

***Jurnal Tanah Pilih***

Vol. 2, No. 2, 2022

E-ISSN 2777-1113

**Corresponding Email:****asneryrivan@gmail.com****Article's History**

Submitted: April 4, 2022

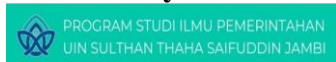
Revised: May 23, 2022

Accepted: Oct 19, 2022

Published: Oct 27, 2022

Copyright © 2022

The Author(s)

This article is licensed  
under CC BY 4.0 License**Published by****EFEKTIVITAS PROGRAM PEMELIHARAAN JALAN DAN JEMBATAN PADA DINAS PEKERJAAN UMUM BINA MARGA DAN TATA RUANG PROVINSI SUMATERA SELATAN DIMASA PANDEMI COVID-19**

1. Rivan Asnery  
Universitas Tamansiswa Palembang, Indonesia
2. Andries Lionardo  
Universitas Sriwijaya, Indonesia
3. Novita Wulandari  
Universitas Tamansiswa Palembang, Indonesia

**Abstrak**

Pengalaman dan strategi mitigasi Covid-19 di sektor jalan raya menjadi topik perbincangan di lingkungan Kementerian PU dan Dinas PU baik tingkat provinsi maupun kabupaten/kota, khususnya mengenai dampak Covid-19 terhadap konstruksi dan pemeliharaan jalan maupun juga penerapan protokol kesehatan pada konstruksi jalan dan jembatan pada masa adaptasi kebiasaan baru. Penelitian ini menganalisis efektivitas program rehabilitasi/pemeliharaan jalan dan jembatan pada Dinas PU BMTR Provinsi Sumatera Selatan. Menggunakan metode campuran, sampel sebanyak 350 orang, dengan teknik pengumpulan data meliputi: kuesioner, wawancara, observasi, studi pustaka dan dokumentasi. Berdasarkan hasil analisis menyimpulkan bahwa efektivitas program rehabilitasi/pemeliharaan jalan dan jembatan pada Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Sumatera Selatan cukup baik. Hal tersebut dilihat dari hasil olah data jawaban responden skor minimum sebesar 25,00 atau 3,13, skor maksimum sebesar: 40,00 atau 5,00, dan skor rata-rata (mean) sebesar 33,44 atau 4,1825. Adapun faktor yang mempengaruhi efektivitas program rehabilitasi/pemeliharaan jalan dan jembatan pada Dinas PU Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Sumatera Selatan, berdasarkan hasil pengolahan data uji validitas, meliputi: pernyataan keempat indikator sosialisasi sebesar (0,577), pernyataan ketiga indikator target kerja (0,562), dan pernyataan kedua indikator sasaran kerja (0,536). Artinya ketiga faktor tersebut sangat dominan mempengaruhi efektivitas program rehabilitasi/pemeliharaan jalan dan jembatan pada Dinas PU Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Sumatera Selatan (nilai  $r_{hitung} >$  dari  $r_{tabel}$ ), sedangkan nilai validitas terendah adalah pernyataan keenam yaitu indikator kesepakatan dengan nilai validitas sebesar (0,400).

**Kata Kunci** : Efektivitas, Rehabilitasi jalan dan jembatan, Sarana umum

## Abstract

*Experience and mitigation strategies for Covid-19 in the road sector are a topic of discussion within the Ministry of Public Works and Public Works at the provincial and district/city levels, especially regarding the impact of Covid-19 on road construction and maintenance as well as the application of health protocols in road and bridge construction at a time of adaptation to new habits. This study analyzes the effectiveness of the road and bridge rehabilitation/maintenance program at the PU BMTR Office of South Sumatra Province. Using the mixed method, a sample of 350 people, with data collection techniques including questionnaires, interviews, observation, literature study, and documentation. Based on the results of the analysis, it is concluded that the effectiveness of the Rehabilitation / Maintenance of Roads and Bridges at the Public Works Office of Bina Marga and Spatial Planning of South Sumatra Province is quite good. This conclusion can be seen from the data processing results of respondents' answers, the Minimum Score of 25.00 or 3.13, the Maximum Score of 40.00 or 5.00, and the Average Score (Mean) of 33.44 or 4.1825. The factors affecting the effectiveness of the Road and Bridge Rehabilitation / Maintenance Program at the Public Works Office of Bina Marga and Spatial Planning of South Sumatra Province, based on the results of data processing validity tests, include a statement of the four indicators of socialization of (0.577), statement of the three indicators of work targets (0.562), and the second statement of work target indicators (0.536). This means that these three factors are dominant in influencing the effectiveness of the Rehabilitation / Maintenance of Roads and Bridges at the Public Works Office of Bina Marga and Spatial Planning of South Sumatra Province ( $r_{count} > r_{table}$ ). At the same time, the lowest validity value is the sixth statement, which is an agreement indicator with a validity value of (0.400).*

**Keywords:** *Effectiveness, Rehabilitation of roads and bridges, Public facilities.*

## PENDAHULUAN

Kerusakan jalan mengindikasikan kondisi struktural dan fungsional jalan tidak mampu memberikan pelayanan optimal terhadap pengguna jalan (Simangunsong & Purnamasari, 2014). Prasarana jalan yang terbebani tingginya volume lalu lintas dan berulang-ulang menyebabkan terjadi penurunan kualitas jalan. Indikator yang terlihat, kondisi permukaan jalan, baik kondisi struktural maupun fungsional yang mengalami kerusakan. Penilaian kondisi tersebut merupakan aspek penting dalam menentukan kegiatan pemeliharaan dan perbaikan jalan terlebih pada masa pandemi Covid-19. *Pavement Condition Index (PCI)*, adalah sistem penilaian kondisi perkerasan jalan berdasarkan jenis, tingkat dan luas kerusakan yang terjadi dan dapat digunakan sebagai acuan dalam usaha pemeliharaan (Basrowi & Suwandi, 2008). Dinas pekerjaan umum bina marga dan tata ruang Provinsi Sumatera Selatan sebagai salah satu unsur penyelenggara pemerintahan daerah, berkewajiban untuk mempertanggungjawabkan pelaksanaan tugas pokok dan fungsinya dalam mengelola segala sumber daya yang dimiliki dan dalam mencapai misi dan tujuan organisasi, adapun salah satu programnya, rehabilitasi/pemeliharaan jalan dan jembatan.

Hal tersebut sesuai dengan arah kebijakan penyelenggaraan jalan berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Negara (RPJMN) 2020-2024 meliputi (a) preservasi jalan, yakni Peningkatan kualitas kemandirian jalan dilaksanakan melalui pemenuhan kebutuhan pemeliharaan jalan, termasuk pemeliharaan rutin jalan serta pemenuhan kelengkapan jalan. Pemeliharaan jalan ini bertujuan untuk meningkatkan kualitas jalan nasional yang diukur dari rata-rata nilai kekasaran jalan (IRI), indeks perkerasan jalan (PCI), umur struktur jalan, dan drainase jalan. Pemenuhan kebutuhan pemeliharaan jalan didorong melalui perbaikan tata kelola penyelenggaraan jalan yang memprioritaskan kegiatan pemeliharaan rutin, berkala, rehabilitasi,

dan rekonstruksi. (b) Pembangunan jalan dan jembatan, berupa 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 lingkar/trans pulau terluar dan jalan akses mendukung wilayah 3T dan kawasan perbatasan (c) penataan jalan nasional di kawasan perkotaan, yaitu Rencana peningkatan pelayanan jaringan jalan perkotaan melalui pemeliharaan jalan perkotaan yang efektif dan efisien serta peningkatan kapasitas jalan perkotaan berkeselamatan yang mendukung keterpaduan transportasi masal perkotaan dan (d) Pemenuhan *Gap Funding* melalui Skema Pembiayaan Alternatif berupa Skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) *Availability Payment* (AP) yang berbasis kinerja serta Program Hibah Jalan Daerah yang mendorong kinerja pemeliharaan jalan perlu diperluas. Skema KPBU-AP juga mendukung kualitas jalan melalui keterpaduan penyelenggaraan jalan dan pengoperasian jembatan timbang untuk mengendalikan perilaku pembebanan berlebih di jalan (*Over Dimension Over Loading*).

**Tabel 1. Program Rehabilitasi/Pemeliharaan Jalan dan Jembatan Tahun 2020**

| NO | Uraian                                                                                    | 2020             |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 1  | Rehabilitasi/Pemeliharaan Berkala Jalan                                                   | 50,31 km         |
| 2  | Rehabilitasi/Pemeliharaan Rutin Jalan                                                     | 1.370,29 km      |
| 3  | Rehabilitasi/Pemeliharaan Berkala Jembatan dan Bangunan Pelengkap Jalan Wilayah I Sumsel  | 1 Paket          |
| 4  | Rehabilitasi/Pemeliharaan Berkala Jembatan dan Bangunan Pelengkap Jalan Wilayah II Sumsel | 1 Paket          |
| 5  | Pengendalian dan Penanggulangan Jalan dan Jembatan Wilayah I Sumsel                       | 35 Titik Longsor |
| 6  | Pengendalian dan Penanggulangan Jalan dan Jembatan Wilayah II Sumsel                      | 35 Titik Longsor |

Sumber : Dinas PU BMTR Prov. Sumatera Selatan, data diolah, 2020.

Berdasarkan Tabel 1. Program Rehabilitasi/Pemeliharaan Jembatan Tahun 2020, dilaksanakan skala berkala pada wilayah I dan wilayah II Sumatera Selatan. Sedangkan rehabilitasi/pemeliharaan jalan secara rutin dilaksanakan sepanjang 1.370,29km dan secara berkala sepanjang 50,31 Km.

Jalan sebagai penunjang pembangunan suatu daerah, perlu di dukung alokasi dana yang cukup untuk bisa mempertahankan jalan agar tetap dalam kondisi baik. Ketersediaan dana merupakan kemampuan pemerintah daerah untuk menyediakan dana bagi penanganan jalan. Keamanan dan pelayanan jalan adalah prioritas utama dari rehabilitasi dan pemeliharaan jalan akibat pengurangan umur dan kerusakan perkerasan (Zhang, Chen, Jilani, Shamsi, & Yu, 2010). Pemerintah mengakui ada beberapa ruas jalan nasional yang kondisinya masih dalam kerusakan.

Ruas jalan seperti Trans Sumatera baik lintas barat, tengah dan timur, lintas utara dan selatan Jawa, trans Sulawesi Barat, Sulawesi Tengah dan Sulawesi Timur, trans Kalimantan dan trans Papua. Sementara itu dana pemeliharaan yang dialokasikan untuk pemeliharaan jauh di bawah yang dibutuhkan. Untuk itu perlu dilakukan optimalisasi dari dana yang telah dialokasikan tersebut (Modul PU, 2019).

Penanganan yang diterapkan pada suatu ruas jalan tergantung dari hasil identifikasi yang dilakukan. Penanganan dapat dilakukan terhadap perkerasan dan atau geometrik jalan, serta pada struktur jembatan. Dana yang disediakan biasanya ditentukan sebagian oleh pemerintah pusat dan sebagian lagi berdasarkan kebutuhan masing-masing kota madya. Estimasi biaya yang diberikan oleh pemerintah pusat tidak diterima secara kaku, karena selama periode program dapat disesuaikan guna mencerminkan kebijaksanaan nasional. Maksud daripada perhitungan biaya konstruksi ini adalah untuk mengetahui dana yang harus dikeluarkan dalam rangka penyusunan program pemeliharaan jalan di masing-masing kota. Berdasarkan penentuan jenis pemeliharaan yang telah ditentukan, maka dapat dihitung volume pekerjaan konstruksi. Dengan mengalikan volume pekerjaan dengan Harga Satuan Pekerjaan maka didapat biaya konstruksi. Selain biaya fisik, biaya lain yang harus diperhitungkan adalah biaya perencanaan teknis (bila masih diperlukan), biaya supervisi, dan biaya administrasi proyek. Keseluruhan biaya tersebut akan menjadi kebutuhan rencana anggaran biaya proyek. Sampai dengan tahap kegiatan ini, telah didapat suatu daftar ruas-ruas jalan yang perlu ditangani, jenis pemeliharaan, serta biayanya (Ditjen Bina Marga, 1990).

Pengembangan transportasi juga dipengaruhi terwujudnya Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) yang andal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman, efisien, dan meningkatkan keluasan jangkauannya maupun kemampuan pelayanannya dampaknya jelas terlihat pada sektor transportasi, dapat dilihat bahwa dana yang disediakan sangat kecil dibandingkan dengan sebelum krisis ekonomi. Akibatnya jelas jalan akan menurun kondisinya. Menurunnya kondisi jalan akan berdampak pada keselamatan pengguna jalan dan pada akhirnya akan meningkatkan biaya operasi kendaraan yang harus dibayar oleh pengguna jalan. Untuk meminimalisir dampak tersebut dilakukan langkah-langkah optimasi pelaksanaan program penanganan jalan, yang salah satunya adalah program pemeliharaan (PUPR, 2000).

**Tabel 2. Alokasi Anggaran Program Rehabilitasi/Pemeliharaan Jalan dan Jembatan**

## Tahun 2020

| NO | Uraian                                                                                    | KETERANGAN       | PAGU              |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|-------------------|
| 1  | Rehabilitasi/Pemeliharaan Berkala Jalan                                                   | 50,31 km         | 86.703.334.598,07 |
| 2  | Rehabilitasi/Pemeliharaan Rutin Jalan                                                     | 1.370,29 km      | 44.472.659.783,00 |
| 3  | Rehabilitasi/Pemeliharaan Berkala Jembatan dan Bangunan Pelengkap Jalan Wilayah I Sumsel  | 1 Paket          | 3.000.000.000,00  |
| 4  | Rehabilitasi/Pemeliharaan Berkala Jembatan dan Bangunan Pelengkap Jalan Wilayah II Sumsel | 1 Paket          | 3.000.000.000,00  |
| 5  | Pengendalian dan Penanggulangan Jalan dan Jembatan Wilayah I Sumsel                       | 35 Titik Longsor | 10.000.000.000,00 |
| 6  | Pengendalian dan Penanggulangan Jalan dan Jembatan Wilayah II Sumsel                      | 35 Titik Longsor | 10.000.000.000,00 |

Sumber : LAKIP PU BMTR Prov. Sumatera Selatan, 2020.

Berdasarkan Tabel 2 terlihat bahwa dari enam kegiatan, rehabilitasi/pemeliharaan berkala memiliki alokasi terbesar yaitu 50,31 Km atau 86.703.334.598,07. Sedangkan alokasi minim pada rehabilitasi/ pemeliharaan berkala jembatan dan bangunan pelengkapan jalan yaitu sebesar 3.000.000.000,00. Artinya sebagian besar penyerapan anggaran tersebut digunakan untuk pekerjaan pemeliharaan rutin jalan dan jembatan berupa pembersihan rutin saluran (drainase), pembersihan bangunan pelengkap jembatan, pembersihan perlengkapan jalan yakni patok dan rambu, pengecatan sederhana median jalan dan jembatan, pengendalian tanaman atau pemotongan rumput pada bahu jalan, dan untuk upah pekerja.

Program pemeliharaan menurut Robinson (Robinson, Danielson, & Snaith, 1998) bertujuan sebagai berikut: (1) memperlambat kerusakan jalan, (2) menurunkan biaya operasi kendaraan, (3) menjaga agar jalan tetap dapat dilewati, dan (4) investasi. Fungsi pemeliharaan ini penting, bukan saja untuk menjaga aset jalan tetapi juga untuk memelihara I meningkatkan daya saing suatu negara. Adapun program pemeliharaan jalan terdiri dari program pemeliharaan rutin dan program pemeliharaan berkala. Program pemeliharaan rutin adalah program untuk mengatasi kerusakan-kerusakan yang bersifat minor, dan perlu penanganan segera, seperti penambalan lubang-lubang, penutupan retak-retak kecil, pembersihan saluran dan sebagainya yang bertujuan untuk mempertahankan kondisi jalan sesuai umur pelayanannya. Sedangkan Program Pemeliharaan Berkala adalah program untuk mengatasi kerusakan yang bersifat *major* seperti *overlay* kembali beberapa ruas jalan, perbaikan dan pembuatan saluran drainase, penambahan trotoar dan lain sebagainya. Hubungan keterkaitan antara Pemeliharaan Rutin dan Pemeliharaan Berkala merupakan hubungan yang berkesinambungan dalam rentang waktu tertentu sampai dengan batas umur pelayanannya. Pemeliharaan Rutin dapat dilakukan dalam periode tiga sampai dengan empat tahun, atau sampai pada batas penanganan tertentu yang masih dapat dikategorikan kerusakan minor. Selanjutnya sampai dengan batas tertentu akan memerlukan penanganan yang bersifat major, maka perlu dilakukan program Pemeliharaan Berkala.

Paradigma *good governance*, memberikan nuansa peran dan fungsi yang seimbang antara pemerintah, swasta dan masyarakat diperkuat prinsip: transparansi, partisipasi dan akuntabilitas.

Hal tersebut memerlukan komitmen antar pihak, koordinasi yang baik, integritas, profesional seta etos kerja dan moral yang tinggi. Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja, mewajibkan setiap unsur penyelenggara negara untuk mempertanggungjawabkan tugas pokok dan fungsi serta kewenangan pengelolaan sumber daya dan kebijakan yang dipercayakan kepadanya berdasarkan perencanaan strategis yang telah ditetapkan.

Dengan terbatasnya dana yang dimiliki pemerintah, diperlukan upaya-upaya kreatif untuk lebih meningkatkan efisiensi dan efektivitas pengalokasian dana tersebut, baik untuk membangun jalan baru maupun untuk melakukan preservasi jalan yang ada, melalui pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala, peningkatan, dan rekonstruksi (Direktorat Preservasi, 2019). Suatu program preservasi perkerasan jalan yang efektif akan memberikan beberapa manfaat, seperti mengurangi dana investasi pada jaringan jalan yang dibangun, meningkatkan kinerja pelayanan perkerasan, menjamin efisiensi pengalokasian dana pembiayaan jalan, memperpanjang umur pelayanan perkerasan jalan, mengurangi hambatan perjalanan, meningkatkan mobilitas pergerakan orang dan barang, serta meningkatkan keselamatan perjalanan.

**Tabel 3. Persentase Kinerja Dinas Pekerjaan Umum  
Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Sumatera Selatan**

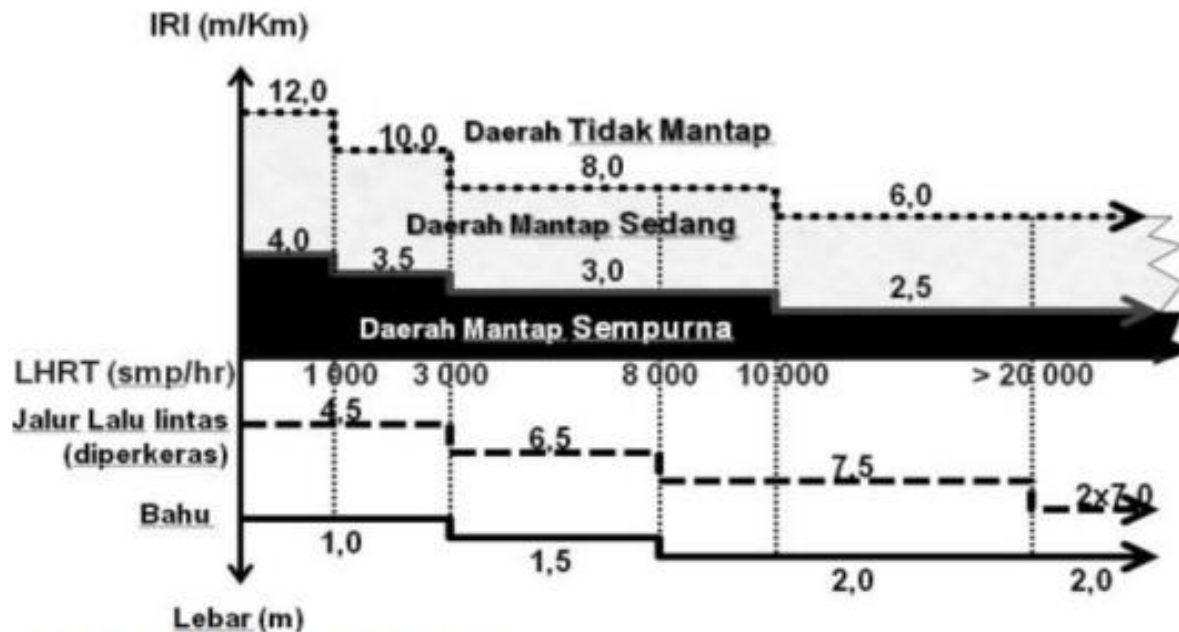
| o. | Indikator Kinerja                       | Target (%) |      |      |      |      |      | Relisasi (%) |       |
|----|-----------------------------------------|------------|------|------|------|------|------|--------------|-------|
|    |                                         | 2018       | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2018         | 2019  |
| 1  | Persentase kondisi jalan mantap         | 70         | 70   | 72   | 74   | 76   | 80   | 61,22        | 79,17 |
| 2  | Persentase jembatan dengan kondisi baik | 90         | 93   | 93   | 95   | 95   | 95   | 95,62        | 95,56 |

Sumber : LAKIP PU BMTR Prov. Sumatera Selatan, 2020.

Berdasarkan Tabel 3 terlihat persentase kinerja dinas PUBMTR mengalami peningkatan kinerja, terlihat dari realisasi persentase kondisi jalan mantap pada 2018 sebesar 61,22% dan 2019 sebesar 79,17%. Sedangkan persentase jembatan dengan kondisi baik, mengalami penurunan yang tidak besar namun cukup baik yaitu pada 2018 sebesar 95,62% dan pada 2019 sebesar 95,56%.

Kondisi jalan yang mantap akan berpengaruh pada kualitas perjalanan, kenyamanan berkendara, dan kecepatan tempuh saat berkendara. Sejalan dengan itu, dalam 5 tahun ke depan perlu dilakukan kegiatan preservasi atau pemeliharaan jalan nasional, yang diperkirakan sepanjang 47.017 Km (Ditjen Bina Marga, 2020). Konsep tingkat kemantapan jalan yang digunakan oleh Ditjen Bina Marga, berdasarkan ketersediaan data dari sistem pendataan yang dimiliki, menggunakan beberapa parameter. Parameter tersebut adalah: (1) parameter kerataan jalan, yaitu International Roughness Index (IRI), (2) parameter lebar jalan dan Rasio Volume terhadap Kapasitas (VCR), dan (3) parameter lebar jalan dan volume Lalu Lintas Harian Rata-Rata (LHR) atau Lalu Lintas Harian Rata-Rata Tahunan (LHRT), seperti gambar berikut:





Sumber: Mekaro Daya Mandiri (2017)

**Gambar 1** Model Pelayanan terhadap Aspek Kondisi Jalan Berdasarkan LHRT

Berdasarkan gambar 1. Model pelayanan terhadap aspek kondisi jalan berdasarkan LHRT, dapat diartikan bahwa Pelayanan yang diberikan oleh suatu ruas jalan dikategorikan sebagai mantap dan tidak mantap, sesuai dengan kondisi perkerasan jalan tersebut, yang ditunjukkan oleh besarnya IRI, lebar perkerasan jalan atau lebar jalur lalu lintas berikut bahu jalannya, yang melayani volume lalu lintas tertentu. Tingkat kerataan jalan merupakan salah satu faktor atau fungsi pelayanan suatu perkerasan jalan yang sangat berpengaruh pada kenyamanan pengemudi. Kualitas jalan yang ada maupun jalan yang akan dibangun harus sesuai dengan standar dan ketentuan yang berlaku. Syarat utama jalan yang baik adalah kuat, rata, kedap air, tahan lama, dan ekonomis sepanjang umur yang direncanakan. Untuk memenuhi syarat-syarat tersebut, perlu dilakukan pemantauan dan evaluasi secara periodik atau secara berkala, sehingga dapat ditentukan metode perbaikan konstruksi yang tepat. Proporsi kondisi kemantapan jalan, yang biasanya dinyatakan dalam %, sangat penting dan digunakan sebagai indikator kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan (Direktorat Preservasi, 2019).

Berdasarkan uraian latar belakang, penelitian ini dianggap perlu untuk dikaji lebih dalam terkait permasalahan pemeliharaan jalan dan jembatan di Provinsi Sumatera Selatan terlebih sektor jalan raya yang menjadi topik perbincangan di lingkungan Kementerian PU dan Dinas PU baik tingkat provinsi maupun kabupaten/kota, khususnya mengenai dampak Covid-19 pada konstruksi jalan serta pemeliharannya di masa pandemi Covid-19 yang memerlukan penerapan protokol kesehatan pada konstruksi jalan dan jembatan maka peneliti tertarik untuk mengambil penelitian dengan judul “Efektivitas Program Rehabilitasi/ Pemeliharaan Jalan dan Jembatan Pada Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Sumatera Selatan”.

## METODE

Penelitian ini menggunakan metode *mixed method*, sampel sebanyak 350 orang. Penelitian Mixed method mengombinasikan atau mengasosiasikan bentuk kualitatif dan bentuk kuantitatif. Penelitian dengan kecenderungan paradigma pengetahuan pragmatik, dan pendekatan ini menggunakan strategi penelitian yang melibatkan pengumpulan data baik secara simultan atau sequensial untuk memahami masalah penelitian. Penelitian ini juga disebut gabungan kuantitatif dan kualitatif dalam penelitian dan pelaksanaan proses penelitian. Penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data meliputi: kuesioner, wawancara, observasi, studi pustaka dan dokumentasi. Penelitian dilaksanakan di Kota Palembang pada bulan Februari s.d. April 2021.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil penyebaran kuesioner untuk melihat program pemeliharaan jalan dan jembatan seberapa efektif menggunakan data variabel efektivitas program menunjukkan bahwa skor terendah adalah 25 atau 3,13 dan skor tertinggi adalah 40 atau 5,00. Dengan demikian, diperolehnya skor terendah dan tertinggi, maka rentangan skornya (*range*) adalah 15 atau 1,87. Angka-angka tersebut setelah dianalisis menghasilkan :

- Skor rata-rata (*Mean*) = 33,44 atau 4,1825
- Varians (*Variance*) = 7,061 atau 0,110
- Simpangan baku (*Standard Deviation*) = 2,65723 atau 0,33208

Apabila disajikan dalam bentuk tabel, maka distribusi frekuensi skor variabel Efektivitas Program dapat dilihat pada Tabel 4 berikut:

**Tabel 4. Distribusi Frekuensi Total Skor Variabel Efektivitas program**

| Descriptive Statistics |           |           |           |           |           |           |            |                |           |           |            |           |            |
|------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|----------------|-----------|-----------|------------|-----------|------------|
|                        | N         | Range     | Minimum   | Maximum   | Sum       | Mean      |            | Std. Deviation | Variance  | Skewness  |            | Kurtosis  |            |
|                        | Statistic | Statistic | Statistic | Statistic | Statistic | Statistic | Std. Error | Statistic      | Statistic | Statistic | Std. Error | Statistic | Std. Error |
| Q1                     | 350       | 3,00      | 2,00      | 5,00      | 1486,00   | 4,2457    | 0,03273    | 0,61236        | 0,375     | -0,347    | 0,130      | 0,177     | 0,260      |
| Q2                     | 350       | 3,00      | 2,00      | 5,00      | 1462,00   | 4,1771    | 0,03042    | 0,56906        | 0,324     | -0,188    | 0,130      | 0,723     | 0,260      |
| Q3                     | 350       | 3,00      | 2,00      | 5,00      | 1494,00   | 4,2686    | 0,03370    | 0,63054        | 0,398     | -0,489    | 0,130      | 0,365     | 0,260      |
| Q4                     | 350       | 3,00      | 2,00      | 5,00      | 1479,00   | 4,2257    | 0,03765    | 0,70440        | 0,496     | -0,744    | 0,130      | 0,700     | 0,260      |
| Q5                     | 350       | 3,00      | 2,00      | 5,00      | 1499,00   | 4,2829    | 0,03250    | 0,60796        | 0,370     | -0,390    | 0,130      | 0,200     | 0,260      |
| Q6                     | 350       | 3,00      | 2,00      | 5,00      | 1448,00   | 4,1371    | 0,03875    | 0,72495        | 0,526     | -0,260    | 0,130      | -0,915    | 0,260      |



|                    |     |       |       |       |          |         |         |         |       |        |       |        |       |
|--------------------|-----|-------|-------|-------|----------|---------|---------|---------|-------|--------|-------|--------|-------|
| Q7                 | 350 | 3,00  | 2,00  | 5,00  | 1380,00  | 3,9429  | 0,04656 | 0,87115 | 0,759 | -0,046 | 0,130 | -1,354 | 0,260 |
| Q8                 | 350 | 3,00  | 2,00  | 5,00  | 1456,00  | 4,1600  | 0,03975 | 0,74372 | 0,553 | -0,351 | 0,130 | -0,852 | 0,260 |
| TOTAL              | 350 | 15,00 | 25,00 | 40,00 | 11704,00 | 33,4400 | 0,14203 | 2,65723 | 7,061 | 0,005  | 0,130 | 0,036  | 0,260 |
| Valid N (listwise) | 350 |       |       |       |          |         |         |         |       |        |       |        |       |

Sumber : SPSS 25.0 for windows

Dari Tabel 4 dapat dilihat total nilai *range* 15,00, nilai minimum 25,00, nilai maksimum 40,00, rata-rata 33,44, standar deviasi 2,65723 dan variance sebesar 7,061. Adapun nilai secara sederhana perhitungannya dapat dilihat dengan menggunakan nilai total rata-rata hasil kuesioner seperti Tabel 5 berikut:

**Tabel 5. Distribusi Frekuensi Total Skor Variabel Efektivitas Program Berdasarkan Nilai Rata-Rata Jumlah**

| Descriptive Statistics |           |           |           |           |           |           |            |                |           |           |            |           |            |
|------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|----------------|-----------|-----------|------------|-----------|------------|
|                        | N         | Range     | Minimum   | Maximum   | Sum       | Mean      |            | Std. Deviation | Variance  | Skewness  |            | Kurtosis  |            |
|                        | Statistic | Statistic | Statistic | Statistic | Statistic | Statistic | Std. Error | Statistic      | Statistic | Statistic | Std. Error | Statistic | Std. Error |
| RATA-RATA              | 350       | 1,87      | 3,13      | 5,00      | 1463,87   | 4,1825    | 0,01775    | 0,33208        | 0,110     | 0,005     | 0,130      | 0,039     | 0,260      |
| Valid N (listwise)     | 350       |           |           |           |           |           |            |                |           |           |            |           |            |

Sumber : SPSS 25.0 for windows

Dari Tabel 5 dapat dilihat total nilai *range* 1,87, nilai minimum 3,13, nilai maksimum 5,00, rata-rata 4,1825, standar deviasi 0,33208 dan variance sebesar 0,110. Berdasarkan Tabel 4 dan 5 nilai hasil pengolahan data dapat diuraikan sebagai berikut:

- Skor Range sebesar : 15,00 atau 1,87
- Skor Minimum sebesar : 25,00 atau 3,13
- Skor Maksimum sebesar : 40,00 atau 5,00
- Skor Rata-rata (*Mean*) sebesar 33,44 atau 4,1825
- Skor Standar Deviasi sebesar 2,65723 atau 0,33208
- Skor Variance sebesar 7,061 atau 0,110

Hasil tersebut dapat diartikan bahwa responden setuju bahwa efektivitas program rehabilitasi/pemeliharaan jalan dan jembatan pada Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Sumatera Selatan cukup baik.

Angket atau kuesioner variabel efektivitas program terdiri dari 3 (tiga) dimensi antara lain pencapaian tujuan, integritas dan adaptasi. Hasil pengumpulan data dapat dijelaskan sebagaimana tertuang pada Tabel 6.

**Tabel 6. Distribusi Frekuensi Skor Variabel Efektivitas program**

| No.          | Persepsi Responden  | Frekuensi  | Persentase (%) |
|--------------|---------------------|------------|----------------|
| 1            | Sangat Tidak Setuju | 0          | 0              |
| 2            | Tidak Setuju        | 26         | 0,93           |
| 3            | Kurang setuju       | 393        | 14,04          |
| 4            | Setuju              | 1432       | 51,14          |
| 5            | Sangat Setuju       | 949        | 33,89          |
| Sub Total    |                     | 2800       |                |
| <b>Total</b> |                     | <b>350</b> | <b>100</b>     |

Sumber : SPSS 25.0 for windows

Berdasarkan Tabel 6 di atas, diketahui bahwa 393 atau 14,04% responden berada pada kelompok rata-rata, 26 responden atau 0,93% berada di bawah rata-rata dan 1.432 responden atau 51,14% di atas rata-rata. Dari keterangan di atas, dapat dikatakan bahwa efektivitas program rehabilitasi/pemeliharaan jalan dan jembatan pada Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Sumatera Selatan termasuk dalam kategori sangat baik. Hal ini terlihat dari 949 atau 33,89% responden mengapresiasi pernyataan dengan tanggapan yang sangat baik terhadap efektivitas program rehabilitasi/pemeliharaan jalan dan jembatan pada Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Sumatera Selatan .

Selanjutnya persepsi responden terhadap dimensi dari variabel efektivitas program dapat dilihat pada Tabel 7 – 9

#### 1. Dimensi Pencapaian Tujuan

Dimensi Pencapaian Tujuan terdiri dari 3 (tiga) indikator, yaitu kurun waktu, sasaran kerja dan target kerja. Dalam dimensi tersebut persepsi responden dapat dijelaskan pada Tabel 7.

**Tabel 7. Persepsi Responden Terhadap Dimensi Pencapaian Tujuan**

| No. | Persepsi Responden  | Frekuensi | Persentase (%) |
|-----|---------------------|-----------|----------------|
| 1   | Sangat Tidak Setuju | 0         | 0,00           |
| 2   | Tidak Setuju        | 7         | 0,67           |

|                  |               |              |            |
|------------------|---------------|--------------|------------|
| 3                | Kurang setuju | 78           | 7,43       |
| 4                | Setuju        | 631          | 60,10      |
| 5                | Sangat Setuju | 334          | 31,81      |
| <b>Sub Total</b> |               | <b>1.050</b> |            |
| <b>Total</b>     |               | <b>350</b>   | <b>100</b> |

Sumber : SPSS 25.0 for windows

Berdasarkan Tabel 7 di atas diketahui bahwa 78 atau 7,43% responden berada pada kelompok rata-rata, 7 responden atau 0,67% berada di bawah rata-rata dan 631 responden atau 60,10% di atas rata-rata. Dari keterangan di atas, dapat dikatakan bahwa Pencapaian tujuan termasuk dalam kategori sangat baik. Hal ini terlihat dari 334 atau 31,81% responden mengapresiasi pernyataan dengan tanggapan yang sangat baik terhadap efektivitas program rehabilitasi/pemeliharaan jalan dan jembatan pada Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Sumatera Selatan .

## 2. Dimensi Integritas

Dimensi Integritas terdiri dari 3 (tiga) indikator, yaitu sosialisasi, komunikasi, dan kesepakatan. Dalam dimensi tersebut persepsi responden dapat dijelaskan pada Tabel 8.

**Tabel 8. Persepsi Responden Terhadap Dimensi Integritas**

| No.              | Persepsi Responden  | Frekuensi    | Persentase (%) |
|------------------|---------------------|--------------|----------------|
| 1                | Sangat Tidak Setuju | 0            | 0              |
| 2                | Tidak Setuju        | 11           | 1,05           |
| 3                | Kurang setuju       | 123          | 11,71          |
| 4                | Setuju              | 545          | 51,90          |
| 5                | Sangat Setuju       | 371          | 35,33          |
| <b>Sub Total</b> |                     | <b>1.050</b> |                |
| <b>Total</b>     |                     | <b>350</b>   | <b>100,00</b>  |

Sumber : SPSS 25.0 for windows

Berdasarkan Tabel 8 di atas diketahui bahwa 123 atau 11,71% responden berada pada kelompok rata-rata, 11 responden atau 1,05% berada di bawah rata-rata dan 545 responden atau 51,90% di

atas rata-rata. Dari keterangan tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa dimensi integritas termasuk dalam kategori sangat baik. Hal ini terlihat dari 371 atau 35,33% responden mengapresiasi pernyataan dengan tanggapan yang sangat baik terhadap integritas efektivitas program rehabilitasi/ pemeliharaan jalan dan jembatan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Sumatera Selatan .

### 3. Dimensi adaptasi

Dimensi ketiga dari variabel efektivitas program terdiri dari 2 (dua) indikator, yaitu prosedur dan tenaga kerja. Dalam dimensi tersebut persepsi responden dapat dijelaskan pada Tabel 9.

**Tabel 9. Persepsi Responden Terhadap Dimensi adaptasi**

| No.              | Persepsi Responden  | Frekuensi  | Persentase (%) |
|------------------|---------------------|------------|----------------|
| 1                | Sangat Tidak Setuju | 0          | 0              |
| 2                | Tidak Setuju        | 8          | 1,14           |
| 3                | Kurang setuju       | 192        | 27,43          |
| 4                | Setuju              | 256        | 36,57          |
| 5                | Sangat Setuju       | 244        | 34,86          |
| <b>Sub Total</b> |                     | <b>700</b> |                |
| <b>Total</b>     |                     | <b>350</b> | <b>100</b>     |

Sumber : SPSS 25.0 for windows

Dari hasil perhitungan Tabel 9 di atas, terlihat bahwa 192 atau 27,43% responden berada pada kelompok rata-rata, 8 responden atau 1,14% berada di bawah rata-rata dan 256 responden atau 36,57% di atas rata-rata. Dari keterangan tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa dimensi adaptasi termasuk dalam kategori sangat baik. Hal ini terlihat dari sekitar 244 atau 34,86% responden mengapresiasi pernyataan dengan tanggapan yang sangat baik terhadap efektivitas program rehabilitasi/ pemeliharaan jalan dan jembatan di Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Sumatera Selatan. Dari hasil analisis diketahui bahwa dari ketiga dimensi tersebut yang berpengaruh paling besar dalam menentukan Efektivitas program adalah dimensi pencapaian tujuan yaitu 60,10%.

Uji validitas terhadap data mentah dilakukan untuk mengecek konsistensi alat ukur dan validitas dari masing-masing kuesioner. Untuk memperoleh hasil perhitungan yang akurat, proses penghitungan menggunakan komputer program SPSS. Uji validitas bila  $r_{hitung} < r_{tabel}$ , maka butir instrumen tersebut tidak valid dan apabila  $r_{hitung} > r_{tabel}$ , maka butir instrumen tersebut dapat dikatakan (valid). Dari perhitungan statistik untuk masing-masing variabel, ternyata bahwa  $r_{hitung}$  yang diperoleh lebih besar dari  $r_{tabel}$ , sehingga dapat dikatakan bahwa semua butir kuesioner berpredikat valid. Nilai-nilai koefisien korelasi untuk uji validitas instrumen setiap variabel,

disajikan dalam tabel berikut:

**Tabel 10. Hasil Uji Validitas Efektivitas Program**  
( $n=350$ ,  $\alpha=5\%$ ,  $df=348$ )

| Pertanyaan | r hitung | r tabel | Validitas          |
|------------|----------|---------|--------------------|
|            |          |         | r hitung > r tabel |
| 1          | 0,536    | 0,118   | Valid              |
| 2          | 0,540    |         |                    |
| 3          | 0,562    |         |                    |
| 4          | 0,577    |         |                    |
| 5          | 0,519    |         |                    |
| 6          | 0,400    |         |                    |
| 7          | 0,411    |         |                    |
| 8          | 0,401    |         |                    |

Sumber : Output SPSS 25 (data diolah, 2021)

Berdasarkan Tabel 10, hasil uji Validitas variabel efektivitas program, terlihat bahwa semua indikator dinyatakan valid karena nilai r hitung > dari r tabel. Pernyataan dengan nilai Validitas tertinggi adalah pernyataan keempat indikator sosialisasi sebesar (0,577), pernyataan ketiga indikator target kerja (0,562), dan pernyataan kedua indikator sasaran kerja (0,536). Nilai validitas terendah adalah pernyataan keenam yaitu indikator kesepakatan dengan nilai validitas sebesar (0,400).

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, maka penulis dapat menyimpulkan bahwa efektivitas program Rehabilitasi/ Pemeliharaan Jalan dan Jembatan Pada Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Sumatera Selatan cukup baik. Hal tersebut dilihat dari hasil olah data jawaban responden Skor Minimum sebesar 25,00 atau 3,13, Skor Maksimum sebesar : 40,00 atau 5,00, dan Skor Rata-rata (*Mean*) sebesar 33,44 atau 4,1825. Serta di dukung data distribusi frekuensi variabel efektivitas, diketahui bahwa 393 atau 14,04% responden berada pada kelompok rata-rata, 26 responden atau 0,93% berada di bawah rata-rata dan 1.432 responden atau 51,14% di atas rata-rata.

Berdasarkan keterangan di atas, dapat dikatakan bahwa efektivitas program rehabilitasi/ pemeliharaan jalan dan jembatan pada Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Sumatera Selatan termasuk dalam kategori sangat baik. Hal ini terlihat dari 949 atau

33,89% responden mengapresiasi pernyataan dengan tanggapan yang sangat baik terhadap efektivitas program rehabilitasi/pemeliharaan Jalan dan Jembatan Pada Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Sumatera Selatan.

Adapun faktor yang mempengaruhi efektivitas Program Rehabilitasi/Pemeliharaan Jalan dan Jembatan pada Dinas PU Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Sumatera Selatan, berdasarkan hasil pengolahan data uji validitas, meliputi: pernyataan keempat indikator sosialisasi sebesar (0,577), pernyataan ketiga indikator target kerja (0,562), dan pernyataan kedua indikator sasaran kerja (0,536). Artinya ketiga faktor tersebut sangat dominan mempengaruhi efektivitas program Rehabilitasi/Pemeliharaan Jalan dan Jembatan pada Dinas PU Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Sumatera Selatan (nilai  $r_{hitung} >$  dari  $r_{tabel}$ ), sedangkan Nilai Validitas terendah adalah pernyataan keenam yaitu indikator kesepakatan dengan nilai validitas sebesar (0,400).

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdurrahman, Mulyono. (2002) *Pendidikan Bagi Anak Berkesulitan Belajar*,. Jakarta: PT Asdi Mahasatya
- Achmad Nadjam,dkk. (2018). *Efektivitas dan Kepuasan Pengguna Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di Pasar Induk Kramat Jati*; POLITEKNOLOGI VOL. 17 No. 1
- Al-Hakim. (2015). Studi Evaluasi Pelaksanaan Kebijakan Pemeliharaan Jalan Kota Di Kota Surabaya; *Jurnal Kebijakan & Manajemen Publik* Volume 3, Nomor 1
- Asmawi Ali. (2006). *Identifikasi Kebijakan Dalam Pembiayaan Pemeliharaan Jalan Kabupaten Dalam Kota Sungailiat Di Kabupaten Bangka*; Tesis UNDIP
- A.M. Huberman & M.B Miles. (1984). *Analisis Data Kualitatif. Terjemahan oleh Tjetjep Rohendi Rohidi*. 1992. Jakarta : Universitas Indonesia
- Basrowi dan Suwandi. (2008). *Memahami Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Rineka Cipta
- BPS Provinsi Sumatera Selatan (2020) *Provinsi Sumatera Selatan Dalam Angka 2020*. Palembang: Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Selatan.
- Creswell, John W. (2015). *Penelitian Kualitatif & Desain Riset*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Dimianus Ding. (2014). Efektivitas Pelaksanaan Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat Mandiri Pedesaan; *Jurnal Ilmu Pemerintah*, Vol. 02 No. 02 (Februari 2014)
- Dinas Pekerjaan Umum, Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Sumatera Selatan.2020.*Dokumen Perencanaan.Palembang*;Sekretariat PUBMTR
- Dinas Pekerjaan Umum, Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Sumatera Selatan.2019.*Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP)*.Palembang;Sekretariat PUBMTR
- Dinas Pekerjaan Umum, Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Sumatera Selatan.2020.*Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP)*.Palembang;Sekretariat PUBMTR
- Dinas Pekerjaan Umum, Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Sumatera Selatan.2019.*Laporan keterangan pertanggungjawaban*; Sekretariat PUBMTR
- Direktorat Pembinaan Jalan Kota, Ditjen Bina Marga.1990.*Tatacara Penyusunan Program Pemeliharaan Jalan Kota*.Jakarta; <https://klinikkonstruksi.jogjapro.go.id/nspm/018-T-BNKT-1990.pdf>
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (2020). *Bahan Paparan Draft Renstra Bina Marga 2020–2024*.



- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Jakarta.
- Direktorat Preservasi. (2019). *Manual Pelaksanaan Preservasi Jalan Seri 1; Pengantar Preservasi*. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Jakarta.
- Edy Sutrisno. (2010). *Manajemen Sumber Daya Manusia. Edisi Pertama*. Cetakan Pertama. Jakarta : Penerbit Kencana
- Fitri, A. Z., & Haryanti, N. (2020). *Metodologi Penelitian Pendidikan: Kuantitatif, Kualitatif, Mixed Method, Dan Research And Development*.
- Iga Rosalina. (2012). Efektivitas Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat Mandiri Perkotaan Pada Kelompok Pinjaman Bergulir Di Desa Mantren Kec Karangrejo Kabupaten Madetaan”. *Jurnal Efektivitas Pemberdayaan Masyarakat*, Vol. 01 No 01 (Februari 2012)
- Instruksi Presiden (Inpres) Nomor 7 Tahun 1999 tentang Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP)
- Istianto, Bambang. (2011). *Manajemen Pemerintahan (Dalam Perspektif Pelayanan Publik*, Jakarta : Mitra Wacana Media.
- Johnson, R. Bruke., & Larry Christensen. (2014). *Educational Research: Quantitative, Qualitatif, and Mixed Approaches*. USA: SAGE Publications, Inc
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2011). Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan. Jakarta.
- Megaria. (2015). Kinerja Dinas Pekerjaan Umum Dalam Pemeliharaan Jalan dan Jembatan di Kabupaten Toba Samosir ; *Jom FISIP* Volume 2 No. 1
- Modul PU. (2019). *Pengantar Pemeliharaan Jalan*; Sekretariat PUBMTR
- Moleong, Lexy J. 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Mulyadi, S., Basuki, A. H., & Prabowo, H. (2019). *Metode penelitian kualitatif dan mixed method: perspektif yang terbaru untuk ilmu-ilmu sosial, kemanusiaan, dan budaya*. Ndraha, Taliziduhu, 2011. *Kybernology (Ilmu Pemerintahan Baru) 1*, Jakarta: Rineka Cipta
- Rahmatika, dkk. (2017). Penentuan Urutan Prioritas Penanganan Pemeliharaan Jembatan Ruas Jalan Nasional di Pulau Bangka Provinsi Kepulauan Bangka Belitung; *Jurnal Media Komunikasi Teknik Sipil*, Vol 23, No. 1
- Republik Indonesia. (2004). UndangUndang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan. Jakarta : Sekretariat Negara.
- Republik Indonesia. (2014). UndangUndang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah. Jakarta : Sekretariat Negara
- Republik Indonesia. (2006). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan. Jakarta; Sekretariat Negara
- Richard M. Steers.(1999).*Efektivitas Organisasi*.Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Siagian, Sondang P. (2001). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Bumi. Aksara
- Sugiyono. (2006). *Metode Penelitian Pendidikan; Pendekatan Kuantitatif dan Kualitatif dan R&D* .Bandung: Alfabeta

- Suharsimi Arikunto. (2002). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta : PT. Rineka Cipta Cet.XII
- Suradinata, Ermaya. (1996). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bandung: CV Ramadhan
- Sugiyono. (2010). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13 Tahun 2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan
- Peraturan Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (Permen PAN dan RB) Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu Atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah.
- Peraturan Daerah No. 14 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Provinsi Sumatera Selatan
- Peraturan Gubernur No. 46 Tahun 2016 tentang Susunan Organisasi, Uraian Tugas dan Fungsi Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Sumatera Selatan
- Wasistiono, Sadu. (2003). *Kapita Selekta Manajemen Pemerintahan Daerah*. Bandung: CV Fokusmedia
- Yohanes dkk. (2017). Kinerja Dinas Pekerjaan Umum Kota Manado Dalam Pemeliharaan Infrastruktur Jalan Daerah; *Jurnal UNSRAT*
- Zhang, Q. L. et al. (2010) ‘Model AVSWAT apropos of simulating non-point source pollution in Taihu lake basin’, *Journal of Hazardous Materials*, 174(1–3), pp. 824–830. doi: 10.1016/j.jhazmat.2009.09.127.
- <https://binamarga.pu.go.id/index.php/berita/indonesia-australia-berbagi-informasi-dan-strategi-mitigasi-covid-19-pada-konstruksi-jalan> diakses pada tanggal 14 Maret 2021, jam 20:09 Wib
- Doantara Yasa. (2008). “Prestasi Belajar dan Aktivitas Siswa”. <http://ipotes.wordpress.com> . diakses pada tanggal 14 Maret 2021, jam 21:13 Wib
- Arah Kebijakan Kementerian Pekerjaan Umum. <https://binamarga.pu.go.id/index.php/konten/profil/arab-kebijakan> diakses pada 22 Mei 2022 jam 22:22 Wib