



2025–2029

**RENSTRA BALAI
KEAMANAN JEMBATAN DAN
TEROWONGAN KHUSUS**

Direktorat Jenderal Bina Marga
Kementerian Pekerjaan Umum



DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL	iii
DAFTAR GAMBAR	iv
KATA PENGANTAR	v
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Kondisi Umum	1
1.2 Potensi dan Permasalahan	4
1.2.1 Kondisi Wilayah	4
1.2.2 Manajemen Infrastruktur Konektivitas	5
1.2.3 Pendanaan Penyelenggaraan Jalan	6
1.2.4 Arah Pengembangan Wilayah 2025-2029	10
BAB 2 TUJUAN, SASARAN DAN INDIKATOR	11
2.1 Visi Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029	11
2.2 Misi Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029	12
2.3 Tujuan dan Sasaran Ditjen Bina Marga 2025-2029	13
2.3.1 Tujuan dan Sasaran Ditjen Bina Marga	13
2.4 Tujuan dan Sasaran BKJTK 2025-2029	19
2.4.1 Tujuan BKJTK	19
2.4.2 Sasaran BKJTK	19
BAB 3 ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KELEMBAGAAN	20
3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Ditjen Bina Marga 2025-2029	20
3.1.1 Arah Kebijakan Umum Ditjen Bina Marga	20
3.1.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Ditjen Bina Marga 2025-2029	20
3.1.3 Strategi Pencapaian Sasaran Kegiatan BKJTK	21
3.2 Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Jalan 2025-2029	31
BAB 4 TARGET KINERJA PROGRAM BALAI KEAMANAN JEMBATAN DAN TEROWONGAN KHUSUS	34
4.1 Target Kinerja Program BKJTK 2025-2029	35
4.1.1 Program Infrastruktur Konektivitas	37
4.2 Tingkat Kinerja Kegiatan BKJTK 2025-2029	39
4.2.1 Sasaran Kegiatan Tercapainya Layanan Keteknikan Bidang Jalan dan Jembatan	39
4.2.2 Sasaran Kegiatan Tingkat Dukungan Manajemen BKJTK	40
BAB 5 PENUTUP	41
5.1 Arahan Pelaksanaan	41
5.2 Manajemen Risiko	41
5.3 Mekanisme Evaluasi dan Perubahan	42
LAMPIRAN	44

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Komposisi Pegawai BKJTK Tahun 2025	5
Tabel 1.2 Laporan Nilai BMN BKJTK Tahun 2025	6
Tabel 1.3 Perbandingan Rencana dan Realisasi Output Renstra BKJTK.....	8
Tabel 2.1 Proses Penurunan Visi DJBM 2025-2029	10
Tabel 2.2 Proses Penurunan Misi DJBM 2025-2029.....	12
Tabel 2.3 Indikasi Risiko Sasaran Program DJBM 2025-2029	18
Tabel 3.1 Arah Kebijakan Sasaran DJBM	23
Tabel 4.1 Sasaran Program dan Kinerja BKJTK	36
Tabel 4.2 Indikasi Risiko Sasaran Kegiatan BKJTK	37
Tabel 4.3 Target Indikator Probis 2025-2029	38
Tabel 4.4 Target Indikator Dukman 2025-2029	39
Tabel 4.5 Target Output Kegiatan Dukman.....	39
Tabel 4.6 Target Output Kinerja Pelayanan Keteknikan.....	40
Tabel 4.7 Target Output Kegiatan Pelayanan Keteknikan.....	40
Tabel 4.8 Target Indikator Kinerja Kegiatan Dukman.....	40
Tabel 4.9 Target Output Kegiatan Dukman.....	40

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Peta Sebaran Jembatan dan Terowongan Khusus	4
Gambar 2.1 Peta Strategi DJBM 2025-2029	15
Gambar 2.2 Struktur Sasaran dan Indikator Kinerja Renstra DJBM	18
Gambar 3.1 Tugas dan Fungsi BKJTK	31
Gambar 3.2 Stugor dan Tata Kerja DJBM	32
Gambar 4.1 Struktur Program dan Kegiatan Renstra DJBM	35
Gambar 4.2 Struktur Program dan Kegiatan Renstra BKJTK	36

KATA PENGANTAR

Rencana Strategis (Renstra) Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus Tahun 2025-2029 merupakan dokumen perencanaan pembangunan di bidang penyelenggaraan jalan untuk periode 5 (lima) tahun yang disusun sesuai amanat dari Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional.

Renstra Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus Tahun 2025-2029 memuat visi, misi, tujuan, sasaran, kebijakan, strategi, program, dan kegiatan pembangunan di bidang penyelenggaraan jalan sesuai lingkup tugas dan fungsi Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus sebagaimana tercantum dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 1 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Pekerjaan Umum.

Tahapan penyusunan dan sistematika penulisan Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus Tahun 2025-2029 ini berpedoman pada Peraturan Menteri PPN/Bappenas Nomor 10 Tahun 2023 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2025-2029.

Muatan Renstra Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus Tahun 2025-2029 merupakan pelaksanaan dukungan bidang jalan terhadap pencapaian visi, misi, dan prioritas Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 khususnya di bidang jalan yang termuat dalam Peraturan Presiden Nomor 25 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2025-2029. Selanjutnya, sebagai Unit Organisasi Eselon I di bawah Kementerian Pekerjaan Umum, Renstra Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus Tahun 2025-2029 akan memuat penjabaran rencana kinerja dari Kementerian pekerjaan Umum di bidang jalan sebagaimana termuat dalam Renstra Kementerian Pekerjaan Umum Tahun 2025-2029 (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 4 Tahun 2025).

Renstra Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus Tahun 2025-2029 sekaligus juga merupakan pengimplementasian dari Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dalam menjawab berbagai tantangan perkembangan lingkungan strategis dan isu strategis di bidang jalan dalam 5 tahun ke depan.

Diharapkan seluruh Unit Kerja di Lingkungan Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus mengacu kepada Renstra Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus Tahun 2025-2029 ini dalam penyusunan dokumen SAKIP (Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) dan Manajemen Risiko untuk Tahun 2025-2029.

Kami mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah berkontribusi dalam penyusunan Renstra Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus Tahun 2025-2029 ini, khususnya kepada KIAT (Kemitraan Indonesia Australia untuk Infrastruktur) yang telah membantu dalam menyiapkan kajian teknokratik.

Dengan memanjatkan doa kepada Tuhan Yang Maha Esa, semoga Renstra Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus Tahun 2025-2029 ini dapat dilaksanakan sesuai target dan memberikan manfaat optimal bagi percepatan pembangunan dan kesejahteraan masyarakat.

Jakarta, 29 Desember 2025

**Kepala Balai Keamanan Jembatan
dan Terowongan Khusus**



Armen Adekristi, S.T., MSCE.
NIP. 198410152008011002



2025-2029

BAB 1

PENDAHULUAN

**RENSTRA BALAI KEAMANAN JEMBATAN
DAN TEROWONGAN KHUSUS**

Direktorat Jenderal Bina Marga

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Kondisi Umum

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 PU Tahun 2025-2029 yang diterbitkan melalui Peraturan Menteri Nomor 4 Tahun 2025. Selanjutnya, sebagai penjabaran infrastruktur konektivitas yang merupakan salah satu sasaran strategis renstra PUPR tersebut, Direktorat Jenderal Bina Marga telah menyusun 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 Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus.

A. Tugas dan Fungsi Ditjen Bina Marga

Secara organisasi, sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 01 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Pekerjaan Umum, 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 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis (UPT) di Kementerian Pekerjaan Umum, di bawah Direktorat Jenderal Bina Marga terdapat UPT berbentuk balai¹ yang terdiri atas 4 klasifikasi berikut: (i) 7 (tujuh) balai besar pelaksanaan jalan nasional tipe A, (ii) 2 (dua) balai besar pelaksanaan jalan nasional tipe B, (iii) 24 balai pelaksanaan jalan nasional, dan (iv) 4 Balai Teknik. 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.

B. 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.

C. Posisi dan Fungsi Renstra Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus

Renstra Balai Keamanan Jembatan Dan Terowongan Khusus 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 Balai Keamanan Jembatan Dan Terowongan Khusus yang berada di bawah Ditjen Bina Marga, menyusun renstra yang merupakan penjabaran dari Renstra Ditjen Bina Marga dan Renstra Kementerian PU Tahun 2025-2029, terutama dalam menjalankan 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 dan fungsi Balai Keamanan Jembatan Dan Terowongan Khusus Adalah

1. Melaksanakan evaluasi teknis dan pemantauan perilaku jembatan bentang panjang dan terowongan khusus;
2. Memberikan dukungan administrasi dan teknis kepada Komisi Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan (KKJTJ);
3. Memberikan layanan advis teknis melalui koordinasi dengan Direktorat Pembangunan Jembatan.

1.2.2 Manajemen Infrastruktur Konektivitas

A. Sumber Daya Manusia

Berdasarkan Keputusan Kepala Balai Jembatan Khusus dan Terowongan Tahun 2025, jumlah sumber daya manusia Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus Tahun 2025 adalah 49 pegawai, yang terdiri atas 27 pegawai PNS, 6 pegawai PPPK dan 16 pegawai non-PNS (Tabel 1.1).

Tabel 1.1
Komposisi Pegawai Balai Keamanan Jembatan Dan Terowongan Khusus Tahun 2025

No.	Jenis	2025	
		Data (Orang)	Persen terhadap Total Pegawai Balai Keamanan Jembatan Dan Terowongan Khusus
1.	Jumlah Pegawai Balai Keamanan Jembatan Dan Terowongan Khusus	49	100
	PNS	27	55
	PPPK	6	12
	Non-PNS	16	33
2.	Jumlah Pegawai menurut jenis kelamin	49	100
	Pria	34	69
	Wanita	15	31
3.	Jumlah Pegawai menurut tingkat pendidikan	49	100
	Doktor (S-3)	2	4
	Magister (S-2)	11	22
	Sarjana (S-1/D-IV)	25	51
	Diploma (D-1—D-3)	4	8
	SLTA ke bawah	7	14
4.	Jumlah ASN menurut golongan	33	100
	Golongan I		
	Golongan II	1	3
	Golongan III	21	64
	Golongan IV	5	15
	Golongan IX	3	9
	Golongan VII	1	3
	Golongan V	2	6
5.	Jumlah ASN menurut penempatan	33	100
	Eselon I		
	Eselon II		
	Eselon III	33	100
	Eselon IV		
	Staf Jabatan Fungsional Tertentu (JFT)		
	Staf Jabatan Fungsional Umum (JFU)		

Sumber: Kepegawaian Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus

B. Penyediaan dan Pengelolaan Sarana dan Prasarana Pendukung

Sarana dan prasarana pendukung pelaksanaan tugas dan fungsi Balai Keamanan Jembatan Dan Terowongan Khusus dalam rangka mencapai sasaran peningkatan kualitas proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan yang ditetapkan dapat dilihat pada Tabel 2. Aset terbesar yang dimiliki oleh Balai Keamanan Jembatan Dan Terowongan Khusus adalah (4) Peralatan dan Mesin. Hal ini mencerminkan fokus utama pada peningkatan kualitas proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan.

Tabel 1.2

Laporan Nilai Barang Milik Negara (BMN) Balai Keamanan Jembatan Dan Terowongan Khusus Tahun 2025

No	Uraian Akun	Nilai (Rp)
1	Tanah	
2	Gedung dan Bangunan	
3	Jalan dan Jembatan	
4	Peralatan dan Mesin	9.032.378.489
5	Aset Tetap dalam Renovasi	
6	Aset Tetap Lainnya	
7	Konstruksi dalam Pengerjaan	
8	Aset Kemitraan Berupa Tanah Jalan Tol	
9	Aset Tak berwujud	216.081.988
10	Aset yang Tidak Digunakan dalam Operasional Pemerintahan	
11	Aset Lancar Berupa Persediaan	
TOTAL		9.248.460.477

Sumber: <https://siman.kemenkeu.go.id/> (kode satker 145.04.693803.000.KP)

1.2.3 Pendanaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan

A. Pendanaan Renstra BKJTK 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 Keamanan Jembatan Dan Terowongan Khusus bertanggung jawab mengelola total rencana anggaran sebesar Rp 78 miliar, yang terdiri dari APBN sebesar 100%. Namun, dalam realisasinya hanya diperoleh anggaran sebesar Rp 76 miliar (97% dari rencana), dengan rincian APBN sebesar 100%.

Realisasi anggaran 2020—2024 sebagian besar digunakan untuk kegiatan Dukungan Teknis KKJTJ (43%), selebihnya dialokasikan untuk dukungan manajemen dan teknis (57%).

B. Realisasi Output Utama Renstra BKJTK 2020-2024

Berikut merupakan perbandingan rencana dan realisasi output Renstra BKJTK 2020-2024.

Tabel 1.3
Perbandingan Rencana dan Realisasi Output Renstra BKJTK 2020-2024

NO	INDIKATOR KINERJA	SAT	2020			2021			2022			2023			2024		
			TARGET	REAL	KINERJA (%)	TARGET	REAL	KINERJA (%)	TARGET	REAL	KINERJA (%)	TARGET	REAL	KINERJA (%)	TARGET	REAL	KINERJA (%)
	Program Infrastruktur Konektivitas																
	Meningkatnya kualitas bisnis proses penyelenggaraan jalan dan jembatan																
1	Tingkat efektivitas kinerja proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan	%															
	Tingkat kinerja pelayanan keteknikan bidang jalan dan jembatan	%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	Program Dukungan Manajemen																
	Meningkatnya dukungan manajemen Kementerian PU dan tugas teknis lainnya																
1	Tingkat kualitas dukungan manajemen dan tugas teknis lainnya (DJBM)	%															
	Tingkat Dukungan Manajemen Balai Teknik Bidang Jalan dan Jembatan	%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Sumber : Internal Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus

C. Realisasi Capaian Kinerja BKJTK 2020-2024

Dalam penetapan kinerja Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus 2020-2024 untuk mencapai visi dan misi, maka telah ditetapkan 2 (dua) sasaran program yang harus dilaksanakan yaitu Meningkatkan Kualitas Bisnis Proses Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan dan Meningkatkan Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya. Berikut merupakan capaian kinerja masing-masing sasaran program pada Renstra BKJTK 2020-2024 :

1. Meningkatkan Kualitas Bisnis Proses Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan
Terdiri dari Rating Keselamatan Jalan Nasional yang mencapai 100% di akhir periode Renstra 2020-2024
2. Meningkatkan Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya
Terdiri dari tingkat Dukungan Manajemen Kementerian PUPR yang mencapai 100% di akhir periode Renstra 2020-2024

D. Identifikasi Permasalahan Pelaksanaan Renstra BKJTK 2020-2024

Pelaksanaan Renstra 2020-2024 pada BKJTK masih menghadapi beberapa tantangan, terutama terkait keterbatasan anggaran dan sumber daya manusia. Efisiensi anggaran dan skala prioritas kegiatan diperlukan dalam menghadapi tantangan keterbatasan anggaran. Ketersediaan sumber daya manusia perlu ditambahkan untuk mendukung kelancaran pelaksanaan kegiatan.

Selain itu, pemanfaatan sistem informasi dan kualitas data pendukung kinerja masih perlu diperkuat sebagai dasar pengendalian dan pengambilan keputusan. Dinamika kebijakan dan kondisi lingkungan strategis turut memerlukan penyesuaian strategi pelaksanaan agar target kinerja Renstra 2020–2024 tetap dapat dicapai secara efektif dan akuntabel.

E. Identifikasi Faktor Pendukung Keberhasilan Pelaksanaan Renstra BKJTK 2020-2024

Pelaksanaan Renstra 2020–2024 di BKJTK didukung oleh komitmen pimpinan yang kuat serta keselarasan kebijakan dan program dengan dokumen perencanaan. Sinkronisasi antara Renstra dan penganggaran memungkinkan pelaksanaan program berjalan lebih terarah dan konsisten. Selain itu, dukungan sumber daya manusia yang kompeten, ketersediaan anggaran yang memadai, serta sarana dan prasarana yang menunjang turut berperan penting dalam mencapai sasaran strategis yang telah ditetapkan.

Keberhasilan pelaksanaan Renstra juga ditopang oleh tata kelola dan manajemen kinerja yang baik melalui penerapan SAKIP secara konsisten, indikator kinerja yang terukur, serta monitoring dan evaluasi berkala. Koordinasi dan sinergi antar unit kerja serta dengan para pemangku kepentingan eksternal memperkuat efektivitas pelaksanaan program. Di samping itu, pemanfaatan teknologi informasi, inovasi, serta kemampuan organisasi dalam beradaptasi dan mengelola risiko terhadap dinamika lingkungan strategis menjadi faktor pendukung penting dalam menjaga keberlanjutan dan kualitas capaian kinerja BKJTK selama periode Renstra 2020–2024.

F. 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 Keamanan Jembatan Dan Terowongan Khusus ditugaskan mengelola rencana anggaran sebesar Rp 100 miliar, terdiri dari APBN sekitar Rp 100 miliar.

Alokasi dana ini difokuskan terutama pada Dukungan Teknis KKJTJ (51%) dan dukungan manajemen dan teknis (49%). Dalam situasi keterbatasan anggaran, kebijakan terkait distribusi dana untuk tiap kegiatan penanganan jalan akan menjadi faktor kunci dalam mencapai target yang telah ditetapkan.

1.2.4 Arah Pengembangan Wilayah 2025—2029

Arah pengembangan wilayah untuk periode 2025—2029 akan berfokus pada pembangunan infrastruktur konektivitas yang mendukung pertumbuhan ekonomi, sosial, dan peningkatan kesejahteraan masyarakat. Pembangunan infrastruktur yang efisien diharapkan dapat membuka aksesibilitas ke wilayah-wilayah terpencil, mendorong peningkatan investasi, serta meningkatkan daya saing wilayah dalam konteks nasional maupun regional.



2025-2029

BAB 2

TUJUAN DAN SASARAN UNIT KERJA/UNIT PELAKSANA TEKNIS

**RENSTRA BALAI KEAMANAN JEMBATAN
DAN TEROWONGAN KHUSUS**

Direktorat Jenderal Bina Marga

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 hierarkis dari visi pembangunan nasional dalam RPJPN 2025-2045 melalui Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024, visi Presiden dan Wakil Presiden terpilih yang termuat dalam 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. ... 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

Sumber : Permen Menteri PU No. 4 Tahun 2025

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:

- Andal berarti bahwa fungsi pelayanan jalan berkualitas tinggi dan tahan terhadap berbagai kondisi risiko, serta mampu memenuhi kebutuhan masyarakat secara efektif dan efisien.
- Prima berarti bahwa jalan selalu memberikan pelayanan yang optimal.
- 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. 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	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 5. Meningkatkan akses infrastruktur perkotaan dan perdesaan yang berkualitas untuk mendukung pemerataan pembangunan dan pengentasan kemiskinan 6. Menguatkan tata kelola pembangunan infrastruktur yang efektif, transparan, dan akuntabel	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 PUPR No. 3 dan 6 Misi M.2 merupakan misi eksternal berupa upaya untuk meningkatkan kinerja Ditjen Bina Marga dalam menyelenggarakan jalan untuk mendukung pembangunan 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 PUPR No. 2, 4, 5

2.3 Tujuan, dan Sasaran Ditjen Bina Marga 2025—2029

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 Direktorat Jenderal 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 Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 ditetapkan sebagai berikut:

TP.1 Terwujudnya efektivitas dukungan konektivitas jaringan jalan

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

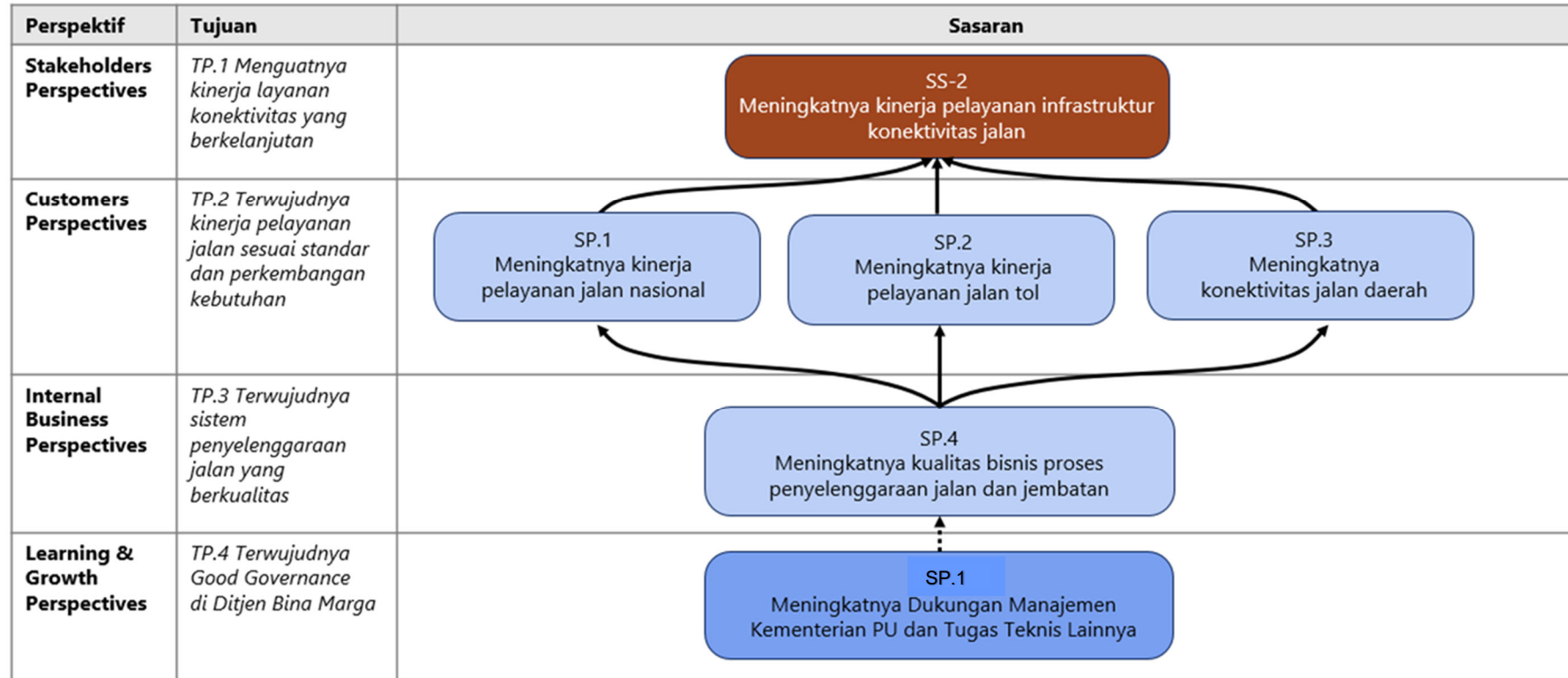
Adapun penjelasan dari masing-masing tujuan dalam Renstra Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 adalah sebagai berikut:

- 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.
- Hal ini selaras dengan Pasal 3 UU No 2 Tahun 2022 tentang Jalan, di mana 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.
- 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.
- 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)).
- Adapun secara empiris, penyediaan jalan harus dapat mengakomodir pertumbuhan lalu lintas kendaraan sebagai konsekuensi dari perkembangan sosial dan ekonomi masyarakat.
- 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.

- Adapun cakupan aktivitas penyelenggaraan jalan diatur dalam UU No 2 Tahun 2022 tentang Jalan, yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan (Turbinbagwas)⁴⁸.
- Pada level *Learning and Growth Perspective* (LGP) diwakili oleh tujuan TP.4 Terwujudnya *Good Governance* di Ditjen Bina Marga. Tujuan ini merepresentasikan kualitas pelaksanaan tatakelola pemerintahan di lingkungan Ditjen Bina Marga sesuai tahapan reformasi birokrasi yang direncanakan.
- 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

**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 2025-2029

Sasaran (target) adalah hasil yang diharapkan dari suatu program atau keluaran yang diharapkan dari suatu kegiatan/program. Sasaran merupakan ukuran pencapaian tujuan yang mencerminkan berfungsinya *outcomes* yang harus memiliki sebab akibat (*causality*) secara logis dengan sasaran pembangunan dalam RPJMN maupun RPJPN.

Sebagaimana telah diilustrasikan pada peta strategi (*strategy map*) di **Gambar 2.1**, maka Sasaran Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 adalah 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

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

Pada level *Customer Perspectives* (CP) diwakili oleh 3 (enam) Sasaran Program (SP) yakni: *SP.1 Meningkatnya kinerja pelayanan jalan nasional*, *SP.2 Meningkatnya kinerja pelayanan jalan tol*, dan *SP.3 Meningkatnya konektivitas jalan daerah*. Pada tataran ini ukuran sasarannya berupa hasil (*outcome*) dari penyelenggaraan jalan pada elemen jalan nasional, jalan tol, dan dukungan jalan daerah yang sesuai standar dan kebutuhan terkait aksesibilitas, kondisi, kapasitas, dan keselamatan jalan.

Selanjutnya, pada level *Internal Business Process* (IBP) diwakili oleh 1 (satu) Sasaran Program (SP) yakni *SP.7 Meningkatnya kualitas bisnis proses penyelenggaraan jalan dan jembatan*. Pada tataran ini, ukuran sasaran berupa keluaran (*output*) pelaksanaan kegiatan tugas dan fungsi Ditjen Bina Marga dalam penyelenggaraan jalan (pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan) sesuai ketentuan yang berlaku.

Terakhir, pada level *Learning and Growth Perspectives* (LGP) diwakili oleh 1 (satu) Sasaran Program (SP) yakni *SP.8 Meningkatnya Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya*. Pada tataran ini, ukuran sasaran berupa masukan (*input*) berupa pengelolaan sumber daya (SDM, anggaran, data/informasi, regulasi, organisasi, sarana prasarana pendukung) sebagai modal dasar organisasi Ditjen Bina Marga untuk menjalankan tugas dan fungsinya secara optimal.

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 2.2** 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 **Tabel 2.2**.

Visi DJBM 2025-2029	(V.1) Jalan yang andal dan prima dalam mendukung terwujudnya Indonesia Maju sebagai fondasi menuju Indonesia Emas 2045										
Misi DJBM 2025-2029	(M.1) Mewujudkan jaringan jalan nasional yang berkelanjutan					(M.2) Mewujudkan transformasi tata kelola dalam penyelenggaraan jalan					
Tujuan DJBM 2025-2029	(T.1) Terwujudnya efektivitas dukungan konektivitas jaringan jalan	(T.2) Terwujudnya kinerja pelayanan jalan sesuai standar dan perkembangan kebutuhan					(T.3) Terwujudnya sistem penyelenggaraan jalan yang berkualitas		(T.4) Terwujudnya Good Governance di Ditjen Bina Marga		
Program		Program Infrastruktur Konektivitas						Program Dukman			
Sasaran DJBM 2025-2029	(SS.2) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Infrastruktur Konektivitas Jalan	(SP.1) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Nasional				(SP.2) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Tol	(SP.3) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Daerah	(SP.4) Meningkatnya Kualitas Proses Bisnis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan		(SP.1) Meningkatnya Dukungan Manajemen Kementerian dalam Tugas Teknis Lainnya DJBM	
Indikator Kinerja DJBM 2025-2029	IKSS1 Waktu tempuh pada lintas utama jaringan jalan nasional*) IKSS2 Waktu tempuh pada jaringan jalan nasional	IKP1 Tingkat aksesibilitas jalan jalur utama daerah tertinggal dan perbatasan*	IKP2 Tingkat kondisi prasarana jalan	IKP3 Infrastruktur jalan perkotaan yang dibangun (kumulatif 2020*)	IKP4 Persentase jalan nasional yang berkeselamatan	IKP1 Panjang jalan tol yang beroperasi (kumulatif angka dasar tahun 2020*)	IKP1 Tingkat pencapaian kinerja peningkatan konektivitas daerah	IKP1 Tingkat efektivitas kinerja proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan		IKP1 Tingkat kualitas dukungan manajemen dan tugas teknis lainnya Ditjen Bina Marga	
Kegiatan		Pembangunan dan Preservasi Jalan Nasional				Pengaturan, Pengusahaan, Dan Pengawasan Jalan Tol	Pembinaan dan Dukungan Pembangunan Jalan Daerah	Pengaturan Dan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan Dan Jembatan		Dukungan Manajemen Ditjen Bina Marga	
Sasaran Kegiatan		SK.1 Meningkatnya kinerja pelaksanaan pembangunan dan preservasi jalan				SK.1 Meningkatkan kinerja pembinaan dan dukungan Pembangunan jalan tol	SK.1 Meningkatkan kinerja pembinaan & dukungan pembangunan jalan daerah	SK.1 Meningkatkan Kinerja Pengaturan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	SK.2 Meningkatkan kepatuhan internal dan manajemen risiko Ditjen Bina Marga	SK.1 Meningkatkan kinerja dukungan manajemen	
Indikator Kinerja Eselon II/ Balai 2025-2029		IKK1 (BB/BPJN)	IKK 2 (BB/BPJN)	IKK 3 (BB/BPJN)	IKK 4 (BB/BPJN)	IKK1 (BB/BPJN) IKK 2 (DJBH) IKK 3 (BPJT)	IKK1 (BB/BPJN) IKK 2 (SSPJJ)	IKK 1 (SETOR LAIN) IKK 2 (SPPJ) IKK 3 (PRES.) IKK 4 (BENTEK) IKK 5 (BALTEK)	IKK 6 (SIANGJAL) IKK 7 (SIANGJAL) IKK 8 (SIANGJAL) IKK 9 (PRES.)	IKK1 (Kep.intern) IKK 2 (Kep.intern) IKK 3 (Kep.intern)	IKK 1-12 (Semua Eselon II dan Balai)
KRO/RO		Kelompok Rincian Output (KRO)/Rincian Output (RO)									

Keterangan: Visi Ditjen Bina Marga diturunkan dari Visi Kementerian PU, Visi RPJMN 2025-2029, dan Visi RPJPN 2025-2045. Misi M1 dan M2 berkesesuaian dengan Misi 2 dan Misi 6 Kementerian PU. IKSS1, IKP1, IKP3, IKP5, IKK12 (Kondisi mantap jalan Nas/Prov/Kab/Kota) merupakan indikator penugasan dari RPJMN 2025-2029. SS-2, IKSS1, IKSS2 merupakan sasaran dan indikator di level Kementerian PU yang diturunkan ke level Ditjen Bina Marga

Gambar 2. 2 Struktur Sasaran dan Indikator Kinerja dalam Renstra Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029

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

Sesuai hasil identifikasi potensi dan permasalahan penyelenggaraan jalan pada **Sub Bab 1.2**, terdapat berbagai indikasi risiko untuk mewujudkan Sasaran Program (SP) yang menjadi tugas dari Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 (sebagaimana yang ditetapkan pada **Sub Bab 2.3.2.2**).

Pada **Tabel 2.3** disampaikan indikasi risiko untuk masing-masing Sasaran Program (SP) tersebut, berikut dengan penanggung jawabnya. Detail mengenai rencana mitigasi untuk setiap indikasi risiko disampaikan lebih lanjut pada **Bab 3**.

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

Sasaran Program	Indikasi Risiko	Pemilik Risiko
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 masih belum optimal dan terintegrasi	Direktur Jenderal 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
SP.1 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 Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus 2025—2029

Pada bagian ini disampaikan tujuan dan sasaran dari Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus untuk periode Renstra 2025—2029 yang disusun dengan memperhatikan tujuan dan sasaran Ditjen Bina Marga.

2.4.1 Tujuan Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus

Tujuan dari Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus adalah **TP.3** Terwujudnya sistem penyelenggaraan jalan dan jembatan yang berkualitas.

Untuk mendukung tujuan tersebut, sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 1 Tahun 2025 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian PU, tugas dari Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus adalah melaksanakan evaluasi teknis dan pemantauan perilaku jembatan bentang panjang dan terowongan khusus, memberikan dukungan administrasi dan teknis kepada Komisi Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan dan memberikan layanan advis teknis melalui koordinasi dengan Direktorat Pembangunan Jembatan.

2.4.2 Sasaran Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus

Sasaran adalah hasil yang diharapkan dari suatu program atau keluaran yang diharapkan dari suatu kegiatan/program. Sasaran merupakan ukuran pencapaian tujuan yang mencerminkan berfungsinya *outcomes* yang harus memiliki sebab akibat (*causality*) secara logis dengan sasaran pembangunan dalam RPJMN maupun RPJPN.

Pada periode Renstra 2025-2029 Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus mendukung SP.4 Meningkatnya kualitas proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan dan SP.1 Meningkatnya Dukungan Manajemen Kementerian PU dan Tugas Teknis Lainnya.

Sasaran Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus adalah sebagai berikut:

SS Meningkatnya kinerja pelayanan infrastruktur konektivitas jalan

Program Infrastruktur Konektivitas

SP.4 Meningkatnya kualitas proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan

Program Dukungan Manajemen

SP.1 Meningkatnya Dukungan Manajemen Kementerian PU dan Tugas Teknis Lainnya



2025-2029

BAB 3

**ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI,
KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA
KELEMBAGAAN**

**RENSTRA BALAI KEAMANAN JEMBATAN
DAN TEROWONGAN KHUSUS**

Direktorat Jenderal Bina Marga

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

Sesuai dengan Peraturan Menteri PU Nomor 1 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum, Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus memiliki tugas melaksanakan evaluasi teknis dan pemantauan perilaku jembatan bentang panjang dan terowongan khusus, memberikan dukungan administrasi dan teknis kepada Komisi Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan (KKJTJ) dan memberikan layanan advis teknis melalui koordinasi dengan Direktorat Pembangunan Jembatan.

Dengan tugas Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus yang strategis tersebut, Renstra Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus harus disusun secara sistematis, dan terperinci melingkupi harapan stakeholders dan customer yang harus dipenuhi, serta proses yang diperlukan untuk memenuhi harapan 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 > 3 diatas 75% sesuai 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% diantaranya 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 konvektivitas 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 melalui transformasi tata kelola dalam penyelenggaraan jalan, yang diantaranya mencakup penguatan bisnis proses 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** berikut ini 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 Infrastruktur Konektivitas Jalan	AK.1	Peningkatan pemenuhan kebutuhan aksesibilitas jaringan jalan nasional	STR.1	Penuntasan pembangunan jaringan jalan nasional lintas Pulau, khususnya Jalan Trans Papua dan Lintas Perbatasan Kalimantan
				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, KSPP/lumbung pangan, dan kawasan prioritas nasional lainnya
				STR.4	Pembangunan/peningkatan jalan nasional pada koridor lainnya sesuai kebutuhan jaringan
		AK.2	Peningkatan aksesibilitas daerah tertinggal dan kawasan perbatasan	STR.5	Pembangunan/peningkatan jalan pendukung kawasan tertinggal, sangat tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan
				STR.6	Pembangunan/peningkatan jalan pendukung pembangunan kawasan perdesaan lainnya
SP-2	Meningkatnya kondisi prasarana jalan nasional	AK.3	Peningkatan kemantapan jalan nasional	STR.7	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.8	Perluasan penerapan model sistem pengadaan inovatif (<i>Long-Segment, KPBU-AP, Performance Based Contract/PBC</i>) dalam preservasi jalan
		AK.4	Peningkatan nilai kondisi	STR.9	Penguatan sistem database kondisi jembatan sebagai masukan

No	Sasaran Program (SP)	No	Arah Kebijakan (AK)	No	Strategi (Indikasi Kegiatan Strategis Bidang Jalan)
			jembatan pada jalan nasional		bagi aplikasi BMS (<i>Bridge Management System</i>)
				STR.10	Pemenuhan kebutuhan pelaksanaan preservasi jembatan pada jalan nasional khususnya yang telah dalam kondisi kritis
		AK.5	Penurunan tingkat risiko lereng pada jalan nasional	STR.11	Penguatan sistem pendataan tingkat risiko lereng pada seluruh lokasi di jalan nasional
				STR.12	Pelaksanaan penanganan lereng dengan prioritas pada tingkat risiko tinggi dan yang telah runtuh
		AK.6	Peningkatan Infrastruktur jalan pada Kawasan Perkotaan	STR.13	Pelaksanaan pembangunan infrastruktur di perkotaan
		AK.7	Peningkatan persimpangan jalan problematik dan perlintasan sebidang kereta api yang ditangani	STR.14	Pelaksanaan pembangunan <i>fly over/underpass</i> pada persimpangan jalan jalan nasional yang telah mengalami kepadatan dengan prioritas pada kawasan perkotaan metropolitan dan koridor utama
				STR.15	Koordinasi pelaksanaan pengaturan lalu lintas pada persimpangan jalan nasional
				STR.16	Pelaksanaan pembangunan <i>fly over/underpass</i> pada perlintasan sebidang dengan kereta api sesuai prioritas
				STR.17	Koordinasi pelaksanaan pengaturan lalu lintas pada perlintasan jalan nasional dengan jalur kereta api
		AK.8	Peningkatan panjang jalan nasional yang memenuhi kriteria pemeringkatan bintang 3	STR.18	Percepatan penuntasan pelaksanaan uji laik fungsi untuk seluruh jalan nasional
				STR.19	Pelaksanaan penanganan sesuai rekomendasi hasil uji laik fungsi pada ruas jalan nasional
		AK.9	Penanganan lokasi rawan	STR.20	Koordinasi pelaksanaan pendataan lokasi rawan kecelakaan

No	Sasaran Program (SP)	No	Arah Kebijakan (AK)	No	Strategi (Indikasi Kegiatan Strategis Bidang Jalan)
			kecelakaan pada jaringan jalan nasional		pada jaringan jalan nasional
				STR.21	Pelaksanaan penanganan pada lokasi lokasi rawan pada ruas jalan nasional sesuai prioritas
SP-3	Meningkatnya penyediaan prasarana jalan tol	AK.10	Peningkatan keterhubungan jaringan jalan tol pada lintas utama (di Pulau Sumatera, Jawa, dan Bali)	STR.22	Penuntasan pembangunan jaringan jalan tol Trans Jawa
				STR.23	Lanjutan pembangunan jaringan jalan tol Trans Sumatera
				STR.24	Pelaksanaan pembangunan jaringan jalan tol Pulau Bali
		AK.11	Penyebaran pengembangan jaringan jalan tol pada kawasan perkotaan dan koridor jalan nasional penting lainnya	STR.25	Pelaksanaan pembangunan jaringan jalan tol prioritas di Pulau Kalimantan, Pulau Sulawesi, dan Pulau Lainnya untuk pemerataan konektivitas nasional
				STR.26	Pelaksanaan pembangunan jaringan jalan tol di kawasan perkotaan untuk mengatasi kemacetan dan mendukung pengembangan kawasan
SP-4	Meningkatnya kinerja dukungan jalan daerah	AK.12	Peningkatan efektivitas dukungan penanganan jalan daerah	STR.27	Pemberian dukungan pendanaan bagi penyelenggaraan jalan Daerah melalui berbagai skema pendanaan yang memungkinkan
				STR.28	Pelaksanaan dukungan pemerintah dalam penanganan jalan Daerah terutama pada kawasan strategis
		AK.13	Peningkatan efektivitas pembinaan penyelenggaraan jalan Daerah	STR.29	Peningkatan pemenuhan penyediaan/update NSPK penyelenggaraan jalan Daerah
				STR.30	Pelaksanaan bimbingan teknis dalam rangka peningkatan kapasitas penyelenggara jalan Daerah
SP-4	Meningkatnya kualitas bisnis proses	AK.14	Peningkatan kualitas perumusan kebijakan	STR.32	Peningkatan peran pemangku kepentingan dalam proses perumusan kebijakan penyelenggaraan jalan

No	Sasaran Program (SP)	No	Arah Kebijakan (AK)	No	Strategi (Indikasi Kegiatan Strategis Bidang Jalan)
	penyelenggaraan jalan		penyelenggaraan jalan	STR.33	Peningkatan relevansi kebijakan penyelenggaraan jalan terhadap isu strategis lintas sektoral, khususnya terkait dengan GEDSI, ketahanan iklim, serta pertumbuhan dan pemerataan ekonomi
				STR.34	Pelaksanaan perumusan kebijakan penyelenggaraan jalan nasional jangka pendek, menengah, dan panjang dalam rangka pencapaian sasaran kinerja dan memberikan dukungan terhadap prioritas nasional
		AK.15	Peningkatan kinerja perencanaan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan	STR.35	Peningkatan kualitas perencanaan teknis pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan sesuai NSPK yang berlaku melalui pembinaan teknis yang berkelanjutan
				STR.36	Optimalisasi penerapan prinsip <i>value for money</i> dalam perencanaan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan
				STR.37	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.16	Peningkatan kinerja pelaksanaan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan	STR.38	Peningkatan kerjasama dan koordinasi antar K/L, Pemda, dan <i>stakeholders</i> terkait dalam pelaksanaan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan
				STR.39	Peningkatan kualitas hasil pelaksanaan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan melalui peningkatan efektivitas pelaksanaan pengendalian dan pengawasan
				STR.40	Penerapan berbagai bentuk metode pengadaan dalam rangka efisiensi biaya dan waktu pemilihan (<i>e-katalog</i> , <i>repeat order</i> , MYC, long-segment, KPBU-AP dan lain sebagainya)
SP-1	Meningkatnya kinerja	AK.17	Peningkatan layanan	STR.41	Pemenuhan kebutuhan NSPK dalam pengelolaan

No	Sasaran Program (SP)	No	Arah Kebijakan (AK)	No	Strategi (Indikasi Kegiatan Strategis Bidang Jalan)
	tatakelola pemerintahan Ditjen Bina Marga		penanggulangan darurat bencana		kebencanaan di lingkungan Ditjen Bina Marga
				STR.42	Peningkatan efektivitas koordinasi administrasi kebencanaan di lingkungan Ditjen Bina Marga
		AK.18	Peningkatan kinerja pengelolaan perencanaan, keuangan dan umum	STR.43	Peningkatan kualitas pelaksanaan perencanaan umum, perencanaan kinerja, program dan anggaran di bidang jalan
				STR.44	Peningkatan kualitas pengelolaan anggaran Ditjen Bina Marga dalam mendukung akuntabilitas, efisiensi dan efektivitas penggunaan anggaran
				STR.45	Peningkatan kualitas pelaksanaan administrasi persuratan, kearsipan, dan kerumahtanggaan dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi organisasi
		AK.19	Peningkatan kinerja fasilitasi produk hukum dan advokasi hukum	STR.46	Peningkatan efektivitas pelaksanaan koordinasi dan fasilitasi penyusunan produk hukum maupun bentuk NSPK lainnya di bidang jalan
				STR.47	Peningkatan kinerja pelaksanaan advokasi hukum di bidang jalan
				STR.48	Peningkatan layanan dokumentasi dan informasi hukum di bidang jalan
		AK.20	Peningkatan kinerja pengelolaan BMN dan PNB	STR.49	Perkuatan kehandalan sistem administrasi serta akuntabilitas dalam pengelolaan BMN di Lingkungan Ditjen Bina Marga
				STR.50	Penerapan manajemen pengelolaan PNB yang profesional, transparan, dan akuntabel
		AK.21	Peningkatan kinerja pengelolaan SDM	STR.51	Pemenuhan kebutuhan jumlah dan kompetensi ASN Ditjen Bina Marga sesuai kebutuhan dan penempatan

No	Sasaran Program (SP)	No	Arah Kebijakan (AK)	No	Strategi (Indikasi Kegiatan Strategis Bidang Jalan)
			penyelenggara jalan	STR.52	Peningkatan budaya kerja, integritas dan wawasan ideologis bagi ASN di Lingkungan Ditjen Bina Marga
				STR.53	Optimalisasi penerapan sistem merit dan <i>total reward</i> berbasis kinerja dalam manajemen ASN Ditjen Bina Marga
				STR.54	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 kemantapan 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 ditetapkan 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 kemantapan 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 kemantapan 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, dimana 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 wilayah kerja Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus adalah sebagai berikut:

1. Percepatan Sertifikasi Persetujuan Desain dan Laik Fungsi Jembatan Bentang Panjang dan Terowongan Khusus

Kementerian Pekerjaan Umum memiliki Komisi Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan (KKJTJ) untuk memastikan keamanan proyek infrastruktur tersebut saat masa penyiapan pelaksanaan konstruksi, operasional dan pemeliharaan. Berdirinya KKJTJ dimulai sejak runtuhnya Jembatan Kutai Kartanegara pada tanggal 26 November 2011.

Komisi ini memberikan rekomendasi terkait keamanan bangunan, khususnya infrastruktur Jembatan dan Terowongan kepada Menteri Pekerjaan Umum. Rekomendasi teknis tersebut dapat diberikan baik pada tahap desain pelaksanaan konstruksi, operasional ataupun proses pemeliharaan. Rekomendasi tersebut diharapkan juga dapat memberikan solusi atas permasalahan yang terjadi di lapangan, sehingga Menteri dapat mengambil keputusan guna menjaga keamanan konstruksi. Rekomendasi yang diusulkan oleh KKJTJ tersebut berupa sertifikat persetujuan desain, sertifikat persetujuan operasional dan sertifikat persetujuan pemeliharaan. Sebelum sertifikat diterbitkan, surat ijin persetujuan desain pelaksanaan konstruksi, surat ijin persetujuan operasional dan surat ijin persetujuan pemeliharaan harus diterbitkan terlebih dahulu. Sertifikat persetujuan adakalanya belum diterbitkan apabila masih ada catatan yang harus diperbaiki terlebih dahulu oleh Pemilik Jembatan.

Jembatan dan terowongan khusus di Indonesia yang sudah terdata oleh Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus sekitar 235 jembatan dan terowongan khusus, sebanyak 8 jembatan dan terowongan dalam tahap pembahasan desain, 17 dalam tahap konstruksi, 5 jembatan dan terowongan dalam proses laik fungsi, dan 205 dalam tahap layan. Dari jumlah jembatan dan terowongan di atas KKJTJ telah ikut dalam pembuatan rekomendasi izin persetujuan desain terdapat 92 jembatan dan terowongan serta izin persetujuan laik fungsi untuk 76 jembatan dan terowongan baik di tingkat daerah maupun tingkat nasional. Pada tahun anggaran 2025 Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus telah membantu dalam pembuatan rekomendasi izin persetujuan desain untuk 12 jembatan bentang panjang dan terowongan khusus serta izin persetujuan laik fungsi untuk 2 jembatan bentang panjang dan terowongan khusus baik di tingkat daerah maupun tingkat nasional.

Permasalahan utama dan tantangan yang dihadapi oleh Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus adalah percepatan sertifikasi Persetujuan desain dan laik fungsi jembatan bentang panjang dan terowongan khusus agar mendukung rencana strategis dari kementerian PU, pembaharuan NSPK Jembatan bentang panjang dan terowongan khusus melalui konsesus KKJTJ untuk memastikan bahwa infrastruktur yang dibangun memiliki kualitas yang andal, Efisiensi Anggaran dan Blokir Anggaran.

3.2 Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Jalan 2025— 2029

Secara umum, bisnis proses penyelenggaraan jalan dan jembatan pada Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus dimulai dari pelaksanaan peran Subbagian Umum dan Tata Usaha dan Jabatan Fungsional dan Jabatan Pelaksana. Adapun tugas dan fungsi masing-masing bidang tersebut, yakni sebagai berikut:

1. Subbagian Umum dan Tata Usaha

Subbagian Umum dan Tata Usaha mempunyai tugas melakukan penyusunan rencana, program dan anggaran, ketatausahaan, kearsipan, kerumahtanggaan, administrasi kepegawaian, pengelolaan dan pelaporan administrasi keuangan, barang milik/ kekayaan negara, pembangunan zona integritas, fasilitas dan koordinasi pelaksanaan fungsi kepatuhan intern dan manajemen risiko, serta koordinasi administrasi penerapan sistem pengendalian intern balai.

2. Jabatan Fungsional dan Jabatan Pelaksana

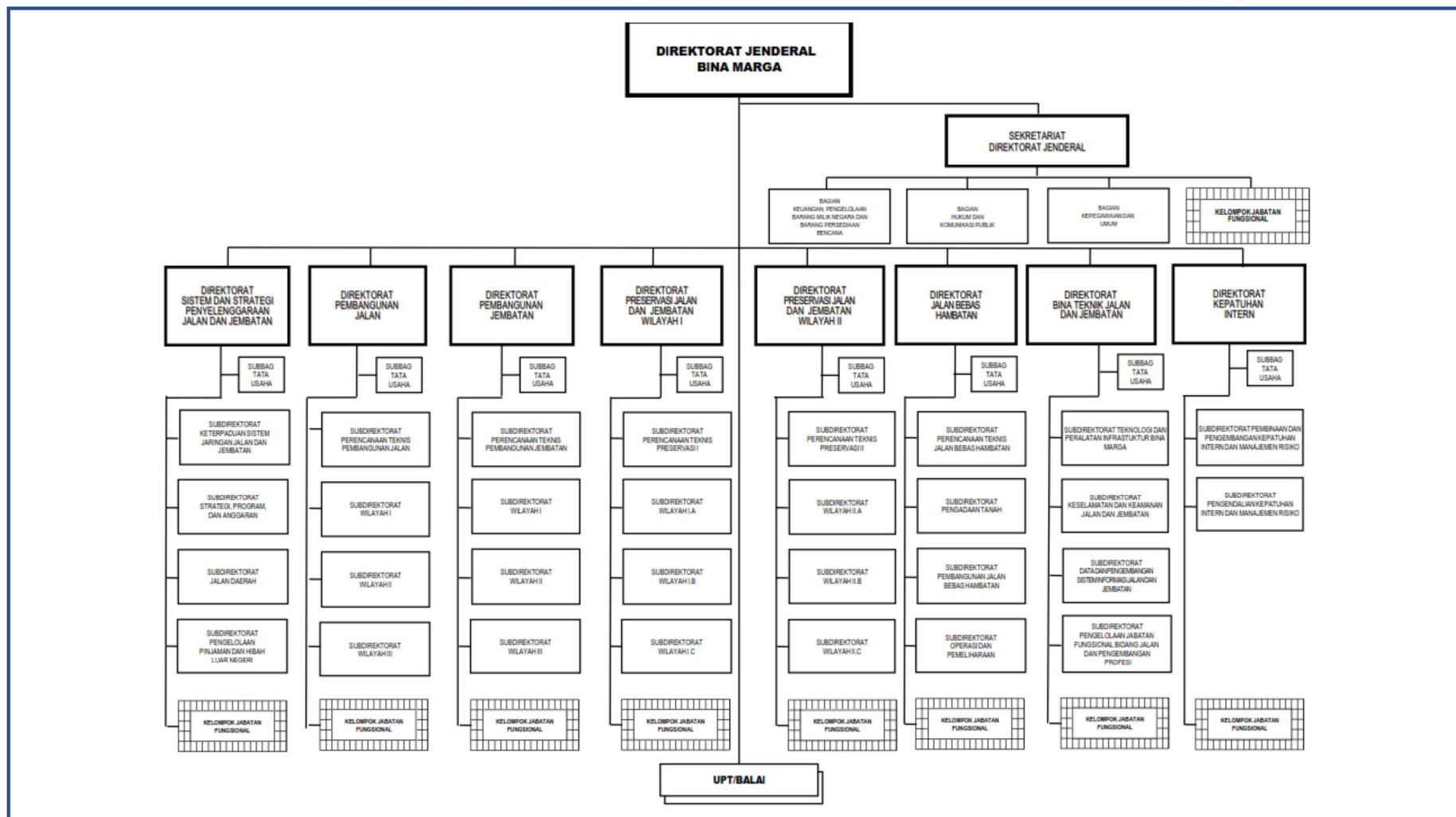
Kelompok Jabatan Fungsional dan Jabatan Pelaksana mempunyai tugas melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing - masing berdasarkan peraturan perundang - undangan yang berlaku.

Gambar 3.1

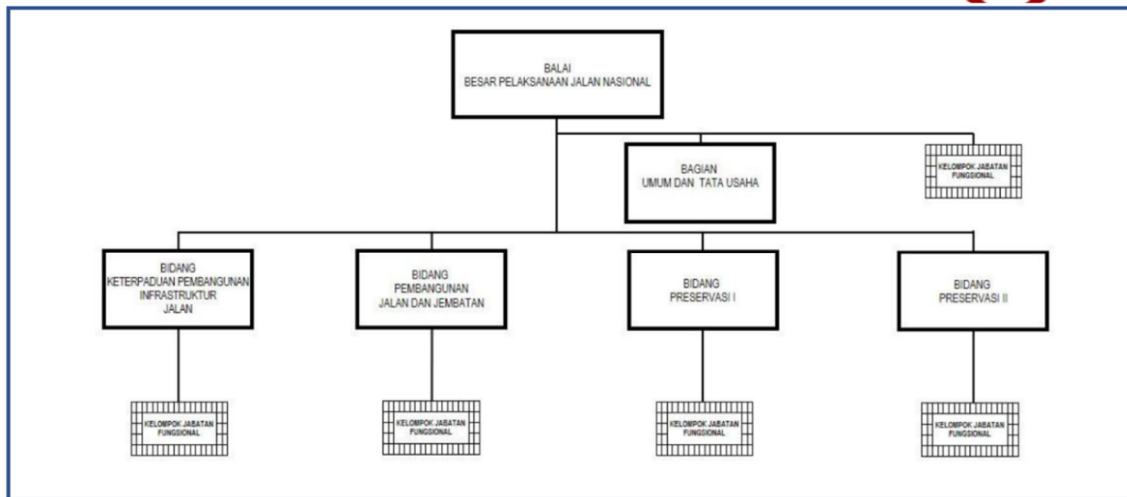
Tugas dan Fungsi Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus

[TUGAS DAN FUNGSI] BALAI KEAMANAN JEMBATAN DAN TEROWONGAN KHUSUS		
TUGAS & FUNGSI	TIM	OUTPUT
Pemberian layanan advis teknis untuk perencanaan teknis dan pelaksanaan konstruksi jembatan bentang panjang dan terowongan khusus.	Pemantauan & Evaluasi	Laporan Inspeksi dan Rekomendasi
Pelaksanaan evaluasi teknis dan pemantauan perilaku serta analisis kondisi jembatan bentang panjang dan terowongan khusus;		Rekomendasi
Pelaksanaan inspeksi jembatan bentang panjang dan terowongan khusus		Laporan dan/atau Rekomendasi
Pelaksanaan inventarisasi, registrasi, dan klarifikasi potensi bahaya terhadap jembatan bentang panjang dan terowongan khusus	Data & Informasi	Rekomendasi/ Sertifikat
Pemberian dukungan administrasi dan dukungan teknis kepada Komisi Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan;	Advis Teknis	Laporan dan/atau Rekomendasi
Penyiapan standar, prosedur, dan kriteria teknis keamanan jembatan dan terowongan khusus.		Draf NSPK
Penyusunan rencana, program, dan anggaran.	Umum & Tata Usaha	Dokumen Umum dan TU
Pelaksanaan dan koordinasi pembangunan ZI, pelaksanaan fungsi kepatuhan intern dan manajemen risiko sesuai dengan kewenangannya, serta koordinasi administrasi penerapan sistem pengendalian intern balai		
Pelaksanaan urusan TU, kepegawaian, keuangan, umum, barang milik/kekayaan negara, komunikasi publik dan rumah tangga		

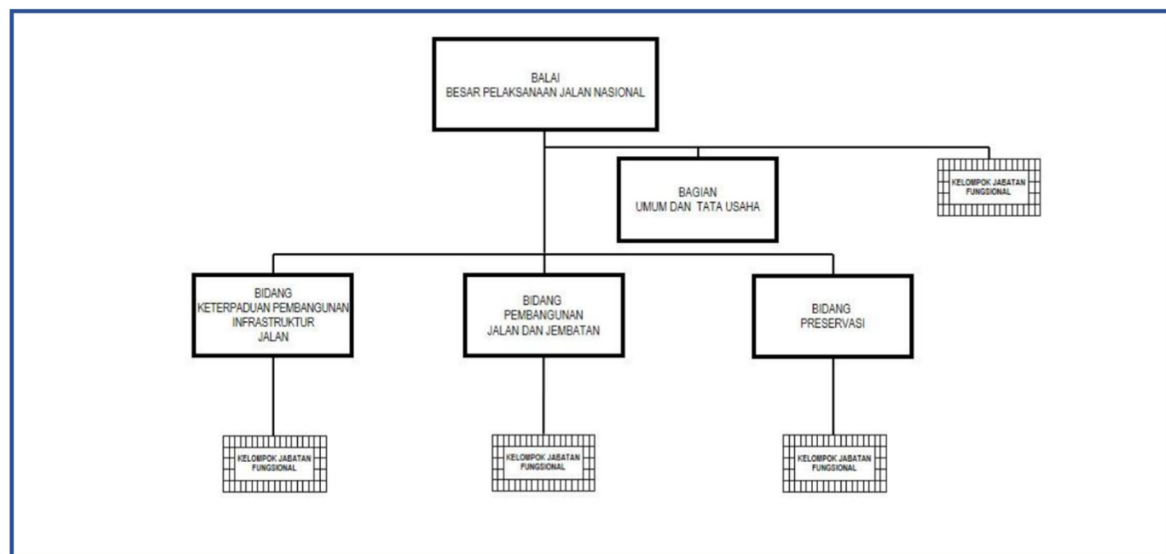
Sumber : Internal Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus



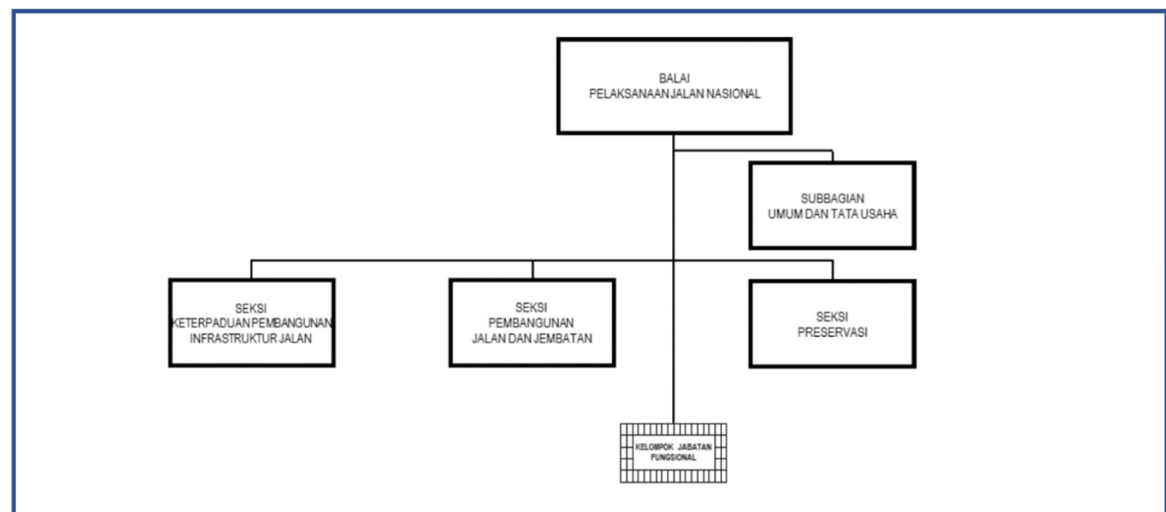
Gambar 3.2
Struktur Organisasi dan Tata Kerja Ditjen Bina Marga Periode Renstra 2025-2029



a) Struktur Organisasi Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Tipe A



b) Struktur Organisasi Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Tipe B



c) Struktur Organisasi Balai Pelaksanaan Jalan Nasional

[STRUKTUR ORGANISASI]
BALAI KEAMANAN JEMBATAN DAN TEROWONGAN KHUSUS



d) Struktur Organisasi Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus



2025-2029

BAB 4

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

RENSTRA BALAI KEAMANAN JEMBATAN DAN TEROWONGAN KHUSUS

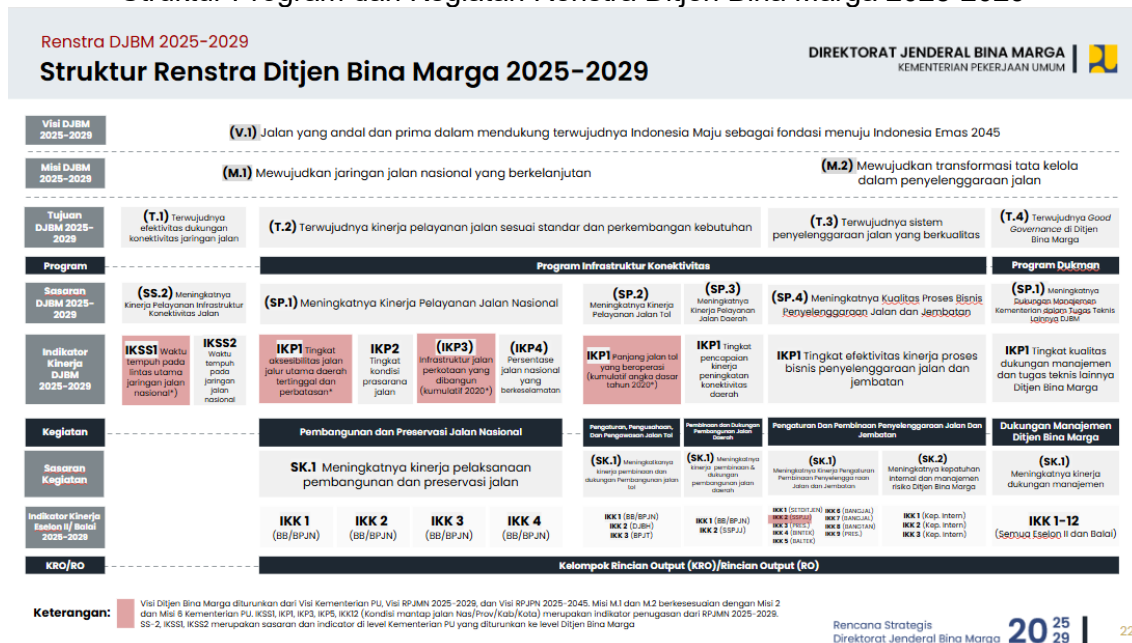
Direktorat Jenderal Bina Marga

BAB 4 TARGET KINERJA PROGRAM BALAI KEAMANAN JEMBATAN DAN TEROWONGAN KHUSUS

4.1 TARGET KINERJA PROGRAM BALAI KEAMANAN JEMBATAN DAN TEROWONGAN KHUSUS 2025-2029

Sehubungan dengan terbitnya Renstra Kementerian Pekerjaan Umum Tahun 2025-2029 melalui Peraturan Menteri PU Nomor 4/2025, 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 Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus Tahun 2025-2029 mengacu pada kedua dokumen Renstra tersebut.

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



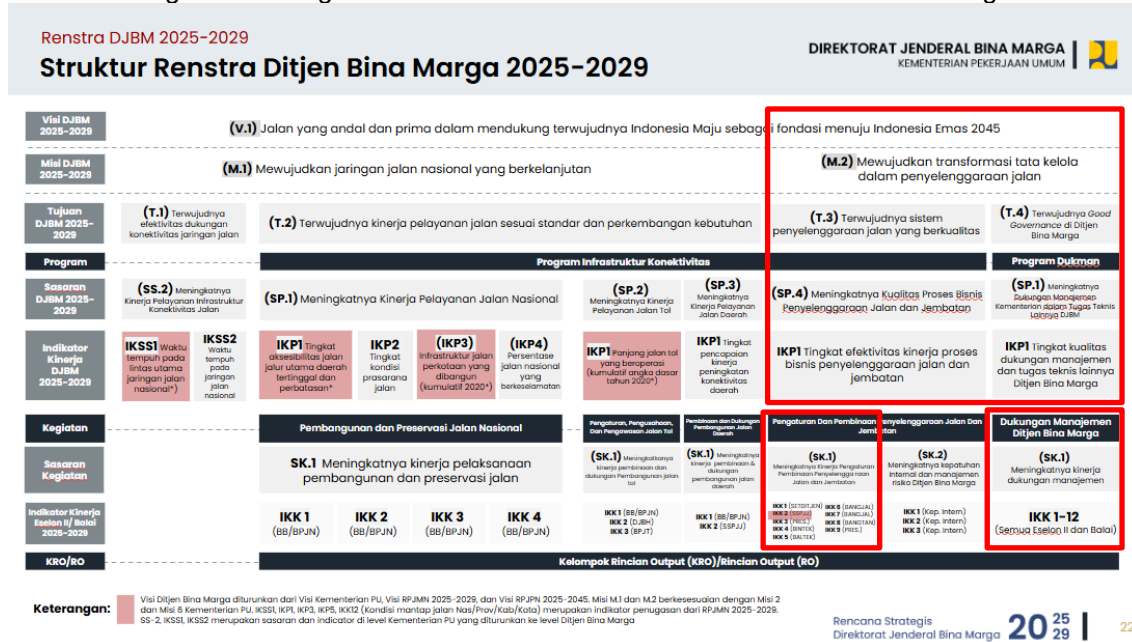
Sumber : Renstra DJBM 2025-2029

Secara umum, struktur kinerja Renstra DJBM 2025-2029 ditampilkan pada Gambar 1, dimana Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus mendukung kinerja Renstra DJBM 2025-2029 pada tingkat Indikator Kinerja Program (IKP) dan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK), yang selanjutnya diturunkan pada Satker terkait untuk pelaksanaan output kegiatannya.

Dalam hal IKP dan IKK, Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus periode 2025-2029, melaksanakan kegiatan sesuai dengan struktur kinerja sebagai berikut:

Gambar 4.2

Struktur Program dan Kegiatan Renstra Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus



Sumber : Renstra DJBM 2025-2029

Sasaran Program (SP) adalah hasil yang akan dicapai dari suatu program dalam rangka pencapaian sasaran 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 kepada Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus adalah sebagai berikut.

Tabel 4.1

Sasaran Program dan Sasaran Kinerja Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus 2025-2029

No	Sasaran Program (SP)	Indikator Kinerja Program (IKP)	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)
1	SP-4 Meningkatnya Kualitas Proses Bisnis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	IKP-1 Tingkat efektivitas kinerja proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan	SK-1 Meningkatnya Kinerja Pengaturan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	IKK-5 Tingkat kinerja pelayanan keteknikan bidang jalan dan jembatan
2	SP-1 Meningkatnya Dukungan Manajemen Kementerian PU dan Tugas Teknis Lainnya	IKP-1 Tingkat Kualitas Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya (DJBM)	SK-1 Meningkatnya Kinerja Dukungan Manajemen	IKK-5 Tingkat Dukungan Manajemen Balai Teknik Bidang Jalan dan Jembatan

Sumber : Renstra DJBM 2025-2029

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 Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus.

Tabel 4.2

Indikasi Risiko Sasaran Kegiatan Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus

No	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikasi Risiko	Pemilik Risiko / Pengelola Risiko
1	SK-1 Meningkatnya Kinerja Pengaturan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	Tidak terpenuhinya target tingkat kinerja pelayanan keteknikan bidang jalan dan jembatan	Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus
2	SK-1 Meningkatnya Kinerja Dukungan Manajemen	Tidak terpenuhinya target tingkat Dukungan Manajemen	Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus

Sumber : Renstra DJBM 2025-2029

4.1.1 PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS

1. SP-4/ (IKP-1) Tingkat Efektivitas 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 Kinerja Proses Bisnis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan dihitung dengan formulasi sebagai berikut:

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

Dimana:

- $EBPNR$ = 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 ini adalah seluruh Direktorat Pusat dan Balai Teknis yang ada di lingkungan DJBM. Secara struktur kinerja, Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus akan juga mendukung Direktorat Pembangunan

Jembatan pada IKP-1 Tingkat Efektivitas Kinerja Proses Bisnis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan.

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

Sumber : Renstra DJBM 2025-2029

4.1.2 PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN

1. SP-1/ (IKP-1) Tingkat Kualitas Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya Ditjen Bina Marga

A. Definisi

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

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

Dimana:

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 Lainnya di Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus

Dukungan manajemen merupakan fungsi penunjang yang memastikan seluruh kegiatan teknis di bidang pekerjaan umum dan perumahan rakyat 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 Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus 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 Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus	%	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91

Sumber : Renstra DJBM 2025-2029

Tabel 4.5

Target Output Kegiatan yang Mendukung Tingkat Kualitas Dukungan Manajemen dan Tugas Lainnya di Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus 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	1	1	1	1	1

Sumber : Renstra DJBM 2025-2029

4.2 TINGKAT KINERJA KEGIATAN BALAI KEAMANAN JEMBATAN DAN TEROWONGAN KHUSUS 2025-2029

4.2.1 Sasaran Kegiatan "Meningkatnya Kinerja Pengaturan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan"

A. (IKK-5) Tingkat Kinerja Pelayanan Keteknikan Bidang Jalan dan Jembatan

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:

$$TSRBPL = \left(\frac{\frac{RBTR}{RBT_T} \times 100\% + \frac{LTAFR}{LTAF_T} \times 100\%}{2} \right)$$

$TSRB_{PL}$ = 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/ fasilitasi pengujian dan

$$LTA_{F_T} = \frac{\text{advis teknis (nilai)}}{\text{Target tingkat kepuasan terhadap layanan/ fasilitas pengujian dan advis teknis (nilai)}}$$

Khusus Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus tidak melaksanakan pengembangan teknologi, sehingga hanya diukur dari tingkat kepuasan layanan

Tabel 4.6

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

Sumber : Renstra DJBM 2025-2029

Target di atas diperkuat oleh output rencana kegiatan yang mendukung kegiatan pelayanan kebencanaan.

Tabel 4.7

Target Output Kegiatan Tingkat Kinerja Pelayanan Keteknikan Bidang Jalan dan Jembatan 2025—2029

No	Output	Satuan	Tahun Anggaran				
			2025	2026	2027	2028	2029
1	Layanan Keteknikan Bidang Jalan dan Jembatan	Rekomendasi Kebijakan	1	1	1	1	1

Sumber : Renstra DJBM 2025-2029

4.2.2 Sasaran Kegiatan "Meningkatnya 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

Tingkat dukungan manajemen Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus diukur melalui Persentase realisasi terhadap target kinerja bidang dukungan manajemen yang mencakup Tingkat Efektivitas Pengelolaan BMN dan Layanan Kepegawaian yang Diselesaikan Tepat Waktu dengan formulasi sebagai berikut:

Tingkat Dukungan Manajemen Balai Teknik Bidang Jalan dan Jembatan

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

Tabel 4.8

Target Indikator Kinerja Kegiatan Tingkat Dukungan Manajemen Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus 2025-2029

Sasaran	Indikator Kinerja	Satuan	Tahun Anggaran				
			2025	2026	2027	2028	2029
Meningkatnya kinerja dukungan	Tingkat Dukungan Manajemen Balai Teknik Bidang Jalan	%	85,76	87,05	88,33	89,69	90,91

manajemen	dan Jembatan						
-----------	--------------	--	--	--	--	--	--

Sumber : Renstra DJBM 2025-2029

Target di atas diperkuat oleh output rencana kegiatan yang mendukung kegiatan dukungan manajemen Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus.

Tabel 4.9

Target Output Kegiatan Tingkat Dukungan Manajemen Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus 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	1	1	1	1	1

Sumber : Internal Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus



2025-2029

BAB 5

PENUTUP

**RENSTRA BALAI KEAMANAN JEMBATAN
DAN TEROWONGAN KHUSUS**

Direktorat Jenderal Bina Marga

5. PENUTUP

5.1 Arahan Pelaksanaan

Renstra Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus 2025-2029 telah disusun dengan mengacu pada Permen PPN/Bappenas No 10 Tahun 2023 Tentang Tata Cara Penyusunan Renstra K/L Tahun 2025-2029, serta dengan mempertimbangkan berbagai mandat dari peraturan perundang-undangan terkait dan dokumen perencanaan terkait sesuai tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Bina Marga, khususnya RPJPN 2025-2045 (UU No 59 Tahun 2024), RPJMN 2025-2029 (Perpres No 12 Tahun 2025), dan Renstra Kementerian PU 2025-2029 (Permen PU No 4 Tahun 2025).

Berbagai target output utama dan target kinerja yang dimuat di dalam Renstra Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus 2025-2029 ini masih bersifat indikatif, sehingga perlu didetailkan lebih lanjut melalui tahapan *planning-programming-budgeting-executing-evaluation* (PPBEE) sesuai kaidah yang berlaku.

Renstra Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus 2025-2029 merupakan acuan bagi penyusunan dokumen SAKIP (Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) di Lingkungan Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus, khususnya Perjanjian Kinerja (PK), pengukuran kinerja, dan pelaporan kinerja melalui LKIP (Laporan Kinerja Instansi Pemerintah) pada setiap tahun anggaran.

Seluruh Unit Kerja Eselon II Pusat dan Unit Pelaksana Teknis (Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus) di Lingkungan Direktorat Jenderal Bina Marga diharapkan menyusun Rencana Strategis masing-masing untuk periode 2025-2029 dengan mengacu pada dokumen ini dan berpegang pada pedoman penyusunan Rencana Strategis yang berlaku.

Dalam rangka melaksanakan Renstra Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus 2025-2029 ini, maka setiap Unit Kerja diharapkan menyusun Rencana Kerja (Renja), Perjanjian Kinerja (PK), serta Rencana Kegiatan dan Anggaran (RKA) dengan mengacu kepada prioritas dan kebijakan yang termuat dalam Renstra ini dengan mempertimbangkan alokasi APBN dan pemenuhan *readiness criteria* pada masing-masing kegiatan.

Sebagai perwujudan akuntabilitas kinerja, maka kinerja setiap Pimpinan Unit Kerja di Lingkungan Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus akan dinilai berdasarkan pencapaian target kinerja yang tertuang dalam Renstra Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029. Selanjutnya, setiap individu Aparatur Sipil Negara (ASN) di Lingkungan Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus dapat menggunakan target kinerja organisasi sebagai acuan dalam menyusun Sasaran Kinerja Pegawai (SKP) sesuai penempatannya 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 Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus wajib menerapkan manajemen risiko.

Penerapan manajemen risiko mengikuti Pedoman Penerapan Manajemen Risiko di Lingkungan Kementerian PUPR sesuai SE No. 12/SE/M/2024 yang mencakup tahapan proses: (1) komunikasi dan konsultasi, (2) perumusan lingkup, konteks, dan kriteria, (3) penilaian risiko, (4) respon risiko, (5) pemantauan dan tinjauan, dan (6) pencatatan dan pelaporan.

Setiap Unit Pemilik Risiko (UPR) di Lingkungan Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus wajib menyusun rencana penerapan Manajemen Risiko sesuai Format yang ditentukan dalam Lampiran SE No. 12/SE/M/2024 dan menyampaikannya kepada Direktur Jenderal Bina Marga melalui Direktorat Kepatuhan Internal untuk mendapatkan persetujuan.

Setiap Unit Pemilik Risiko (UPR) di Lingkungan Direktorat Jenderal Bina Marga wajib menyampaikan Laporan penerapan Manajemen Risiko, berupa (1) Laporan Penerapan Manajemen Risiko Pertengahan Tahun dan (2) Laporan Penerapan Manajemen Risiko Tahunan) kepada Direktur Jenderal serta ditembuskan kepada Direktorat Kepatuhan Internal untuk dilakukan evaluasi dan dilaporkan kepada Inspektorat Jenderal.

Direktorat Kepatuhan Internal menyusun format dan laporan penerapan manajemen risiko Direktorat Jenderal Bina Marga untuk disampaikan kepada Menteri melalui Komite Manajemen Risiko dan Inspektorat Jenderal untuk dilakukan evaluasi.

Hasil evaluasi penerapan manajemen risiko yang dilakukan Direktorat Kepatuhan Internal atau Inspektorat Jenderal menjadi masukan dalam penyusunan rencana penerapan manajemen risiko pada tahun selanjutnya.

5.3 Mekanisme Evaluasi dan Perubahan

Sesuai ketentuan dalam Permen PPN/Bappenas No 10 Tahun 2023 Tentang Tata Cara Penyusunan Renstra K/L Tahun 2025-2029, dokumen Renstra Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus Tahun 2025-2029 ini hanya dapat ditinjau ulang jika terdapat perubahan yang mendasar dalam lingkungan strategis maupun arahan Pimpinan yang mengharuskan adanya penyesuaian terhadap arah kebijakan, rencana kegiatan, maupun target kinerja yang harus dilaksanakan.

Perubahan terhadap target kinerja serta target pelaksanaan kegiatan setiap tahun untuk disesuaikan dengan salokasi APBN dalam DIPA Ditjen Bina Marga dapat dilakukan pada Perjanjian Kinerja (PK) setiap Pimpinan Unit Kerja di Lingkungan Direktorat Jenderal Bina Marga.

Laporan tahunan terhadap hasil pelaksanaan Renstra Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus Tahun 2025-2029 ini dituangkan dalam LKIP (Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) yang disampaikan kepada Menteri Pekerjaan Umum melalui Sekretariat Jenderal, untuk selanjutnya dievaluasi oleh Inspektorat Jenderal. Laporan Hasil Evaluasi (LHE) atas LKIP Direktorat Jenderal Bina Marga merupakan bagian dari penilaian prestasi kemajuan pelaksanaan reformasi birokrasi dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) di lingkungan Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus.

Evaluasi Paruh Waktu (EPW) terhadap pelaksanaan Renstra Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus 2025-2029 dapat dilakukan setidaknya 1 (satu) kali di pertengahan masa berlaku (sekitar Tahun 2027-2028) untuk mengukur keberhasilan

pencapaian target kinerja dan pelaksanaan kegiatan yang telah ditetapkan, serta untuk menyesuaikan daftar prioritas program dan kegiatan yang diperlukan untuk memastikan tercapainya target di akhir masa perencanaan (Tahun 2029).

Evaluasi Akhir Perioda (EAP) dari pelaksanaan Renstra Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus 2025-2029 dilakukan pada akhir Tahun ke-4 (Tahun 2028) yang dilengkapi prognosis capaian akhir di Tahun 2029 sebagai bahan pertimbangan untuk penyusunan naskah teknokratik Renstra untuk perioda pembangunan selanjutnya (Tahun 2030-2034).

LAMPIRAN I MATRIKS STRUKTUR RENSTRA BALAI KEAMANAN JEMBATAN DAN TEROWONGAN KHUSUS 2025-2029

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 KERJA : BALAI KEAMANAN JEMBATAN DAN TEROWONGAN KHUSUS																
PROGRAM 1:																
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						
KEGIATAN 4 [7698]																
Pengaturan dan Pemb																
	SASARAN KEGIATAN										1.931.990.601,00	4.649.221.127,72	5.987.326.903,86	6.705.304.047,32	6.782.629.201,62	26.056.471.881,52
	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
				Nilai kepuasan terhadap layanan/fasilitasi pengujian dan advis teknis	nilai	93	94	95	96	97						
				Tingkat kinerja pelayanan keteknikan bidang jalan dan jembatan												
			7698	PENGATURAN DAN PEMBINAAN PENYELENGGARAAN JALAN DAN JEMBATAN							50.291.294,00	79.500.765,00	85.065.818,00	91.020.425,00	97.391.855,00	403.270.157,00
			ABF	KEBIJAKAN BIDANG SARANA DAN PRASARANA	rekomendasi kebijakan						50.291.294,00	79.500.765,00	85.065.818,00	91.020.425,00	97.391.855,00	403.270.157,00
			001	Layanan Keteknikan Bidang Jalan dan Jembatan	rekomendasi kebijakan	1	1	1	1	1	50.291.294	79.500.765,00	85.065.818,00	91.020.425,00	97.391.855,00	
	SASARAN STRATEGIS															
	SS-06	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kementerian PU dan Tugas Teknis Lainnya														
		INDIKATOR KINERJA SASARAN STRATEGIS														
		IKSS-06.1		Tingkat Kualitas Tata Kelola Kementerian Pekerjaan Umum		91,14	91,38	91,63	91,88	92,13						
PROGRAM:																
Dukungan manajemen																
	SASARAN PROGRAM										3.868.940	1.701.764.680	1.596.704.960	3.812.634.008	1.764.381.004	8.879.353.591
	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 (DJBK)	%	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91						
KEGIATAN 5 [7756]																
Dukungan Manajemen Ditjen Bina Marga																
	SASARAN KEGIATAN										3.868.940	1.701.764.680	1.596.704.960	3.812.634.008	1.764.381.004	8.879.353.591
	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							3.868.940	1.701.764.680	1.596.704.960	3.812.634.008	1.764.381.004	8.879.353.591
		EBA	Layanan Dukungan Manajemen Internal		Layanan						3.746.940	1.686.672.982	1.403.460.618	1.501.702.861	1.543.135.557	6.138.718.959
		960	Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal		Layanan	1	1	1	1	1	1.160.228		55.626.260	59.520.098		
		962	Layanan Umum		Layanan	1	1	1	1	1	186.668	39.802.118	46.894.302	50.176.904	53.689.287	
		994	Layanan Perkantoran		Layanan	1	1	1	1	1	2.400.044	1.646.870.865	1.283.941.684	1.373.817.602	1.469.984.835	
		EBB	Layanan Sarana dan Prasarana Internal		Unit						122.000	15.091.697	193.244.341	2.310.931.147	221.245.447	2.740.634.632
		951	Layanan Sarana Internal		Unit	1	1	1	1	1	122.000	13.447.903	19.276.150	2.124.785.182	22.069.264	
		971	Layanan Prasarana Internal		Unit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0	1.643.795	8.197.044	8.770.837	9.384.796	

Lampiran II. Formulasi Indikator Kinerja Program (IKP) dalam Renstra Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus 2025-2029

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	$ATML = \frac{\sum_1^n \left(100 / \left(\frac{D_{ML}i}{TT_{ML}i} \right) \right)}{n}$ Keterangan: ATML = Waktu tempuh pada lintas utama jaringan jalan nasional = Rata-rata waktu tempuh pada lintas utama*) (jam/ 100 km) n = Jumlah lintas utama DMLi = Jarak tempuh pada lintas utama i (km) TTMLi = 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	$ATNR = \frac{\sum_1^n \left(100 / \left(\frac{D_{NRC}i}{TT_{NRC}i} \right) \right)}{n}$ 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 DNRCi = Jarak tempuh pada koridor i (km) TTNRCi = Waktu tempuh koridor i (jam) *) diukur pada 38 koridor yang menghubungkan seluruh PKN di Indonesia	Non Kumulatif	Google Map
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 (%) RIKPNR(N) = Realisasi kinerja penyelenggaraan jalan dan jemnatan (IKP 01, IKP 02, IKP03, IKP04, IKP05, dan IKP 06) di Tahun-n	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
					RFIKNR(N) = Realisasi penyerapan APBN Ditjen Bina Marga Tahun untuk Program Infrastruktur Konektivitas di Tahun-n		
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	$TSRBPL = \left(\frac{\frac{RBTR}{RBTT} \times 100\% + \frac{LTAFR}{LTAFT} \times 100\%}{2} \right)$ 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) LTAFT = 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
SS-06	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kementerian PU dan Tugas Teknis Lainnya	IKSS-06.01	Tingkat kualitas tata kelola Kementerian PU	Mendukung indikator Sasaran Strategis Sekretariat Jenderal Kementerian PU			
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 Keasrian (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	IKK-5	Tingkat Dukungan	Komposit	1. Tingkat Efektivitas Pengelolaan BMN (50%) 2. Tingkat Layanan Kepegawaian yang Diselesaikan Tepat Waktu (50%)	IKK-5	Tingkat Dukungan

Kode Sasaran	Sasaran Strategis/ Sasaran Program/ Sasaran Kegiatan	Kode Indikator	Indikator Kinerja	Jenis Indikator	Metode Perhitungan	Tipe Perhitungan	Sumber Data
	Manajemen dan Pelaksanaan Tugas Teknis Lainnya Unit Kerja dan Unit Pelaksana Teknis		Manajemen Balai Teknik Bidang Jalan dan Jembatan				Manajemen Balai Teknik Bidang Jalan dan Jembatan

OUTPUT DATA KAKI RENSTRA 2025 - 2029
BALAI KEAMANAN JEMBATAN DAN TEROWONGAN KHUSUS

NO	INDIKATOR/OUTPUT	SATUAN	TARGET				
			2025	2026	2027	2028	2029
1	INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)						
	IKP Tingkat efektivitas kinerja proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan	%	100	100	100	100	100
	IKP Tingkat Kualitas Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya (Ditjen Bina Marga)	%	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
2	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)						
	IKK Tingkat kinerja pelayanan keteknikan bidang jalan dan jembatan	%	100	100	100	100	100
	IKK Tingkat Dukungan Manajemen BBPJN/BPJN	%	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
3	OUTPUT						
	Layanan Keteknikan Bidang Jalan dan Jembatan	Rekomendasi Kebijakan	1	1	1	1	1
	Layanan Dukungan Manajemen Internal	Layanan	1	1	1	1	1
4	Parameter IKK						
	Nilai kepuasan terhadap layanan/fasilitas pengujian dan advis teknis	Nilai	93	94	95	96	97
	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