

**PENINGKATAN INFRASTRUKTUR JALAN
UPAYA PEMERINTAH PROVINSI KALIMANTAN SELATAN
MENGURANGI KESENJANGAN ANTAR WILAYAH DAN MENJAMIN
PEMERATAAN PEMBANGUNAN DAERAH**



*Sumber: (Faris Fadhillah/apahabar banjarmasin), Judul berita
<https://banjarmasin.apahabar.com/post/jalan-rusak-di-martapura-dinas-pupr-kalsel-siapkan-belasan-miliar-17bvtoj2>*

I. PENDAHULUAN

Pemerintahan Negara Indonesia dibentuk untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia.¹ Tugas pokok bangsa selanjutnya adalah menyempurnakan dan menjaga kemerdekaan itu serta mengisinya dengan pembangunan yang berkeadilan dan demokratis yang dilaksanakan secara bertahap dan berkesinambungan, oleh karena itu untuk menjamin agar kegiatan pembangunan berjalan efektif, efisien, dan bersasaran maka diperlukan perencanaan pembangunan Nasional melalui sistem perencanaan pembangunan Nasional.²

Perencanaan Pembangunan Nasional akan menghasilkan Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP), Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM), dan Rencana Pembangunan tahunan.³ Presiden Joko Widodo telah menetapkan RPJM Nasional 2020 – 2024 dengan visi “Terwujudnya Indonesia Maju

¹ Konsiderans UU Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional

² Konsiderans UU Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional

³ Pasal 3 ayat (3), UU Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional

yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong” dimana salah satu misinya yaitu Pembangunan yang merata dan berkeadilan.⁴ Pembangunan kewilayahan merupakan salah satu prioritas nasional dalam RPJMN 2020-2024 yang diarahkan untuk menyelesaikan isu strategis utama yaitu ketimpangan antar wilayah. Pendekatan pengembangan wilayah untuk mengurangi ketimpangan tidak hanya mengenai pertumbuhan ekonomi, tetapi juga pemerataan pembangunan ke seluruh wilayah dan masyarakat.⁵ Faktor-faktor yang menimbulkan ketimpangan wilayah di Indonesia salah satunya yaitu konektivitas dan aksesibilitas yang tidak merata.⁶

Konektivitas merupakan hal penting yang mendukung daya tahan pertumbuhan ekonomi antar wilayah. Konektivitas mencakup pada beberapa elemen yang salah satunya merupakan aksesibilitas. Ketersediaan infrastruktur konektivitas yang memadai memberikan implikasi dalam peningkatan mobilitas manusia dan barang, dimana aktivitas ini berpengaruh besar terhadap kelancaran pergerakan logistik. Sehingga secara langsung maupun tidak langsung, pergerakan ini mampu meningkatkan aktivitas ekonomi, serta mempersempit ketimpangan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Penyediaan infrastruktur konektivitas pada sektor pekerjaan umum adalah penyelenggaraan jalan dan jembatan. Salah satu indikator penting dalam penyelenggaraan tersebut adalah terkait proporsi kemantapan jalan yang memenuhi kualitas jalan baik dan sedang.⁷

Penyelenggaraan jalan dan jembatan di Provinsi Kalimantan Selatan dilaksanakan melalui kewenangan nasional, provinsi, dan kabupaten/kota. Berdasarkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 248.KPTS/M/2015 tentang Penetapan Ruas Jalan dalam Jaringan Primer Menurut Fungsinya sebagai Jalan Arteri (JAP) dan Jalan Kolektor-1 (JKP-1), jalan nasional di Kalimantan Selatan memiliki total sepanjang 1.204,3 Km dengan kondisi mantap sebesar 93,66% pada tahun 2020. Sementara panjang jalan provinsi berdasarkan Keputusan Gubernur Kalimantan Selatan Nomor 188.44/030/KUM/2018 tentang

⁴ Lampiran I, Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJMN Tahun 2020 - 2024

⁵ Lampiran I, Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJMN Tahun 2020 - 2024

⁶ Siaran Pers Bappenas, <https://www.bappenas.go.id/index.php/id/berita/54-indonesia-development-forum-2018-terobosan-dalam-mengatasi-kesenjangan-dalam-tingkat-regional-taX6V>, diakses 25 Oktober 2023

⁷ Bab II Gambaran Umum Kondisi Daerah, Penjelasan atas Perda Nomor 2 Tahun 2022 tentang RPJMD Tahun 2021-2026

Perubahan kelima atas Keputusan Gubernur Kalimantan Selatan Nomor 188.44/0321/KUM/2012 tentang Rencana Umum Jaringan Jalan Provinsi di Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2012 – 2032 adalah 1.826 Km dengan kondisi mantap 79,07% pada Tahun 2020. Capaian ini masih berada di bawah kondisi mantap jalan nasional. Status Jalan kabupaten kota di Provinsi Kalimantan Selatan masing-masing ditetapkan melalui peraturan kepala daerah, dengan total panjang jalan kabupaten/kota adalah ±11.174,59 Km, dengan kondisi masih terdapat 7 kabupaten dengan capaian kemantapan jalan di bawah target nasional yang ditunjukkan pada Kondisi Kemantapan Jalan Kabupaten/Kota Tahun 2020, dengan penjelasan pada Gambar.⁸

Gambar 1. Capaian Kondisi Jalan Mantap di Provinsi Kalimantan Selatan
Capaian Kondisi Jalan Mantap (%)



Sumber: Perda Nomor 2 Tahun 2022 tentang RPJMD Kalsel 2021-2026

Lebih lanjut, beberapa jalan provinsi mengalami kerusakan skala berat dan ringan, contoh kerusakan skala berat terjadi pada ruas Jalan Martapura Lama (Banjarmasin-Martapura), Jalan Halong-Paringin, Jalan Lampihong-Mantimin, dan Jalan Paramasan.⁹ Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Provinsi Kalimantan Selatan menyampaikan bahwa permasalahan pembangunan terkait jalan yaitu masih adanya jalan dan jembatan kewenangan Provinsi yang belum dalam kondisi mantap dan memenuhi standar (lebar minimal 7 meter dengan Muatan Sumbu Terberat atau

⁸ Bab II Gambaran Umum Kondisi Daerah, Penjelasan atas Perda Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 2 Tahun 2022 tentang RPJMD Tahun 2021-2026

⁹ Taufik Ridwan, <https://kalsel.antaranews.com/berita/367941/rp490-miliar-anggaran-perbaikan-jalan-provinsi-di-kalsel>, diakses 25 Oktober 2023

MST 8 ton), jaringan jalan belum merata, konektivitas antar kawasan terutama daerah-daerah yang terisolir belum terhubung dengan baik, selain itu aksesibilitas pada kawasan-kawasan yang dianggap strategis belum layak dan terhubung.¹⁰ Hal ini mengakibatkan tingkat mobilitas antar wilayah terbatas.¹¹

Upaya Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan untuk meningkatkan infrastruktur jalan sebagai salah satu strategi mengurangi kesenjangan antar wilayah dan menjamin pemerataan pembangunan daerah menjadi perhatian pada tulisan hukum ini. Tulisan ini menggunakan metode normatif dan menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dengan melihat pengaturan regulasi terkait kebijakan dan strategi yang dijalankan pemerintah dalam mengurangi kesenjangan antar wilayah dan menjamin pemerataan pembangunan di Indonesia dan Provinsi terkait pada khususnya melalui peningkatan infrastruktur jalan.

II. PERMASALAHAN

1. Bagaimana pemerintah pusat mengatur program peningkatan infrastruktur jalan sebagai salah satu strategi percepatan mengurangi kesenjangan antar wilayah dan menjamin pemerataan pembangunan?
2. Bagaimana Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan menyusun regulasi mengenai program penyelenggaraan jalan?
3. Bagaimana upaya Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan mengelola pembiayaan pembangunan dan pengelolaan infrastruktur jalan?

III. PEMBAHASAN

1. **Regulasi Pemerintah Pusat terkait program infrastruktur jalan sebagai salah satu strategi percepatan mengurangi kesenjangan antar wilayah dan menjamin pemerataan pembangunan**

International Labour Organization/ILO (2002) dalam Kutscherauer, et al. 2010 menyebutkan bahwa kesenjangan wilayah adalah perbedaan performa ekonomi

¹⁰ Bab IV Permasalahan dan Isu-isu Strategis Daerah, Penjelasan atas Perda Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 2 Tahun 2022 tentang RPJMD Tahun 2021-2026

¹¹ Bab IV Permasalahan dan Isu-isu Strategis Daerah, Penjelasan atas Perda Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 2 Tahun 2022 tentang RPJMD Tahun 2021-2026

dan kesejahteraan antarwilayah.¹² Pengurangan kesenjangan pembangunan antarwilayah perlu dilakukan tidak hanya untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat di seluruh wilayah Indonesia, tetapi juga untuk menjaga stabilitas dan kesatuan nasional. Tujuan penting dan mendasar yang akan dicapai untuk mengurangi kesenjangan antarwilayah bukan hanya untuk pemeratakan pembangunan fisik di setiap daerah, namun juga mengurangi kesenjangan kualitas hidup dan kesejahteraan masyarakat, baik di masing-masing daerah maupun antardaerah.¹³

Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Basuki Hadimuljono mengatakan Pemerintahan Presiden Joko Widodo saat ini tengah melakukan percepatan pembangunan infrastruktur di seluruh Indonesia untuk memacu pertumbuhan ekonomi dan mengurangi kesenjangan pembangunan antarwilayah.¹⁴ Pemerintah melalui Peraturan Presiden Nomor 122 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 75 Tahun 2014 tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas telah memasukkan Infrastruktur Jalan sebagai jenis infrastruktur prioritas meliputi jalan umum, jalan tol, jembatan, dan jembatan tol.¹⁵

Negara memiliki tanggung jawab untuk menyejahterakan rakyatnya dan memainkan peran penting dalam distribusi sosial (kebijakan sosial) dan investasi ekonomi (kebijakan ekonomi), maka Undang-Undang Dasar 1945 mengandung semangat ke arah pembentukan model negara kesejahteraan dengan tujuan salah satunya mengontrol dan mendayagunakan sumber daya sosial ekonomi untuk kepentingan publik, dan menjamin distribusi kekayaan secara adil dan merata.¹⁶ Dikutip dari Jurnalnya Marilang terkait maksud dari Negara Kesejahteraan, menyatakan bahwa: “Konsep ideologi negara kesejahteraan (*welfare state*) demikian

¹² Marihot Nasution, “Ketimpangan antar wilayah & Hubungannya dengan Belanja Pemerintah: Studi di Indonesia”, Jurnal Budget Vol.5, No. 2, Jakarta: Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian Dewan Perwakilan Rakyat RI, 2020, h. 87

¹³ Bab I Pendahuluan, II.2.Tantangan, Huruf H. Wilayah dan Tata Ruang, Nomor 2, Lampiran atas UU Nomor 17 Tahun 2007 tentang RPJPN 2005-2025

¹⁴ Biro Komunikasi Publik Kemenpupr, <https://pu.go.id/berita/pembangunan-infrastruktur-untuk-memacu-pertumbuhan-ekonomi-dan-mengurangi-kesenjangan>, diakses 26 Oktober 2023

¹⁵ Pasal 6 ayat (3), Perpres Nomor 122 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Perpres Nomor 75 Tahun 2014 tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas

¹⁶ Marilang, “Nilai Keadilan Sosial Dalam Pertambangan”, Disertasi, Makassar: Program Pascasarjana UNHAS, 2010, h. 125.

diterapkan dengan maksud untuk menganulir kesenjangan sosial ekonomi atau paling tidak meminimalisirnya, peningkatan kecerdasan bangsa, perolehan pekerjaan yang layak, jaminan adanya penghasilan yang wajar, jaminan terpeliharanya anak-anak yatim dan piatu, jaminan terpeliharanya janda-janda dan orang lanjut usia, pelayanan kesehatan yang memuaskan, dan terhindarnya rakyat dari kelaparan, serta berbagai bentuk tanggung jawab sosial lainnya.”¹⁷

Pemerintah memiliki visi yang dituangkan dalam RPJM Nasional Tahun 2020-2024 yaitu “Terwujudnya Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong”, diwujudkan melalui Misi yang dikenal sebagai Nawacita kedua, yang antara lain mencantumkan arahan yang ditetapkan untuk mencapai visi dimaksud, yaitu melalui Pembangunan yang merata dan berkeadilan.¹⁸ Agenda Pembangunan prioritas selama periode 5 tahun tersebut salah satunya yaitu Mengembangkan Wilayah untuk Mengurangi Kesenjangan dan Menjamin Pemerataan.¹⁹ Pengembangan wilayah ditujukan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan pemenuhan pelayanan dasar dengan meningkatkan harmonisasi antara rencana pembangunan dengan pemanfaatan ruang.²⁰ Sinkronisasi tersebut berpegang pada prinsip dasar pembangunan pada RPJMN, yaitu Menjamin Keadilan, dimana pembangunan dilaksanakan untuk memberikan manfaat yang sesuai dengan apa yang menjadi hak warganegara, bersifat proporsional dan tidak melanggar hukum dalam menciptakan masyarakat yang adil dan makmur.²¹

Mewujudkan pemerataan pembangunan dan berkeadilan adalah meningkatkan pembangunan daerah; mengurangi kesenjangan sosial secara menyeluruh, keberpihakan kepada masyarakat, kelompok dan wilayah/daerah yang masih lemah; menanggulangi kemiskinan dan pengangguran secara drastis; menyediakan akses yang sama bagi masyarakat terhadap berbagai pelayanan sosial serta sarana dan prasarana ekonomi; serta menghilangkan diskriminasi dalam berbagai aspek termasuk gender.²² Pemerataan Pembangunan salah satunya dilakukan melalui

¹⁷ Marilang, “Ideologi *Welfare State* Konstitusi: Hak Menguasai Negara atas barang tambang”, Jurnal Konstitusi, Jakarta: Mahkamah Konstitusi, 2012, h.267.

¹⁸ Lampiran I, Perpres Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJM Nasional Tahun 2020-2024

¹⁹ Lampiran I, Perpres Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJM Nasional Tahun 2020-2024

²⁰ Lampiran I, Perpres Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJM Nasional Tahun 2020-2024

²¹ Lampiran I, Perpres Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJM Nasional Tahun 2020-2024

²² Bab III Visi dan Misi Pembangunan Nasional Tahun 2005-2025, Lampiran atas UU Nomor 17 Tahun 2007 tentang RPJPN Tahun 2005-2025

pembangunan infrastruktur untuk mendukung pelayanan dasar, pembangunan ekonomi, dan perkotaan.²³ Kementerian Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) telah menyusun sasaran/indikator untuk mendukung pencapaian pembangunan infrastruktur nasional salah satunya yaitu meningkatnya konektivitas wilayah melalui Persentase kondisi mantap jalan nasional/provinsi/kabupaten-kota sesuai dengan Gambar berikut.

Gambar 2. Sasaran Pembangunan PN 1 & PN 5 (Kementerian PUPR) dalam RPJMN 2020-2024

| PN | Sasaran/Indikator | Baseline 2019 | Target 2024 |
|----------|---|---------------|-------------|
| 5 | Meningkatnya konektivitas wilayah | | |
| | 1. Waktu tempuh pada jalan lintas utama pulau (Jam/100 Km) | 2,3 | 1,9 |
| | 2. Panjang jalan tol baru yang terbangun dan/atau beroperasi (Km) | 1.461 | 2.500 |
| | 3. Panjang jalan baru yang terbangun (Km) | 3.387 | 3.000 |
| | 4. Persentase kondisi mantap jalan nasional/provinsi/kabupaten-kota (%) | 92/68/57 | 97/75/65 |

Sumber: Renstra KemenPUPR tahun 2020-2024

Kebijakan dan prioritas pembangunan Kementerian PUPR di wilayah Kalimantan mencakup kegiatan salah satunya yaitu pengembangan kawasan strategis melalui penanganan jalan eksisting.²⁴ Arah kebijakan dan strategi penyelenggaraan jalan dirumuskan sebagai upaya untuk dijadikan acuan dalam pencapaian agenda pembangunan infrastruktur konektivitas 2020-2024.²⁵ Kebijakan penyelenggaraan jalan diarahkan pada Peningkatan Konektivitas Jalan Nasional, melalui Peningkatan Kinerja Pelayanan Jalan Nasional yang dijabarkan melalui Preservasi jalan, Pembangunan jalan dan jembatan, dan Penataan jalan nasional di kawasan perkotaan.²⁶

Terkait dengan hal tersebut, Preservasi Jalan adalah kegiatan Peningkatan kualitas kemantapan jalan dilaksanakan melalui pemenuhan kebutuhan pemeliharaan

²³ Bab III, Arah Kebijakan, Strategi, Kerangka Regulasi dan Kelembagaan, Lampiran Renstra KemenPUPR tahun 2020-2024, Permen PUPR Nomor 23 Tahun 2020 tentang Renstra KemenPUPR tahun 2020-2024

²⁴ Lampiran Renstra KemenPUPR tahun 2020-2024, Permen PUPR Nomor 23 Tahun 2020 tentang Renstra KemenPUPR Tahun 2020-2024

²⁵ Bab III, Arah Kebijakan, Strategi, Kerangka Regulasi dan Kelembagaan, 3.2.2 Arah Kebijakan dan Strategi Utama, Lampiran Renstra KemenPUPR tahun 2020-2024, Permen PUPR Nomor 23 Tahun 2020 tentang Renstra KemenPUPR Tahun 2020-2024

²⁶ *Ibid.*

jalan, termasuk pemeliharaan rutin jalan serta pemenuhan kelengkapan jalan.²⁷ Pemeliharaan jalan ini bertujuan untuk meningkatkan kualitas jalan nasional yang diukur dari rata-rata nilai kekasaran jalan atau *International Roughness Index (IRI)*, indeks perkerasan jalan atau *Pavement Condition Index (PCI)*, umur struktur jalan, dan drainase jalan.²⁸ Pemenuhan kebutuhan pemeliharaan jalan didorong melalui perbaikan tata kelola penyelenggaraan jalan yang memprioritaskan kegiatan pemeliharaan rutin, berkala, rehabilitasi, dan rekonstruksi.²⁹

Sedangkan, Pembangunan Jalan yaitu kegiatan peningkatan ketersediaan jaringan jalan yang mendukung pengembangan wilayah dilaksanakan melalui pembangunan jalan pada jalan lintas utama pulau, jalan yang mendukung kawasan industri dan pariwisata prioritas, jalan akses ke simpul transportasi prioritas, jalan lingkaran/trans pulau terluar dan jalan akses mendukung wilayah daerah tertinggal, terdepan, dan terluar (wilayah 3T) dan kawasan perbatasan.³⁰

Sementara, Penataan Jalan Nasional di Kawasan Perkotaan yaitu peningkatan pelayanan jaringan jalan perkotaan melalui pemeliharaan jalan perkotaan yang efektif dan efisien serta peningkatan kapasitas jalan perkotaan berkeselamatan yang mendukung keterpaduan transportasi massal perkotaan, diantaranya: (i) Revitalisasi jaringan jalan perkotaan terutama penataan jalan nasional dengan konsep jalan lingkaran agar tidak mengganggu lalu lintas dalam kota; (ii) Penataan simpang sebidang untuk mengurangi kemacetan jalan di persimpangan; (iii) Dukungan jalan pada pengembangan moda transportasi angkutan massal; (iv) Pengembangan jaringan jalan baru di wilayah perkotaan dengan memanfaatkan lebar jalan (*Right of Way/ROW*) eksisting berupa *elevated/submerged road* untuk meminimalisir pengadaaan lahan yang biayanya sangat tinggi di perkotaan;³¹

Lebih lanjut, dalam rangka mewujudkan visi dan misi Kementerian serta mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional, Kementerian PUPR menetapkan sasaran strategis salah satunya yaitu Peningkatan kelancaran konektivitas dan akses jalan yang lebih merata bagi peningkatan pelayanan sistem

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Ibid.*

²⁹ *Ibid.*

³⁰ *Ibid.*

³¹ *Ibid.*

logistik nasional yang lebih efisien dan penguatan daya saing dengan indikator kinerja sebagai gambar berikut.

Gambar 3. Tujuan, Sasaran Strategis, Indikator dan Target Kinerja Kementerian PUPR Tahun 2020-2024

| No | Tujuan/ Sasaran Strategis | Indikator Kinerja | Target | | | | | TOTAL | UIC |
|----|--|---|--------|------|------|------|------|------------------|-----|
| | | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | | |
| 2 | Peningkatan kelancaran konektivitas dan akses jalan yang lebih merata bagi peningkatan pelayanan sistem logistik nasional yang lebih efisien dan penguatan daya saing. | | | | | | | | |
| | Meningkatnya konektivitas jaringan jalan nasional | Waktu Tempuh pada jalan lintas utama pulau (Jam/100 km) | 2.21 | 2.19 | 2.09 | 2.08 | 1.90 | 1.90 DJBM | |

Sumber: Renstra KemenPUPR tahun 2020-2024

Melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 26/PRT/M/2017 tentang Panduan Pembangunan Budaya Integritas di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, telah ditetapkan sasaran pembangunan PUPR berupa visi umum Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat 2030 salah satunya yaitu kemantapan kondisi jalan sebesar 99% yang terintegrasi antar moda dengan memanfaatkan sebanyak-banyaknya material lokal dan menggunakan teknologi *recycle* yaitu upaya memanfaatkan sampah menjadi barang yang berguna setelah melalui suatu proses pengolahan terlebih dahulu sesuai penjelasan Pasal 11 ayat (1) huruf b PP 81/2012, dimana target Kemantapan Kondisi Jaringan jalan untuk tahun 2020-2024 yaitu sebesar 97%. Hasil akhir atau dampak yang diharapkan dari seluruh pembangunan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan dapat dilihat dari Indikator berupa Penurunan tingkat kesenjangan antar wilayah, dengan indikator Koefisien Rasio Gini.³²

Kebijakan penyelenggaraan jalan melalui Peningkatan Konektivitas Jalan Nasional, yang dilaksanakan melalui kegiatan Preservasi jalan, Pembangunan jalan dan jembatan, dan Penataan jalan nasional di kawasan perkotaan sebagaimana dimaksud diharapkan dapat mempercepat pengembangan wilayah untuk mengurangi kesenjangan dan menjamin pemerataan sesuai dengan sasaran/indikator Kementerian PUPR terkait pencapaian pembangunan infrastruktur nasional.

Pemerintah Pusat melalui Kementerian PUPR beserta Pemerintah Daerah, dalam hal ini, Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan mewujudkan strategi serta

³² Lampiran Renstra KemenPUPR tahun 2020-2024, Permen PUPR Nomor 23 Tahun 2020 tentang Renstra KemenPUPR Tahun 2020-2024

program nasional tersebut melalui program-program Peningkatan Infrastruktur Jalan di wilayah Provinsi terkait.

2. Regulasi Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan Mengatur Program Penyelenggaraan Jalan

Pembangunan daerah merupakan suatu cara untuk mencapai tujuan dibentuknya suatu regional wilayah sehingga mewujudkan kehidupan masyarakat yang adil, makmur, dan sejahtera. Salah satu inti dari tujuan pelaksanaan pembangunan daerah adalah pemerataan hasil pembangunan sehingga dapat dinikmati oleh setiap lapisan masyarakat. Pembangunan infrastruktur berkualitas di Provinsi Kalimantan Selatan dengan kapasitas yang memadai dan merata merupakan faktor penting untuk mendorong konektivitas antar wilayah sehingga dapat mempercepat dan memperluas pembangunan ekonomi. Keuntungan dalam peningkatan aksesibilitas wilayah tersebut adalah terbentuknya jaringan infrastruktur yang efektif guna meningkatkan keterkaitan sektor primer berbasis pertanian dengan sektor industri pendukungnya melalui kluster dan pengembangan kawasan berdasarkan potensi dan unggulan komoditas daerah. Hingga saat ini, di Provinsi Kalimantan Selatan belum terpenuhi pemerataan infrastruktur seperti jalan, jembatan, pelabuhan, air bersih, energi, dan kelistrikan di setiap lapisan masyarakat sehingga hasil pembangunan belum dinikmati secara maksimal.³³

Konektivitas dan Aksesibilitas dibutuhkan untuk mendukung daya tahan pertumbuhan ekonomi antar wilayah, salah satunya melalui peningkatan sistem jaringan transportasi darat. Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2015-2035 menetapkan sistem jaringan transportasi darat terdiri atas jaringan jalan nasional, jaringan jalan provinsi, jaringan jalan khusus angkutan komoditas sumber daya mineral dan perkebunan, terminal penumpang, jaringan pelayanan angkutan umum, dan jaringan sungai, danau dan penyeberangan. Kebijakan penataan ruang pada sistem jaringan transportasi darat memiliki tujuan meliputi pengurangan kesenjangan pembangunan dan pengembangan wilayah antara wilayah Barat dengan wilayah tengah dan antara wilayah Timur dengan wilayah

³³ Bab IV Permasalahan dan Isu-isu Strategis, Penjelasan atas Perda Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 2 Tahun 2022 tentang RPJMD Tahun 2021-2026

Tenggara Daerah dan peningkatan kualitas dan jangkauan pelayanan jaringan prasarana transportasi, telekomunikasi, energi, dan sumber daya air yang terpadu dan merata di seluruh wilayah Daerah.³⁴

Sistem Jaringan Jalan Provinsi yang dikelola oleh Pemerintah Provinsi Kalsel terdiri atas Jaringan Jalan Kolektor Primer (JKP)-1/JKP-1 dan Jaringan Jalan Kolektor Primer-2 atau JKP-2. JKP-1 menghubungkan antar ibukota kabupaten/kota dan menghubungkan antar pusat kegiatan lokal,³⁵ sementara JKP-2 menghubungkan pusat kegiatan pelayanan publik, pusat kegiatan lokal, dan pusat kegiatan produksi pertanian, serta menghubungkan pusat kegiatan pariwisata dan jalan aksesnya.³⁶

Sistem Jaringan Jalan dimaksud diakomodir penyelenggaraannya dalam Rencana pembangunan, peningkatan dan pengembangan jalan lingkar dalam dan lingkar luar kabupaten/kota se-Kalimantan Selatan;³⁷ Rencana pembangunan, peningkatan dan pengembangan jaringan jalan dan jembatan yang menghubungkan antar kawasan dan antar daerah pada bagian barat, bagian tengah dan bagian timur - tenggara Daerah;³⁸ Rencana pembangunan, peningkatan dan pengembangan jalan akses dan prasarana infrastruktur lainnya menuju kawasan industri, kawasan pelabuhan, kawasan bandar udara, kawasan pariwisata, kawasan perdagangan dan jasa;³⁹ Rencana peningkatan dan pengembangan jaringan jalan di daerah perbatasan dengan Provinsi Kalimantan Timur yang berpangkal di koridor jalan Batulicin – Sengayam.⁴⁰

Perencanaan tersebut selanjutnya diwujudkan oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan, diselenggarakan melalui urusan pemerintahan bidang pekerjaan umum, penataan ruang dan pertanahan yang dilaksanakan oleh Dinas PUPR dengan salah satunya fungsi utamanya, yaitu melaksanakan kebijakan pembangunan jalan

³⁴ Pasal 19 dan Pasal 5 huruf a dan huruf b, Perda Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 9 Tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2015-2035

³⁵ Pasal 21 huruf a, Perda Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 9 Tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2015-2035

³⁶ Pasal 21 huruf b dan huruf c, Perda Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 9 Tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2015-2035

³⁷ Pasal 21 huruf e, Perda Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 9 Tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2015-2035

³⁸ Pasal 21 huruf f, Perda Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 9 Tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2015-2035

³⁹ Pasal 21 huruf g, Perda Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 9 Tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2015-2035

⁴⁰ Pasal 21 huruf h, Perda Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 9 Tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2015-2035

dan jembatan serta pelaksanaan kebijakan preservasi jalan dan jembatan,⁴¹ serta menyediakan infrastruktur konektivitas melalui penyelenggaraan jalan.⁴²

Jalan menurut Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2012 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 3 Tahun 2008 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan yaitu prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel.⁴³

Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan memiliki hak sekaligus kewajiban mengatur dan memelihara jalan yang ada diwilayahnya, mengingat Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi yang merupakan urat nadi kehidupan masyarakat mempunyai peranan penting dalam usaha pengembangan kehidupan dan ekonomi rakyat serta memiliki nilai manfaat baik dari segi ekonomi, terciptanya stabilitas, dan unsur keadilan dalam masyarakat itu sendiri.⁴⁴ Pengaturan terkait jalan dilakukan oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan mengingat wilayahnya merupakan salah satu daerah di Indonesia yang mempunyai hasil tambang dan hasil perusahaan perkebunan,⁴⁵ sehingga dilakukan pengaturan terkait pembagian fungsi jalan yaitu jalan umum dan jalan khusus.

Penekanan pembangunan Provinsi Kalimantan Selatan pada periode keempat RPJPD yakni mewujudkan perdagangan dan jasa berbasis agroindustri dalam rangka mencapai masyarakat maju dan sejahtera. Dokumen RPJMD akan menjadi pedoman dalam penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Perangkat Daerah, yaitu dokumen

⁴¹ Pasal 18 ayat (2), Pergub Kalimantan Selatan Nomor 95 Tahun 2019 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas, Fungsi, dan Tata Kerja Perangkat Daerah Provinsi Kalimantan Selatan

⁴² Bab II Gambaran Umum Kondisi Daerah, Penjelasan atas Perda Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 2 Tahun 2022 tentang RPJMD Tahun 2021-2026

⁴³ Pasal 1 angka 6, Perda Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 3 Tahun 2012 tentang Perubahan atas Perda Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 3 Tahun 2008 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan

⁴⁴ Penjelasan Umum, Perda Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 3 Tahun 2008 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan

⁴⁵ Penjelasan Umum, Perda Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 3 Tahun 2008 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan

perencanaan Perangkat Daerah selama 5 (lima) tahunan yang memuat tujuan, sasaran, strategi, arah kebijakan, program, kegiatan dan sub kegiatan pembangunan yang disusun sesuai dengan tugas pokok dan fungsi Perangkat Daerah. Selanjutnya, Renstra Perangkat Daerah akan menjadi pedoman dalam penyusunan Rencana Kerja (Renja) Perangkat Daerah setiap tahun sesuai periode berkenaan. Dalam siklus perencanaan pembangunan daerah, RPJMD Tahun 2021-2026 juga menjadi acuan untuk menyusun RKPD Provinsi Kalimantan Selatan.⁴⁶ RPJMD penyusunannya berpedoman pada RPJPD Kalimantan Selatan Tahun 2005-2035 dan RPJM Nasional 2020-2024 sehingga terjadi keselarasan dan sinergitas dalam mendukung pencapaian tujuan Nasional. Penyelarasan RPJMD dengan RPJMN dilaksanakan dengan Penyelarasan visi, misi, tujuan dan sasaran pembangunan daerah sebagaimana gambar sebagai berikut.⁴⁷

Gambar 4. Penyelarasan Visi-Misi-Tujuan RPJMN dan RPJMD Provinsi Kalimantan Selatan

| Visi Pembangunan Nasional RPJMN 2020-2024: "Terwujudnya Indonesia Yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong-Royong" | | | |
|---|--|--|---|
| Visi Pembangunan Kalimantan Selatan RPJMD 2021-2026: "KALSEL MAJU (Kalimantan Selatan Makmur, Sejahtera dan Berkelanjutan) SEBAGAI GERBANG IBUKOTA NEGARA" | | | |
| Misi RPJMN | Misi RPJMD | Tujuan RPJMN | Tujuan RPJMD |
| Misi-3 Pembangunan yang Merata dan Berkeadilan | Misi-3: Memperkuat Sarana Prasarana Dasar dan Perekonomian | Mengembangkan wilayah untuk mengurangi kesenjangan dan menjamin pemerataan | Meningkatnya pemerataan pembangunan berkelanjutan, infrastruktur dasar dan penunjang perekonomian berbasis kewilayahan Menurunnya tingkat Pengangguran |

Sumber: RPJMD Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2021-2026

Strategi dan arah kebijakan merupakan rumusan perencanaan komprehensif tentang bagaimana Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan melakukan upaya untuk mencapai visi, misi, tujuan dan sasaran serta target kinerja RPJMD dengan efektif

⁴⁶ Bab II Gambaran Umum Kondisi Daerah, Penjelasan atas Perda Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 2 Tahun 2022 tentang RPJMD Tahun 2021-2026

⁴⁷ Bab V Visi, Misi, Tujuan, dan Sasaran, Penjelasan atas Perda Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 2 Tahun 2022 tentang RPJMD Tahun 2021-2026

dan efisien selama 5 (lima) tahun ke depan.⁴⁸ Dalam mencapai Misi Nomor 3 pada RPJMN dan RPJMD, Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan menetapkan tujuan, sasaran, indikator kinerja, strategi dan arah kebijakan pada tabel sebagai berikut.⁴⁹

Tabel 1. Visi, Misi, Tujuan, Sasaran, Strategi, Arah Kebijakan Misi 3

| Tujuan | Sasaran | Indikator Kinerja | Strategi | Arah Kebijakan |
|--|--|--------------------|---|---|
| Misi III | | | | |
| Memperkuat Sarana dan Prasarana Perekonomian | | | | |
| Meningkatnya pemerataan pembangunan berkelanjutan, infrastruktur dasar dan penunjang perekonomian berbasis kewilayahan | Meningkatnya konektivitas yang menghubungkan antar kawasan | Rasio Konektivitas | Pengembangan dan pembangunan Infrastruktur transportasi yang nyaman dan aman untuk meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas antarwilayah pembangunan | <ul style="list-style-type: none"> - Meningkatkan kemandapan jalan dan jembatan diseluruh daerah - Membangun prasarana jalan yang menghubungkan wilayah - wilayah yang menjadi strategis daerah - Meningkatkan pola hubungan kerjasama dalam penyediaan infrastruktur skala besar yang melayani interaksi antar provinsi, maupun di dalam provinsi - Mengupayakan pengembangan jaringan jalan dan infrastruktur lainnya yang ramah lingkungan dan memenuhi prinsip pengamanan lingkungan hidup (eco road) |

Sumber: RPJMD Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2021-2026

Selanjutnya dalam upaya mewujudkan prioritas pembangunan untuk mencapai visi, misi, tujuan dan sasaran pembangunan yang tercantum dalam RPJMD Provinsi Kalimantan Selatan 2021-2026, maka telah dirumuskan program/kegiatan prioritas tahun 2023. Program prioritas tersebut dilandaskan pada permasalahan yang ada di Provinsi Kalimantan Selatan yang berusaha untuk diselesaikan. Program Prioritas tersebut juga tidak lepas dari program prioritas Nasional. Sinkronisasi Prioritas Pembangunan Nasional dan Provinsi Kalimantan Selatan dapat dilihat pada gambar berikut.⁵⁰

⁴⁸ Bab VI Strategi, Arah Kebijakan dan Program Pembangunan Daerah, Penjelasan atas Perda Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 2 Tahun 2022 tentang RPJMD Tahun 2021-2026

⁴⁹ Bab VI Strategi, Arah Kebijakan dan Program Pembangunan Daerah, Penjelasan atas Perda Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 2 Tahun 2022 tentang RPJMD Tahun 2021-2026

⁵⁰ Bab IV Sasaran dan Prioritas Pembangunan Daerah, Pergub Kalimantan Selatan Nomor 31 Tahun 2022 tentang RKPd Tahun 2023

Gambar 5. Sandingan Prioritas Nasional / Program Prioritas Nasional Dan Prioritas Daerah /Program Prioritas Provinsi Tahun 2023

| No. | Prioritas Nasional/Program Prioritas Nasional | No. | Prioritas Provinsi / Program Prioritas Provinsi |
|-----|--|-----|---|
| 2 | Mengembangkan Wilayah Untuk Mengurangi Kesenjangan dan Menjamin Pemerataan | 2 | Meningkatkan Kualitas Sumber Daya Manusia yang Unggul dan Berdaya Saing |
| 2.1 | Pembangunan Wilayah Kalimantan | | Program Penyelenggaraan Penataan Ruang. Program Penataan Bangunan Dan Lingkungannya. Program Penataan Bangunan Gedung. Program Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum. Program Penataan Desa. Program Peningkatan Kerjasama Desa. Pengembangan Kassel Sebagai Gerbang Food Estate Dan Ibukota Negara Baru Program Penyelenggaraan Jalan Program Perencanaan Dan Pembangunan Industri Program Pengelolaan Pelayaran Program Peningkatan Diversifikasi Dan Ketahanan Pangan Masyarakat Program Penyediaan Dan Pengembangan Prasarana Pertanian |
| 5.2 | Infrastruktur Ekonomi | | Program Penyelenggaraan Jalan. Program Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Program Pengelolaan Pelayaran. Program Pengelolaan Perkeretaapian. Program Pengelolaan Perkeretaapian |

Sumber: RKPD Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2023

Dalam melaksanakan visi, misi, tujuan dan sasaran pembangunan dalam RPJMD, maka Dinas PUPR merumuskan sasaran strategis agar tercapai target yang ditetapkan pada RPJMD sebagaimana tabel berikut.⁵¹

Tabel 2. Target Kinerja Tujuan/ Sasaran Jangka Menengah Dinas PUPR Provinsi Kalimantan Selatan

| Tujuan | Sasaran | Indikator Tujuan/ Sasaran | Target Kinerja Tujuan/Sasaran pada tahun ke- | | | | | | Target RPJMD 2021-2026 |
|---|--|-------------------------------------|--|------|--------|--------|--------|--------|------------------------|
| | | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | |
| Meningkatnya Konektivitas antar kawasan | Meningkatnya dukungan konektivitas bagi penguatan daya saing | Tingkat Konektivitas Jalan Provinsi | 83,75% | 85% | 85,69% | 86,64% | 87,58% | 88,53% | 88,53% |

Sumber: Renstra Dinas PUPR Tahun 2021-2026

Perhitungan persentase indikator tingkat konektivitas jalan berasal dari persentase tingkat kemantapan jalan sebesar 70% dan persentase tingkat aksesibilitas jalan sebesar 30%.⁵² Arah kebijakan terkait peningkatan dukungan konektivitas bagi penguatan daya saing, dukungan proyek prioritas infrastruktur penyelenggaraan jalan Dinas PUPR adalah Pembangunan akses Jalan ke kawasan strategis daerah

⁵¹ Bab IV Tujuan dan Sasaran, Dokumen Rencana Strategis Dinas PUPR Tahun 2021-2026

⁵² Sasaran Strategis, Indikator Kinerja Utama Dinas PUPR 2022-2026

kepentingan provinsi dengan tujuan meningkatkan ekonomi masyarakat.⁵³ Dalam rangka mencapai tujuan tersebut, Dinas PUPR telah menyusun program yang dilengkapi dengan target indikator kinerja program, kegiatan dilengkapi dengan target indikator kegiatan, untuk menunjukkan sejauh mana capaian rencana pembangunan akan dicapai.⁵⁴ Program dan kegiatan Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Provinsi Kalimantan Selatan disajikan pada tabel berikut.⁵⁵

Tabel 3. Rencana Program, Kegiatan dan Pendanaan Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Provinsi Kalimantan Selatan 2021-2026

| Tujuan | Sasaran | Program, Kegiatan, Sub Kegiatan | Indikator Kinerja Tujuan | Target Kinerja Program | | | | | Target Akhir |
|--|--|---------------------------------|-----------------------------|------------------------|--------|--------|--------|--------|--------------|
| | | | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | |
| Meningkatnya Akses Pelayanan Infrastruktur | Meningkatnya Dukungan Konektivitas Bagi Penguatan Daya Saing | Program Penyelenggaraan Jalan | Tingkat Kemantapan Jalan | 81% | 82% | 83% | 84% | 85% | 85% |
| | | | Tingkat Aksesibilitas Jalan | 93,47% | 94,29% | 95,12% | 95,94% | 96,76% | 96,76% |

Sumber: Renstra Dinas PUPR Tahun 2021-2026

Sebagaimana tercantum pada Tabel 3, Tingkat kemantapan jalan atau Indikator yang mengukur jalan dalam kondisi baik dan sedang yang bisa dilalui kendaraan roda empat dan dua dengan tujuan meningkatkan ketersediaan infrastruktur wilayah (berupa jalan) yang sesuai secara kuantitas dan kualitas.⁵⁶ Sementara yang dimaksud dengan Tingkat Aksesibilitas pada Tabel tersebut adalah Indikator dalam Pembangunan Jalan yang belum terhubung dari panjang jalan sesuai target pengembangan kawasan.⁵⁷ Terkait dengan hal tersebut, sasaran prioritas dan subprioritas perencanaan pembangunan Program yang dilaksanakan oleh Dinas PUPR tercantum pada dokumen RKPD tahun 2023, menetapkan antara lain:⁵⁸

⁵³ Bab V Strategi dan Arah Kebijakan, Dokumen Rencana Strategis Dinas PUPR Tahun 2021-2026

⁵⁴ Bab VI Rencana Program dan Kegiatan serta Pendanaan, Dokumen Rencana Strategis Dinas PUPR Tahun 2021-2026

⁵⁵ Bab V Strategi dan Arah Kebijakan, Dokumen Rencana Strategis Dinas PUPR Tahun 2021-2026

⁵⁶ Sasaran Program, Indikator Kinerja Utama Dinas PUPR 2022-2026

⁵⁷ Sasaran Program, Indikator Kinerja Utama Dinas PUPR 2022-2026

⁵⁸ Bab IV Sasaran dan Prioritas Pembangunan Daerah, Pergub Nomor 31 Tahun 2022 tentang RKPD Tahun 2023

Gambar 6. Sasaran prioritas dan subprioritas RKPD tahun 2023

| No | Prioritas Daerah | Sub-Prioritas | Sasaran | Target |
|----|---|---|---|--------|
| 3. | Memperkuat Infrastruktur untuk pemenuhan pelayanan dasar dan pengembangan perekonomian Daerah | Pembangunan Infrastruktur Kewilayahan yang Terintegrasi | Tingkat Kemantapan Jalan | 81% |
| | | | Tingkat Aksesibilitas Jalan | 43,75% |
| | | | % Kebijakan Penetapan Jaringan Perkeretaapian | 100% |
| | | | % Sarpras Bangunan & Lingkungannya dalam Kondisi Baik | 100% |
| | | | % Ruas Jalan Provinsi yang Dilakukan Manajemen Rekayasa | 30% |
| | | | % Terangkutnya Penumpang dan Barang | 70% |

Sumber: RKPD Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2023

Sebagaimana dimaksud pada tabel, dan berdasarkan penetapan pada RKPD, Bidang Bina Marga bertanggung jawab atas sasaran strategis “Meningkatnya Infrastruktur Transportasi (Jalan/Jembatan) yang Berkualitas”, Bidang Bina Marga memiliki tanggung jawab dalam pelaksanaan pembangunan jalan yang sesuai dengan standar dan berkualitas.⁵⁹

Sesuai dengan RKPD dan RPJMD Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan, diharapkan pembangunan infrastruktur konektivitas antar wilayah sebagai upaya perbaikan sistem logistik di lingkup Provinsi Kalimantan Selatan, sekaligus mendukung perkuatan akses ke Ibu Kota Negara (IKN) dan *food estate* di Kalimantan Tengah ke pelabuhan ekspor impor di Batulicin, jalan lintas Banjarbaru – Batulicin, jalan Bandara Syamsudin Noor sepanjang 3 kilometer, jembatan Kalimantan – Pulau Laut.⁶⁰ Tujuan akhir yang diharapkan yaitu adanya pemerataan pendapatan masyarakat secara horisontal sehingga menurunkan kesenjangan ekonomi antar wilayah di Provinsi Kalimantan Selatan.

3. Upaya Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan dalam Mengelola Pembiayaan Infrastruktur Jalan

Menteri Keuangan (Menkeu), Sri Mulyani Indrawati mengatakan, salah satu tantangan pembangunan infrastruktur di Indonesia adalah aspek pembiayaan. Kebutuhan untuk membangun infrastruktur sangat penting bagi setiap negara guna mengentaskan kemiskinan, membangun ekonomi, hingga meningkatkan

⁵⁹ Sasaran Kegiatan, Indikator Kinerja Utama Dinas PUPR 2022-2026

⁶⁰ Arief RH, <https://diskominfomc.kalselprov.go.id/2022/04/13/buka-musrenbang-rkpd-2023-pemprov-kalsel-fokuskan-penguatan-sdm-dan-pembangunan-infrastruktur/>, diakses 28 Oktober 2023

competitiveness dan produktivitas.⁶¹ Salah satu faktor penting untuk mencapai tujuan pembangunan adalah ketersediaan pembiayaan pembangunan. Kebutuhan pembiayaan pembangunan semakin meningkat seiring dengan proyek-proyek strategis yang dicanangkan baik oleh Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah.⁶² Selain dari percepatan pembangunan infrastruktur, pemerintah daerah memerlukan pendanaan yang cukup untuk mengatasi permasalahan pembangunan seperti kemiskinan dan ketimpangan antar wilayah, di sisi lain Pemerintah Daerah dihadapkan pada keterbatasan kemampuan fiskal.⁶³

Upaya pemenuhan pembiayaan pembangunan dilakukan mulai dari optimalisasi sumber-sumber pendapatan asli daerah hingga melalui sumber utang. Dalam arti luas pembiayaan pembangunan tidak cukup hanya dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) saja, namun juga harus melibatkan aktor lain di luar pemerintah seperti dengan skema Kerjasama Pemerintah Badan Usaha atau melalui penggalian dana-dana *Corporate Social Responsibility* (CSR). Dari sisi APBD, postur pendapatan dan belanja daerah menunjukkan, Provinsi Kalimantan Selatan masih tergantung transfer dari pusat.⁶⁴

Proporsi transfer Dana Perimbangan pada Pendapatan Daerah di Provinsi Kalimantan Selatan masih cukup besar, sehingga diperlukan penguatan pembiayaan yang berasal dari potensi daerah untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD). Sumber PAD ini masih menggunakan instrumen generik seperti pajak dan retribusi. Maka, langkah memperbesar kegiatan investasi dalam komposisi Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Provinsi Kalimantan Selatan semakin diperlukan.⁶⁵

Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan melakukan penghitungan alokasi Dana Insentif Daerah dengan didasarkan penilaian terhadap perbaikan indikator kinerja tertentu di bidang tata kelola keuangan daerah, pelayanan pemerintahan umum, pelayanan dasar publik, dan kesejahteraan masyarakat. Indikator kinerja

⁶¹ Ahmad Fikri Noor, <https://ekonomi.republika.co.id/berita/s375s1490/ini-tantangan-pembiayaan-infrastruktur-di-indonesia-menurut-sri-mulyani>, diakses 28 Oktober 2023

⁶² Bab II Gambaran Umum Kondisi Daerah, Pergub Nomor 31 Tahun 2022 tentang RKPD Kalsel Tahun 2023

⁶³ Bab II Gambaran Umum Kondisi Daerah, Pergub Nomor 31 Tahun 2022 tentang RKPD Kalsel Tahun 2023

⁶⁴ Bab II Gambaran Umum Kondisi Daerah, Pergub Nomor 31 Tahun 2022 tentang RKPD Kalsel Tahun 2023

⁶⁵ Bab II Gambaran Umum Kondisi Daerah, Pergub Nomor 31 Tahun 2022 tentang RKPD Kalsel Tahun 2023

pelayanan dasar publik merupakan indikator yang dapat digunakan sebagai penilaian terhadap perbaikan kinerja pelayanan dasar publik salah satunya bidang infrastruktur berupa persentase rumah tangga menurut akses sumber air minum layak, sanitasi layak, dan persentase jalan daerah baik dan sedang.⁶⁶ Sehingga terdapat korelasi antara besaran dana perimbangan dengan peningkatan infrastruktur jalan melalui indikator persentase kemandapan jalan di wilayah Provinsi Kalimantan Selatan.

Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan telah menyusun kerangka pendanaan pembangunan daerah tahun 2021-2026 yang bersumber dari APBD. Kerangka Pendanaan adalah bagian dari kerangka keuangan yang mempunyai keterkaitan dengan kemampuan untuk membiayai belanja Pemerintah. Pengelolaan pembiayaan infrastruktur jalan masuk kedalam Kategori Belanja modal yaitu Belanja Jalan, Irigasi, dan Jaringan.⁶⁷

Gambar 7. Kerangka Pendanaan Pembangunan Daerah Tahun 2021-2026 Provinsi Kalimantan Selatan

| NO | URAIAN | TAHUN 2022 | TAHUN 2023 | TAHUN 2024 | TAHUN 2025 | TAHUN 2026 |
|----------|-------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| 2 | BELANJA | 6.427.109.633.960,00 | 6.535.727.786.773,92 | 6.930.374.582.721,00 | 6.855.306.713.169,42 | 6.970.147.396.622,00 |
| 02.02 | BELANJA MODAL | 1.113.596.629.961,00 | 1.132.416.413.007,34 | 1.223.153.234.929,66 | 1.404.144.171.811,90 | 1.352.522.108.096,00 |
| 02.02.01 | Belanja Tanah | 178.398.782.427,00 | 181.413.721.850,02 | 179.922.252.654,36 | 182.962.938.724,23 | 80.984.919.250,00 |
| 02.02.02 | Belanja Peralatan dan Mesin | 129.285.775.569,00 | 131.470.705.176,12 | 160.517.311.177,93 | 208.599.943.925,07 | 203.760.851.154,00 |
| 02.02.03 | Belanja Bangunan dan Gedung | 259.745.870.400,00 | 264.135.575.609,76 | 315.845.424.225,37 | 389.238.047.177,12 | 300.908.090.821,00 |
| 02.02.04 | Belanja Jalan, Irigasi dan Jaringan | 492.125.553.165,00 | 500.442.475.013,49 | 558.433.114.272,00 | 614.765.555.644,54 | 758.433.114.271,00 |
| 02.02.05 | Belanja Aset Tetap Lainnya | 54.040.648.400,00 | 54.953.935.357,96 | 8.435.132.600,00 | 8.577.686.340,94 | 8.435.132.600,00 |

Sumber: RPJMD Kalsel 2021-2026

Berdasarkan kerangka pendanaan pembangunan, Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan pada setiap tahun mengalokasikan belanja jalan, irigasi, dan jaringan pada APBD. Pada tahun 2021, Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan mengalokasikan Belanja Jalan, Irigasi dan Jaringan sebesar Rp. 402.837.967.900,-.⁶⁸ Pada tahun 2022, Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan mengalokasikan Belanja Jalan, Irigasi dan Jaringan sebesar Rp. 492.125.553.165,-.⁶⁹ Pada tahun 2023,

⁶⁶ Pasal 61, PMK Nomor 112 Tahun 2017 tentang Perubahan atas PMK Nomor 50 tahun 2017 tentang Pengelolaan transfer ke Daerah dan Dana Desa

⁶⁷ Bab VII Kerangka Pendanaan Pembangunan dan Program Perangkat Daerah, Penjelasan atas Perda Nomor 2 Tahun 2022 tentang RPJMD Tahun 2021-2026

⁶⁸ Pasal 9 ayat (5), Perda Nomor 5 Tahun 2020 tentang APBD TA 2021

⁶⁹ Pasal 9 ayat (5), Perda Nomor 7 Tahun 2021 tentang APBD TA 2022

Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan menganggarkan Belanja Jalan, Irigasi dan Jaringan sebesar Rp. 516.813.066.822,-.⁷⁰

Pelaksanaan pembangunan Provinsi Kalimantan Selatan, selain bersumber dari APBD Provinsi Kalimantan Selatan, juga memerlukan dukungan pendanaan dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Nasional (APBN) berupa Dekonsentrasi, Tugas Pembantuan dan Dana Alokasi Khusus (DAK). APBN Dekonsentrasi yang bersumber dari APBN adalah pelimpahan sebagian urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Pemerintah Pusat kepada Gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat⁷¹. Pendanaan pembangunan tidak hanya bersumber dari APBD saja, melainkan dapat bersumber dari non-pemerintah. Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJM Nasional Tahun 2020-2024 menerangkan potensi sumber-sumber pendanaan non-pemerintah yang dapat dimanfaatkan beserta karakteristiknya diantaranya sebagai berikut:⁷²

1. Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), merupakan kerjasama antara pemerintah dengan badan usaha dalam menyediakan sarana dan prasarana layanan umum berdasarkan pembagian risiko antara pemerintah dan swasta. KPBU dilakukan untuk: (i) menjembatani kesenjangan pembiayaan melalui investasi swasta, termasuk prakarsa badan usaha (*unsolicited*), pada penyediaan sarana dan prasarana layanan umum; dan (ii) mendapatkan efisiensi sektor swasta. Dengan skema KPBU ini, Pemerintah dapat menyediakan sarana dan prasarana layanan umum dengan tepat waktu (*on schedule*), tepat anggaran (*on budget*), dan tepat layanan (*on service*).⁷³
2. Pendanaan Badan Usaha dalam bentuk penanaman modal baik dalam negeri maupun asing yang berasal dari kekayaan badan usaha yang bersangkutan maupun yang diperoleh dari pinjaman lembaga keuangan.⁷⁴

⁷⁰ Pasal 9 ayat (5), Perda Nomor 14 Tahun 2022 tentang APBD TA 2023

⁷¹ Bab III Gambaran Keuangan Daerah, Penjelasan atas Perda Nomor 2 Tahun 2022 tentang RPJMD Tahun 2021-2026

⁷² Lampiran I Narasi RPJMN Tahun 2020-2024, Perpres Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJMN Tahun 2020-2024

⁷³ Lampiran I Narasi RPJMN Tahun 2020-2024, Perpres Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJMN Tahun 2020-2024

⁷⁴ Lampiran I Narasi RPJMN Tahun 2020-2024, Perpres Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJMN Tahun 2020-2024

3. Tanggung Jawab Sosial Perusahaan (*Corporate Social Responsibility - CSR*), merupakan bentuk komitmen perusahaan untuk berkontribusi pada peningkatan kualitas kehidupan komunitas setempat, maupun masyarakat pada umumnya. Pendanaan melalui CSR ini lebih banyak terfokus pada pembangunan sarana prasarana sosial, lingkungan, bantuan kelangsungan hidup, dan pemberdayaan masyarakat.⁷⁵
4. Filantropi, adalah sebuah aktivitas yang dilakukan oleh sekelompok orang ataupun yayasan untuk kebaikan (kemaslahatan) publik atau masyarakat dengan semangat kebaikan bersama melalui dana pribadi maupun kelompok yang dihimpun secara sukarela. Kegiatan yang dilakukan filantropis dapat berupa pembangunan sarana prasarana sosial, lingkungan, bantuan kelangsungan hidup, dan pemberdayaan masyarakat, dan advokasi.⁷⁶
5. Dana Keagamaan merupakan dana yang dikumpulkan dari penganut agama tertentu yang berpotensi untuk digunakan dalam kegiatan pembangunan. Secara umum, dana keagamaan terfokus pada proyek/kegiatan/program yang bersifat sosial dan pengembangan ekonomi masyarakat.⁷⁷

Sumber pendanaan pembangunan non APBD yang dapat dimanfaatkan sebagai alternatif pembiayaan pembangunan selain APBN juga berasal dari Program Kemitraan Tanggung Jawab Sosial Lingkungan Perusahaan/*Corporate Social Responsibility* (TJSLP/CSR). TJSLP merupakan komitmen Perusahaan untuk berperan dalam pembangunan. Program TJSLP/CSR pun beragam, tidak hanya terbatas pada program sosial maupun ekonomi, ada beberapa bidang lain yang dapat dijadikan sasaran pertanggungjawaban sosial perusahaan seperti pendidikan, dan lingkungan. Besarnya kebutuhan pembiayaan untuk pembangunan juga dapat dilakukan dengan mendorong peningkatan investasi Pemerintah dan Swasta/masyarakat.⁷⁸ Selain itu, alternatif pembiayaan dapat berasal dari Skema KPBU yang telah diatur didalam Peraturan Menteri PUPR Nomor 2 Tahun 2021

⁷⁵ Lampiran I Narasi RPJMN Tahun 2020-2024, Perpres Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJMN Tahun 2020-2024

⁷⁶ Lampiran I Narasi RPJMN Tahun 2020-2024, Perpres Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJMN Tahun 2020-2024

⁷⁷ Lampiran I Narasi RPJMN Tahun 2020-2024, Perpres Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJMN Tahun 2020-2024

⁷⁸ Bab III Gambaran Keuangan Daerah, Penjelasan atas Perda Provinsi Kalimantan Barat Nomor 2 Tahun 2022 tentang RPJMD Tahun 2021-2026

tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Salah satu infrastruktur yang dapat dikerjasamakan yaitu infrastruktur jalan berupa Jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, jalan tol, jembatan non tol, dan/atau penerangan jalan umum.⁷⁹ Peraturan Menteri PUPR 2/2021 mengatur terkait tata cara pelaksanaan KPBU atas Prakarsa Pemerintah/Badan Usaha.⁸⁰ Pihak swasta juga dapat menjadi alternatif pembiayaan infrastruktur. Contoh bentuk pembiayaan dari sektor privat ini yakni Pinjaman yang merupakan modal yang berbentuk sebagai hutang. Beberapa jenis pinjaman meliputi Pinjaman Bilateral – Pemerintah, Pinjaman Komersial – Pemerintah, Pinjaman Multilateral-Pemerintah, dan Pinjaman *Official Development Assistance* (ODA) atau *Concessional Loan*.⁸¹

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah (HKPD) mengatur Daerah wajib mengalokasikan belanja infrastruktur pelayanan publik paling rendah 40% (empat puluh persen) dari total belanja APBD di luar belanja bagi hasil dan/atau transfer kepada Daerah dan/atau desa.⁸² Dalam hal persentase belanja infrastruktur pelayanan publik tersebut belum mencapai 40% (empat puluh persen), Daerah harus menyesuaikan porsi belanja infrastruktur pelayanan publik paling lama 5 (lima) tahun terhitung sejak tanggal Undang-Undang ini diundangkan.⁸³ Dalam hal Sisa Lebih Perhitungan Anggaran (SiLPA) Daerah tinggi dan kinerja layanan rendah, Pemerintah dapat mengarahkan penggunaan SiLPA dimaksud untuk belanja infrastruktur pelayanan publik Daerah yang berorientasi pada pembangunan ekonomi Daerah.⁸⁴ Belanja Infrastruktur pelayanan publik itu sendiri yaitu belanja infrastruktur Daerah yang langsung terkait dengan percepatan pembangunan dan/atau pemeliharaan fasilitas pelayanan publik yang berorientasi pada

⁷⁹ Pasal 2 ayat (1), PermenPUPR Nomor 2 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pelaksanaan KPBU dalam Penyediaan Infrastruktur

⁸⁰ Bab IV dan Bab V Tata Cara Pelaksanaan KPBU atas Prakarsa Pemerintah/Badan Usaha, PermenPUPR Nomor 2 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pelaksanaan KPBU dalam Penyediaan Infrastruktur

⁸¹ Bab VI Rencana Program dan Kegiatan Serta Pendanaan, Rencana Strategis Perangkat Daerah 2021-2026 Dinas PUPR

⁸² Pasal 147 ayat (1), UU Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah

⁸³ Pasal 147 ayat (3), UU Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah

⁸⁴ Pasal 149 ayat (3), UU Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah

pembangunan ekonomi Daerah dalam rangka meningkatkan kesempatan kerja, mengurangi kemiskinan, dan mengurangi kesenjangan penyediaan layanan publik antar-Daerah.⁸⁵ UU HKPD memberikan dasar hukum dalam penggunaan SiLPA dan pengalokasian APBD sebesar 40% difokuskan pada Belanja infrastruktur pelayanan publik salah satunya yaitu Infrastruktur Jalan.

IV. KESIMPULAN

Pemerintah memiliki tanggung jawab dalam mengurangi kesenjangan antar wilayah dan pemerataan pembangunan di Indonesia. Pembangunan kewilayahan merupakan salah satu prioritas nasional dalam RPJMN 2020-2024 yang diarahkan untuk menyelesaikan isu strategis utama yaitu ketimpangan antar wilayah. Perpres Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJM Nasional Tahun 2020-2024 mengatur terkait agenda pembangunan prioritas selama periode 5 tahun salah satunya yaitu Mengembangkan Wilayah untuk Mengurangi Kesenjangan dan Menjamin Pemerataan. Pemerintah melalui Kementerian PUPR telah menyusun sasaran/indikator untuk mendukung pencapaian agenda pembangunan prioritas salah satunya yaitu Meningkatnya konektivitas wilayah melalui Persentase kondisi mantap jalan. Kementerian PUPR menetapkan Permen PUPR Nomor 26/PRT/M/2017 terkait sasaran pembangunan PUPR salah satunya yaitu Kemantapan Kondisi Jalan (Kemantapan Kondisi Jaringan Jalan atau Kemantapan Kondisi Jalan) sebesar 99% yang terintegrasi antar moda dengan memanfaatkan sebanyak-banyaknya material lokal dan menggunakan teknologi *recycle*, dimana target Kemantapan Kondisi Jaringan Jalan untuk tahun 2020-2024 yaitu sebesar 97%.

Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan telah melakukan sinkronisasi RPJMN dengan RPJMD terkait agenda pembangunan prioritas Mengembangkan Wilayah untuk Mengurangi Kesenjangan dan Menjamin Pemerataan melalui ditetapkan Perda Nomor 2 Tahun 2022 tentang RPJMD Tahun 2021-2026. Salah satu agenda pembangunan yang ditetapkan dalam RPJMD yaitu Meningkatnya pemerataan pembangunan berkelanjutan, infrastruktur dasar dan penunjang perekonomian berbasis kewilayahan. Indikator yang digunakan dalam mengukur pencapaian

⁸⁵ Penjelasan Pasal 147, UU Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah

pemerataan pembangunan yaitu Tingkat Konektivitas Jalan Provinsi yang didasarkan atas tingkat kemantapan jalan dan tingkat Aksesibilitas Jalan. Pemerintah Provinsi Kalsel memberikan kewenangan kepada Dinas PUPR dalam pelaksanaan kebijakan pembangunan jalan dan jembatan serta pelaksanaan kebijakan preservasi jalan dan jembatan melalui Program Penyelenggaraan Jalan. Pemerintah Provinsi Kalsel telah menganggarkan program penyelenggaraan jalan pada APBD melalui Belanja Modal Jalan, Irigasi dan Jaringan.

Keterbatasan APBD dalam melaksanakan program penyelenggaraan jalan dapat diatasi melalui dukungan pendanaan dari APBN berupa Dekonsentrasi, Tugas Pembantuan dan Dana Alokasi Khusus (DAK). Sumber alternatif pembiayaan lainnya yang dapat diperoleh yaitu Program Kemitraan Tanggung Jawab Sosial Lingkungan Perusahaan (TJSLP/CSR), Skema KPBU diatur dalam Permen PUPR 2/2021, serta SiLPA yang dimiliki oleh Pemprov Kalsel. UU HKPD memberikan dasar hukum dalam penggunaan SiLPA dan pengalokasian APBD sebesar 40% difokuskan pada Belanja infrastruktur pelayanan publik salah satunya yaitu Infrastruktur Jalan. Upaya mengurangi kesenjangan dan pemerataan pembangunan tidak hanya menjadi tanggung jawab pemerintah pusat saja, melainkan diperlukan sinergitas dan koordinasi antara Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan, Pemerintah Kota/Kabupaten, Swasta, dan Masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4421).

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 33, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4700).

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 4, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6757).

Peraturan Presiden Nomor 122 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 75 Tahun 2004 tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 363).

Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 10).

Peraturan Menteri Keuangan Nomor 112 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 50 Tahun 2017 tentang Pengelolaan Transfer ke Daerah dan Dana Desa (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 1081).

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 23 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Tahun 2020-2024 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 1120).

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 2 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 45).

Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 3 Tahun 2012 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2008 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus untuk angkutan hasil tambang dan Hasil Perusahaan

Perkebunan (Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2012 Nomor 3, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2012 Nomor 46).

Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 9 Tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2015-2035 (Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2015 Nomor 9, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2012 Nomor 93).

Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 5 Tahun 2020 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun Anggaran 2021 (Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2020 Nomor 5).

Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 7 Tahun 2021 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun Anggaran 2022 (Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2021 Nomor 7).

Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 2 Tahun 2022 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2021-2026 (Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2022 Nomor 2, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 120).

Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 14 Tahun 2022 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun Anggaran 2023 (Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2022 Nomor 14).

Peraturan Gubernur Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 95 Tahun 2019 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas, Fungsi, dan Tata Kerja Perangkat Daerah Provinsi Kalimantan Selatan (Berita Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2019 Nomor 95).

Peraturan Gubernur Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 31 Tahun 2022 tentang Rencana Kerja Pemerintah Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2023 (Berita Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2022 Nomor 31).

Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Provinsi Kalimantan Selatan.2022.*Rencana Strategis Tahun 2021-2026*.Banjarbaru.

Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Provinsi Kalimantan Selatan.2022.*Indikator Kinerja Utama Dinas PUPR 2022-2026*.Banjarbaru.

Marihot Nasution, “*Ketimpangan antar wilayah & Hubungannya dengan Belanja Pemerintah: Studi di Indonesia*”, Jurnal Budget Vol.5, No. 2, Jakarta: Pusat Kajian Anggaran, Badan Keahlian Dewan Perwakilan Rakyat RI, 2020, h. 87.

Marilang, “*Nilai Keadilan Sosial Dalam Pertambangan*”, Disertasi, Makassar: Program Pascasarjana UNHAS, 2010, h. 125.

Marilang, “*Ideologi Welfare State Konstitusi: Hak Menguasai Negara atas barang tambang*”, Jurnal Konstitusi, Jakarta: Mahkamah Konstitusi, 2012, h.267.

Biro Komunikasi Publik Kemenpujr, <https://pu.go.id/berita/pembangunan-infrastruktur-untuk-memacu-pertumbuhan-ekonomi-dan-mengurangi-kesenjangan>, diakses 26 Oktober 2023.

Siaran Pers Bappenas, <https://www.bappenas.go.id/index.php/id/berita/54-indonesia-development-forum-2018-terobosan-dalam-mengatasi-kesenjangan-dalam-tingkat-regional-taX6V>, diakses 25 Oktober 2023.

Taufik Ridwan, <https://kalsel.antaranews.com/berita/367941/rp490-miliar-anggaran-perbaikan-jalan-provinsi-di-kalsel>, diakses 25 Oktober 2023.

Arief RH, <https://diskominfo.mc.kalselprov.go.id/2022/04/13/buka-musrenbang-rkpd-2023-pemprov-kalsel-fokuskan-penguatan-sdm-dan-pembangunan-infrastruktur/>, diakses 28 Oktober 2023.

Ahmad Fikri Noor, <https://ekonomi.republika.co.id/berita/s375s1490/ini-tantangan-pembiayaan-infrastruktur-di-indonesia-menurut-sri-mulyani>, diakses 28 Oktober 2023.

Penulis:

Tim UJDIH BPK Perwakilan Provinsi Kalimantan Selatan

Disclaimer:

Seluruh informasi yang disediakan dalam Tulisan Hukum adalah bersifat umum dan disediakan untuk tujuan pemberian informasi hukum dan bukan merupakan pendapat instansi