



RENCANA STRATEGIS 2025-2029 BALAI GEOTEKNIK, TEROWONGAN, DAN STRUKTUR



**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
BALAI GEOTEKNIK, TEROWONGAN, DAN STRUKTUR**

KATA PENGANTAR



Puji dan syukur kami panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas kelancaran penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur Tahun 2025 dengan baik.

Dokumen ini merupakan arah kebijakan dan strategi proses bisnis Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur dalam lima tahun ke depan dalam melaksanakan tugas dan fungsi secara terarah, terukur, berkesinambungan, dan berkelanjutan.

Renstra Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur 2025-2029 merupakan pelaksanaan dukungan terhadap pencapaian visi dan misi Direktorat Jenderal Bina Marga tahun 2025-2029. Penyusunan Renstra ini dilakukan dengan mempertimbangkan dinamika pembangunan nasional, perkembangan kebutuhan infrastruktur jalan, serta tantangan peningkatan konektivitas dan keselamatan jalan di seluruh wilayah Indonesia.

Renstra Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur 2025-2029 diharapkan menjadi instrumen yang mendukung peningkatan kualitas layanan jalan nasional, memperkuat konektivitas antarwilayah, mendukung pertumbuhan ekonomi, serta meningkatkan efisiensi logistik nasional. Renstra Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur 2025-2029 menjadi acuan dalam penyusunan dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) dan Manajemen Risiko Tahun 2025-2029.

Kami berkomitmen untuk melaksanakan seluruh program dan kegiatan yang telah ditetapkan agar tujuan organisasi bisa tercapai dan memberikan manfaat optimal bagi percepatan pembangunan dan kesejahteraan masyarakat.

Bandung, 29 Desember 2025
Kepala Balai Geoteknik,
Terowongan, dan Struktur



Hendarto

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR GAMBAR	iii
DAFTAR TABEL	iv
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Kondisi Umum.....	1
1.2 Gambaran Umum Wilayah.....	6
BAB 2 TUJUAN, SASARAN, DAN INDIKATOR	35
2.1 Visi Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029	35
2.2 Misi Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029	36
2.3 Tujuan, dan Sasaran Ditjen Bina Marga 2025-2029	39
2.4 Tujuan dan Sasaran Unit Kerja/Unit Pelaksana Teknis.....	47
BAB 3 ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN	49
3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Ditjen Bina Marga 2025-2029	49
3.2 Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Jalan 2025 – 2029.....	61
BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN	65
4.1 Target Kinerja Program Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur.....	65
4.2 Tingkat Kinerja Kegiatan Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur 2025 – 2029	71
BAB 5 PENUTUP	75
5.1 Arahan Pelaksanaan.....	75
5.2 Manajemen Risiko	76
5.3 Mekanisme Evaluasi dan Perubahan.....	77
BAB 6 LAMPIRAN	78
6.1 Lampiran I Matriks Kinerja Pendanaan Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur.....	78
6.2 Lampiran II Matriks Kerangka Regulasi	81
6.3 Lampiran III Matriks Metode Perhitungan	82

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Sebaran Simpul Transportasi dan Pusat Kegiatan.....	8
Gambar 1.2 Sebaran Pusat Kegiatan Nasional (PKN).....	12
Gambar 1.3 Sebaran Pusat Kegiatan Nasional (PKW).....	13
Gambar 1.4 Sebaran Pusat Kegiatan Nasional (PKSN)	14
Gambar 1.5 Sebaran Pusat Kegiatan Nasional (KSN).....	15
Gambar 1.6 Sebaran Pelabuhan Utama.....	21
Gambar 1.7 Sebaran Pelabuhan Pengumpul	22
Gambar 1.8 Sebaran Bandar Udara	23
Gambar 1.9 Sebaran Pelabuhan Penyeberangan Kelas I	24
Gambar 1.10 Sebaran Terminal Penumpang Tipe A	25
Gambar 1.11 Sebaran Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)	29
Gambar 1.12 Sebaran Kawasan Industri (KI)	30
Gambar 1.13 Sebaran Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN)	31
Gambar 2. 1 Peta Strategi Direktorat Jenderal Bina Marga 2025 - 2029	41
Gambar 2. 2 Penurunan (<i>Cascading</i>) Sasaran Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029	44
Gambar 2.3 Penurunan (<i>Cascading</i>) Indikator Kinerja Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029	45
Gambar 3.1 Rencana Penyesuaian Kelembagaan Ditjen Bina Marga.....	62
Gambar 3.2 Susunan Organisasi Ditjen Bina Marga	62
Gambar 3.3 Susunan Organisasi Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur.....	63
Gambar 4.1 Struktur Program dan Kegiatan Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029	65
Gambar 4.2 Struktur Program dan Kegiatan Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur 2025-2029	66
Gambar 4.3 Penerapan Prinsip Value for Money dalam Penilaian Kinerja Proses Bisnis Ditjen Bina Marga.....	72

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Komposisi Pegawai Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur.....	32
Tabel 1.2 Laporan Nilai Barang Milik Negara (BMN) Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur Tahun 2025	33
Tabel 2.1 Proses penurunan (cascading) Visi Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029	35
Tabel 2.2 Proses penurunan (cascading) Misi Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029	37
Tabel 2.3 Proses Indikasi Risiko Sasaran Program Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029.....	46
Tabel 3.1 Arah Kebijakan Pencapaian Sasaran Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029	53
Tabel 4.1 Sasaran Program dan Sasaran Kinerja Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur 2025-2029	66
Tabel 4.2 Indikasi Risiko Sasaran Kegiatan Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur	67
Tabel 4.3 Target Indikator Pencapaian Tingkat Efektivitas Kinerja Proses Bisnis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan 2025—2029.....	69
Tabel 4.4 Target Indikator Pencapaian Program Tingkat Kualitas Dukungan Manajemen dan Tugas Lainnya di Ditjen Bina Marga 2025—2029	70
Tabel 4.5 Target Indikator Kinerja Kegiatan Tingkat Kinerja Pelayanan Keteknikan Bidang Jalan dan Jembatan 2025-2029	73
Tabel 4.6 Target Output Kegiatan Tingkat Kinerja Pelayanan Keteknikan Bidang Jalan dan Jembatan 2025—2029.....	73
Tabel 4.7 Target Indikator Kinerja Kegiatan Tingkat Dukungan Manajemen Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur 2025-2029.....	74
Tabel 4.8 Target Output Kegiatan Tingkat Dukungan Manajemen Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur 2025—2029	74

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Kondisi Umum

1.1.1 Konteks Penyusunan Dokumen

Sebagaimana tertuang dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, bahwa Infrastruktur Jalan sebagai salah satu pilar utama untuk kesejahteraan umum dan sebagai prasarana dasar dalam pelayanan umum serta pemanfaatan sumber daya ekonomi sebagai bagian dari sistem transportasi nasional melalui pendekatan pengembangan wilayah. Hal tersebut bertujuan agar tercapai konektivitas antarpusat kegiatan, keseimbangan dan pemerataan pembangunan antardaerah, peningkatan perekonomian pusat dan daerah dalam kesatuan ekonomi nasional sesuai dengan amanat Pasal 33 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Selain itu, infrastruktur jalan berperan membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan dan membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional berdasarkan nilai-nilai Pancasila.

Dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional tersebut perlu disusun suatu perencanaan yang tepat untuk menentukan tindakan masa depan yang tepat, melalui urutan pilihan, dengan memperhitungkan sumber daya yang tersedia. Berdasarkan Pasal 12 dan Pasal 13 Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional, setiap Kementerian/Lembaga (K/L) wajib menyusun Rencana Strategis (Renstra). Selanjutnya, di dalam Perpres Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) diamanatkan bahwa penyelenggaraan SAKIP dilakukan secara berjenjang sesuai dengan tingkatan satuan kerja dan unit organisasi K/L dalam bentuk: a) renstra; b) perjanjian kinerja; c) pengukuran kinerja; d) pengelolaan data kinerja; e) pelaporan kinerja; dan f) revaluasi dan evaluasi kinerja. Rencana Strategis merupakan dokumen perencanaan Kementerian/Lembaga yang bersifat jangka menengah untuk periode 5 (lima) tahun.

Dalam rangka melaksanakan amanat kedua peraturan tersebut, Kementerian Pekerjaan Umum (PU) telah menyusun Renstra Kementerian Pekerjaan Umum Tahun 2025-2029 yang diterbitkan melalui Peraturan Menteri Nomor 4 Tahun 2025. Selanjutnya, sebagai penjabaran infrastruktur konektivitas yang merupakan salah satu sasaran strategis renstra PU tersebut, Direktorat Jenderal Bina Marga telah menyusun dokumen Renstra untuk Tahun 2025-2029 melalui Surat Edaran Direktur Jenderal Bina Marga Nomor 23/SE/Db/2025 dengan

berpedoman pada Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 (RPJMN) dan Peraturan Menteri Nomor 4 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum Tahun 2025-2029.

Renstra Kementerian Pekerjaan Umum (PU) menjadi pedoman arah kebijakan dan strategi pembangunan infrastruktur pada periode 2025-2029 dengan menyesuaikan target dan kebijakan Kementerian dalam menghadapi dinamika lingkungan strategis, perubahan kebijakan nasional, serta penataan struktur organisasi dan tata kelola yang lebih efektif.

Renstra 2025–2029 ini juga diarahkan untuk memperkuat kinerja kelembagaan, meningkatkan nilai Reformasi Birokrasi (RB), serta memastikan pelaksanaan pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan, adaptif, dan berorientasi pada peningkatan kualitas pelayanan publik.

Dengan ditetapkannya Surat Edaran Direktur Jenderal Bina Marga Nomor 23/SE/Db/2025 tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 maka perlu ditindaklanjuti dengan penyusunan renstra Unit Kerja, Unit Pelaksana Teknis dan Satuan Kerja yang berada di lingkungan Ditjen Bina Marga.

1.1.1.1 Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Bina Marga

Secara organisasi, sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 01/PRT/M/2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Pekerjaan Umum, Direktorat Jenderal (Ditjen) Bina Marga adalah unit organisasi yang membidangi jalan nasional. **Tugas** Ditjen Bina Marga sebagaimana diamanatkan pada Pasal 274 adalah **menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan**. Dalam rangka melaksanakan tugas tersebut, Ditjen Bina Marga menyelenggarakan **fungsi** sebagai berikut :

1. perumusan kebijakan di bidang penyelenggaraan jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
2. pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan jalan nasional sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
3. pelaksanaan kebijakan di bidang penguatan konektivitas yang menjadi prioritas nasional;
4. penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang penyelenggaraan jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
5. pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang penyelenggaraan jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;

6. pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang penyelenggaraan jalan;
7. pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Bina Marga; dan
8. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri.

Susunan organisasi Ditjen Bina Marga adalah sebagai berikut:

1. Sekretariat Direktorat Jenderal;
2. Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan;
3. Direktorat Pembangunan Jalan;
4. Direktorat Pembangunan Jembatan;
5. Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah I;
6. Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II;
7. Direktorat Jalan Bebas Hambatan;
8. Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan; dan
9. Direktorat Kepatuhan Intern.

Selanjutnya, sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum 01/PRT/M/2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis (UPT) di Kementerian Pekerjaan Umum, di bawah Ditjen Bina Marga terdapat UPT berbentuk balai yang terdiri atas 4 klasifikasi berikut:

1. 7 (tujuh) balai besar pelaksanaan jalan nasional tipe A,
2. 2 (dua) balai besar pelaksanaan jalan nasional tipe B,
3. 24 (dua puluh empat) balai pelaksanaan jalan nasional, dan
4. 4 (empat) Balai Teknik yakni (i) Balai Bahan dan Perkerasan Jalan, (ii) Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan, (iii) Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur, (iv) Balai Sistem Jaringan dan Lingkungan Jalan

Balai memiliki tugas melaksanakan pemrograman, perencanaan, pengadaan, pembangunan, preservasi dan pengendalian penerapan norma, standar, pedoman dan kriteria bidang jalan dan jembatan termasuk konektivitas jaringan jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam kaitannya dengan dokumen Renstra Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 2025-2029 ini, renstra harus mencakup upaya dari seluruh Unit Kerja dan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Ditjen Bina Marga untuk melaksanakan tugas dan fungsinya sehingga menghasilkan keluaran kegiatan (*output*) dan pemanfaatan hasil kegiatan tersebut (*outcome/impact*) dalam kerangka program penyelenggaraan jalan.

1.1.1.2 Posisi dan Fungsi Renstra Ditjen Bina Marga 2025 – 2029

Renstra Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 2025-2029 dapat diartikan sebagai rumusan rencana Ditjen Bina Marga untuk melaksanakan tugas dan fungsinya agar peran jalan sesuai

dengan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dapat terwujud sesuai dengan kebutuhan dan prioritas pembangunan nasional pada periode 2025-2029 sebagaimana tertuang dalam RPJMN Tahun 2025 – 2029.

Sebagai unit organisasi yang berada di bawah Kementerian PU, Ditjen Bina Marga menyusun Renstra yang merupakan penjabaran dari Renstra Kementerian PU Tahun 2025-2029, terutama dalam menjalankan program infrastruktur konektivitas.

Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2025-2029 memiliki fungsi sebagai arah dan pedoman bagi:

1. Pelaksanaan penyelenggaraan jalan selama 5 tahun ke depan (2025-2029), khususnya yang menjadi kewenangan pusat, yakni infrastruktur konektivitas nasional;
2. Penyusunan renstra tahun 2025-2029 untuk unit eselon II di pusat dan balai besar/balai pelaksanaan jalan (BBPJN/BPJN) di lingkungan Ditjen Bina Marga;
3. Penyusunan dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) yang terdiri atas dokumen rencana kerja (Renja), rencana kerja dan anggaran (RKA), penetapan kinerja (PK) dan peninjauan kembali, rencana aksi atas PK, serta Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) di lingkungan Ditjen Bina Marga selama periode 2025 – 2029; dan
4. Pelaksanaan penilaian risiko dalam implementasi Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) dan penyusunan Laporan SPIP Direktorat Jenderal Bina Marga selama periode 2025 – 2029.

1.1.1.3 Posisi dan Fungsi Renstra Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur

Renstra Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur Tahun 2025-2029 dapat diartikan sebagai turunan rencana strategis Ditjen Bina Marga untuk melaksanakan tugas dan fungsinya sesuai dengan kebutuhan dan prioritas pembangunan nasional pada periode 2025-2029 sebagaimana tertuang dalam Rencana Strategis Kementerian PU Tahun 2025 – 2029.

Sebagai Unit Pelaksana Teknis yang berada di bawah Ditjen Bina Marga, Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur menyusun renstra yang merupakan penjabaran dari Renstra Ditjen Bina Marga dan Renstra Kementerian PU Tahun 2025-2029, khususnya dalam mendukung pelaksanaan program infrastruktur konektivitas.

Sesuai dengan Peraturan Menteri PU Nomor 1 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum, tugas Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur adalah melaksanakan pengkajian, pengembangan dan penerapan teknologi, alih teknologi, advis teknis, pendampingan teknis, uji laboratorium, dan uji lapangan di bidang geoteknik dan bangunan struktur jalan termasuk jembatan dan terowongan, melalui

koordinasi dengan Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan. Dalam melaksanakan tugas tersebut Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur menyelenggarakan fungsi:

1. Penyusunan rencana, program, dan anggaran;
2. Penyiapan standar, prosedur, dan kriteria teknis teknologi di bidang geoteknik dan bangunan struktur jalan termasuk jembatan dan terowongan;
3. Pelaksanaan pengkajian, pengembangan dan penerapan teknologi di bidang geoteknik dan bangunan struktur jalan termasuk jembatan dan terowongan;
4. Pelaksanaan mitigasi di bidang geoteknik dan bangunan struktur jalan termasuk jembatan dan terowongan;
5. Pelaksanaan alih teknologi di bidang geoteknik dan bangunan struktur jalan termasuk jembatan dan terowongan;
6. Pelaksanaan layanan teknis meliputi kliring teknologi, advis teknis, pendampingan teknis, uji laboratorium, dan uji lapangan di bidang geoteknik dan bangunan struktur jalan termasuk jembatan dan terowongan;
7. Pelaksanaan dan koordinasi pembangunan zona integritas, pelaksanaan fungsi kepatuhan intern dan manajemen risiko sesuai dengan kewenangannya, serta koordinasi administrasi penerapan sistem pengendalian intern balai; dan
8. Pelaksanaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, umum, barang milik/kekayaan negara, komunikasi publik, dan rumah tangga.

Adapun fungsi dari penyusunan dokumen rencana strategis untuk Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur adalah sebagai berikut:

1. Sebagai acuan pelaksanaan penyelenggaraan jalan selama periode 2025-2029 pada wilayah kerja Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur, khususnya program infrastruktur konektivitas nasional;
2. Penyusunan renstra tahun 2025-2029 untuk Satuan Kerja di lingkungan Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur;
3. Penyusunan dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) yang terdiri atas dokumen rencana kerja (Renja), rencana kerja dan anggaran (RKA), penetapan kinerja (PK) dan peninjauan kembali, rencana aksi atas PK, serta Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) di lingkungan Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur selama periode 2025; dan
4. Pelaksanaan penilaian risiko dalam implementasi Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) dan penyusunan Laporan SPIP Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur selama periode 2025- 2029.

1.2 Gambaran Umum Wilayah

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang membentang di antara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia, serta berada pada posisi strategis di garis khatulistiwa. Secara geografis, Indonesia terletak di antara Benua Asia dan Benua Australia, sehingga menjadikannya pusat interaksi ekonomi, sosial, dan budaya regional maupun global. Dengan lebih dari 17.000 pulau, termasuk lima pulau besar yaitu Sumatra, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, dan Papua menyebabkan Indonesia memiliki keragaman bentang alam dan karakteristik wilayah yang tinggi.

Secara administratif, Indonesia terdiri dari 38 provinsi yang memiliki karakteristik demografis, potensi sumber daya alam, dan tingkat perkembangan ekonomi yang berbeda-beda. Pulau Jawa, meskipun luasnya hanya sekitar 7% dari total wilayah daratan, menjadi pusat kegiatan ekonomi dan pemerintahan, dengan konsentrasi penduduk terbesar di Indonesia. Sementara itu, wilayah luar Jawa seperti Kalimantan, Sumatra, Sulawesi, Nusa Tenggara, Maluku, dan Papua memiliki peran strategis sebagai pusat produksi sumber daya alam, lumbung energi, kawasan pertanian, serta simpul konektivitas nasional.

Kondisi geografis Indonesia yang beragam mulai dari pegunungan, dataran rendah, hutan tropis, hingga wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil menciptakan tantangan sekaligus peluang dalam pembangunan. Sebagian besar wilayah Indonesia berada pada kawasan cincin api (*Ring of Fire*), yang menjadikannya rawan bencana geologi seperti gempa bumi, letusan gunung berapi, dan tsunami. Kondisi ini menuntut pembangunan infrastruktur yang tangguh, adaptif, dan berwawasan mitigasi risiko.

Secara demografis, Indonesia memiliki jumlah penduduk lebih dari 284 juta jiwa, menjadikannya negara berpenduduk terbesar keempat di dunia. Struktur penduduk yang masih didominasi kelompok usia produktif menjadi modal penting untuk mengoptimalkan bonus demografi, sekaligus mendorong pertumbuhan ekonomi jangka panjang.

Sebagai negara kepulauan dengan garis pantai terpanjang kedua di dunia, Indonesia memiliki potensi besar dalam sektor maritim, pariwisata, perikanan, dan konektivitas laut. Besarnya wilayah perairan juga mengharuskan Indonesia untuk terus memperkuat infrastruktur transportasi laut, pelabuhan, dan jaringan logistik untuk memastikan aksesibilitas dan pemerataan hasil pembangunan.

Secara umum, panjang jalan di Indonesia sebesar 522.172 km dengan komposisi panjang jalan nasional non tol 47.603 km, jalan nasional tol 2.460 km, jalan provinsi 52.377 km, jalan kabupaten dan kota 419.732 km. Infrastruktur jalan nasional hingga saat ini telah mencapai

angka kemandapan sebesar 95,22% pada akhir tahun 2024 sementara untuk jalan provinsi, kabupaten, dan kota baru mencapai angka kemandapan sebesar (69,64%, 52,86%, dan 81,43%). Kondisi kemandapan antar kewenangan tersebut masih menunjukkan ketimpangan yang cukup signifikan. Jalan nasional memiliki tingkat kemandapan tertinggi, sementara jalan provinsi, kabupaten, dan kota berada pada tingkat yang lebih rendah dengan variasi kualitas antar daerah. Tingkat kemandapan jalan provinsi secara umum masih berada pada kisaran yang lebih rendah dibanding jalan nasional, dipengaruhi oleh keterbatasan kapasitas fiskal daerah, panjang jaringan jalan yang cukup besar, serta tantangan geografis di beberapa provinsi. Kualitas penanganan yang belum merata antar provinsi membuat selisih kemandapan tetap signifikan dan berpotensi menghambat konektivitas intra-provinsi maupun akses ke pusat-pusat produksi dan layanan.

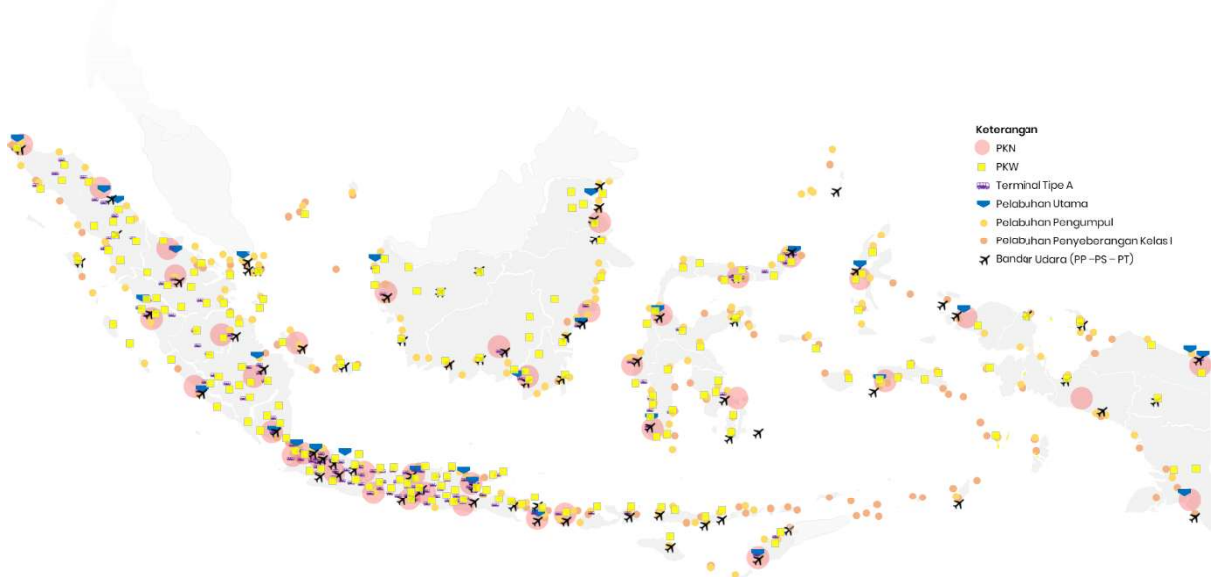
Sementara itu, jalan kabupaten dan kota menghadapi kesenjangan (gap) kemandapan yang paling lebar. Jalan kabupaten/kota yang merupakan jaringan jalan paling panjang (lebih dari 80% total jaringan jalan di Indonesia) menjadi beban besar bagi Pemda yang kapasitas anggarannya terbatas. Ketergantungan pada Dana Transfer ke Daerah (TKD), rendahnya kemampuan pemeliharaan rutin, serta variasi kualitas perencanaan teknis dan pengawasan menyebabkan banyak jalan kabupaten/kota berada dalam kondisi kurang mantap. Tantangan geografis di wilayah perdesaan, pegunungan, dan kepulauan juga semakin memperbesar kesenjangan antar daerah.

Kesenjangan kemandapan jalan ini berdampak langsung terhadap efisiensi logistik, biaya transportasi, akses pasar, dan kualitas layanan dasar masyarakat. Jalan nasional yang mantap belum sepenuhnya memberikan manfaat optimal apabila konektivitas jalan di bawahnya tidak memadai. Akibatnya, arus mobilitas barang dan manusia dari dan menuju sentra produksi, kawasan wisata, maupun pusat pertumbuhan menjadi terhambat. Oleh karena itu, penanganan kesenjangan kemandapan jalan menjadi agenda strategis dalam pembangunan infrastruktur wilayah. Diperlukan penguatan kolaborasi antara pemerintah pusat dan daerah melalui peningkatan dukungan anggaran, penyusunan standar teknis yang seragam, peningkatan kapasitas kelembagaan, serta pemanfaatan pembiayaan kreatif dan skema KPBU. Upaya ini penting untuk memastikan bahwa kualitas jaringan jalan antar kewenangan menjadi semakin merata, sehingga konektivitas nasional dapat berfungsi lebih efektif, inklusif, dan berkelanjutan.

Sebagai bentuk dukungan terhadap konektivitas dan aksesibilitas yang diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan, jaringan jalan nasional, baik jalan tol maupun non-tol telah mengakses 106 pelabuhan angkutan laut utama dan pengumpul, 69

pelabuhan penyeberangan Kelas I, 44 bandar udara pengumpul, 95 terminal Tipe A, 42 Pusat Kegiatan Nasional (PKN), 181 Pusat Kegiatan Wilayah (PKW), 76 Kawasan Strategis Nasional (KSN), 38 Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN), 70 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), 11 Kawasan Ekonomi Khusus, dan 11 Kawasan Industri (**Gambar 1.1**) .

Selanjutnya, dalam rangka penguatan konektivitas, pada Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional (RUJJN) sebagaimana tertuang dalam Keputusan Menteri PUPR Nomor 367 Tahun 2023 menargetkan panjang jalan nasional mencapai 86.206 km pada akhir tahun 2040 sebagai bagian dari upaya mewujudkan sistem konektivitas nasional yang andal, merata, dan berkelanjutan. Pencapaian target ini diarahkan untuk memperkuat peran jalan nasional sebagai tulang punggung distribusi logistik, mobilitas penduduk, serta penghubung antarwilayah strategis, termasuk pusat-pusat pertumbuhan ekonomi, kawasan industri, kawasan pariwisata, kawasan pangan, dan wilayah perbatasan negara. Penambahan dan peningkatan panjang jalan nasional dilakukan secara terencana melalui pembangunan ruas baru, peningkatan status jalan daerah yang memiliki fungsi strategis nasional, serta penuntasan keterhubungan jaringan jalan lintas wilayah dan lintas pulau.



Gambar 1.1 Sebaran Simpul Transportasi dan Pusat Kegiatan

Sumber: Direktorat Jenderal Bina Marga (2025)

1.2.1 Pusat-Pusat Kegiatan Berskala Nasional

Dalam kerangka pembangunan nasional, penataan ruang dan pengembangan wilayah di Indonesia diarahkan melalui struktur pusat-pusat kegiatan yang memiliki peran strategis dalam mendorong pertumbuhan, pemerataan pembangunan, dan penguatan konektivitas

antarwilayah. Empat elemen utama yang menjadi pilar struktur ruang tersebut adalah Pusat Kegiatan Nasional (PKN), Pusat Kegiatan Wilayah (PKW), Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN), dan Kawasan Strategis Nasional (KSN). Keempatnya memiliki fungsi yang berbeda namun saling melengkapi dalam memperkuat daya saing wilayah dan integrasi pembangunan nasional. Mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, terdapat 42 PKN, 182 PKW, 38 PKSN, dan 76 KSN.

1.2.1.1 Pusat Kegiatan Nasional (PKN)

PKN merupakan kota atau kawasan yang ditetapkan sebagai pusat pelayanan berskala nasional (lihat **Gambar 1.2**). PKN biasanya memiliki peran dominan sebagai simpul kegiatan ekonomi, pusat administrasi pemerintahan, pusat distribusi barang dan jasa, serta penggerak utama pertumbuhan nasional. Kota-kota PKN umumnya didukung jaringan infrastruktur yang relatif lengkap, seperti pelabuhan utama, bandara internasional, jalan nasional, dan kawasan industri berskala besar. Keberadaan PKN menjadi jangkar dalam hubungan antarwilayah dan menjadi titik konsentrasi aktivitas ekonomi nasional.

Dalam kerangka pembangunan wilayah, PKN diarahkan untuk menampung kegiatan bernilai tambah tinggi, seperti perdagangan dan jasa, industri strategis, logistik, pendidikan, serta layanan publik berskala nasional. Pengembangannya difokuskan pada penyediaan dan peningkatan kualitas infrastruktur utama, termasuk jaringan transportasi jalan, kereta api, pelabuhan, dan bandara, guna menjamin konektivitas yang andal antar-PKN maupun antara PKN dengan pusat kegiatan wilayah dan lokal.

Selain sebagai pusat pertumbuhan, PKN juga berfungsi dalam mendorong pemerataan pembangunan melalui penguatan keterkaitan ekonomi dengan wilayah hinterland. Melalui peningkatan aksesibilitas dan konektivitas, PKN diharapkan mampu menciptakan efek pengganda bagi wilayah sekitarnya, mempercepat distribusi barang dan jasa, serta meningkatkan mobilitas penduduk. Dengan pengelolaan yang terpadu, berkelanjutan, dan berwawasan lingkungan, Pusat Kegiatan Nasional menjadi pilar utama dalam mewujudkan struktur ruang yang seimbang serta sistem perkotaan nasional yang efisien, inklusif, dan berdaya saing.

1.2.1.2 Pusat Kegiatan Wilayah (PKW)

PKW merupakan pusat kegiatan yang melayani beberapa kawasan di sekitarnya dalam lingkup regional atau provinsi (lihat **Gambar 1.3**). Perannya berfokus pada penguatan jaringan pelayanan kesehatan, pendidikan, perdagangan, dan agropangan yang terhubung dengan

PKN maupun pusat kegiatan lokal. PKW penting dalam memastikan pemerataan pembangunan, karena menjadi penghubung antara pusat-pusat pertumbuhan besar dan wilayah-wilayah yang lebih kecil. Ketersediaan infrastruktur dasar dan konektivitas antar-PKW menjadi faktor kunci dalam meningkatkan peran fungsionalnya.

Dalam kerangka pembangunan wilayah, pengembangan PKW difokuskan pada peningkatan kapasitas dan kualitas infrastruktur pendukung, terutama jaringan transportasi jalan, simpul transportasi, serta utilitas dasar, guna menjamin kelancaran mobilitas orang dan distribusi barang di tingkat regional. Selain berfungsi sebagai pusat pertumbuhan, PKW juga berperan penting dalam mendorong pemerataan pembangunan wilayah melalui penguatan keterkaitan ekonomi dengan wilayah hinterland.

1.2.1.3 Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN)

PKSN adalah wilayah yang memiliki fungsi strategis dalam konteks pertahanan dan keamanan negara, hubungan ekonomi lintas batas, atau pengendalian kawasan perbatasan (lihat **Gambar 1.4**). PKSN juga dapat berfungsi sebagai katalis pengembangan kawasan perbatasan, menghubungkan Indonesia dengan aktivitas ekonomi negara tetangga, serta memperkuat integrasi wilayah perbatasan ke dalam sistem perekonomian nasional. Peran PKSN menjadi sangat penting dalam konteks geopolitik, perdagangan internasional, serta penguatan fungsi diplomatik dan keamanan negara.

Dalam kerangka pembangunan wilayah, PKSN diarahkan sebagai pusat pelayanan dan pertumbuhan yang mampu mendorong pengembangan kawasan perbatasan dan wilayah strategis lainnya. Pengembangannya difokuskan pada penyediaan dan peningkatan kualitas infrastruktur dasar dan konektivitas, terutama jaringan transportasi jalan, pelabuhan, dan bandara perintis, guna menjamin aksesibilitas, mobilitas masyarakat, serta kelancaran distribusi logistik. Infrastruktur tersebut menjadi prasyarat utama dalam memperkuat integrasi wilayah perbatasan dengan pusat-pusat kegiatan di dalam negeri.

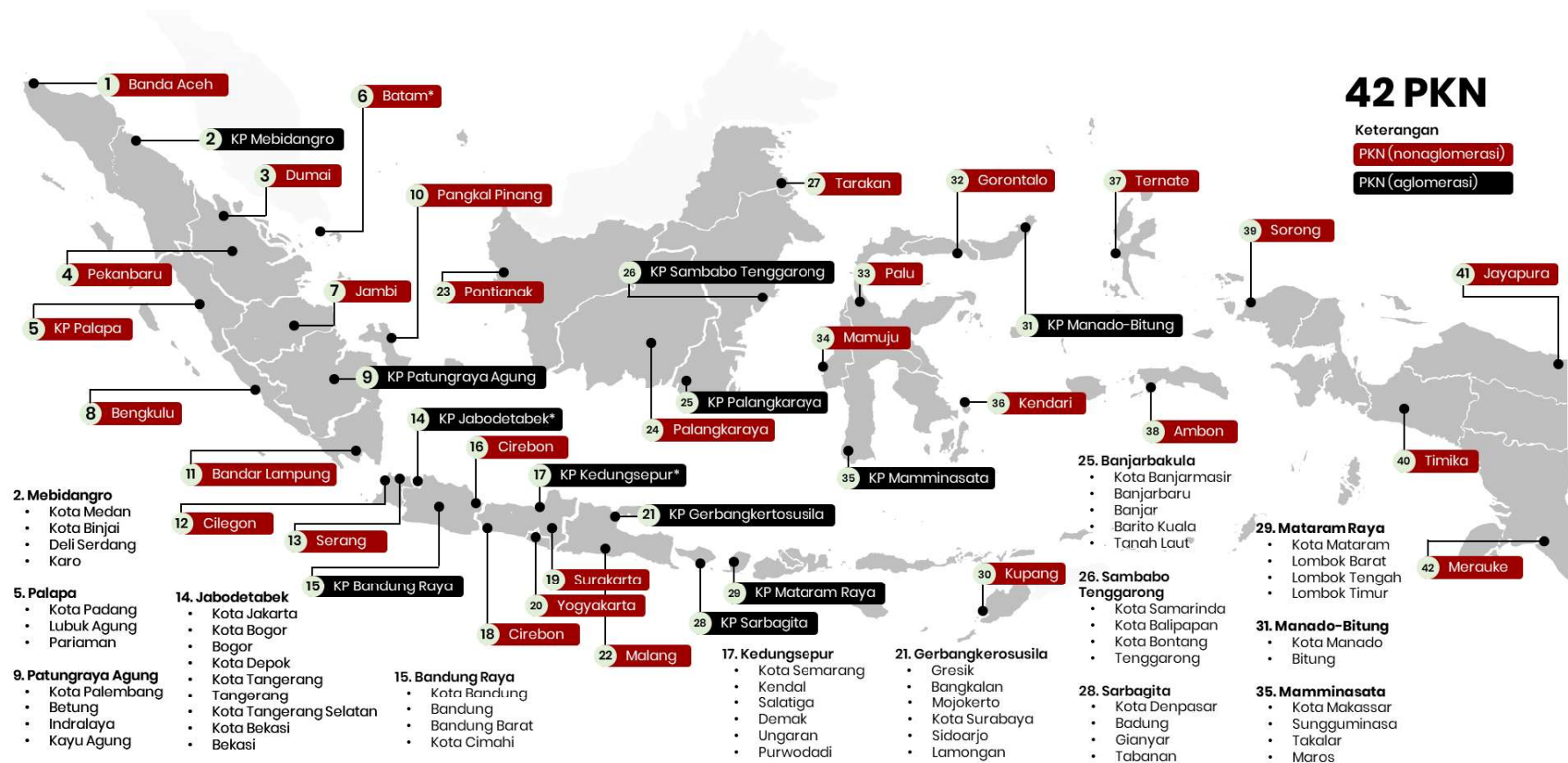
Selain berfungsi sebagai pusat pertumbuhan dan pelayanan, PKSN juga berperan dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat perbatasan, mengurangi kesenjangan wilayah, serta mendorong aktivitas ekonomi yang legal dan produktif. Dengan pengelolaan yang terpadu, berkelanjutan, dan berwawasan lingkungan, Pusat Kegiatan Strategis Nasional diharapkan mampu memperkuat ketahanan nasional, meningkatkan daya saing wilayah perbatasan, serta mewujudkan pembangunan yang inklusif dan berkeadilan di seluruh wilayah Indonesia.

1.2.1.4 Kawasan Strategis Nasional (KSN)

KSN merupakan kawasan yang penataan ruangnya diprioritaskan karena memiliki pengaruh besar terhadap kedaulatan, pertahanan dan keamanan, ekonomi, sosial budaya, lingkungan, serta teknologi (lihat **Gambar 1.5**). KSN dapat berupa kawasan metropolitan, pusat industri nasional, kawasan konservasi, kawasan perbatasan, kawasan pariwisata prioritas, atau kawasan lindung strategis. Penetapan KSN dilakukan untuk memastikan bahwa pengembangan wilayah yang bernilai strategis ini mendapatkan perlindungan, pengaturan, dan intervensi pembangunan yang terarah dan terkoordinasi lintas sektor.

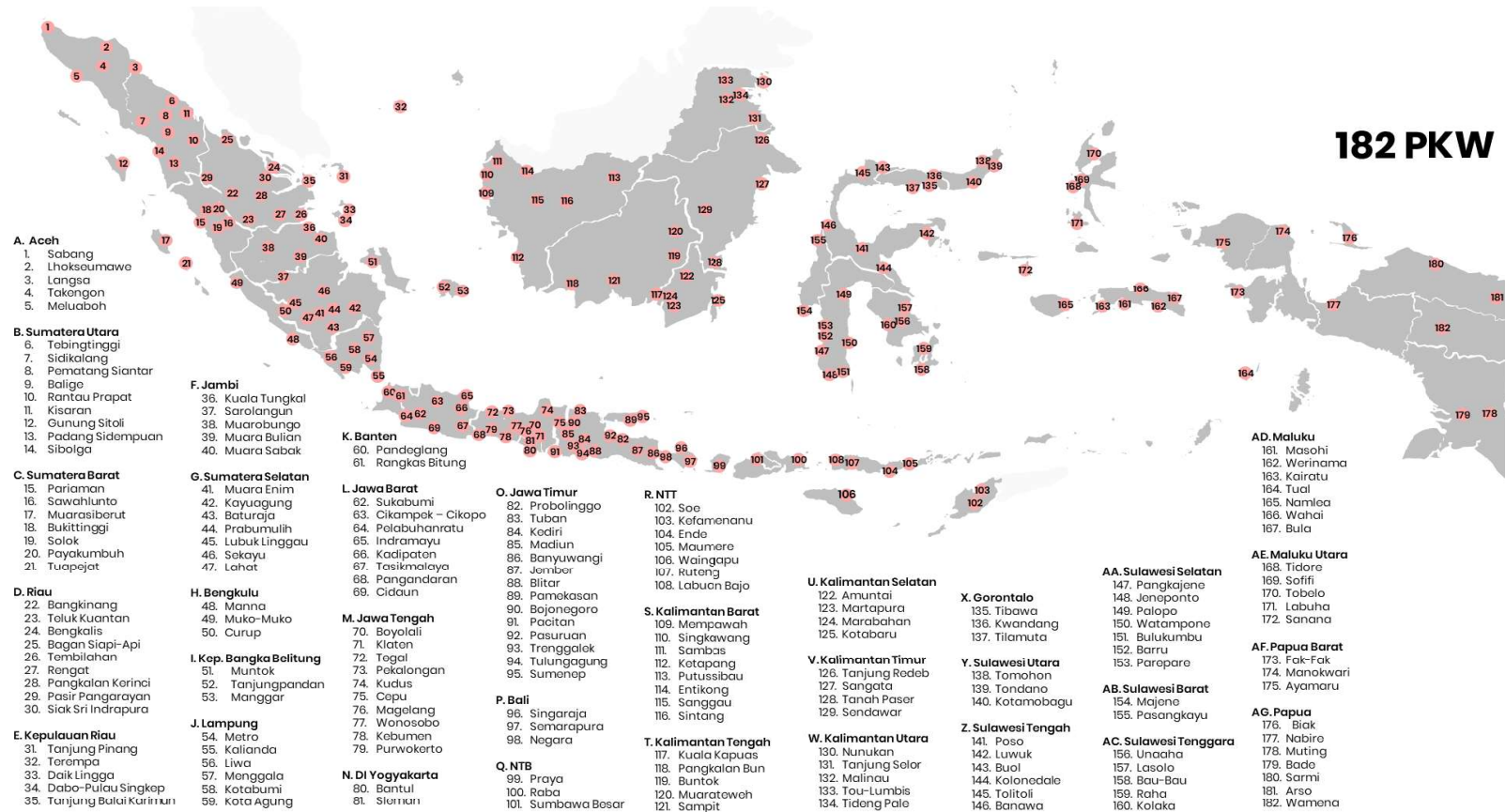
Dalam konteks pembangunan, KSN diarahkan sebagai lokus utama kegiatan strategis yang mendukung agenda nasional, seperti pengembangan kawasan industri dan logistik, pusat pertumbuhan ekonomi, destinasi pariwisata prioritas, kawasan perbatasan negara, serta kawasan dengan fungsi lindung yang bernilai penting. Pengembangan KSN difokuskan pada penyediaan infrastruktur utama dan konektivitas antarwilayah, termasuk jaringan jalan nasional, jalan tol, pelabuhan, dan bandara, guna memperkuat keterhubungan kawasan dengan pusat-pusat kegiatan nasional dan wilayah sekitarnya.

Selain sebagai pengungkit pertumbuhan ekonomi, KSN juga berperan dalam menjaga keseimbangan antara pembangunan dan kelestarian lingkungan, serta memperkuat integrasi sosial dan budaya. Dengan perencanaan dan pengendalian pemanfaatan ruang yang terpadu, berkelanjutan, dan berwawasan lingkungan, Kawasan Strategis Nasional diharapkan mampu meningkatkan daya saing nasional, mempercepat pemerataan pembangunan, serta mendukung terwujudnya struktur ruang nasional yang aman, produktif, dan berkelanjutan.



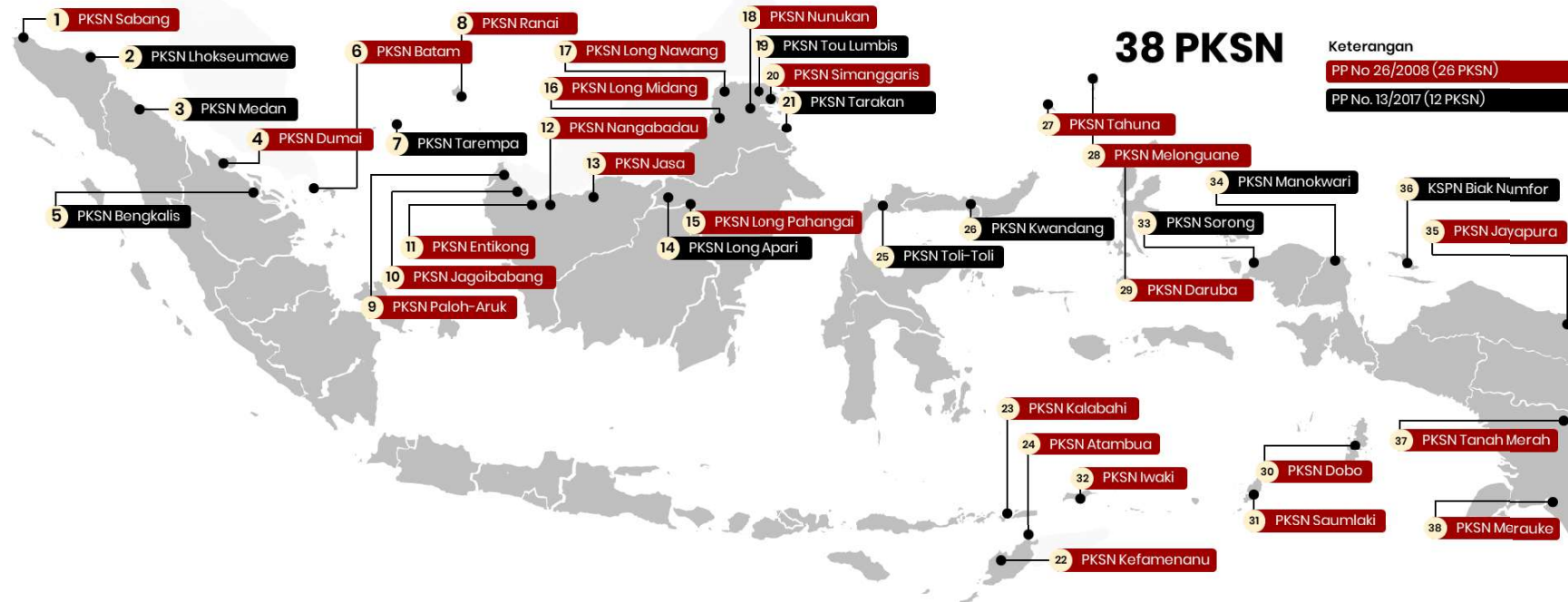
Gambar 1.2 Sebaran Pusat Kegiatan Nasional (PKN)

Sumber: Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (Diolah)



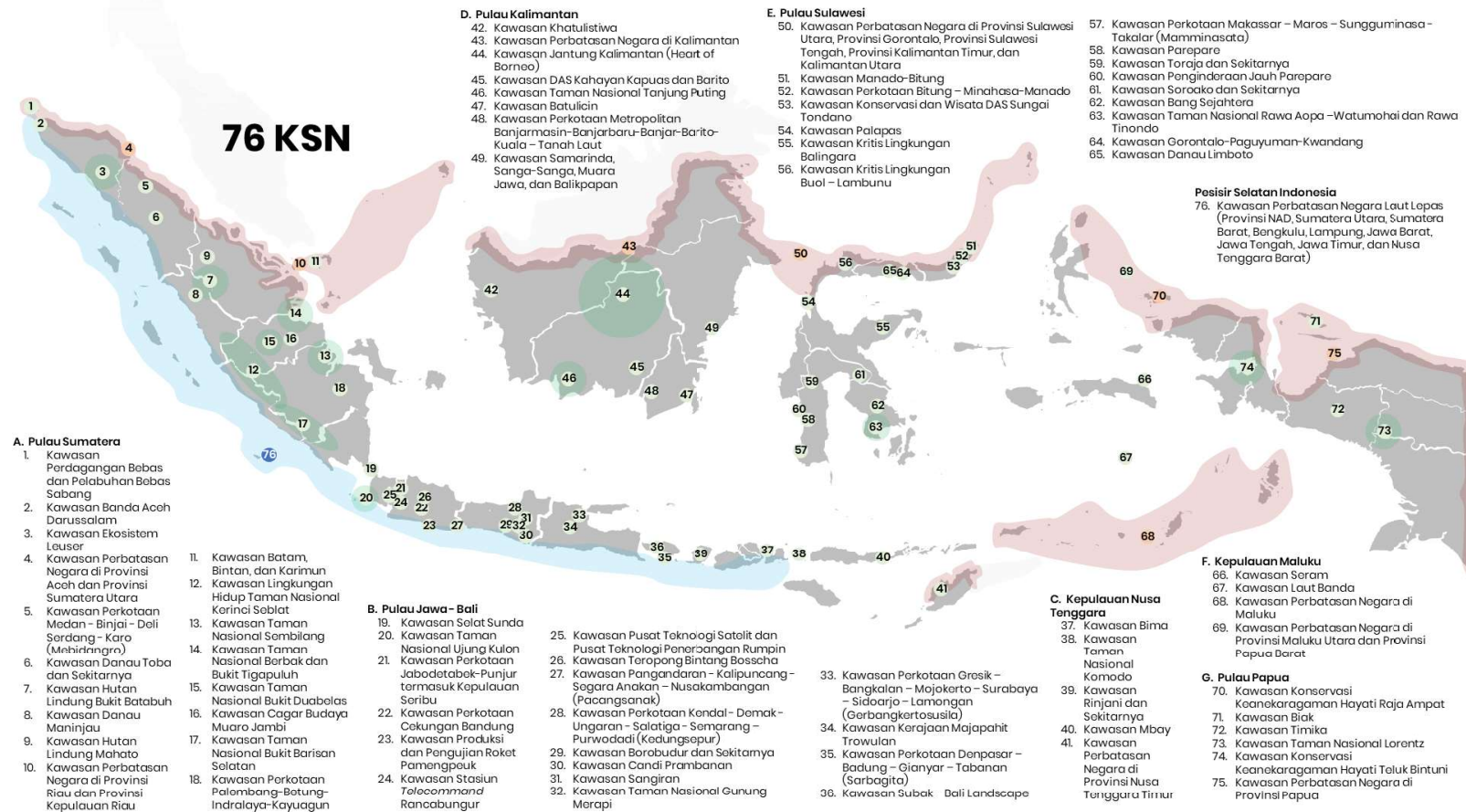
Gambar 1.3 Sebaran Pusat Kegiatan Nasional (PKW)

Sumber: Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (Diolah)



Gambar 1.4 Sebaran Pusat Kegiatan Nasional (PKSN)

Sumber: Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (Diolah)



Gambar 1.5 Sebaran Pusat Kegiatan Nasional (KSN)

Sumber: Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (Diolah)

1.2.2 Simpul Transportasi Berskala Nasional

Simpul transportasi berskala nasional merupakan elemen kunci dalam sistem jaringan transportasi Indonesia yang berfungsi sebagai titik penghubung utama antarwilayah, antarpulau, dan bahkan antarnegara. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, keberadaan simpul-simpul transportasi nasional menjadi fondasi penting dalam menjamin kelancaran pergerakan manusia, barang, dan jasa, sekaligus memperkuat daya saing ekonomi nasional.

Simpul transportasi nasional meliputi pelabuhan utama dan pengumpul, pelabuhan penyeberangan Kelas I, bandar udara pengumpul dan terminal penumpang Tipe A yang terintegrasi dengan jaringan jalan nasional dan jalan tol. Simpul-simpul ini memiliki kapasitas layanan yang besar, fasilitas yang memadai, dan konektivitas yang kuat terhadap pusat-pusat pertumbuhan seperti Pusat Kegiatan Nasional (PKN), Kawasan Strategis Nasional (KSN), dan sentra-sentra produksi utama. Keberadaannya berperan sebagai pintu masuk logistik, gerbang mobilitas internasional, serta simpul distribusi antarwilayah.

Simpul transportasi berskala nasional juga berperan penting dalam mendukung integrasi wilayah dan mengurangi kesenjangan antar daerah. Dengan memperkuat akses ke simpul-simpul utama tersebut, wilayah luar Jawa seperti Sumatra, Kalimantan, Sulawesi, Maluku, dan Papua mendapatkan peluang lebih besar untuk mengembangkan ekonomi lokal, meningkatkan akses pasar, dan menarik investasi. Penguatan simpul transportasi nasional juga mendukung strategi pembangunan logistik nasional, termasuk optimalisasi tol laut, jembatan udara, dan jaringan kereta logistik.

Namun demikian, tantangan masih dihadapi dalam hal keterpaduan antarmoda, efisiensi layanan, disparitas kapasitas antar simpul, serta konektivitas *last-mile* ke pusat produksi dan kawasan industri. Untuk itu, pengembangan simpul transportasi nasional diarahkan pada modernisasi fasilitas, digitalisasi layanan, integrasi multimoda, serta pembangunan jaringan jalan dan rel yang terhubung langsung dengan simpul-simpul tersebut. Upaya ini penting untuk memastikan bahwa sistem transportasi nasional mampu beroperasi secara efisien, berkelanjutan, dan responsif terhadap kebutuhan ekonomi dan mobilitas masyarakat.

1.2.2.1 Pelabuhan Utama (PU)

Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muatan angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi (**Gambar 1.6**).

Pelabuhan utama merupakan simpul strategis dalam sistem transportasi nasional yang berfungsi sebagai pusat pelayanan arus barang dan penumpang dalam skala nasional dan internasional. Sebagai gerbang utama aktivitas ekonomi maritim, pelabuhan utama menjadi penghubung antara sistem transportasi laut dengan jaringan transportasi darat, seperti jalan nasional, jalan tol, dan kereta api, sehingga menjamin kelancaran distribusi barang dari dan menuju pusat-pusat produksi dan konsumsi.

Dalam konteks pembangunan nasional, pelabuhan utama diarahkan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, peningkatan daya saing, serta pemerataan pembangunan wilayah. Pengembangan pelabuhan utama mencakup peningkatan kapasitas dan kualitas infrastruktur, modernisasi fasilitas bongkar muat, penerapan teknologi digital dan sistem manajemen pelabuhan yang efisien, serta penguatan konektivitas hinterland. Hal ini bertujuan untuk menurunkan biaya logistik, meningkatkan keandalan layanan, dan mempercepat arus barang secara aman dan berkelanjutan. Selain fungsi ekonomi, pelabuhan utama juga berperan dalam mendukung ketahanan nasional, pelayanan publik, dan konektivitas wilayah tertinggal, terluar, dan perbatasan melalui keterpaduan jaringan transportasi laut. Dengan pengelolaan yang profesional, berkelanjutan, dan berwawasan lingkungan, pelabuhan utama diharapkan mampu menjadi penggerak utama pembangunan maritim nasional serta mendukung terwujudnya sistem logistik yang efisien, inklusif, dan berdaya saing global.

1.2.2.2 Pelabuhan Pengumpul (PP)

Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, dalam jumlah menengah dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi (**Gambar 1.7**). Pelabuhan pengumpul merupakan bagian penting dalam sistem kepelabuhanan nasional yang berfungsi sebagai simpul penghubung antara pelabuhan pengumpan dengan pelabuhan utama. Pelabuhan ini berperan dalam mengonsolidasikan arus barang dan penumpang dari wilayah sekitarnya sebelum diteruskan ke pelabuhan utama atau pelabuhan internasional, serta mendistribusikan kembali barang ke wilayah hinterland. Dengan fungsi tersebut, pelabuhan pengumpul mendukung kelancaran rantai pasok dan memperkuat keterhubungan antarpulau dalam skala regional.

Dalam mendukung pembangunan wilayah, pelabuhan pengumpul diarahkan untuk melayani kebutuhan logistik kawasan produksi, pusat kegiatan wilayah, dan sentra ekonomi regional. Pengembangannya difokuskan pada peningkatan kapasitas dan keandalan infrastruktur dasar, efisiensi layanan bongkar muat, serta penguatan keterpaduan dengan jaringan transportasi darat, khususnya jalan nasional dan jalan daerah. Konektivitas yang baik antara

pelabuhan pengumpul dan wilayah hinterland menjadi kunci dalam menekan biaya logistik dan meningkatkan aksesibilitas wilayah. Selain mendukung aktivitas ekonomi, pelabuhan pengumpul juga berperan dalam memperluas pemerataan pembangunan dan memperkuat integrasi wilayah kepulauan. Melalui pengelolaan yang efektif, berkelanjutan, dan berwawasan lingkungan, pelabuhan pengumpul diharapkan mampu menjadi penggerak pertumbuhan ekonomi regional serta mendukung sistem transportasi dan logistik nasional yang efisien, tangguh, dan berkelanjutan.

1.2.2.3 Bandar Udara

Bandar Udara (Bandara) Pengumpul merupakan simpul penting dalam sistem transportasi udara nasional yang berfungsi mengumpulkan dan mendistribusikan arus penumpang serta barang dari dan ke bandara pengumpan maupun bandara utama (**Gambar 1.8**). Keberadaan bandara pengumpul berperan strategis dalam memperkuat keterhubungan antardaerah, mendukung mobilitas masyarakat, serta memperlancar distribusi logistik udara dalam skala regional hingga nasional. Bandara Pengumpul memiliki fungsi primer, sekunder, dan tersier.

Bandara pengumpul primer memiliki peran sebagai pusat konsolidasi utama pada tingkat nasional atau regional besar dengan volume pergerakan penumpang dan barang yang tinggi. Bandara ini melayani rute-rute utama antarpulau dan berperan sebagai hub penerbangan yang menghubungkan bandara pengumpul sekunder serta bandara pengumpan dengan bandara utama dan internasional. Pengembangan bandara pengumpul primer difokuskan pada peningkatan kapasitas landasan, terminal penumpang, fasilitas kargo, serta penerapan teknologi pelayanan bandara untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan efisiensi operasional.

Bandara pengumpul sekunder berfungsi melayani pergerakan penumpang dan barang dalam skala regional dengan intensitas sedang serta menjadi penghubung antara bandara pengumpul primer dan bandara pengumpan. Bandara ini mendukung aktivitas ekonomi wilayah, pusat pertumbuhan regional, serta mobilitas masyarakat antarkabupaten/kota. Arah pengembangannya mencakup peningkatan keandalan infrastruktur dasar, optimalisasi fasilitas terminal, dan penguatan konektivitas dengan jaringan transportasi darat guna memperlancar akses menuju dan dari bandara.

Bandara pengumpul tersier berperan dalam melayani wilayah dengan kebutuhan transportasi udara yang lebih terbatas, namun memiliki arti penting bagi keterjangkauan dan pelayanan dasar transportasi udara. Bandara ini mendukung aksesibilitas daerah terpencil, kepulauan, dan wilayah dengan keterbatasan konektivitas darat. Pengembangannya diarahkan pada

pemenuhan standar keselamatan dan keamanan penerbangan, peningkatan kualitas pelayanan dasar, serta integrasi dengan jaringan transportasi darat lokal untuk memperkuat konektivitas wilayah.

1.2.2.4 Pelabuhan Penyeberangan Kelas I

Pelabuhan Penyeberangan Kelas I adalah Pelabuhan yang berfungsi sebagai simpul jembatan bergerak (lintas penyeberangan) . Pelabuhan Penyeberangan Kelas I merupakan simpul strategis dalam sistem transportasi penyeberangan nasional yang berfungsi melayani pergerakan penumpang, kendaraan, dan barang dalam skala besar serta berperan sebagai penghubung utama antarpulau (**Gambar 1.9**). Pelabuhan ini melayani lintasan penyeberangan dengan volume lalu lintas tinggi dan tingkat pelayanan yang kompleks, sehingga memiliki peran penting dalam menjamin kelancaran mobilitas orang dan distribusi logistik, khususnya pada koridor utama nasional.

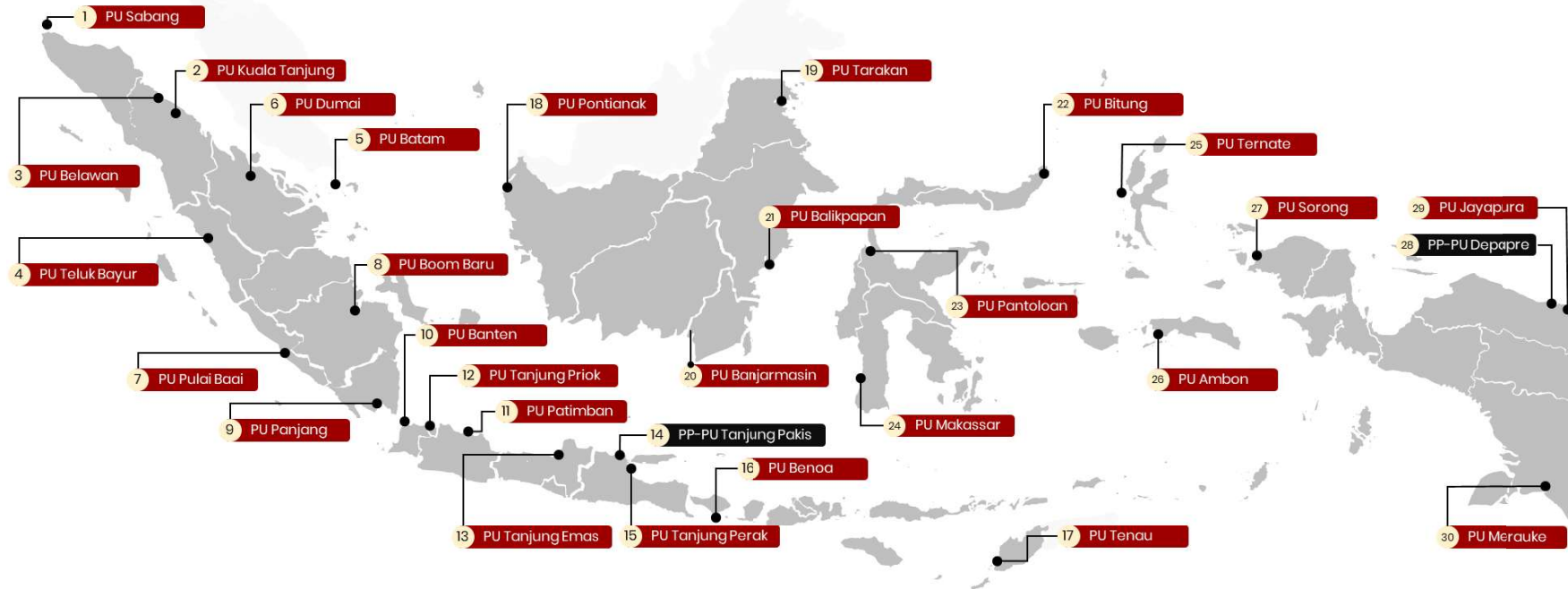
Dalam mendukung konektivitas wilayah dan pertumbuhan ekonomi, Pelabuhan Penyeberangan Kelas I diarahkan untuk memiliki kapasitas infrastruktur yang memadai, fasilitas sandar dan dermaga yang andal, serta sistem pelayanan yang aman, tertib, dan efisien. Pengembangannya mencakup peningkatan kapasitas dermaga dan terminal, penyediaan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran, serta integrasi layanan dengan jaringan transportasi darat, seperti jalan nasional dan jalan tol, guna menjamin kelancaran arus kendaraan dan barang dari dan menuju kawasan hinterland. Selain fungsi transportasi, Pelabuhan Penyeberangan Kelas I juga berperan dalam mendukung pemerataan pembangunan wilayah, penguatan konektivitas kawasan kepulauan, serta peningkatan aksesibilitas daerah strategis dan pusat-pusat kegiatan ekonomi. Dengan pengelolaan yang profesional, penerapan teknologi pelayanan penyeberangan, dan prinsip pembangunan berkelanjutan, pelabuhan ini diharapkan mampu meningkatkan kualitas layanan publik serta memperkuat sistem transportasi nasional yang terpadu, andal, dan berdaya saing.

1.2.2.5 Terminal Penumpang Tipe A

Terminal Penumpang Tipe A merupakan simpul utama dalam sistem transportasi jalan yang melayani angkutan penumpang antarprovinsi (AKAP) serta berperan sebagai pusat perpindahan moda transportasi dalam skala nasional (**Gambar 1.10**). Terminal ini menjadi titik temu pergerakan penumpang dari dan ke berbagai wilayah lintas provinsi, sehingga memiliki fungsi strategis dalam mendukung mobilitas masyarakat, keterhubungan antardaerah, serta kelancaran sistem transportasi darat nasional.

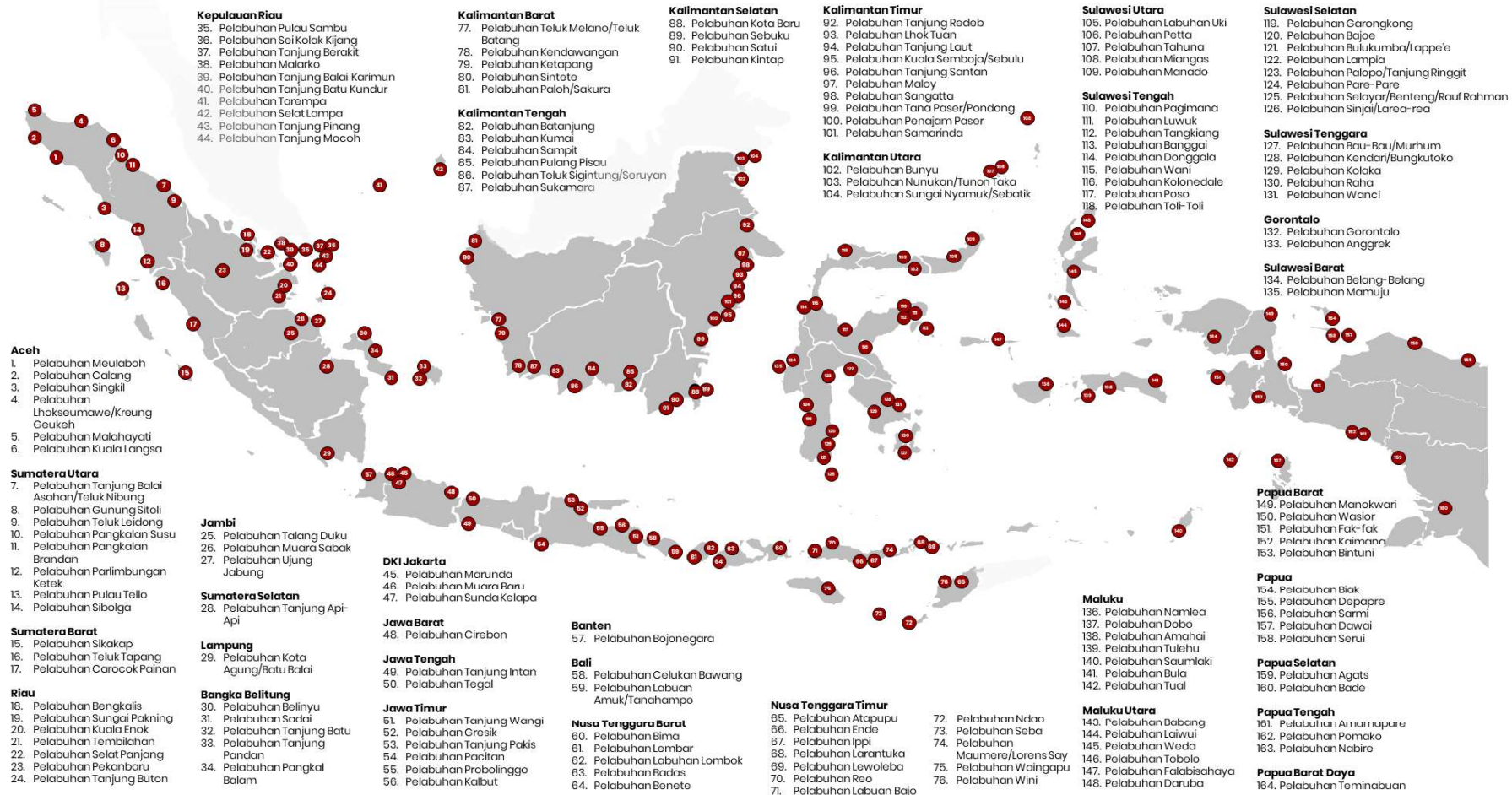
Dalam mendukung konektivitas dan pelayanan publik, Terminal Penumpang Tipe A diarahkan untuk memiliki kapasitas dan fasilitas yang memadai, mencakup area kedatangan dan keberangkatan, ruang tunggu penumpang, fasilitas keselamatan dan keamanan, serta prasarana pendukung lainnya. Pengembangan terminal difokuskan pada peningkatan kualitas pelayanan, penerapan sistem manajemen terminal yang modern dan berbasis digital, serta penguatan integrasi dengan moda transportasi lain, seperti angkutan perkotaan, kereta api, dan jaringan jalan nasional maupun jalan tol.

Selain fungsi transportasi, Terminal Penumpang Tipe A juga berperan sebagai penggerak aktivitas ekonomi kawasan sekitar melalui pengembangan kawasan berbasis transit dan peningkatan aksesibilitas wilayah. Dengan pengelolaan yang profesional, tertib, dan berkelanjutan, terminal ini diharapkan mampu meningkatkan kenyamanan dan keselamatan perjalanan, menekan biaya transportasi, serta mendukung terwujudnya sistem transportasi darat yang terpadu, efisien, dan berdaya saing.



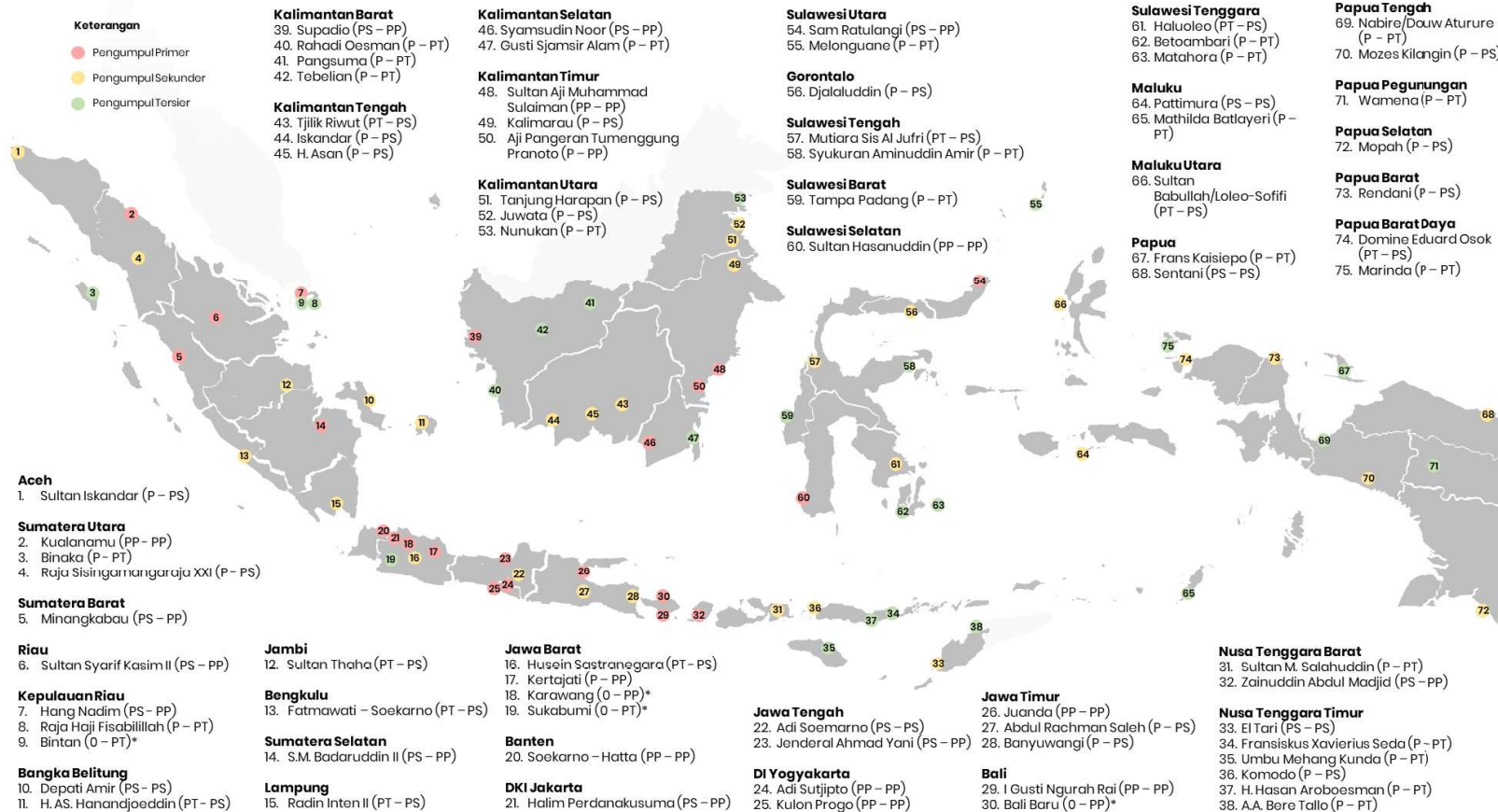
Gambar 1.6 Sebaran Pelabuhan Utama

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (Diolah)



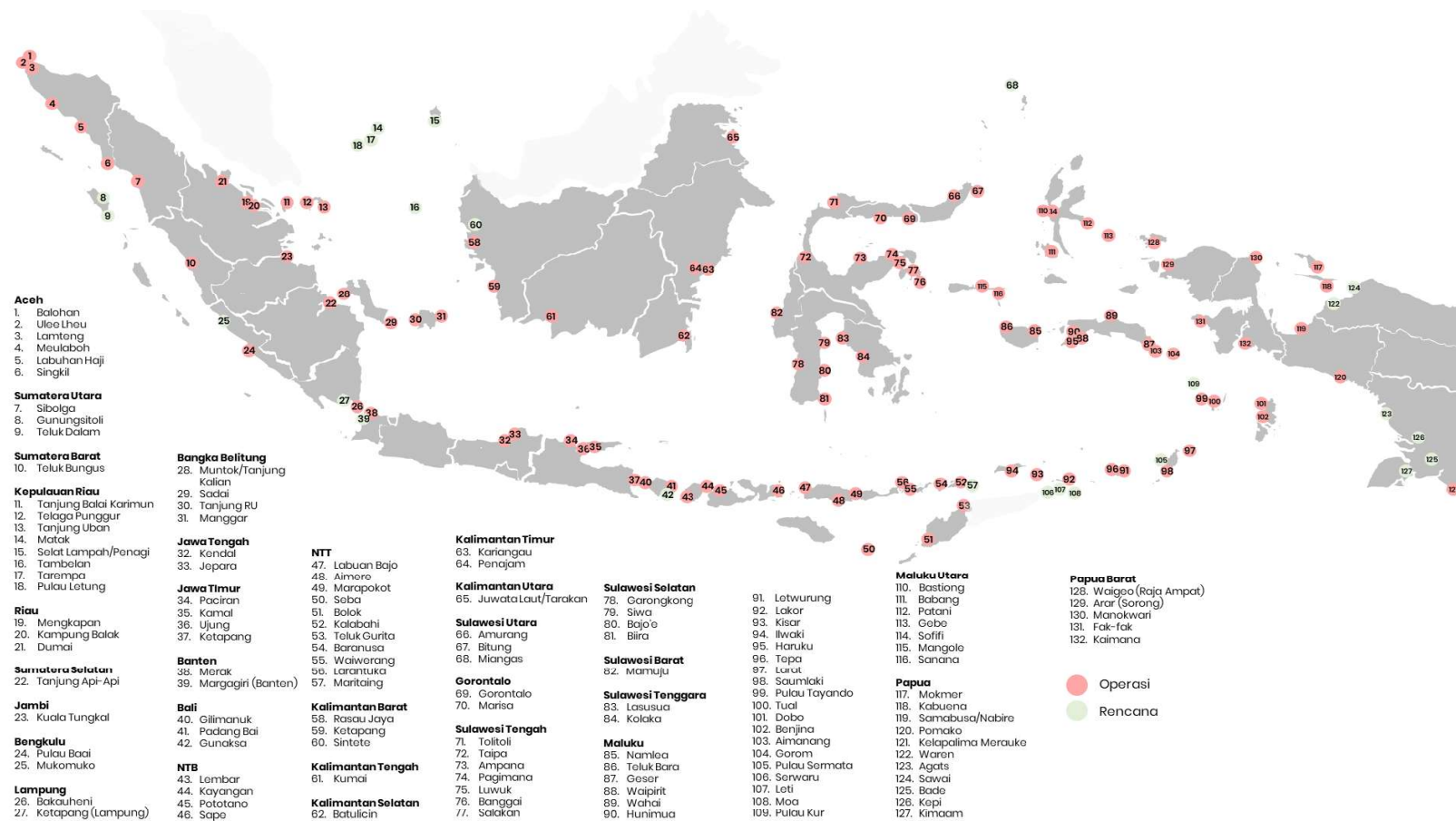
Gambar 1.7 Sebaran Pelabuhan Pengumpul

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (Diolah)



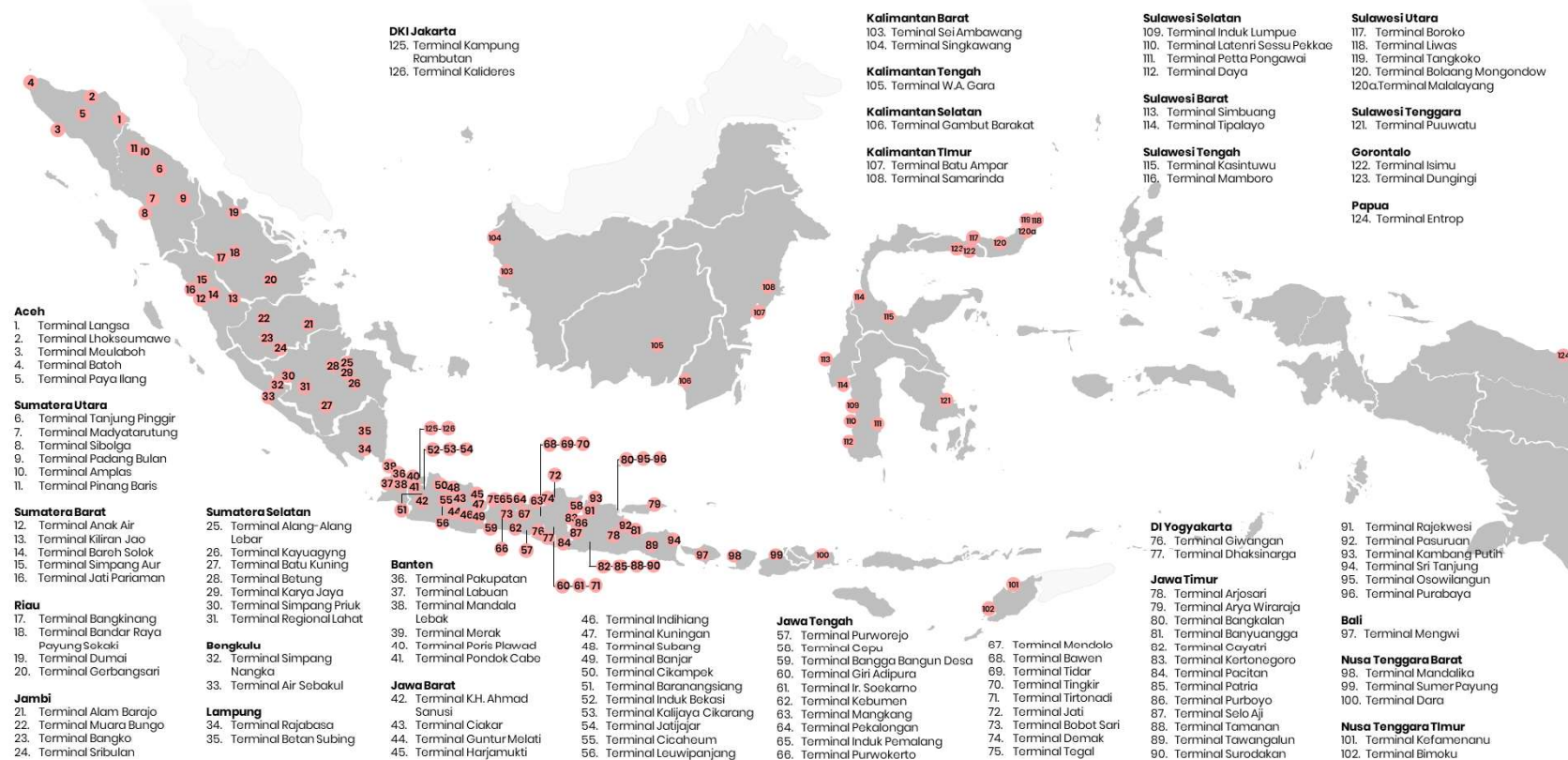
Gambar 1.8 Sebaran Bandar Udara

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 33 Tahun 2024 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional (Diolah)



Gambar 1.9 Sebaran Pelabuhan Penyeberangan Kelas I

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (Diolah)



Gambar 1.10 Sebaran Terminal Penumpang Tipe A

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 109 Tahun 2019 Tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia Beserta Perubahannya (Diolah)

1.2.3 Kawasan Prioritas Nasional

Dalam rangka mendorong pertumbuhan ekonomi yang inklusif, meningkatkan daya saing investasi, serta memperkuat struktur ekonomi nasional, pemerintah menetapkan sejumlah kawasan sebagai kawasan prioritas nasional. Kawasan-kawasan ini dikembangkan secara terencana dan terintegrasi untuk menjadi motor penggerak pembangunan di berbagai sektor strategis. Di antara kawasan prioritas tersebut, Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Kawasan Industri (KI), dan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) menempati peran penting dalam mempercepat transformasi ekonomi berbasis investasi, industri, dan pariwisata.

1.2.3.1 Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)

KEK merupakan kawasan dengan batas geografis tertentu yang dirancang untuk kegiatan ekonomi berdaya saing tinggi, dengan penerapan regulasi khusus, insentif fiskal dan nonfiskal, serta infrastruktur pendukung yang disiapkan secara terintegrasi (**Gambar 1.11**). Fokus pengembangan KEK beragam, mulai dari industri manufaktur, logistik, pengolahan sumber daya alam, hingga pariwisata. Sebagai pusat pertumbuhan baru, KEK berperan menggairahkan investasi, membuka lapangan kerja, meningkatkan nilai tambah produk nasional, serta mengurangi ketimpangan antarwilayah. Dengan fasilitas perizinan yang dipermudah dan konektivitas infrastruktur yang terus diperkuat, KEK menjadi katalis bagi percepatan hilirisasi industri dan integrasi ekonomi domestik ke rantai nilai global.

Dalam kerangka pembangunan wilayah, KEK diarahkan untuk mengembangkan kegiatan industri pengolahan, logistik, pariwisata, teknologi, dan jasa lainnya sesuai dengan potensi dan keunggulan daerah. Pengembangannya menekankan pada penyediaan infrastruktur dasar dan konektivitas yang andal, termasuk jaringan jalan, akses ke pelabuhan dan bandara, serta utilitas pendukung, guna menjamin kelancaran arus barang, jasa, dan mobilitas tenaga kerja. Keterpaduan KEK dengan pusat-pusat kegiatan dan wilayah hinterland menjadi kunci dalam memperkuat rantai pasok dan daya saing kawasan. Selain mendorong pertumbuhan ekonomi, KEK juga berperan dalam pemerataan pembangunan dan pengurangan kesenjangan antarwilayah. Melalui iklim usaha yang kondusif, kemudahan perizinan, serta dukungan infrastruktur yang memadai, KEK diharapkan mampu menjadi katalis pengembangan ekonomi regional, meningkatkan nilai tambah sumber daya lokal, serta memperkuat struktur ekonomi nasional secara berkelanjutan.

1.2.3.2 Kawasan Industri (KI)

KI merupakan zona yang disiapkan dan dikelola secara khusus untuk kegiatan manufaktur dan industri pengolahan. KI didesain untuk menyediakan lahan siap bangun (*ready-to-build*), infrastruktur pendukung, utilitas terpadu, serta sistem pengelolaan lingkungan yang

terstandar. Sebagai bagian penting dari kebijakan industrialisasi nasional, KI menjadi wadah bagi pengembangan sektor-sektor prioritas seperti industri logam, kimia, otomotif, farmasi, makanan-minuman, dan energi (**Gambar 1.12**). Keberadaan KI tidak hanya memperkuat daya saing industri nasional, tetapi juga menciptakan kluster ekonomi yang mampu menyerap tenaga kerja dan mendorong pertumbuhan usaha kecil dan menengah di sekitarnya. Integrasi antar-KI, KEK, dan pusat logistik nasional menjadi kunci untuk menciptakan ekosistem industri yang efisien dan kompetitif.

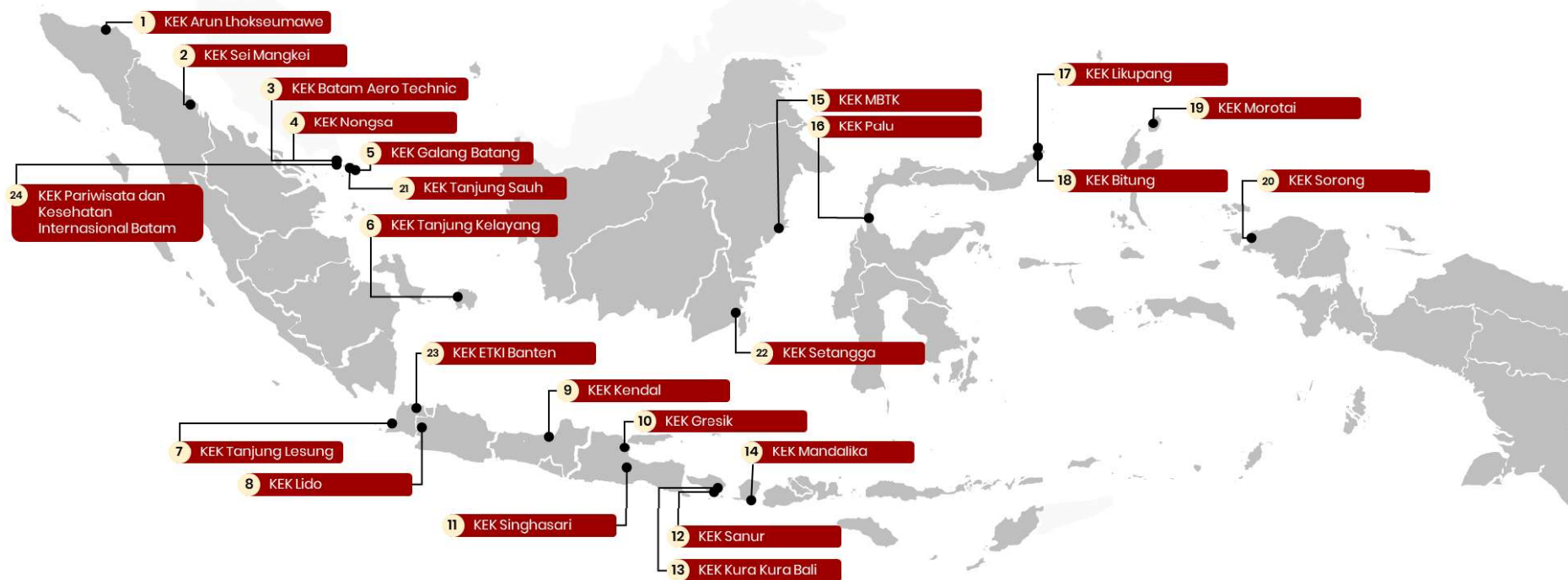
Dalam kerangka pembangunan wilayah, Kawasan Industri diarahkan untuk mendukung pengembangan sektor-sektor unggulan, mendorong transformasi struktur ekonomi, serta memperkuat keterkaitan hulu–hilir industri. Pengembangannya menekankan pada ketersediaan lahan siap bangun, infrastruktur dasar dan utilitas yang andal, serta konektivitas transportasi yang memadai, khususnya akses jalan nasional, jalan tol, pelabuhan, dan bandara, guna menjamin kelancaran distribusi bahan baku dan hasil produksi. Selain fungsi ekonomi, Kawasan Industri juga dirancang dengan memperhatikan prinsip keberlanjutan dan tata kelola lingkungan. Pengelolaan kawasan dilakukan secara terintegrasi melalui penyediaan fasilitas pengolahan limbah, penerapan teknologi ramah lingkungan, serta pengaturan tata ruang yang efisien. Dengan dukungan infrastruktur yang terpadu dan iklim investasi yang kondusif, Kawasan Industri diharapkan mampu meningkatkan daya saing industri nasional, mempercepat pemerataan pembangunan wilayah, serta memperkuat peran Indonesia dalam rantai nilai global.

1.2.3.3 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN)

KSPN merupakan kawasan dengan nilai strategis tinggi di sektor pariwisata yang memiliki daya tarik alam, budaya, maupun buatan yang diakui secara nasional dan internasional. Penetapan KSPN mempertimbangkan nilai ekonomi, sosial-budaya, lingkungan, serta perannya dalam memperkuat citra pariwisata Indonesia. Pengembangan KSPN diarahkan pada peningkatan kualitas destinasi, pembangunan infrastruktur dasar dan aksesibilitas, penguatan amenitas, serta pemberdayaan masyarakat lokal (**Gambar 1.13**). KSPN diharapkan menjadi lokomotif pertumbuhan sektor pariwisata nasional sekaligus mendorong diversifikasi ekonomi di daerah yang selama ini bergantung pada sektor primer. Peningkatan konektivitas jalan, bandara, pelabuhan, serta integrasi dengan simpul transportasi nasional menjadi faktor penentu dalam mengakselerasi pengembangan KSPN.

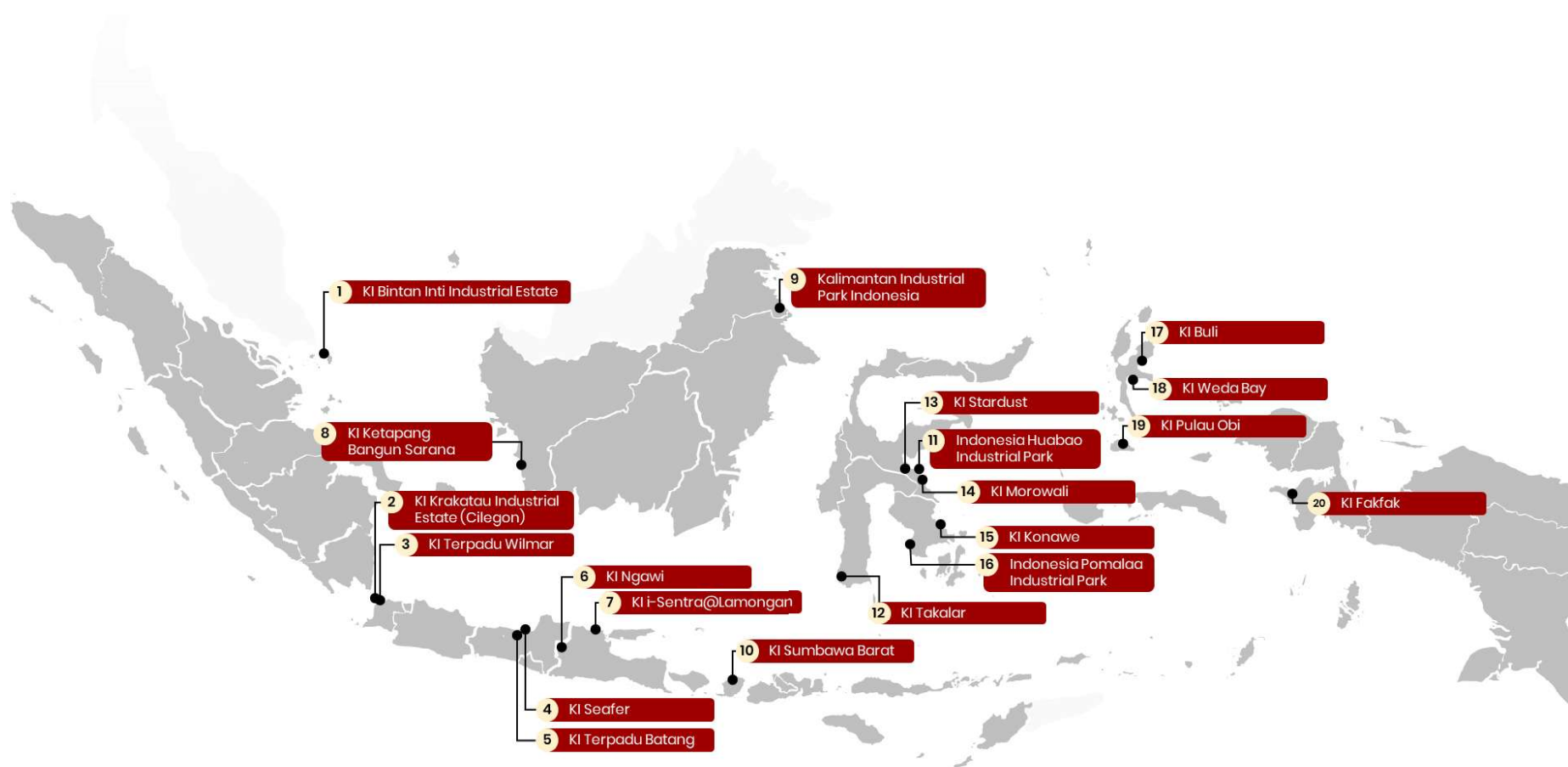
Pengembangan KSPN diarahkan pada peningkatan kualitas dan kapasitas destinasi pariwisata melalui penyediaan infrastruktur yang memadai, termasuk aksesibilitas transportasi, utilitas dasar, serta fasilitas pendukung pariwisata. Konektivitas yang andal,

hususnya jaringan jalan, pelabuhan, dan bandara, menjadi faktor kunci dalam meningkatkan kemudahan akses wisatawan, memperlancar mobilitas, serta memperkuat keterhubungan antara destinasi utama dengan kawasan penyangga dan pusat kegiatan wilayah. Selain aspek fisik, pengembangan KSPN juga menekankan pada penguatan daya tarik wisata, peningkatan kualitas layanan, serta pelestarian lingkungan dan budaya lokal. Pendekatan pembangunan berkelanjutan diterapkan untuk menjaga keseimbangan antara pertumbuhan ekonomi, kelestarian alam, dan kearifan lokal. Dengan pengelolaan yang terpadu dan kolaboratif lintas sektor, Kawasan Strategis Pariwisata Nasional diharapkan mampu meningkatkan kunjungan wisatawan, memperpanjang lama tinggal, serta memberikan manfaat ekonomi yang inklusif bagi masyarakat sekitar.



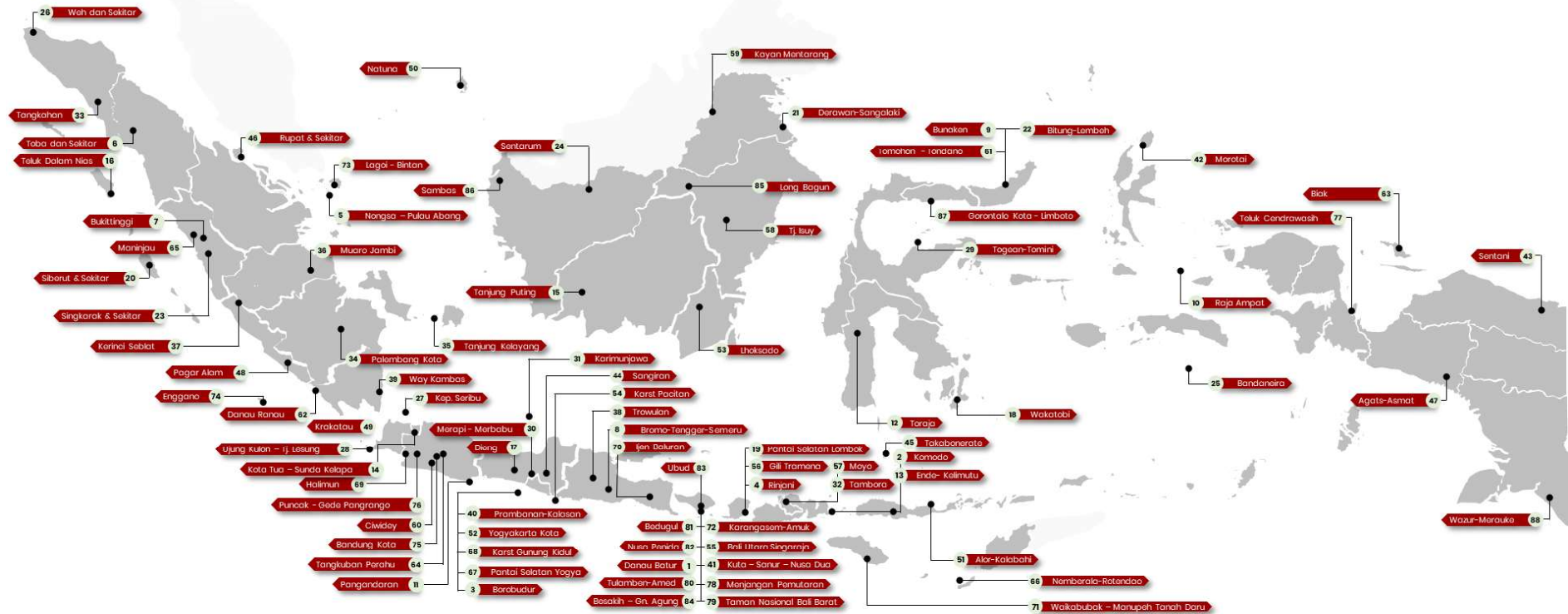
Gambar 1.11 Sebaran Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)

Sumber: <https://kek.go.id/investment/distribution> (Diolah)



Gambar 1.12 Sebaran Kawasan Industri (KI)

Sumber: Berbagai Sumber (Diolah)



Gambar 1.13 Sebaran Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN)

Sumber: Berbagai Sumber (Diolah)

1.2.4 Manajemen Infrastruktur Konektivitas

1.2.4.1 Sumber Daya Manusia

Berdasarkan Surat Keputusan Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur Tahun 2025 tentang Penetapan Nama dan Kelas Jabatan Pegawai Negeri Sipil, Pegawai Pemerintah Dengan Perjanjian Kerja, dan Pegawai Non PNS di Lingkungan Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur Tahun Anggaran 2025, jumlah Sumber Daya Manusia Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur Tahun 2025 adalah 93 pegawai, yang terdiri atas 62 pegawai PNS, 9 pegawai CPNS dan 22 pegawai PPPK (**Tabel 1.1**).

Tabel 1.1 Komposisi Pegawai Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur

No	Jenis	2025	
		Data (Orang)	Persen terhadap Total Pegawai
1.	Jumlah Pegawai Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur	93	
	PNS	62	66,667%
	CPNS	9	9,677%
	PPPK	22	23,656%
2.	Jumlah Pegawai menurut jenis kelamin	93	
	Pria	71	76,344%
	Wanita	22	23,656%
3.	Jumlah Pegawai menurut tingkat pendidikan	93	
	Doktor (S-3)	2	2,151%
	Magister (S-2)	28	30,108%
	Sarjana (S-1)	32	34,409%
	Diploma (D-1—D-3)	7	7,527%
	SLTA ke bawah	24	25,806%
4.	Jumlah PNS menurut golongan	93	
	Golongan I	-	
	Golongan II	11	11,828%
	Golongan III	53	56,989%
	Golongan IV	7	7,527%
	PPPK Golongan IX	7	7,527%
	PPPK Golongan VII	1	1,075%
	PPPK Golongan V	13	13,978%
	PPPK Golongan III	1	1,075%
5.	Jumlah PNS menurut penempatan	93	
	Eselon I	-	
	Eselon II	-	
	Eselon III	1	1,075%
	Eselon IV	1	1,075%
	Staf Jabatan Fungsional Tertentu (JFT)	68	73,118%
	Staf Jabatan Fungsional Umum (JFU)	23	24,731%

1.2.4.2 Penyediaan dan Pengelolaan Sarana dan Prasarana Pendukung

Sarana dan prasarana pendukung pelaksanaan tugas dan fungsi Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur dalam rangka mencapai sasaran pembangunan yang ditetapkan dapat dilihat pada **Tabel 1.2**. Aset terbesar yang dimiliki oleh Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur adalah Peralatan dan Mesin. Hal ini mencerminkan fokus utama pada pelayanan keteknikan bidang jalan dan jembatan.

Tabel 1.2 Laporan Nilai Barang Milik Negara (BMN) Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur
Tahun 2025

No.	Uraian Akun	Nilai (Rp)
1	Tanah	-
2	Gedung dan Bangunan	-
3	Jalan dan Jembatan	621.584.100
4	Peralatan dan Mesin	27.575.176.589
5	Aset Tetap dalam Renovasi	-
6	Aset Tetap Lainnya	-
7	Konstruksi dalam Pengerjaan	-
8	Aset Kemitraan Berupa Tanah Jalan Tol	-
9	Aset Tak Berwujud	4.500.767.580
10	Aset yang Tidak Digunakan dalam Operasional Pemerintahan	-
11	Aset Lancar Berupa Persediaan	-
TOTAL		32.697.528.269

1.2.5 Pendanaan Penyelenggaraan Jalan

1.2.5.1 Pendanaan Renstra 2020-2024

Selama periode 2020—2024, pendanaan untuk infrastruktur konektivitas berasal dari beberapa sumber utama, yakni APBN, *Loan*, SBSN, dan KPBU-AP. Berdasarkan Renstra Ditjen Bina Marga 2020—2024, Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur bertanggung jawab mengelola total rencana anggaran bidang jalan sebesar Rp107.702.480.000 dan dukungan manajemen sebesar Rp19.966.995.000, yang seluruhnya bersumber dari APBN. Namun, dalam realisasinya hanya diperoleh anggaran bidang jalan sebesar Rp93.251.946.000 (86,58%) dan dukungan manajemen sebesar Rp16.634.224.000 (83,31% dari rencana) yang seluruhnya bersumber dari APBN.

Realisasi anggaran 2020—2024 sebagian besar digunakan untuk kegiatan program infrastruktur konektivitas (84,86%), selebihnya dialokasikan untuk program dukungan manajemen (15,14%).

1.2.5.2 Rencana Pendanaan Renstra 2025-2029

Untuk periode 2025—2029, pendanaan infrastruktur konektivitas akan tetap bersumber dari APBN, *Loan*, SBSN, dan KPBU-AP. Sesuai Renstra Ditjen Bina Marga 2025—2029, Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur ditugaskan mengelola rencana anggaran sebesar Rp125.100.573.310, yang seluruhnya terdiri dari APBN.

Alokasi dana ini difokuskan terutama pada program infrastruktur konektivitas sejumlah Rp. 100.817.539.250 (80,59%), sementara sisa dana dialokasikan untuk dukungan manajemen dan teknis sejumlah Rp. 24.283.034.060 (19,41%). Dalam situasi keterbatasan anggaran, kebijakan terkait distribusi dana untuk tiap kegiatan penanganan jalan akan menjadi faktor kunci dalam mencapai target yang telah ditetapkan.

BAB 2 TUJUAN, SASARAN, DAN INDIKATOR

2.1 Visi Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029

Visi Direktorat Jenderal Bina Marga untuk Renstra 2025-2029 diturunkan secara hierakis dari visi pembangunan nasional dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2025-2045 melalui Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024, visi Presiden dan Wakil Presiden terpilih yang termuat dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional, (RPJMN) 2025-2029 melalui Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025, dan visi Kementerian PU 2025-2029 melalui Peraturan Menteri PU No. 4 Tahun 2025. Proses penurunan visi tersebut dijelaskan pada **Tabel 2.1**.

Tabel 2.1 Proses Penurunan (*Cascading*) Visi Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029

	Narasi Visi	Penjelasan
Visi RPJPN 2025-2045 (UU No 59 Tahun 2024) ↓	Visi Indonesia Emas 2045 “Negara Nusantara Berdaulat, Maju, dan Berkelanjutan”	Pernyataan visi Indonesia Emas 2045 merupakan visi pembangunan nasional yang dimandatkan pencapaiannya kepada Presiden sebagai pemegang kekuasaan pemerintahan berdasarkan UUD 1945
Visi RPJMN 2025-2029 (Perpres No. 12 Tahun 2025) ↓	Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045	Indonesia Maju adalah Visi Presiden dan Wakil Presiden Terpilih 2025-2029 untuk menuju tercapainya visi Indonesia Emas 2045
Visi Kementerian PU 2025-2029 (Permen PU No. 4 Tahun 2025) ↓	Terwujudnya Penyelenggaraan Infrastruktur Pekerjaan Umum yang Andal dan Berkelanjutan dalam rangka Menggapai Indonesia Maju , menuju Indonesia Emas 2045	Penyelenggaraan Infrastruktur Pekerjaan Umum yang handal dan berkelanjutan merupakan visi Kementerian Pekerjaan Umum dalam mendukung Visi RPJMN 2025-2029 sesuai lingkup tugas dan fungsi Kementerian Pekerjaan umum dalam Perpres No 170 Tahun 2024.
Visi Ditjen Bina Marga 2025-2029 ↓	Terwujudnya Jalan yang andal dan prima*) dalam mendukung terwujudnya Indonesia Maju sebagai fondasi menuju Indonesia Emas 2045	Terwujudnya Jalan yang andal dan prima merupakan dukungan Ditjen Bina Marga (sesuai tugas dan fungsi dalam Permen PU No. 1 Tahun 2024) dalam penyelenggaraan infrastruktur pekerjaan umum yang handal dan berkelanjutan

Berdasarkan proses penurunan visi pada **Tabel 2.1** di atas, maka ditetapkan Visi Direktorat Jenderal Bina Marga untuk Renstra 2025-2029 adalah:

“Terwujudnya Jalan yang andal dan prima dalam mendukung terwujudnya Indonesia Maju sebagai fondasi menuju Indonesia Emas 2045”

Adapun penjelasan atas pernyataan visi tersebut adalah sebagai berikut:

1. Andal berarti bahwa pelayanan jalan memenuhi standar pelayanan minimal, yang meliputi aspek aksesibilitas (kemudahan pencapaian), mobilitas, kondisi jalan, keselamatan, dan kecepatan tempuh rata-rata.
2. Prima berarti bahwa jalan selalu memberikan pelayanan yang optimal.
3. Indonesia Emas 2045 berarti Negara Kesatuan Republik Indonesia yang bersatu, berdaulat, maju, dan berkelanjutan.

2.2 Misi Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029

Sebagaimana halnya dengan visi, maka misi Direktorat Jenderal Bina Marga untuk periode Renstra 2025-2029 juga diturunkan dari misi pembangunan nasional dalam RPJPN 2025-2045 (UU No. 59 Tahun 2024) dan misi Presiden dan Wakil Presiden terpilih yang termuat dalam RPJMN 2025-2029 dan misi Kementerian PUPR 2025-2029. Proses penurunan misi tersebut dijelaskan pada **Tabel 2.2**.

Berdasarkan proses penurunan misi pada **Tabel 2.2** tersebut, maka ditetapkan pernyataan Misi Direktorat Jenderal Bina Marga untuk Renstra 2025-2029 adalah sebagai berikut:

M.1 Mewujudkan transformasi tata kelola dalam penyelenggaraan jalan

M.2 Mewujudkan jaringan jalan nasional yang berkelanjutan

Adapun penjelasannya pernyataan misi tersebut adalah sebagai berikut:

Misi M.1 (internal) mencerminkan upaya Direktorat Jenderal Bina Marga untuk memperbaiki seluruh komponen tatakelola mulai dari SDM, pendanaan, data dan informasi, regulasi/NSPK, kelembagaan (organisasi dan tata kerja) agar dapat melaksanakan tugas dan fungsi dalam penyelenggaraan jalan sesuai peraturan perundangan yang berlaku dan mencapai target yang ditetapkan.

Misi M.2 (eksternal) mencerminkan upaya Direktorat Jenderal Bina Marga untuk memastikan bahwa penyediaan pelayanan jalan memenuhi standar yang berlaku dan mampu mengakomodir perkembangan kebutuhan secara berkelanjutan sehingga dapat memberikan manfaat optimal dalam mendukung sejumlah target dan agenda pembangunan nasional.

Tabel 2.2 Proses Penurunan (*Cascading*) Misi Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029

Misi RPJPN 2025-2045 (UU No 59 Tahun 2024)	Misi RPJMN 2025-2029 (Misi Pres/Wapres 2025-2029)	Misi Kementerian Pekerjaan Umum (Permen PU No. 4 Tahun 2025)	Misi Ditjen Bina Marga Renstra 2025-2029
8 Misi Pembangunan Nasional 1. Transformasi sosial 2. Transformasi ekonomi 3. Transformasi tata kelola 4. Supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia 5. Ketahanan sosial budaya dan ekologi 6. Pembangunan kewilayahan yang merata dan berkeadilan 7. Sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan 8. Kestinambungan pembangunan	Astacita 1. Memperkokoh ideologi Pancasila, demokrasi, dan hak asasi manusia 2. Memantapkan sistem hankam dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi kreatif, ekonomi hijau, dan ekonomi biru 3. Meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif, dan melanjutkan pengembangan infrastruktur 4. Memperkuat pembangunan SDM, sainteks, pendidikan, kesehatan, prestasi olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda, dan penyandang disabilitas 5. Melanjutkan hilirisasi dan industrialisasi untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri	6 Misi Kementerian Pekerjaan Umum 1. Meningkatkan ketahanan air nasional melalui pembangunan dan pengelolaan infrastruktur sumber daya air yang berkelanjutan untuk mendukung swasembada pangan, energi, dan air 2. Meningkatkan pembangunan infrastruktur yang berkualitas dan terintegrasi untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dan daya saing nasional 3. Meningkatkan kapasitas SDM, khususnya bidang konstruksi dan infrastruktur, yang berdaya saing, inovatif, dan adaptif terhadap perkembangan teknologi 4. Mengembangkan infrastruktur hijau dan berkelanjutan untuk mendukung ekonomi hijau dan adaptasi perubahan iklim	2 Misi Utama Ditjen Bina Marga M.1 Mewujudkan transformasi tata kelola dalam penyelenggaraan jalan M.2 Mewujudkan jaringan jalan nasional yang berkelanjutan Keterangan: Misi M.1 merupakan misi internal berupa upaya untuk memperbaiki Organisasi Ditjen Bina Marga sehingga berkemampuan tinggi dan adaptif dalam melaksanakan tugas dan fungsinya secara lebih baik. Misi M.1 Ditjen Bina Marga berkaitan dengan Misi Pembangunan nasional RPJPN No 3 dan 4 serta Astacita RPJMN No 1 dan 7, serta Misi Kementerian PU No. 3 dan 6 Misi M.2 merupakan misi eksternal berupa upaya untuk meningkatkan kinerja Ditjen Bina Marga dalam menyelenggarakan jalan untuk mendukung pembangunan

Misi RPJPN 2025-2045 (UU No 59 Tahun 2024)	Misi RPJMN 2025-2029 (Misi Pres/Wapres 2025-2029)	Misi Kementerian Pekerjaan Umum (Permen PU No. 4 Tahun 2025)	Misi Ditjen Bina Marga Renstra 2025-2029
	6. Membangun dari desa dan dari bawah untuk pemerataan ekonomi dan pemberantasan kemiskinan 7. Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan pemberantasan korupsi dan narkoba 8. Memperkuat penyelarasan kehidupan yang harmonis dengan lingkungan, alam, dan budaya, serta peningkatan toleransi antarumat beragama untuk mencapai masyarakat adil makmur	5. Meningkatkan akses infrastruktur perkotaan dan perdesaan yang berkualitas untuk mendukung pemerataan pembangunan dan pengentasan kemiskinan 6. Memperkuat tata kelola pembangunan infrastruktur yang efektif, transparan, dan akuntabel	nasional di segala bidang secara berkelanjutan (berimbang antara dimensi ekonomi, politik, sosial, lingkungan). Misi M.2 Ditjen Bina Marga berkaitan dengan Misi Pembangunan nasional RPJPN No 1, 2, 5, 6, 7 serta Astacita RPJMN No 2, 3, 4, 5, 6, 8, serta Misi Kementerian PU No. 2, 4, 5

2.3 Tujuan, dan Sasaran Ditjen Bina Marga 2025-2029

Pada bagian ini disampaikan tujuan dan sasaran dari Ditjen Bina Marga untuk periode Renstra 2025—2029 yang disusun dengan memperhatikan visi, misi, dan sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025—2029 (Perpres Nomor 12 Tahun 2025) serta visi, misi, tujuan, dan sasaran Kementerian PU dalam Renstra Kementerian PU 2025—2029.

2.3.1 Tujuan dan Sasaran Ditjen Bina Marga

Perumusan tujuan dan sasaran Ditjen Bina Marga 2025-2029 dilakukan dengan menggunakan pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC) yang diilustrasikan dalam struktur peta strategi (*strategy map*) seperti pada **Gambar 2. 1** Tujuan Ditjen Bina Marga 2025-2029 ditetapkan sebagai berikut:

TP.1 Menguatnya kinerja layanan konektivitas yang berkelanjutan

TP.2 Terwujudnya kinerja pelayanan jalan sesuai standar dan perkembangan kebutuhan

TP.3 Terwujudnya sistem penyelenggaraan jalan yang berkualitas

TP.4 Terwujudnya *Good Governance* di Ditjen Bina Marga

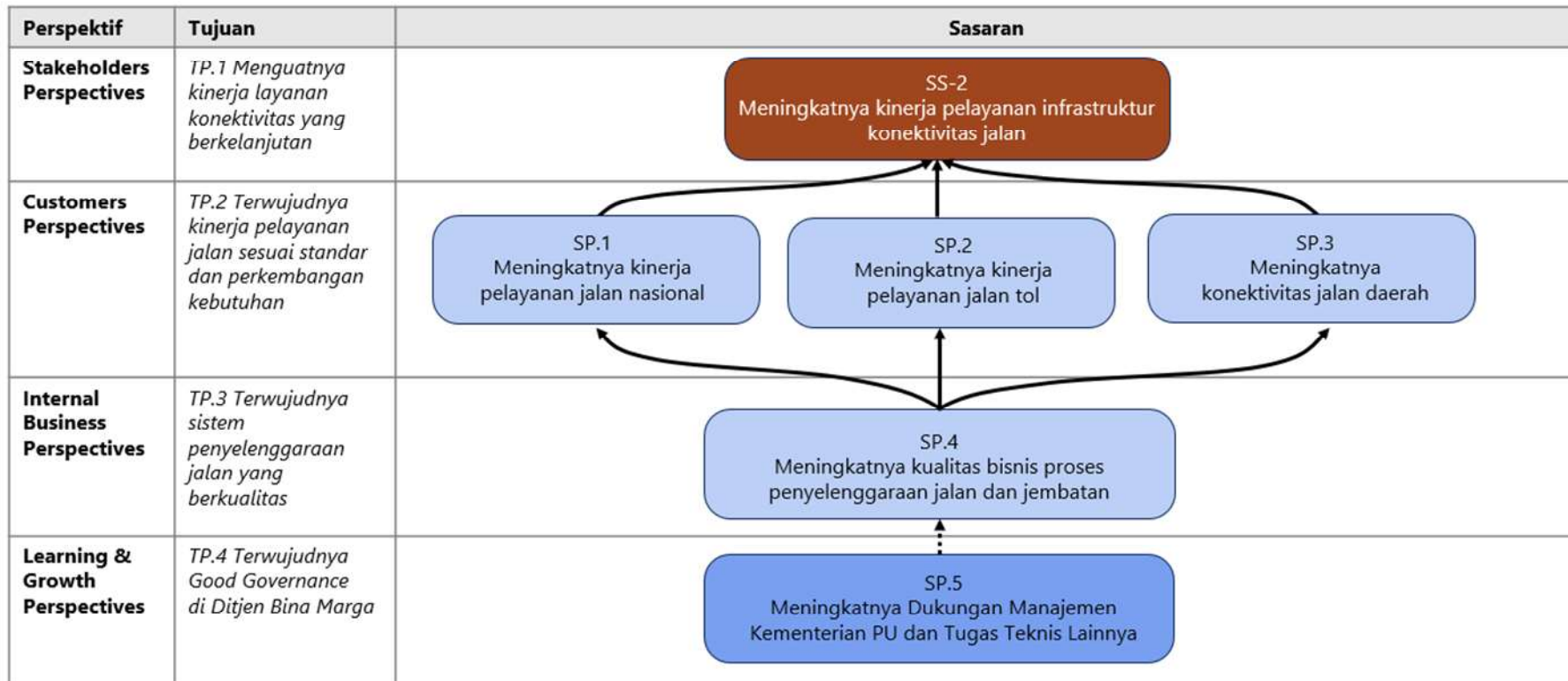
Adapun penjelasan dari masing-masing tujuan dalam Renstra Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 adalah sebagai berikut:

1. Pada level *Stakeholders Perspective* (SP) diwakili oleh tujuan TP.1 Terwujudnya efektivitas dukungan konektivitas jaringan jalan. Dukungan konektivitas jaringan jalan merupakan manfaat (*benefit/impact*) yang diberikan oleh bidang jalan kepada seluruh agenda pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029, terutama: (i) penurunan biaya logistik angkutan barang moda jalan, (ii) penurunan emisi gas buang dari lalu lintas kendaraan di jalan, serta (iii) peningkatan stok infrastruktur jalan relatif terhadap PDB.
2. Hal ini selaras dengan Pasal 3 UU No 2 Tahun 2022 tentang Jalan, dimana Pengaturan Penyelenggaraan Jalan salah satunya bertujuan untuk mewujudkan Penyelenggaraan Jalan yang mampu mendorong pertumbuhan ekonomi, percepatan distribusi logistik, pemerataan pembangunan, dan implementasi Pembangunan Jalan Berkelanjutan.
3. Pada level *Customers Perspective* (CP) diwakili oleh tujuan TP.2 Terwujudnya kinerja pelayanan jalan sesuai standar dan perkembangan kebutuhan. Kinerja pelayanan jalan merupakan hasil (*outcome*) dari pelaksanaan penyelenggaraan jalan yang merupakan tugas Ditjen Bina Marga sesuai Perpres 170 Tahun 2024.
4. Secara normatif, hasil penyelenggaraan jalan harus memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM) sebagaimana diatur dalam UU No 2 Tahun 2022 tentang Jalan (termasuk

di dalamnya pemenuhan persyaratan teknis jalan (Permen PUPR No 5 Tahun 2023) serta kriteria uji laik fungsi jalan (Permen PUPR No. 4 Tahun 2023)).

5. Adapun secara empiris, penyediaan jalan harus dapat mengakomodir pertumbuhan lalu lintas kendaraan sebagai konsekuensi dari perkembangan sosial dan ekonomi masyarakat.
6. Pada level *Internal Business Perspective* (IBP) diwakili oleh tujuan TP.3 Terwujudnya Sistem Penyelenggaraan Jalan yang Berkualitas. Tujuan ini merepresentasikan kualitas bisnis proses yang dikembangkan Ditjen Bina Marga untuk menjalankan tugas perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan jalan sebagaimana tertuang dalam Permen PU No. 1 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Pekerjaan Umum.
7. Adapun cakupan aktivitas penyelenggaraan jalan diatur dalam UU No 2 Tahun 2022 tentang Jalan, yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan (Turbinbangwas).
8. Pada level *Learning and Growth Perspective* (LGP) diwakili oleh tujuan TP.4 Terwujudnya *Good Governance* di Ditjen Bina Marga. Tujuan ini merepresentasikan kualitas pelaksanaan tata kelola pemerintahan di lingkungan Ditjen Bina Marga sesuai tahapan reformasi birokrasi yang direncanakan.
9. Tata kelola pemerintahan mencakup pengelolaan Sumber Daya Manusia (SDM), Keuangan dan Aset Negara, Organisasi dan Tatakelola, Regulasi/Pengaturan (NSPK), Layanan Perkantoran dan Sarana Prasarana Pendukung, Manajemen Kinerja serta Manajemen Resiko. Secara keseluruhan, aspek-aspek tatakelola pemerintahan tersebut akan menjadi modal dasar dari Ditjen Bina Marga untuk menjalankan tugas dan fungsinya dengan efektif dan efisien.

Untuk mengukur keberhasilan pencapaian setiap tujuan tersebut dirumuskan indikator seperti yang disampaikan pada **Gambar 2. 1**.


Keterangan:

- SS-2 merupakan Sasaran Strategis (SS) pada Level Kementerian PU dalam Renstra Kementerian PU 2025-2029
- SP.1, SP.2, SP.3, dan SP.4 merupakan Sasaran Program (SP) untuk Program Infrastruktur Konektivitas yang mendukung pencapaian SS-2 Kementerian PU yang ditugaskan pelaksanaannya kepada Ditjen Bina Marga
- SP.5 merupakan Sasaran Program (SP) untuk Program Dukungan Manajemen yang mendukung pencapaian SS-6 Renstra Kementerian PU 2025-2029 yang koordinasi pelaksanaannya dilakukan oleh Sekretariat Jenderal

Gambar 2. 1 Peta Strategi Direktorat Jenderal Bina Marga 2025 - 2029

2.3.1.1 Sasaran Direktorat Jenderal Bina Marga

Sasaran Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 merupakan turunan (*cascading*) dari berbagai sasaran pembangunan nasional yang tertuang dalam RPJMN 2025-2029, yang diejawantahkan lebih lanjut sesuai tugas dan fungsi ke dalam 7 (tujuh) Sasaran Strategis (SS) Kementerian Pekerjaan Umum dalam Renstra 2025-2029. Proses penurunan sasaran tersebut disampaikan pada **Gambar 2.2**.

Secara umum, sesuai lingkup tugas dan fungsi dalam Peraturan Menteri PU No. 1 Tahun 2024, maka Ditjen Bina Marga menurunkan 2 (dua) dari 7 (tujuh) SS Kementerian Pekerjaan Umum 2025-2029, yaitu SS-02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Infrastruktur Konektivitas Jalan dan SS-06 Meningkatnya kualitas tata kelola Kementerian PU dan tugas teknis lainnya.

Berdasarkan proses penurunan sasaran pada **Gambar 2. 2**, maka ditetapkan Sasaran Ditjen Bina Marga sebagai berikut:

SS Meningkatnya kinerja pelayanan infrastruktur konektivitas jalan

Program Infrastruktur Konektivitas

SP.1 Meningkatnya kinerja pelayanan jalan nasional

SP.2 Meningkatnya kinerja pelayanan jalan tol

SP.3 Meningkatnya konektivitas jalan daerah

SP.4 Meningkatnya kualitas proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan

Program Dukungan Manajemen

SP.1 Meningkatnya Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya Ditjen Bina Marga

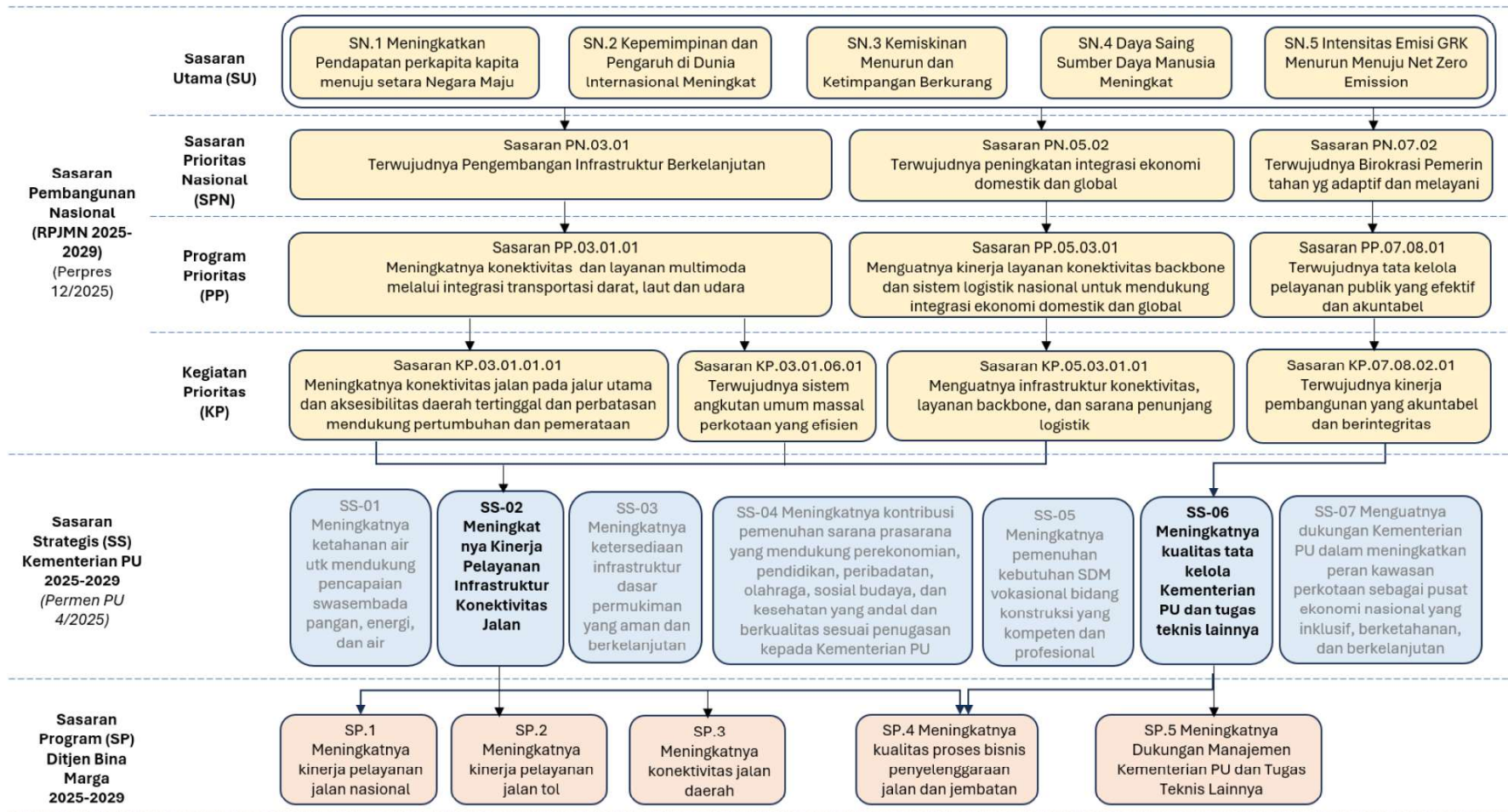
Susunan Sasaran Dirjen Bina Marga 2025-2029 dalam bentuk Peta Strategi (Strategy Map) disampaikan pada **Gambar 2. 1**. Dalam peta strategi tersebut dijelaskan hubungan antara Tujuan dan Sasaran Ditjen Bina Marga pada berbagai perspektif dalam *Balanced Scorecard* (BSC) yang secara komprehensif memetakan sasaran kinerja organisasi secara terstruktur untuk mencapai visi yang ditetapkan.

SS Meningkatnya kinerja pelayanan infrastruktur konektivitas jalan, merupakan SS yang diturunkan langsung (*direct cascading*) dari peta strategi Kementerian PU. Pada Renstra Ditjen Bina Marga, SS tersebut ditempatkan pada level *Stakeholders Perspectives* (SP) yang ukurannya berupa manfaat/dampak (*impact*) dari penyelenggaraan jalan dalam mendukung berbagai sasaran pembangunan nasional.

Pada level *Customer Perspectives* (CP) diwakili oleh 3 (tiga) Sasaran Program (SP) untuk Program Infrastruktur Konektivitas, yaitu: SP.1 Meningkatnya kinerja pelayanan jalan nasional, SP.2 Meningkatnya kinerja pelayanan jalan tol, dan SP.3 Meningkatnya konektivitas jalan daerah. Pada perspektif ini ukuran sasaran berupa hasil (*outcome*) dari lingkup penyelenggaraan jalan yang menjadi kewenangan Pemerintah Pusat, yaitu pada jaringan jalan nasional (termasuk jalan tol) serta pemberian dukungan peningkatan konektivitas pada jalan daerah yang diharapkan dapat terselenggara sesuai standar dan perkembangan kebutuhan masyarakat.

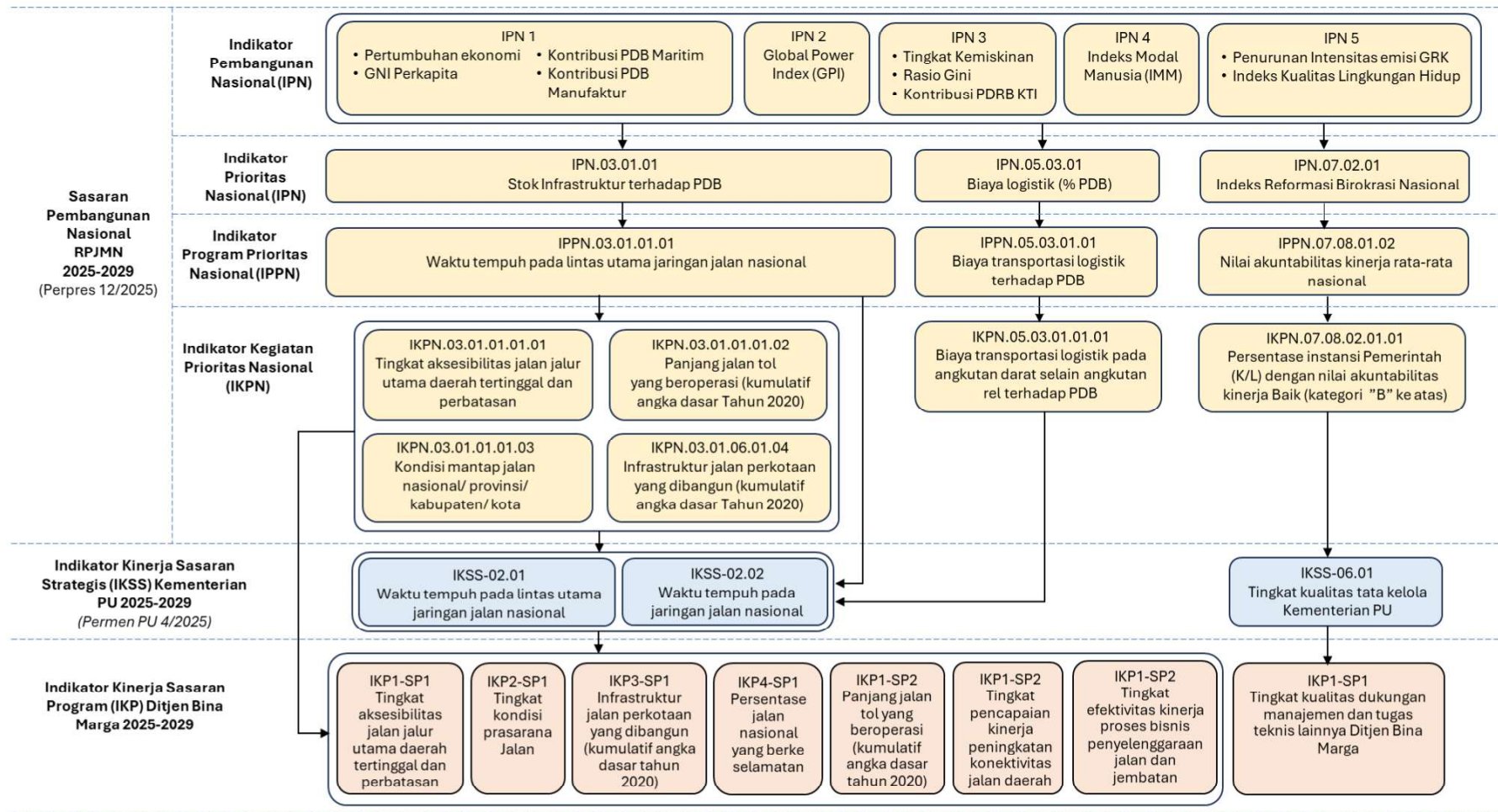
Selanjutnya, pada level *Internal Business Process* (IBP) diwakili oleh 1 (satu) SP yaitu SP.4 Meningkatnya kualitas bisnis proses penyelenggaraan jalan dan jembatan. Pada perspektif ini, ukuran sasaran berupa keluaran (*output*) dari setiap kegiatan yang dilakukan oleh Ditjen Bina Marga untuk melaksanakan tugas dan fungsi dalam penyelenggaraan jalan sesuai ketentuan yang berlaku.

Terakhir, pada level *Learning and Growth Perspectives* (LGP) diwakili oleh 1 (satu) SP yaitu SP.1 Meningkatnya Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya. SP ini merupakan bagian dari program dukungan manajemen. Pada perspektif ini, ukuran sasaran berupa kecukupan ataupun kualitas pengelolaan sumber daya yang dapat berupa sumber daya (SDM, anggaran, data/informasi, regulasi, organisasi, sarana prasarana pendukung) sebagai masukan (*input*) atau modal dasar organisasi Ditjen Bina Marga dalam menjalankan tugas dan fungsi secara optimal.



Gambar 2. 2 Penurunan (*Cascading*) Sasaran Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029

Sumber: Diolah, 2025



Gambar 2. 3 Penurunan (Cascading) Indikator Kinerja Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029

Sumber: Diolah, 2025

2.3.1.2 Indikator Kinerja Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029

Indikator Kinerja Utama (*Key Performance Indicator*) adalah ukuran keberhasilan dari suatu tujuan dan sasaran strategis organisasi. Pada peta strategi Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 di **Gambar 2. 1**, terdapat 2 (dua) jenis sasaran, yakni: 1 (satu) Sasaran Strategis (SS) dan 5 (lima) Sasaran Program, sehingga susunan indikatornya akan terdiri dari Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) dan Indikator Kinerja Program (IKP).

Dalam hal ini SS dan IKSS merupakan sasaran dan indikator kinerja di level Kementerian yang dimandatkan pelaksanaannya kepada Direktorat Jenderal Bina Marga, sedangkan SP dan IKP merupakan sasaran dan indikator kinerja pada level Direktorat Jenderal Bina Marga yang melaksanakan Program Infrastruktur Konektivitas dan Program Dukungan Manajemen.

Selanjutnya, dalam tataran teknis pelaksanaan kegiatan, terdapat sejumlah SK (Sasaran Kegiatan) dan IKK (Indikator Kinerja Kegiatan) yang merupakan alat kontrol manajemen kinerja pada level Unit Eselon II (Direktorat) dan Balai (BBPJN/BPJN).

Pada **Gambar 2.3** disampaikan struktur sasaran kinerja Direktorat Jenderal Bina Marga yang menjelaskan tentang proses penurunan (*cascading*) masing-masing sasaran dan indikator kinerja dari level RPJMN 2025-2029 Renstra Kementerian PU Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 Renstra Direktorat/Balai 2025-2029.

Rumusan tentang definisi serta formulasi untuk masing-masing Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) dan Indikator Kinerja Program (IKP) dalam Renstra Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 disampaikan pada Lampiran II.

2.3.1.3 Indikasi Risiko Sasaran Program Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029

Sesuai hasil identifikasi potensi dan permasalahan penyelenggaraan jalan pada narasi Renstra Direktorat Jenderal Bina Marga terdapat berbagai indikasi risiko untuk mewujudkan Sasaran Program (SP). Pada **Tabel 2.3** disampaikan indikasi risiko untuk masing-masing tingkat Sasaran Program (SP) tersebut, berikut dengan pemilik risikonya. Detail mengenai rencana mitigasi untuk setiap indikasi risiko disampaikan lebih lanjut pada **Bab 3**.

Tabel 2.3 Proses Indikasi Risiko Sasaran Program Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029

Program	Sasaran Program	Indikasi Risiko	Pemilik Risiko
Program Infrastruktur Konektivitas	SP1 Meningkatnya kinerja pelayanan jalan nasional	Pengembangan jaringan jalan dan jembatan masih belum efektif dan efisien dalam mengurangi kemacetan dan memenuhi kebutuhan aksesibilitas	Direktur Jenderal Bina Marga
		Manajemen aset, perencanaan, dan pemrograman	Direktur Jenderal

Program	Sasaran Program	Indikasi Risiko	Pemilik Risiko
		masih belum optimal dan terintegrasi	Bina Marga
	SP2 Meningkatnya kinerja pelayanan jalan tol	Pengembangan jaringan jalan tol belum optimal sebagai jalur, logistik dan menurunkan waktu tempuh	Direktur Jenderal Bina Marga
	SP3 Meningkatnya konektivitas jalan daerah	Preservasi jalan dan jembatan yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah belum sesuai dengan kebutuhan dan kondisi jalan dan jembatan	Direktur Jenderal Bina Marga
	SP.4 Meningkatnya kualitas proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan	Tata kelola pelaksanaan penyelenggaraan jalan yang belum optimal	Direktur Jenderal Bina Marga
Program Dukungan Manajemen	SP.5 Meningkatnya Dukungan Manajemen Kementerian PU dan Tugas Teknis Lainnya	Penyusunan rencana kerja dan anggaran dukungan manajemen yang belum terintegrasi dan optimal	Direktur Jenderal Bina Marga
		Kompetensi dan kapasitas Sumber Daya Manusia (SDM) dalam pelaksanaan tugas teknis dan manajerial masih terbatas	Direktur Jenderal Bina Marga

2.4 Tujuan dan Sasaran Unit Kerja/Unit Pelaksana Teknis

Pada bagian ini disampaikan tujuan dan sasaran dari Unit Kerja/Unit Pelaksana Teknis yakni Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur untuk periode Renstra 2025—2029 yang disusun dengan memperhatikan tujuan dan sasaran Ditjen Bina Marga.

2.4.1 Tujuan dan Sasaran Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur

Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur dalam pelaksanaan tugasnya untuk mendukung pencapaian sasaran strategis Kementerian PU, harus memenuhi sasaran dan indikator kinerja Direktorat Jenderal Bina Marga sebagai berikut.

1. Sasaran program SP.4 “*Meningkatnya kualitas proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan*” dan IKP1 “*Tingkat efektivitas kinerja proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan*” melalui kegiatan pengaturan dan pembinaan penyelenggaraan jalan dan jembatan. Kontribusi Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur adalah melalui SK1 yaitu meningkatnya kinerja pengaturan pembinaan penyelenggaraan jalan dan jembatan dengan IKK5 tingkat kinerja pelayanan keteknikan bidang jalan dan jembatan yang diukur melalui dua parameter yaitu: 1) jumlah dokumen kegiatan pengembangan teknologi jalan/jembatan yang dilaksanakan; dan 2) nilai kepuasan terhadap layanan/fasilitas pengujian dan advis teknis.
2. Sasaran program SP.1 “*Meningkatnya dukungan manajemen Kementerian dan tugas teknis lainnya di Direktorat Jenderal Bina Marga*” dan IKP1 “*Tingkat kualitas dukungan manajemen dan tugas teknis lainnya Direktorat Jenderal Bina Marga*” melalui kegiatan dukungan manajemen Direktorat Jenderal Bina Marga. Kontribusi Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur adalah melalui IKK5 yaitu tingkat dukungan manajemen balai teknik bidang jalan dan jembatan.

Sesuai Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 1 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum, Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur adalah unit pelaksana teknis yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Bina Marga melalui Direktur Bina Teknik Jalan dan Jembatan.

Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur memiliki tugas melaksanakan pengkajian, pengembangan dan penerapan teknologi, alih teknologi, mitigasi, dan layanan teknis meliputi kliring teknologi, advis teknis, pendampingan teknis, uji laboratorium, dan uji lapangan di bidang geoteknik dan bangunan struktur jalan termasuk jembatan dan terowongan, melalui koordinasi dengan Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan.

Dalam rangka melaksanakan tugas tersebut, sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 1 Tahun 2025, Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur menyelenggarakan fungsi-fungsi sebagai berikut:

1. Penyusunan rencana, program, dan anggaran;
2. Penyiapan standar, prosedur, dan kriteria teknis teknologi di bidang geoteknik dan bangunan struktur jalan termasuk jembatan dan terowongan;
3. Pelaksanaan pengkajian, pengembangan dan penerapan teknologi di bidang geoteknik dan bangunan struktur jalan termasuk jembatan dan terowongan;
4. Pelaksanaan mitigasi di bidang geoteknik dan bangunan struktur jalan termasuk jembatan dan terowongan;
5. Pelaksanaan alih teknologi di bidang geoteknik dan bangunan struktur jalan termasuk jembatan dan terowongan;
6. Pelaksanaan layanan teknis meliputi kliring teknologi, advis teknis, pendampingan teknis, uji laboratorium, dan uji lapangan di bidang geoteknik dan bangunan struktur jalan termasuk jembatan dan terowongan;
7. Pelaksanaan dan koordinasi pembangunan zona integritas, pelaksanaan fungsi kepatuhan intern dan manajemen risiko sesuai dengan kewenangannya, serta koordinasi administrasi penerapan sistem pengendalian intern balai; dan
8. Pelaksanaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, umum, barang milik/kekayaan negara, komunikasi publik, dan rumah tangga.

BAB 3 ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Ditjen Bina Marga 2025-2029

3.1.1 Arah Kebijakan Umum Ditjen Bina Marga

Sesuai dengan ketentuan dalam Permen PPN/Bappenas Nomor 8 Tahun 2023 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Renstra K/L, arah kebijakan adalah penjabaran urusan pemerintahan dan/atau prioritas pembangunan sesuai dengan visi dan misi presiden yang rumusannya mencerminkan bidang urusan tertentu dalam pemerintahan yang menjadi tanggung jawab kementerian/lembaga dan berisi satu atau beberapa program untuk mencapai sasaran strategis penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan dengan indikator kinerja yang terukur. Sementara itu, strategi adalah langkah-langkah yang berisikan program-program indikatif untuk mewujudkan visi dan misi.

Arah kebijakan umum Ditjen Bina Marga dalam upaya mendukung tercapainya Prioritas Nasional 3 (PN-3) dan Prioritas Nasional 5 (PN-5) RPJMN 2025-2029, yakni dengan peningkatan aksesibilitas jalan jalur utama daerah tertinggal dan perbatasan, peningkatan kondisi prasarana jalan, peningkatan infrastruktur jalan perkotaan yang dibangun, peningkatan jalan berkeselamatan, peningkatan panjang jalan tol yang beroperasi, dan peningkatan konektivitas jalan daerah. Sesuai dengan tugas dan fungsi sebagai penyelenggara jalan, Ditjen Bina Marga mendukung prioritas nasional yang terdapat dalam Perpres Nomor 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029 dengan menindaklanjuti arahan dan penugasan dari Pemerintah Republik Indonesia.

Selain mengemban tugas utama untuk mendukung tercapainya PN-3 dan PN-5 tersebut, Ditjen Bina Marga juga berperan dalam mendukung isu-isu strategis yang menjadi program unggulan pemerintah sesuai dengan arahan dan penugasan yang diberikan, seperti program ketahanan pangan melalui kawasan sentra pertanian dan pangan, dukungan terhadap kawasan industri terpadu, dukungan terhadap percepatan peningkatan konektivitas jalan daerah, dan dukungan terhadap Destinasi Pariwisata Super Prioritas (DPSP) sehingga fungsi dan tujuan pelayanan konektivitas infrastruktur tercapai.

Selain itu, untuk meningkatkan kemandirian jalan daerah, Presiden Republik Indonesia menerbitkan Instruksi Presiden (Inpres) Nomor 11 Tahun 2025 tentang Percepatan Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah untuk Mendukung Swasembada Pangan dan Energi dimana peningkatan kemandirian jalan daerah diharapkan dapat memberikan manfaat maksimal dalam mendorong perekonomian nasional maupun daerah, menurunkan biaya

logistik nasional, menghubungkan dan mengintegrasikan dengan sentra-sentra ekonomi, dan membantu pemerataan kondisi jalan yang mantap, sebagai upaya mendukung pencapaian target Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029. Dalam hal ini, Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur turut mendukung dalam hal memberikan dukungan teknis melalui kajian, pengujian, dan rekomendasi teknis terkait aspek geoteknik dan struktur untuk peningkatan konektivitas jalan daerah tersebut.

3.1.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Ditjen Bina Marga Tahun 2025 - 2029

Kebijakan dalam penyelenggaraan jalan diarahkan untuk sejalan dengan Prioritas Nasional 3: Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif serta mengembangkan agromaritim industri di Sentra Produksi melalui peran aktif koperasi. Terdapat salah satu sasaran utama yang ketercapaiannya sangat dipengaruhi oleh dukungan infrastruktur Pekerjaan Umum, yakni Sasaran 1: Terwujudnya pengembangan infrastruktur yang berkelanjutan. Salah satu indikator keberhasilan Program Prioritas: Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda, yang merupakan erat dengan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Bina Marga adalah "Waktu tempuh pada lintas utama jaringan jalan nasional", dimana ditargetkan pada tahun 2029 untuk mencapai angka 1,7 jam per 100 km.

Pencapaian sasaran ini tidak terlepas dari isu-isu mendasar yang harus menjadi pertimbangan dalam merumuskan dan melaksanakan kebijakan di bidang sektor penyelenggaraan jalan. Isu utama di bidang jalan saat ini adalah waktu tempuh pada koridor utama jalan nasional (*ASIAN Highway*) di Indonesia (1,90 jam/100 Km) relatif lebih tinggi dibanding sejumlah negara ASEAN lainnya seperti di Malaysia (1,09 jam/100 Km) dan Thailand (1,3 jam/100 Km). Permasalahan waktu tempuh juga terjadi pada jaringan jalan pada koridor jalan nasional lainnya, khususnya di kawasan perkotaan. Kondisi tersebut menyebabkan tingginya kerugian ekonomi akibat kemacetan lalu lintas yang berdampak langsung kepada biaya logistik nasional.

Permasalahan keselamatan jalan juga perlu mendapatkan sorotan dengan masih tingginya tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas jalan, khususnya di jalan tol dan di jalan nasional. Penanganan ODOL (*Over Dimension, Over Load*) pada kendaraan barang serta pencapaian target jalan nasional yang berkeselamatan (persentase panjang jalan dengan *Star Rating* atau pemeringkatan bintang > 3 diatas 75% sesuai Rencana Umum Nasional Keselamatan, RUNK) diharapkan dapat menjadi solusi atas permasalahan keselamatan jalan.

Selanjutnya, masih belum optimalnya tata kelola penyelenggaraan jalan daerah yang menyebabkan kesenjangan kualitas antara jalan nasional dan jalan daerah, dimana dari total panjang jalan di seluruh Indonesia sebesar 522.172 Km, sebesar 28% mengalami kerusakan, dimana 77% di antaranya merupakan jalan daerah.

Di sisi satu lain, masih terdapat kebutuhan pengembangan konektivitas jalan pada jalur utama dan aksesibilitas daerah tertinggal dan perbatasan, termasuk akses ke simpul transportasi serta kawasan prioritas (KEK, KI, KSPN/DPN, SKPT, KSPP, dll) maupun dukungan terhadap proyek prioritas dan agenda pembangun nasional lainnya.

Meningkatnya akses terhadap daerah tertinggal dan perbatasan sendiri akan memudahkan mobilitas orang dan barang sehingga diharapkan dapat menurunkan biaya transportasi publik dan biaya logistik. Di sisi lain, adanya akses konektivitas yang mantap dapat menjadi salah satu faktor pemicu tumbuhnya kegiatan ekonomi baru serta mendorong investasi pada sektor sosial, ekonomi dan lingkungan, dimana hal ini sangat berdampak positif pada kemajuan dan kesejahteraan masyarakat di daerah tertinggal dan perbatasan.

Sejumlah intervensi yang dapat diperhatikan dalam mendukung arah kebijakan pengembangan infrastruktur Pekerjaan Umum bidang konektivitas untuk mencapai sasaran PN 3 adalah memaksimalkan peran Kementerian Pekerjaan Umum dalam meningkatkan konektivitas yang mendukung upaya pengembangan wilayah dan pertumbuhan ekonomi, melalui (i) peningkatan kualitas akses terhadap simpul-simpul transportasi dan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi, (ii) pembangunan infrastruktur jalan perkotaan, (iii) pemerataan akses jalan ke daerah tertinggal terpencil dan perbatasan, (iv) peningkatan kualitas kondisi dan keselamatan jalan, serta (v) dukungan penanganan jalan daerah.

Peningkatan konektivitas dan aksesibilitas akan dicapai melalui pembangunan jalan baru, khususnya jalan tol pada koridor utama jalan nasional, pembangunan jalan akses ke simpul transportasi, kawasan prioritas, serta daerah terpencil, tertinggal, dan perbatasan, serta pembangunan infrastruktur jalan perkotaan.

Untuk meningkatkan kualitas kondisi dan keselamatan jalan nasional akan dilaksanakan kegiatan preservasi jalan yang diprioritaskan pada koridor utama konektivitas logistik nasional dan yang mendukung kawasan dan program prioritas dalam RPJMN 2025-2029.

Untuk mengurangi kesenjangan kualitas jalan Nasional dengan jalan daerah, akan dilaksanakan kegiatan dukungan penyelenggaraan jalan daerah yang berfokus pada dukungan pendanaan bagi penanganan jalan daerah melalui berbagai mekanisme pendanaan yang memungkinkan serta fasilitasi dalam upaya meningkatkan kapabilitas penyelenggara jalan daerah.

Berbagai upaya tersebut di atas perlu didukung oleh adanya melelalui transformasi tata kelola dalam penyelenggaraan jalan, yang di antaranya mencakup penguatan proses bisnis dalam siklus perencanaan-pemrograman-penganggaran-pelaksanaan-monitoring dan evaluasi yang terpadu, inovasi dalam *delivery-system* untuk efisiensi anggaran dan peningkatan kualitas konstruksi jalan, penguatan fungsi dan kelembagaan dukungan jalan daerah regulator, pengelolaan dan pemanfaatan aset yang terintegrasi (khususnya aset jalan tol), operasionalisasi yang efisien, peningkatan SDM, serta penyusunan penguatan kerangka regulasi dan peraturan perundang-undangan dan *enabling environment* lainnya.

Pada **Tabel 3.1** disampaikan arah kebijakan dan strategi pencapaian sasaran Ditjen Bina Marga Tahun 2025-2029. Sesuai dengan ketentuan dalam Permen PPN/Bappenas Nomor 8 Tahun 2023 di atas, arah kebijakan Ditjen Bina Marga disusun untuk setiap Sasaran Kegiatan (SK) sesuai dengan setiap kegiatan yang dilakukan sehingga secara keseluruhan akan mengerucut pada pencapaian Sasaran Program (SP) Ditjen Bina Marga.

Tabel 3. 1 Arah Kebijakan Pencapaian Sasaran Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029

No	Sasaran Program (SP)	No	Arah Kebijakan (AK)	No	Strategi (Indikasi Kegiatan Strategis Bidang Jalan)
SP.1	Meningkatnya kinerja pelayanan jalan nasional	AK.1	Peningkatan aksesibilitas jalan jalur utama daerah tertinggal dan perbatasan	STR.1	Penuntasan pembangunan jaringan jalan nasional khususnya Jalan Trans Papua, <i>missing link</i> , Jalan Lintas Pantai Selatan Jawa (Pansela) dan lainnya
				STR.2	Pembangunan/peningkatan jalan nasional akses ke simpul transportasi nasional (Pelabuhan Utama, Pelabuhan Pengumpul, Pelabuhan Penyeberangan Kelas I, Bandara Pengumpul, Terminal Penumpang Tipe A)
				STR.3	Pembangunan/peningkatan jalan nasional pendukung kawasan strategis berskala nasional (PKN, PKW, KEK, KI, KSPN/DPN, SKPT, KSP/food estate, dan kawasan prioritas nasional lainnya
				STR.4	Pembangunan/peningkatan jalan nasional pada koridor lainnya sesuai kebutuhan jaringan termasuk jembatan bentang panjang
				STR.5	Pembangunan/peningkatan jalan pendukung kawasan tertinggal, sangat tertinggal dan perbatasan
		AK.2	Peningkatan kondisi prasarana jalan nasional	STR.6	Pelaksanaan preservasi jalan nasional sesuai prinsip manajemen aset (<i>value for money</i>) dengan mengoptimalkan pemanfaatan sistem database dan IRMS.V3 sebagai alat bantu pengambilan keputusan
				STR.7	Perluasan penerapan model sistem pengadaan inovatif (<i>Long-Segment</i> , <i>KPBU-AP</i> , <i>Performance Based Contract/PBC</i>) dalam perservasi jalan
				STR.8	Penguatan sistem database kondisi jembatan sebagai masukan bagi aplikasi BMS (<i>Bridge Management System</i>)
				STR.9	Pemenuhan kebutuhan pelaksanaan preservasi jembatan pada jalan nasional khususnya yang telah dalam kondisi kritis
				STR.10	Penguatan sistem pendataan tingkat resiko lereng pada seluruh lokasi di jalan nasional melalui aplikasi <i>inSlope</i>

No	Sasaran Program (SP)	No	Arah Kebijakan (AK)	No	Strategi (Indikasi Kegiatan Strategis Bidang Jalan)
		AK.3	Peningkatan infastruktur jalan perkotaan	STR.11	Pelaksanaan penanganan lereng dengan prioritas pada tingkat resiko tinggi, sangat tinggi, dan yang telah runtuh
				STR.12	Pembangunan jalan lingkar untuk mengurai kemacetan jalan nasional di perkotaan
				STR.13	Pelaksanaan pembangunan <i>flyover/underpass</i> pada persimpangan jalan jalan nasional yang telah mengalami kepadatan dengan prioritas pada kawasan perkotaan metropolitan dan koridor utama
				STR.14	Pelaksanaan pelebaran jalan penambahan lajur pada ruas jalan nasional dengan volume lalu lintas yang sudah mendekati kapasitas
				STR.15	Pelaksanaan duplikasi jembatan pada ruas jalan yang mengalami pelebaran jalan dan/atau penambahan lajur sesuai kebutuhan
				STR.16	Koordinasi pelaksanaan pengendalian pemanfaatan ruang milik jalan serta pengendalian lalu lintas pada jaringan jalan nasional
		AK.4	Peningkatan jalan nasional yang berkeselamatan	STR.17	Pelaksanaan penanganan sesuai hasil identifikasi nilai <i>star rating</i> pada ruas jalan nasional
				STR.18	Pelaksanaan pembangunan <i>flyover/underpass</i> pada perlintasan sebidang dengan kereta api sesuai prioritas
				STR.19	Percepatan penuntasan pelaksanaan uji laik fungsi untuk seluruh jalan nasional
				STR.20	Koordinasi pelaksanaan pengaturan lalu lintas pada persimpangan jalan nasional
				STR.21	Koordinasi pelaksanaan pengaturan lalu lintas pada perlintasan jalan nasional denan jalur kereta api
SP.2	Meningkatnya penyediaan prasarana jalan tol	AK.5	Peningkatan keterhubungan jaringan jalan tol pada lintas utama (di Pulau Sumatra, Jawa, dan Bali)	STR.7	Penuntasan pembangunan jaringan jalan tol Trans Jawa
				STR.8	Lanjutan pembangunan jaringan jalan tol Trans Sumatra
				STR.9	Pelaksanaan pembangunan jaringan jalan tol Pulau Bali
		AK.6	Pengembangan jaringan jalan tol pada	STR.10	Pelaksanaan pembangunan jaringan jalan tol prioritas di

No	Sasaran Program (SP)	No	Arah Kebijakan (AK)	No	Strategi (Indikasi Kegiatan Strategis Bidang Jalan)
			kawasan perkotaan dan koridor jalan nasional penting lainnya		Pulau Kalimantan, Pulau Sulawesi, dan pulau lainnya untuk pemerataan konektivitas nasional
				STR.11	Pelaksanaan pembangunan jaringan jalan tol di kawasan perkotaan untuk mengatasi kemacetan dan mendukung pengembangan kawasan
SP.3	Meningkatnya kinerja dukungan jalan daerah	AK.6	Peningkatan efektivitas dukungan penanganan jalan daerah	STR.12	Pemberian dukungan pendanaan bagi penyelenggaraan jalan daerah melalui berbagai skema pendanaan yang memungkinkan
				STR.13	Pelaksanaan dukungan pemerintah dalam penanganan jalan daerah terutama pada kawasan strategis mendukung ketahanan pangan, energi, dan air nasional
		AK.7	Peningkatan efektivitas pembinaan penyelenggaraan jalan Daerah	STR.14	Peningkatan pemenuhan penyediaan/ <i>update</i> NSPK penyelenggaraan jalan daerah
				STR.15	Pelaksanaan bimbingan teknis dalam rangka peningkatan kapasitas penyelenggara jalan daerah
SP.4	Meningkatnya kualitas bisnis proses penyelenggaraan jalan	AK.8	Peningkatan kualitas perumusan kebijakan penyelenggaraan jalan	STR.16	Peningkatan peran pemangku kepentingan dalam proses perumusan kebijakan penyelenggaraan jalan
				STR.17	Peningkatan relevansi kebijakan penyelenggaraan jalan terhadap isu strategis lintas sektoral, khususnya terkait dengan <i>Gender Equality, Disability, and Social Inclusion</i> (GEDSI), ketahanan iklim, serta pertumbuhan dan pemerataan ekonomi
				STR.18	Pelaksanaan perumusan kebijakan penyelenggaraan jalan nasional jangka pendek, menengah, dan panjang dalam rangka pencapaian sasaran kinerja dan memberikan dukungan terhadap prioritas nasional
		AK.9	Peningkatan kinerja perencanaan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan	STR.19	Peningkatan kualitas perencanaan teknis pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan sesuai NSPK yang berlaku melalui pembinaan teknis yang berkelanjutan
				STR.20	Optimalisasi penerapan prinsip <i>value for money</i> dalam perencanaan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan

No	Sasaran Program (SP)	No	Arah Kebijakan (AK)	No	Strategi (Indikasi Kegiatan Strategis Bidang Jalan)
				STR.21	Peningkatan kapabilitas Balai dalam pelaksanaan desain penanganan jalan dan jembatan yang <i>valid</i> dan <i>updated</i> untuk penyiapan <i>readiness criteria</i> secara tepat waktu dan tepat besaran
		AK.10	Peningkatan kinerja pelaksanaan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan	STR.22	Peningkatan kerjasama dan koordinasi antar K/L, Pemda, dan stakeholders terkait dalam pelaksanaan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan
				STR.23	Peningkatan kualitas hasil pelaksanaan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan melalui peningkatan efektivitas pelaksanaan pengendalian dan pengawasan
				STR.24	Penerapan berbagai bentuk metoda pengadaan dalam rangka efisiensi biaya dan waktu pemilihan (<i>e-katalog</i> , <i>repeat order</i> , MYC, <i>long-segment</i> , KPBU AP dan lain sebagainya)
SP.5	Meningkatnya dukungan manajemen kementerian dalam tugas teknis lainnya DJBM	AK.11	Peningkatan layanan penanggulangan darurat bencana	STR.25	Pemenuhan kebutuhan NSPK dalam pengelolaan kebencanaan di lingkungan Direktorat Jenderal Bina Marga
				STR.26	Peningkatan efektivitas koordinasi administrasi kebencanaan di lingkungan Direktorat Jenderal Bina Marga
		AK.12	Peningkatan kinerja pengelolaan perencanaan, keuangan dan umum	STR.27	Peningkatan kualitas pelaksanaan perencanaan umum, perencanaan kinerja, program dan anggaran di bidang jalan
				STR.28	Peningkatan kualitas pengelolaan anggaran Ditjen Bina Marga dalam mendukung akuntabilitas, efisiensi dan efektivitas penggunaan anggaran
				STR.29	Peningkatan kualitas pelaksanaan administrasi persuratan, kearsipan, dan kerumahtanggaan dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi organisasi
		AK.13	Peningkatan kinerja fasilitasi produk hukum dan advokasi hukum	STR.30	Peningkatan efektivitas pelaksanaan koordinasi dan fasilitasi penyusunan produk hukum maupun bentuk NSPK lainnya di bidang jalan

No	Sasaran Program (SP)	No	Arah Kebijakan (AK)	No	Strategi (Indikasi Kegiatan Strategis Bidang Jalan)
				STR.31	Peningkatan kinerja pelaksanaan advokasi hukum di bidang jalan
				STR.32	Peningkatan layanan dokumentasi dan informasi hukum di bidang jalan
		AK.14	Peningkatan kinerja pengelolaan BMN dan PNBP	STR.33	Perkuatan kehandalan sistem administrasi serta akuntabilitas dalam pengelolaan BMN di Lingkungan Ditjen Bina Marga
				STR.34	Penerapan manajemen pengelolaan PNBP yang profesional, transparan, dan akuntabel
		AK.15	Peningkatan kinerja pengelolaan SDM penyelenggara jalan	STR.35	Pemenuhan kebutuhan jumlah dan kompetensi ASN Ditjen Bina Marga sesuai kebutuhan dan penempatan
				STR.36	Peningkatan budaya kerja, integritas dan wawasan ideologis bagi ASN di Lingkungan Ditjen Bina Marga
				STR.37	Optimalisasi penerapan sistem merit dan <i>total reward</i> berbasis kinerja dalam manajemen ASN Ditjen Bina Marga
				STR.38	Pengembangan sistem manajemen talenta bagi ASN di Lingkungan Ditjen Bina Marga

Infrastruktur jalan memegang peranan penting dalam menyediakan konektivitas antarwilayah, mendorong peningkatan perekonomian, serta pemerataan kesejahteraan umum. Saat ini, kebutuhan aksesibilitas wilayah, akses simpul transportasi dari/ke hinterland, dan konektivitas jalan antar pusat kegiatan belum tercukupi secara ideal, di sisi lain kondisi infrastruktur jalan baik yang berstatus jalan nasional maupun jalan daerah (jalan provinsi/kabupaten/kota) masih belum 100% mantap dan belum memenuhi persyaratan laik fungsi jalan.

Permasalahan kemandirian jalan utamanya disebabkan oleh keterbatasan anggaran untuk pelaksanaan preservasi jalan serta ketidaksesuaian antara spesifikasi kelas jalan dengan beban dan dimensi kendaraan yang menggunakannya. Keterbatasan pendanaan untuk preservasi jalan merupakan permasalahan yang serius dalam penyelenggaraan jalan di Indonesia, terutama untuk jalan daerah, di mana alokasi APBD untuk jalan umumnya hanya sekitar 6-7% dari total APBD (hanya mencukupi 30-40% dari kebutuhan ideal untuk preservasi jalan daerah). Dengan ditetapkannya UU No. 1 Tahun 2022 tentang HKPD yang memandatkan agar alokasi APBD untuk infrastruktur pelayanan publik minimal 40% dari nett APBD, diharapkan alokasi dana untuk preservasi jalan daerah lebih besar (mendekati 20% APBD) sehingga permasalahan kemandirian jalan dapat teratasi.

Permasalahan ODOL (*Over Dimension Over Load*) pada kendaraan barang juga menjadi salah satu penyebab tingginya tingkat kerusakan jalan di Indonesia. Kelebihan muatan kendaraan barang yang melintasi jalan nasional mencapai 35-40%, hal ini menyebabkan umur rencana jalan terpengkas hingga sepertiga. Selain itu truk ODOL juga menjadi salah satu penyebab tingginya tingkat kecelakaan di jalan nasional dan jalan.

Di sisi lain, kesenjangan penyediaan infrastruktur jalan daerah juga dapat menghambat mobilitas masyarakat dan logistik, pertumbuhan ekonomi lokal serta memperlebar ketimpangan pembangunan antarwilayah. Pemanfaatan jalan yang tidak dalam kondisi prima untuk jangka waktu panjang akan menyebabkan biaya logistik yang lebih tinggi, menurunkan daya saing daerah serta keterlambatan distribusi hasil dan kebutuhan wilayah.

Lebih jauh, lemahnya infrastruktur konektivitas juga menghambat akses masyarakat terhadap layanan kesehatan, pendidikan, serta lapangan pekerjaan. Ketimpangan antara daerah perkotaan dan pinggiran pun semakin melebar, memicu permasalahan sosial seperti pengangguran dan kemiskinan dan mendorong tingginya tingkat urbanisasi.

Fakta bahwa tingkat kemandirian jalan daerah masih jauh berada di bawah jalan nasional menuntut adanya inovasi dan kolaborasi bersama dalam pendanaan untuk menjaga kondisi

jalan daerah agar tetap dalam kondisi prima. Hal ini dapat diimplementasikan melalui berbagai skema penanganan jalan daerah, seperti diskresi Menteri PU, Inpres Jalan Daerah (IJD), pemanfaatan Dana Alokasi Khusus (DAK), Pinjaman/Hibah Jalan Daerah (PHJD) maupun modalitas pendanaan lainnya. Selain itu, melalui kegiatan pembinaan teknis penyelenggaraan jalan daerah, diharapkan Pemerintah Daerah yang terbina dapat meningkatkan kapabilitas dan kompetensi SDM serta kemampuan dalam mengoptimalkan alokasi anggaran preservasi jalan daerah.

Perkembangan demografi dan laju urbanisasi yang tinggi merupakan dua fenomena yang dapat menjadi indikator kemajuan dan dinamika suatu daerah. Antisipasi penyediaan konektivitas terhadap fenomena ini harus dilakukan dengan cepat dan tepat karena akan menimbulkan peningkatan volume kendaraan yang jika tidak terakomodir oleh jaringan, kapasitas dan kondisi jalan, akan berpengaruh kepada mobilitas masyarakat dan logistik serta tingkat kemacetan dan keselamatan jalan. Begitu pula perencanaan infrastruktur konektivitas untuk mengantisipasi arus urbanisasi yang tinggi, di mana keterlambatan eksekusi dan implementasi dapat menyebabkan tekanan terhadap lingkungan yang dapat merusak ekosistem serta menutup kemungkinan penyebaran/perpindahan arus urbanisasi menuju daerah rural.

Mengenai isu strategis yang menjadi tugas dari Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 dan dengan menggunakan sumber pendanaan APBN Ditjen Bina Marga, dan berada di lingkup tugas dan fungsi Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur adalah sebagai berikut:

1. Program Kawasan Swasembada Pangan, Energi, dan Air Nasional (KSPEAN)

Dalam mendukung program ketahanan pangan untuk mengantisipasi krisis pangan dunia melalui pembentukan *food estate*, Presiden RI pada Rapat Intern tentang *Food Estate* dan *Super-Hub* pada tanggal 2 Juni 2020 (Risalah Rapat Setkab No. R.0107/DKK/06/2020) dan Rapat Intern tentang Penajaman Program/Kegiatan di Bidang Pangan, Kawasan Industri dan ICT pada tanggal 29 Juli 2020 (Risalah Rapat Setkab No. R.0179/Seskab/DKK/08/2020) memberikan arahan kepada K/L untuk memfokuskan pengembangan *Food Estate* di Kab. Humbang Hasundutan (Sumatra Utara), serta Kab. Kapuas dan Kab. Pulang Pisau (Kalimantan Tengah). Selanjutnya, dilakukan Rapat Terbatas Lanjutan Pembahasan *Food Estate* bersama Presiden RI pada tanggal 23 September 2020 yang kemudian ditindaklanjuti pada Rapat Kerja Menteri PUPR bersama Komisi V DPR RI pada 17 Maret 2021 yang membahas pengembangan *Food Estate* dan Ketahanan Pangan. Proyek *Food Estate* juga tercantum sebagai Proyek Strategis Nasional pada Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016

tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional dan Permenko Perekonomian Nomor 7 Tahun 2021 tentang Perubahan Daftar Proyek Strategis Nasional. Kegiatan Ditjen Bina Marga yang mendukung program ketahanan pangan di antaranya penanganan pengembangan kawasan *Food Estate* di Kalimantan Tengah melingkupi Peningkatan Jalan dan Jembatan Kawasan *Food Estate* Dadahup, dan Kawasan *Food Estate* Belanti, Pembangunan Jalan dan Jembatan Kawasan *Food Estate* Humbang Hasundutan, Pembangunan Jalan Kawasan dan Jalan Akses Taman Sains Teknologi Herbal dan Kebun Raya yang dilaksanakan pada tahun 2021-2022.

2. Dukungan Kawasan Industri dan Kawasan Ekonomi Khusus

Dalam rangka memperkuat infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar dan percepatan investasi untuk mendorong pertumbuhan ekonomi, menciptakan lapangan kerja, dan mendukung pemulihan ekonomi nasional, Direktorat Jenderal Bina Marga perlu melakukan upaya percepatan pengembangan kawasan industri terpadu. Salah satu kawasan industri terpadu yang didukung oleh Ditjen Bina Marga adalah Kawasan Industri Terpadu (KIT) Batang. Mengacu pada Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 Tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional (PSN) dan Peraturan Presiden Nomor 106 Tahun 2022 tentang Percepatan Investasi Melalui Pengembangan Kawasan Industri Terpadu Batang di Provinsi Jawa Tengah. Dukungan kegiatan yang dilaksanakan di Kawasan Industri Terpadu (KIT) Batang yang dinaungi Direktorat Jenderal Bina Marga di antaranya pembangunan jalan dan jembatan.

3. Percepatan Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah

Dalam rangka percepatan peningkatan konektivitas jalan daerah untuk memberikan manfaat maksimal dalam mendorong perekonomian nasional maupun daerah, menurunkan biaya logistik nasional, menghubungkan dan mengintegrasikan dengan sentra-sentra ekonomi, dan membantu pemerataan kondisi jalan yang mantap, Direktorat Jenderal Bina Marga ikut berkontribusi dalam melaksanakan Instruksi Presiden (Inpres) Nomor 3 tahun 2023 tentang Percepatan Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah melalui kriteria prioritas kawasan strategis, kemantapan jalan dan konektivitas jalan. Adapun pelaksanaan inpres jalan daerah meliputi pembangunan jalan dan jembatan baru dan/atau peningkatan kapasitas jalan dan jembatan, preservasi jalan dan jembatan, termasuk juga dukungan teknis.

4. Dukungan Terhadap Perencanaan Rekonstruksi Balai Besar/Balai Pelaksana Jalan Nasional yang Terdampak Bencana

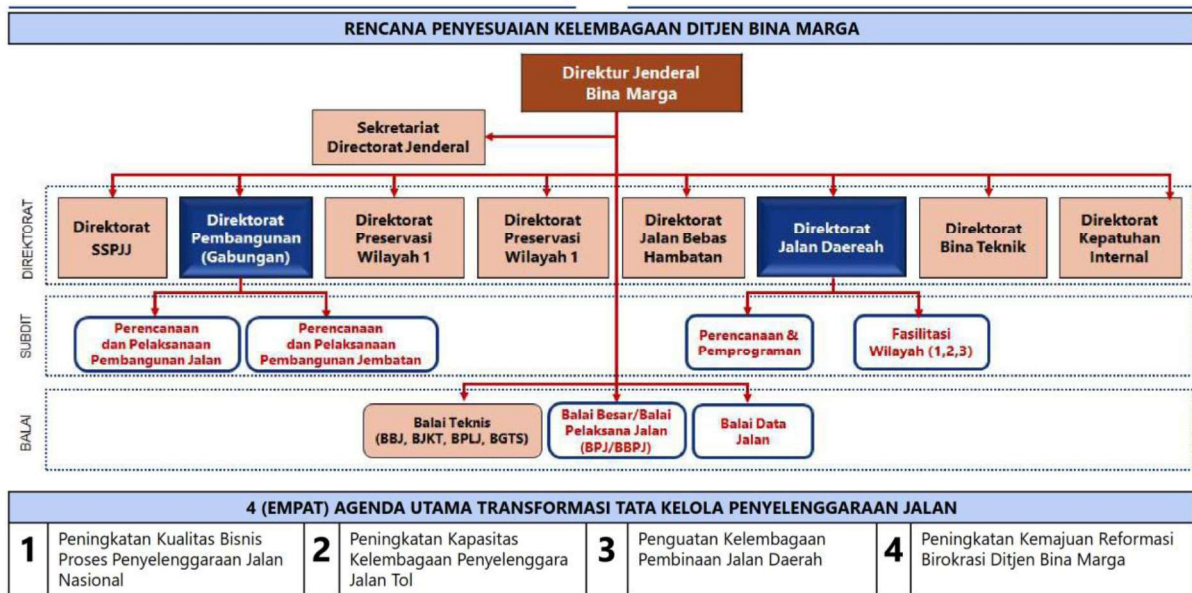
Bencana alam yang melanda wilayah tertentu seringkali menimbulkan kerusakan signifikan pada infrastruktur jalan dan jembatan. Kondisi ini tidak hanya mengganggu mobilitas masyarakat, tetapi juga berdampak pada kelancaran distribusi logistik, akses layanan publik, serta stabilitas ekonomi daerah. Oleh karena itu, Balai Besar/Balai Pelaksana Jalan Nasional (BBPJN/BPJN) memerlukan dukungan komprehensif dalam perencanaan rekonstruksi untuk memastikan proses rehabilitasi berjalan efektif, efisien, dan sesuai standar teknis.

Bentuk dukungan yang diberikan berupa:

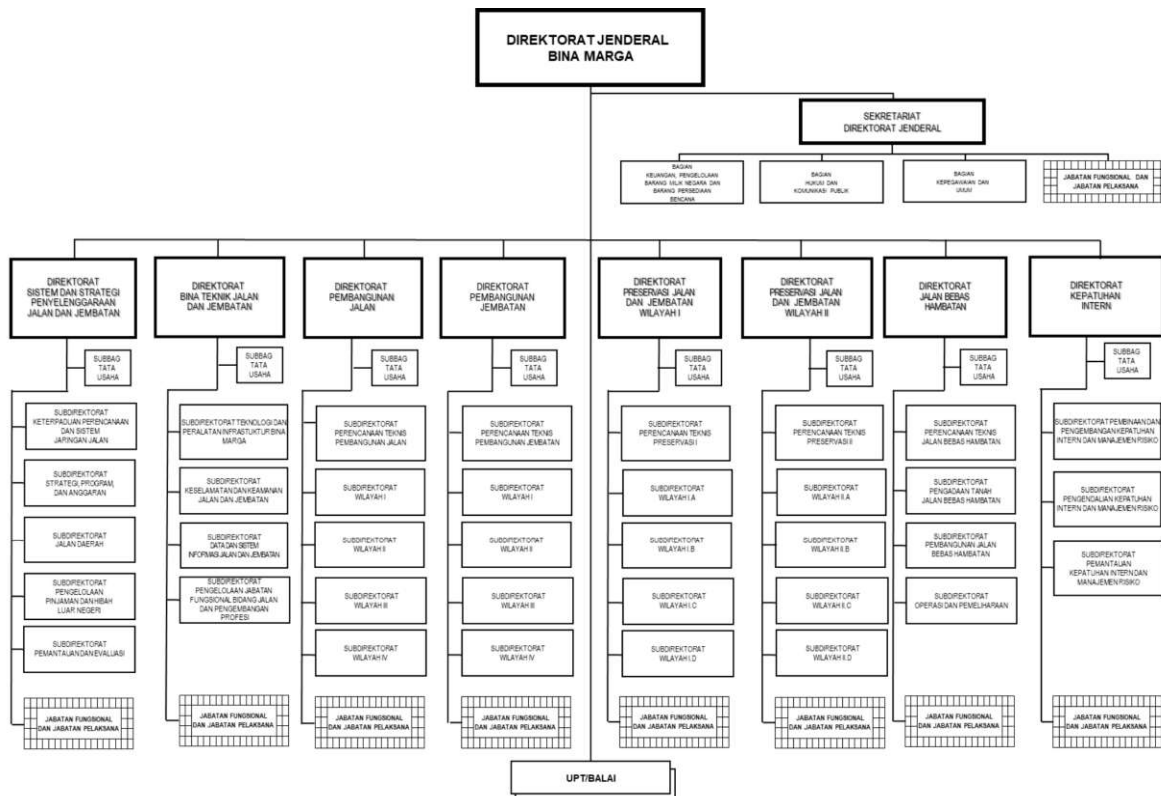
- a. Advis teknis rencana rehabilitasi jalan dan jembatan
Penyusunan rekomendasi teknis terkait metode rekonstruksi yang sesuai dengan kondisi geoteknik dan lingkungan setempat, analisis kelayakan desain perbaikan struktur jalan dan jembatan, serta pendampingan dalam penentuan prioritas lokasi rehabilitasi berdasarkan tingkat kerusakan dan urgensi.
- b. Layanan pengujian teknis
Pengujian material konstruksi untuk memastikan kualitas sesuai spesifikasi teknis serta penyediaan data hasil uji laboratorium dan lapangan sebagai dasar pengambilan keputusan dalam desain dan pelaksanaan konstruksi.
- c. Penyusunan dan monitoring penerapan NSPK
Penyusunan standar, prosedur dan kriteria teknis yang relevan dengan kondisi pascabencana serta monitoring penerapan NSPK dalam setiap tahapan pekerjaan untuk menjamin konsistensi mutu dan keselamatan.

3.2 Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Jalan 2025 – 2029

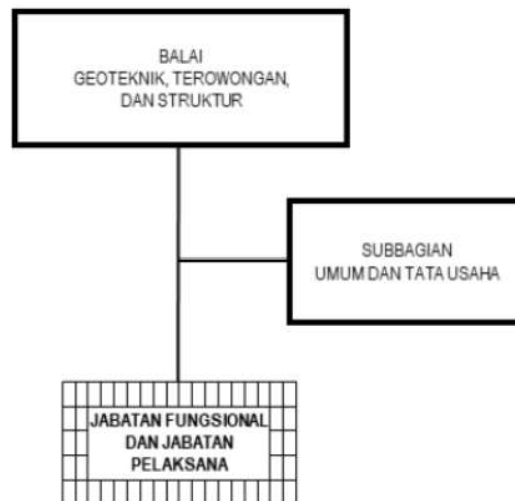
Dalam rangka mewujudkan visi dan misi organisasi secara efektif dan berkesinambungan, penataan struktur kelembagaan menjadi aspek krusial dalam pelaksanaan kegiatan. Unit kerja, sebagai unsur pelaksana teknis dan administratif, memegang peranan penting dalam mengoperasionalkan strategi yang telah ditetapkan. Melalui penempatan yang selaras dengan fungsi dan tanggung jawabnya, setiap unit kerja harus mampu berkontribusi secara optimal terhadap pencapaian tujuan organisasi. Posisi Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur digambarkan pada **Gambar 3. 1**. Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya, sebagaimana yang tertuang pada Permen PU No. 1 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian PU, Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur berkoordinasi dengan Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan.



Gambar 3. 1 Rencana Penyesuaian Kelembagaan Ditjen Bina Marga



Gambar 3. 2 Susunan Organisasi Ditjen Bina Marga



Gambar 3. 3 Susunan Organisasi Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur

Sebagaimana disebutkan pada Permen PU No. 1 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum, Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur mempunyai tugas melaksanakan pengkajian, pengembangan dan penerapan teknologi, alih teknologi, mitigasi, dan layanan teknis meliputi kliring teknologi, advis teknis, pendampingan teknis, uji laboratorium, dan uji lapangan di bidang geoteknik dan bangunan struktur jalan termasuk jembatan dan terowongan, melalui koordinasi dengan Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan. Dalam melaksanakan tugas tersebut, Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur menyelenggarakan fungsi:

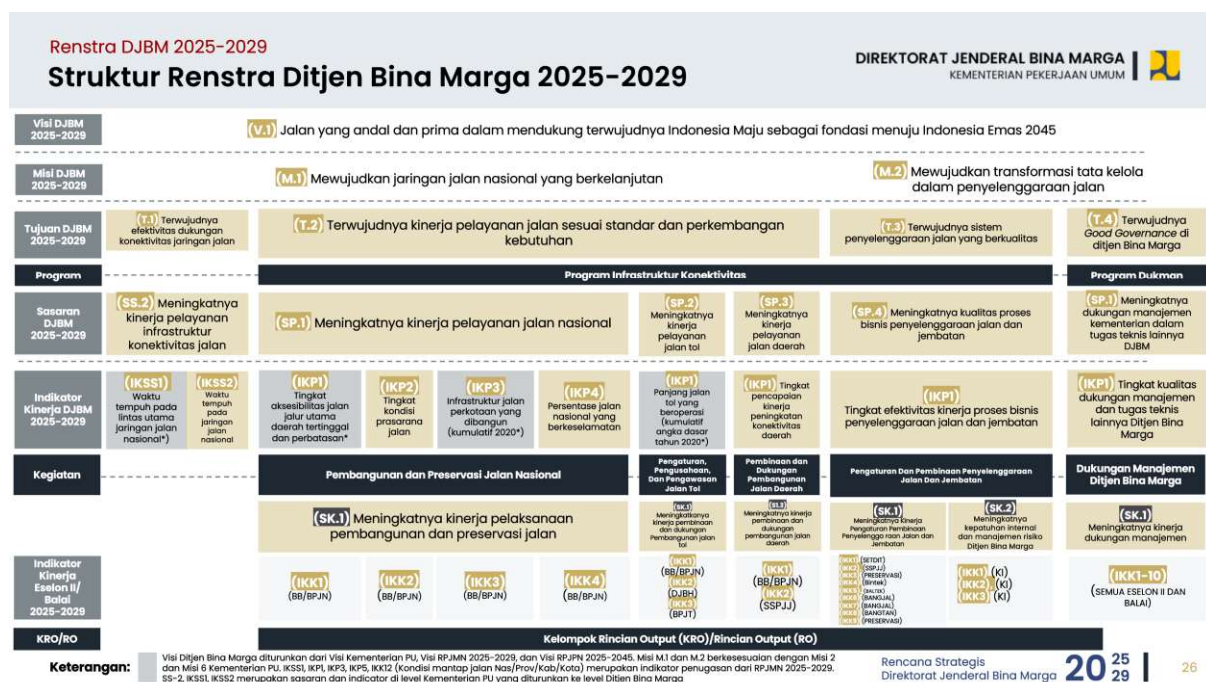
1. Penyusunan rencana, program, dan anggaran;
2. Penyiapan standar, prosedur, dan kriteria teknis teknologi di bidang geoteknik dan bangunan struktur jalan termasuk jembatan dan terowongan;
3. Pelaksanaan pengkajian, pengembangan dan penerapan teknologi di bidang geoteknik dan bangunan struktur jalan termasuk jembatan dan terowongan;
4. Pelaksanaan mitigasi di bidang geoteknik dan bangunan struktur jalan termasuk jembatan dan terowongan;
5. Pelaksanaan alih teknologi di bidang geoteknik dan bangunan struktur jalan termasuk jembatan dan terowongan;
6. Pelaksanaan layanan teknis meliputi kliring teknologi, advis teknis, pendampingan teknis, uji laboratorium, dan uji lapangan di bidang geoteknik dan bangunan struktur jalan termasuk jembatan dan terowongan;
7. Pelaksanaan dan koordinasi pembangunan zona integritas, pelaksanaan fungsi kepatuhan intern dan manajemen risiko sesuai dengan kewenangannya, serta koordinasi administrasi penerapan sistem pengendalian intern balai; dan

8. Pelaksanaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, umum, barang milik/kekayaan negara, komunikasi publik, dan rumah tangga.

BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 Target Kinerja Program Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur

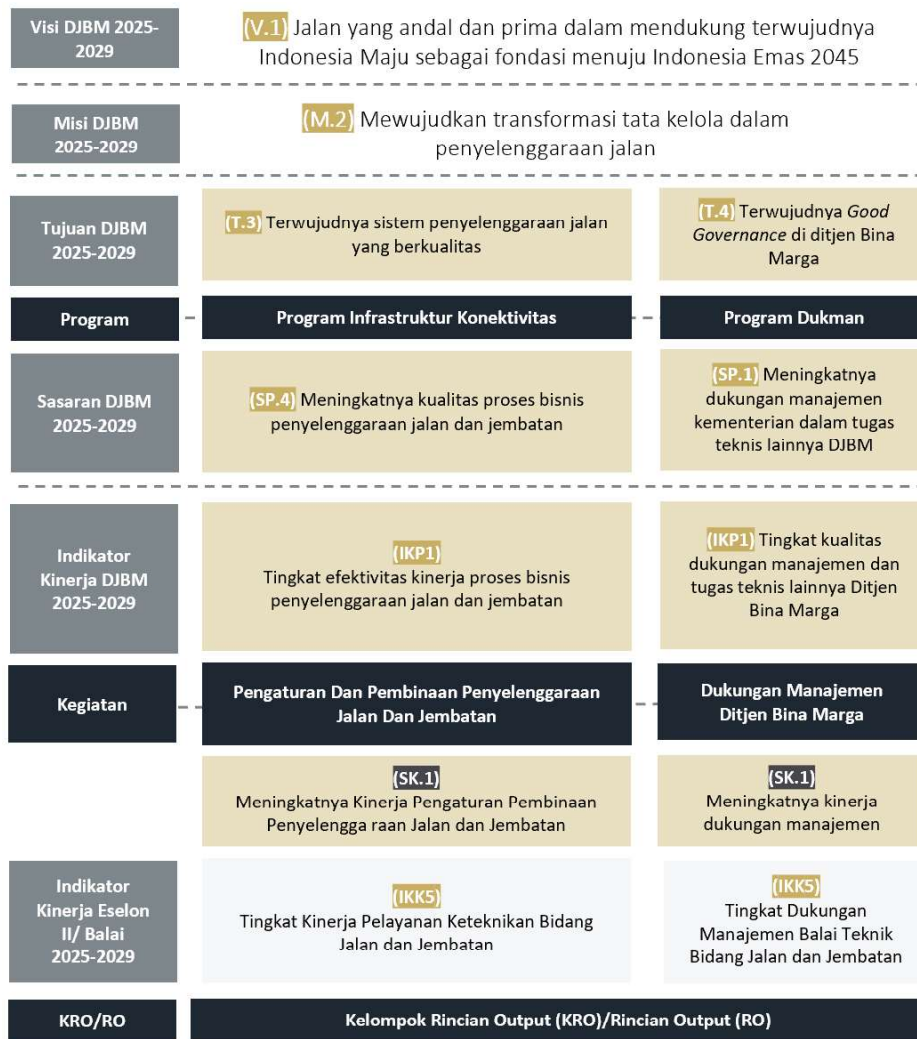
Sehubungan dengan terbitnya Renstra Kementerian Pekerjaan Umum Tahun 2025-2029 melalui Peraturan Menteri PU Nomor 4 Tahun 2025, dan diturunkan melalui Renstra Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 2025-2029 melalui Surat Edaran Direktur Jenderal Bina Marga Nomor 23/SE/Db/2025, maka target kinerja sasaran program Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur Tahun 2025-2029 mengacu pada kedua dokumen Renstra tersebut sebagai berikut.



Gambar 4.1 Struktur Program dan Kegiatan Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029

Secara umum, struktur kinerja Renstra DJBM 2025-2029 ditampilkan pada **Gambar 4.1**, di mana Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur mendukung kinerja Renstra DJBM 2025-2029 pada tingkat Indikator Kinerja Program (IKP) dan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK), yang selanjutnya diturunkan pada Satker Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur untuk pelaksanaan output kegiatannya.

Dalam hal IKP dan IKK, Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur pada periode 2025-2029 melaksanakan kegiatan sesuai dengan struktur kinerja sebagai berikut:



Gambar 4.2 Struktur Program dan Kegiatan Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur 2025-2029

Sasaran Program (SP) adalah hasil yang akan dicapai dari suatu program dalam rangka pencapaian strategis Kementerian yang mencerminkan berfungsinya keluaran (*output*) sedangkan Sasaran Kegiatan (SK) adalah hasil yang akan dicapai dari suatu kegiatan dalam rangka pencapaian Sasaran Program yang mencerminkan berfungsinya keluaran (*output*). Dalam hal ini, Sasaran Program yang menjadi amanat Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur adalah sebagai berikut:

Tabel 4.1 Sasaran Program dan Sasaran Kinerja Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur 2025-2029

No	Sasaran Program (SP)	Indikator Kinerja Program (IKP)	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)
1	SP-4 Meningkatnya Kualitas Bisnis Proses Penyelenggaraan Jalan	IKP 1 Tingkat Kinerja Proses Bisnis Penyelenggaraan	SK.1 Meningkatnya Kinerja Pengaturan Pembinaan	IKK Tingkat Kinerja Pelayanan Keteknikan Bidang Jalan dan

No	Sasaran Program (SP)	Indikator Kinerja Program (IKP)	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)
	dan Jembatan Nasional	Jalan dan Jembatan	Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	Jembatan
2	SP.1 Meningkatnya Dukungan Manajemen Kementerian dalam Tugas Teknis Lainnya DJBM	IKP 1 Tingkat kualitas Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya Ditjen Bina Marga	SK.1 Meningkatnya Kinerja Dukungan Manajemen	IKK Tingkat Dukungan Manajemen Balai Teknik Bidang Jalan dan Jembatan

Setiap Sasaran Kegiatan telah disusun dengan mempertimbangkan identifikasi indikasi risiko. Identifikasi indikasi risiko sendiri merupakan proses yang bertujuan untuk mengenali dan menentukan risiko yang berpengaruh terhadap pencapaian Sasaran Kegiatan. Risiko Sasaran Kegiatan merupakan efek dari ketidakpastian terhadap pencapaian Sasaran Program. Berikut adalah identifikasi indikasi risiko Sasaran Kegiatan Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur.

Tabel 4.2 Indikasi Risiko Sasaran Kegiatan Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur

No	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikasi Risiko	Pemilik Risiko	Pengelola Risiko
1	Meningkatnya Kinerja Pengaturan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	Tidak dilakukan kalibrasi alat pengujian	Kepala Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur	Ketua Tim Laboratorium
		Kecelakaan dan penyakit pada saat pelaksanaan kegiatan	Kepala Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur	Kasubbag Umum dan Tata Usaha, Ketua Tim
2	Meningkatnya Kinerja Dukungan Manajemen	Gratifikasi yang diterima oleh pejabat pengadaan dari pihak penyedia jasa	Kepala Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur	Kasatker dan PPK BGTS
		Penggunaan BMN untuk kepetingan pribadi di luar urusan kedinasan	Kepala Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur	Kasatker dan PPK BGTS
		Proses pengadaan barang dan jasa	Kepala Balai Geoteknik,	Kasatker dan PPK BGTS

No	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikasi Risiko	Pemilik Risiko	Pengelola Risiko
		terlambat	Terowongan dan Struktur	

4.1.1 Program Infrastruktur Konektivitas

SP-4 / IKP-1 Meningkatnya Kualitas Proses Bisnis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan/
Tingkat Kinerja Proses Bisnis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan

A. Pengertian

Proses Bisnis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan adalah rangkaian kegiatan terintegrasi mulai dari perencanaan, pembangunan, pemeliharaan, hingga pengelolaan aset infrastruktur jalan dan jembatan, yang bertujuan untuk menyediakan jaringan transportasi darat yang andal, aman, dan mendukung konektivitas nasional secara berkelanjutan. Tujuan Proses Bisnis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan adalah menjamin pembangunan infrastruktur jalan/jembatan terarah dan efisien, memastikan infrastruktur berfungsi optimal dan berkelanjutan, mendukung konektivitas antarwilayah dan efisiensi logistik nasional, serta memberikan pelayanan transportasi yang aman, nyaman, dan terjangkau.

B. Perhitungan (IKP-1) Tingkat Efektivitas Kinerja Proses Bisnis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan

Pencapaian kinerja Tingkat Efektivitas Proses Bisnis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan dihitung dengan formulasi sebagai berikut:

$$EBP_{NR} = \frac{RIKP_{NR(N)}}{RFIK_{NR(N)}} \times 100\%$$

dengan:

EBP_{NR} = Tingkat efektivitas kinerja proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan (%)

$RIKP_{NR(N)}$ = Realisasi IKP penyelenggaraan jalan dan jembatan di Tahun- n

$RFIK_{NR(N)}$ = Realisasi penyerapan APBN Ditjen Bina Marga Tahun untuk Program Infrastruktur Konektivitas di Tahun- n

C. Pelaksanaan (IKP-1) Tingkat Efektivitas Kinerja Proses Bisnis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan

Secara umum, pembina dan pelaksana IKP-1 adalah seluruh Direktorat Pusat dan Balai Teknis yang ada di lingkungan DJBM. Secara struktur kinerja, Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur akan juga mendukung Direktorat Jenderal Bina Marga pada IKP-1 Tingkat Efektivitas Kinerja Proses Bisnis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan. Dalam hal ini,

penerapan Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE) mendukung Proses Bisnis Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur melalui integrasi sistem dan digitalisasi alur kerja sehingga pelaksanaan tugas menjadi lebih efisien, transparan, dan akuntabel.

Tabel 4.3 Target Indikator Pencapaian Tingkat Efektivitas Kinerja Proses Bisnis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan 2025—2029

Sasaran	Indikator Kinerja	Satuan	Tahun Anggaran				
			2025	2026	2027	2028	2029
Meningkatnya kualitas proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan	Tingkat efektivitas kinerja proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan	%	100	100	100	100	100

4.1.2 Program Dukungan Manajemen

A. Pengertian

Dukungan manajemen Ditjen Bina Marga adalah seluruh kegiatan yang berfungsi memberikan layanan administrasi, koordinasi, pengendalian, pembinaan, serta fasilitasi manajerial bagi seluruh unit kerja di lingkungan Ditjen Bina Marga agar pelaksanaan tugas dan fungsi teknis dapat berjalan efektif, efisien, dan akuntabel. Dukungan Manajemen mencakup beberapa aspek, yaitu 1) Perencanaan, penganggaran, dan evaluasi kinerja untuk memastikan program dan kegiatan kementerian selaras dengan kebijakan nasional dan Renstra; 2) Pengelolaan keuangan, barang milik negara, serta layanan umum untuk menjamin tertib administrasi dan efisiensi sumber daya, 3) Pengembangan sumber daya manusia dan organisasi untuk meningkatkan kapasitas pegawai dan tata kelola kelembagaan; 4) Pengelolaan sistem informasi, hukum, dan hubungan masyarakat untuk mendukung transparansi, komunikasi publik, dan kepatuhan regulasi; 5) Pengawasan dan pengendalian internal untuk memastikan pelaksanaan program sesuai ketentuan dan target.

B. Perhitungan Tingkat Kualitas Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya Ditjen Bina Marga

Perhitungan Tingkat Kualitas Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya Ditjen Bina Marga dihitung dengan formulasi sebagai berikut:

$$MS_{DGH} = (ACM_{DGH} + ASM_{DGH} + LPM_{DGH} + HRO_{DGH} + BMP_{DGH} + IFF_{DGH} + PMS_{DGH} + PCS_{DGH} + RMI_{DGH} + ICS_{DGH})/10$$

dengan:

- MS_{DGH} = Tingkat kualitas dukungan manajemen dan tugas teknis lainnya di lingkungan Ditjen Bina
- ACM_{DGH} = Tingkat kualitas pengelolaan kearsipan (10%)
- ASM_{DGH} = Tingkat pengelolaan BMN (10%)
- LPM_{DGH} = Tingkat layanan pembentukan produk hukum (10%)
- HRO_{DGH} = Tingkat layanan pembinaan dan pengelolaan kepegawaian organisasi tata laksana (10%)
- BMP_{DGH} = Nilai kinerja anggaran (10%)
- IFF_{DGH} = Tingkat tindak lanjut rekomendasi atas temuan LHP BPK RI (10%)
- PMS_{DGH} = Nilai SAKIP Unit Organisasi (10%)
- PCS_{DGH} = Tingkat layanan komunikasi publik (10%)
- RMI_{DGH} = Tingkat penerapan manajemen risiko (10%)
- ICS_{DGH} = Tingkat layanan kepatuhan intern (10%)

C. Pelaksanaan Indikator Program Tingkat Kualitas Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya Ditjen Bina Marga

Dukungan manajemen merupakan fungsi penunjang yang memastikan seluruh kegiatan teknis di bidang pekerjaan umum dapat dilaksanakan secara terpadu, efektif, dan sesuai prinsip *good governance*.

Tabel 4.4 Target Indikator Pencapaian Program Tingkat Kualitas Dukungan Manajemen dan Tugas Lainnya di Ditjen Bina Marga 2025—2029

Sasaran	Indikator Kinerja	Satuan	Tahun Anggaran				
			2025	2026	2027	2028	2029
Meningkatnya Dukungan Manajemen Kementerian PU dan Tugas Teknis Lainnya	Tingkat Kualitas Dukungan Manajemen dan Tugas Lainnya di Ditjen Bina Marga	%	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91

4.2 Tingkat Kinerja Kegiatan Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur 2025 – 2029

4.2.1 Sasaran Kegiatan “Meningkatnya Kinerja Pengaturan Pembinaan

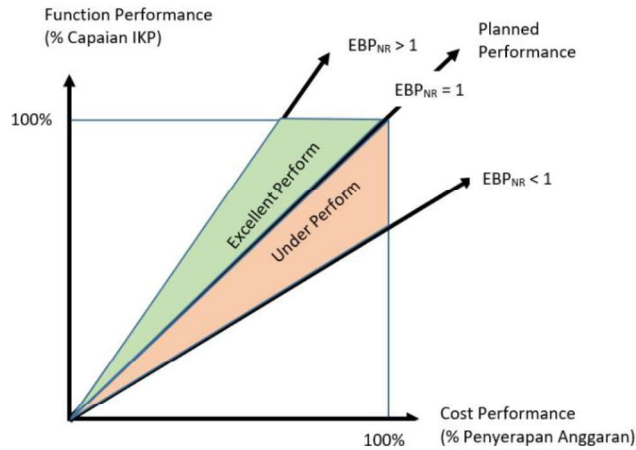
Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan”

Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur akan mendukung pencapaian Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Bina Marga 2025–2029, melalui pelaksanaan **Sasaran Prioritas 4 (SP4)** difokuskan pada peningkatan **kualitas bisnis proses penyelenggaraan jalan nasional**, yang diukur melalui **IKP1** yaitu “*Tingkat kinerja proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan.*” Target IKP1 adalah mempertahankan kinerja pada **tingkat 100%** setiap tahun dari 2025 hingga 2029.

Untuk mencapai target ini, Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur memiliki peran strategis dan teknis yang sangat penting melalui pelaksanaan fungsi-fungsinya dalam mendukung pengambilan keputusan teknis yang akurat dan proses penyelenggaraan infrastruktur jalan yang andal, efisien, dan berkelanjutan. Target keluaran (*output*) sebagai target capaian terhadap Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur selama periode 2025 – 2029 tertuang dalam dokumen:

1. **Teknologi bidang Jalan dan Jembatan yang dikembangkan melalui penyiapan NSPK** bidang:
 - a. Geoteknik dan terowongan; dan
 - b. Struktur.
2. **Layanan pengujian laboratorium dan advis teknik bidang jalan dan jembatan**, yang terdiri dari:
 - a. penilaian kualitas konstruksi (*technical assessment*);
 - b. pengkajian dan advis teknis untuk perencanaan teknis dan pelaksanaan konstruksi;
 - c. mitigasi bencana alam dan kegempaan;
 - d. sistem monitoring bidang geoteknik, kegempaan, jembatan, terowongan jalan, dan bangunan struktur lainnya untuk jalan; dan
 - e. pelaksanaan uji laboratorium, lapangan, sertifikasi, dan inspeksi bidang jalan dan jembatan.

Dalam melaksanakan penilaian terhadap tingkat efektivitas kinerja proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan diterapkan prinsip *value for money* yakni presentase tingkat efektivitas pencapaian Indikator Kinerja Program (IKP) penyelenggaraan jalan dipengaruhi oleh realisasi pendanaan APBN Ditjen Bina Marga pada tahun berjalan. Hubungan antara pencapaian IKP terhadap presentase penyerapan anggaran digambarkan pada **Gambar 4.3**.



Gambar 4.3 Penerapan Prinsip *Value for Money* dalam Penilaian Kinerja Proses Bisnis Ditjen Bina Marga

Formulasi perhitungan tingkat efektivitas kinerja proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan adalah sebagai berikut:

$$EBP_{NR} = \frac{RIKP_{NR(N)}}{RFIK_{NR(N)}} \times 100\%$$

dengan:

EBP_{NR} = Tingkat efektivitas kinerja proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan (%)

$RIKP_{NR(N)}$ = Realisasi IKP penyelenggaraan jalan dan jembatan daerah di tahun- n

$RFIK_{NR(N)}$ = Realisasi penyerapan APBN Ditjen Bina Marga Tahun untuk Program Infrastruktur Konektivitas di Tahun- n

Tingkat kinerja pelayanan keteknikan bidang jalan dan jembatan diukur melalui persentase realisasi terhadap target kinerja pelayanan keteknikan bidang jalan dan jembatan dengan formulasi sebagai berikut:

$$TSRB_{PL} = \left(\frac{\frac{RBT_R}{RBT_T} \times 100\% + \frac{LTAF_R}{LTAF_T} \times 100\%}{2} \right)$$

dengan:

$TSRB_{PL}$ = Tingkat kinerja pelayanan keteknikan jalan dan jembatan (%)

RBT_R = Realisasi kegiatan pengembangan teknologi jalan/jembatan yang dilaksanakan (dokumen)

RBT_T = Target kegiatan pengembangan teknologi jalan/jembatan yang direncanakan (dokumen)

$LTAF_R$ = Realisasi tingkat kepuasan terhadap layanan/ fasilitas pengujian dan advis teknis
(nilai)

$LTAF_T$ = Target tingkat kepuasan terhadap layanan/ fasilitas pengujian dan advis teknis
(nilai)

Tabel 4.5 Target Indikator Kinerja Kegiatan Tingkat Kinerja Pelayanan Keteknikan Bidang Jalan dan Jembatan 2025-2029

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Tahun Anggaran				
			2025	2026	2027	2028	2029
Meningkatnya Kinerja Pengaturan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	Tingkat kinerja pelayanan keteknikan bidang jalan dan jembatan	%	100	100	100	100	100

Target di atas diperkuat oleh output rencana kegiatan yang mendukung kegiatan pelayanan kebencanaan. Tingkat capaian teknologi bidang jalan dan jembatan yang dikembangkan ditentukan melalui penyiapan sejumlah dokumen NSPK setiap tahun anggaran. Tingkat fasilitasi layanan pengujian laboratorium dan advis teknik bidang jalan dan jembatan ditentukan berdasarkan indeks kepuasan masyarakat yang dilakukan melalui survei kepuasan masyarakat.

Pelaksanaan survei dilakukan berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik. Target kinerja pelayanan keteknikan bidang jalan dan jembatan untuk periode 2025-2029 seperti yang ditunjukkan pada **Tabel 4. 6**.

Tabel 4. 6 Target Output Kegiatan Tingkat Kinerja Pelayanan Keteknikan Bidang Jalan dan Jembatan 2025-2029

No.	Output	Satuan	Tahun Anggaran				
			2025	2026	2027	2028	2029
1	Jumlah dokumen kegiatan pengembangan teknologi jalan/jembatan yang dilaksanakan	Dokumen	10	10	11	11	12
2	Nilai kepuasan terhadap layanan/fasilitas pengujian dan advis teknis	Nilai	86,50	87,00	87,50	88,80	88,50

4.2.2 Sasaran Kegiatan “Tingkat Dukungan Manajemen Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur”

Tingkat Dukungan Manajemen Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur

Ukuran kinerja dari indikator ini dihitung dalam bentuk persentase realisasi terhadap target kinerja pada bidang-bidang dukungan manajemen, yang mencakup:

1. Tingkat Efektivitas Pengelolaan BMN (50%)
2. Tingkat Layanan Kepegawaian yang Diselesaikan Tepat Waktu (50%)

Tabel 4. 7 Target Indikator Kinerja Kegiatan Tingkat Dukungan Manajemen Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur 2025-2029

Sasaran	Indikator Kinerja	Satuan	Tahun Anggaran				
			2025	2026	2027	2028	2029
Meningkatnya kinerja dukungan manajemen	Tingkat Dukungan Manajemen Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur	%	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91

Target di atas diperkuat oleh output rencana kegiatan yang mendukung kegiatan dukungan manajemen Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur.

Tabel 4. 8 Target Output Kegiatan Tingkat Dukungan Manajemen Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur 2025—2029

No.	Output	Satuan	Tahun Anggaran				
			2025	2026	2027	2028	2029
1	Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal	Layanan	1	1	1	1	1
2	Layanan Umum	Layanan	1	1	1	1	1
3	Layanan Perkantoran	Layanan	1	1	1	1	1
4	Layanan Sarana Internal	Unit (kumulatif)	1	1	1	1	1

BAB 5 PENUTUP

5.1 Arahan Pelaksanaan

Rencana Strategis Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 2025–2029 disusun dengan mengacu pada Peraturan Menteri PPN/Bappenas Nomor 10 Tahun 2023 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2025–2029, serta dengan mempertimbangkan berbagai mandat peraturan perundang-undangan dan dokumen perencanaan yang relevan sesuai dengan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Bina Marga, khususnya RPJPN Tahun 2025–2045 (Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024), RPJMN Tahun 2025–2029 (Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025), dan Rencana Strategis Kementerian PUPR Tahun 2025–2029 (Peraturan Menteri PUPR Nomor 4 Tahun 2025).

Dokumen Rencana Strategis Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur Tahun 2025–2029 disusun dengan mempertimbangkan berbagai mandat peraturan perundang-undangan dan dokumen perencanaan, khususnya Surat Edaran Direktorat Jenderal Bina Marga Nomor 23/SE/Db/2025 tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 2025–2029.

Target output utama dan target kinerja yang tercantum dalam Rencana Strategis Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur Tahun 2025–2029 masih bersifat indikatif, sehingga perlu dijabarkan lebih lanjut melalui tahapan *planning–programming–budgeting–executing–evaluation* (PPBEE) sesuai dengan kaidah yang berlaku.

Rencana Strategis Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur Tahun 2025–2029 menjadi acuan dalam penyusunan dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), khususnya Perjanjian Kinerja (PK), pengukuran kinerja, serta pelaporan kinerja melalui Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) pada setiap tahun anggaran.

Sebagai perwujudan akuntabilitas kinerja, kinerja setiap pimpinan unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Bina Marga dinilai berdasarkan pencapaian target kinerja yang ditetapkan dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 2025–2029. Selanjutnya, setiap Aparatur Sipil Negara (ASN) di lingkungan Direktorat Jenderal Bina Marga menggunakan target kinerja organisasi sebagai acuan dalam penyusunan Sasaran Kinerja Pegawai (SKP) sesuai dengan penempatan dan tugas masing-masing.

5.2 Manajemen Risiko

Untuk memastikan terlaksananya program/kegiatan yang direncanakan dalam rangka mencapai sasaran kinerja yang ditetapkan dalam Renstra ini dengan tetap melindungi nilai organisasi, maka setiap Unit Pemilik Risiko (UPR) di Lingkungan Direktorat Jenderal Bina Marga (Unit Organisasi/Unit Kerja/Unit Pelaksana Teknis/Satuan Kerja) wajib menerapkan manajemen risiko.

Penerapan manajemen risiko mengacu pada Pedoman Penerapan Manajemen Risiko di Lingkungan Kementerian PUPR sebagaimana diatur dalam Surat Edaran Nomor 12/SE/M/2024, yang mencakup tahapan proses: (1) komunikasi dan konsultasi; (2) penetapan lingkup, konteks, dan kriteria; (3) penilaian risiko; (4) respons risiko; (5) pemantauan dan peninjauan; serta (6) pencatatan dan pelaporan.

Setiap Unit Pemilik Risiko (UPR) di lingkungan Direktorat Jenderal Bina Marga wajib menyusun rencana penerapan manajemen risiko sesuai dengan format yang ditetapkan dalam Lampiran Surat Edaran Nomor 12/SE/M/2024 dan menyampaikannya kepada Direktur Jenderal Bina Marga melalui Direktorat Kepatuhan Internal untuk memperoleh persetujuan.

Setiap Unit Pemilik Risiko (UPR) di lingkungan Direktorat Jenderal Bina Marga wajib menyampaikan laporan penerapan manajemen risiko, yang meliputi: (1) Laporan Penerapan Manajemen Risiko Pertengahan Tahun dan (2) Laporan Penerapan Manajemen Risiko Tahunan, kepada Direktur Jenderal Bina Marga serta ditembuskan kepada Direktorat Kepatuhan Internal untuk dilakukan evaluasi dan selanjutnya dilaporkan kepada Inspektorat Jenderal

Sehubungan dengan hal tersebut, Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur menyusun laporan-laporan dimaksud serta menerapkan manajemen risiko sesuai dengan pedoman yang berlaku guna mendukung pencapaian target kinerja sebagaimana ditetapkan dalam Rencana Strategis ini.

Direktorat Kepatuhan Internal menyusun format serta laporan penerapan manajemen risiko Direktorat Jenderal Bina Marga untuk disampaikan kepada Menteri melalui Komite Manajemen Risiko dan Inspektorat Jenderal guna dilakukan evaluasi. Hasil evaluasi penerapan manajemen risiko yang dilakukan oleh Direktorat Kepatuhan Internal dan/atau Inspektorat Jenderal menjadi bahan masukan dalam penyusunan rencana penerapan manajemen risiko pada tahun berikutnya.

5.3 Mekanisme Evaluasi dan Perubahan

Sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Menteri PPN/Bappenas Nomor 10 Tahun 2023 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2025–2029, dokumen Rencana Strategis Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 2025–2029 hanya dapat ditinjau kembali apabila terdapat perubahan mendasar dalam lingkungan strategis dan/atau arahan pimpinan yang mengharuskan adanya penyesuaian terhadap arah kebijakan, rencana kegiatan, maupun target kinerja yang dilaksanakan. Dalam hal terdapat perubahan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Bina Marga yang berkaitan dengan Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur, maka dilakukan penyesuaian pada Rencana Strategis Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur.

Laporan tahunan atas pelaksanaan Rencana Strategis Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur Tahun 2025–2029 dituangkan dalam Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) dan disampaikan kepada Menteri Pekerjaan Umum melalui Sekretariat Jenderal untuk selanjutnya dievaluasi oleh Inspektorat Jenderal. Laporan Hasil Evaluasi (LHE) atas LKIP Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur menjadi bagian dari penilaian capaian pelaksanaan reformasi birokrasi dalam rangka mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) di lingkungan Direktorat Jenderal Bina Marga.

BAB 6 LAMPIRAN

6.1 Lampiran I Matriks Kinerja Pendanaan Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/INDIKATOR				SATUAN	TARGET					ANGGARAN (Dalam Ribu Rupiah)					UNIT ORGANISASI PELAKSANA/ Total anggaran 2025-2029
						2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
UNIT OGANISASI: DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA																
BALAI GEOTEKNIK, TEROWONGAN DAN STRUKTUR											16.720.340,50	24.880.283,22	26.504.480,88	27.723.724,78	29.271.743,93	125.100.573,31
PROGRAM 1:											12.572.823,50	19.875.191,25	21.266.454,50	22.755.106,25	24.347.963,75	100.817.539,25
INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS																
SASARAN PROGRAM																
	SP-02.04	Meningkatnya kualitas bisnis proses penyelenggaraan jalan dan jembatan														
		INDIKATOR KINERJA PROGRAM														
		IKP-1		Tingkat efektivitas kinerja proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan	%	100	100	100	100	100						
KEGIATAN 4 [7698]																
Pengaturan dan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan											12.572.823,50	19.875.191,25	21.266.454,50	22.755.106,25	24.347.963,75	100.817.539,25
SASARAN KEGIATAN																
	SK-02.04.01	Meningkatnya Kinerja Pengaturan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan														
		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN														
		IKK-5		Tingkat kinerja pelayanan keteknikan bidang jalan dan jembatan	%	100	100	100	100	100						Balai Teknik

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/INDIKATOR				SATUAN	TARGET					ANGGARAN (Dalam Ribu Rupiah)					UNIT ORGANISASI PELAKSANA/ Total anggaran 2025-2029
						2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
				Jumlah dokumen kegiatan pengembangan teknologi jalan/jembatan yang dilaksanakan	Dokumen	10	10	11	11	12						
				Nilai kepuasan terhadap layanan/fasilitasi pengujian dan advis teknis	Nilai	86,5	87,0	87,5	88,0	88,5						
				OUTPUT												
		Tingkat kinerja pelayanan keteknikan bidang jalan dan jembatan														
			7698	PENGATURAN DAN PEMBINAAN PENYELENGGARAAN JALAN DAN JEMBATAN							12.572.823,50	19.875.191,25	21.266.454,50	22.755.106,25	24.347.963,75	100.817.539,25
			ABF	KEBIJAKAN BIDANG SARANA DAN PRASARANA	rekomendasi kebijakan						12.572.823,50	19.875.191,25	21.266.454,50	22.755.106,25	24.347.963,75	100.817.539,25
			001	Layanan Keteknikan Bidang Jalan dan Jembatan	rekomendasi kebijakan	1	1	1	1	1	12.572.823,50	19.875.191,25	21.266.454,50	22.755.106,25	24.347.963,75	100.817.539,25
PROGRAM:																
Dukungan manajemen											4.147.517	5.005.091,97	5.238.026,38	4.968.618,53	4.923.780,18	24.283.034,06
	SASARAN PROGRAM															
	SP-06.1	Meningkatnya Dukungan Manajemen Kementerian PU dan Tugas Teknis Lainnya														
		INDIKATOR KINERJA PROGRAM														
		IKP-06.1		Tingkat Kualitas Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya (DJBM)	%	86.60	87.24	87.91	88.55	89.35						
KEGIATAN 5 [7756]																

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/INDIKATOR				SATUAN	TARGET					ANGGARAN (Dalam Ribu Rupiah)					UNIT ORGANISASI PELAKSANA/ Total anggaran 2025-2029
						2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
Dukungan Manajemen Ditjen Bina Marga											4.147.517	5.005.091,97	5.238.026,38	4.968.618,53	4.923.780,18	24.283.034,06
	SASARAN KEGIATAN															
	SK- 06.01.01	Layanan Dukungan Manajemen dan Pelaksanaan Tugas Teknis Lainnya Unit Kerja dan Unit Pelaksanaan Teknis														
		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN														
		IKK-5		Tingkat Dukungan Manajemen Balai Teknik Bidang Jalan dan Jembatan	%	85.76	87.05	88.33	89.62	90.91						
				Tingkat efektivitas pengelolaan BMN	%	90.40	92.12	93.85	95.57	97.29						
				Tingkat layanan kepegawaian yang diselesaikan tepat waktu	%	81.12	81.97	82.82	83.67	84.52						
				OUTPUT												
				Tingkat kinerja dukungan manajemen												
			7766	DUKUNGAN MANAJEMEN DITJEN. BINA MARGA							4.147.517	5.005.091,97	5.238.026,38	4.968.618,53	4.923.780,18	24.283.034,06
			EBA	Layanan Dukungan Manajemen Internal	Layanan						3.919.968	4.608.742,44	4.654.660,53	3.977.462,26	4.255.884,62	21.416.717,85
			960	Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal	Layanan	1	1	1	1	1	673.174		937.406,08			1.610.580,08
			962	Layanan Umum	Layanan	1	1	1	1	1	320.587	311.529,77	367.040,06	392.732,86	420.224,16	1.812.113,85
			994	Layanan Perkantoran	Layanan	1	1	1	1	1	2.926.207	4.297.212,67	3.350.214,39	3.584.729,40	3.835.660,46	17.994.023,92
			EBB	Layanan Sarana dan Prasarana Internal	Unit						227.549	396.349,53	583.365,85	991.156,27	667.895,56	2.866.316,21
			951	Layanan Sarana Internal	Unit	1	1	1	1	1	227.549	392.060,34	561.977,14	968.270,35	643.407,63	2.793.264,46
			971	Layanan Prasarana Internal	Unit	-	-	-	-	-		4.289,19	21.388,71	22.885,92	24.487,93	73.051,75

6.2 Lampiran II Matriks Kerangka Regulasi

Kerangka regulasi tidak ada yang diturunkan ke tingkat UPT atau Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur.



6.3 Lampiran III Matriks Metode Perhitungan

Kode Sasaran	Sasaran Strategis/ Sasaran Program/ Sasaran Kegiatan	Kode Indikator	Indikator Kinerja	Jenis Indikator	Metode Perhitungan	Tipe Perhitungan	Sumber Data
SS-02	Meningkatnya kinerja pelayanan infrastruktur konektivitas jalan	IKSS-1	Waktu tempuh pada lintas utama jaringan jalan nasional	Non Komposit	$ATML = \frac{\sum_{i=1}^n \left(100 / \left(\frac{D_{MLi}}{TT_{MLi}} \right) \right)}{n}$ Keterangan: $ATML$ = Waktu tempuh pada lintas utama jaringan jalan nasional = Rata-rata waktu tempuh pada lintas utama*) (jam/100 km) n = Jumlah lintas utama D_{MLi} = Jarak tempuh pada lintas utama i (km) TT_{MLi} = Waktu tempuh pada lintas utama i (jam) *) Lintas utama adalah Rute Asian Highway (AH2 dan AH 25)	Non Kumulatif	Google Map
		IKSS-2	Waktu tempuh pada jaringan jalan nasional	Non Komposit	$ATNR = \frac{\sum_{i=1}^n \left(100 / \left(\frac{D_{NRCi}}{TT_{NRCi}} \right) \right)}{n}$ Keterangan: $ATNR$ = Waktu tempuh pada jaringan jalan nasional = Rata-rata waktu tempuh pada koridor jalan nasional*) di setiap Provinsi (jam/100 km) n = Jumlah koridor jalan nasional keseluruhan D_{NRCi} = Jarak tempuh pada koridor i (km) TT_{NRCi} = Waktu tempuh koridor i (jam) *) diukur pada 38 koridor yang menghubungkan seluruh PKN di Indonesia	Non Kumulatif	Google Map

Kode Sasaran	Sasaran Strategis/ Sasaran Program/ Sasaran Kegiatan	Kode Indikator	Indikator Kinerja	Jenis Indikator	Metode Perhitungan	Tipe Perhitungan	Sumber Data
145.GA - PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS							
SP-02.04	Meningkatnya kualitas proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan	IKP-1	Tingkat efektivitas kinerja proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan	Non Komposit	$EBPNR = \frac{RIKP_{NR(N)}}{RFIK_{NR(N)}} \times 100\%$ Keterangan: $EBPNR$ = Tingkat efektivitas kinerja proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan (%) $RIKP_{NR(N)}$ = Realisasi kinerja penyelenggaraan jalan dan jembatan (IKP 01, IKP 02, IKP03, IKP04, IKP05, dan IKP 06) di Tahun-n $RFIK_{NR(N)}$ = Realisasi penyerapan APBN Ditjen Bina Marga Tahun untuk Program Infrastruktur Konektivitas di Tahun-n	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
7698 - Kegiatan Pengaturan dan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan							
SK-02.04.01	Meningkatnya Kinerja Pengaturan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	IKK-5	Tingkat kinerja pelayanan keteknikan bidang jalan dan jembatan	Komposit	$TSRBPL = \left(\frac{RBTR \times 100\% + LTAFR \times 100\%}{2} \right)$ Keterangan: $TSRBPL$ = Tingkat kinerja pelayanan keteknikan jalan dan jembatan (%) $RBTR$ = Realisasi kegiatan pengembangan teknologi jalan/jembatan yang dilaksanakan (dokumen) $RBTT$ = Target kegiatan pengembangan teknologi jalan/jembatan yang direncanakan (dokumen) $LTAFR$ = Realisasi tingkat kepuasan terhadap layanan/ fasilitasi pengujian dan advis teknis (nilai) $LTFT$ = Target tingkat kepuasan terhadap layanan/ fasilitasi pengujian dan advis teknis (nilai) Khusus Balai Jembatan Khusus tidak melaksanakan pengembangan teknologi, sehingga hanya diukur dari tingkat kepuasan layanan	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga

Kode Sasaran	Sasaran Strategis/ Sasaran Program/ Sasaran Kegiatan	Kode Indikator	Indikator Kinerja	Jenis Indikator	Metode Perhitungan	Tipe Perhitungan	Sumber Data
145.WA - PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN							
SP-06.01	Meningkatnya Dukungan Manajemen Kementerian PU dan Tugas Teknis Lainnya	IKP-06.01	Tingkat Kualitas Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya (Ditjen Bina Marga)	Komposit	1. Tingkat Kualitas Pengelolaan Kearsipan (15%) 2. Tingkat Pengelolaan BMN (20%) 3. Tingkat Layanan Pembentukan Produk Hukum (15%) 4. Tingkat Layanan Pembinaan dan Pengelolaan Kepegawaian Organisasi Tata Laksana (15%) 5. Tingkat Tindak Lanjut Rekomendasi atas Temuan LHK BPK RI (20%) 6. Tingkat Kualitas Layanan Komunikasi Publik 15%	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
7756 - Dukungan Manajemen Ditjen Bina Marga							
SK-06.01.01	Layanan Dukungan Manajemen dan Pelaksanaan Tugas Teknis Lainnya Unit Kerja dan Unit Pelaksana Teknis	IKK-5*	Tingkat Dukungan Manajemen Balai Teknik Bidang Jalan dan Jembatan	Komposit	1. Tingkat Efektivitas Pengelolaan BMN (50%) 2. Tingkat Layanan Kepegawaian yang Diselesaikan Tepat Waktu (50%)	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga

*) Tingkat dukungan manajemen Sekretariat BPJT dan Balai Teknik Jalan dan Jembatan