650
12	SOPPENG	282	960,697
13	WAJO	307	994,135
14	SIDRAP	242	955,527
15	PINRANG	214	653,830
16	ENREKANG	662	1.461,429
17	LUWU	639	2.049,45
18	TANA TORAJA	166	1.031,36
19	TORAJA UTARA	232	840.230
20	LUWU UTARA	722	1.730,800
21	LUWU TIMUR	3.060	2.533,573
22	MAKASSAR	2.794	702,543
23	PARE-PARE	458	265,539
24	PALOPO	1.349	502,789
JUMLAH		15.750	26.943,779

(Sumber data: Peraturan Gubernur Sulawesi Selatan)

Maka dari itu pada tahun 2023, peralihan fungsi tugas dari Kementerian Pekerjaan Umum kepada Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi yang telah di tetapkan dan di jalankan oleh setiap aparatur yang ada pada Dinas tersebut, sehingga untuk melihat ketercapaian target kerja maka ditetapkan visi dan misi pada Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi sebagai acuan pelaksanaan tugas sebagai berikut:

a. Visi Dan Misi

1. Visi

Adapun Visi yakni, Sulawesi Selatan yang Inovatif, Produktif, Kompetitif, Inklusif dan Berkarater.

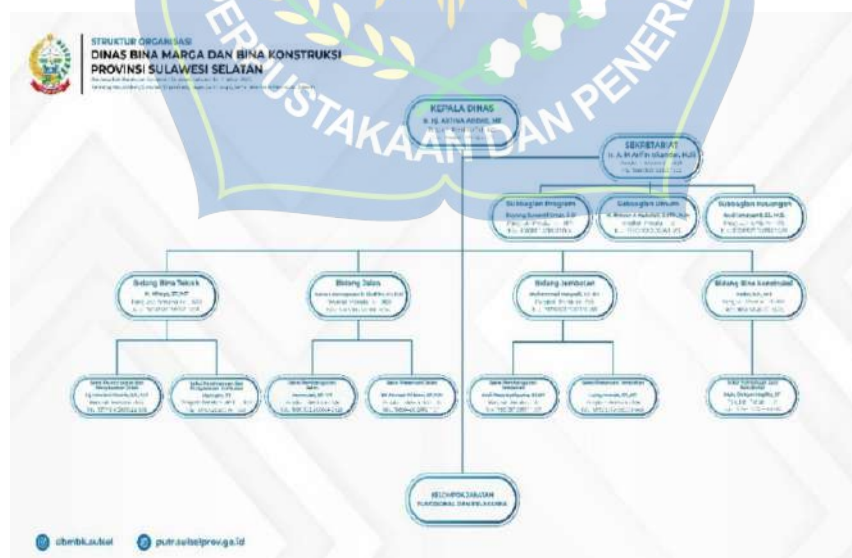
2. Misi

Adapun Misi dari Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Bina Konstruksi Sulawesi Selatan, yaitu;

- a) Pemerintahan yang berorientasi melayani, inovatif, dan berkarakter.
- b) Peningkatan infrastruktur yang berkualitas dan aksesibel.
- c) Pembangunan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru yang produktif.
- d) Pembangunan manusia yang kompetitif dan inklusif.
- e) Peningkatan produktivitas dan daya saing produk Sumber Daya Alam yang berkelanjutan.

Visi dan misi ini berorientasi pada kemajuan dan peningkatan terhadap kualifikasi dan efisiensi dari kinerja pegawai dinas pekerjaan umum terutama pada bagian Bina Marga dan Bina Konstruksi. (Putr.sulselprov.go.id, 2023).

3. Struktur Organisasi



Gambar 4.2 Struktur Organisasi, BMBK Sulawesi Selatan

4. Tugas Pokok dan Uraian Jabatan

Dalam Struktur Organisasi tidak terlepas dari tugas pokok dan fungsi utama yang menjadi acuan dari dinas dalam mencapai tujuan visi dan misi. Sehingga Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Provinsi Sulawesi Selatan, memiliki Tugas Pokok, yakni melaksanakan urusan pemerintahan daerah pada bidang Pekerjaan Umum. Khususnya pada Sub Bidang Jalan dan Jembatan serta Pembinaan Jasa Konstruksi, berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan.

Selain itu Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi memiliki beberapa fungsi secara keseluruhan, yaitu: 1) Perumusan kebijakan teknis di bidang bina marga dan jasa konstruksi. 2) Pelaksanaan kegiatan pembangunan, pemeliharaan, rehabilitasi dan peningkatan jalan dan jembatan provinsi. 3) Pelaksanaan pembinaan dan pengawasan terhadap pelaksanaan jasa konstruksi di wilayah provinsi. 4) Pelaksanaan pengelolaan data dan informasi di bidang bina marga dan konstruksi. 5) Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan kinerja. dan 6) Pelaksanaan administrasi dinas. Hal ini berdasarkan pada Peraturan Pergub Sulsel No. 50 Tahun 2021 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas, Fungsi dan Tata Kerja Perangkat Daerah Provinsi Sulawesi Selatan. (Pem-prov.Sul-sel, 2021)

B. Hasil Penelitian

Hasil penelitian ini menunjukkan Kinerja Dinas Bina Marga Dan Bina Konstruksi Dalam Proyek Preservasi Infrastruktur Jalan Ruas Pinrang Rappang Di Sulawesi Selatan. Penelitian ini menggunakan observasi dan wawancara dengan sejumlah informan yang dipilih untuk mengumpulkan data untuk mengetahui bagaimana kinerja secara umum dari Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi

dalam Proyek Preservasi Infrastruktur Jalan di Sulawesi Selatan, peneliti melakukan wawancara mendalam dengan beberapa narasumber terpilih. Narasumber tersebut termasuk Sekretaris Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi, Kepala Subbagian Umum, Pegawai Bidang Bina Teknik, Pegawai Bidang Jalan, Pegawai Bidang Bina Konstruksi, Petugas Seksi Perencanaan dan Pengawasan Jalan, Petugas Pembangunan Jalan, dan Petugas Preservasi Jalan, dan Pejabat Pengelola Informasi dan Dokumentasi (PPID), dan Masyarakat/Pengguna jalan ke tiga ruas yang menjadi target penelitian.

Adapun hasil penelitian dari Kinerja Dinas Pekerjaan Umum dan Tata Ruang Dalam Pembangunan Proyek Infrastruktur Jalan di Sulawesi Selatan, yang merujuk pada kalkulasi dari ketiga proyek ruas jalan yakni; Ruas Rantepao Sa'dang-Batusitanduk, Ruas Pinrang-Rappang dan Ruas Pakkea-Batas Soppeng akan diuraikan sebagai berikut:

1. Kinerja Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Dalam Proyek Preservasi Infrastruktur Jalan Ruas Pinrang Rappang di Sulawesi Selatan

Secara kualifikasi dari hasil observasi awal bahwa kinerja yang di hadirkan oleh dinas pekerjaan umum dan penataan ruang pada Bina Marga dan Bina Konstruksi dapat di katakana mumpuni dari segi pemahaman tugas dan fungsi juga terhadap detail kerja pada satu proyek, hal tersebut dapat kita lihat dalam penjabaran uraian dalam indikator penelitian. Dimana dalam cakupannya terdapat berbagai cara yang di gunakan dalam menjalankan tugas teknis sampai proyek dapat terselesaikan dengan baik juga memenuhi standar yang menjadi target dari setiap tim pada Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Proivinsi Sulawesi Selatan.

Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang dalam pembangunan infrastruktur jalan di Sulawesi Selatan, di jalankan oleh Bina Marga dan Bina Konstruksi yang merupakan bentuk upayah strategis untuk meningkatkan aksesibilitas pembangunan infrastruktur jalan, terutama bagi mobilitas masyarakat, barang dan jasa. Pembanguna ini berorientasi untuk mampu memperluas cakupan pembangunan dengan tetap memperhatikan skala kebutuhan dari setiap pembangunan di wilayah Sulawesi Selatan, hal tersebut dapat memudahkan akses perekonomian barang jasa dan juga aktivitas masyarakat, dan mampu meningkatkan jumlah kemantapan jalan yang di tergetkan setiap pembangunan di jalankan.

Selain itu, dari pembangunan infrastruktur jalan ini mendapati respon positif dari masyarakat yang menunjukkan keberhasilan langkah pembangunan infrastruktur jalan ini dalam menjawab kebutuhan mereka. Namun, tantangan seperti keterbatasan sumber daya, rendahnya kesadaran masyarakat, dan kendala teknis masih perlu diatasi. Rekomendasi untuk meningkatkan kinerja pembangunan meliputi optimalisasi sumber daya, memaksimalkan sosialisasi, integrasi teknologi, dan monitoring dan evaluasi secara berkala. Dengan dilakukannya perbaikan secara berkelanjutan, proyek pembangunan infrastruktur jalan ini dapat terus mendukung validitas kemajuan dari kemantapan jalan dan memberikan manfaat yang lebih luas bagi masyarakat dari segi akses mobilitas dalam aktivitas yang di lakukan setiap harinya.

Untuk mengetahui Kinerja Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang dalam Proyek Pembangunan Infrastruktur Jalan di Sulawesi Selatan peneliti

menggunakan empat indikator Kinerja diantaranya Kemampuan, Motivasi, Lingkungan Kerja, Sistem dan Proses Kerja.

a) Kemampuan

Sebagian besar pegawai memiliki latar belakang teknik sipil, tetapi kekurangan pelatihan lanjutan menghambat peningkatan kualitas proyek. Kemampuan pembangunan adalah tingkat pengetahuan dan pemahaman dari individu atau kelompok terhadap konsep, tujuan, proses, dan hasil kinerja yang diharapkan dari sebuah pembangunan proyek, termasuk bagaimana Proyek Pembangunan tersebut mampu membuat pihak-pihak yang terlibat memahami tugas dan tanggung jawab mereka. Pemahaman dan kemampuan ini mencakup aspek apa yang dilakukan dalam Proyek Pembangunan, siapa yang terlibat, serta bagaimana proyek itu beroperasi dan di jalankan.

Dengan demikian masyarakat dapat mengetahui dan mengerti tujuan dan target dari proyek pembangunan infrastruktur jalan yang di kerjakan. Dalam hal ini, diperlukan peran aktif perangkat daerah untuk melakukan sosialisasi pemberitahuan kepada masyarakat agar informasi terkait proyek tersebut, seperti proyek pembangunan infrastruktur jalan, dapat di laksanakan tanpa ada problem yang menghambat dan pembangunan infrastruktur tersebut dapat di kerjakan secara merata.

Dalam keterbaharuan data yang mencakup tentang kemantapan jalan di Provinsi Sulawesi Selatan, berdasarkan informasi dari data BPS dan laporan Pemerintah provinsi hingga tahun 2023/2024. Tercatat bahwa hingga akhir 2023 Kemantapan jalan provinsi Sulawesi Selatan dengan total panjang jalan provinsi

tercatat 2.014,23 km. Dari total tersebut, jalan yang memiliki kondisi jalan mantap (baik + sedang) mencapai 75,38 %. Jalan dengan kategori mantap terdiri dari jalan dalam kondisi Baik dan Sedang. Jalan yang rusak ringan atau berat termasuk kategori tidak mantap. Maka dari itu kita dapat melihat dalam uraian yang terdapat pada tabel dibawah ini, secara detail dan jelas.

Tabel 4. 5 Rincian Data Kondisi Kemantapan Jalan

Kategori	Panjang Jalan (km)	Persentase dari Total
Total Jalan Provinsi	2.014,23 km	100 %
Baik	948,74 km	47,10 %
Sedang	569,51 km	28,27 %
Mantap (Baik + Sedang)	1.518,25 km	75,38 %
Tidak Mantap (rusak)	495,98 km	24,62 %

(Sumber data: Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Tahun 2025)

Dari uraian di atas dapat kita lihat bahwa indeks kemantapan jalan dari tiap persentase diatas itu adalah bagian dari upaya Pemerintah Pemerintah provinsi Sulawesi Selatan melalui Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi yang telah mengalokasikan sekitar Rp 80,6 miliar pada tahun 2024 untuk paket pekerjaan fisik, tujuh paket perbaikan jalan, empat paket pembangunan dan rehabilitasi jembatan. Dengan tujuan utamanya adalah meningkatkan persentase kemantapan jalan provinsi. Total Panjang jalan provinsi yang ada terbagi dalam beberapa kondisi jalan yakni: Panjang jalan mantap 1.518,25 km dengan persentasi 75,38 % dari total ini mencakup kondisi Baik (47,10 %) dan Sedang (28,27 %). Sekitar 24,62 % atau (-+) 95,98 km masuk kategori rusak dan perlu perbaikan. Kemantapan jalan provinsi Sulawesi Selatan pada tahun 2023 berada di

angka 75,38 %. Artinya, terdapat jalan yang belum memenuhi standar baik atau sedang dan memerlukan perhatian lebih dari pemerintah untuk mencapai target di atas 80 %.

Tabel. 4.6. Data tender proyek Pinrang Rappang.

Nama Paket Supervisi Peningkatan/Rekonstruksi Jalan Ruas Pinrang-Rappang di Kab. Pinrang
Kode Lelang 17770036
Unit LPSE Provinsi Sulawesi Selatan
Satuan Kerja Dinas Pekerjaan Umum dan Tata Ruang Provinsi Sulawesi Selatan
Pagu Rp. 810,000,000.00
HPS Rp. 761,278,828.20
Anggaran APBD 2022
Kategori Jasa Konsultansi Badan Usaha Konstruksi
Tahap Saat Ini Tender Sudah Selesai
Tanggal 31 January 2022 s/d 25 February 2022
Lokasi Pekerjaan Kab. Pinrang-Sidrap (Sidenreng Rappang)

Sumber: LPSE Provinsi Sulawesi Selatan 2022

Dalam Rincian Data dan Interpretasinya Ruas Jalan Pinrang Rappang beraokasi di wilayah Kabupaten Pinrang dan Sidenreng Rappang Sulawesi Selatan, dengan Panjang proyek (-+) 19,7 Km dan 6.2 dalam masa penanganan. Fungsi dari Ruas Jalan ini yakni sebagai jalan Kolektor Primer 2 Menghubungkan antar Kabupaten Sebagai arus regional dan jalur utama jaringan lokal menuju arteri provinsi. Selain itu ruas jalan Pinrang Rappang memiliki kondisi jalan dalam kategori, tidak mantap (rusak) sebelum pengerjaan presrvasi jalan. Setelah preservasi ruas jalan di lakukan maka kategori dari ruas jalan Pinrang Rappang berada pada skala kategori menuju mantap (dengan kondisi baik+sedang).

Dari Tabel diatas dapat kita lihat bahwa persoalan yang ada pada sistematika pengelolaan berdasarkan kinerja masih menjadi polemik utama dan

menjadi bagian penting untuk di selesaikan pada bagian kemampuan terdapat kesenjangan dari pemerataan untuk memiliki sertifikasi teknis di semua seksi. Dimana Perencanaan teknis sudah mengikuti standar SNI dan Permen PUPR, tetapi ada keterlambatan pengadaan material akibat proses administrasi. Penyederhanaan birokrasi pengadaan dan pemanfaatan *e-procurement* agar rantai pasok material lebih cepat dan transparan.

Berdasarkan pada wawancara Bersama Sekretaris Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi mengatakan bahwa:

“Dalam aspek kompetensi, syarat kemampuan telah disesuaikan dengan standar yang berlaku agar penanganan pekerjaan dapat terkoordinasi secara maksimal. Misalnya, untuk jabatan Kuasa Pengguna Anggaran (KPA) ditetapkan minimal dijabat oleh kepala bidang. Sementara itu, Pejabat Pelaksana Teknis Kegiatan (PPTK) minimal harus menduduki eselon IV agar pihak terkait mampu bertanggung jawab penuh terhadap kegiatan di Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi. Adapun pelatihan teknis tidak dilaksanakan secara terstruktur dengan jadwal tetap, melainkan disesuaikan saat pegawai ditempatkan pada jabatan tertentu sesuai persyaratan dan jenjang kompetensi. Contohnya, pegawai yang menjabat eselon III wajib mengikuti Latpim III (Latihan Kepemimpinan Tingkat III) sesuai ketentuan yang berlaku.” (Hasil wawancara, HN, 1 Agustus 2025)

Hasil dari wawancara menunjukkan bahwa penempatan pegawai didasarkan pada aturan yang berlaku, sehingga setiap pegawai wajib mengikuti seluruh tahapan yang telah ditetapkan. Kewajiban ini merujuk pada regulasi Aparatur Sipil Negara (ASN) dan menjadi bagian dari mekanisme pembinaan karier PNS di lingkungan pemerintah daerah.

Temuan ini juga mengindikasikan bahwa Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi telah memiliki sistem standarisasi kompetensi yang menjadi dasar pembagian tugas dan tanggung jawab, baik dalam bidang teknis maupun administratif. Sebagian pegawai telah memiliki sertifikasi teknis jalan, namun

kepemilikannya belum merata di semua seksi terkait. Kondisi ini berpotensi mempengaruhi keseragaman kualitas teknis dalam pelaksanaan proyek di lapangan.

Meski pelatihan teknis belum dilaksanakan secara periodik atau sistematis, pendekatan berbasis jabatan dan regulasi mencerminkan adanya kesadaran institusional akan pentingnya menempatkan personel yang tepat sesuai kemampuan dan jenjang jabatan. Lebih lanjut, kebijakan ini menunjukkan bahwa pelaksanaan proyek infrastruktur jalan tidak hanya bergantung pada kapasitas teknis, tetapi juga pada pengelolaan sumber daya manusia yang akuntabel. Kualifikasi jabatan, sertifikasi teknis, dan tanggung jawab yang sejalan menjadi kunci agar pelaksanaan program dan proyek berjalan efektif, efisien, dan sesuai ketentuan hukum yang berlaku.

Selanjutnya wawancara yang dilakukan dengan Kepala Subbagian Umum, juga mengatakan bahwa:

“Terkait dengan kompetensi pada jalur administratif umum berjalan runtut dan profesional pada setiap proyek yang ada. Adapun proyek senantiasa di kerjakan secara antusias dengan mendukung kelengkapan administratif yang di perlukan oleh Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi dalam persiapan sampai selesainya proyek-proyek tersebut. Kemudian pada bagian sistem administratif proyek, setiap pegawai sudah berpengalaman dalam menangani setiap persiapan administrasi proyek yang di jalankan sesuai dengan kelengkapan bahan proyek yang di butuhkan”. (Hasil wawancara, MRA, tanggal 1 Agustus 2025)

Hasil wawancara ini menunjukkan menunjukkan bahwa aspek administratif dalam pengelolaan proyek infrastruktur jalan telah dilakukan secara sistematis dan profesional. Keberadaan struktur UPTD yang tersebar di berbagai wilayah memberikan fleksibilitas dan efisiensi koordinasi antarwilayah, sehingga mampu

menunjang pelaksanaan proyek secara menyeluruh di berbagai titik lokasi. Selain itu, kompetensi dan pengalaman staf sekretariat menjadi elemen penting yang menjamin bahwa kebutuhan dokumen dan kelengkapan administratif proyek dapat disiapkan tepat waktu dan sesuai ketentuan.

Selanjutnya wawancara yang dilakukan dengan Pegawai Bidang Jalan mengatakan bahwa:

“Staf wajib memiliki kemampuan dalam spesifikasi teknis sesuai dengan jalan yang di kerjakan, setiap halnya merujuk pada aturan SOP. Dimana hal utama ialah latar Pendidikan pegawai atau staf yang merupakan sarjana Teknik Sipil yang telah paham akan dasar-dasar pekerjaan jalan. Pada skala kemampuan staf wajib memiliki kualifikasi pada spesifikasi yang sesuai dan memiliki upayah dengan melakukan uji sertifikasi keahlian profesi dalam bentuk pelatihan yang di rangkaiakan dengan uji sertifikasi pegawai sebagai syarat dalam pengadaan kegiatan di Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi” (Hasil wawancara, ZAW, tanggal 1 Agustus 2025)

Berbeda dari hasil wawancara sebelumnya, hasil wawancara ini menunjukkan bahwa Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Provinsi Sulawesi Selatan menerapkan standar kualitas sumber daya manusia yang tinggi, khususnya bagi mereka yang terlibat langsung dalam pekerjaan teknis konstruksi jalan. Hal ini mencerminkan adanya kesadaran kelembagaan terhadap pentingnya ketersediaan SDM yang kompeten dalam mendukung keberhasilan proyek-proyek infrastruktur jalan yang bersifat strategis.

Selain itu, dengan adanya kebijakan internal yang mewajibkan sertifikasi dan pelatihan, dinas ini juga menunjukkan upaya nyata dalam mendorong peningkatan kapasitas pegawai secara berkelanjutan. Hal ini menjadi faktor pendukung dalam mewujudkan kinerja kelembagaan yang profesional, responsif terhadap tantangan teknis, serta mampu menjawab kebutuhan masyarakat

terhadap akses jalan yang layak dan berkelanjutan.

Kemudian wawancara dengan Petugas Perencanaan Pengawasan Jalan mengatakan bahwa:

“Perencanaan serta pengawasan jalan dilakukan dengan mempertimbangkan kondisi topografi agar desain yang dibuat sesuai dengan karakteristik wilayah dan kebutuhan masyarakat. Kegiatan ini dilaksanakan oleh Bina Teknik bersama rekanan proyek, mengacu pada arah pembangunan daerah serta spesifikasi teknis yang dikeluarkan oleh Kementerian Pekerjaan Umum. Penanganan kerusakan jalan dibedakan berdasarkan tingkat kerusakan: untuk kerusakan berat dan ringan dilakukan pemeliharaan berkala serta rekonstruksi, sedangkan untuk kerusakan sedang dilakukan pemeliharaan berkala dan penambalan lapisan. Pelaksanaan pekerjaan dilimpahkan kepada kontraktor yang ditunjuk melalui kerja sama resmi. (Hasil wawancara, HHC, 1 Agustus 2025)

Dan Selanjutnya oleh Petugas Preservasi Jalan yang mengatakan:

“Eksisting merujuk pada kondisi jalan yang sudah ada namun memerlukan pembaruan, baik karena kerusakan ringan, sedang, maupun berat. Sebagai contoh, Jalan Ruas Pinrang-Rappang termasuk dalam kategori kerusakan berat hingga sedang, sehingga proyek ini menjadi salah satu prioritas dalam program preservasi jalan”. (Hasil wawancara, ZAW, tanggal 1 Agustus 2025)

Hasil wawancara menunjukkan bahwa para petugas memiliki pemahaman yang baik terhadap tujuan utama proyek, yakni meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas masyarakat, khususnya di wilayah terpencil atau terisolir yang selama ini memiliki keterbatasan akses jalan. Proyek-proyek ini juga diarahkan untuk mendukung pembangunan wilayah dengan tetap memperhatikan efisiensi waktu dan biaya, serta menyesuaikan pelaksanaan dengan karakteristik masing-masing daerah.

Temuan ini mencerminkan bahwa pelaksanaan proyek telah disesuaikan dengan kebutuhan nyata di lapangan dan menjadi bagian dari upaya berkelanjutan pemerintah daerah dalam menjawab tantangan pembangunan infrastruktur jalan.

Untuk menjaga keberlanjutan dan efektivitasnya, penting bagi instansi pelaksana untuk terus meningkatkan aksesibilitas, memperluas cakupan perbaikan jalan, serta menyampaikan informasi pembangunan secara terbuka kepada masyarakat sebagai wujud transparansi dan akuntabilitas kinerja pemerintah.

Selanjutnya hasil wawancara dengan Tokoh masyarakat dan pengguna jalan dari Ruas Pinrang-Rappang.

“Dari segi pemberitahuan mengenai pengerjaan jalan, dilakukan dengan baik dan masyarakat menyambut dengan antusias untuk memenuhi skala kebutuhan sehari-hari dalam beraktivitas. Hal tersebut di tandai dengan beberapa awal proyek melibatkan masyarakat membantu pengerjaan jalan, setelahnya diambil alih oleh konsultan yang menjadi penanggung-jawab secara keseluruhan proyek ruas jalan”. (Hasil wawancara, S, tanggal 4 Agustus 2025)

Kemudian disampaikan juga oleh Tokoh Masyarakat lainnya, yakni:

“Benar dari segi pemberitahuan benar adanya hal tersebut berlangsung sampai proyek di kerjakan, dimana itu merupakan bagian yang di penting untuk masyarakat karena kondisi jalan yang awalnya rusak berat akhirnya mendapatkan perhatian untuk di selesaikan. Selain itu terdapat permasalahan akan tuntutan masyarakat di salah satu wilayah proyek ruas hingga di selesaikan oleh pihak pemerintah. Selain itu pada ruas jalan Pinrang-Rappang ini di lakukan penyampaian akan pelebaran bahu jalan kanan dan kiri masing-masing sepanjang 1 meter”. (Hasil wawancara, R, tanggal 4 Agustus 2025).

b) Motivasi

Sebagian besar pegawai memiliki latar belakang teknik sipil, tetapi kekurangan pelatihan lanjutan menghambat peningkatan kualitas proyek. Motivasi akan senantiasa mengacu pada kemampuan untuk menyelesaikan suatu tugas, atau aktivitas sesuai dengan jadwal atau tenggat waktu yang telah ditentukan. Pada Dina Bina Marga dan Bina Koonstruksi para pegawai menunjukkan komitmen

tinggi menyelesaikan pekerjaan tepat waktu meskipun mendapati kendala cuaca dalam pengerjaan proyek.

Berdasarkan pada wawancara Bersama Sekretaris Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi mengatakan bahwa:

“Adanya target kinerja yang jelas, arahan pimpinan, monitoring progres rutin, dan apresiasi bagi tim yang berprestasi. Pemberian insentif, bonus kinerja, piagam penghargaan, atau promosi jabatan.” (Hasil wawancara, HN, 1 Agustus 2025)

Hasil dari wawancara menunjukkan pelaksanaan proyek infrastruktur jalan di lingkungan Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi didukung oleh adanya target kinerja yang jelas sejak awal. Target tersebut disampaikan secara terperinci oleh pimpinan, sehingga setiap anggota tim memiliki panduan dan arah kerja yang terukur. Arahan pimpinan tidak hanya diberikan pada awal proyek, tetapi juga disertai dengan proses monitoring progres secara rutin. Melalui evaluasi berkala ini, setiap capaian dan kendala dapat diidentifikasi lebih cepat, sehingga memungkinkan perbaikan atau percepatan kerja sesuai kebutuhan lapangan.

Selain pengawasan, pimpinan juga menerapkan sistem apresiasi bagi tim yang menunjukkan kinerja terbaik. Bentuk apresiasi ini bervariasi, mulai dari pemberian insentif finansial dan bonus kinerja, hingga piagam penghargaan dan peluang promosi jabatan. Hal tersebut dilakukan dengan pemberian apresiasi dalam bentuk bonus ketika telah selesai dalam melaksanakan satu proyek dan dari internal pegawai mendapatkan apresiasi berupa dukungan langsung dan predikat sebagai pegawai teladan. Dimana bentuk perhatian ini baru di laksanakan secara massif, pada perodesasi kurang lebih dari 2 tahun terakhir. Pemberian penghargaan ini dinilai efektif dalam meningkatkan motivasi kerja, membangun

semangat kompetitif yang sehat, serta memperkuat loyalitas pegawai terhadap institusi. Dengan kombinasi antara arahan yang jelas, pengawasan yang konsisten, dan penghargaan yang memotivasi, kinerja tim dapat lebih optimal dan berorientasi pada hasil yang berkualitas.

Dari tugas dan penempatan para pegawai dalam bekerja cukup efektif dan memperlihatkan kecapan di bidangnya masing-masing, hal tersebut terlihat pada hasil kerja seperti uji lab jalan, kematapan, serta berjalannya sebagian besar proyek jalan sesuai target awal yang merujuk pada regulasi sistem pada dinas. Hal itu di dukung dengan adanya pemberian promosi dan insentif pada pegawai dan petugas yang mampu memiliki semangat kerja yang tinggi serta konsisten dalam berkerja dalam mencapai target pengerjaan proyek.

Mengenai hal tersebut dorongan terbagi menjadi 2, yakni bentuk penghargaan dan insentif. Dari kedua bentuk tersebut memiliki sifat tertentu seperti bentuk penghargaan sebagai *recognition* atau sebuah pengakuan atas capaian kerja yang sudah terjadi, dengan terdiri dari dua komponen non materi dan materi. Contoh non materi berupa apresiasi kecil kepercayaan penanganan proyek selanjutnya, dan promosi jabatan sedangkan contoh dari segi materi berupa bonus tunjangan kinerja kendaraan dinas lapangan. Begitu pun pada bentuk insentif terdiri dari dua komponen finansial dan non finansial. Contoh finansial berupa uang lembur dan uang saku lapangan, sedangkan non finansial berupa fasilitas penunjang kerja seperti mobil dinas. dan memiliki prioritas dalam peningkatan pelatihan teknis serta mendapatkan wewenang dalam mengatur jadwal secara fleksibel.

Selanjutnya wawancara yang dilakukan dengan Kepala Subbagian Umum, juga mengatakan bahwa:

“Pegawai memahami bahwa proyek ini vital untuk kelancaran transportasi dan peningkatan ekonomi wilayah, sehingga memicu rasa tanggung jawab”. (Hasil wawancara, MRA, tanggal 1 Agustus 2025)

Hasil wawancara ini menunjukkan para pegawai menunjukkan pemahaman yang kuat mengenai urgensi proyek infrastruktur jalan tersebut. Mereka menyadari bahwa keberhasilan proyek ini memiliki peran penting dalam memperlancar arus transportasi dan mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah. Kesadaran ini memicu rasa tanggung jawab yang tinggi di kalangan pegawai, sehingga mereka terdorong untuk bekerja secara maksimal, menjaga kualitas hasil pekerjaan, dan memastikan setiap tahapan proyek berjalan sesuai rencana.

Mereka memandang bahwa kontribusi yang diberikan melalui proyek ini bukan hanya memenuhi target pekerjaan, tetapi juga membawa manfaat nyata bagi masyarakat, seperti mempersingkat waktu tempuh, menurunkan biaya logistik, dan meningkatkan konektivitas antarwilayah. Pemahaman akan dampak positif tersebut menjadi motivasi intrinsik yang memperkuat komitmen pegawai dalam menyelesaikan proyek tepat waktu dan sesuai standar mutu yang telah ditetapkan.

Selanjutnya wawancara yang dilakukan dengan Petugas Preservasi Jalan, juga mengatakan bahwa:

“Faktor cuaca ekstrem, kendala teknis, keterlambatan suplai material, tekanan waktu, dan koordinasi antar pihak”. (Hasil wawancara, ZAW, tanggal 1 Agustus 2025)

Hasil wawancara menunjukkan, bahwa pelaksanaan proyek infrastruktur

jalan menghadapi sejumlah tantangan yang memengaruhi kelancaran pekerjaan di lapangan. Faktor cuaca ekstrem, terutama hujan deras berkepanjangan, menjadi hambatan utama yang mengganggu jadwal pengaspalan dan proses pemadatan. Selain itu, terdapat kendala teknis seperti kondisi tanah yang labil dan memerlukan penanganan khusus, yang mengakibatkan perlunya penyesuaian metode kerja.

Keterlambatan suplai material juga menjadi faktor penghambat, baik karena kendala transportasi maupun masalah di rantai pasok. Situasi ini diperburuk dengan adanya tekanan waktu untuk menyelesaikan pekerjaan sesuai kontrak dan target yang telah ditetapkan. Dalam kondisi seperti ini, koordinasi antar pihak yang terlibat, mulai dari kontraktor, konsultan pengawas, hingga pihak dinas, menjadi sangat krusial. Komunikasi yang intensif dan respons cepat diperlukan untuk memastikan setiap hambatan dapat diatasi secepat mungkin, sehingga dampaknya terhadap progres proyek dapat diminimalkan.

c) Lingkungan Kerja

Lingkungan kerja kondusif, tetapi koordinasi antarbirokrasi dan dengan pemerintah pusat masih belum optimal. Tepat Sasaran merujuk pada kemampuan untuk memastikan bahwa suatu program, kebijakan, atau tindakan dilakukan dengan fokus pada kelompok atau masalah yang benar-benar membutuhkan intervensi atau perhatian. Ketepatan sasaran program mengacu pada sejauh mana peserta program sesuai dengan target yang telah ditentukan sebelumnya, sehingga tujuan program dapat tercapai secara optimal. Konsep ini mencakup penentuan target yang jelas dan pemilihan langkah-langkah yang

tepat untuk mencapai tujuan yang diinginkan, agar dampaknya sesuai dengan harapan.

Metode penyampaian informasi proyek kepada masyarakat di lokasi pelaksanaan dilakukan melalui berbagai media yang menggabungkan unsur visual, lisan, dan tertulis. Media utama yang digunakan adalah papan informasi proyek yang dipasang di titik strategis sekitar lokasi pekerjaan, memuat detail kegiatan seperti nama proyek, waktu pelaksanaan, nilai kontrak, sumber dana, serta identitas pelaksana dan konsultan pengawas sebagai bentuk transparansi publik. Selain itu, digunakan spanduk atau banner sosialisasi yang berisi pesan singkat mengenai tujuan dan manfaat proyek, serta imbauan keselamatan bagi pengguna jalan.

Sosialisasi juga dilakukan secara tatap muka melalui musyawarah desa atau pertemuan langsung dengan warga terdampak, biasanya sebelum pekerjaan dimulai, untuk menjelaskan tujuan, tahapan, dan dampak kegiatan. Informasi tambahan disampaikan melalui pengumuman perangkat desa/kelurahan agar menjangkau masyarakat yang tidak berada di sekitar lokasi proyek. Pemerintah daerah dan dinas terkait juga memanfaatkan media sosial resmi untuk memberikan pembaruan perkembangan proyek secara digital.

Lingkungan kerja juga sering kali mendapati kondisi Cuaca ekstrem menyebabkan beberapa penundaan pekerjaan di titik tertentu. Selain itu terdapat Koordinasi antarbidang (perencanaan, pengawasan, dan pelaksanaan) berjalan baik, namun koordinasi dengan masyarakat belum optimal. Akan tetapi demi keamanan selama pelaksanaan, papan rambu dan penanda

keselamatan dipasang di sekitar area kerja sebagai pemberitahuan dan peringatan bagi pengguna jalan. Kombinasi media ini memastikan informasi proyek tersampaikan secara terbuka, mudah diakses, dan dapat dipahami oleh seluruh lapisan masyarakat di wilayah proyek berlangsung.

Berdasarkan pada wawancara Bersama Pegawai Bidang Jalan mengatakan bahwa:

“Peralatan konstruksi lengkap (aspal finisher, compactor, dump truck, dll.), fasilitas kerja memadai, logistik tepat waktu. Cuaca hujan deras memperlambat proses pengaspalan, kondisi tanah labil memerlukan penanganan khusus (Hasil wawancara, ZAW, 1 Agustus 2025)

Hasil wawancara, menunjukkan pelaksanaan proyek infrastruktur jalan di lapangan telah ditunjang oleh ketersediaan peralatan konstruksi yang lengkap, antara lain aspal finisher, compactor, dan dump truck. Selain itu, fasilitas kerja dinilai memadai untuk mendukung kelancaran kegiatan konstruksi, dan distribusi logistik dapat dilakukan secara tepat waktu sehingga proses pekerjaan dapat berjalan sesuai rencana.

Namun, pelaksanaan proyek juga menghadapi kendala yang bersifat eksternal dan sulit dikendalikan. Curah hujan yang tinggi menyebabkan perlambatan pada proses pengaspalan karena kondisi permukaan jalan menjadi basah dan licin, sehingga tidak memungkinkan untuk langsung dilakukan pekerjaan lapisan aspal. Selain itu, kondisi tanah di beberapa titik yang labil memerlukan penanganan teknis khusus, seperti perbaikan struktur tanah dasar atau penambahan lapisan penguat, untuk memastikan daya dukung tanah sesuai standar konstruksi jalan yang aman dan berkelanjutan.

Secara keseluruhan, meskipun dukungan peralatan, fasilitas, dan

logistik telah terpenuhi dengan baik, faktor cuaca dan karakteristik tanah menjadi tantangan yang memengaruhi kecepatan pelaksanaan pekerjaan dan memerlukan strategi teknis tambahan agar target kualitas dan waktu penyelesaian proyek dapat tercapai.

Dan Selanjutnya wawancara bersama Petugas Perencanaan Pengawasan Jalan, mengatakan bahwa:

“Hubungan kerja harmonis, koordinasi rutin melalui rapat mingguan, masyarakat kooperatif mendukung proyek. Penyesuaian jadwal kerja, penggunaan material alternatif, penambahan tenaga kerja saat cuaca baik, pendekatan persuasif kepada warga”. (Hasil wawancara, HHC, tanggal 1 Agustus 2025)

Hasil wawancara menunjukkan, pelaksanaan proyek infrastruktur jalan didukung oleh hubungan kerja yang harmonis antara pihak pelaksana proyek, tim teknis, dan stakeholder terkait. Koordinasi rutin dilakukan melalui rapat mingguan, sehingga setiap perkembangan, kendala, dan penyesuaian teknis dapat dibahas secara terbuka dan segera ditindaklanjuti. Dukungan dari masyarakat juga terlihat signifikan, di mana warga bersikap kooperatif dalam mendukung kelancaran pelaksanaan proyek, termasuk memberikan akses dan bantuan ketika dibutuhkan.

Dalam menghadapi kendala seperti cuaca buruk, pihak pelaksana melakukan beberapa langkah adaptif. Penyesuaian jadwal kerja dilakukan untuk memaksimalkan waktu pada kondisi cuaca baik, sementara penggunaan material alternatif diterapkan untuk menjaga kelancaran pekerjaan tanpa mengorbankan standar kualitas. Selain itu, pada saat kondisi memungkinkan, penambahan tenaga kerja dilakukan untuk mempercepat progres pembangunan. Pendekatan persuasif kepada warga juga dijalankan secara konsisten, sehingga

potensi hambatan sosial dapat dihindari dan tercipta iklim kerja yang kondusif.

Selanjutnya wawancara bersama dengan Tokoh masyarakat dan pengguna jalan dari Ruas Pinrang-Rappang.

“Sebagaimana dengan wawancara sebelumnya terdapat pemberitahuan mengenai pengerjaan jalan di setiap proyek ruas jalan terutama pada ketiga titik ini, selain penyampaian administratif juga di sampaikan melalui papan penanda sebagai bentuk pemberitahuan seperti plan keselamatan dan lainnya. Selain itu untuk kondisi jalan setelah penyelesaian dari proyek ruas tersebut dilakukan pemeliharaan umur konstruksi sejauh ini tidak ada yang rusak, namun kemarin terdapat pemeliharaan Kembali di akibatkan intensitas curah hujan tinggi. Hasil jalan yang di kerjakan sudah memudahkan akses keseharian masyarakat”. (Hasil wawancara, HES, tanggal 5 Agustus 2025)

Kemudian disampaikan juga oleh Tokoh Masyarakat lainnya, yakni:

“Sesuai dengan alurnya setiap pengerjaan jalan senantiasa di laksanakan, masyarakat antusias akan hal itu karena pada ketiga ruas tersebut memiliki kondisi yang beragam hingga saat ini dari akhir pengerjaan proyek jalan tersebut memiliki kondisi yang berrgelombang sehingga dapat memberikan ancaman keselamatan pengendara masyarakat yang melewati ruas tersebut. Namun tak di pungkiri bahwa ruas ini mempermudah akses masyarakat lokal ataupun non lokal”. (Hasil wawancara, M, tanggal 5 Agustus 2025)

Hasil wawancara menunjukkan diketahui bahwa proses pengerjaan jalan pada ruas Pinrang-Rappang telah disosialisasikan dengan baik kepada masyarakat. Informasi diberikan melalui penyampaian administratif dan dilengkapi papan penanda di lokasi proyek yang memuat informasi seperti rencana keselamatan kerja dan detail proyek lainnya. Pasca penyelesaian proyek, jalan telah menjalani pemeliharaan umur konstruksi dan secara umum tidak mengalami kerusakan berarti. Namun, perbaikan kembali dilakukan akibat tingginya intensitas curah hujan yang memengaruhi kondisi fisik jalan. Masyarakat mengakui bahwa hasil pembangunan jalan telah memudahkan akses transportasi harian mereka.

Meski demikian, terdapat catatan dari sebagian masyarakat bahwa pada beberapa titik ruas jalan, kondisi permukaan menjadi bergelombang setelah penyelesaian proyek. Hal ini menimbulkan potensi risiko keselamatan bagi pengguna jalan, meskipun secara keseluruhan keberadaan ruas tersebut diakui telah memperlancar mobilitas baik masyarakat lokal maupun pendatang.

d) Sistem Proses Kerja

Sistem kerja dan proses evaluasi monitoring proyek merupakan komponen penting dalam manajemen pelaksanaan infrastruktur jalan. Sistem kerja mengatur alur pelaksanaan kegiatan mulai dari tahap perencanaan, pelaksanaan, hingga pengawasan, dengan tujuan memastikan setiap tahapan berjalan sesuai standar teknis, waktu, dan biaya yang telah ditetapkan. Sementara itu, proses evaluasi dan monitoring berfungsi sebagai mekanisme pengendalian mutu (*quality control*) dan pengendalian kemajuan (*progress control*) untuk menilai kesesuaian antara rencana dan realisasi di lapangan.

Berikut merupakan bagian dari penjabaran akan Evaluasi Mekanisme Kerja Formal dan Tahapan Pelaksanaan Proyek, dapat terlihat pada bagian berikut:

1. Penerapan Prosedur Pengadaan Barang/Jasa

Proses pengadaan dilakukan sesuai ketentuan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 beserta perubahannya tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah. Pemilihan penyedia jasa dilakukan melalui LPSE (Layanan Pengadaan Secara Elektronik) dengan sistem tender

terbuka. Semua dokumen lelang (Kerangka Acuan Kerja, RAB, RKS) telah disusun oleh Dinas BMBK sesuai spesifikasi umum Bina Marga. Tahapan pengadaan mencakup: Pengumuman paket pekerjaan, Pendaftaran dan pengambilan dokumen, Aanwijzing (penjelasan pekerjaan), Evaluasi administrasi, teknis, dan harga, Penetapan dan penandatanganan kontrak kerja.

2. Metode Pelaksanaan Sesuai Spesifikasi Teknis

Metode pekerjaan mengacu pada Spesifikasi Umum Bina Marga 2018 (Revisi 2), meliputi: Pekerjaan persiapan: pembersihan lokasi, pemasangan rambu kerja, pengaturan lalu lintas (*traffic management*), Pekerjaan perkerasan: patching (perbaikan lubang), penghamparan *asphalt concrete* dengan *asphalt finisher*, dan pemadatan dengan *vibrator roller*, Pekerjaan pelengkap: pengecatan marka jalan, perbaikan saluran drainase. Kemudian Setiap tahapan pekerjaan disesuaikan dengan kondisi cuaca dan hasil pemeriksaan lapangan.

3. Pengawasan Mutu Konstruksi

Pengawasan dilakukan secara harian oleh konsultan pengawas dan secara mingguan oleh tim teknis Dinas BMBK. Uji laboratorium (*Marshall Test, Sand Cone Test, Core Drill Test*) dilakukan untuk memastikan mutu material dan pekerjaan sesuai spesifikasi. Dokumentasi foto lapangan dan laporan kemajuan pekerjaan disiapkan setiap minggu. Penerapan checklist mutu untuk setiap tahapan konstruksi.

4. Pelaporan

Pelaporan progres dilakukan secara mingguan (laporan singkat progres fisik dan keuangan) dan bulanan (laporan lengkap ke pimpinan dinas dan pemerintah provinsi). Laporan berisi: Persentase realisasi fisik dan keuangan, Capaian target mingguan/bulanan, Kendala lapangan dan rencana tindak lanjut. Kemudian Semua laporan terdokumentasi di Project Management File dan sebagian diunggah ke sistem monitoring internal.

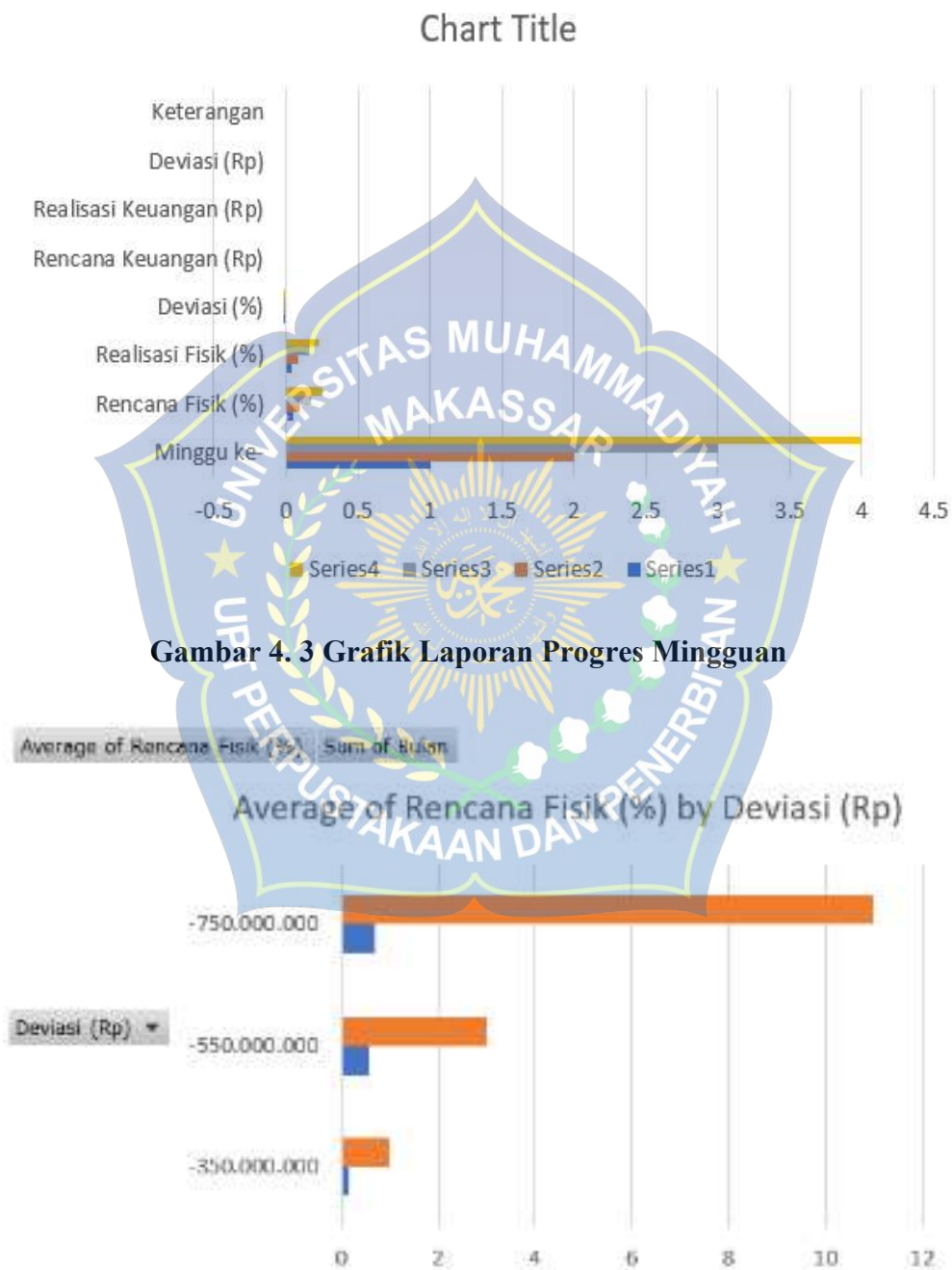
5. Kesesuaian Hasil dengan Target Indeks Kemantapan Jalan Provinsi

Sebelum preservasi, kondisi jalan berada pada kategori sedang dengan nilai IKJ di bawah standar mantap. Setelah pekerjaan selesai, hasil pemeriksaan menunjukkan peningkatan ke kategori mantap, sesuai target provinsi. Peningkatan ini tercapai karena kesesuaian pekerjaan dengan RAB, RKS, dan spesifikasi teknis.

Dalam konteks Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi, penerapan sistem kerja didasarkan pada peraturan teknis, seperti spesifikasi yang dikeluarkan oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, serta regulasi internal pemerintah daerah.

Proses evaluasi dan monitoring dilakukan secara berjenjang, melibatkan unit teknis internal maupun pihak pengawas independen, sehingga dapat memberikan gambaran obyektif terhadap capaian pekerjaan dan kendala yang dihadapi. Pengelolaan yang terstruktur ini diharapkan tidak hanya menjaga kualitas hasil konstruksi, tetapi juga memastikan akuntabilitas, efisiensi, dan transparansi dalam penggunaan anggaran.

Dengan sistem kerja dan evaluasi yang baik, proyek infrastruktur jalan dapat berkontribusi secara optimal dalam meningkatkan aksesibilitas, mendukung pertumbuhan ekonomi, dan memperkuat konektivitas antarwilayah.



Gambar 4. 3 Grafik Laporan Progres Mingguan

Gambar 4. 4 Grafik Laporan Progres Bulanan

Tetapi meski demikian ada keterlambatan pengadaan material akibat proses administrasi. Penyederhanaan birokrasi pengadaan dan penggunaan serta pemanfaatan *e-procurement* agar rantai pasok material lebih cepat dan transparan. Sehingga tidak ada lagi proyek-proyek yang mandet di tengah jalan, baik proyek skala kecil sampai skala besar.

Tabel 4. 7 Regulasi Sistem Proses Kerja Dinas

Tujuan / Proses Kerja Dinas	Permen yang Mendukung
Pengawasan konstruksi oleh pemerintah daerah	Permen PUPR No. 1/2023
Perencanaan biaya konstruksi	Permen PUPR No. 8/2023
Keselamatan konstruksi (SMK3)	Permen PUPR No. 10/2021 (pengganti 21/2019)
Keamanan jembatan dan terowongan jalan	Permen PUPR No. 10/2022
Spesifikasi teknis dan perencanaan jalan	Permen PUPR No. 5/2023

Berdasarkan pada wawancara Bersama Pegawai Bidang Jalan mengatakan bahwa:

“Mengacu pada Perpres No. 12 Tahun 2021 (perubahan Perpres 16/2018), pelaksanaan proyek melalui LPSE dilakukan secara transparan dan kompetitif. Seluruh pekerjaan mengikuti RKS, menggunakan material yang telah diuji laboratorium, serta menerapkan teknik pemadatan dan penghamparan sesuai standar.” (Hasil wawancara, ZAW, 1 Agustus 2025)

Hasil wawancara menunjukkan, pelaksanaan proyek infrastruktur jalan mengacu pada Perpres No. 12 Tahun 2021 melalui sistem LPSE yang transparan dan kompetitif. Pekerjaan dilaksanakan sesuai Rencana Kerja dan Syarat (RKS), dengan penggunaan material yang telah diuji laboratorium, serta penerapan teknik pemadatan dan penghamparan sesuai standar teknis. Pengawasan dilakukan oleh konsultan pengawas dan tim teknis Dinas, dengan pelaporan harian dan mingguan, serta pengujian

kualitas material secara berkala.

Dokumentasi progres proyek dilakukan secara rutin untuk memantau perkembangan pekerjaan. Namun, evaluasi mutu di lapangan terkadang mengalami keterlambatan, yang berpotensi memengaruhi kecepatan pengambilan keputusan teknis. Kondisi ini menunjukkan bahwa meskipun prosedur pengawasan telah berjalan, intensitas evaluasi mutu belum sepenuhnya optimal.

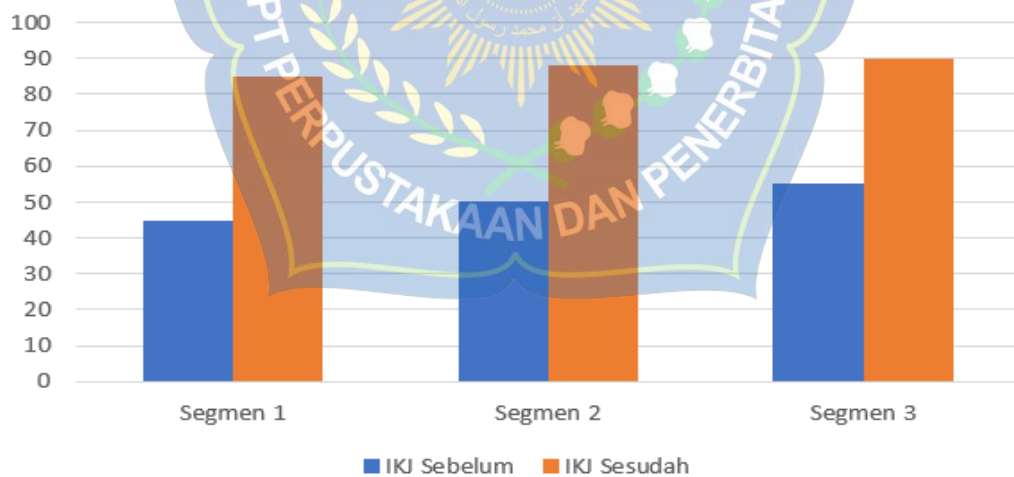
Dan Selanjutnya wawancara bersama Petugas Perencanaan Pengawasan Jalan, mengatakan bahwa:

“Pengawasan dilakukan oleh konsultan pengawas bersama tim teknis Dinas, disertai laporan harian dan mingguan serta uji kualitas material berkala. Hasilnya menunjukkan tidak ada deviasi signifikan dari RAB dan berkontribusi pada peningkatan kemantapan jalan provinsi.”. (Hasil wawancara, HHC, tanggal 1 Agustus 2025)

Hasil wawancara menunjukkan bahwa pelaksanaan proyek jalan telah mengikuti prosedur yang diatur dalam Perpres No. 12 Tahun 2021 melalui sistem LPSE yang transparan dan kompetitif. Seluruh kegiatan mengacu pada Rencana Kerja dan Syarat (RKS), menggunakan material yang telah diuji laboratorium, serta menerapkan teknik pemadatan dan penghamparan sesuai standar teknis. Proses pengawasan dilaksanakan oleh konsultan pengawas dan tim teknis Dinas melalui laporan harian dan mingguan, disertai pengujian kualitas material secara berkala.

Dokumentasi progres proyek dilakukan secara rutin untuk memantau perkembangan pekerjaan. Namun, evaluasi mutu di lapangan terkadang mengalami keterlambatan, sehingga berpotensi menunda

tindak lanjut atas permasalahan teknis yang ditemukan. Hal ini mengindikasikan bahwa meskipun sistem dokumentasi sudah berjalan baik, proses evaluasi mutu masih memerlukan penguatan. Mengacu pada indikator Sistem & Proses Kerja, narasumber menilai bahwa peningkatan intensitas pengawasan mutu secara *real-time* perlu dilakukan, salah satunya melalui pemanfaatan teknologi monitoring lapangan seperti aplikasi berbasis GIS atau dashboard pelaporan digital. Menurutnya, pendekatan ini akan membantu mempercepat identifikasi masalah teknis, mencegah penundaan, serta memastikan seluruh hasil pekerjaan sesuai spesifikasi dan RAB, sehingga kontribusinya terhadap peningkatan kemandapan jalan provinsi dapat lebih maksimal.



Gambar 4. 5 Data Indeks Kemandapan Jalan Sebelum dan Setelah Proyek

Temuan ini mencerminkan bahwa pelaksanaan proyek telah disesuaikan dengan kebutuhan nyata di lapangan dan menjadi bagian dari upaya berkelanjutan pemerintah daerah dalam menjawab tantangan

pembangunan infrastruktur jalan. Untuk menjaga keberlanjutan dan efektivitasnya, penting bagi instansi pelaksana untuk terus meningkatkan aksesibilitas, memperluas cakupan perbaikan jalan, serta menyampaikan informasi pembangunan secara terbuka kepada masyarakat sebagai wujud transparansi dan akuntabilitas kinerja pemerintah.

Selanjutnya wawancara bersama dengan Tokoh masyarakat dan pengguna jalan dari Ruas Pinrang-Rappang.

“Sebagaimana dengan wawancara sebelumnya terdapat pemberitahuan mengenai pengerjaan jalan di setiap proyek ruas jalan terutama pada ketiga titik ini, selain penyampaian administratif juga di sampaikan melalui papan penanda sebagai bentuk pemberitahuan seperti plan keselamatan dan lainnya. Selain itu untuk kondisi jalan setelah penyelesaian dari proyek ruas tersebut dilakukan pemeliharaan umur kosntruksi sejauh ini tidak ada yang rusak, namun kemarin terdapat pemeliharaan Kembali di akibatkan intensitas curah hujan tinggi. Hasil jalan yang di kerjakan sudah memudahkan akses keseharian masyarakat”. (Hasil wawancara, HES, tanggal 5 Agustus 2025)

Kemudian disampaikan juga oleh Tokoh Masyarakat lainnya, yakni:

“Sesuai dengan alurnya setiap pengerjaan jalan senantiasa di laksanakan, masyarakat antusias akan hal itu karena pada ketiga ruas tersebut memiliki kondisi yang beragam hingga saat ini dari akhir pegerjaan proyek jalan tersebut memiliki kondisi yang berrgelombang sehingga dapat memberikan ancaman keselamatan pengendara masyarakat yang melewati ruas tersebut. Namun tak di pungkiri bahwa ruas ini mempermudah akses masyarakat lokal ataupun non lokal”. (Hasil wawancara, M, tanggal 5 Agstus 2025)

Hasil wawancara menunjukkan diketahui bahwa proses pengerjaan jalan pada ruas Pinrang-Rappang telah disosialisasikan dengan baik kepada masyarakat. Informasi diberikan melalui penyampaian administratif dan dilengkapi papan penanda di lokasi proyek yang memuat informasi seperti rencana keselamatan kerja dan detail proyek lainnya. Pasca penyelesaian proyek, jalan telah menjalani pemeliharaan umur

konstruksi dan secara umum tidak mengalami kerusakan berarti. Namun, perbaikan kembali dilakukan akibat tingginya intensitas curah hujan yang memengaruhi kondisi fisik jalan. Masyarakat mengakui bahwa hasil pembangunan jalan telah memudahkan akses transportasi harian mereka.

Meski demikian, terdapat catatan dari sebagian masyarakat bahwa pada beberapa titik ruas jalan, kondisi permukaan menjadi bergelombang setelah penyelesaian proyek. Hal ini menimbulkan potensi risiko keselamatan bagi pengguna jalan, meskipun secara keseluruhan keberadaan ruas tersebut diakui telah memperlancar mobilitas baik masyarakat lokal maupun pendatang.

C. Pembahasan

1. Kinerja Dina Bina Marga dan Bina Konstruksi Dalam Proyek Preservasi Infrastruktur Jalan Ruas Pinrang Rappang di Sulawesi Selatan

Penelitian ini menganalisis Kinerja Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi dalam Proyek Infrastruktur Jalan Ruas Pinrang-Rappang, Berdasarkan Kinerja tersebut tidak hanya diukur dari seberapa banyak proyek yang diselesaikan, tetapi juga dari bagaimana proses perencanaan, pelaksanaan, hingga evaluasi dilakukan secara terintegrasi. Kinerja lembaga pemerintah merupakan faktor krusial dalam menentukan keberhasilan proyek pembangunan, yang dapat diukur melalui beberapa aspek penting, termasuk kemampuan, motivasi, lingkungan kerja, serta sistem dan proses kerja (Prof. Dr. Wibowo, S.E., 2017). Untuk mencapai tujuan tersebut, penelitian ini mengadopsi kerangka pikir yang terdiri dari empat indikator

kinerja berdasarkan teori Wibowo (2017), di antaranya sebagai berikut:

a. Kemampuan (Ability),

Kinerja Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi dalam hal kemampuan menunjukkan hasil yang sangat positif. Hal ini terlihat dari penempatan pegawai yang umumnya sudah sesuai dengan peraturan dan standar kompetensi yang berlaku.

Misalnya, posisi Pejabat Pelaksana Teknis Kegiatan (PPTK) seharusnya menduduki eselon IV, dan kenyataannya, penempatan ini telah dilakukan dengan baik. Keberhasilan ini sejalan dengan konsep kemampuan yang dijelaskan dalam teori Wibowo (2017), yang menekankan pentingnya kesesuaian antara pengetahuan dan keterampilan pegawai dengan tugas yang diemban. Dengan kata lain, ketika pegawai ditempatkan pada posisi yang sesuai dengan kompetensinya, maka mereka akan mampu melaksanakan tugas dengan lebih efektif dan efisien (Prof. Dr. Wibowo, S.E., 2017).

Meskipun penempatan pegawai sudah sesuai dengan standar yang ditetapkan, hasil wawancara mendalam mengungkapkan bahwa sertifikasi teknis masih belum merata di semua seksi. Ketidaksamaan dalam sertifikasi ini dapat berpotensi memengaruhi konsistensi kualitas teknis di lapangan. Meskipun secara umum pekerjaan dapat diselesaikan dengan baik, adanya variasi dalam sertifikasi dapat menyebabkan perbedaan dalam pendekatan dan hasil kerja yang dihasilkan.

Temuan ini sejalan dengan penelitian oleh Tampomury et al. (2023), yang menunjukkan bahwa kinerja Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi belum optimal akibat ketidakmerataan sertifikasi sumber daya manusia. Dalam konteks ini, penting untuk menyadari bahwa sertifikasi tidak hanya berfungsi sebagai pengakuan formal, tetapi juga sebagai jaminan bahwa pegawai memiliki pengetahuan dan keterampilan yang dibutuhkan untuk melaksanakan tugas mereka secara efektif.

Untuk meningkatkan kemampuan dan kinerja keseluruhan, dinas perlu merancang program pelatihan dan sertifikasi yang lebih terstruktur dan berkelanjutan. Penekanan pada peningkatan kompetensi teknis bagi seluruh pegawai akan memastikan bahwa setiap tahap proyek dikelola dengan pengetahuan dan keahlian yang memadai dalam menjalankan serta mengakomodir setiap hal yang menjadi bagian kerja.

Menurut Mangkunegara (2017), penelitian ini menunjukkan bahwa kemampuan pegawai Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi memiliki kemampuan teknis yang cukup memadai dalam merencanakan, melaksanakan, maupun mengawasi pekerjaan infrastruktur jalan pada ruas Pinrang Rappang.

Kemampuan ini terlihat dari pemahaman terhadap kondisi topografi, penerapan standar teknis konstruksi, serta kesesuaian perencanaan dengan kebutuhan masyarakat. Meskipun demikian,

keterbatasan masih dijumpai pada aspek pelatihan berkelanjutan, khususnya yang berkaitan dengan teknologi konstruksi terbaru.

Temuan ini sejalan dengan pandangan Mangkunegara yang menyebutkan bahwa kinerja merupakan pencapaian hasil kerja seseorang baik secara kualitas maupun kuantitas, yang dipengaruhi oleh kemampuan berupa pengetahuan, keterampilan, dan keahlian individu dalam melaksanakan tugas. Dengan demikian, kemampuan teknis yang dimiliki pegawai menjadi modal penting dalam mendukung keberhasilan proyek preservasi jalan, meski tetap diperlukan strategi peningkatan kapasitas melalui pelatihan dan sertifikasi yang berkesinambungan.

Hal ini tidak hanya akan meningkatkan kualitas pekerjaan yang dihasilkan, tetapi juga akan menciptakan lingkungan kerja yang lebih profesional dan produktif. Dengan demikian, upaya untuk memastikan bahwa setiap pegawai memiliki akses yang sama terhadap pelatihan dan sertifikasi akan berdampak langsung pada kualitas pelayanan dan hasil proyek yang dilaksanakan oleh Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi.

b. Motivasi (Motivation),

Penelitian ini menemukan bahwa pegawai Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi menunjukkan komitmen dan semangat kerja yang tinggi, yang merupakan aspek penting dalam keberhasilan organisasi. Profesionalisme mereka dalam menjalankan tugas tetap terjaga

meskipun mereka menghadapi berbagai tantangan di lapangan, seperti cuaca ekstrem dan masalah teknis yang tidak terduga.

Temuan ini sejalan dengan penelitian (Mahyuddin et al., 2024) yang menilai bahwa para pekerja berusaha semaksimal mungkin dalam pekerjaan mereka, bahkan ketika dihadapkan pada kondisi yang kurang ideal. Hal ini menunjukkan bahwa pegawai di dinas ini memiliki daya juang yang luar biasa dan mampu beradaptasi dengan situasi yang sulit.

Dalam konteks teori Wibowo (2017), indikator motivasi mengukur sejauh mana dorongan atau insentif, baik internal maupun eksternal, mendorong pegawai untuk bekerja secara optimal. Di lingkungan dinas ini, motivasi internal pegawai, seperti dedikasi dan rasa tanggung jawab, tampaknya menjadi faktor pendorong utama yang sangat berpengaruh terhadap kinerja mereka. Ini menunjukkan bahwa kinerja tidak hanya bergantung pada faktor eksternal, seperti insentif yang diberikan oleh organisasi, tetapi juga pada etos kerja yang kuat dan intrinsik dari individu dalam organisasi. Dengan kata lain, pegawai yang memiliki komitmen tinggi terhadap tugasnya cenderung memberikan hasil yang lebih baik tanpa harus selalu mengandalkan pengaruh luar.

Sesuai dengan temuan yang menunjukkan bahwa motivasi pegawai BMBK dalam proyek preservasi ruas Pinrang-Rappang tergolong tinggi, tercermin dari komitmen untuk menyelesaikan

pekerjaan tepat waktu dan menjaga kualitas hasil konstruksi. Rasa tanggung jawab tersebut diperkuat dengan kesadaran pegawai bahwa proyek ini memiliki nilai strategis bagi peningkatan konektivitas wilayah dan pertumbuhan ekonomi masyarakat.

Selain itu, adanya arahan pimpinan, monitoring rutin, serta pemberian penghargaan terhadap kinerja turut menjadi faktor penguat. Kondisi ini sesuai dengan teori menurut Robbins (2006), yang menyatakan bahwa motivasi merupakan proses yang menentukan intensitas, arah, dan ketekunan individu dalam mencapai tujuan. Dengan kata lain, meskipun dihadapkan pada kendala teknis seperti keterlambatan suplai material dan cuaca ekstrem, pegawai tetap menunjukkan ketekunan dalam melaksanakan tugas. Hal ini membuktikan bahwa motivasi yang tinggi mampu menjadi penggerak utama tercapainya target kinerja organisasi.

Meskipun demikian, dinas perlu terus mempertahankan dan meningkatkan motivasi pegawai melalui beberapa langkah strategis. Ini termasuk pengakuan atas kinerja yang telah dicapai, menciptakan lingkungan kerja yang mendukung dan kondusif, serta menyediakan jalur pengembangan karir yang jelas bagi pegawai. Langkah-langkah ini tidak hanya dapat membantu menjaga semangat kerja di tengah tantangan yang tidak terhindarkan, tetapi juga berkontribusi terhadap peningkatan kepuasan kerja dan loyalitas pegawai. Dengan demikian, pengelolaan motivasi yang tepat dapat menjadi kunci untuk mencapai

kinerja optimal dalam organisasi ini.

c. Lingkungan Kerja (Environment),

Aspek Lingkungan Kerja dalam Proyek menunjukkan hasil yang sangat positif, khususnya dalam hal hubungan sosial antara berbagai pihak yang terlibat. Koordinasi antara pegawai, kontraktor, dan masyarakat setempat dinilai sangat harmonis. Hal ini terlihat jelas dari rutinitas rapat mingguan yang diadakan untuk membahas kemajuan proyek serta kendala-kendala yang mungkin muncul selama pelaksanaan. Rapat-rapat ini tidak hanya berfungsi sebagai forum untuk berbagi informasi, tetapi juga sebagai sarana untuk memperkuat hubungan kerja antar semua pihak. Selain itu, dukungan dari masyarakat setempat juga sangat positif; mereka menunjukkan sikap kooperatif dan bersedia berpartisipasi aktif dalam mendukung kelancaran proyek tersebut.

Meskipun demikian, analisis yang lebih mendalam mengungkapkan bahwa kendala utama yang dihadapi berasal dari lingkungan fisik. Kondisi geografis yang kompleks, seperti kontur tanah yang tidak stabil serta curah hujan yang tinggi, menjadi penghambat signifikan bagi kelancaran pekerjaan. Temuan ini sejalan dengan hasil penelitian sebelumnya oleh (Fatimah, Adys, et al., 2021) yang menunjukkan bahwa faktor lingkungan fisik dapat berfungsi sebagai kendala yang serius dalam meningkatkan kinerja proyek.

Dalam kerangka teori yang dikemukakan oleh Wibowo (2017), indikator lingkungan kerja mencakup dua aspek utama, yaitu lingkungan fisik dan non-fisik. Ini menegaskan bahwa efektivitas kinerja sebuah proyek tidak hanya bergantung pada harmonisasi hubungan kerja antar individu, tetapi juga pada kemampuan tim untuk beradaptasi dan mengatasi tantangan yang berasal dari kondisi alam yang tidak selalu dapat diprediksi. Oleh karena itu, untuk mengatasi kendala ini, dinas terkait perlu mengembangkan strategi mitigasi risiko yang lebih matang dan efektif. Beberapa langkah yang bisa diambil antara lain adalah melakukan penyesuaian jadwal kerja berdasarkan perkiraan cuaca atau memanfaatkan teknologi konstruksi yang lebih tahan terhadap kondisi tanah yang sulit. Dengan pendekatan yang lebih proaktif dan inovatif, diharapkan proyek dapat berjalan lebih lancar meskipun dihadapkan pada tantangan lingkungan yang kompleks.

Lingkungan kerja dalam pelaksanaan proyek ini dapat dikategorikan kondusif, baik dari segi fasilitas yang tersedia maupun pola koordinasi antarpegawai. Hal ini tercermin dari adanya komunikasi yang terbangun dengan baik, transparansi informasi publik melalui papan proyek, serta partisipasi masyarakat dalam mendukung pelaksanaan kegiatan. Namun, di sisi lain kondisi lapangan seperti medan yang berat dan cuaca ekstrem kerap menjadi tantangan yang mengganggu kelancaran pekerjaan. Temuan ini sejalan

dengan teori Gibson et al. (1996) yang menjelaskan bahwa lingkungan kerja, baik fisik maupun non-fisik, berpengaruh terhadap produktivitas dan kenyamanan pegawai dalam bekerja. Lingkungan kerja yang mendukung akan memperkuat semangat dan efektivitas pegawai, sedangkan hambatan lapangan yang tidak dapat dikendalikan tetap memerlukan strategi adaptasi agar tidak menurunkan kualitas kinerja. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa lingkungan kerja yang kondusif menjadi salah satu faktor pendukung utama keberhasilan proyek, meskipun faktor eksternal tetap harus dikelola secara adaptif.

d. Sistem dan Proses Kerja,

Kinerja dinas pada indikator ini menunjukkan tingkat transparansi dan efektivitas yang cukup baik dalam pengelolaan pengadaan proyek. Prosedur pengadaan telah dilaksanakan dengan sangat transparan dan kompetitif melalui sistem LPSE (Layanan Pengadaan Secara Elektronik), yang memastikan bahwa semua proses dapat diawasi dan diakses oleh pihak-pihak yang berkepentingan.

Selain itu, pelaksanaan konstruksi mengikuti Rencana Kerja dan Syarat (RKS) yang telah ditetapkan, serta menggunakan material yang telah diuji di laboratorium, yang pada gilirannya menunjukkan komitmen yang kuat terhadap standar mutu yang berlaku.

Temuan ini konsisten dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh (PUSPA et al., 2023) yang menyatakan bahwa efektivitas pemeliharaan jalan di Kota Makassar sudah berada dalam kategori

yang efektif. Meskipun demikian, terdapat beberapa kendala yang ditemukan dalam proses ini, seperti proses administrasi pengadaan yang cenderung panjang dan evaluasi mutu di lapangan yang sering kali mengalami keterlambatan. Keterlambatan ini berpotensi menunda tindak lanjut terhadap permasalahan teknis yang muncul dan dapat memengaruhi jadwal penyelesaian proyek secara keseluruhan.

Hal ini menunjukkan bahwa meskipun sistem yang ada sudah berfungsi dengan baik, masih ada ruang untuk perbaikan yang dapat dilakukan agar proses menjadi lebih efisien. Dalam konteks ini, indikator sistem dan proses kerja yang dijelaskan dalam teori Wibowo (2017) menekankan pada prosedur dan mekanisme yang ada untuk mendukung pencapaian tujuan. Meskipun sistem yang ada sudah baik, adanya kendala birokrasi dan keterlambatan dalam evaluasi menunjukkan bahwa perlunya perbaikan adalah hal yang mendesak.

Implikasi dari temuan ini sangat signifikan, yaitu pentingnya untuk menyederhanakan proses administratif dan mempercepat mekanisme pengawasan yang dibutuhkan. Dengan demikian, pelaksanaan proyek dapat berjalan lebih efisien, meminimalkan penundaan yang mungkin terjadi, dan pada akhirnya memastikan bahwa kualitas pekerjaan sesuai dengan target yang telah ditetapkan sebelumnya.

Hal ini tidak hanya akan meningkatkan kepuasan masyarakat, tetapi juga akan menumbuhkan kepercayaan kepada institusi publik

dalam melaksanakan proyek-proyek pembangunan tersebut.

Sutedjo & Mangkunegara, (2018) mengenai sistem dan proses kerja dalam proyek preservasi ruas Pinrang-Rappang umumnya telah berjalan sesuai prosedur, mulai dari tahap perencanaan berbasis kondisi geografis, pelaksanaan dengan standar teknis, hingga pengawasan mutu pekerjaan. Kejelasan alur kerja dan kepatuhan pada spesifikasi teknis menunjukkan bahwa organisasi telah berupaya menegakkan tata kelola yang baik. Meski demikian, masih terdapat hambatan pada distribusi material yang mengakibatkan keterlambatan penyelesaian. Hal ini sejalan dengan pendapat Sutedjo & Mangkunegara (2018) menyatakan bahwa kinerja merupakan pencapaian tujuan organisasi yang dipengaruhi oleh sistem kerja yang jelas, baik dari segi output kuantitatif maupun kualitatif. Dengan adanya sistem dan prosedur yang terarah, pegawai dapat melaksanakan tugas secara lebih efektif, walaupun keberhasilan akhir tetap sangat bergantung pada keterpaduan seluruh proses, termasuk aspek logistik dan koordinasi lintas sektor. Oleh karena itu, perbaikan sistem distribusi material dan penguatan manajemen proyek menjadi penting agar sistem kerja yang sudah terbangun dapat memberikan hasil optimal.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai Kinerja Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi dalam Proyek Preservasi Infrastruktur Jalan Ruas Pinrang Rappang di Sulawesi Selatan, dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Kemampuan

Pegawai Dinas BMBK memiliki kemampuan teknis dan manajerial yang memadai dalam melaksanakan pekerjaan preservasi jalan, mulai dari tahap perencanaan, pelaksanaan, hingga pengawasan. Kompetensi ini mencakup pemahaman terhadap spesifikasi teknis, kemampuan mengoperasikan peralatan, serta koordinasi antarunit kerja. Namun, terdapat kebutuhan akan peningkatan kapasitas melalui pelatihan berkelanjutan agar pengetahuan dan keterampilan selalu relevan dengan perkembangan teknologi konstruksi.

2. Motivasi

Motivasi kerja pegawai tergolong baik, terlihat dari kesungguhan mereka dalam menyelesaikan pekerjaan meskipun menghadapi tantangan cuaca, medan, dan keterbatasan waktu. Kesadaran akan manfaat proyek bagi masyarakat menjadi pendorong utama. Meski demikian, sistem penghargaan formal yang terstruktur masih belum optimal, sehingga perlu perbaikan agar motivasi dapat terjaga secara berkelanjutan.

3. Lingkungan Kerja

Lingkungan kerja di lapangan cukup kondusif, baik dari segi fasilitas, ketersediaan peralatan, maupun hubungan kerja yang harmonis antara pegawai dan mitra proyek. Kendala utama terletak pada faktor eksternal, seperti kondisi geografis perbukitan dan curah hujan tinggi yang kerap menghambat pekerjaan. Keterlibatan masyarakat dalam proses pengawasan masih terbatas sehingga partisipasi publik perlu ditingkatkan.

4. Sistem Proses Kerja

Sistem dan proses kerja telah mengikuti prosedur resmi pengadaan dan pelaksanaan konstruksi sesuai ketentuan. Pengawasan mutu dilakukan secara rutin, namun birokrasi pengadaan yang panjang dan sistem dokumentasi manual menghambat efisiensi waktu. Digitalisasi proses dan penyederhanaan prosedur menjadi langkah penting untuk meningkatkan efektivitas pelaksanaan proyek di masa depan.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, adapun beberapa saran yang dapat diberikan untuk meningkatkan Kinerja Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi dalam Proyek Preservasi Infrastruktur Jalan Ruas Pinrang Rappang di Sulawesi Selatan, demi tercapainya preservasi jalan yang lebih optimal dan berkelanjutan:

1. Untuk Pemerintah Dinas BMBK

a. Meningkatkan Kemampuan

Mengadakan pelatihan teknis dan sertifikasi kompetensi secara

berkala, termasuk penguasaan teknologi konstruksi terbaru dan manajemen risiko proyek, agar kualitas hasil kerja semakin meningkat. Perlu program pelatihan teknis dan sertifikasi kompetensi yang merata untuk semua pegawai yang terlibat langsung di proyek.

b. Meningkatkan Motivasi

Menyusun sistem insentif berbasis capaian kinerja yang jelas dan terukur, sehingga pegawai termotivasi untuk bekerja secara konsisten dan berkualitas tinggi. Pemberian insentif berbasis kinerja lapangan dan penghargaan atas pencapaian target di kondisi sulit.

c. Mengoptimalkan Lingkungan Kerja

Memperbaiki fasilitas kerja di lapangan, menyiapkan contingency plan untuk mengantisipasi hambatan cuaca dan medan, serta mendorong kerja sama aktif dengan masyarakat sekitar dalam menjaga keamanan dan kelancaran proyek. Meningkatkan mekanisme komunikasi publik, termasuk forum konsultasi warga di tahap perencanaan dan pelaksanaan. Selain itu Menyusun rencana mitigasi risiko cuaca penting, seperti penggunaan metode konstruksi alternatif atau penjadwalan ulang yang adaptif.

d. Meningkatkan Sistem dan Proses Kerja

Menerapkan sistem pengadaan berbasis e-procurement untuk mempercepat proses administrasi, serta mengintegrasikan sistem monitoring digital agar pengawasan mutu dapat dilakukan secara real-time dan terdokumentasi dengan baik. Meningkatkan intensitas

pengawasan mutu secara *real-time* dengan dukungan teknologi monitoring lapangan.

2. Untuk Masyarakat Lokal/Pengguna Jalan

Masyarakat diharapkan dapat berpartisipasi aktif dalam mendukung proyek preservasi jalan, misalnya dengan memberikan masukan kepada pihak pelaksana, menjaga fasilitas jalan yang sudah diperbaiki, dan berperan serta dalam pengawasan untuk mencegah penyalahgunaan anggaran atau pelanggaran teknis. Partisipasi ini akan meningkatkan rasa memiliki dan memastikan hasil pembangunan dapat dimanfaatkan secara optimal oleh seluruh pengguna jalan.

3. Untuk Peneliti

Peneliti selanjutnya disarankan untuk melakukan kajian lanjutan terkait evaluasi efektivitas jangka panjang pembangunan infrastruktur jalan, khususnya terhadap dampaknya pada pertumbuhan ekonomi, konektivitas wilayah, dan kualitas hidup masyarakat. Fokus penelitian dapat diarahkan pada identifikasi hambatan spesifik di lapangan serta pengujian penerapan teknologi konstruksi baru yang ramah lingkungan. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi strategis bagi pengambil kebijakan dalam perencanaan dan pengelolaan proyek infrastruktur yang lebih efektif di masa mendatang.

Dengan implementasi saran-saran ini secara komprehensif dan berkelanjutan, diharapkan mewujudkan pembangunan yang merata, dan tetap memperhatikan skala kebutuhan yang memberikan manfaat maksimal bagi seluruh masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Aditiya, R. (2020). Analisis Pendanaan Pembangunan Infrastruktur Daerah Dengan Obligasi Daerah Dan Availability Payment (Studi Pada Perluasan Bangunan Dan Fasilitas RSUD Wates Kabupaten Kulon Progo). *ABIS: Accounting And Business Information Systems Journal*, 3(2). <https://doi.org/10.22146/abis.v3i2.59286>
- Admin. (2023). *Prioritas Gubernur, Pemprov Sulsel Alokasikan Rp 37 M Tangani Ruas Pekkae – Takkalalla*. Sulselprov.Go.Id. <https://sulselprov.go.id/post/prioritas-gubernur-pemprov-sulsel-alokasikan-rp-37-m-tangani-ruas-pekkae-takkalalla>
- Admin Pemprov Sulsel. (2023). *Prioritas Gubernur, Pemprov Sulsel Alokasikan Rp 37 M Tangani Ruas Pekkae – Takkalalla*. Sulselprov.Go.Id. <https://sulselprov.go.id/post/prioritas-gubernur-pemprov-sulsel-alokasikan-rp-37-m-tangani-ruas-pekkae-takkalalla>
- Administrator. (2024). *Dinas BMBK Sulsel Refocusing Anggaran Jalan Dan Prioritaskan Penyelesaian Utang Rp280 M*. Putr.Sulselprov.Go.Id. https://putr.sulselprov.go.id/berita/973/dinas-bmbk-sulsel-refocusing-anggaran-jalan-dan-prioritaskan-penyelesaian-utang-rp280-m?utm_source=chatgpt.com
- Anwar, A. (2024). *Kondisi Jalan Rusak Sulsel Capai 495 Km, Penanganan 2024 Hanya 8 Km*. Herald Sulsel. <https://sulsel.herald.id/>
- Arifin, S. (2024). *S Sulsel Urutan Keenam Terjelek Infrastruktur Jalan Di Indonesia*. RRI (Radio Republik Indonesia). <http://rri.co.id/index.php/>
- Detikfinance, T. (2023). *4.329 Km Jalan Di Sulsel Rusak Berat, Masuk 10 Provinsi Terpanjang Di RI*. Detik Sulsel. <https://www.detik.com/sulsel/berita/>
- Diskominfo-SP Sulsel, A. (2023). *Kemantapan Jalan Provinsi Capai 75,38 Persen, Dinas Bina Marga Dan Bina Konstruksi Sulsel Maksimalkan Pengerjaan Fisik*. Kominfo Sulawesi Selatan. https://kominfo.sulselprov.go.id/post/kemantapan-jalan-provinsi-capai-75-38-persen-dinas-bina-marga-dan-bina-konstruksi-sulsel-maksimalkan-pengerjaan-fisik?utm_source=chatgpt.com
- Fatimah, S., Adys, A. K., & Rahim, S. (2021). *Strategi Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang Dalam Perbaikan Infrastruktur Jalan Di Kabupaten Bone*. KIMAP: Kajian Ilmiah Mahasiswa Administrasi Publik. <https://journal.unismuh.ac.id/index.php/kimap/index>
- Fatimah, Sudarmi, & Yusuf, M. (2021). *Pengawasan Infrastruktur Jalan Pada Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang (Pupr) Di Kabupaten Bone*.

Unismuh.Ac.Id/Index.Php/Kimap/Index, 2(4), 67–71.

- Hutagalung, A. W., Sulistyorini, R., & Herianto, D. (2021). *Studi Kelayakan Pembangunan Proyek Jalan Layang (Fly Over) Pada Ruas Jalan R.A. Basyid – Untung Suropati Ditinjau Dari Segi Teknik Lalu Lintas Dan Ekonomi*. 9(2), 387–396.
- Kadir, Abdul. (2023). *Pemprov Sulsel Selesaikan Pembangunan Ruas Jalan Rantepao-Sa'dan-Batusitanduk*. Antara News.Com. <https://Makassar.AntaraneWS.Com/Berita/454860/Pemprov-Sulsel-Selesaikan-Pembangunan-Ruas-Jalan-Rantepao-Sadan-Batusitanduk>
- Mahyuddin, M., Ansyari, M. I., & Parawangi, A. (2024). Kinerja Dinas Pekerjaan Umum Dalam Pengelolaan Jalan Kabupaten Enrekang. *Journal.Unismuh.Ac.Id/Index.Php/Kimap/Index KINERJA*, 1(5). <https://Journal.Unismuh.Ac.Id/Index.Php/Kimap/Index>
- Malihah, L. (2022). Tantangan Dalam Upaya Mengatasi Dampak Perubahan Iklim Dan Mendukung Pembangunan Ekonomi Berkelanjutan: Sebuah Tinjauan. *Jurnal Kebijakan Pembangunan*, 17(2), 219–232. <https://Doi.Org/10.47441/Jkp.V17i2.272>
- Mangkunegara. (2017). *Evaluasi Kinerja SDM*. Refika Aditama.
- Ngantung, S. B., Pangkey, M. S., & Kolondam, H. F. (2023). Analisis Perencanaan Revitalisasi Infrastruktur Drainase Pada Dinas Pekerjaan Umum Dan Penata Ruang Kota Manado. *Jurnal Administrasi Publik (JAP)*, IX(4), 596–607.
- Pakaila, B. (2020). Pengaruh Pelaksanaan Pembangunan Infrastruktur Jalan Kampung Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Di Kabupaten Sorong. *Jurnal Ekonomi-Peluang*, 14(1), 77–91.
- Pem-Prov.Sul-Sel, (2021). (2021). *Peraturan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 50 Tahun 2021 Renja*. <https://Bappelitbangda.Sulselprov.Go.Id/...>
- Pemprov.Sulsel, 2018. (2022). Gubernur Sulawesi Selatan. In *Peraturan Daerah Tentang Pengendalian Lahan Kritis* (Vol. 2011, Issue PENGENDALIAN LAHAN KRITIS).
- Prathama, A., Nuraini, R. ., & Firdausi, Y. (2020). Pembangunan Pariwisata Berkelanjutan Dalam Prespektif Lingkungan (Studi Kasus Wisata Alam Waduk Gondang Di Kabupaten Lamongan). *Jurnal Sosial Ekonomi Dan Politik (JSEP)*, 1(3), 29–38. [Http://Www.Sciencedirect.Com/Science/Article/Pii/S0160738315000444](http://Www.Sciencedirect.Com/Science/Article/Pii/S0160738315000444)
- Prof. Dr. Wibowo, S.E., M. P. (2017). *Manajemen Kinerja* (Edisi 5, C).

- PUSPA, A. A., Parawu, H. E., & Ahmad, T. (2023). Efektivitas Dinas Pekerjaan Umum Dalam Pemeliharaan Jalan Di Kota Makassar. *Nucl. Phys.*, 13(1), 104–116.
- Putr.Sulselprov.Go.Id. (2023a). *Kondisi Infrastruktur Jalan Di Sul-Sel*. https://Putr.Sulselprov.Go.Id/Berita/976/Kemantapan-Jalan-Provinsi-Sulsel-Hanya-7538?Utm_Source=Chatgpt.Com
- Putr.Sulselprov.Go.Id. (2023b). *Visi-Misi Dinas*. <https://Putr.Sulselprov.Go.Id/Visimisi>
- Ramadhan, A. K. (2024). *Kinerja Dinas Pekerjaan Umum Dalam Pengelolaan Infrastruktur Jalan Di Kabupaten Lampung Tengah*.
- Rizal, R. P. (2021). Analisis Implementasi Kompensasi Lingkungan Pembangunan Infrastruktur: Studi Kasus Di Kota Makassar. *Development Policy And Management Review ...*, 1(1), 1–17. <https://Journal.Unhas.Ac.Id/Index.Php/DPMR/Article/View/13090>
- Sinta, A. P., & Situmorong, L. (2022). Infrastruktur Jalan Sebagai Kelangsungan Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat. *Jurnal Pembangunan Sosial*, 1(1), 1–14.
- Sulsel.Bps.Go.Id. (2023). *Luas Wilayah Sulsel*. https://Sulsel.Bps.Go.Id/Id/Statistics-Table/2/Mjg2IzI%3D/Luas-Area.Html?Utm_Source=Chatgpt.Com
- Sutedjo, A. S., & Mangkunegara, A. P. (2018). Pengaruh Kompetensi Dan Motivasi Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Di PT. Inti Kebun Sejahtera. *BISMA (Bisnis Dan Manajemen)*, 5(2), 120. <https://Doi.Org/10.26740/Bisma.V5n2.P120-129>
- Tampomury, A., Pangemanan, S. E., & Pangemanan, F. N. (2023). *Kinerja Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang Kabupaten Minahasa Tenggara Dalam Pemeliharaan Infrastruktur Jalan*. 3.
- Tim Redaksi. (2022). *Gubernur Andi Sudirman Resmikan Ruas Pinrang - Rappang Sepanjang 3,3 Km*. <https://Kabarika.Id/Berita/2022/11/14/Gubernur-Andi-Sudirman-Resmikan-Ruas-Pinrang-Rappang-Sepanjang-33-Km/>
- Yunus, M. (2022). *Pemudik Harus Waspada, Ini Jalur Rawan Kecelakaan Di Wilayah Sulawesi Selatan*. <https://Sulsel.Suara.Com/>

L

A

M

P

I

R



A

N

Lampiran 1: Surat Izin Penelitian dari Universitas Muhammadiyah Makassar

 **MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**
LEMBAGA PENELITIAN PENGEMBANGAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT
Jl. Sultan Alauddin No. 259 Telp. 066972 Fax (0411)865580 Makassar 90221 e-mail jlp3m@unismuh.ac.id

Nomor : 7127/05/C.4-VIII/VI/1446/2025 02 June 2025 M
Lamp : 1 (satu) Rangkap Proposal 06 Dzulhijjah 1446
Hal : Permohonan Izin Penelitian

Kepada Yth,
Bapak Gubernur Prov. Sul-Sel
Cq. Kepala Dinas Penanaman Modal & PTSP Provinsi Sulawesi Selatan
di -
Makassar

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

Berdasarkan surat Dekan Fakultas Sosial dan Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, nomor: 0495/PSP/A.6-VIII/VI/1446H/2025 M tanggal 2 Juni 2025, menerangkan bahwa mahasiswa tersebut di bawah ini :

Nama : PUTRI NURHANDAYANI
No. Stambuk : 10561 1108321
Fakultas : Fakultas Sosial dan Politik
Jurusan : Ilmu Administrasi Negara
Pekerjaan : Mahasiswa

Bermaksud melaksanakan penelitian/pengumpulan data dalam rangka penulisan Skripsi dengan judul :

"KINERJA DINAS PEKERJAAN UMUM DAN PENATAAN RUANG DALAM PROYEK PEBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN DI SULAWESI SELATAN"

Yang akan dilaksanakan dari tanggal 4 Juni 2025 s/d 4 Agustus 2025.

Sehubungan dengan maksud di atas, kiranya Mahasiswa tersebut diberikan izin untuk melakukan penelitian sesuai ketentuan yang berlaku.

Demikian, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan Jazakumullahu khaeran

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

Ketua LP3M,

Dr. Muhsin Ariel Muhsin, M.Pd.
NBM-1127761

CS Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 3: Surat Izin Penelitian dari PTSP


PEMERINTAH PROVINSI SULAWESI SELATAN
DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU
Jl. Bougenville No.5 Telp. (0411) 441077 Fax. (0411) 448936
Website : <http://simap-new.sulselprov.go.id> Email : ptsp@sulselprov.go.id
Makassar 90231

Nomor : **15418/S.01/PTSP/2025** Kepada Yth.
Lampiran : - Kepala Dinas Bina Marga dan Bina
Perihal : **izin penelitian** Konstruksi Provinsi Sulawesi Selatan

di-
Tempat

Berdasarkan surat Ketua LP3M UNISMUH Makassar Nomor : 7127/05/C.4-VIII/VI/1446/2025 tanggal 02 Juni 2025 perihal tersebut diatas, mahasiswa/peneliti dibawah ini:

N a m a : **PUTRI NURHANDAYANI**
Nomor Pokok : 105611108321
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara
Pekerjaan/Lembaga : Mahasiswa (S1)
Alamat : Jl. Sit Alauddin No. 259, Makassar
PROVINSI SULAWESI SELATAN

Bermaksud untuk melakukan penelitian di daerah/kantor saudara dalam rangka menyusun SKRIPSI, dengan judul :

" KINERJA DINAS PEKERJAAN UMUM DAN PENATAAN RUANG DALAM PROYEK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN DI SULAWESI SELATAN "

Yang akan dilaksanakan dari : Tgl. **14 Juli s/d 14 Agustus 2025**

Sehubungan dengan hal tersebut diatas, pada prinsipnya kami *menyetujui* kegiatan dimaksud dengan ketentuan yang tertera di belakang surat izin penelitian.

Demikian Surat Keterangan ini diberikan agar dipergunakan sebagaimana mestinya.

Diterbitkan di Makassar
Pada Tanggal 14 Juli 2025

**KEPALA DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU
SATU PINTU PROVINSI SULAWESI SELATAN**

 **ASRUL SANI, S.H., M.Si.**
Pangkat : PEMBINA UTAMA MUDA (IV/c)
Nip : 19750321 200312 1 008

Tembusan Yth
1. Ketua LP3M UNISMUH Makassar di Makassar,
2. *Pertinggal.*

Lampiran 4: Dokumentasi Wawancara



Gambar 1 & 2. Dokumentasi Wawancara : Sekretaris Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Provinsi Sulawesi Selatan



Gambar 3. Dokumentasi Wawancara : Kepala Subbagian Umum Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Provinsi Sulawesi Selat



Gambar 4 & 5. Dokumentasi Wawancara : Pegawai Bidang Jalan Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Sulawesi Selatan



Gambar 6 & 7. Dokumentasi Wawancara : Petugas Perencanaan Pengawasan Jalan



Gambar 8 & 9. Dokumentasi Wawancara : Petugas Preservasi Jalan

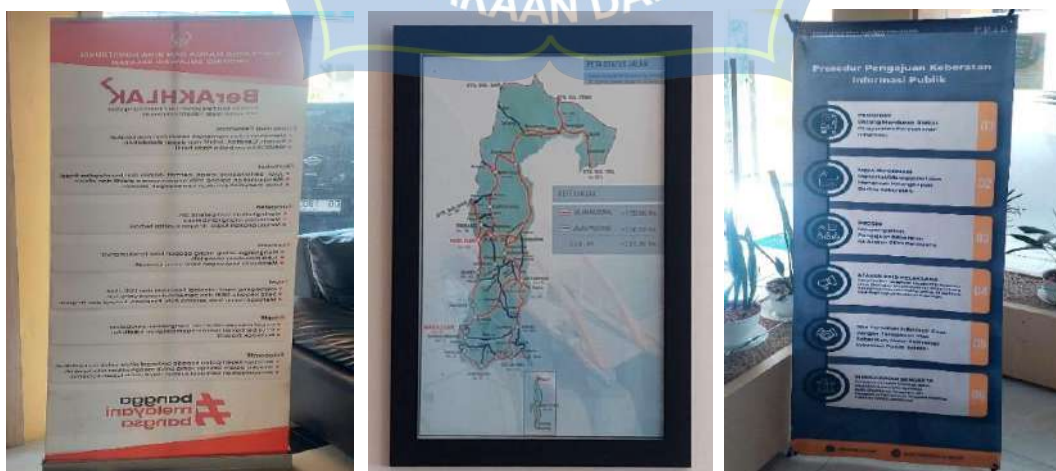


**Gambar 10, 11, 12 & 13. Dokumentasi Wawancara : Tokoh Masyarakat
(Pengguna Ruas Jalan Pinrang-Rappang)**

**Lampiran 5: Dokumentasi Kantor Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi
Provinsi Sulawesi Selatan**



Gambar 1, 2 & 3. Dokumentasi Dinas BMBK : Gedung Utama & Loby



Gambar 4, 5 & 6. Dokumentasi Dinas BMBK: Fasilitas Informasi Pendukung

Lampiran 6: Dokumentasi Proyek Ruas Jalan Pinrang-Rappang





Gambar 1-13. Dokumentasi Pengerjaan Proyek Ruas Jalan : Awal Pengerjaan Sampai Penyelesaian Ruas Jalan Pinrang Rappang



Lampiran 7

PEDOMAN WAWANCARA PENELITIAN

KINERJA DINAS BINA MARGA DAN BINA KONSTRUKSI DALAM PROYEK PRESERVASI INFRASTRUKTUR JALAN RUAS PINRANG RAPPANG DI SULAWESI SELATAN

Data Demografi Responden:

1. Nama (opsional/inisial): _____
2. Usia: _____
3. Jenis Kelamin: _____
4. Jabatan atau Status: _____
5. Keterlibatan dalam proyek: _____

Pertanyaan Utama Berdasarkan Indikator Kinerja dan Fokus Bidang Bina Marga dan Bina Konstruksi Pada Proyek Ruas Jalan Pinrang-Rappang.

A. Pertanyaan Utama

Pertanyaan Indikator Kemampuan
1. Bagaimana kompetensi teknis dan administratif pegawai Dinas BMBK dalam menangani proyek preservasi jalan ini?
2. Apakah pegawai yang terlibat telah memiliki sertifikasi atau pelatihan khusus di bidang teknik jalan dan jembatan?
3. Bagaimana proses penyusunan perencanaan teknis proyek Pinrang-Rappang dilakukan agar sesuai standar teknis?
4. Sejauh mana pengalaman kerja tim mempengaruhi kualitas pelaksanaan proyek?

Pertanyaan Indikator Motivasi
1. Apa bentuk dorongan atau motivasi yang diberikan kepada pegawai agar proyek berjalan tepat waktu dan sesuai mutu?
2. Apakah terdapat sistem penghargaan, insentif, atau bentuk apresiasi bagi pegawai yang berkontribusi maksimal?
3. Bagaimana kesadaran pegawai terhadap pentingnya proyek ini bagi

masyarakat dan konektivitas wilayah?
4. Apa tantangan yang mempengaruhi semangat kerja tim di lapangan?

Pertanyaan Indikator Lingkungan Kerja
1. Bagaimana kondisi fasilitas dan peralatan kerja yang tersedia untuk mendukung pelaksanaan proyek di lapangan?
2. Apakah kondisi geografis dan cuaca mempengaruhi kelancaran pekerjaan?
3. Bagaimana hubungan kerja antar pegawai, serta koordinasi dengan kontraktor, konsultan pengawas, dan masyarakat setempat?
4. Apa upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala lingkungan fisik maupun nonfisik selama proyek berlangsung?

Pertanyaan Indikator Sistem Proses Kerja
1. Bagaimana prosedur pengadaan barang/jasa dilakukan untuk proyek ini, dan apakah sesuai regulasi?
2. Bagaimana penerapan metode pelaksanaan konstruksi sesuai spesifikasi teknis yang ditetapkan?
3. Seperti apa mekanisme pengawasan mutu konstruksi selama pekerjaan berlangsung?
4. Apakah hasil pekerjaan telah sesuai dengan RAB, RKS dan target Indeks Kemantapan Jalan provinsi?

B. Tokoh Masyarakat (Pengguna Ruas Jalan)

Persepsi Kinerja dan Dampak Proyek

Pertanyaan
1. Apakah anda mengetahui bahwa jalan di wilayah anda itu sedang dibangun oleh Pemerintah Provinsi? Bagaimana anda menilai kualitas jalan yang dibangun saat ini?
2. Apakah pembangunan jalan tersebut berdampak positif terhadap kehidupan ekonomi dan mobilitas masyarakat?
3. Apakah selama pelaksanaan proyek masyarakat dilibatkan atau diberikan informasi yang memadai?
4. Apa harapan anda terhadap pembangunan jalan provinsi yang sedang atau telah dikerjakan?

Lampiran 8: Kumpulan Data

DATA LAMPIRAN PENELITIAN

1. Kemampuan (Ability)

Fokus: kompetensi teknis & administratif pegawai.

- **Seksi Perencanaan & Pengawasan Jalan:** hasil uji mutu teknis (core drill, uji laboratorium material).

2. Motivasi (Motivation)

Fokus: dorongan kerja internal & eksternal.

- **Sekretariat Dinas (Bagian Umum & Kepegawaian):** Kepuasan kerja petugas dan pegawai kantor dan lapangan.

3. Lingkungan Kerja (Work Environment)

Fokus: kondisi fisik & nonfisik.

- **Bidang Bina Konstruksi & Bidang Peralatan:** dokumen penyediaan alat berat, laboratorium uji material, fasilitas lapangan. (Terlampir pada lampiran 12)
- **Bidang Bina Marga (Seksi Preservasi/Pembangunan Jalan):** foto lapangan proyek. (Terlampir pada lampiran 6)

4. Sistem dan Proses Kerja (System and Work Process)

Fokus: mekanisme formal pelaksanaan proyek.

- **PPK/PPTK di Bidang Bina Marga:** dokumen kontrak, RKS, progres mingguan/bulanan. (Terlampir pada lampiran 14)
- **LPSE Provinsi Sulsel (Unit Layanan Pengadaan):** data tender proyek Pinrang Rappang. (Terlampir pada tabel 4.6)
- **Konsultan supervisi & pengawas lapangan:** laporan pengawasan & evaluasi teknis. (Terlampir pada lampiran 13)
- **Seksi Perencanaan & Seksi Preservasi Jalan:** data IKJ sebelum & sesudah proyek. (Terlampir pada gambar 4.3)

Lampiran 9: Lembar Surat Spesifikasi Teknis

SPESIFIKASI TEKNIS

A. LATAR BELAKANG

1. Dasar Hukum

- a. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah
- b. Undang-undang Republik Indonesia nomor 33 tahun 2004 tentang perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah
- c. Peraturan Presiden nomor 16 tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah
- d. Peraturan Presiden nomor 12 tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 16 tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah
- e. Peraturan Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2021 tentang Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah Melalui Penyedia
- f. Peraturan Menteri PUPR Nomor 21/PRT/M/2019 tentang Pedoman Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi
- g. Keputusan Gubernur nomor 1159/IV/Tahun 2018 tentang Penetapan Ruas Jalan menurut Statusnya sebagai Jalan Provinsi di provinsi Sulawesi Selatan.
- h. Surat Edaran Nomor 22/SE/M/2020 tentang Persyaratan Pemilihan dan Evaluasi Dokumen Penawaran Pengadaan Jasa Konstruksi Sesuai Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 14 Tahun 2020 Tentang Standar dan Pedoman Pengadaan Jasa Konstruksi Melalui Penyedia.

2. Gambaran Umum

Infrastruktur jembatan dan jalan menjadi prioritas utama untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, memperlancar distribusi barang dan jasa, demikian juga mobilitas tenaga kerja dan masyarakat. Otomatis beban biaya ekonomi dan distribusi lebih hemat dan bisa ditekan, harga jual produksi kompetitif dan durasi distribusi tidak lama. Oleh karena itu pengembangan sektor infrastruktur jalan dan jembatan menjadi pondasi dari pembangunan ekonomi selanjutnya. Prasarana transportasi berupa Jalan dan Jembatan merupakan penggerak dan titik sentral pembangunan.

B. MAKSUD DAN TUJUAN

a. Maksud

Mendukung peningkatan kualitas jalan dengan memperbaiki sistem jaringan jalan dan jembatan, membuka akses jalan dan jembatan didaerah yang terisolir, memperbaiki kapasitas jalan dan jembatan, dan merekonstruksi kembali jalan dan jembatan yang mengalami rusak ringan dan rusak berat sebagai sarana untuk mempertahankan kondisi jalan dan jembatan tetap terlayani bagi pemakai jalan.

b. Tujuan

Melaksanakan pekerjaan **Peningkatan / Rekonstruksi Jalan Ruas Pangkep – Matojeng – Tondongkura – Bts. Maros**

C. TARGET/SASARAN

Target / sasaran yang ingin dicapai dalam pengadaan Barang dan Jasa
- Peningkatan Jalan = 4,350 Km

D. LOKASI PEKERJAAN : - Kabupaten Pangkep

E. JENIS KONSTRUKSI :

Perkerasan Jalan terdiri dari LPA Agg. Klas A dan Lapis Penutup Perkerasan Aspal (AC-BC, AC-WC) dan pekerjaan beton.

F. NAMA ORGANISASI

: Nama organisasi yang menyelenggarakan/melaksanakan pengadaan barang dan Jasa :

- Provinsi Sulawesi Selatan
- Dinas Pekerjaan Umum dan Tata Ruang

G. SUMBER DANA DAN PERKIRAAN BIAYA

a. Sumber dana yang diperlukan untuk membiayai Pengadaan barang bersumber dari **APBD Tk. I Provinsi Sulawesi Selatan Tahun Anggaran 2022**

b. Pagu Anggaran Sebesar :

Rp. 30.000.000.000 (Tiga Puluh Milyar Rupiah)

H. JANGKA WAKTU PELAKSANAAN PEKERJAAN

Jangka waktu pelaksanaan pekerjaan/pengadaan barang 240 (Dua Ratus Empat Puluh) hari kalender.

No	Kegiatan	2022												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1.	PEMBANGUNAN JALAN RUAS RANTEPAO - SA'DAN BATUSITANDUK DI KAB. PANGKEP													

I. MASA PEMELIHARAAN

Jangka waktu pemeliharaan Kegiatan Pembangunan Jalan Ini selama 365 (tiga ratus enam puluh lima) hari kalender terhitung sejak Tanggal Penyerahan Pertama Pekerjaan (PHO).

J. SPESIFIKASI TEKNIS

SPESIFIKASI TEKNIS BINA MARGA TAHUN 2018

K. PENANDATANGANAN KONTRAK

- Surat penunjukan penyedia barang/jasa (SPPBJ) dan Penandatanganan Kontrak Pengadaan Barang/Jasa dilakukan setelah pengesahan DPA Tahun Anggaran 2022.
- Apabila dana tidak tersedia dalam DPA Tahun Anggaran 2022 maka pelelangan ini dinyatakan batal.
- Pemenang lelang tidak dapat menuntut ganti rugi apabila anggaran tidak tersedia

L. METODE PELAKSANAAN

- Rincian metode Pelaksanaan terdapat dalam buku Spesifikasi Umum 2018 untuk Pekerjaan Konstruksi Jalan dan Jembatan.
- Pelaksanaan Mock-Up. Sebelum pekerjaan dilakukan, Penyedia terlebih dahulu harus melakukan Mock-Up untuk setiap tahap pekerjaan yang kemudian akan menjadi dasar pelaksanaan pekerjaan selanjutnya. Apabila Mock-Up yang telah dilakukan memenuhi syarat sesuai spesifikasi dan dibuatkan berita acara maka penyedia jasa diperbolehkan untuk melanjutkan dan menyelesaikan pekerjaannya.

M. PERUSAHAAN

- Memiliki pengalaman paling kurang 1 (satu) pekerjaan dalam kurun waktu 4 (Empat) tahun terakhir, baik dilingkungan pemerintah maupun swasta termasuk pengalaman sub kontrak, kecuali bagi pelaku usaha yang baru berdiri kurang dari 3 (Tiga) tahun.

- Bagi perusahaan yang tidak mempunyai AMP (Asphalt Mixing Plant) maka perusahaan tersebut wajib memperlihatkan surat perjanjian Sewa bersyarat (bukan surat dukungan) yang di notariskan dengan harga yang sama ditawarkan pada saat pelelangan dari perusahaan pendukung yang mempunyai AMP.

N. BAHAN

- Bahan hanya boleh digunakan apabila telah dilakukan pengujian dan memenuhi spesifikasi yang dipersyaratkan.
- Sebelum memulai pekerjaan terlebih dahulu harus disiapkan persediaan bahan material, sehingga setiap saat dibutuhkan selalu tersedia, hal ini dimaksudkan untuk menjamin keseragaman bahan serta kesinambungan pekerjaan.

O. PERSONIL MANAJERIAL

Sejalan dengan penjelasan dalam gambaran umum dan berdasarkan waktu pelaksanaan yang singkat maka dibutuhkan tenaga yang berpengalaman serta tanggap dengan kondisi setempat, memiliki kemampuan koordinasi yang baik, untuk dapat melaksanakan pekerjaan tepat waktu dan tepat mutu.

Personil manajerial yang di butuhkan untuk kegiatan ini terdiri dari :

No	Posisi/Jabatan (Jumlah Personil)	Pendidikan Minimal	Pengalaman Dalam Jabatan yang di usulkan	Keterangan
1.	Manajer Pelaksana (1 Orang)	S1 Sipil	4 Tahun	SKA Madya Teknik Jalan (202)
2.	Manajer Teknik (1 Orang)	S1 Sipil	4 Tahun	SKA Muda Teknik Jalan (202)
3.	Manajer Keuangan (1 Orang)	S1 Ekonomi	3 Tahun	Ijazah
4.	Ahli K3 Konstruksi (1 Orang)	S1	3 Tahun	Sertifikat Ahli Muda K3 Konstruksi

P. Peralatan

Peralatan yang digunakan haruslah dalam kondisi baik dan siap untuk dioperasikan dilapangan. Peralatan yang digunakan mempunyai Bukti Milik Sendiri / Sewa – Beli / Sewa Kepemilikan / Sewa kepada pihak lain dengan perjanjian Sewa bersyarat (bukan surat dukungan) terlampir. Adapun daftar peralatan minimal yang dibutuhkan adalah :

No	Jenis Peralatan	Kapasitas Minimal	Jumlah
1	ASPHALT MIXING PLANT (Ijin Operasi Sulawesi Selatan)	60 TON/JAM	1 Unit
2	ASPHALT FINISHER	10 Ton	1 Unit
3	DUMP TRUCK	6,00 M ³	3 Unit
4	ASPHALT DISTRIBUTOR	4000 LITER	1 Unit
5	MOTOR GRADER	100 HP	1 Unit
6	EXCAVATOR	80 HP	2 Unit

Q. Fasilitas Laboratorium

- Fasilitas Laboratorium bisa menggunakan fasilitas laboratorium kontraktor dengan melibatkan tenaga teknis laboratorium Dinas Pekerjaan Umum dan Tata Ruang atau menggunakan fasilitas laboratorium Dinas Pekerjaan Umum dan Tata Ruang, Konsultan Supervisi dan kontraktor sebagai pelaksana.
- Apabila menggunakan hasil uji mutu mandiri yang dilakukan oleh rekanan/kontraktor dapat dilakukan uji petik oleh UPT Laboratorium sebagai data pembanding atau masukan sebagai bahan pertimbangan terkait kualitas pekerjaan di lapangan.
- Pada saat bobot mencapai 100%, harus ada Berita Acara Jaminan Mutu dari UPT Laboratorium Dinas Pekerjaan Umum dan Tata Ruang sebagai syarat untuk pencairan dananya.

R. Pelaksanaan Pekerjaan

Pelaksanaan harus memperhatikan hal-hal sebagai berikut :

1. Keselamatan para pelaksana dan pengawas serta masyarakat yang sedang berada dalam daerah pekerjaan.
2. Masalah lingkungan.
3. Kelancaran lalu lintas pada daerah pekerjaan.
4. Pekerjaan dilaksanakan pada cuaca baik.
5. Penyediaan sarana penerangan yang cukup bila pekerjaan dilaksanakan malam hari.
6. Efektifitas pengoperasian alat agar dapat bekerja secara terus menerus pada kecepatan normal.
7. Reverse Auction pada Pelaksanaan Tender paket ini tidak diberlakukan
8. Personel K3 Konstruksi dan Personel Keselamatan Lalu Lintas (flagman) diwajibkan melakukan absen finger print yang di sediakan oleh penyedia

S. URAIAN PEKERJAAN.

Pada pekerjaan ini meliputi :

Divisi 1. Umum

- 1.2 Mobilisasi
- 1.8.(1) Manajemen dan Keselamatan Lalu Lintas
- 1.17 Pengamanan Lingkungan Hidup
- 1.19 Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Divisi 2. Drainase

- 2.1.(1) Galian untuk Selokan Drainase dan Saluran Air
- 2.2.(1) Pasangan Batu dengan Mortar
- 2.3.(15)Gorong-gorong Kotak Beton Bertulang, ukuran dalam 100 cm x 100 cm

Divisi 3. Pekerjaan Tanah dan Geosintetik

- 3.1.(1) Galian Biasa
- 3.1.(3) Galian Batu
- 3.2.(1a) Timbunan Biasa dari sumber galian
- 3.2.(2a) Timbunan Pilihan dari sumber galian
- 3.3.(1) Penyiapan Badan Jalan

Divisi 5. Pekerjaan Berbutir

- 5.1.(1) Lapis Pondasi Agregat Kelas A

Divisi 6. Pekerjaan Aspal

- 6.1.(1) Lapis Resap Pengikat - Aspal Cair/Emulsi
- 6.1(2a) Lapis Perekat - Aspal Cair/Emulsi
- 6.3(5a) Laston Lapis Aus (AC-WC)
- 6.3(6a) Laston Lapis Antara (AC-BC)
- 6.3.(8) Bahan Anti Pengelupasan

Divisi 7. Struktur

- 7.1 (5a) Beton struktur, f_c '30 MPa
- 7.1 (8) Beton, f_c '15 MPa
- 7.3 (1) Baja Tulangan Polos-BJTP 280
- 7.9.(1) Pasangan Batu
- 7.15.(2) Pembongkaran Beton

Divisi 9.Pekerjaan Harian & Pekerjaan Lain-Lain

- 9.2.(1) Marka Jalan Termoplastik

S. LAIN-LAIN

Pembayaran Prestasi Pekerjaan Penyedia Jasa akan dibayar 100% dengan persyaratan:

1. Gambar teriaksana (As Built Drawing) dalam bentuk *hard copy* dan *soft copy* dimasukkan ke dalam *flashdisk* (PDF dan CAD) sudah diserahkan kepada pihak pertama (Pengguna Jasa).
2. Foto-foto pekerjaan mulai dari foto 0%, 50% dan 100% di print out dan file soft copy dalam bentuk PDF beserta rekaman video pekerjaan sebelum pelaksanaan (0%) dan setelah pelaksanaan (100%) dimasukkan ke dalam *flashdisk*.
3. Laporan-laporan terkait pelaksanaan kegiatan harus sudah selesai/diserahkan kepada PPTK sebelum penandatanganan MC 100%.

Makassar, 21 Januari 2022

KEPALA BIDANG BINA MARGA
DINAS PEKERJAAN UMUM DAN TATA RUANG
PROVINSI SULAWESI SELATAN
SELAKU KUASA PENGGUNA ANGGARAN


Ir. H. SUMARTINI, MT.

Pangkat : Pembina / IV.a

NIP. : 19651231 199603 2 022

DAFTAR PEKERJAAN UTAMA			
PENINGKATAN / REKONSTRUKSI JALAN RUAS PANGKEP – MATOJENG - TONDONGKURA - BTS. MAROS DI KAB. PANGKEP			
No. Mata Pembayaran	ITEM PEKERJAAN	BOBOT PEKERJAAN	JENIS PEKERJAAN
PEKERJAAN UTAMA			
6.3(6a)	Laston Lapis Antara (AC-BC)	23,768	Bukan Pekerjaan Spesialis
6.3(5a)	Laston Lapis Aus (AC-WC)	16,760	
2.2.(1)	Pasangan Batu dengan Mortar	12,924	
7.1 (5a)	Beton struktur, fc'30 MPa	11,751	
7.1 (8)	Beton , fc'15 Mpa	9,125	Sub. Kontrak
5.1.(1)	Lapis Pondasi Agregat Kelas A	4,899	
7.3 (1)	Baja Tulangan Polos-BJTP 280	4,199	
PEKERJAAN MINOR			
7.9.(1)	Pasangan Batu	3,203	Sub. Kontrak
3.2.(1a)	Timbunan Biasa dari sumber galian	2,651	
3.1.(3)	Galian Batu	2,618	
3.2.(2a)	Timbunan Pilihan dari sumber galian	2,268	
7.15.(2)	Pembongkaran Beton	1,791	
6.1 (2a)	Lapis Perekat - Aspal Cair/Emulsi	0,835	
9.2.(1)	Marka Jalan Termoplastik	0,610	Sub. Kontrak
2.1.(1)	Galian untuk Selokan Drainase dan Saluran Air	0,389	
3.1.(1)	Galian Biasa	0,380	
6.3.(8)	Bahan anti pengelupasan	0,354	
2.3.(15)	Gorong-gorong Kotak Beton Bertulang, ukuran dalam 100 cm x 100 cm	0,332	
6.1 (1)	Lapis Resap Pengikat - Aspal Cair/Emulsi	0,316	
1.2	Mobilisasi	0,284	
1.8.(1)	Manajemen dan Keselamatan Lalu Lintas	0,169	
1.19	Keselamatan dan Kesehatan Kerja	0,153	
3.3.(1)	Penyiapan Badan Jalan	0,135	
1.17.(3a)	Pengujian NoX	0,015	
1.17.(3b)	Pengujian Sulfurdioksida (SO2)	0,015	
1.17.(3c)	Pengujian Karbondioksida (CO2)	0,015	
1.17.(3f)	Pengujian Total Partikulat (TSP) - Debu	0,015	
1.17.(3g)	Pengujian Timah Hitam (Pb)	0,015	
1.17.(2a)	Pengujian Vibrasi Lingkungan untuk Kenyamanan dan Kesehatan	0,011	

Identifikasi Bahaya, Penilaian Risiko, Skala Prioritas, Pengendalian Risiko K3 dan Penanggung Jawab K3

Nama Kegiatan : PENINGKATAN / REKONTRUKSI JALAN RUAS PANGKEP - MATOJENG - TONDONGKURA - BTS. MAROS

Lokasi : KAB. PANGKEP

NO	URAIAN PEKERJAAN	IDENTIFIKASI BAHAYA	PENILAIAN RESIKO			SKALA PRIORITAS	PENGENDALIAN RESIKO K3	PENANGGUNG JAWAB NAMA PETUGAS
			KEKERAPAN	KEPARAHAN	TINGKAT RESIKO			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1	Laston Lapis Antara (AC-BC)	- Terkena manuver alat						





Lampiran 10: Lembar Surat Revisi IKU 2021-2023 dan 2024





PEMERINTAH PROVINSI SULAWESI SELATAN
DINAS PEKERJAAN UMUM DAN TATA RUANG
 JL. AP. PETTARANI No. 90 TELP. 0411-448903
 MAKASSAR

KEPUTUSAN KEPALA DINAS PEKERJAAN UMUM
 DAN TATA RUANG PROVINSI SULAWESI SELATAN
 NOMOR : 302/III/Tahun 2021

TENTANG

PENETAPAN REVISI INDIKATOR KINERJA UTAMA
 DINAS PEKERJAAN UMUM DAN TATA RUANG
 PROVINSI SULAWESI SELATAN
 TAHUN 2021-2023

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
 DINAS PEKERJAAN UMUM DAN TATA RUANG
 PROVINSI SULAWESI SELATAN

- Menimbang** :
- a. bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 3 dan Pasal 4 Peraturan Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor PER/9/M.PAN/5/2007 tentang Pedoman Umum Penetapan Revisi Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Instansi Pemerintah, perlu menetapkan Revisi Indikator Kinerja Utama Dinas Pekerjaan Umum dan Tata Ruang Provinsi Sulawesi Selatan Tahun 2021-2023;
 - b. bahwa penyusunan perubahan RPJMD dan Renstra OPD Dinas Pekerjaan Umum dan Tata Ruang Provinsi Sulawesi Selatan Tahun 2021-2023 telah selesai;
 - c. bahwa untuk maksud tersebut diatas, maka perlu ditetapkan dengan Keputusan Kepala Dinas Pekerjaan Umum dan Tata Ruang Provinsi Sulawesi Selatan.
- Mengingat** :
1. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2008 tentang Tahapan, Tata Cara Penyusunan, Pengendalian dan Evaluasi Pelaksanaan Rencana Pembangunan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 21, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4817);
 2. Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2004 tentang Percepatan Pemberantasan Korupsi;
 3. Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 1999 tentang Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah;
 4. Keputusan Lembaga Administrasi Negara Nomor 239/IX/6/8/2003 tentang Perbaikan Pedoman Penyusunan Pelaporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah;

- 2 -

5. Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 2 Tahun 2008 tentang Urusan Pemerintahan Yang Menjadi Kewenangan Pemerintah Daerah Provinsi Sulawesi Selatan (Lembaran Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Tahun 2008 Nomor 2, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Selatan Nomor 235)
6. Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 01 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 1 tahun 2019 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Tahun 2018 – 2023
7. Peraturan Daerah No 6 Tahun 2012 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Daerah No 9 Tahun 2008 tentang Organisasi Tata Kerja Inspektorat, Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah, Lembaga Teknis Daerah dan Lembaga Lain Provinsi Sulawesi Selatan.

MEMUTUSKAN :

Menetapkan :

- KESATU** : Indikator Kinerja Utama Dinas Pekerjaan Umum dan Tata Ruang Provinsi Sulawesi Selatan Tahun 2021-2023 sebagaimana terlampir dalam keputusan ini
- KEDUA** : Indikator Kinerja Utama tersebut diatas, merupakan acuan ukuran kinerja yang digunakan Dinas Pekerjaan Umum dan Tata Ruang Provinsi Sulawesi Selatan untuk menetapkan Rencana Kinerja Tahunan, menyampaikan Rencana Kerja dan Anggaran, menyusun dokumen Penetapan Kinerja, menyusun Laporan Akuntabilitas Kinerja serta melakukan evaluasi pencapaian kinerja sesuai dokumen Rencana Strategis.
- KETIGA** : Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal penetapan dan apabila dikemudian hari terdapat kekeliruan di dalamnya, maka akan dilakukan perbaikan sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di : Makassar
 Pada tanggal : 3 Maret 2021

Kepala Dinas,

PROF. DR. Ir. H. RUDY DJAMALUDDIN, M.Eng.

Pangkat : Pembina Utama Muda / IV c

NIP : 19701108 199412 1 001

Tembusan:

1. Gubernur Sulawesi Selatan di Makassar;
2. Wakil Gubernur Sulawesi Selatan di Makassar;
3. Sekretaris Daerah Provinsi Sulawesi Selatan di Makassar;
4. Kepala Bappellitbangda Provinsi Sulawesi Selatan di Makassar;
5. Peringgal

- 3 -

LAMPIRAN 1 : KEPUTUSAN DINAS PEKERJAAN UMUM DAN TATA RUANG
PROVINSI SULAWESI SELATAN
NOMOR : 302/III/Tahun 2021
TANGGAL : 3 Maret 2021

1. Nama Unit Organisasi : Dinas Pekerjaan Umum dan Tata Ruang Provinsi Sulawesi Selatan.

2. Tugas : Dinas Pekerjaan Umum dan Tata Ruang Provinsi Sulawesi Selatan menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang pekerjaan umum dan penataan ruang yang berdasarkan pada Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 39 Tahun 2019.

3. Fungsi : Dalam menyelenggarakan tugas pokok tersebut, Dinas Pekerjaan Umum dan Tata Ruang Provinsi Sulawesi Selatan mempunyai fungsi untuk melaksanakan urusan pokok yang diemban tersebut sebagai berikut:
 - a. Perumusan kebijakan urusan pemerintahan bidang pekerjaan umum dan penataan ruang;
 - b. Pelaksanaan kebijakan urusan pemerintahan bidang pekerjaan umum dan penataan ruang;
 - c. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan urusan pemerintahan bidang pekerjaan umum dan penataan ruang;
 - d. Pelaksanaan administrasi Dinas; dan
 - e. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh gubernur terkait tugas dan fungsinya.

Lampiran 2 :

**REVISI INDIKATOR KINERJA UTAMA TAHUN 2021-2023
DINAS PEKERJAAN UMUM DAN TATA RUANG PROVINSI SULAWESI SELATAN**

No.	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Formula Perhitungan	Sumber Data
Misi 1. Sasaran 1 RPJMD : Meningkatnya Akuntabilitas Kinerja Pemerintahan				
1	Meningkatnya akuntabilitas kinerja, perencanaan dan pengelolaan keuangan, kepegawaian dan aset perangkat daerah	1	Nilai Selisih Dinas PUTR	Hasil Penilaian Selisih (Poin)
		2	Persentase temuan material	Nilai Temuan Jumlah Anggaran x 100 %
Misi 2. Sasaran 3 RPJMD : Meningkatnya Akesabilitas Infrastruktur				
2	Meningkatnya akses dan kemitrapan jalan provinsi	3	Rasio kemitrapan jalan provinsi	$\frac{\text{Panjang Jalan Kondisi baik & sedang}}{\text{Panjang Seluruh Ruas Jalan Provinsi}}$ x 100 %
		4	Persentase penanganan ruas jalan terlewat	$\frac{\text{Pembangunan jalan terlewat}}{\text{Jumlah ruas jalan terlewat provinsi}}$ x 100 %
3	Meningkatnya cakupan layanan irigasi dan pengelolaan sumber daya air	5	Rasio luas daerah irigasi keseluruhan provinsi yang dilayani dan jaringan irigasi	$\frac{\text{Luas kewenangan provinsi yg dilayani layanan irigasi (ha)}}{\text{Luas DI kewenangan Provinsi}}$ x 100 %
		6	Persentase luas lahan pemukiman permukiman rawan banjir	$\frac{\text{Jumlah Kab/Kota rawan banjir yang terlayani infrastruktur pemertasi banjir}}{\text{Jumlah seluruh Kab/Kota rawan banjir}}$ x 100 %
4	Meningkatnya akses masyarakat terhadap layanan air minum	7	Persentase Penduduk berakses air minum layak	$\frac{\text{Jumlah RT berakses air minum layak}}{\text{Jumlah seluruh RT}}$ x 100 %
5	Berkembangnya fasilitas gedung penunjang layanan	8	Persentase ketersediaan layanan kontruksi bangunan gedung	$\frac{\text{Jumlah pembangunan & penfungsian bangunan gedung}}{\text{Jumlah gedung yang diencanakan terencana}}$ x 100 %
6	Meningkatnya kualitas jasa kontruksi	9	Persentase pelaksanaan layanan jasa kontruksi	$\frac{\text{Jumlah layanan yang dilaksanakan}}{\text{Jumlah layanan sesuai indikator LPPD (13 indikator)}}$ x 100 %

Handwritten initials

No.	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Formula Perhitungan	Sumber Data
Misi 3. Sasaran 4 RPJMD : Meningkatnya pertumbuhan ekonomi unggulan daerah				
7	Berkembangnya infrastruktur penunjang kawasan strategis dan pusat pertumbuhan baru yang dikembangkan	10	Persentase kawasan strategis dan pusat pertumbuhan baru yang dikembangkan	$\frac{\text{Jumlah Kawasan Strategis + Kawasan Peri Baru yg direncanakan}}{\text{Jumlah seluruh kawasan strategis dan kaw. pertunb. baru yg direncanakan}}$ x 100 %
Misi 5. Sasaran 10 RPJMD : Terpenuhinya kualitas lingkungan hidup serta kemampuan mitigasi dan adaptasi perubahan iklim				
8	Meningkatnya efisiensi pemanfaatan ruang	11	Persentase kelulusan perencanaan terhadap rencana tata ruang	$\frac{\text{Jumlah bahasan sesuai persetujuan}}{\text{Jumlah seluruh bahasan}}$ x 100 %
9	Meningkatnya akses masyarakat terhadap layanan sanitasi	12	Persentase Penduduk berakses air limbah domestik	$\frac{\text{Jumlah RT terlayani layanan ALD}}{\text{Jumlah seluruh RT}}$ x 100 %
		13	Persentase sambah perolehan yang terlayani	$\frac{\text{Jumlah RT terlayani perolehan}}{\text{Jumlah seluruh RT}}$ x 100 %

Mekassar, Meret 2021

Kepala Dinas,

PROF. DR. IR. H. RUDY DJAMALUDDIN, M.Eng.
Pangkat : Pembina Utama Muda / IV c
NIP. 19701108 199412 1 001

- 6 -

Lampiran 3 :

REVISI INDIKATOR KINERJA UTAMA TAHUN 2021-2023
DINAS PEKERJAAN UMUM DAN TATA RUANG PROVINSI SULAWESI SELATAN

NO.	PROGRAM	Indikator Sasaran	Satuan	Capaian Kinerja	Target Kinerja					SUMBER DATA
					2019	2020	2021	2022	2023	
Misi 1. Sasaran 1 RPJMD : Meningkatnya Akuntabilitas Kinerja Pemerintahan										
1	Program Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah Provinsi	Nilai Salip Dinsu PUTR	Poin	-	BB	BB	A	A		Sekreteria
		% temuan material	%	0	0	0	0	0		
Misi 2. Sasaran 3 RPJMD : Meningkatnya aksesibilitas infrastruktur										
2	Program Penyelenggaraan Jalan	Rasio kelayakan jalan provinsi	%	81.52	85.90	72.3	74.24	75.09		Bidang Bina Marga
		% penanganan ruas jalan terisolir	%	20.48	42.72	71.79	74.25	90		
3	Program Pengelolaan Sumber Daya Air	Rasio luas daerah inget kewenangan provinsi yang dilayani oleh jaringan irigasi	%	69.33	60.06	60.06	61.72	63.37		Bidang Sumber Daya Air
		% Luas Kawasan Permukiman Rawan Banjir	%	1,28%	1,25%	1,24%	1,23%	1,22%		
4	Program Pengelolaan Dan Pengembangan Sistem Penyediaan Air Minum	% Penduduk berakses air minum layak	%	74.05	78.74	82.47	86.28	89.62		Bidang Cipta Karya
5	Program Penataan Bangunan Gedung	% Keterediaan layanan konsultasi bangunan gedung	%	100	100	100	100	100		
6	Program Pengembangan Jasa Konstruksi	% Pelaksanaan layanan jasa konstruksi	%	60	70	80	90	100		Bidang Bina Konstruksi

4/13

- 7 -

NO.	PROGRAM	Indikator Sasaran	Satuan	Capaian Kinerja	Target Kinerja					SUMBER DATA
					2019	2020	2021	2022	2023	
Misi 3. Sasaran 4 RPJMD : Meningkatnya pertumbuhan ekonomi wilayah daerah										
7	Program Penyelenggaraan Penataan Ruang	% Kawasan strategis dan pusat pertumbuhan baru yang dikembangkan	%	33.8	59	72.7	77.2	81.8		Bidang Tata Ruang
Misi 5. Sasaran 10 RPJMD : Terpeliharanya kualitas lingkungan hidup serta kemampuan mitigasi dan adaptasi perubahan iklim										
8	Program Penyelenggaraan Penataan Ruang	% Keluasan pembangunan terhadap rencana tata ruang	%	70	75	80	85	90		Bidang Tata Ruang
9	Program Pengelolaan Dan Pengembangan Sistem Air Limbah	% Penduduk berakses layanan air limbah domestik	%	77.87	85.03	87.80	91.02	93.55		Bidang Cipta Karya
10	Program Pengembangan Sistem Dan Pengelolaan Sampah Organik	% Sampah organik yang terangkut	%	57.74	75.50	75.13	74.00	74.72		

Makassar, Maret 2021

Kepala Dinas,


PROF. DR. Ir. H. RUDY DJAMALUDDIN, M.Eng.
 Pengkjet : Pembina Utama Muda / IV c
 NIP. 19701108 195412 1 001



**PEMERINTAH PROVINSI SULAWESI SELATAN
DINAS BINA MARGA DAN BINA KONSTRUKSI**

Jl. Andi Pangerang Pettarani No. 90 Makassar 90222 Telp. (0411) 448300,
Website : putr.sulselprov.go.id

KEPUTUSAN GUBERNUR SULAWESI SELATAN

NOMOR : 431 / I / TAHUN 2024

TENTANG

**PENETAPAN INDIKATOR KINERJA UTAMA DINAS BINA MARGA DAN BINA
KONSTRUKSI PROVINSI SULAWESI SELATAN TAHUN 2024**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

GUBERNUR SULAWESI SELATAN,

- Menimbang : a. bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 3 dan Pasal 4 ayat (3) Peraturan Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor PER/9/M.PAN/5/2007 tentang Pedoman Umum Penetapan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Instansi Pemerintah, perlu menetapkan Indikator Kinerja Utama Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Provinsi Sulawesi Selatan Tahun 2024;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan tentang Indikator Kinerja Utama Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Provinsi Sulawesi Selatan Tahun 2024;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
2. Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 292, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 5601) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
3. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2023 tentang Aparatur Sipil Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 141 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6897);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2008 tentang Tahapan, Tata Cara Penyusunan, Pengendalian dan Evaluasi Pelaksanaan Rencana Pembangunan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 21, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4817);

5. Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (Lembaran Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 80);
6. Peraturan Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor PER/9/M.PAN/5/2007 tentang Pedoman Umum Penetapan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Instansi Pemerintah;
7. Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 8 Tahun 2016 tentang Urusan Pemerintahan Daerah (Lembaran Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Tahun 2016 Nomor 8);
8. Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 10 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah (Lembaran Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Tahun 2016 Nomor 10, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 293) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 1 Tahun 2023 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 10 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah (Lembaran Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Tahun 2023 Nomor 1, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 327);
9. Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 1 Tahun 2019 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Tahun 2018-2023 (Lembaran Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Tahun 2019 Nomor 1, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 301) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 1 Tahun 2021 tentang perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2019 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Tahun 2018-2023 (Lembaran Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Tahun 2021 Nomor 1, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 314);
10. Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 11 Tahun 2023 Tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Tahun Anggaran 2024 (Lembaran Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Tahun 2023 Nomor 11);
11. Peraturan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 7 Tahun 2023 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi, serta Tata Kerja Perangkat Daerah (Berita Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Tahun 2023 Nomor 7);
12. Peraturan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 1 Tahun 2024 tentang Penjabaran Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Tahun Anggaran 2024 (Berita Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Tahun 2024 Nomor 2).

MEMUTUSKAN :

- Menetapkan :
KESATU : Indikator Kinerja Utama Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Provinsi Sulawesi Selatan Tahun 2024, Indikator Kinerja Utama sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan ini;

- KEDUA : Indikator Kinerja Utama tersebut diatas, merupakan acuan ukuran kinerja yang digunakan Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Provinsi Sulawesi Selatan untuk menetapkan Rencana Kinerja Tahunan, menyampaikan Rencana Kerja dan Anggaran, menyusun dokumen Penetapan Kinerja, menyusun Laporan Akuntabilitas Kinerja serta melakukan evaluasi pencapaian kinerja sesuai dokumen Rencana Strategis;
- KETIGA : Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan dan memiliki kekuatan mengikat sepanjang sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan. Apabila terdapat kekeliruan dalam Keputusan ini akan diadakan perbaikan sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan.

Ditetapkan di Makassar
Pada tanggal 30 Januari 2024

an. **GUBERNUR SULAWESI SELATAN**
KEPALA DINAS,

Ir. H.J. ASTINA ABBAS, MT
Pangkat : Pembina Utama Muda/IV.c
Nip : 19661001 199203 2 017

TEMBUSAN:

1. Gubernur Sulawesi Selatan di Makassar;
2. Pj. Sekretaris Daerah Provinsi Sulawesi Selatan di Makassar;
3. Kepala Bappelitbangda Provinsi Sulawesi Selatan di Makassar.

LAMPIRAN : KEPUTUSAN GUBERNUR SULAWESI SELATAN
 NOMOR : 431/TAHUN 2024
 TANGGAL : 30 JANUARI 2024
 TENTANG : PENETAPAN INDIKATOR KINERJA UTAMA DINAS BINA MARGA DAN BINA KONSTRUKSI PROVINSI SULAWESI SELATAN TAHUN 2024

INDIKATOR KINERJA UTAMA TAHUN 2024
 DINAS BINA MARGA DAN BINA KONSTRUKSI PROVINSI SULAWESI SELATAN

No.	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Formulasi Perhitungan	Sumber Data
1	Meningkatnya akses dan kemandapan jalan provinsi	1. Persentase Jalan Provinsi dalam kondisi mantap 2. Persentase Tertib penyelenggaraan Jasa Konstruksi	Misi 4 : Mewujudkan Sulawesi Selatan Sebagai Satu Kesatuan Sosial-Ekonomi yang Berkeadilan Panjang Jalan kondisi baik & sedang Panjang Seluruh Ruas Jalan Provinsi Jumlah penyelenggara jasa konstruksi yang tertib jumlah penyelenggara jasa konstruksi lingkup dinas	5

an. GUBERNUR SULAWESI SELATAN

KEPALA DINAS,

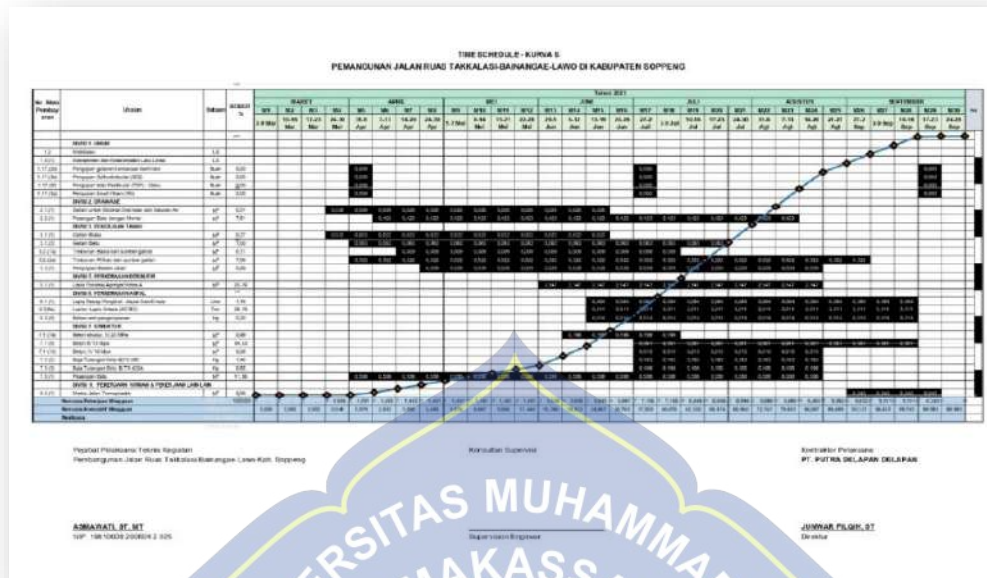


Ir. HJ ASTINA ABBAS, M.T

Pangkat Pembina Utama Muda / IV c

NIP : 19661001 199203 2 017

Lampiran 11: Bentuk Laporan Singkat Perencanaan dan Pengawasan Pembangunan Ruas Jalan



Lampiran 12: Peralatan dan Bahan

DAFTAR PERALATAN APBD
DINAS PEKERJAAN UMUM DAN TATA RUANG PROVINSI SULAWESI SELATAN

Nomor Urut	Jenis - Peralatan	Merk & Type	Thn Pemb	Sumber Dana	KONDISI				KETERANGAN	
					B	RR	RB	RSS		
1	2	3	4	5	9				10	
1	1	Asphalt Cutter	Robin	2009	APBD	B	-	-	-	Sub UPTD Luwu Utara (Ke UPTD)
2	2	Asphalt Cutter	Robin	2009	APBD	B	-	-	-	Sub UPTD Tana Toraja
3	3	Asphalt Cutter	Robin	2009	APBD	B	-	-	-	Sub UPTD Baru
4	4	Asphalt Cutter	Robin	2009	APBD	-	-	-	RSS	Sub UPTD Sidrap
5	5	Asphalt Cutter	Robin	2009	APBD	B	-	-	-	Sub UPTD Pinrang
6	6	Asphalt Cutter	Robin	2009	APBD	B	-	-	-	Sub UPTD Enrekang
7	7	Asphalt Cutter	Robin	2009	APBD	B	-	-	-	Sub UPTD Gowa-Sapaya
8	8	Asphalt Cutter	Robin	2009	APBD	B	-	-	-	Sub UPTD Gowa-Malino
9	9	Asphalt Cutter	Robin	2009	APBD	B	-	-	-	Sub UPTD Jeneponto-Bantaeng
10	10	Asphalt Cutter	Robin	2009	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jbt. Bone Timur
11	11	Asphalt Cutter	Robin	2009	APBD	B	-	-	-	Sub UPTD Soppeng
12	12	Asphalt Cutter	Robin	2009	APBD	B	-	-	-	Sub UPTD Wajo
13	13	Asphalt Cutter	Robin	2009	APBD	B	-	-	-	Sub UPTD Bulukumba
14	14	Asphalt Cutter	Robin	2009	APBD	B	-	-	-	Sub UPTD Selay
15	15	Asphalt Cutter	Robin	2009	APBD	B	-	-	-	Sub UPTD Bulukumba
16	16	Asphalt Cutter	Honda	2011	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jbt. Mamminasata
17	17	Asphalt Cutter	Honda	2011	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jbt. Bone Barat
18	18	Asphalt Cutter	Lonchin	2017	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jbt. Luwu Utara
19	19	Asphalt Cutter	Lonchin	2017	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jbt. Luwu Timur
20	20	Asphalt Cutter	Lonchin	2017	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jbt. Tana Toraja
21	21	Asphalt Cutter	Lonchin	2017	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jbt. Toraja Utara
22	22	Asphalt Cutter	Lonchin	2017	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jbt. Sidrap
23	23	Asphalt Cutter	Lonchin	2017	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jbt. Pinrang
24	24	Asphalt Cutter	Lonchin	2017	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jbt. Baru
25	25	Asphalt Cutter	Lonchin	2017	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jbt. Mamminasata
26	26	Asphalt Cutter	Lonchin	2017	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jbt. Gowa-Malino
27	27	Asphalt Cutter	Lonchin	2017	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jbt. Palang Sappaya
28	28	Asphalt Cutter	Lonchin	2017	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jbt. Wajo
29	29	Asphalt Cutter	Lonchin	2017	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jbt. Soppeng
30	30	Asphalt Cutter	Lonchin	2017	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jbt. Bone Barat
31	31	Asphalt Cutter	Lonchin	2017	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jbt. Bone Timur
32	32	Asphalt Cutter	Lonchin	2017	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jbt. Singi
33	33	Asphalt Cutter	Lonchin	2017	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jbt. Bulukumba
34	34	Asphalt Cutter	Lonchin	2017	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jbt. Jeneponto
35	35	Asphalt Cutter	Lonchin	2017	APBD	B	-	-	-	Pool WS Km. 16 Baddoka
36	36	Asphalt Cutter	Lonchin	2017	APBD	B	-	-	-	Pool WS Km. 16 Baddoka
37	37	Asphalt Cutter	Lonchin	2017	APBD	B	-	-	-	Pool WS Km. 16 Baddoka
38	1	Asphalt M. Plant	Tanaka Tab PB 30	1990	Ex Karwil	-	-	-	RB	WS Km. 16 Baddoka
39	1	Asphalt Sprayer	Kasparindo	2010	APBD	-	-	-	RB	PPTK Gowa-Malino
40	2	Asphalt Sprayer	Kasparindo	2010	APBD	-	-	-	RB	PPTK Palangga-Sapaya
41	3	Asphalt Sprayer	Kasparindo	2010	APBD	-	-	-	RB	PPTK Pemel Bone Barat
42	4	Asphalt Sprayer	Kasparindo	2010	APBD	-	-	-	RB	PPTK Pemel Bulukumba
43	5	Asphalt Sprayer	Kasparindo	2011	APBD	-	-	-	RR	PPTK Pemel Jin & Jbt. Mamminasata
44	6	Asphalt Sprayer	Kasparindo K2 800 L	2005	APBD	-	-	-	RB	Sub UPTD Luwu Timur
45	7	Asphalt Sprayer	Kasparindo K2 800 L	2005	APBD	-	-	-	RB	Sub UPTD Talor
46	8	Asphalt Sprayer	Kasparindo K2 800 L	2005	APBD	-	-	-	RB	Sub UPTD Baru
47	9	Asphalt Sprayer	Kasparindo K2 800 L	2005	APBD	-	-	-	RSS	Sub UPTD Sidrap
48	10	Asphalt Sprayer	Kasparindo Kas 800 L	2002	APBD	-	-	-	RSS	Sub UPTD Sidrap
49	11	Asphalt Sprayer	Kasparindo Kas 800 L	2002	APBD	-	-	-	RSS	Sub UPTD Pinrang (rencana hapus)
50	12	Asphalt Sprayer	Kasparindo	1998	APBD	-	-	-	RB	Sub UPTD Mts - Pangkep
51	13	Asphalt Sprayer	Kasparindo K2 800 L	2005	APBD	-	-	-	RSS	Sub UPTD Gowa
52	14	Asphalt Sprayer	Kasparindo K2 800 L	2005	APBD	-	-	-	RSS	Sub UPTD Gowa
53	15	Asphalt Sprayer	Kasparindo	1998	APBD	-	-	-	RSS	Sub UPTD J. Ponto - Btg
54	16	Asphalt Sprayer	Kasparindo Kas 800 L	2002	APBD	-	-	-	RB	Sub UPTD J. Ponto - Btg (Hilang)
55	17	Asphalt Sprayer	Kasparindo K2 800 L	2005	APBD	-	-	-	RSS	PPTK Palangga-Sapaya
56	18	Asphalt Sprayer	Kasparindo K2 800 L	2005	APBD	-	-	-	RB	Sub UPTD Mts - Pangkep
57	19	Asphalt Sprayer	Kasparindo - Kubota	1994	APBD	-	-	-	RSS	Sub UPTD Bulukumba (Hilang)
58	20	Asphalt Sprayer	Kasparindo K2 800 L	2005	APBD	-	-	-	RB	Sub UPTD Bone Timur
59	21	Asphalt Sprayer	Kasparindo - Kubota	1994	APBD	-	-	-	RSS	Sub UPTD Bone Timur
60	22	Asphalt Sprayer	Kasparindo - Kubota	1994	APBD	-	-	-	RSS	Sub UPTD Bone Timur
61	23	Asphalt Sprayer	Kasparindo Kas 800 L	2002	APBD	-	-	-	RSS	Sub UPTD Selay
62	24	Asphalt Sprayer	Kasparindo K2 800 L	2005	APBD	-	-	-	RB	Sub UPTD Selay
63	25	Asphalt Sprayer	Kasparindo K2 800 L	2013	APBD	-	-	-	RR	PPTK Pemel Jin & Jemb. Jeneponto
64	26	Asphalt Sprayer	Kasparindo K2 800 L	2013	APBD	-	-	-	RR	PPTK Pemel Jin & Jemb. Baru
65	27	Asphalt Sprayer	Kasparindo K2 800 L	2013	APBD	-	-	-	RR	PPTK Pemel Jin & Jemb. Pinrang
66	28	Asphalt Sprayer	CMG - 700	2016	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jemb. Luwu Timur
67	29	Asphalt Sprayer	CMG - 700	2016	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jemb. Luwu Utara
68	30	Asphalt Sprayer	CMG - 700	2016	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jemb. Tana Toraja
69	31	Asphalt Sprayer	CMG - 700	2016	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jemb. Toraja Utara
70	32	Asphalt Sprayer	CMG - 700	2016	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jemb. Sidrap

1	2	3	4	8	9	10	
71	33	Asphalt Sprayer	CMG - 700	2016	APBD	B - - -	PPTK Pemel Jin & Jemb. Baru
72	34	Asphalt Sprayer	CMG - 700	2016	APBD	B - - -	PPTK Pemel Jin & Jemb. Mamminasata
73	35	Asphalt Sprayer	CMG - 700	2016	APBD	B - - -	PPTK Pemel Jin & Jemb. Gowa-Malino
74	36	Asphalt Sprayer	CMG - 700	2016	APBD	B - - -	PPTK Pemel Jin & Jemb. Wajo
75	37	Asphalt Sprayer	CMG - 700	2016	APBD	B - - -	PPTK Pemel Jin & Jemb. Bone Barat
76	38	Asphalt Sprayer	CMG - 700	2016	APBD	B - - -	PPTK Pemel Jin & Jemb. Bulukumba
77	39	Asphalt Sprayer	CMG - 700	2016	APBD	B - - -	PPTK Pemel Jin & Jemb. Jeneponto
78	40	Asphalt Sprayer	CMG - 700	2016	APBD	B - - -	Km. 18 Baddoka
79	1	Backhoe Loader	Chasse	2008	APBD	- RR - -	Pool Dinas
80	2	Backhoe Loader	New Holland	2013	APBD	- RR - -	Pool Dinas
81	3	Backhoe Loader	Caterpillar	2016	APBD	- RR - -	Kab. Soppeng
82	4	Backhoe Loader	Case	2018	APBD	B - - -	Pool Dinas /UPT Workshop
83	1	Belt Conveyor Asbuton Dryer	Flying House CB - 93	1993	Non upr	- - -	RSS Sub UPTD Mrs - Pngkp
84	1	Belt Conveyor Butas	Flying House CB - 93	1993	Non upr	- - -	RSS Sub UPTD Mrs - Pngkp
85	1	Belt Conveyor Pan Mixer	Flying House CB - 93	1993	Non upr	- - -	RSS Sub UPTD Mrs - Pngkp
86	1	Bulldoser	Komatsu D31A E-20	2009	APBD	- RR - -	Pool Dinas
87	2	Bulldoser	Komatsu D50-16	1970	Ex Karwil	- - -	RSS PPTK Pemel Talor
88	3	Bulldoser	Caterpillar	2016	APBD	B - - -	Km. Baddoka
89	1	Compressor & Jack Hammer	Kasparindo	2010	APBD	- RR - -	PPTK Palangga- Sapaya
90	1	Chain Saw (Pemotong Pohon)	STIHL	2017	APBD	B - - -	PPTK Pemel Jin & Jemb. Luwu Utara
91	2	Chain Saw (Pemotong Pohon)	STIHL	2017	APBD	B - - -	PPTK Pemel Jin & Jemb. Luwu Timur
92	3	Chain Saw (Pemotong Pohon)	STIHL	2017	APBD	B - - -	PPTK Pemel Jin & Jemb. Tana Toraja
93	4	Chain Saw (Pemotong Pohon)	STIHL	2017	APBD	B - - -	PPTK Pemel Jin & Jemb. Baru
94	5	Chain Saw (Pemotong Pohon)	STIHL	2017	APBD	B - - -	PPTK Pemel Jin & Jemb. Mamminasata
95	6	Chain Saw (Pemotong Pohon)	STIHL	2017	APBD	B - - -	PPTK Pemel Jin & Jemb. Gowa-Malino
96	7	Chain Saw (Pemotong Pohon)	STIHL	2017	APBD	B - - -	PPTK Pemel Jin & Jemb. Bulukumba
97	8	Chain Saw (Pemotong Pohon)	STIHL	2017	APBD	B - - -	PPTK Pemel Jin & Jemb. Toraja Utara
98	9	Chain Saw (Pemotong Pohon)	STIHL	2017	APBD	B - - -	PPTK Pemel Jin & Jemb. Wajo
99	10	Chain Saw (Pemotong Pohon)	STIHL	2017	APBD	B - - -	PPTK Pemel Jin & Jemb. Palga-Sapaya
100	11	Chain Saw Besar MS 250	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah II Enrekang
101	12	Chain Saw Besar MS 250	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah II Enrekang
102	13	Chain Saw Besar MS 250	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah I Luwu Utara
103	14	Chain Saw Besar MS 250	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah I Luwu Utara
104	15	Chain Saw Besar MS 250	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah IV Makassar
105	16	Chain Saw Besar MS 250	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah IV Makassar
106	17	Chain Saw Besar MS 250	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah III Parepare
107	18	Chain Saw Besar MS 250	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah III Parepare
108	19	Chain Saw Besar MS 250	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah VI Bulukumba
109	20	Chain Saw Besar MS 250	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah VI Bulukumba
110	21	Chain Saw Besar MS 250	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah V Bone
111	22	Chain Saw Besar MS 250	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah V Bone
112	23	Chain Saw Besar MS 250	STIHL	2020	APBD	B - - -	Dinas PUTR
113	24	Chain Saw Besar MS 250	STIHL	2020	APBD	B - - -	Dinas PUTR
114	25	Chain Saw Besar MS 250	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Workshop
115	26	Chain Saw Besar MS 250	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Workshop
116	27	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	Dinas PUTR
117	28	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah II Enrekang
118	29	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah II Enrekang
119	30	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah I Luwu Utara
120	31	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah I Luwu Utara
121	32	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah IV Makassar
122	33	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah IV Makassar
123	34	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah III Parepare
124	35	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah III Parepare
125	36	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah VI Bulukumba
126	37	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah VI Bulukumba
127	38	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah V Bone
128	39	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Wilayah V Bone
129	40	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Workshop
130	41	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Workshop
131	42	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Workshop
132	43	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Workshop
133	44	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Workshop
134	45	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Workshop
135	46	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Workshop
136	47	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Workshop
137	48	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Workshop
138	49	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Workshop
139	50	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Workshop
140	51	Chain Saw Mini MS 170	STIHL	2020	APBD	B - - -	UPT Workshop
141	1	Dump Truck	Hino Type Dutro 110 LD	2007	APBD	- - RB -	PPTK Pemel Luwu Utara (DD. 9224)
142	2	Dump Truck	Toyota Dyna 125 HT	2005	APBD	- RR - -	Sub UPTD Talor
143	3	Dump Truck	Toyota Dyna 125 HT	2005	APBD	- RR - -	Sub UPTD Baru
144	4	Dump Truck	Toyota Dyna 125 HT	2005	APBD	- RR - -	Sub UPTD Sidrap (DD. 9013 AC)

1	2	3	4	8	9	10				
145	5	Dump Truck		2009	APBD	-	RR	-	-	Sub UPTD Pinrang
146	6	Dump Truck	Toyota Dyna 125 HT	2005	APBD	-	RR	-	-	Sub UPTD Gowa-Takalar
147	7	Dump Truck	Toyota Dyna 125 HT	2005	APBD	-	RR	-	-	Sub UPTD Gowa-Takalar
148	8	Dump Truck	Hino Type Dutro 130 HD	2009	APBD	-	RR	-	-	Sub UPTD Gowa
149	9	Dump Truck	Toyota	2010	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Gowa-Malino
150	10	Dump Truck	Toyota	2010	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Gowa-Sapaya (DD. 9457 AJ)
151	11	Dump Truck	Toyota	2011	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jt. Mammasasa (DD. 9238 AP)
152	12	Dump Truck	Toyota	2011	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Jin & Jt. Bone
153	13	Dump Truck	Toyota Dyna 125 HT	2005	APBD	-	RR	-	-	Sub UPTD J. Ponto-Blg
154	14	Dump Truck	Toyota Dyna 125 HT	2005	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel. Enrekang
155	15	Dump Truck	Hino Type Dutro 110 LD	2007	APBD	-	RR	-	-	Sub UPTD Bone Beiral (DD. 9223)
156	16	Dump Truck	Hino Type Dutro 130 HD	2009	APBD	-	RR	-	-	Sub UPTD Bone Timur
157	17	Dump Truck	Toyota Dyna 125 HT	2005	APBD	-	RR	-	-	Sub UPTD Soppeng
158	18	Dump Truck	Toyota Dyna 125 HT	2005	APBD	-	RR	-	-	Sub UPTD Wajo
159	19	Dump Truck		2009	APBD	-	RR	-	-	Sub UPTD Bulukumba
160	20	Dump Truck	Toyota Dyna 125 HT	2005	APBD	-	RR	-	-	Sub UPTD Sinjai
161	21	Dump Truck	Toyota Dyna 125 HT	2005	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel. Gowa-Sapaya (DD. 9026 AB)
162	22	Dump Truck Rear	Isuzu TLD - 54 S	1980	Non upr	-	-	RB	-	Sub UPTD Maros
163	23	Dump Truck Rear	Toyota Dyna BU - 30	1980	Non Upr	-	-	RB	-	Sub UPTD Lutrialada di Gowa
164	24	Dump Truck	Toyota	2012	APBD	B	-	-	-	Pool Dinas (Crane)
165	25	Dump Truck	Toyota	2014	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel. Kab. Wajo
166	26	Dump Truck	Toyota	2014	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel. Kab. Soppeng
167	27	Dump Truck + Crane	Toyota / UNIC	2014	APBD	B	-	-	-	Pool Dinas (Crane)
168	28	Dump Truck	Toyota	2015	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel. Gowa-Sapaya
169	29	Dump Truck Flat Deck+Crane	Toyota (Crane 2016)	2015	APBD	B	-	-	-	Pool Dinas
170	30	Dump Truck	Toyota	2016	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel. Jin & Jt. Mammasasa
171	31	Dump Truck	Toyota	2016	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel. Tana Toraja
172	32	Dump Truck	Toyota	2017	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel. Luwu Utara
173	33	Dump Truck	Hino	2018	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel. Rusa Palangga-Sapaya
174	34	Dump Truck	Hino	2018	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel. Kab. Sinjai
175	35	Dump Truck	Hino	2018	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel. Kab. Baru
176	36	Dump Truck	Hino	2018	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel. Toraja Utara
177	37	Dump Truck	Hino	2019	APBD	B	-	-	-	WS. Km. 16 Baddoka
178	38	Dump Truck	Hino	2019	APBD	B	-	-	-	WS. Km. 16 Baddoka
179	39	Dump Truck	Hino	2019	APBD	B	-	-	-	WS. Km. 16 Baddoka
180	40	Dump Truck	Hino	2020	APBD	B	-	-	-	WS. Km. 16 Baddoka
181	1	Excavator	Komatsu	2007	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel. Luwu Utara
182	2	Excavator	Komatsu PC 200	2014	APBD	B	-	-	-	Pool Dinas
183	3	Excavator Amphibi			APBD		RR	-	-	Ex. Pengaran
184	1	Flat Bed Tronton	Hino Type FG 235	2007	APBD		RR	-	-	Pool Dinas
185	1	Hand Baby Roller	Sakai HV80 ST	2009	APBD	B	-	-	-	Sub UPTD Gowa
186	2	Hand Baby Roller	Sakai HV80 ST	2009	APBD	B	-	-	-	Sub UPTD Soppeng
187	3	Hand Baby Roller	Sakai HV80 ST	2009	APBD	B	-	-	-	Sub UPTD Bulukumba
188	4	Hand Baby Roller	Sakai HV80 ST	2013	APBD	B	-	-	-	Sub UPTD Tator
189	5	Hand Baby Roller	Sakai HV80 ST	2013	APBD	B	-	-	-	Sub UPTD Enrekang
190	6	Hand Baby Roller	Sakai HV80 ST	2013	APBD	B	-	-	-	Sub UPTD Luwu Utara
191	7	Hand Baby Roller	Sakai HV80 ST	2013	APBD	B	-	-	-	Sub UPTD Wajo
192	1	Jack Hammer Electric		2012	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel. Gowa-Malino
193	2	Jack Hammer Electric		2012	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel. Palangga-Sapaya
194	1	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel. Luwu Utara (DD. 8085 AP)
195	2	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	RR	-	-	SKPD Luwu Utara (DD. 8103 AP)
196	3	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel. Tator (DD. 8083 AP)
197	4	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel. Sidrap (DD. 8060 AR)
198	5	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel. Pinrang
199	6	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel. Pinrang (DD. 8094 AP)
200	7	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel. Enrekang (DD. 8084 AP)
201	8	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	-	RSS	-	PPTK Gowa-Malino
202	9	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	-	RB	-	PPTK Gowa-Malino
203	10	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	-	RB	-	PPTK Gowa-Sapaya (DD. 8604 AP)
204	11	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	-	RR	-	PPTK Gowa-Sapaya (DD. 8241)
205	12	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	-	RSS	-	PPTK Gowa-Sapaya (DD. 8086 AP)
206	13	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	-	RB	-	PPTK Gowa-Sapaya (DD. 8102 AP)
207	14	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	-	RSS	-	PPTK Pemel. Jenaponto
208	15	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel. J. Ponto (DD. 8095 AP)
209	16	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	RR	-	-	Pool Dinas Bina Marga (DD. 8104 AP)
210	17	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	RR	-	-	Pool Dinas Bina Marga (DD. 8105 AP)
211	18	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel. Bone
212	19	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel. Baru
213	20	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel. Sidrap (DD. 8104 AP)
214	21	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel. Bone
215	22	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel. Bone (DD. 8090 AP)
216	23	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel. Bone (DD. 8091 AP)
217	24	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	-	RB	-	PPTK Pemel. Soppeng
218	25	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	-	RB	-	PPTK Pemel. Soppeng (DD. 8093 AP)
219	26	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel. Wajo
220	27	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel. Wajo (DD. 8092 AP)

1	2	3	4	8	9	10				
221	28	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	-	RB	-	PPTK Pemel Bulukumba
222	29	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	-	RB	-	PPTK Pemel Bulukumba (DD. 8096 AP)
223	30	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel Sinjai
224	31	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel Sinjai (DD. 8097 AP)
225	32	Motor Gandeng	Viar	2010	APBD	-	-	RB	-	PPTK Pemel Gowa-Malino
226	33	Motor Gandeng	Viar	2011	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel. Jn & Jkt. Mamasata (DD. 8382 AP)
227	34	Motor Gandeng	Viar	2011	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel. Jn & Jkt. Bone (DD. 9303 AP)
228	35	Motor Gandeng	Viar	2012	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel Soppeng
229	36	Motor Gandeng	Viar	2012	APBD	-	RR	-	-	Pool Dinas
230	37	Motor Gandeng	Viar	2012	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel Gowa-Malino
231	38	Motor Gandeng	Viar	2012	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel Palangga-Sapaya
232	1	Molen		2012	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel Gowa-Malino
233	2	Molen		2012	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel Palangga-Sapaya
234	1	Motor Greder	Komatsu GD 31 RC	1980	Non Upr	-	-	RB	-	UPTD Wilayah I Palopo
235	2	Motor Greder	Komatsu GD 37 - 5 H	1980	Non Upr	-	-	RB	-	Sub UPTD Maros
236	3	Motor Greder	Komatsu	2007	APBD	-	RR	-	-	Pool Dinas
237	4	Motor Greder	Caterpillar 120 K	2015	APBD	-	-	RB	-	Pool Dinas
238	1	Pan Mixer	Flying House PM - 93	1993	Non Upr	-	-	RB	-	Sub UPTD Maros
239	2	Pan Mixer	Kasparindo	2014	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel. Kab. Pinrang
240	3	Pan Mixer	Kasparindo	2014	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel. Palangga-Sapaya
241	1	Plat Tamper	Robin	2009	ABPD	B	-	-	-	Sub UPTD Luwu Utara
242	2	Plat Tamper	Robin	2009	ABPD	B	-	-	-	Sub UPTD Tana Toraja
243	3	Plat Tamper	Robin	2009	ABPD	B	-	-	-	Sub UPTD Barru
244	4	Plat Tamper	Robin	2009	ABPD	B	-	RB	-	Sub UPTD Sidrap
245	5	Plat Tamper	Robin	2009	ABPD	B	-	-	-	Sub UPTD Pinrang
246	6	Plat Tamper	Robin	2009	ABPD	B	-	-	-	Sub UPTD Enrekang
247	7	Plat Tamper	Robin	2009	ABPD	-	RR	-	-	Sub UPTD Gowa-Sapaya
248	8	Plat Tamper	Robin	2009	ABPD	B	-	-	-	Sub UPTD Gowa-Malino
249	9	Plat Tamper	Robin	2009	ABPD	-	-	RB	-	Sub UPTD Jeneponto-Bantaeng
250	10	Plat Tamper	Robin	2009	ABPD	B	-	-	-	Sub UPTD Bone
251	11	Plat Tamper	Robin	2009	ABPD	B	-	-	-	Sub UPTD Soppeng
252	12	Plat Tamper	Robin	2009	ABPD	B	-	-	-	Sub UPTD Wajo
253	13	Plat Tamper	Robin	2009	ABPD	B	-	-	-	Sub UPTD Bulukumba
254	14	Plat Tamper	Robin	2009	ABPD	B	-	-	-	Sub UPTD Sinjai
255	15	Plat Tamper	Robin	2009	ABPD	B	-	-	-	Sub UPTD Bulukumba
256	16	Plat Tamper	Honda	2011	ABPD	B	-	-	-	PPTK Pemel. Jn & Jkt. Mamasata
257	17	Plat Tamper	Honda	2011	ABPD	B	-	-	-	PPTK Pemel. Jn & Jkt. Bone
258	18	Plat Tamper	Honda	2012	ABPD	B	-	-	-	PPTK Pemel. Jn & Jkt. Enrekang
259	19	Plat Tamper	Honda	2012	ABPD	B	-	-	-	PPTK Pemel. Jn & Jkt. Talar
260	20	Plat Tamper	Honda	2012	ABPD	B	-	-	-	PPTK Pemel. Palangga-Sapaya
261	21	Plat Tamper	Honda	2012	ABPD	B	-	-	-	PPTK Pemel. Jeneponto
262	1	Road Roller	SAKAI	2010	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel Gowa-Sapaya
263	2	Road Roller	SAKAI	2010	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel Gowa-Malino
264	3	Road Roller	SAKAI	2011	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel Kawasan Mamasata
265	4	Road Roller	SAKAI	2012	APBD	-	RR	-	-	PPTK Pemel Bone Barat
266	5	Road Roller	SAKAI	2013	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Kab. Soppeng
267	6	Road Roller	SAKAI	2013	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Kab. Jeneponto
268	7	Road Roller	BOMAG	2014	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Kab. Pinrang
269	8	Road Roller	BOMAG	2014	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Bone Timur
270	9	Road Roller	BOMAG	2014	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Kab. Sinjai
271	10	Road Roller	BOMAG	2014	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Kab. Barru
272	11	Road Roller	BOMAG 100 AD	2015	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Kab. Bulukumba
273	12	Road Roller	BOMAG 100 AD	2015	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Kab. Wajo
274	13	Road Roller	BOMAG 100 AD	2015	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Kab. Sidrap
275	14	Road Roller	Caterpillar	2016	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Kawasan Mamasata
276	15	Road Roller	Caterpillar	2016	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Kab. Luwu Timur
277	16	Road Roller	Caterpillar	2016	APBD	B	-	-	-	PPTK Pemel Kab. Toraja Utara

1	2	3	4	8	9	10	
278	17	Road Roller	Bomag	2017	APBD	B - - -	PPTK Pemel Poilanga-Sepaya
279	18	Road Roller	Bomag	2017	APBD	B - - -	PPTK Pemel Kab. Tana Toraja
280	19	Road Roller	Bomag	2017	APBD	B - - -	PPTK Pemel Kab. Sidrap
281	20	Road Roller	Bomag	2017	APBD	B - - -	Pool Dinas
282	1	Three Wheel Roller	Barata MG - 8	1972	Non Upr	- - RB	Sub UPTD Luwu Utara / Rek. 2006
283	2	Three Wheel Roller	Barata MV - 6 P	1972	Non Upr	- - RB	Sub UPTD Luwu Sei / Rek. 2007
284	3	Three Wheel Roller	Barata MG 6 M	2005	APBD	- - RB	WS Km. 16 Baddoka
285	4	Three Wheel Roller	Barata MV - 6 P	1969	Non Upr	- - RB	Sub UPTD Baru / Rek. 2007
286	5	Three Wheel Roller	Barata MMH - 11	1968	Non Upr	- - RB	Sub UPTD Maros/di Gowa/Rek.06
287	6	Three Wheel Roller	Barata MG 6 M	2005	APBD	- - RB	PPTK Pemel Paillangga-Sapaya
288	7	Three Wheel Roller	Barata MG - 8	1985	Ex Kanwil	- - -	RSS Sub UPTD Jpt- Btg / Rek. 2006
289	8	Three Wheel Roller	Barata MG 6 M	2005	APBD	- - -	RSS Sub UPTD J. Ponto - Btg
290	9	Three Wheel Roller	Barata MV - 6 P	1969	Non Upr	- - -	RSS Sub UPTD Sui Bsr / Rek. 2007
291	10	Three Wheel Roller	Barata MV - 6 P	1969	Non Upr	- - RB	Sub UPTD Bone Tmr / Rek. 2006
292	11	Three Wheel Roller	Barata MG - 8	1986	Non Upr	- - RB	Sub UPTD Bone Tmr / Rek. 2006
293	12	Three Wheel Roller	Barata MG - 8	1986	Non Upr	- - RB	Sub UPTD Bone Tmr / Rek. 2006
294	13	Three Wheel Roller	Barata MG 6 M	2005	APBD	- RR -	Sub UPTD Bone Tmr
295	14	Three Wheel Roller	Barata MV - 6 P	1969	Non Upr	- - -	RSS Sub UPTD Soppeng / Rek. 2006
296	15	Three Wheel Roller	Scheid TD - 5	1958	Non Upr	- - RB	Sub UPTD Wajo
297	16	Three Wheel Roller	Barata MV - 6 P	1970	Non Upr	- - RB	Sub UPTD Bulukumba / Rek. 2006
298	17	Three Wheel Roller	Barata MV - 6 P	1972	Non Upr	- - RB	Sub UPTD Bulukumba / Rek. 2006 #Elang
299	18	Three Wheel Roller	Barata MV - 6 P	1969	Non Upr	- - -	RSS Sub UPTD Sinjai
300	19	Three Wheel Roller	Barata MG 6 M	2005	APBD	- - RB	Sub UPTD Setayar
301	20	Three Wheel Roller	Scheid TD - 5	1958	Non Upr	- - -	RSS Sub UPTD Setayar
302	21	Three Wheel Roller	Scheid TD - 5	1958	Non Upr	- - -	RSS Sub UPTD Setayar
303	22	Tandem Vib. Roller		2019	APBD	B - - -	WS Km. 16 Baddoka
304	1	Vib Roller MB > 4 T	Sakai SV - 40 H	1987	Non Upr	- - RB	Sub UPTD Luwu Sei / Rek. 2007
305	2	Vib Roller MB > 4 T	Sakai SV - 25	1987	Non Upr	- - RB	Sub UPTD Enrekang
306	3	Vib Roller MB > 4 T	Sakai SV - 25	1982	Non Upr	- - RB	Sub UPTD Maros
307	4	Vib Roller MB > 4 T	Sakai SV - 25	1980	Non Upr	- - RB	Sub UPTD Bone Tmr
308	5	Vib Roller MB > 4 T	Sakai SV - 25	1982	Non Upr	- - -	RSS Sub UPTD Soppeng
309	6	Vib Roller MB > 4 T	Sakai SV - 25	1982	Non Upr	- - RB	Sub UPTD Wajo
310	7	Vib Roller MB > 4 T	Sakai SV - 25	1982	Non Upr	- - RB	Sub UPTD Setayar
311	1	Vibrator Roller	Barata XG 6031 D	2007	APBD	- - RB	Sub UPTD Luwu Utara
312	2	Vibrator Roller	Barata XG 6031 D	2007	APBD	- RR -	Sub UPTD Sidrap
313	3	Vibrator Roller	Bomag 141 - D	1986	Ex Karwil	- - RB	Sub UPTD Sinjai
314	4	Vibrator Roller	Barata XG 6031 D	2007	APBD	- RR -	Sub UPTD Wajo
315	5	Vibrator Roller		2019	APBD	B - - -	WS Km. 16 Baddoka
316	6	Vibrator Roller		2019	APBD	B - - -	WS Km. 16 Baddoka
317	1	Wheel Loader	Fedroma	1986	Ex Karwil	- - -	WS Km. 16 Baddoka

Lampiran 13: Contoh Format Laporan Pengawasan

✚ Contoh Format Susunan Laporan

LAPORAN PENGAWASAN & EVALUASI TEKNIS
Pekerjaan Preservasi Jalan Ruas Jalan Pinrang Rappang, Sulawesi Selatan



A. Ringkasan Eksekutif

Laporan ini disusun sebagai hasil pengawasan dan evaluasi teknis terhadap pelaksanaan Proyek Preservasi Jalan Ruas Pinrang Rappang. Tujuan laporan ini adalah untuk menilai kesesuaian pelaksanaan pekerjaan dengan dokumen kontrak, standar teknis Bina Marga, serta jadwal yang telah ditetapkan.

B. Identitas Proyek

1. Nama Pekerjaan: Preservasi Jalan Ruas Pinrang Rappang
2. Lokasi: Kabupaten Pinrang - Kabupaten Sidrap, Provinsi Sulawesi Selatan
3. Penyedia Jasa: PT Konstruksi Maju Jaya
4. Konsultan Pengawas: PT Konsultan Teknik Sulsel
5. Nomor Kontrak: 602/SPK/BMBK-SULSEL/2025
6. Sumber Dana: APBD Provinsi Sulawesi Selatan TA 2025
7. Waktu Pelaksanaan: 210 hari kalender
8. Nilai Kontrak: Rp 24.750.000.000,-

C. Dasar Hukum dan Acuan Teknis

1. Dokumen Kontrak Pekerjaan Preservasi Jalan Ruas Pinrang Rappang.
2. Spesifikasi Umum Bina Marga Tahun 2018 (Revisi 2).
3. Gambar Rencana Teknis dan RAB yang telah disetujui.
4. Ketentuan dalam Peraturan Menteri PUPR tentang Standar Teknis Jalan

D. Metode Pengawasan

1. Inspeksi lapangan rutin (harian, mingguan, dan bulanan).
2. Uji laboratorium material (agregat, aspal, dan campuran AC-WC).
3. Evaluasi progres pekerjaan dibandingkan dengan jadwal kontrak (time schedule).
4. Dokumentasi kegiatan lapangan berupa foto, berita acara, dan laporan harian.

E. Hasil Pengawasan Lapangan

Berdasarkan hasil pengawasan, progress pekerjaan hingga minggu ke-8 mencapai 35% dari total bobot pekerjaan. Pekerjaan overlay telah di laksanakan sepanjang 4.2 km dari target 12 km. Pekerjaan drainase baru terealisasi 25%. Secara umum kualitas material memenuhi standar teknis, namun terdapat

beberapa segmen yang memerlukan perbaikan pada lapisan aspal karena ketidakrataan permukaan.

F. Evaluasi Teknis

1. Pekerjaan overlay merupakan Kualitas campuran aspal sesuai spesifikasi, namun perlu pengawasan ketat pada pemadatan agar mencapai kepadatan minimum 98%.
2. Pekerjaan patching: Beberapa lubang sudah diperbaiki, namun sebagian masih terbuka dan berpotensi mengganggu lalu lintas.
3. Drainase: Pekerjaan belum sesuai target, perlu percepatan agar tidak menjadi hambatan di musim hujan.
4. Keselamatan kerja: Secara umum sudah baik, tetapi diperlukan penambahan rambu sementara pada area kerja.

G. Permasalahan dan Solusi

1. Permasalahan yang ditemui:
 - a. Keterlambatan pengadaan material aspal.
 - b. Peralatan AMP (Asphalt Mixing Plant) sempat mengalami gangguan teknis.
 - c. Cuaca hujan menyebabkan keterlambatan pekerjaan lapangan.
2. Solusi yang disarankan:
 - a. Penyedia jasa wajib menambah pemasok material alternatif.
 - b. Melakukan perawatan rutin pada peralatan utama.
 - c. Menyesuaikan jadwal kerja dengan kondisi cuaca serta menambah jam kerja lembur bila diperlukan.

H. Kesimpulan dan Rekomendasi

Berdasarkan hasil pengawasan, pelaksanaan pekerjaan secara umum berjalan sesuai kontrak meskipun terdapat beberapa kendala teknis dan keterlambatan minor. Kualitas material memenuhi standar teknis Bina Marga, namun diperlukan peningkatan pengawasan pada pemadatan aspal dan percepatan pekerjaan drainase.

Adapun Rekomendasi sebagai berikut: 1) Penyedia jasa segera menambah tenaga kerja dan peralatan untuk mempercepat progres. 2) Pengawasan lebih intensif pada mutu pekerjaan aspal dan drainase. 3) Evaluasi progres dilakukan secara mingguan dengan laporan tertulis kepada PPK.



Lampiran 14: Contoh Format Dokumen Kontrak, RKS, dan Program Proyek

DOKUMEN KONTRAK, RKS, DAN PROGRES PROYEK

Proyek: Preservasi Jalan Ruas Pinrang-Rappang, Sulawesi Selatan

Tanggal: September 2025

1. Dokumen Kontrak

KONTRAK PEKERJAAN KONSTRUKSI

Nomor Kontrak: 602/SPK/BMBK-SULSEL/2025

Para Pihak:

- 1) **Pihak Pertama (PPK):** Kepala Bidang Bina Marga, Dinas BMBK Provinsi Sulsel
- 2) **Pihak Kedua (Penyedia Jasa):** PT Konstruksi Maju Jaya

Pasal 1: Ruang Lingkup

Penyedia melaksanakan pekerjaan preservasi jalan sepanjang (-+) 12 km meliputi overlay, patching, drainase, marka, dan rambu sesuai dokumen RKS.

Pasal 2: Nilai Kontrak

Rp 24.750.000.000,- (Dua Puluh Empat Miliar Tujuh Ratus Lima Puluh Juta Rupiah).

Pasal 3: Jangka Waktu

210 (dua ratus sepuluh) hari kalender, mulai 15 Oktober 2025 s/d 12 Mei 2026

Pasal 4: Jaminan

- 1) Jaminan Pelaksanaan: 5% dari nilai kontrak.
- 2) Denda keterlambatan: 1/1000 nilai kontrak per hari.

Pasal 5: Penyelesaian Sengketa

Diselesaikan melalui musyawarah, jika gagal dilanjutkan ke arbitrase sesuai ketentuan perundangan.

2. Rencana Kerja dan Syarat-Syarat (RKS)

Rencana Kerja

- a. Mobilisasi peralatan & tenaga kerja.
- b. Pekerjaan persiapan (pembersihan badan jalan, pengukuran ulang).
- c. Pekerjaan utama:
 - Overlay AC-WC 12 km
 - Patching 450 m²
 - Drainase 3.000 m
 - Marka & rambu lalu lintas

Syarat Teknis

- a. Aspal AC-WC sesuai spesifikasi Bina Marga 2018 Revisi 2.
- b. Agregat harus lolos uji laboratorium (gradasi, abrasi, kadar lumpur).
- c. Pemadatan minimal 98% Modified Proctor.

Syarat Administratif

- a. Penyedia wajib menyerahkan laporan mingguan & bulanan.
- b. Tenaga ahli wajib ada di lapangan sesuai daftar personel.

3. Laporan Progres Mingguan

Laporan Mingguan ke-5

Proyek: Preservasi Jalan Pinrang Rappang

Periode: 20-26 November 2025

- Progres Rencana: 25%
- Progres Realisasi: 23%
- Deviasi: -2%

Kegiatan Dilaksanakan

- Patching lubang sepanjang 150 m²
- Overlay 2,1 km

Kendala

- Cuaca hujan
- Keterlambatan material aspal

Tindak Lanjut

- Tambahan jam kerja malam
- Koordinasi pemasok

3. Laporan Progres Bulanan

Laporan Bulanan ke-2

Proyek: Preservasi Jalan Pinrang – Rappang

Periode: November 2025

- a. Rencana Fisik: 35%
- b. Realisasi Fisik: 33%
- c. Rencana Keuangan: Rp 8.750.000.000,-
- d. Realisasi Keuangan: Rp 8.000.000.000,-
- e. Deviasi: -2%

Permasalahan

- a. Hujan deras
- b. Keterlambatan AMP

Solusi

- a. Percepatan pekerjaan drainase
- b. Perbaiki peralatan AMP

Kesimpulan

Proyek masih terkendali, deviasi -2%, perlu monitoring ketat bulan berikutnya.



Format Tabel Progres Mingguan

Laporan Progres Mingguan ke ...
 Proyek: Preservasi Jalan Pinrang Rappang
 Periode: ... s/d ...

Minggu ke-	Rencana Fisik (%)	Realisasi Fisik (%)	Deviasi (%)	Rencana Keuangan (Rp)	Realisasi Keuangan (Rp)	Deviasi (Rp)	Keterangan
1	5%	4%	-1%	1.250.000.000	1.100.000.000	-150.000.000	Mobilisasi peralatan
2	10%	9%	-1%	2.500.000.000	2.200.000.000	-300.000.000	Pekerjaan persiapan Overlay awal
3	18%	16%	-2%	4.500.000.000	4.000.000.000	-500.000.000	
4	25%	23%	-2%	6.250.000.000	5.800.000.000	-450.000.000	Drainase dan patching



Format Tabel Progres Bulanan

Laporan Progres Bulanan ke ...
 Proyek: Preservasi Jalan Pinrang Rappang
 Periode: ... (Bulan ..., 2025)

Bulan	Rencana Fisik (%)	Realisasi Fisik (%)	Deviasi (%)	Rencana Keuangan (Rp)	Realisasi Keuangan (Rp)	Deviasi (Rp)	Catatan
1	15%	14%	-1%	3.750.000.000	3.400.000.000	-350.000.000	Mobilisasi & pekerjaan persiapan Overlay & drainase
2	35%	33%	-2%	8.750.000.000	8.000.000.000	-750.000.000	
3	55%	54%	-1%	13.750.000.000	13.200.000.000	-550.000.000	Pekerjaan utama berjalan baik
4	75%	73%	-2%	18.750.000.000	18.000.000.000	-750.000.000	Marka & rambu
5	100%	98%	-2%	24.750.000.000	24.000.000.000	-750.000.000	Penyelesaian akhir

Lampiran 15: Sarana dan Prasarana Kantor dan Lapangan

Daftar Sarana dan Prasarana Kantor dan Lapangan

(Administrasi/teknis dan Operasional)

1) Lingkup Kantor (administrasi & perencanaan)

- a. Ruang Kepala Dinas, Kabid dan Skeretariat, ruang administrasi pimpinan. (umum).
- b. Ruang Perencanaan Bidang Peencanaan Jalan, meja kerja, komputer, printer. (umum).
- c. Ruang Monitoring & GIS/Sistem Informasi Jalan, server/GIS, workstation untuk pemetaan ruas dan basis data jalan dalam situs.
- d. Ruang Pengawasan, Labratorium Teknis (Material Testing), alat uji sampel bahan uji (uji tanah, aspal, beton) atau kerja sama dengan laboratorium (UPT)
- e. Ruang PPID/Pengelola Pelayanan Informasi dan Dokumentasi, server publikasi dokumentasi ruang arsip digital dan fisik.
- f. Ruang Rapat/ Aula untuk koordinasi proyek, digunakan untuk rapat koordinasi antar pemangku kepentingan (umum).
- g. Perlengkapan TI & Komunikasi, komputer kantor, printer, scanner, akses internet, perangkat konferensi (zoom/vc), system manajemen dokumen (e-office). (umum).

2) Lingkup Lapangan (operasional proyek preservasi jalan)

- a. Keudaraan Dinas Operasional, mobil pickup, truk, mobil patroli untuk mobilitas tim lapangan dan pengangkutan material ringan.
- b. Alat Berat (heavy equipment), bulldozer, excavator, roller (vibro/compactor), grader, loader, asphalt paver, dump truck.
- c. Genset & peralatan pendukung (pompa, kompresor, vibrator) untuk pekerjaan darurat/pemujung.
- d. Gudang / Penyimpanan Bahan, stok agregat, aspal cut-back atau hotmix, semen, bahan perkerasan, benda jalan (paku, baut, cat marka).
- e. Peralatan Uji Lapangan, density gauge (alat kepadatan), portable CBR, alat uji kepadatan in-situ, alat uji kualitas aspal dan beton portable.
- f. Perlengkapan Keselamatan & Mitigasi, rambu sementara, lampu sinyal sementara, APD (helm, rompi, safety boots), alat pemadam kecil.
- g. Peralatan Komunikasi Lapangan, HT (handy talkie), radio kendaraan, telepon sehuler lapangan, GPS survei.
- h. Basecamp / Pos Pelaksana di Lokasi tenda/ruang kerja sementara, toilet portabel, fasilitas makan pekerja bila lokasi jauh.

Lampiran 16: Keterangan Bebas Plagiasi dan Turnitine



**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN**
Alamat kantor: Jl. Sultan Alauddin No.259 Makassar 90221 Tlp.(0411) 866972,881593, Fax.(0411) 865588

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIAT

**UPT Perpustakaan dan Penerbitan Universitas Muhammadiyah Makassar,
Menerangkan bahwa mahasiswa yang tersebut namanya di bawah ini:**

Nama : Putri Nurhandayani Y
Nim : 105611108321
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Dengan nilai:

No	Bab	Nilai	Ambang Batas
1	Bab 1	8%	10 %
2	Bab 2	25%	25 %
3	Bab 3	5%	15 %
4	Bab 4	2%	10 %
5	Bab 5	5%	5 %

Dinyatakan telah lulus cek plagiat yang diadakan oleh UPT- Perpustakaan dan Penerbitan Universitas Muhammadiyah Makassar Menggunakan Aplikasi Turnitin.

Demikian surat keterangan ini diberikan kepada yang bersangkutan untuk dipergunakan seperlunya.

Makassar, 27 Agustus 2025
Mengetahui,

Kepala UPT- Perpustakaan dan Penerbitan,



Nursinah, S.Pun., M.I.P
NBM: 964.591

Jl. Sultan Alauddin no 259 makassar 90222
Telepon (0411)866972,881 593, fax (0411)865 588
Website: www.library.unismuh.ac.id
E-mail : perpustakaan@unismuh.ac.id

Putri Nurhandayani.Y 105611108321 BAB I

ORIGINALITY REPORT

8%

SIMILARITY INDEX

8%

INTERNET SOURCES

0%

PUBLICATIONS

2%

STUDENT PAPERS

MATCH ALL SOURCES (ONLY SELECTED SOURCE PRINTED)

3%

★ journal.unhas.ac.id

Internet Source

Exclude quotes

On

Exclude matches

< 2%

Exclude bibliography

On



Putri Nurhandayani.Y 105611108321 BAB II

ORIGINALITY REPORT

25%	25%	5%	7%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	digilibadmin.unismuh.ac.id Internet Source	9%
2	repository.uin-suska.ac.id Internet Source	6%
3	www.ejournal.ip.fisip-unmul.ac.id Internet Source	3%
4	eprints.ipdn.ac.id Internet Source	3%
5	ejurnal.ukim.ac.id Internet Source	2%
6	jurnalamanah.com Internet Source	2%

Exclude quotes On Exclude matches < 2%

Exclude bibliography On

Putri Nurhandayani.Y 105611108321 BAB III

ORIGINALITY REPORT

5%

SIMILARITY INDEX

5%

INTERNET SOURCES

0%

PUBLICATIONS

0%

STUDENT PAPERS

MATCH ALL SOURCES (ONLY SELECTED SOURCE PRINTED)

2%

★ www.stmik-budidarma.ac.id

Internet Source

Exclude quotes

On

Exclude bibliography

On

Exclude matches

< 2%



Putri Nurhandayani.Y 105611108321 BAB IV

ORIGINALITY REPORT

2%	2%	0%	2%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	putr.sulselprov.go.id Internet Source	2%
----------	---	-----------

Exclude quotes On Exclude matches < 2%
Exclude bibliography On



Putri Nurhandayani.Y 105611108321 BAB v

ORIGINALITY REPORT

5%	5%	3%	0%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	id.123dok.com Internet Source	2%
2	journal.umpr.ac.id Internet Source	2%
3	anzdoc.com Internet Source	1%

Exclude quotes Off
 Exclude bibliography On

Exclude matches Off



RIWAYAT HIDUP



Putri Nurhandayani Yahya lahir di Kabupaten Polewali Mandar, tepatnya di Desa Peto'osang Pada Hari Rabu 18 Juni 2003, terlahir dari Keluarga sederhana dari pasangan Ayah Alm. Muhammad Yahya dan Ibu Hj. Nursam, A.Md. yang memiliki 3 orang anak 2 orang putra dan seorang putri, penulis adalah anak ke tiga dan sebagai anak bungsu. Pada Mulanya Penulis pertama kali menempuh pendidikan Taman Kanak-Kanak di TK Tuomarendeng di tahun 2008. Kemudian pada tahun 2009 melanjutkan pendidikan Sekolah Dasar di SD Negeri 008 Camba-camba dan Menyelesaikan Pendidikan Sekolah Dasar di SD Negeri Inpres Lembang-lembang pada tahun 2015, pada tahun 2015 penulis memasuki Sekolah Menengah Pertama di Madrasah Tsanawiyah Negeri Tinambung yang Saat ini di Berubah Menjadi Madrasah Tsanawiyah Negeri 1 Polewali Mandar. Kemudian setelah tamat dari Mts, pada tahun 2019 penulis melanjutkan pendidikan Menengah Atas di sekolah M.A Negeri 1 Majene dan tamat pada tahun 2021. Pada tahun 2021 penulis melanjutkan pendidikan di salah satu perguruan tinggi swasta di Kota Makassar yaitu Universitas Muhammadiyah Makassar dengan mengambil Program Studi Ilmu Administrasi Negara di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Berkat petunjuk dan pertolongan Allah SWT. usaha serta doa, penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul "Kinerja Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Dalam Proyek Preservasi Jalan Pada Ruas Pinrang Rappang di Sulawesi Selatan".