KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
Jalan Pattimura Nomor 20, Kebayoran Baru, Jakarta Selatan 12110, Telepon (021)-7203165, Faksimili (021)-7393938

Yth.

1. Kepala Badan Pengatur Jalan Tol;
2. Sekretaris Direktorat Jenderal Bina Marga;
3. Para Direktur di Direktorat Jenderal Bina Marga;
4. Sekretaris Badan Pengatur Jalan Tol;
5. Para Kepala Balai di Direktorat Jenderal Bina Marga; dan
6. Para Kepala Satuan Kerja di Direktorat Jenderal Bina Marga.

SURAT EDARAN

NOMOR: 23/SE/Db/2025

TENTANG

RENCANA STRATEGIS DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

TAHUN 2025-2029

A. UMUM

Dalam rangka menyelenggarakan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Kementerian Pekerjaan Umum telah ditetapkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 09/PRT/M/2018 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Berdasarkan Pasal 6 Peraturan Menteri tersebut diamanatkan bahwa "Unit organisasi menyusun Renstra sebagai dokumen perencanaan unit organisasi untuk periode 5 (lima) tahunan berpedoman pada Renstra Kementerian". Selain itu, diamanatkan pula bahwa "Unit kerja/unit pelaksana teknis menyusun Renstra sebagai dokumen perencanaan unit kerja/unit pelaksana teknis untuk periode 5 (lima) tahunan berpedoman pada Renstra entitas di atasnya" dan "Satuan kerja (satker) menyusun dokumen perencanaan lainnya berpedoman pada Renstra entitas di atasnya".

Sehubungan dengan hal tersebut dan telah ditetapkannya Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 4 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum, perlu ditetapkan Surat Edaran Direktorat Jenderal Bina Marga tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 sebagai acuan untuk seluruh entitas di lingkungan Direktorat Jenderal Bina Marga.

B. DASAR PEMBENTUKAN

1. Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 12);
2. Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 194, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6987);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86);

4. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 97, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4664);
5. Peraturan Presiden Nomor 140 Tahun 2024 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 250);
6. Peraturan Presiden Nomor 170 Tahun 2024 tentang Kementerian Pekerjaan Umum (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 366);
7. Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 19);
8. Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 114);
9. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 9 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 529);
10. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 1 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Pekerjaan Umum (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 955);
11. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 1 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 252);
12. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 4 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 1100).

C. MAKSUD DAN TUJUAN

Surat Edaran ini bertujuan untuk efektivitas proses perencanaan, penganggaran, evaluasi kinerja, pengendalian, dan pengawasan penyelenggaraan pembangunan infrastruktur pekerjaan umum yang sesuai dengan kaidah dan ketentuan peraturan perundang-undangan. Surat Edaran ini dimaksudkan pula sebagai pedoman bagi seluruh unit kerja/unit pelaksana teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Bina Marga dalam menyusun rencana strategis dan satuan kerja untuk menyusun dokumen perencanaan.

D. RUANG LINGKUP

Ruang lingkup Surat Edaran ini meliputi perencanaan pemograman sektor jalan dan jembatan selama 5 tahun (periode 2025-2029) dan juga target kinerja yang merupakan bagian (pendetailan) dari Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum tahun 2025-2029 sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 4 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum Tahun 2025-2029, terutama pada bidang infrastruktur konektivitas yang tertuang dalam RPJMN

tahun 2025-2029 (Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025- 2029).

E. ISI

Rencana Strategis Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 merupakan arahan untuk program infrastruktur konektivitas sebagaimana tercantum pada Sasaran Strategis Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum Tahun 2025-2029, yaitu SS-02 "Meningkatnya kinerja pelayanan infrastruktur konektivitas jalan" yang dijabarkan dalam 4 (empat) Sasaran Program dan 4 (empat) Kegiatan. Untuk program dukungan manajemen, Direktorat Jenderal Bina Marga mendukung SS-06 "Meningkatnya kualitas tata kelola Kementerian PU dan tugas lainnya" yang dijabarkan dalam 1 (satu) Sasaran Program dan 1 (satu) Kegiatan.

F. Rencana Strategis Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029, secara rinci tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Surat Edaran ini.

G. PENUTUP

Surat Edaran ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Demikian, atas perhatian Saudara kami sampaikan terima kasih.

Ditetapkan di Jakarta pada

tanggal 24 Desember 2025

DIREKTUR JENDERAL BINA MARGA

KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

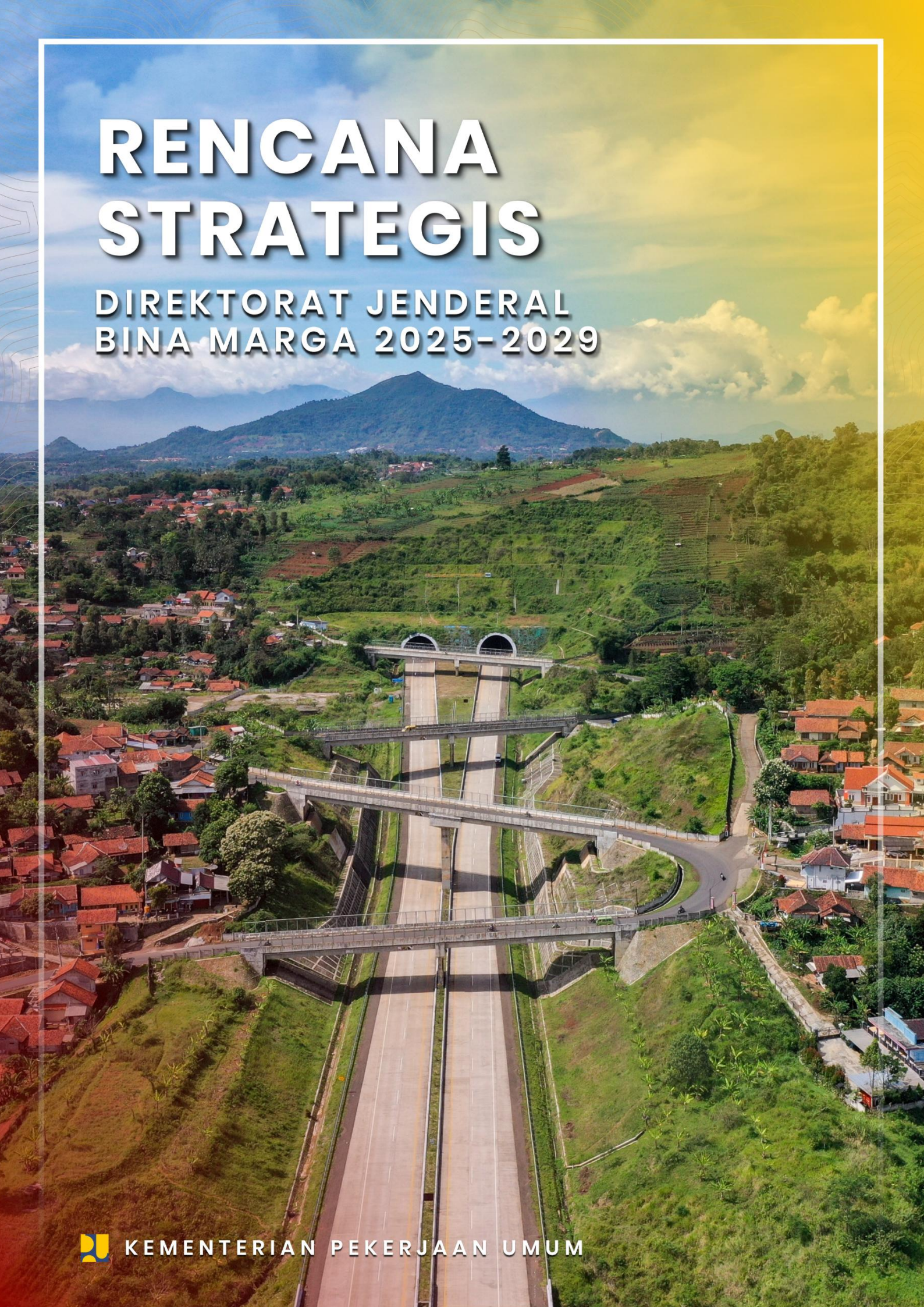
ROY RIZALI ANWAR

Tembusan:

1. Bapak Menteri Pekerjaan Umum;
2. Ibu Wakil Menteri Pekerjaan Umum;
3. Sekretaris Jenderal Kementerian Pekerjaan Umum; dan
4. Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah.

RENCANA STRATEGIS

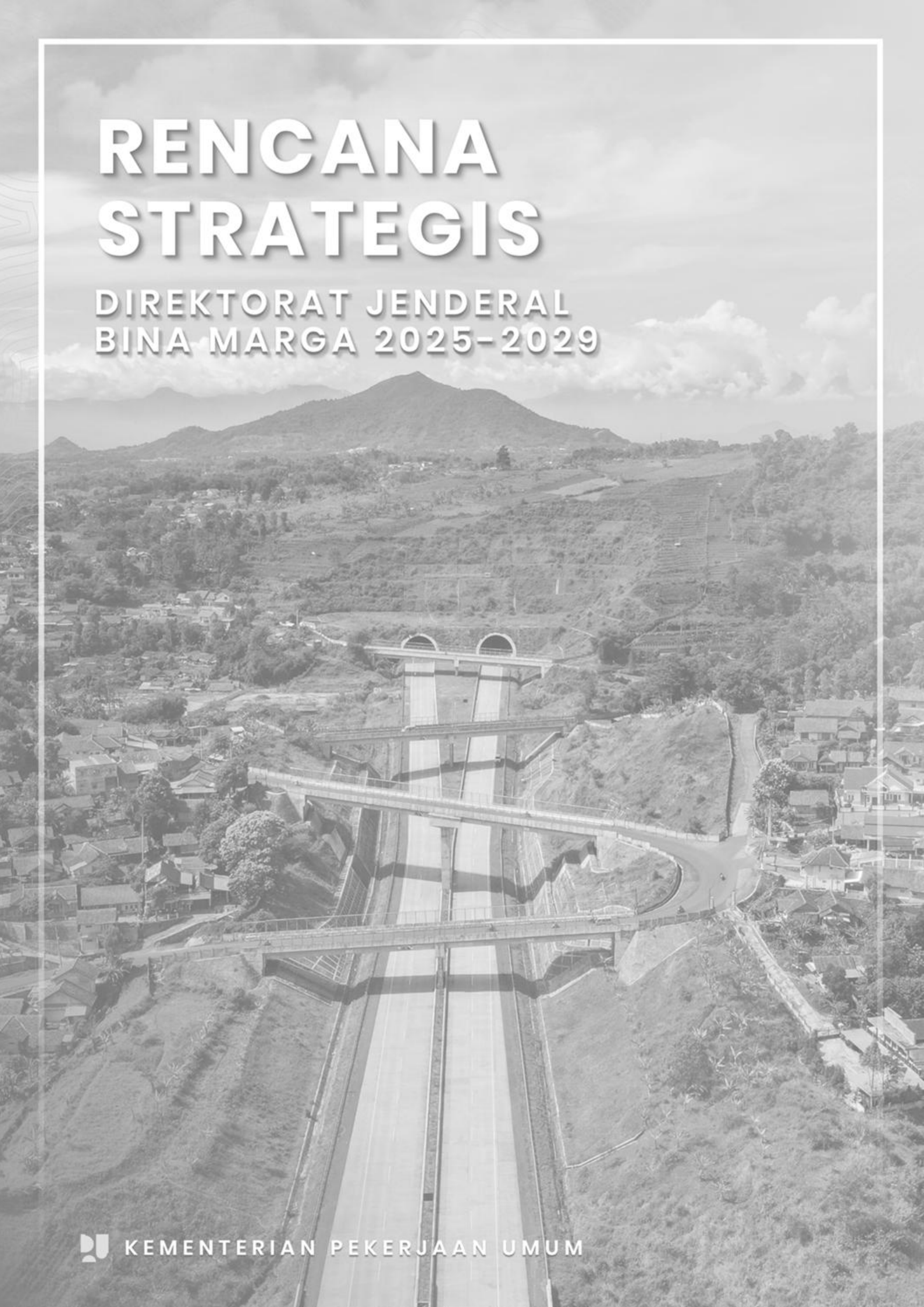
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA 2025-2029



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

RENCANA STRATEGIS

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA 2025-2029



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas rahmat dan karunia-Nya, Dokumen Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal (Ditjen) Bina Marga 2025–2029 dapat disusun dengan baik. Dokumen ini merupakan arah kebijakan dan strategi pembangunan bidang jalan dalam lima tahun ke depan, sekaligus pedoman bagi seluruh Unit Kerja dan Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan Ditjen Bina Marga dalam melaksanakan tugas dan fungsi secara terarah, terukur, berkesinambungan, dan berkelanjutan.

Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 merupakan pelaksanaan dukungan bidang jalan terhadap pencapaian visi, misi, dan prioritas Presiden tahun 2025-2029 khususnya di bidang jalan yang termuat dalam Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2025-2029. Selanjutnya, sebagai Unit Organisasi Eselon I di bawah Kementerian Pekerjaan Umum (PU), Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 juga memuat penjabaran rencana kinerja dari Kementerian PU di bidang jalan sebagaimana termuat dalam Renstra Kementerian PU Tahun 2025-2029 (Peraturan Menteri (Permen) PU Nomor 4 Tahun 2025). Penyusunan Renstra ini dilakukan dengan mempertimbangkan dinamika pembangunan nasional, perkembangan kebutuhan infrastruktur jalan, serta tantangan peningkatan konektivitas dan keselamatan jalan di seluruh wilayah Indonesia. Berbagai evaluasi kinerja periode sebelumnya, masukan pemangku kepentingan, serta kebijakan strategis Kementerian PU menjadi landasan penting dalam merumuskan sasaran, program, dan indikator kinerja yang tertuang di dalam dokumen ini.

Renstra Ditjen Bina Marga 2025–2029 diharapkan menjadi instrumen yang mendorong peningkatan kualitas layanan jalan nasional, memperkuat konektivitas antarwilayah, mendukung pertumbuhan ekonomi, serta meningkatkan efisiensi logistik nasional. Selain itu, Renstra ini juga menekankan pentingnya inovasi teknologi, penguatan tata kelola, percepatan transformasi digital, dan pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM) yang unggul sebagai fondasi keberlanjutan pembangunan infrastruktur jalan. Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 menjadi acuan seluruh Unit Kerja dan UPT di Lingkungan Ditjen Bina Marga dalam

penyusunan dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) dan Manajemen Risiko untuk Tahun 2025-2029.

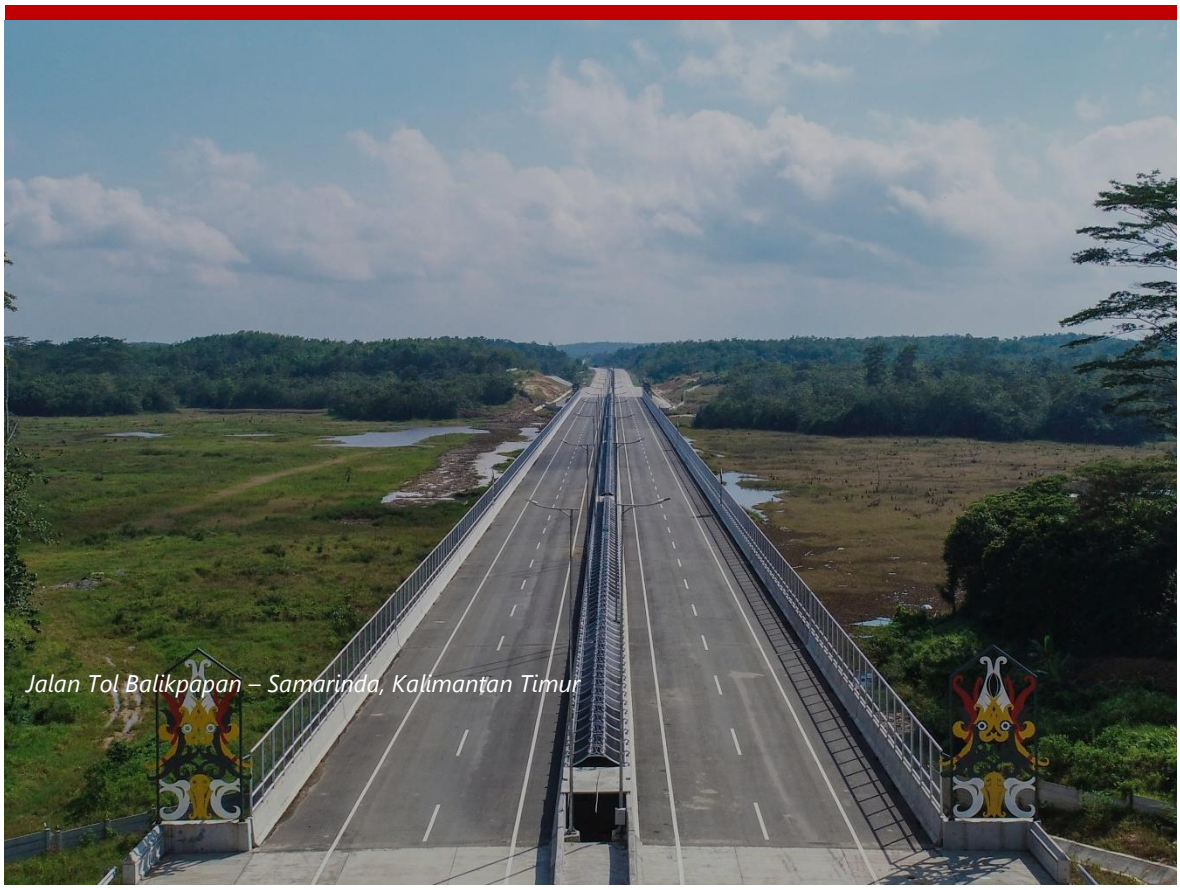
Kami menyampaikan apresiasi kepada seluruh pihak yang telah memberikan dukungan, data, masukan, dan kontribusi dalam proses penyusunan dokumen ini. Semoga Renstra ini dapat menjadi pedoman yang efektif bagi seluruh jajaran Ditjen Bina Marga dalam mewujudkan infrastruktur jalan yang andal, berkelanjutan, dan berkeadilan bagi seluruh masyarakat Indonesia.

Dengan memanjatkan doa kepada Tuhan Yang Maha Esa, semoga Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 ini dapat dilaksanakan sesuai rencana dalam mencapai target yang ditetapkan dan memberikan manfaat optimal bagi percepatan pembangunan dan kesejahteraan masyarakat.

Jakarta, 24 Desember 2025

Direktur Jenderal Bina Marga,

Dr. Ir. Roy Rizali Anwar, S.T., M.T.



Jalan Tol Balikpapan – Samarinda, Kalimantan Timur

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR i
DAFTAR ISI ii
DAFTAR GAMBAR ix
DAFTAR TABEL xiii
DAFTAR ABREVIASI xiv

BAB 1 PENDAHULUAN 1
1.1 Kondisi Umum 2
1.1.1 Latar Belakang 2
1.1.2 Organisasi dan Tata Kerja Direktorat Jenderal Bina Marga 3
1.1.3 Evaluasi Pelaksanaan Renstra Direktorat Jenderal Bina Marga 2020-2024 6
1.2 Potensi dan Permasalahan Penyelenggaraan Jalan 18
1.2.1 Perkembangan Lingkungan Strategis 18
1.2.2 Perkembangan Isu Strategis 25

BAB 2 VISI, MISI, TUJUAN, DAN SASARAN 61
2.1 Visi Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 62
2.2 Misi Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 63
2.3 Tujuan dan Sasaran Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 65
2.3.1 Tujuan Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 65
2.3.2 Sasaran Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 69
2.3.3 Indikator Kinerja Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 73
2.3.4 Indikasi Risiko Sasaran Program (SP) Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 80

BAB 3 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN 81
3.1 Arah Kebijakan Umum Konektivitas Infrastruktur Jalan 82
3.1.1 Pusat – Pusat Kegiatan Berskala Nasional 86
3.1.2 Simpul Transportasi Berskala Nasional 93
3.1.3 Kawasan Prioritas Nasional 103
3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Penyelenggaraan Jalan 2025-2029 109
3.2.1 Arah Kebijakan dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dalam RPJPN 2025-2045 109
3.2.2 Arah Kebijakan dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dalam RPJMN 2025-2029 114

3.2.3 Arah Kebijakan dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dalam Renstra Kementerian Pekerjaan Umum 2025-2029 129
3.2.4 Arah Kebijakan dan Strategi Penyelenggaraan Jalan Ditjen Bina Marga 2025-2029 142
3.3 Kerangka Regulasi Penyelenggaraan Jalan 2025-2029 179
3.3.1 Penyesuaian NSPK Penyelenggaraan Jalan sesuai arahan UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan 179
3.3.2 Pembaruan NSPK untuk mendorong penerapan konsep Jalan Berkelanjutan dan Berketahanan Iklim 183
3.3.3 Peningkatan Relevansi NSPK di Bidang Jalan terhadap Isu Strategis Lintas Sektor 184
3.3.4 Pelengkapan dan Pembaruan NSPK untuk Pembinaan dan Dukungan Penanganan Jalan Daerah (Jalan Provinsi, Jalan Kabupaten, Jalan Kota, dan Jalan Desa) 185
3.4 Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Jalan 2025-2029 186
3.4.1 Pertimbangan Penguatan Kelembagaan Direktorat Jenderal Bina Marga 186
3.4.2 Struktur Organisasi Eksisting Direktorat Jenderal Bina Marga 187
3.4.3 Rencana Penguatan Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Jalan 2025-2029 189

BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN 195
4.1 Target Kinerja Ditjen Bina Marga 2025-2029 196
4.1.1 Arahan Kebutuhan Peningkatan Kinerja Jalan Nasional 196
4.1.2 Target Capaian Indikator Kinerja Ditjen Bina Marga 2025-2045 198
4.1.3 Target Output Utama Ditjen Bina Marga 2025-2029 214
4.1.4 Strategi Pelaksanaan Pencapaian Target 2025-2029 218
4.1.5 Dukungan Ditjen Bina Marga terhadap Prioritas Nasional RPJMN 2025-2029 240
4.2 Kerangka Pendanaan Ditjen Bina Marga 2025-2029 241
4.2.1 Kebutuhan Pendanaan APBN Ditjen Bina Marga 2025-2029 241
4.2.2 Rencana Penyiapan Pendanaan Alternatif Fisik Ditjen Bina Marga 2025–2029 242
4.2.3 Rencana Penyiapan Pendanaan Alternatif Non-Fisik Ditjen Bina Marga 2025–2029 243
4.3 Mekanisme Evaluasi dan Perubahan 244

BAB 5 PENUTUP 245

LAMPIRAN 248
Lampiran I. Matriks Kinerja Pendanaan Ditjen Bina Marga 249
Lampiran II. Matriks Kerangka Regulasi Ditjen Bina Marga 264
Lampiran III. Formulasi Indikator Kinerja Program (IKP) dalam Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 270
Lampiran IV. Detail Output Ditjen Bina Marga 2025-2029 281
Lampiran IV.1 Output Kegiatan Pembangunan Jalan 281
Lampiran IV.2 Output Kegiatan Pembangunan Jembatan 289
Lampiran IV.3 Output Kegiatan Dukungan Jalan Daerah Mendukung Simpul Berskala Nasional dan Konektivitas 297
Lampiran IV.4 Koridor Prioritas Preservasi Jalan dan Jembatan Ditjen Bina Marga 299
Lampiran V. Target Sasaran Strategis (SS), Sasaran Program (SP), dan Kinerja Kegiatan 301
Lampiran V.1 Target Indikator Kinerja Program (IKP) Tingkat Aksesibilitas Jalan Jalur Utama Daerah Tertinggal dan Perbatasan 301
Lampiran V.2 Target Indikator Kinerja Program (IKP) Tingkat Kondisi Prasarana Jalan 303
Lampiran V.3 Target Indikator Kinerja Program (IKP) Infrastruktur jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif) 305
Lampiran V.4 Target Indikator Kinerja Program (IKP) Persentase Jalan Nasional Yang Berkeselamatan 306
Lampiran V.5 Target Indikator Kinerja Program (IKP) Panjang Jalan Tol yang Beroperasi Dukungan Konstruksi (Kumulatif) 307
Lampiran V.6 Target Indikator Kinerja Program (IKP) Panjang Jalan Tol yang Beroperasi Investasi (Kumulatif) 309
Lampiran V.7 Target Indikator Kinerja Program (IKP) Pencapaian Kinerja Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah (%) 316
Lampiran V.8 Target Indikator Kinerja Program (IKP) Efektivitas Kinerja Proses Bisnis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan 318
Lampiran V.9 Target Indikator Kinerja Program (IKP) Kualitas Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya Ditjen Bina Marga 319
Lampiran VI. Peta Detail Output Ditjen Bina Marga 2025-2029 322
Lampiran VI.1 Dukungan Rencana Pembangunan Jalan pada Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 322
Lampiran VI.2 Dukungan Rencana Pembangunan Jembatan pada Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 323

Lampiran VI.3 Dukungan Rencana Duplikasi Jembatan pada Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 324
Lampiran VI.4 Dukungan Rencana Pembangunan *Flyover/Underpass* Perlintasan Kereta Api dan Perkotaan pada Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 325
Lampiran VI.5 Dukungan Rencana Pelebaran Menambah Lajur pada Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 326
Lampiran VI.6 Dukungan Rencana Jalan Daerah Mendukung Simpul Berskala Nasional dan Konektivitas Pada Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 327

Lampiran VII. Peta Proyek Prioritas Bidang Jalan 2025-2029 328
Lampiran VII.1 Dukungan Ditjen Bina Marga pada Kawasan Industri (KI) Prioritas RPJMN 2025-2029 328
Lampiran VII.2 Dukungan Ditjen Bina Marga pada Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Prioritas RPJMN 2025-2029 329
Lampiran VII.3 Dukungan Ditjen Bina Marga pada Pelabuhan Utama Prioritas RPJMN 2025-2029 330
Lampiran VII.4 Dukungan Ditjen Bina Marga pada Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP) Prioritas RPJMN 2025-2029 331
Lampiran VII.5 Dukungan Ditjen Bina Marga pada Wilayah Metropolitan (WM) Prioritas RPJMN 2025-2029 332
Lampiran VII.6 Dukungan Ditjen Bina Marga pada Kawasan Pelabuhan Bebas dan Perdagangan Bebas (KPBPB) RPJMN 2025-2029 333
Lampiran VII.7 Dukungan Ditjen Bina Marga pada Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP) Prioritas RPJMN 2025-2029 334

Lampiran VIII. Peta Sebaran Target Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029..... 335
Lampiran VIII.1 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Aceh 335
Lampiran VIII.2 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Sumatera Utara 336
Lampiran VIII.3 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Sumatera Barat 337
Lampiran VIII.4 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Riau 338
Lampiran VIII.5 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Kepulauan Riau 339
Lampiran VIII.6 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Jambi 340
Lampiran VIII.7 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Bengkulu ... 341
Lampiran VIII.8 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Sumatera Selatan 342
Lampiran VIII.9 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Kepulauan Bangka Belitung 343

Lampiran VIII.10 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Lampung .. 344
Lampiran VIII.11 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Banten 345
Lampiran VIII.12 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi DKI Jakarta 346
Lampiran VIII.13 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Jawa Barat347
Lampiran VIII.14 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Jawa Tengah 349
Lampiran VIII.15 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta 350
Lampiran VIII.16 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Jawa Timur 351
Lampiran VIII.17 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Kalimantan Barat 353
Lampiran VIII.18 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Kalimantan Tengah..... 354
Lampiran VIII.19 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Kalimantan Selatan 355
Lampiran VIII.20 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Kalimantan Timur..... 356
Lampiran VIII.21 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Kalimantan Utara 357
Lampiran VIII.22 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Bali 359
Lampiran VIII.23 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Nusa Tenggara Barat 360
Lampiran VIII.24 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Nusa Tenggara TImur 361
Lampiran VIII.25 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Sulawesi Utara 362
Lampiran VIII.26 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Gorontalo . 363
Lampiran VIII.27 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Sulawesi Tengah..... 364
Lampiran VIII.28 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Sulawesi Barat 365
Lampiran VIII.29 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Sulawesi Selatan 366
Lampiran VIII.30 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Sulawesi Tenggara..... 367
Lampiran VIII.31 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Maluku Utara 368
Lampiran VIII.32 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Maluku..... 369

Lampiran VIII.33 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Papua Barat Daya 370
Lampiran VIII.34 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Papua Barat 371
Lampiran VIII.35 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Papua Tengah 372
Lampiran VIII.36 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Papua..... 373
Lampiran VIII.37 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Papua Pegunungan 374
Lampiran VIII.38 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Papua Selatan 375

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Struktur Organisasi Ditjen Bina Marga 5
Gambar 1.2 Grafik Pendanaan APBN Ditjen Bina Marga 2020-2024 6
Gambar 1.3 Struktur Indikator Kinerja Ditjen Bina Marga dalam Renstra 2020-2024 9
Gambar 1.4 *Fishbone Analysis* Permasalahan/Faktor Penyebab Terhambatnya Pelaksanaan Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024 14
Gambar 1.5 Pemetaan Perkembangan Eksternal sebagai Faktor Pengaruh/Lingkungan Strategis Penyelenggaraan Jalan 18
Gambar 1.6 Megatren Global 2045 19
Gambar 1.7 Modal Dasar dan Tantangan Pembangunan Nasional 2045 21
Gambar 1.8 Pemetaan Permasalahan yang Menjadi Isu Strategis Penyelenggaraan Jalan 2025-2029 27
Gambar 1.9 Perbandingan Waktu Tempuh pada Koridor Utama Tahun 2022 29
Gambar 1.10 Perbandingan Target RUNK vs Realisasi Tingkat Fatalitas Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Tahun 2016-2023 32
Gambar 1.11 Rasio Kecelakaan per Panjang Jalan 33
Gambar 1.12 Rasio Fatalitas per Panjang Jalan 33
Gambar 1.13 Konsumsi BBM vs Kecepatan Kendaraan 34
Gambar 1.14 Perbandingan Kepadatan Jalan Nasional nKB antar Negara 35
Gambar 1.15 Sebaran Kepadatan Jalan Nasional Tahun 2024 36
Gambar 1.16 Rasio panjang jalan secara keseluruhan per luas wilayah (km/100km^2) 36
Gambar 1.17 Tingkat Keselamatan Jalan Nasional per Provinsi Tahun 2023 40
Gambar 1.18 Sebaran Jalan Tol Beroperasi di Indonesia 42
Gambar 1.19 Bagan Alir Standar Proses Penyusunan Program dan Anggaran Penanganan/Preservasi Jalan Nasional 46
Gambar 1.20 Alur Tahapan Pelaksanaan Kegiatan Inpres Percepatan Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah untuk Mendukung Swasembada Pangan dan Energi 49
Gambar 1.21 Faktor Pengaruh Keterlambatan Progres Pelaksanaan Konstruksi 52
Gambar 1.22 Dampak ODOL terhadap Umur Rencana Perkerasan Jalan di Indonesia 53

Gambar 2.1 Proses penurunan (*cascading*) Visi Ditjen Bina Marga 2025-2029 62
Gambar 2.2 Proses penurunan (*cascading*) Misi Ditjen Bina Marga 2025-2029 ... 64

Gambar 2.3 Penurunan (*Cascading*) Tujuan Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 67
Gambar 2.4 Penurunan (*Cascading*) Sasaran Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 71
Gambar 2.5 Proses Penurunan Indikator Kinerja Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 74
Gambar 2.6 Penjenjangan Kinerja Bidang Jalan dalam Melaksanakan Amanat dari RPJMN 2025-2029 dan Renstra Kemen PU 2025-2029..... 78
Gambar 2.7 Struktur Sasaran dan Indikator Kinerja dalam Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 79

Gambar 3.1 Sebaran Simpul Transportasi dan Pusat Kegiatan 85
Gambar 3.2 Sebaran Pusat Kegiatan Nasional (PKN)..... 89
Gambar 3.3 Sebaran Pusat Kegiatan Nasional (PKW) 90
Gambar 3.4 Sebaran Pusat Kegiatan Nasional (PKSN)..... 91
Gambar 3.5 Sebaran Pusat Kegiatan Nasional (KSN)..... 92
Gambar 3.6 Sebaran Pelabuhan Utama..... 98
Gambar 3.7 Sebaran Pelabuhan Pengumpul..... 99
Gambar 3.8 Sebaran Bandar Udara 100
Gambar 3.9 Sebaran Pelabuhan Penyeberangan Kelas I..... 101
Gambar 3.10 Sebaran Terminal Penumpang Tipe A 102
Gambar 3.11 Sebaran Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)..... 106
Gambar 3.12 Sebaran Kawasan Industri (KI) 107
Gambar 3.13 Sebaran Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) 108
Gambar 3.14 Strategi Pengembangan Konektivitas Nasional dalam RPJMN 2025-2029 116
Gambar 3.15 Sebaran Lokasi Prioritas dalam RPJMN 2025-2029 128
Gambar 3.16 Highlight Intervensi pada Kawasan Prioritas di Wilayah Sumatera 132
Gambar 3.17 Highlight Intervensi pada Kawasan Prioritas di Wilayah Jawa 135
Gambar 3.18 Highlight Intervensi pada Kawasan Prioritas di Wilayah Bali dan Nusa Tenggara 136
Gambar 3.19 Highlight Intervensi pada Kawasan Prioritas di Wilayah Kalimantan 137
Gambar 3.20 Highlight Intervensi pada Kawasan Prioritas di Wilayah Sulawesi 138
Gambar 3.21 Highlight Intervensi pada Kawasan Prioritas di Wilayah Kepulauan Maluku 140
Gambar 3.22 Highlight Intervensi pada Kawasan Prioritas di Wilayah Papua 141

Gambar 3.23 Usulan Struktur Organisasi Ditjen Bina Marga 2025-2029 (Opsi 1) 191
Gambar 3.24 Usulan Struktur Organisasi Ditjen Bina Marga 2025-2029 (Opsi 2) 191
Gambar 3.25 Rencana Struktur Organisasi Balai Pengelolaan Dana Pengembangan Jalan Tol 194

Gambar 4.1 Peta Koridor Terpilih untuk Perhitungan Waktu Tempuh Asian Highway 198
Gambar 4.2 Peta Koridor Terpilih untuk Perhitungan Waktu Tempuh Lintas Utama Jaringan Jalan Nasional 201
Gambar 4.3 Tingkat Aksesibilitas Nasional Per Provinsi Tahun 2025 203
Gambar 4.4 Tingkat Aksesibilitas Nasional Per Provinsi Tahun 2029 203
Gambar 4.5 Tingkat Kondisi Prasarana Nasional Tahun 2025 206
Gambar 4.6 Tingkat Kondisi Prasarana Nasional Tahun 2029 206
Gambar 4.7 Peta Kemantapan Jalan Tahun 2024 dan 2029 207
Gambar 4.8 Peta Kemantapan Jembatan Tahun 2024 dan 2029 208
Gambar 4.9 PetaTingkat Risiko Lereng Tahun 2024 dan 2029 209
Gambar 4.10 Pembangunan *Flyover/Underpass* Kota dan Lingkar Kota Jalan Nasional Tahun 2025-2029 211
Gambar 4.11 Peta Ruas Jalan Nasional berdasarkan Pemeringkatan Bintang Tahun 2025 212
Gambar 4.12 Peta Ruas Jalan Nasional berdasarkan Pemeringkatan Bintang Tahun 2029 212
Gambar 4.13 Peta Pembangunan Jalan Tol Tahun 2025-2029 213
Gambar 4.14 Peta Indikasi Penanganan Jalur Pantai Selatan (Pansela) dalam Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 221
Gambar 4.15 Peta Indikasi Penanganan Perbatasan dan *Missing Link* Pulau Kalimantan dalam Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 224
Gambar 4.16 Peta Indikasi Trans Papua Sebelum dan Sesudah Penanganan Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 231
Gambar 4.17 Peta Indikasi Penanganan Jalan Nasional Pulau Sumatera 2025-2029 232
Gambar 4.18 Peta Indikasi Penanganan Jalan Nasional Pulau Jawa 2025-2029 233

Gambar 4.19 Peta Indikasi Penanganan Jalan Nasional Pulau Kalimantan 2025-2029 234
Gambar 4.20 Peta Indikasi Penanganan Jalan Nasional Pulau Bali 2025-2029 235
Gambar 4.21 Peta Indikasi Penanganan Jalan Nasional Kepulauan Nusa Tenggara 2025-2029 236
Gambar 4.22 Peta Indikasi Penanganan Jalan Nasional Pulau Sulawesi 2025-2029 237
Gambar 4.23 Peta Indikasi Penanganan Jalan Nasional Kepulauan Maluku 2025-2029 238
Gambar 4.24 Peta Indikasi Penanganan Jalan Nasional Pulau Papua 2025-2029 239

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Data APBN Ditjen Bina Marga 2020-2024 6

Tabel 1.2 Realisasi Output Utama Ditjen Bina Marga 2020-2024 (%) 8

Tabel 1.3 Realisasi Capaian Kinerja Ditjen Bina Marga 2020-2024 10

Tabel 1.4 Realisasi Target RPJMN 2020-2024 Bidang Jalan 11

Tabel 1.5 Estimasi Biaya Transportasi Jalan secara Nasional Tahun 2022 28

Tabel 1.6 Perkiraan Waktu Tempuh Jalan Nasional Tahun 2040 (sesuai RUJJN) 31

Tabel 1.7 Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Jalan 32

Tabel 1.8 Faktor Prasarana dan Lingkungan Jalan Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas 32

Tabel 1.9 Perkiraan Emisi GRK Sektor Transportasi Nasional Tahun 2022 34

Tabel 1.10 Kondisi Eksisting dan Target Kemantapan Jalan Nasional Tahun 2029 37

Tabel 1.11 Estimasi Kebutuhan Dana Preservasi Jalan untuk mencapai Target Kemantapan Jalan Nasional/Provinsi/Kabupaten/Kota Tahun 2029 38

Tabel 1.12 Distribusi Panjang Jalan Nasional berdasarkan Derajat Kejenuhan (VCR) 39

Tabel 1.13 Kemantapan Jalan Berdasarkan Status Jalan 43

Tabel 1.14 Dampak Ketidaksesuaian Pemanfaatan Jalan Nasional 54

Tabel 1.15 Data SDM Ditjen Bina Marga 2020-2025 55

Tabel 2.1 Indikator Tujuan Ditjen Bina Marga 2025-2029 68

Tabel 2.2 Peta Strategi Ditjen Bina Marga 2025-2029 72

Tabel 2.3 Indikasi Risiko Sasaran Ditjen Bina Marga 2025-2029 80

Tabel 3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Sarana dan Prasarana di Bidang Transportasi dalam RPJPN 2025-2045 110

Tabel 3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Sarana dan Prasarana di Bidang Transportasi dalam RPJPN 2025-2045 117

Tabel 3.3 Arah Kebijakan Pencapaian Sasaran Ditjen Bina Marga 2025-2029 144

Tabel 4.1 Simulasi Peningkatan Kinerja Jaringan Jalan Nasional 2025-2029 197

Tabel 4.2 Koridor Waktu Tempuh Asian Highway 199

Tabel 4.3 Koridor Waktu Tempuh Jalan Nasional 200

Tabel 4.4 Target Capaian Indikator Kinerja Ditjen Bina Marga 2025-2029 216

Tabel 4.5 Highlight Target Utama 2025-2029 218

DAFTAR ABREVIASI

Unit Organisasi

BBPJN	Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional
BPJN	Balai Pelaksanaan Jalan Nasional
BPJT	Badan Pengatur Jalan Tol
K/L	Kementerian/Lembaga
Pemda	Pemerintah Daerah
UPT	Unit Pelaksana Teknis
BUJT	Badan Usaha Jalan Tol

Perencanaan dan Kebijakan

KSPP	Kawasan Sentra Produksi Pangan
NSPK	Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria
PBC	*Performance Based Contract*
Permen	Peraturan Menteri
Perpres	Peraturan Presiden
Renstra	Rencana Strategis
RPJMN	Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional
RPJPN	Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional
RUJJN	Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional
SPM	Standar Pelayanan Minimal
SPPN	Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional

Anggaran dan Pembiayaan

APBN	Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara
BMN	Barang Milik Negara
DIPA	Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran
KPBU	Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha
KPBU-AP	Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha *Availability Payment*/Ketersediaan Layanan
MYC	*Multi Years Contract*
PBBL	Pembayaran Berkala Berbasis Layanan
PDB	Produk Domestik Bruto
PHLN	Pinjaman/Hibah Luar Negeri
PDN	Pinjaman Dalam Negeri
PNBP	Penerimaan Negara Bukan Pajak
SBSN	Surat Berharga Syariah Negara

Sumber Daya Manusia

ASN	Aparatur Sipil Negara
SDM	Sumber Daya Manusia

Pengukuran Kinerja

IKK	Indikator Kinerja Kegiatan
IKP	Indikator Kinerja Program
IKSS	Indikator Kinerja Sasaran Strategis
KP	Kegiatan Prioritas
LKIP	Laporan Kinerja Instansi Pemerintah
PK	Perjanjian Kinerja
PP	Program Prioritas
SAKIP	Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah
SPIP	Sistem Pengendalian Intern Pemerintah
SK	Sasaran Kegiatan
SP	Sasaran Program
SS	Sasaran Strategis

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Kondisi Umum

Kondisi Umum disusun untuk memberikan gambaran secara garis besar bahasan dan substansi di dalam Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal (Ditjen) Bina Marga 2025-2029.

1.1.1 Latar Belakang

Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 disusun sebagai pelaksanaan amanat UU Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN) yang memerintahkan setiap Kementerian/Lembaga (K/L), berikut Unit Organisasi di bawahnya, agar menyusun Renstra untuk pembangunan di bidang tugas dan fungsinya masing-masing.

Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 berisi rencana kegiatan yang akan dilaksanakan oleh Ditjen Bina Marga untuk periode 5 (lima) tahun ke depan (Tahun 2025-2029) dalam penyelenggaraan jalan sesuai tugas dan fungsi yang ditetapkan melalui Peraturan Menteri (Permen) Pekerjaan Umum (PU) Nomor 1 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Pekerjaan Umum. Dalam Renstra ini memuat Visi, Misi, Tujuan, Strategi, Kebijakan, Program, dan Kegiatan Pembangunan di Bidang Penyelenggaraan Jalan untuk mencapai target kinerja pelayanan jalan sebagai bentuk dukungan terhadap berbagai agenda dan prioritas pembangunan nasional yang dicanangkan oleh Presiden/Wakil Presiden terpilih sebagaimana tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2025-2029 (Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 12 Tahun 2025).

Sebagai dokumen perencanaan yang berkesinambungan, Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 ini mengacu kepada Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2025-2045 (UU Nomor 59 Tahun 2024), RPJMN Tahun 2025-2029 (Perpres Nomor 12 Tahun 2025), serta Renstra Kementerian PU Tahun 2025-2029 (Permen PU Nomor 4 Tahun 2025).

Dalam konteks penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) sesuai Permen Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Nomor 09 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan SAKIP di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 akan menjadi induk dari seluruh Dokumen SAKIP di Lingkungan Ditjen Bina Marga yang mencakup: Renstra, Rencana Kinerja Tahunan (RKT), Perjanjian Kinerja (PK), Rencana Aksi atas Perjanjian Kinerja (Renaksi atas PK) dan Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP). Oleh karena itu, target pembangunan dan target kinerja yang tercantum di dalam Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 harus menjadi perhatian dari seluruh pimpinan Unit Kerja di Lingkungan Ditjen Bina Marga.

Diharapkan semua Unit Kerja di Lingkungan Ditjen Bina Marga mengacu kepada Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 ini dalam perencanaan, pemrograman, penganggaran, pelaksanaan, dan evaluasi pembangunan bidang jalan.

Untuk memastikan terlaksananya seluruh rencana kegiatan dan tercapainya seluruh target kinerja yang tercantum dalam Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029, perlu disusun dokumen manajemen risiko dalam kerangka Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) di Lingkungan Ditjen Bina Marga sesuai dalam Surat Edaran Menteri PUPR Nomor 12 Tahun 2024 tentang Pedoman Penerapan Manajemen Risiko di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

1.1.2 Organisasi dan Tata Kerja Direktorat Jenderal Bina Marga

A. Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Bina Marga

Bidang tugas dan fungsi Ditjen Bina Marga diatur dalam pasal 273-274 Permen PU Nomor 1 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PU sebagai berikut:

1) Ditjen Bina Marga mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan jalan.
2) Dalam melaksanakan tugasnya, Ditjen Bina Marga menyelenggarakan fungsi:
    a. Perumusan kebijakan di bidang penyelenggaraan jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
    b. Pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan jalan nasional sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
    c. Pelaksanaan kebijakan di bidang penguatan konektivitas yang menjadi prioritas nasional;
    d. Penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang penyelenggaraan jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
    e. Pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang penyelenggaraan jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
    f. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang penyelenggaraan jalan;
    g. Pelaksanaan administrasi Ditjen Bina Marga; dan
    h. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri.

Pelaksanaan tugas dan fungsi Ditjen Bina Marga di atas tidak terlepas dari lingkup kewenangan Pemerintah Pusat dalam penyelenggaraan jalan dalam pasal 14 UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan yang mencakup:

1) Pengembangan Sistem Jaringan Jalan secara Nasional, yang dilaksanakan dengan menyusun Rencana Umum Jaringan Jalan (RUJJ) secara Nasional.
2) Penyelenggaraan Jalan secara umum, yang meliputi pelaksanaan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan secara

makro seluruh status Jalan, baik nasional, provinsi, kabupaten/ kota, maupun desa.

3) Penyelenggaraan Jalan nasional, yang meliputi pelaksanaan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan nasional yang ditujukan guna mencapai kondisi jalan yang laik fungsi dan berdaya saing (yang mendukung percepatan penurunan waktu tempuh untuk memangkas biaya ekonomi dan menciptakan efisiensi sehingga dapat berkompetisi dengan jaringan Jalan di negara lain).

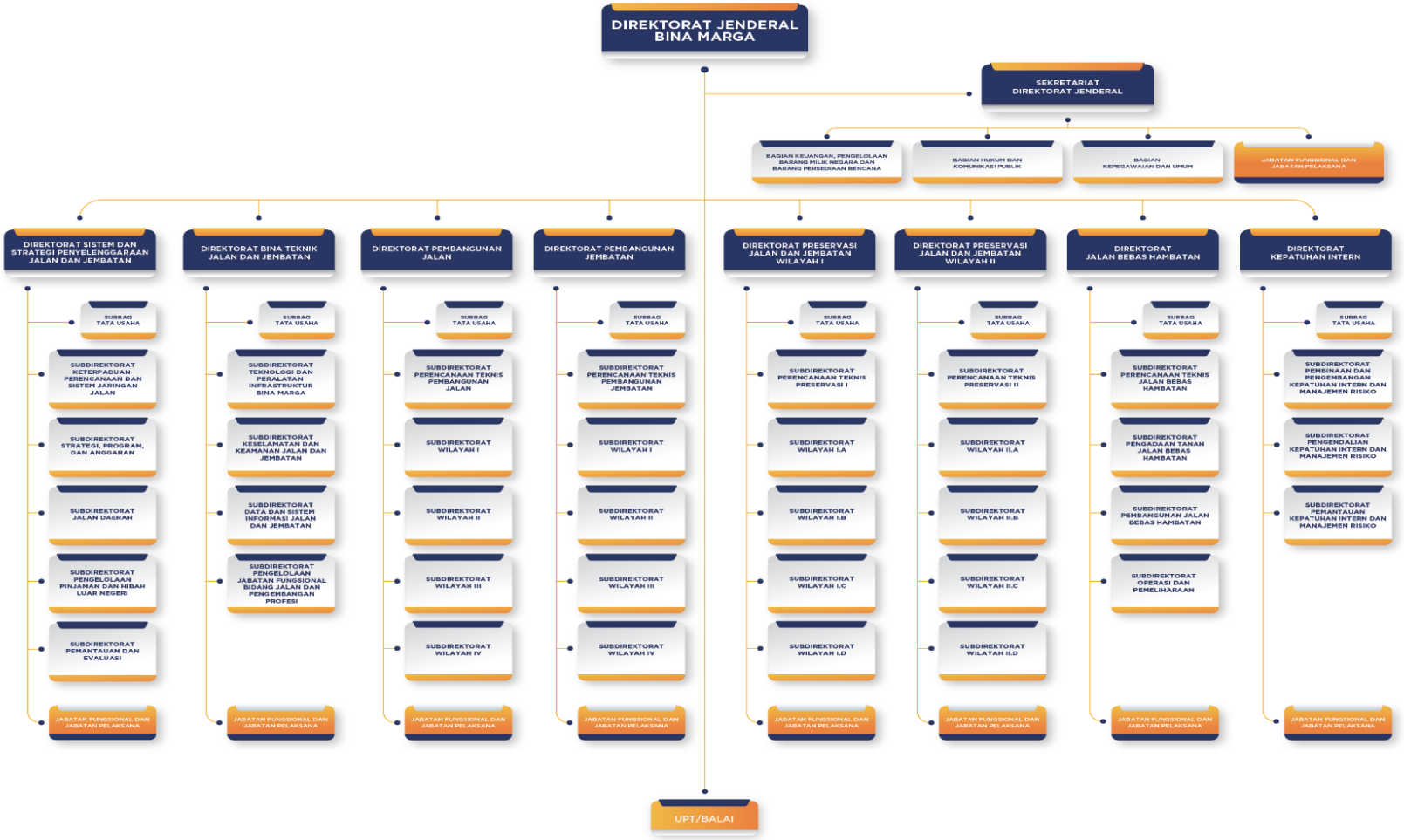
B. Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Bina Marga

Struktur organisasi Ditjen Bina Marga dalam rangka menjalankan tugas dan fungsi sesuai lingkup kewenangan disampaikan pada **Gambar 1.1**. Dalam hal ini:

1) Ditjen Bina Marga terdiri dari 8 (delapan) Direktorat dan 1 (satu) Sekretariat Direktorat Jenderal, yang didukung oleh 36 (tiga puluh enam) Sub Direktorat, 8 (delapan) Sub Bagian, 3 (tiga) Bagian, serta para Jabatan Fungsional.
2) Untuk pelaksanaan kegiatan teknis serta penyediaan layanan jalan di lapangan dibentuk 9 (sembilan) Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN), 24 (dua puluh empat) Balai Pelaksanaan Jalan Nasional (BPJN), dan 4 (empat) Balai Teknik yaitu: (i) Balai Bahan dan Perkerasan Jalan, (ii) Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus, (iii) Balai Geoteknik, Terowongan dan Struktur, dan (iv) Balai Sistem Jaringan dan Lingkungan Jalan.

Struktur organisasi Ditjen Bina Marga mengikuti model organisasi *Henry Mintsberg*[1] yang menggabungkan antara (i) *model divisional* di Kantor Pusat sesuai bidang kompetensi dengan pembentukan 8 (delapan) Direktorat dengan (ii) *model lini bisnis* di Balai Pelaksana Jalan yang membagi habis wilayah kerja secara nasional ke dalam 33 (tiga puluh tiga) Balai. Model organisasi ini paling lazim digunakan di sejumlah Unit Organisasi Pemerintah Pusat di Indonesia yang cakupan tugas dan fungsinya kompleks.

[1] Mintzberg, H. (1993) Structure in Fives: Designing Effective Organizations. Prentice-Hall, Englewood Cliffs, NJ.



Gambar 1.1 Struktur Organisasi Ditjen Bina Marga

Sumber: Diolah dari Permen PU Nomor 1 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PU

1.1.3 Evaluasi Pelaksanaan Renstra Direktorat Jenderal Bina Marga 2020-2024

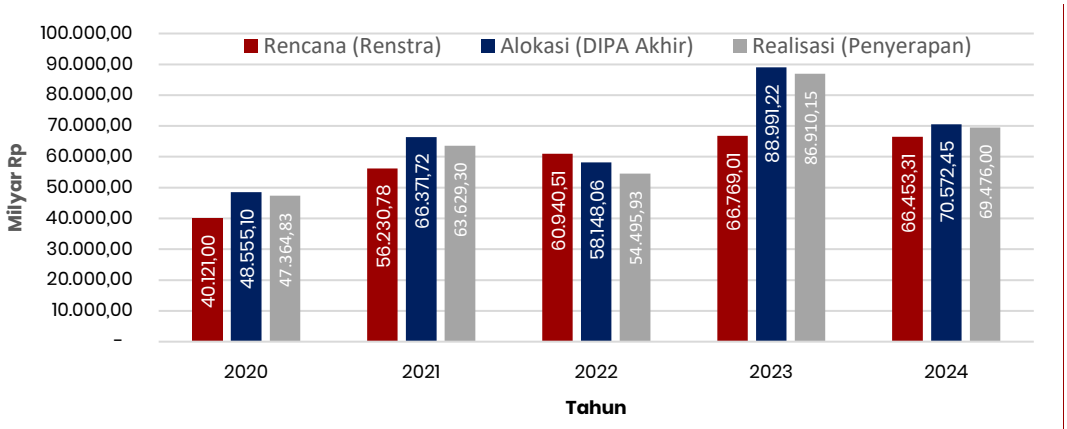
1.1.3.1 Realisasi Pendanaan Direktorat Jenderal Bina Marga 2020-2024

Tabel 1.1 dan **Gambar 1.2** menyampaikan perbandingan antara Rencana (Renstra), Alokasi (Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran/DIPA Akhir), dan Realisasi (Penyerapan) Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) Ditjen Bina Marga selama periode Tahun 2020-2024.

Tabel 1.1 Data APBN Ditjen Bina Marga 2020-2024

	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Rencana (Renstra) *(Miliar Rp)*	40.121,00	56.230,78	60.940,51	66.769,01	66.453,31	290.514,60
Alokasi (DIPA Akhir) *(Miliar Rp)*	48.555,10	66.371,72	58.148,06	88.991,22	70.572,45	332.638,56
Realisasi (Penyerapan) *(Miliar Rp)*	47.364,83	63.629,30	54.495,93	86.910,15	69.476,00	321.876,2

Sumber: Ditabelkan dari LKIP Ditjen Bina Marga 2020-2024



Gambar 1.2 Grafik Pendanaan APBN Ditjen Bina Marga 2020-2024
Sumber: Ditabelkan dari LKIP Ditjen Bina Marga 2020-2024

Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024 merencanakan kebutuhan pendanaan dari APBN bertambah secara *incremental* sekitar 10-15% per tahun sesuai perkiraan peningkatan kapasitas pendanaan pemerintah dan kesiapan teknis administratif dari jajaran Ditjen Bina Marga.

Alokasi (DIPA akhir) APBN Ditjen Bina Marga sepanjang periode 2020-2024 mengalami fluktuasi mengikuti kondisi keuangan negara yang belum pulih sepenuhnya dari dampak Covid-19. Total alokasi (DIPA akhir) APBN Ditjen Bina Marga Tahun 2020-2024 sebesar 114,50% dari Rencana (Renstra).

Kondisi ini merupakan kejadian khusus jika dibandingkan alokasi APBN pada Unit Organisasi lain yang umumnya mengalami pengurangan dan *refocusing*. Sebagai catatan, terdapat cukup banyak alokasi APBN Ditjen Bina Marga yang digunakan untuk pelaksanaan kegiatan penugasan di luar yang tercantum dalam Renstra. Hal ini sangat berdampak terhadap pencapaian target output yang direncanakan dalam Renstra. Rata-rata penyerapan APBN Ditjen Bina Marga pada periode Tahun 2020-2024 mencapai 96,76%. Daya serap anggaran ini merupakan yang tertinggi dibandingkan Unit Organisasi lainnya di Lingkungan Kementerian PU. Catatan realisasi anggaran tersebut mencerminkan komitmen jajaran Ditjen Bina Marga yang selalu berusaha melaksanakan semua kegiatan/proyek sesuai rencana agar segera memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi masyarakat.

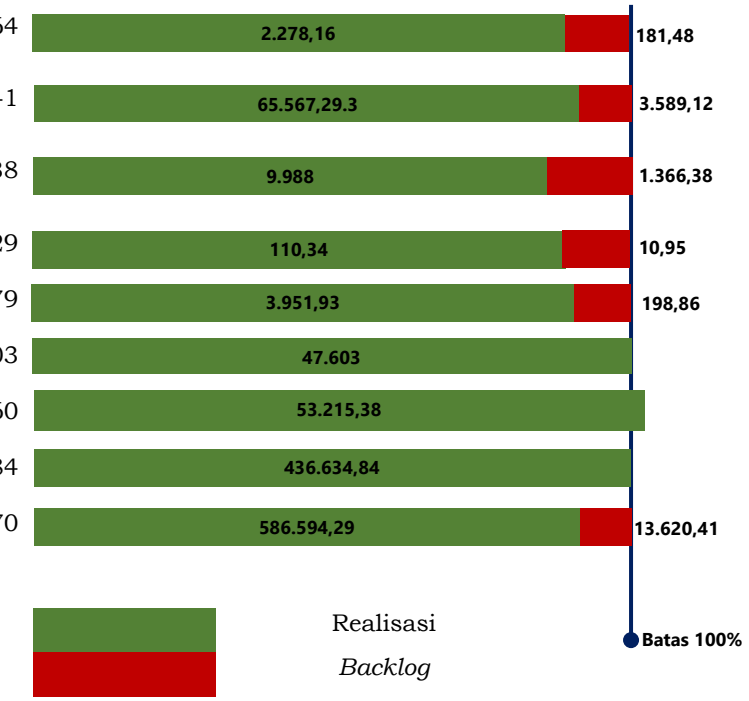
1.1.3.2 Realisasi Output Utama Direktorat Jenderal Bina Marga 2020-2024

Dengan kondisi pendanaan APBN 2020-2024 seperti pada **Sub Bab 1.1.3.1** di atas, terjadi juga dinamika dalam realisasi output utama Ditjen Bina Marga 2020-2024 sebagaimana disampaikan pada **Tabel 1.2**, dengan penjelasan:

1) Rata-rata realisasi dari 9 (sembilan) output utama Ditjen Bina Marga 2020-2024 sekitar 95,72% dari rencana dalam Renstra (*beyond planning achievement*).
2) Terdapat 1 (satu) output utama yang capaian realisasinya <90%, yaitu (i) panjang *fly over* dan *underpass* yang dibangun (87,97%) Penyebab tidak tercapainya output pembangunan *fly over* dan *underpass* banyak terhambat karena sulitnya pengadaan lahan.
3) Terdapat 5 (lima) output utama yang capaian realisasinya 90-99% yaitu: (i) Panjang jalan yang dibangun (92,62%) (ii) Panjang jembatan yang dibangun (94,81%), (iii) Panjang JBH/Tol yang dibangun dukungan pemerintah (90,97%), (iv) Dukungan Jalan Daerah (95,21%), dan (v) Panjang jembatan yang ditingkatkan (97,73%).
4) Terdapat 2 (dua) output utama yang capaian realisasinya sesuai 100% yaitu: (i) Panjang jalan yang terpelihara (100%) dan (ii) Panjang jembatan yang terpelihara (100%).
5) Terdapat 1 (satu) output utama yang capaiannya sesuai atau bahkan melebihi rencana (realisasi >100% atau lebih, *on-track/beyond planning achievement*), yaitu: (i) Panjang jalan yang ditingkatkan (102,19%).

Tabel 1.2 Realisasi Output Utama Ditjen Bina Marga 2020-2024 (%)

Output Utama		Target	25%	50%	75%	100%	125%
Panjang Jalan yang Dibangun	Km	2.459,64	2.278,16			181,48	
Panjang Jembatan yang Dibangun	M	69.156.41	65.567,29.3			3.589,12	
Panjang Fly Over dan Underpass yang Dibangun	M	11.354,38	9.988			1.366,38	
Panjang JBH/Tol yang Dibangun dengan Dukungan Pemerintah	Km	121,29	110,34			10,95	
Dukungan Jalan Daerah	Km	4.150,79	3.951,93			198,86	
Panjang Jalan yang Terpelihara	Km	47.603	47.603				
Panjang Jalan yang Ditingkatkan	Km	52.073,60	53.215,38				
Panjang Jembatan yang Terpelihara	M	436.634,84	436.634,84				
Panjang Jembatan yang Ditingkatkan	M	600.214,70	586.594,29			13.620,41	



Sumber: Ditabelkan dari LKIP Ditjen Bina Marga 2020-2024

1.1.3.3 Realisasi Capaian Kinerja Direktorat Jenderal Bina Marga 2020-2024

Struktur sasaran dan indikator kinerja Ditjen Bina Marga dalam Renstra 2020-2024 disampaikan pada **Gambar 1.3**.

Gambar 1.3 Struktur Indikator Kinerja Ditjen Bina Marga dalam Renstra 2020-2024
Sumber: SE Dirjen Bina Marga No: 15.1/SE/Db/2020 tentang Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

Sasaran Strategis (SS) SS2 – Meningkatnya Konektivitas Jaringan Jalan Nasional dengan Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) – Waktu Tempuh Jaringan Jalan Nasional merupakan sasaran dan indikator pada level Renstra Kementerian PU 2020-2024 yang diturunkan (*cascaded*) pelaksanaannya kepada Ditjen Bina Marga sesuai bidang tugas dan fungsi dalam penyelenggaraan jalan.

Pada level program, Ditjen Bina Marga memiliki 1 (satu) Sasaran Program (SP), yaitu SP Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Nasional, yang diukur kinerjanya melalui 3 (tiga) indikator yaitu: IKSP.1 Tingkat Aksesibilitas Jalan, IKSP.2 Penilaian Kondisi Jalan, dan IKSP.3 Penilaian Keselamatan Jalan.

Realisasi kinerja Ditjen Bina Marga selama Tahun 2020-2024 disampaikan pada **Tabel 1.3**. Secara umum capaian IKSS dan IKSP Ditjen Bina Marga dari Tahun 2020-2024 di atas 90% (bahkan ada yang di atas 100%), hal ini menunjukkan tingginya konsistensi antara perencanaan dengan pelaksanaan kinerja. Hanya IKSS Waktu Tempuh Jaringan Jalan Nasional yang di Tahun 2024 tidak mencapai kinerja yang diharapkan (capaian sedikit di bawah 90%), hal ini disebabkan karena cukup banyak target pembangunan jalan nasional dan jalan tol yang tidak tercapai (lihat **Tabel 1.2**) sehingga hanya menghasilkan penambahan kapasitas jalan nasional yang relatif terbatas yang tidak mampu mengimbangi pertumbuhan lalu lintas jalan.

Tabel 1.3 Realisasi Capaian Kinerja Ditjen Bina Marga 2020-2024

Sasaran/ Indikator Kinerja	Target/ Revisi/ Capaian	Satuan	Tahun				
			2020	2021	2022	2023	2024
Sasaran Strategis (SS) : Meningkatnya Konektivitas Jaringan Jalan Nasional							
IKSS Waktu Tempuh Jaringan Jalan Nasional	Target Awal	jam/100 km	2,21	2,18	2,09	2,15	2,14
	Revisi Target	jam/100 km	2,21	2,19	2,09	2,15	2,14
	Capaian	jam/100 km	2,16	2,22	2,20	2,16	2,14
	Capaian Kinerja	%	102,31%	98,65%	95,00%	99,54%	100,00%
Sasaran Program (SP) : Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Nasional							
IKP.1 Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional	Target Awal	%	81,80	82,80	84,60	85,80	87,90
	Revisi Target	%	81,80	82,80	84,60	83,64	84,06
	Capaian	%	81,57	81,68	83,44	83,85	84,06
	Capaian Kinerja	%	99,71%	98,65%	98,63%	99,06%	100,00%
IKP.2 Pemeringkatan Kondisi Jalan Nasional	Target Awal	skor	2,70	2,63	2,61	2,57	2,50
	Revisi Target	skor	2,70	2,75	2,58	2,57	2,57
	Capaian	skor	2,66	2,64	2,59	2,57	2,57
	Capaian Kinerja	%	101,50%	104,17%	99,61%	100,00%	100,00%
IKP.3 Tingkat Keselamatan Jalan Nasional	Target Awal	skor	3,51	3,14	2,95	2,89	2,.82
	Revisi Target	skor	3,512	3,14	2,95	2,89	2,82
	Capaian	skor	3,514	3,15	2,95	2,89	2,82
	Capaian Kinerja	%	99,94%	99,68%	100,00%	100,00%	100,00%

Keterangan:
*) Prognosis capaian di Tahun 2024

: Capaian kinerja ≥ 100%, target tercapai (*mission accomplished, beyond target*)

: Capaian kinerja ≥ 90% s.d 100%, *on the right track*

: Capaian kinerja ≥ 65% s.d 90%, perlu kerja keras (*moderated achievement*)

: Capaian kinerja < 65%, sulit tercapai (*low achievement*)

Sumber: Ditabelkan dari LKIP Ditjen Bina Marga 2020-2024 dan Direktorat SSPJJ (Januari 2025)

1.1.3.4 Realisasi Target RPJMN 2020-2024 Bidang Jalan

Pada **Tabel 1.4** disampaikan realisasi target RPJMN 2020-2024 untuk bidang jalan. Secara rata-rata capaian untuk keempat indikator sekitar 74,95% (*moderate achievement*, capaian antara 65-90%).

Target panjang jalan tol terbangun/beroperasi hingga akhir 2024 hanya tercapai 39,76% (*low achievement*), sedangkan target panjang jalan baru yang terbangun tercapai 75,77% (*moderate achievement*). Adapun target kondisi mantap jalan nasional tercapai 96,91% (*on-the track*) dimana indikator ini berbasis pada kegiatan preservasi jalan nasional. Selain itu, target waktu tempuh tercapai mendekati 90% (tepatnya 87,37%) yang merupakan resultan dari ketiga indikator sebelumnya. Untuk memastikan tercapainya target pembangunan jalan (termasuk jalan tol) diperlukan persiapan teknis yang lebih matang, koordinasi lintas K/L yang lebih intensif, dan dukungan kepada Daerah dan Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) yang lebih kuat untuk memastikan tercapainya target pembangunan jalan nasional dan jalan tol (termasuk dukungan jalan daerah) di periode Renstra 2025-2029.

Tabel 1.4 Realisasi Target RPJMN 2020-2024 Bidang Jalan

Sasaran	Indikator	Target RPJMN 2020-2024	Realisasi			% Capaian
			2022	2023	2024	
Meningkatnya konektivitas untuk mendukung kegiatan ekonomi dan akses menuju pelayanan dasar	Waktu tempuh di Jalan Lintas Utama Pulau (jam/100 km)	1,9	2,2	2,16	2,14	88,79%
	Persentase kondisi mantap jalan nasional (%)	97	92,2	94,18	95,22	98,16%
	Panjang jalan tol baru terbangun/ beroperasi (km) kumulatif	2500	511,07	747,87	932,6	37,30%
	Panjang jalan baru yang terbangun (km) kumulatif	3000	1391,21	1927,2	2278,1	75,94%

Sumber: Ditabelkan dari LKIP Ditjen Bina Marga 2020-2024

1.1.3.5 Identifikasi Permasalahan Pelaksanaan Renstra 2020-2024

Berdasarkan LKIP Ditjen Bina Marga dari Tahun 2020 hingga Tahun 2024 terlaporkan sejumlah permasalahan yang menjadi penyebab terhambatnya

implementasi dan/atau tidak tercapainya target output utama dan target kinerja dalam Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024, baik dari aspek alokasi sumber daya, regulasi dan kelembagaan, maupun teknis pelaksanaan di lapangan.

Pada **Gambar 1.4** disampaikan hasil pemetaan permasalahan pelaksanaan Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024 menggunakan pendekatan *Fishbone Analysis*[2]. Secara kumulatif masing-masing elemen permasalahan memiliki kontribusi terhadap tidak tercapainya target output utama dan target kinerja dari Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024.

Terdapat beberapa faktor penyebab permasalahan yang cukup dominan mempengaruhi capaian kinerja pelaksanaan Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024, diantaranya:

1) Permasalahan pada aspek pendanaan, khususnya terkait dengan:
    a. Adanya *backlog* kebutuhan anggaran akibat *refocusing* untuk penanganan Covid-19, Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN), dan penugasan di luar Renstra (yang mencapai 25,42% dari total DIPA Ditjen Bina Marga 2025-2029). Aspek pendanaan merupakan faktor penyebab utama dari tidak tercapainya sejumlah target keluaran Ditjen Bina Marga, khususnya target pembangunan jalan dan *fly over/underpass*, serta dukungan jalan daerah;
    b. Belum optimalnya pemanfaatan sumber pendanaan serta pembiayaan alternatif (Surat Berharga Syariah Negara/SBSN, Kerja sama Pemerintah dengan Badan Usaha/KPBU, optimalisasi aset, CSR, dan lain sebagainya). Hal ini berdampak langsung terhadap pencapaian target panjang jalan tol yang terbangun dan upaya penerapan pembiayaan kreatif pada jalan nasional.
2) Selain aspek pendanaan, frekuensi permasalahan yang cukup sering muncul adalah terkait dengan:
    a. aspek kelembagaan, terkait dengan (i) koordinasi antar *stakeholders* (K/L terkait, Pemerintah Daerah/Pemda, Masyarakat), (ii) efektivitas pengendalian pada tahap pengadaan, pelaksanaan konstruksi dan pemanfaatan jalan, (iii) efektivitas struktur organisasi, dan (iv) kendala perizinan terkait pemanfaatan lahan;
    b. aspek regulasi, berkenaan dengan kelengkapan, relevansi, dan efektivitas pelaksanaan dari regulasi sesuai kondisi dan tantangan yang dihadapi di lapangan;
    c. aspek penunjang, terkait dengan kualitas perencanaan (*readiness criteria*), optimalisasi sistem manajemen aset jalan,

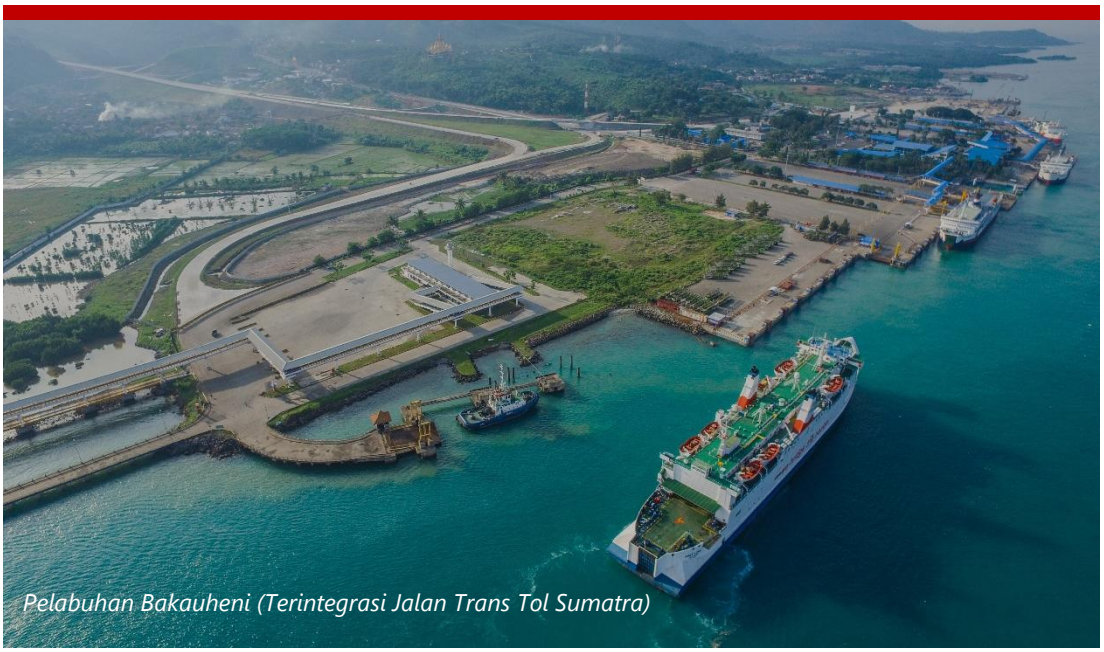
[2] Ishikawa, Kaoru (1968). Guide to Quality Control. Tokyo: JUSE.

jembatan, dan lereng, serta aspek dukungan tata kelola pemerintahan.

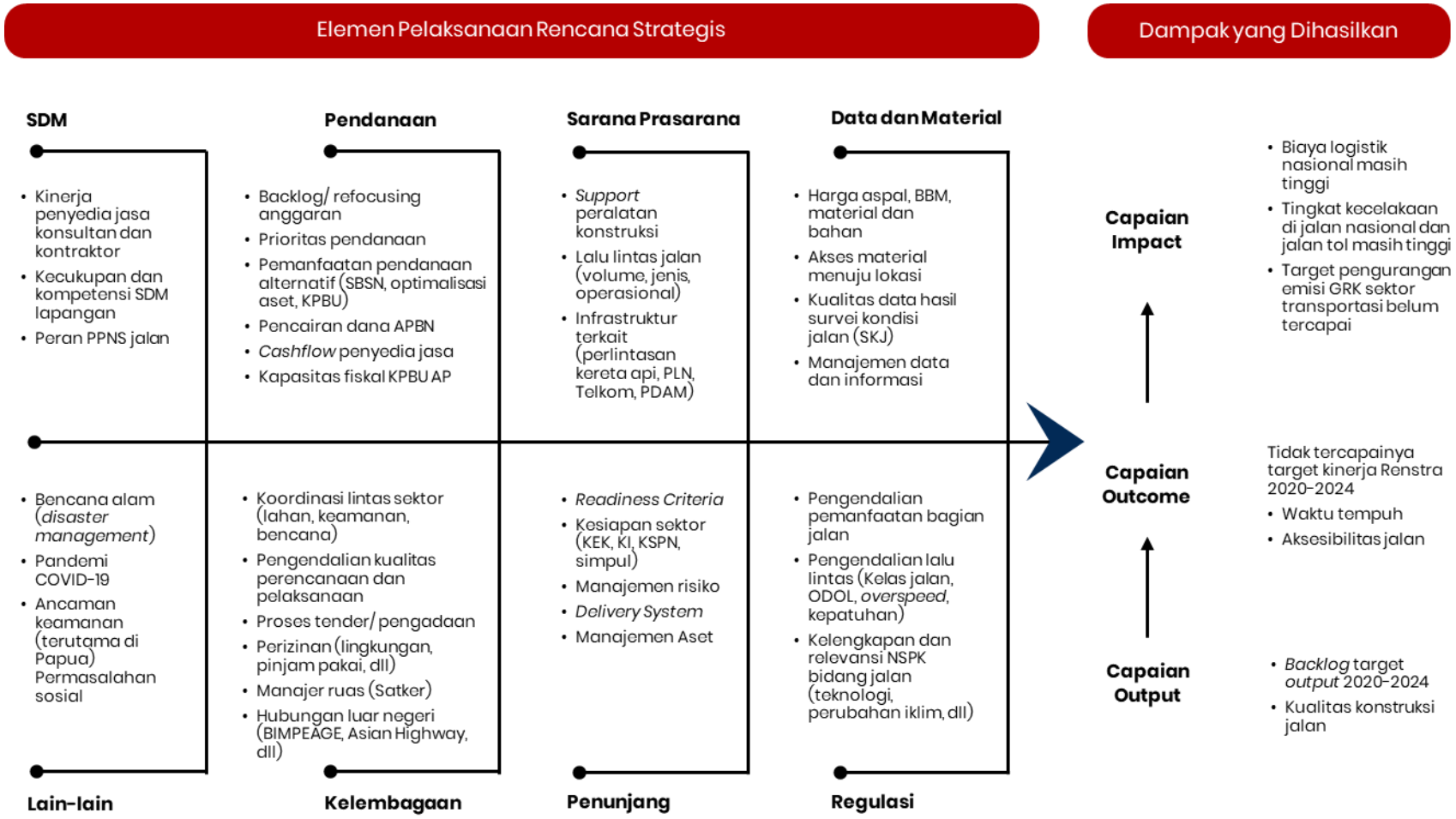
3) Aspek lainnya (Sumber Daya Manusia/SDM, sarana prasarana, data dan material, dan lain-lain) turut memberikan kontribusi terhadap sejumlah hambatan/permasalahan dalam implementasi Renstra Ditjen Bina Marga, terutama hambatan pelaksanaan kegiatan selama Pandemi Covid-19 dan dampak dari bencana alam;

4) Sejumlah permasalahan tersebut memberikan konsekuensi bagi belum optimalnya pencapaian seluruh *output* maupun harapan akan *outcome/impact* dari penyelenggaraan jalan yang dilakukan Ditjen Bina Marga, terutama terkait capai target: tingkat kondisi/kemantapan jalan, capaian penanganan lokasi rawan, penyediaan kapasitas jalan, serta aksesibilitas jalan.

Untuk mencegah agar permasalahan di atas tidak terulang kembali dalam pelaksanaan Renstra 2025-2029, terdapat sejumlah upaya mitigasi yang akan dilakukan diantaranya melalui: (i) optimalisasi pemanfaatan sumber pendanaan dan pembiayaan kreatif, (ii) pengintegrasian sistem manajemen aset infrastruktur jalan (perkerasan, jalan, jembatan), (iii) penyediaan *readiness criteria* (dokumen perencanaan, perizinan, dan penyediaan lahan) secara tepat waktu dan berkualitas, (iv) peningkatan sistem pengendalian pada tahap pengadaan, pelaksanaan konstruksi, dan pemanfaatan jalan, (v) peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan.



Pelabuhan Bakauheni (Terintegrasi Jalan Trans Tol Sumatra)



Gambar 1.4 *Fishbone Analysis* Permasalahan/Faktor Penyebab Terhambatnya Pelaksanaan Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024

1.1.3.6 Identifikasi Faktor Pendukung Keberhasilan Pelaksanaan Renstra 2020-2024

Terdapat sejumlah inovasi ataupun kebijakan yang dilakukan oleh Ditjen Bina Marga selama periode Tahun 2020-2024 yang dilaporkan dalam LKIP yang menjadi faktor pendukung keberhasilan pencapaian sejumlah target/capaian strategis Ditjen Bina Marga. Pada beberapa butir berikut ini disampaikan deskripsi mengenai faktor-faktor tersebut.

A. Pengembangan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) di Lingkungan Ditjen Bina Marga

Pada periode Tahun 2020-2024 sejumlah inovasi dalam pemanfaatan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) yang dilakukan Ditjen Bina Marga berdampak positif bagi tingkat akuntabilitas kinerja, maupun efisiensi/efektivitas pencapaian target pembangunan dan preservasi jalan. Berikut ini disampaikan contoh beberapa inovasi tersebut:

- Pembaruan berkala sistem masukan data infrastruktur ke-Bina Marga-an (SMD Jalan, Invi-J, InSlope) yang terintegrasi dalam basis data spasial terpusat Bina Marga (*Geodatabase* Bina Marga). Data kondisi jalan dalam *Geodatabase* Bina Marga yang kemudian diolah untuk proses pemrograman dan penganggaran melalui IRMSv3, yang berdampak terhadap tingkat efisiensi dan efektivitas dalam pelaksanaan preservasi jalan.
- Pemanfaatan *e-katalog* yang lebih ekstensif untuk beberapa jenis pengadaan barang dan jasa terkait preservasi jalan.
- Peluncuran aplikasi JAKI (Jalan Kita) 2.0 yang berkontribusi dalam meningkatkan kecepatanggapan penanganan terhadap keluhan publik terkait kondisi jalan dan jembatan.
- Aplikasi Jeli (Jendela Layanan Informasi dan Ide), SIPAKAR (Sistem Informasi Padat Karya), OKSIP (One Klik Sistem Integrasi Perizinan) berkontribusi dalam peningkatan akuntabilitas penyelenggaraan jalan.
- Penerapan Building Information Modeling (BIM) terutama pada paket pekerjaan dengan tingkat kompleksitas tinggi baik di tahap desain maupun pada tahap konstruksi.

B. Optimalisasi Pemanfaatan Berbagai Opsi *Delivery System*

Pemanfaatan berbagai pilihan *delivery system* untuk pembangunan ataupun preservasi jalan mampu meningkatkan kualitas penyediaan jalan. Adapun beberapa upaya yang sudah dilakukan terkait optimalisasi *delivery system* di Ditjen Bina Marga antara lain:

- Penerapan multi opsi *Delivery System* dengan berbagai skema pengadaaan pekerjaan konstruksi jalan (a.l., *Design and Build* (DB), *Performance Based Contract* (PBC), *e-katalog* sektoral) yang

mendukung percepatan pencapaian tingkat aksesibilitas dan tingkat kondisi jalan nasional.
- Penerapan kontrak *long-segment* secara meluas pada ruas-ruas jalan nasional telah berhasil meningkatkan capaian kondisi (kemantapan) jalan nasional.
- *Multi Years Contract* (MYC) pada beberapa paket telah membantu percepatan penuntasan pembangunan jalan dalam upaya pencapaian target kinerja aksesibilitas jalan.

C. Koordinasi/Dukungan Lintas Sektoral bagi Percepatan Pembangunan Jalan

Pelaksanaan pembangunan jalan dalam rangka pemenuhan target penugasan ataupun pencapaian sasaran aksesibilitas jalan, memerlukan adanya dukungan dari berbagai instansi (K/L terkait) agar proses pembangunan dapat terlaksana tepat waktu. Berikut ini disampaikan beberapa bentuk koordinasi/dukungan dari berbagai pihak dalam percepatan pembangunan jalan:

- Kerjasama dengan BUJT dan Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN) telah membantu percepatan dalam proses pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol ataupun Proyek Strategis Nasional (PSN).
- Peningkatan koordinasi dengan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan dan Kementerian Perhubungan terkait dokumen Lingkungan dan dokumen Dampak Lalu Lintas cukup membantu dalam proses penyiapan *readiness criteria* pembangunan jalan dan jembatan secara tepat waktu.
- Koordinasi dan kolaborasi bersama dengan Pemda, TNI, POLRI, serta organisasi dan tokoh masyarakat dapat meminimalisir potensi konflik sosial dan risiko keamanan yang mungkin terjadi dalam kegiatan konstruksi jalan.
- Koordinasi dengan berbagai pihak (Pemda, BNPB, TNI, Polri, Kementerian Perhubungan, dan unsur masyarakat lainnya) dalam penanganan dampak bencana terhadap jalan dapat mempercepat pemulihan operasional jalan.

Terbatasnya kemampuan pendanaan pemerintah yang dapat dialokasikan untuk penyelenggaraan jalan mengharuskan dioptimalkannya pemanfaatan sejumlah sumber pendanaan dan skema pembiayaan alternatif dalam upaya percepatan pelaksanaan pembangunan jalan. Berikut ini disampaikan beberapa upaya yang telah dilakukan Ditjen Bina Marga dalam memanfaatkan sumber-sumber pendanaan dan skema pembiayaan alternatif tersebut:

- Penggunaan sumber pendanaan alternatif (seperti SBSN dan optimalisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak/PNBP) serta pembiayaan inovatif (Pinjam/Hibah Luar Negeri/PHLN dan KPBU)

telah memberikan dukungan yang signifikan (sekitar 20-30% total APBN Ditjen Bina Marga) untuk mendanai dan membiayai kegiatan pembangunan dan preservasi jalan nasional.

- Pelaksanaan KPBU untuk pembangunan sejumlah ruas jalan tol dan Kerja sama Pemerintah dengan Badan Usaha *Availability Payment*/KPBU-AP untuk penggantian dan duplikasi sebanyak 37 (tiga puluh tujuh) jembatan di Pulau Jawa dan preservasi Jalan Lintas Timur di Sumatera Selatan dan Riau yang merupakan sumber Non APBN yang memberikan dukungan cukup besar dalam peningkatan konektivitas nasional.

D. Peningkatan Kinerja Perencanaan dan Pelaksanaan Penanganan Jalan

Dalam rangkaian bisnis proses pembangunan/preservasi jalan mulai dari perencanaan, pemrograman, penganggaran, hingga pelaksanaan pembangunan dan preservasi jalan, diperlukan penyamaan pemahaman kualitas pelaksanaan pada setiap tahap untuk menjamin tercapainya mutu jalan sesuai dengan yang diharapkan dalam memastikan tercapainya tingkat kondisi maupun pelayanan jalan. Beberapa inovasi yang telah dilakukan Ditjen Bina Marga dalam rangka peningkatan kualitas bisnis proses dalam pembangunan/preservasi jalan selama periode 2020-2024 adalah sebagai berikut:

- Penerapan *Value Engineering* (VE) untuk meningkatkan kualitas dan efisiensi pekerjaan *Feasibility Study* (FS) dan *Detailed Enginering Design* (DED), terutama untuk beberapa proyek strategis di Ditjen Bina Marga.
- Percepatan dan pengawasan terhadap kelengkapan dan kualitas *Readiness Criteria* (termasuk koordinasi intensif dengan instansi/ *stakeholders* terkait perizinan lingkungan dan pembebasan lahan) sebelum pelaksanaan tender, dapat mengurangi risiko keterlambatan jadwal tender dan permasalahan di lapangan.
- Seluruh Unit Kerja/ Unit Pelaksana Teknis (UPT) berkoordinasi secara intensif dengan Balai Pelaksana Pemilihan Jasa Konstruksi (BP2JK) di provinsi masing-masing dan menyiapkan dokumen lelang sebaik mungkin untuk mengurangi potensi terjadinya tender ulang.
- Penguatan kapasitas perencanaan di tingkat Balai melalui pembinaan teknis secara berkala oleh Direktorat terkait untuk meningkatkan kualitas desain (DED) terutama untuk memastikan validitas dokumen yang digunakan, tidak adanya *over design*, output penanganan sesuai kebutuhan dan penyusunan Engineering Estimate (EE)/Owner Estimate (OE)/Harga Perkiraan Sendiri (HPS) yang disusun secara profesional sehingga review design tidak diperlukan pada saat konstruksi sudah dilaksanakan di lapangan.
- Optimalisasi peran pengendalian pekerjaan utamanya pengendalian terhadap waktu dan mutu pelaksanaan, serta manajemen sumber daya dan peralatan.

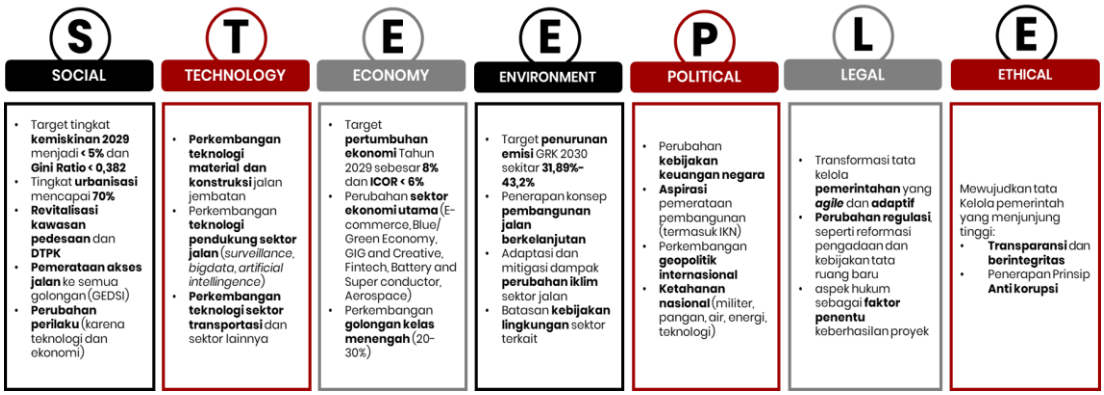
- Penguatan kinerja penyedia jasa pada pelaksanaan di lapangan dengan melakukan pendampingan/pembinaan dan pelibatan masyarakat dalam pengendalian agar pekerjaan dapat berlangsung tepat waktu, tepat mutu, tepat biaya, tepat kuantitas, tepat administrasi, dan tepat sasaran.

1.2 Potensi dan Permasalahan Penyelenggaraan Jalan

Terdapat sejumlah faktor eksternal (lingkungan strategis) dan faktor internal (isu strategis) dalam penyelenggaraan bidang jalan yang perlu dipertimbangkan dalam Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029. Pada beberapa sub bab berikut disampaikan uraian singkat terkait perkembangan tersebut.

1.2.1 Perkembangan Lingkungan Strategis

Identifikasi perkembangan faktor eksternal disampaikan dengan pendekatan STEEPLE (*Social, Technological, Economical, Environmental, Political, Legal, Ethical*)[3] yang umum digunakan dalam mendeskripsikan perkembangan lingkungan strategis.

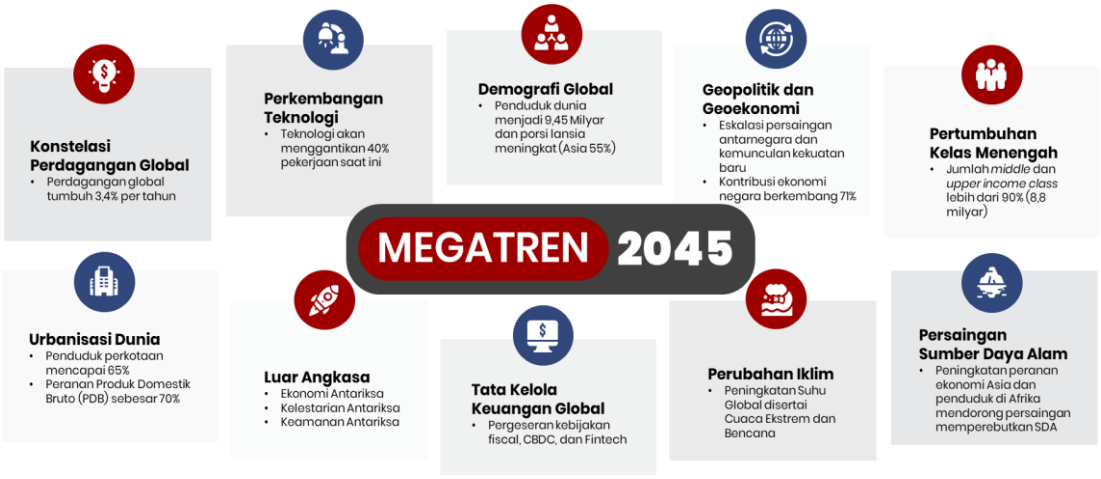


Gambar 1.5 Pemetaan Perkembangan Eksternal sebagai Faktor Pengaruh/Lingkungan Strategis Penyelenggaraan Jalan

1.2.1.1 Perkembangan Lingkungan Strategis Global

Pelaksanaan pembangunan nasional ke depan, termasuk penyelenggaraan jalan, akan dihadapkan kepada tantangan berupa sejumlah tren perkembangan dalam skala global, atau sering disebut sebagai Megatren Dunia 2045, sebagaimana diilustrasikan pada **Gambar 1.6**.

[3] Aguilar, F.J. (1967) Scanning the Business Environment, MacMillan Co., New York, 1967.



Gambar 1.6 Megatren Global 2045
Sumber: UU Nomor 59 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2045

A. Geopolitik dan Geoekonomi

Adanya eskalasi persaingan antarnegara adidaya yang meluas akan memunculkan kekuatan baru. Persaingan geopolitik di kawasan Indo-Pasifik (termasuk Indonesia di dalamnya) sebagai pusat ekonomi baru dunia ke depan akan mempengaruhi stabilitas kawasan (termasuk ASEAN). Perekonomian global di Tahun 2050 akan meningkat 3 kali lipat dibandingkan Tahun 2015[4], dimana output ekonomi negara berkembang di Tahun 2050 akan mencapai 72% dari total, dengan negara-negara di Asia sebagai pendorong utamanya (54% dari total). Sektor komoditas tidak lagi menjadi pendorong pertumbuhan ekonomi negara berkembang yang mulai beralih ke industri dan manufaktur.

B. Demografi Global

Perkembangan penduduk global hingga 9,7 Miliar jiwa di Tahun 2050[5] menyebabkan peningkatan permintaan akan pangan, energi, air, dan sumber penghidupan lainnya yang semakin langka. Konsentrasi penduduk yang cukup besar akan ada di Kawasan Asia dan Afrika, sedangkan populasi penduduk perkotaan dunia akan meningkat hingga 68-75% di Tahun 2050. Di sisi lain, penetrasi teknologi dalam perikehidupan masyarakat akan merubah secara dramatis pola interaksi sosial ekonomi.

C. Pertumbuhan Kelas Menengah

Jumlah kelas menengah dunia pada Tahun 2045 diperkirakan akan mencapai lebih dari 90% terhadap populasi dunia[6], dengan komposisi yang juga akan mengalami pergeseran dari kawasan Eropa dan Amerika Serikat

[4] IMF, World Economic Outlook, Oktober 2016)
[5] United Nation Department of Economic and Social Affair, 2022
[6] Future Platform, 2023

ke kawasan Asia. Tren ini menciptakan peluang ekonomi dan lapangan kerja baru (khususnya karena adanya perubahan gaya hidup) dan sekaligus memberikan tantangan pada aspek sosial dan politik yang semakin terbuka.

D. Perkembangan Teknologi

Pandemi Covid-19 telah mendorong adanya akselerasi disrupsi teknologi di berbagai kehidupan masyarakat dengan semakin berkembangnya penerapan *Internet of Things (IoT), Artificial Intelligence (AI), Cloud Computing, Robotic and Automation*. Ke depan teknologi akan semakin mempengaruhi sektor manufaktur, kesehatan, pendidikan, pemerintahan dan lain sebagainya.

E. Persaingan Sumber Daya Alam

Berkembangnya jumlah penduduk dunia yang disertai dengan ketatnya persaingan dunia dan adanya penurunan daya dukung lingkungan, menyebabkan setiap negara akan saling memperebutkan sumber daya alam yang semakin langka. Komoditas, meskipun sudah bukan merupakan porsi ekonomi terbesar, namun akan menjadi penentu daya saing dan daya tawar suatu negara dalam interaksi perdagangan dunia. Ketahanan pangan dan ketahanan energi harus menjadi program utama pembangunan nasional ke depan.

F. Konstelasi Perdagangan Dunia

Peningkatan peranan negara berkembang (khususnya negara *Emerging 7 (E7)*, termasuk di dalamnya Indonesia) dalam perekonomian global akan menggeser dominasi negara-negara maju (G7), sehingga mendorong pergeseran pusat perdagangan internasional ke kawasan Asia-Afrika[7]. Tren produksi bersama internasonal dalam rantai pasok global (*global production networks*/GPN dan *global value chain*/GVC) akan mendorong terbentuknya hub perdagangan strategis pada kawasan kerjasama.

G. Perubahan Iklim

Dunia akan memasuki era *Triple Planetary Crisis* berupa perubahan iklim, kerusakan lingkungan dan polusi, serta kehilangan keanekaragaman hayati. Hal ini mendorong diterapkannya prinsip pembangunan yang berkelanjutan, khususnya melalui konsep ekonomi hijau, komitmen global menuju *Nett Zero Emission* (NZE), serta pemanfaatan sumber energi alternatif.

H. Urbanisasi Dunia

Menurut UN DESA[8], 2/3 penduduk dunia di Tahun 2050 akan tinggal di kawasan perkotaan, dimana hal ini berbanding lurus dengan peningkatan ukuran kota (sehingga akan muncul sejumlah *megacity* baru). Keterbatasan

[7] International Monetary Fund, 2021.
[8] United Nation Department of Economic and Social Affairs (UN DESA), 2022

daya dukung serta perkembangan teknologi akan memacu inovasi dalam penyediaan infrastruktur dan layanan publik.

I. Tata Kelola Keuangan Global

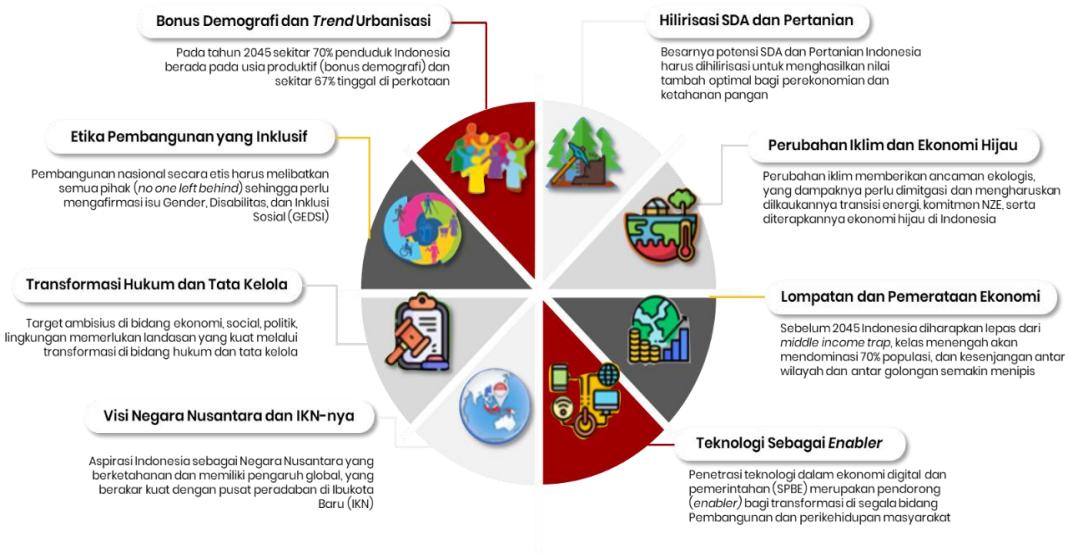
Penggunaan *Central Bank Digital Currency* (CBDC) akan menjadi *tren* dalam menjaga stabilitas moneter dan sistem keuangan negara-negara dunia di masa datang. Hal ini sekaligus untuk mengantisipasi pesatnya perkembangan perusahaan teknologi finansial yang akan berimplikasi besar terhadap industri jasa keuangan.

J. Pemanfaatan Luar Angkasa

Antariksa yang dipandang sebagai warisan bersama umat manusia (*common heritage of human kind*) akan dikelola secara bersama untuk dapat meningkatkan kualitas dan keberlanjutan hidup manusia. Proses pengaitan antara bumi dan antariksa ini akan memunculkan tiga isu utama, yaitu ekonomi antariksa (*space economy*), kelestarian antariksa (*space sustainability*), dan keamanan antariksa (*space security*).

1.2.1.2 Perkembangan Lingkungan Strategis Nasional

Gambaran perkembangan lingkungan strategis nasional sebagai modal dasar dan sekaligus tantangan pembangunan disampaikan pada **Gambar 1.7**.



Gambar 1.7 Modal Dasar dan Tantangan Pembangunan Nasional 2045
Sumber: digambarkan dari UU Nomor 59 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2029

A. Perkembangan Sosial dan Demografi Nasional

Penduduk Indonesia hanya akan tumbuh kurang dari 1% per tahun dari 2025-2045, sehingga diperkirakan jumlah penduduk Indonesia akan mencapai 324,05 juta jiwa di Tahun 2045[9]. Indonesia menikmati bonus demografi hingga 15 tahun ke depan yang harus dioptimalkan dengan peningkatan produktivitas untuk mendorong pertumbuhan ekonomi. Jumlah penduduk yang besar dengan daya beli yang terus meningkat, mendorong Indonesia menjadi pasar produk berkualitas (*consuming class*) di dunia. Diperkirakan di Tahun 2050, jumlah penduduk Indonesia yang tinggal di kawasan perkotaan akan melebihi 65% yang berpotensi menimbulkan permasalahan penyediaan infrastruktur dan pelayanan publik perkotaan.

Sosial budaya merupakan perangkat lunak yang dapat menjadi kekuatan penting dalam menggerakkan aksi kolektif dalam mendorong transformasi publik melalui kebijakan-kebijakan strategis dalam pembangunan di berbagai bidang. Selain itu, Indonesia memiliki khasanah warisan budaya tak benda (*intangible cultural heritage*) yang sangat berpotensi untuk menjadi wisata budaya serta dikembangkan sebagai kearifan lokal dalam mendukung keberlanjutan ekologis nasional.

B. Kekayaan Sumber Daya Alam

Kekayaan sumber daya alam Indonesia sangat besar, berupa hutan tropis yang masih luas (saat ini sekitar 125,57 juta Ha), cadangan sumber daya energi dan mineral yang melimpah (cadangan minyak bumi 4,17 miliar *barrel* (terbukti/potensial), gas alam 54,84 TSCF (terbukti/potensial), batu bara 36,30 miliar ton, nikel 5,24 miliar ton, tembaga 3,01 miliar ton, bauksit 3,22 miliar ton, serta cadangan energi terbarukan (khususnya tenaga surya 3294 GW)). Indonesia juga memiliki potensi maritim yang sangat besar, keanekaragaman ekosistem, serta keindahan alam yang sangat potensial. Dengan wilayah daratan yang masih sangat luas, sektor pertanian dan perkebunan akan dapat menjadi penopang ketahanan pangan dan energi di masa datang.

Potensi sumber daya alam merupakan modal dasar bagi pembangunan ekonomi, serta dapat dijadikan sebagai daya tawar bagi Indonesia dalam percaturan geopolitik dunia sebagai upaya untuk menjaga ketahanan nasional.

C. Dampak Perubahan Iklim dan Daya Dukung Lingkungan

Perubahan iklim seiring dengan *trend* peningkatan suhu global (sekitar 0,89°C di Tahun 2022 dibandingkan suhu Tahun 1900[10]) menyebabkan ancaman ekologis. Sekitar 319 Kabupaten/Kota memiliki kerentanan tinggi

[9] BPS-UNFPA (2018) Proyeksi Penduduk Indonesia 2015-2045

[10] US NOAA (*National Oceanic and Atmospheric Administration*), 2023

terutama di sektor kelautan dan pesisir, air, pertanian, dan kesehatan. Terdapat 18000 km garis pantai Indonesia berkategori rentan dan sangat rentan terhadap dampak perubahan iklim. Selain itu, daya dukung lingkungan terus mengalami penurunan sebagai dampak dari alih fungsi lahan hutan (diproyeksikan akan terjadi pengurangan lahan hutan ± 10 juta Ha dari Tahun 2025-2060) serta ketersediaan sumber daya air yang terus berkurang.

Oleh karena itu diperlukan adanya kebijakan untuk melakukan mitigasi atas dampak perubahan iklim tersebut (terutama terkait dengan kebencanaan) serta langkah-langkah yang signifikan untuk menerapkan konsep pembangunan yang berkelanjutan dengan menerapkan prinsip-prinsip ekonomi hijau, diantaranya melalui transisi menuju energi terbarukan dan komitmen menuju *Nett Zero Emission*.

D. Keseimbangan Pertumbuhan dan Pemerataan Ekonomi

Ekonomi Indonesia diharapkan akan tumbuh 5,7% per tahun melalui transformasi struktural di sektor ekonomi dengan memanfaatkan bonus demografi dan kemajuan teknologi. Indonesia diharapkan dapat keluar dari *middle-income trap* antara Tahun 2036-2045 dan akan masuk Produk Domestik Bruto (PDB) terbesar No-5 dunia. Dengan pertumbuhan ekonomi yang tinggi dan inklusif diharapkan meningkatkan jumlah pendapatan kelas menengah hingga menembus angka 70%.

Namun demikian, kesenjangan ekonomi antargolongan, antarwilayah, dan antara pedesaan dan perkotaan harus terus dikikis. Saat ini, Gini Ratio Nasional mesih sekitar 0,381, ketimpangan kontribusi PDB KTI vs KBI masih sekitar 20.6% : 79,4% (bahkan sekitar 79% pergerakan ekonomi masih berkutat di Pulau Jawa dan Sumatera). Agenda pengembangan pusat pertumbuhan baru, kawasan industri, dan wilayah perkotaan di luar Jawa (termasuk IKN) perlu dilanjutkan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan.

E. Penetrasi Penerapan Teknologi di Segala Bidang

Pengaruh perkembangan teknologi global memasuki era Industri 4.0 akan semakin dalam pengaruhnya di Indonesia. Hal ini didorong oleh semakin tingginya penetrasi internet di Indonesia yang mencapai 78,19% di Tahun 2023[11], perkembangan ekonomi digital (termasuk di dalamnya *e-commerce*) yang sudah menembus 7% dari PDB[12], serta penerapan SPBE (Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik) yang terus berkembang (Tahun 2022, indeks SPBE nasional mencapai 2,34 (kategori cukup (skala 5)).

[11] Asosiasi Penyelenggara Jasa Internet Indonesia (APJII), 2023
[12] Badan Pusat Statistik, 2023

F. Aspirasi Politik Nasional

Aspirasi nasional untuk mengikis kesenjangan antarwilayah dan antargolongan (sebagai bagian dari pencegahan disintegrasi) akan terus menjadi agenda utama pembangunan nasional ke depan. Program pemerataan pembangunan wilayah dan pengentasan kemiskinan (serta penanggulangan dampaknya) akan tetap menjadi prioritas nasional[13], diantaranya melalui: pembangunan IKN sebagai pusat baru dan kota-kota lainnya di Indonesia Bagian Timur, pengembangan Kawasan Industri di luar Jawa, pengembangan infrastruktur di perbatasan dan daerah pedalaman, pembangunan desa, dan lain sebagainya.

Di kancah global, Visi Indonesia Emas 2045 sebagai negara Nusantara memiliki target untuk masuk ke dalam 15 besar *Global Power Index* dengan skala ekonomi terbesar No-5 Dunia di Tahun 2045[14]. Hal ini tentu saja perlu didorong oleh kebijakan luar negeri dan ketahanan nasional yang kuat, termasuk dukungan dari jaringan jalan yang handal.

G. Supremasi Hukum dan Transformasi Tata Kelola

Untuk mencapai berbagai target pembangunan nasional jangka panjang yang dijelaskan pada butir d dan f di atas, maka sebagai landasannya diperlukan adanya keberlanjutan program reformasi birokrasi dalam penyelenggaraan pemerintahan[15]. Hal tersebut akan dilandasi oleh upaya perbaikan supremasi hukum serta perbaikan tata kelola penyelenggaraan sektor-sektor pembangunan (termasuk sektor jalan).

Regulasi yang relevan serta kepatuhan (*compliancy*) seluruh *stakeholders* terhadap tata aturan yang berlaku (termasuk ratifikasi terhadap sejumlah regulasi internasional) akan sangat menentukan efektivitas pelaksanaan pembangunan nasional serta meningkatkan citra Indonesia di mata dunia.

H. Tuntutan Etis Mengafirmasi Isu Gender, Disabilitas dan Inklusi Sosial (GEDSI)

Pembangunan nasional yang inklusif dan berkelanjutan harus mampu memperlakukan secara adil dan etis terhadap semua golongan masyarakat (*no one left behind*). Diharapkan afirmasi isu GEDSI dalam pembangunan di masing-masing sektor akan mampu mengurangi kesenjangan gender serta kesenjangan sosial.

---

[13] Dalam RPJPN 2025-2045 (UU 59 Tahun 2024), kemiskinan menjadi 0,5-0,8% dan gini ratio menjadi 0,290-0,320 menjadi salah satu sasaran utama, serta salah satu dari delapan misi/agenda pembangunan nasional 2045 adalah Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan.
[14] RPJPN 2025-2045 (UU 59 Tahun 2024).
[15] Dalam RPJPN 2025-2045 (UU 59 Tahun 2024), supremasi hukum dan transformasi tata kelola (2 dari 8 misi/ agenda pembangunan nasional) sebagai landasan (modal dasar) dari transformasi Indonesia

Dalam RPJPN 2025-2045 (UU Nomor 59 Tahun 2024) diharapkan beberapa indikator GEDSI dapat ditingkatkan, diantaranya: (i) Indeks Ketimpangan Gender dari 0,458 menjadi 0,15; (ii) Persentase penyandang disabilitas bekerja dari 30,0 % menjadi 60,0%; dan (iii) Tingkat Kemiskinan dari 6,0-7,0% menjadi 0,5-0,8%. Diharapkan bidang jalan dapat memberikan kontribusi signifikan terhadap pencapaian target indikator GEDSI dalam RPJPN tersebut.

Koordinasi dengan Kelompok Kerja (Pokja) Gender di lingkungan Ditjen Bina Marga diharapkan dapat membantu sinkronisasi kebijakan secara keseluruhan dengan aspek-aspek terkait GEDSI dalam RPJMN, pedoman pengarusutamaan gender (PUG) Kementerian PU, serta kebijakan dan strategi lainnya yang sedang dilaksanakan.

1.2.2 Perkembangan Isu Strategis

Identifikasi isu strategis dalam penyelenggaraan jalan didasarkan kepada hasil evaluasi pelaksanaan serta identifikasi permasalahan dan faktor keberhasilan pelaksanaan Renstra 2020-2024 yang telah disampaikan pada **Sub Bab 1.1.3** sebelumnya. Selain itu isu strategis juga diturunkan dari sejumlah dokumen perencanaan terkait lainnya, terutama RPJPN 2025-2045, RPJMN 2025-2029, Renstra Kementerian PU 2025-2029, dan mandat dari dokumen/regulasi terkait bidang jalan.

Metode pemetaan isu strategis dilakukan dengan pendekatan *Logic Model*[16] yang memetakan permasalahan pelaksanaan suatu program dalam suatu siklus hubungan sebab akibat antara sumber daya yang digunakan (*input*) dan kegiatan yang dilaksanakan (*process*) dengan keluaran langsung (*output*) dan perubahan indikator jangka panjang yang diharapkan (*outcome* dan *benefit/impact*).

Penerapan *Logic Model* dalam pemetaan isu strategis penyelenggaraan jalan tersebut di Indonesia disampaikan pada **Gambar 1.8**. Sesuai **Gambar 1.8**, kondisi umum yang terjadi di masyarakat (*events*) sebagai dampak (*benefit/impact*) dari permasalahan pelaksanaan penyelenggaraan jalan di Indonesia, berupa masih tingginya biaya logistik (14,29% PDB), waktu perjalanan yang kalah bersaing dengan negara tetangga, tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas yang tinggi, maupun dampak lingkungan dari pengoperasian jalan yang belum terkendali, merupakan resultan dari pola (*pattern*) penyediaan jaringan jalan nasional dengan berbagai sifat kinerja pelayanannya (yaitu: aksesibilitas, kapasitas, kondisi, dan pemenuhan standar keselamatan infrastruktur jalan).

Kinerja pelayanan jaringan jalan nasional tersebut merupakan hasil (*outcome*) dari berbagai keluaran (*output*) kegiatan pembangunan dan

[16] Knowlton, L. W. and Phillips, C.C. (2012) The Logic Model Guidebook: Better Strategies for Great Results, SAGE Publications.

preservasi jalan secara akumulatif (khususnya realisasi pembangunan jalan dan jembatan nasional serta jalan tol sebagaimana dicanangkan dalam Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional (RUJJN) (Kepmen PUPR Nomor 367 Tahun 2023).

Kondisional terkait kuantitas dan kualitas keluaran pembangunan/preservasi jalan, kinerja operasional maupun kemanfaatan dari penyediaan jaringan jalan nasional tersebut di atas, sangat dipengaruhi oleh kualitas pelaksanaan bisnis proses (*process*) dalam penyelenggaraan jalan nasional (turbinbangwas) yang mengkonversi berbagai masukan (*input*) berupa: alokasi dana, penyediaan SDM, sistem database, suplai material dan peralatan konstruksi, kelengkapan dan kesesuaian Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria (NSPK), sistem kelembagaan, menjadi barang/jasa yang terkait dengan bidang jalan (diantaranya: dokumen perencanaan, pengadaan lahan, pembangunan jalan/jembatan, ataupun preservasi jalan/jembatan).

Jalan Tol Manado-Bitung, Sulawesi Utara

Gambar 1.8 Pemetaan Permasalahan yang Menjadi Isu Strategis Penyelenggaraan Jalan 2025-2029
Sumber: Diolah, 2025

1.2.2.1 Optimalisasi Manfaat Hasil Pembangunan Jalan

Tujuan penyelenggaraan jalan dalam UU Nomor 2 Tahun 2022 salah satunya adalah untuk mendorong pertumbuhan ekonomi, percepatan distribusi logistik, pemerataan pembangunan, dan implementasi Pembangunan Jalan Berkelanjutan. Dalam periode Renstra 2025-2029, Ditjen Bina Marga akan secara konsisten mengupayakan pencapaian tujuan dari penyelenggaraan jalan tersebut.

A. Biaya Transportasi dan Biaya Logistik Jalan

Sampai saat ini jalan masih menjadi moda utama dalam mengakomodir kebutuhan pergerakan orang maupun barang di Indonesia. Data Kementerian Perhubungan (Tahun 2022) menunjukkan bahwa perjalanan orang menggunakan moda jalan mencapai angka 84,13% dari total, sedangkan untuk perjalanan barang mencapai 91,25%. Dominasi lalu lintas jalan dalam pembebanan moda-moda transportasi di Indonesia menyebabkan biaya transportasi (termasuk di dalamnya biaya logistik barang) masih sangat tinggi, mengingat bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan.

Salah satu sasaran RPJPN 2025-2045 (UU Nomor 59 Tahun 2024) adalah menurunkan biaya logistik nasional dari 13,5% (*baseline*) menjadi 8,0% di Tahun 2045. Untuk itu selain perlu dilakukan peningkatan kinerja sistem jaringan jalan, perlu juga diupayakan rasionalisasi atas pembagian peran antar moda transportasi.

Tabel 1.5 Estimasi Biaya Transportasi Jalan secara Nasional Tahun 2022

	Jalan Nasional	Jalan Provinsi	Jalan Kab/Kota	Total (Rp Triliun/Tahun)
Kendaraan Barang				
VOC	282,68	180,56	647,58	1.110,83
VOT	66,89	42,17	162,06	271,12
GC	349,57	222,73	809,64	1.381,94
Kendaraan Penumpang				
VOC	481,32	307,45	1.102,64	1.891,40
VOT	113,90	71,80	275,93	461,63
GC	595,22	379,24	1.378,57	2.353,03
Total				
VOC	764,00	488,01	1.750,22	3.002,23
VOT	180,79	113,96	437,99	732,75
GC	944,80	601,97	2.188,21	3.734,98

Keterangan: VOC = *Vehicle Operating Cost* (Biaya Operasi Kendaraan), VOT = *Value of Time* (Nilai Waktu), GC = *Generalized Cost* (Biaya Keseluruhan)
Sumber: Diproyeksikan dari data KIAT *Road Preservation Fund* (RPF) *Study*, 2022

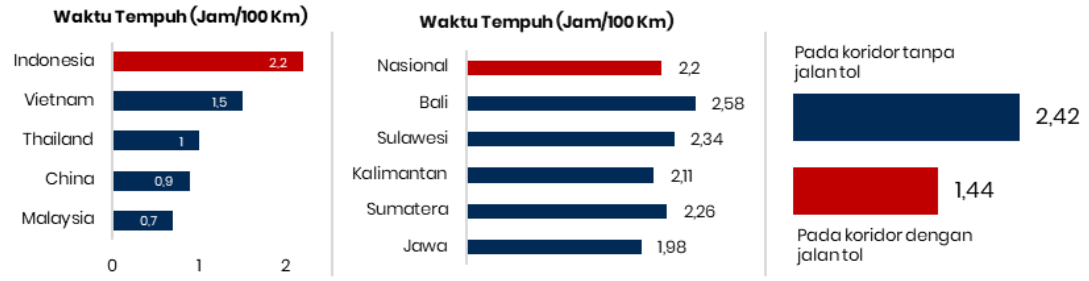
Tabel 1.5 memperlihatkan hasil estimasi biaya transportasi jalan secara nasional pada Tahun 2022. Total total biaya transportasi jalan (*generalized cost*) secara nasional sekitar Rp 3.734,98 Triliun/tahun (atau setara dengan 19,07% dari PDB Tahun 2022 sekitar Rp 19.588,4 Triliun). Khusus untuk biaya transportasi kendaraan barang (yang umumnya diasosiasikan sebagai komponen biaya transportasi jalan dari biaya logistik) angkanya mencapai Rp 1.381,94 Triliun/tahun (setara dengan 7,02% dari PDB Tahun 2022).

Jika dibandingkan dengan estimasi Bappenas (2022), yang memperkirakan total biaya logistik nasional sebesar 14,29% dari PDB, dimana sekitar 8,79% adalah biaya transportasi (untuk semua moda), maka cukup rasional jika hasil estimasi pada **Tabel 1.5** memperkirakan 80-85% dari komponen biaya transportasi barang dalam biaya logistik nasional disumbang oleh moda jalan.

Total biaya transportasi jalan ini dapat dikurangi secara signifikan (hingga 25-50% dari kondisi eksisting, hingga kurang dari 5% PDB) jika: (i) kemantapan/kondisi jalan ditingkatkan (khususnya pada jalan kabupaten/kota) dan (ii) *route-directness* dan kecepatan perjalanan pada koridor utama jalan nasional ditingkatkan (terutama melalui pembangunan jalan tol dan perbaikan geometrik jalan nasional), serta (iii) rasionalisasi pembagian peran antarmoda transportasi (memindahkan beban moda jalan ke moda kereta api, SDP, laut, dan udara).

B. Waktu Tempuh pada Koridor Utama Jalan Nasional

Jalan nasional mengakomodasi lebih dari 1/3 total pergerakan kendaraan di Indonesia, khususnya untuk distribusi antarkota dan akses ke outlet transportasi yang perannya terhadap efisiensi dan daya saing ekonomi sangat vital. Oleh karenanya, salah satu indikator yang sering dibandingkan (antarwilayah maupun antarnegara) adalah waktu tempuh pada koridor utama jalan nasional, seperti yang ditunjukkan pada **Gambar 1.9**.



a. Perbandingan Antar Negara di Asia Tenggara

b. Perbandingan antar Koridor Utama setiap Pulau di Indonesia

c. Perbandingan Koridor Dengan vs Tanpa Jalan Tol

Gambar 1.9 Perbandingan Waktu Tempuh pada Koridor Utama Tahun 2022
Sumber: dimodifikasi dari Kajian Bappenas dan LKIP Ditjen Bina Marga, 2022

Jika dibandingkan dengan sejumlah negara tetangga, maka waktu tempuh (dalam jam/100 km) pada koridor utama jaringan jalan nasional di Indonesia relatif masih tertinggal. Kondisi ini disebabkan karena pada ruas-ruas jalan nasional di sebagian besar negara tetangga sudah berupa jalan raya (dengan lebar minimal 4/2 D, kecepatan rencana 80-100 km/jam) serta didukung oleh pengendalian penggunaan ruang sekitar jalan dan pembatasan jumlah akses ke jalan nasional yang konsisten.

Perbandingan waktu tempuh pada koridor jalan nasional di setiap pulau, tidak menunjukkan perbedaan yang signifikan, dimana umumnya berada pada rentang antara 2,00 s.d 2,40 jam/100 km. Koridor Utama di Pulau Bali menunjukkan kinerja waktu tempuh yang paling rendah (2,58 jam/100 km), yang disebabkan oleh V/C pada ruas-ruas jalan nasional di Pulau Bali sudah mencapai 0,77 (mendekati macet)[17] dan sulit dilebarkan.

Perbedaan waktu tempuh antara koridor dengan jalan tol dibandingkan tanpa jalan tol cukup besar, perbedaannya mendekati 1 jam/100 km. Sebagai contoh, pada koridor dengan jalan tol (Palembang-Lampung-Bakauheni, Merak-Jakarta-Cikampek-Cirebon-Semarang-Solo, Surabaya-Malang, Cikampek-Bandung, Balikpapan-Samarinda) waktu tempuh rata-ratanya kurang dari 1,5 jam/100 km, sedangkan pada koridor jalan nasional lainnya (tanpa jalan tol) waktu tempuh rata-ratanya mendekati 2,5 jam/100 km.

Keberadaan jalan tol (jalan bebas hambatan yang berbayar) terbukti dapat memperbaiki kinerja waktu tempuh pada koridor utama jalan nasional secara signifikan dalam beberapa tahun terakhir (yang belum pernah terjadi pada periode-periode sebelumnya). Oleh karena itu, untuk mencapai waktu tempuh pada seluruh koridor jalan nasional hingga kurang dari 1,5 jam/100 km, opsi utamanya adalah pembangunan/peningkatan ruas-ruas jalan nasional sehingga memiliki spesifikasi jalan bebas hambatan pada koridor-koridor utama pulau.

RUJJN (Kepmen PUPR Nomor 367 Tahun 2023) mentargetkan bahwa setiap pertambahan 1 km jalan akan dapat menurunkan waktu tempuh 0,01 jam/100 km, sehingga diharapkan akan terjadi penurunan waktu tempuh yang sangat signifikan pada tahun 2040. **Tabel 1.6** menyampaikan kondisi ideal waktu tempuh pada jalan nasional di Tahun 2040 setelah seluruh target pembangunan dalam RUJJN dilaksanakan.

Jika lalu lintas pada setiap ruas jalan nasional dapat dikendalikan[18] untuk bergerak sesuai dengan kecepatan rencananya masing-masing, maka

[17] Ditjen Bina Marga, Status Data 13 November 2023
[18] Sesuai UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), pelaksanaan pengendalian lalu lintas dalam rangka mencapai tingkat pelayanan tertentu sesuai fungsi jalannya merupakan bagian dari Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (MRLL). Pelaksanaan MRLL pada jaringan jalan nasional merupakan tugas dan fungsi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan.

kemungkinan di Tahun 2040 waktu tempuh pada seluruh jalan nasional di Indonesia akan dapat dikurangi hingga 1,55 jam/100 km (kecepatan rata-rata menjadi sekitar 64,5 km/jam). Adapun jika diinginkan waktu tempuh pada jalan nasional kurang dari 1,5 jam/100 km, maka perlu dibangun jalan bebas hambatan/tol secara lebih meluas.

Tabel 1.6 Perkiraan Waktu Tempuh Jalan Nasional Tahun 2040 (sesuai RUJJN)

Kelompok Jalan Nasional	Panjang (km)	Target Waktu Tempuh Tahun 2040 (jam/100 km)	Keterangan
Jalan Nasional Eksisting sesuai Kepmen PUPR Nomor 1688 Tahun 2022	47.603,39	1,67	Dilakukan preservasi dan/atau penambahan kapasitas sesuai kebutuhan sehingga kecepatan rencana terpenuhi (60 km/jam)
Jalan Nasional Baru	12.807,16	1,67	Kecepatan rencana (60 km/jam)
Peningkatan Status Jalan	7.749,96	1,67	Kecepatan rencana (60 km/jam)
Jalan Tol Antar Kota	13.773,31	1,00	Kecepatan rencana (100 km/jam)
Jalan Tol Dalam Kota	1.630,74	1,25	Kecepatan rencana (80 km/jam)
Total	**83.564,56**	**1,55**	**Kecepatan rata-rata 64,5 km/jam**

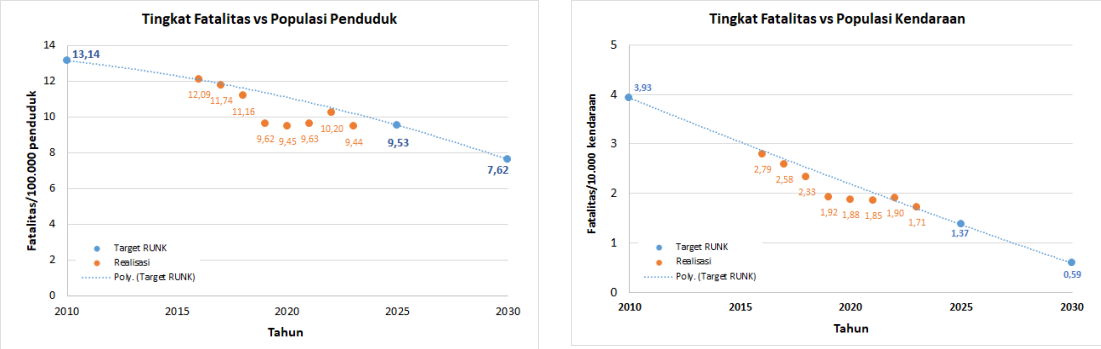
Sumber: Diolah, (2025)

C. Tingkat Keselamatan Lalu Lintas Jalan

Dalam Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ) Tahun 2021-2040 (Perpres Nomor 1 Tahun 2022) ditargetkan bahwa hingga Tahun 2030 terjadi penurunan indeks fatalitas menjadi 7,62 fatalitas per 100.000 penduduk dan 0,98 per 10.000 kendaraan. Pada **Gambar 1.10** disampaikan gambaran mengenai realisasi target tersebut dari Tahun 2016 s.d 2023. Terlihat bahwa secara umum *trend* realisasi tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas jalan cenderung sudah berada pada level yang sesuai dengan target yang ditetapkan dalam RUNK.

Perlu dicatat bahwa untuk periode 2019-2022 terjadi stagnasi dalam penurunan tingkat fatalitas, terdapat kemungkinan hal ini disebabkan adanya penambahan panjang jalan tol yang sangat signifikan pada periode tersebut[19], karena adanya pembatasan pergerakan selama pandemi Covid-19 semestinya tingkat fatalitas menurun drastis.

[19] Data Ditjen Perhubungan Darat (yang dimuat di https://oto.detik.com/ Tahun 2022) menyatakan bahwa tingkat fatalitas di jalan tol memiliki rasio 0,30 per km, yang jauh lebih besar dari jalan daerah maupun jalan nasional yang memiliki tingkat kepadatan fatalitas 0,15 per km dan 0,22 per km.



Gambar 1.10 Perbandingan Target RUNK vs Realisasi Tingkat Fatalitas Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Tahun 2016-2023
Sumber: Diolah, (2025)

Korlantas Polri (2023) menyampaikan bahwa 61% kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor manusia (terkait kemampuan serta karakter pengemudi), 9% disebabkan oleh faktor kendaraan (terkait pemenuhan persyaratan teknis laik jalan) dan 30 % disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan (kondisi jalan dan cuaca) (lihat **Tabel 1.7**). Adapun detail faktor prasarana yang menyebabkan terjadinya kecelakaan disampaikan pada **Tabel 1.8**. Terlihat bahwa faktor prasarana dan lingkungan jalan yang cukup dominan menyebakan kecelakaan lalu lintas dapat dibagi menjadi 2 (dua) kelompok, yaitu: (1) kondisi perkerasan dan geometrik jalan yang menjadi domain Ditjen Bina Marga (seperti: jalan berlubang, rusak, licin, pandangan terhalang, tikungan tajam) sekitar 43,19%; dan (2) faktor perlengkapan jalan yang menjadi domain Ditjen Perhubungan Darat (diantaranya: rambu, marka, dan penerangan jalan) total sekitar 56,81%.

Tabel 1.7 Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Jalan

Faktor Penyebab Kecelakaan	Persentase (%)
1. Faktor Manusia (kemampuan dan dan karakter pengemudi)	61
2. Faktor Kendaraan (pemenuhan persyaratan teknis laik jalan)	9
3. Faktor Prasarana dan Lingkungan (kondisi jalan, cuaca, lokasi)	30
TOTAL	**100**

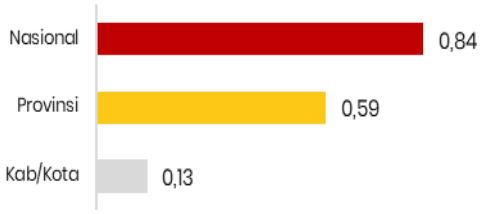
Sumber: diolah dari data Korlantas Polri, 2023

Tabel 1.8 Faktor Prasarana dan Lingkungan Jalan Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

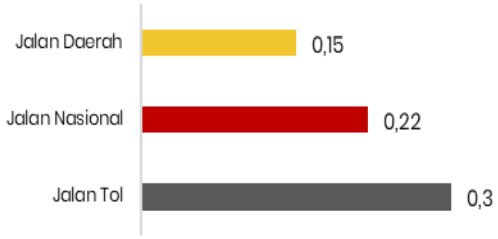
Faktor Jalan	Persentase (%)
1. Jalan yang tidak memiliki rambu	16,92
2. Jalan berlubang	15,00
3. Tidak ada marka jalan	14,35
4. Minimnya penerangan	14,16
5. Pandangan terhalang	11,12
6. Lainnya (jalan rusak, licin, marka rusak, rambu rusak, dan tikungan tajam)	28,45
TOTAL	**100**

Sumber: diolah dari data Korlantas Polri, 2021

Gambar 1.11 dan **Gambar 1.12** menyampaikan bahwa rasio kecelakaan per panjang (kejadian/km) paling besar terjadi di jalan nasional, dan untuk rasio fatalitas paling besar terjadi di jalan tol. Hal ini mengkonfirmasi bahwa potensi terjadinya kecelakaan serta tingkat fatalitas akan lebih tinggi pada ruas jalan dengan spesifikasi teknis yang lebih tinggi, karena kecepatan dan volume lalu lintas juga cenderung lebih tinggi.



Gambar 1.11 Rasio Kecelakaan per Panjang Jalan
Sumber: Bappenas, 2023



Gambar 1.12 Rasio Fatalitas per Panjang Jalan
Sumber: Kemenhub, 2022

Berbasis pada informasi tersebut di atas, maka upaya untuk mengurangi jumlah kejadian dan fatalitas kecelakaan lalu lintas jalan yang dinilai efektif adalah melalui pembatasan kecepatan (*speed-regulation*) pada ruas jalan tol, intervensi pada prasarana jalan nasional berupa preservasi jalan, *upgrade* jalan *substandard*, penanganan lokasi lokasi rawan, serta pemenuhan kebutuhan perlengkapan jalan.

D. Dampak Lingkungan dari Operasional Lalu Lintas Jalan

Dampak lingkungan dari operasional lalu lintas jalan mayoritas disebabkan oleh konsumsi Bahan Bakar Minyak (BBM) yang menghasilkan emisi gas buang (khususnya Gas Rumah Kaca (GRK)). Berdasarkan data dari Statistik Migas 2018-2022 (Kementerian ESDM, 2023) total konsumsi BBM nasional berkisar antara 65 juta sd 78 juta kilo liter/tahun (dimana sekitar 80-85% dari total konsumsi BBM tersebut untuk kendaraan bermotor).

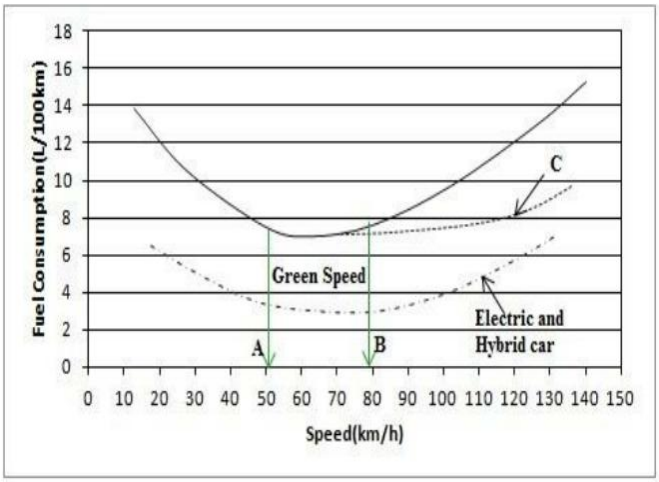
Dengan tingkat konsumsi BBM tersebut maka diperkirakan bahwa sektor transportasi menyumbang sekitar 11,74% dari total emisi GRK Nasional (Indonesia mengeluarkan sekitar 1,24 gigaton setara karbon dioksida (Gt CO_2e) pada 2022, dimana sektor transportasi menyumbang sekitar 147 Mega ton (Mt) CO_2e. Adapun penyebaran emisi GRK pada masing-masing moda transportasi disampaikan pada **Tabel 1.9**. Moda lalu lintas dan angkutan jalan menyumbang sekitar 79% dari emisi GRK sektor transportasi di Tahun 2022 dengan angka sekitar 115 Mt CO_2e. Memperhatikan data pada **Tabel 1.9**, maka pemindahan beban lalu lintas kendaraan ke moda kereta api akan berpotensi besar dalam mengurangi emisi GRK dari sektor jalan (karena efisiensi energi ataupun tingkat emisi GRK moda kereta api sekitar 5-6 kali lebih baik dari moda jalan).

Tabel 1.9 Perkiraan Emisi GRK Sektor Transportasi Nasional Tahun 2022

Moda Transportasi	*% Modal Share*		% GRK	Mega ton CO_2e
	Penumpang	Barang		
Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	84,13%	91,25%	79%	115
Transportasi Laut	6,59%	8,06%	10%	15
Transportasi Udara	1,52%	0,05%	11%	16
Kereta Api	7,32%	0,63%	1%	1
Total	**100%**	**100%**	**100%**	**147**

Sumber: diestimasi ulang dari European Commission (2023) *GHG Emissions of All World Countries 2023 Report*

enjaga kecepatan lalu lintas pada level 50-80 km/jam (optimal di 60 km/jam (1,67 jam/100 km) dapat menjadi strategi meminimasi konsumsi BBM dan emisi GRK dari sektor jalan (**Gambar 1.13**). Selanjutnya, migrasi penggunaan kendaraan konvensional menjadi kendaraan listrik akan menjadi *game-changer* dalam menurunkan emisi GRK sektor jalan.



Gambar 1.13 Konsumsi BBM vs Kecepatan Kendaraan
Sumber: (Nasir et al, 2014[20])

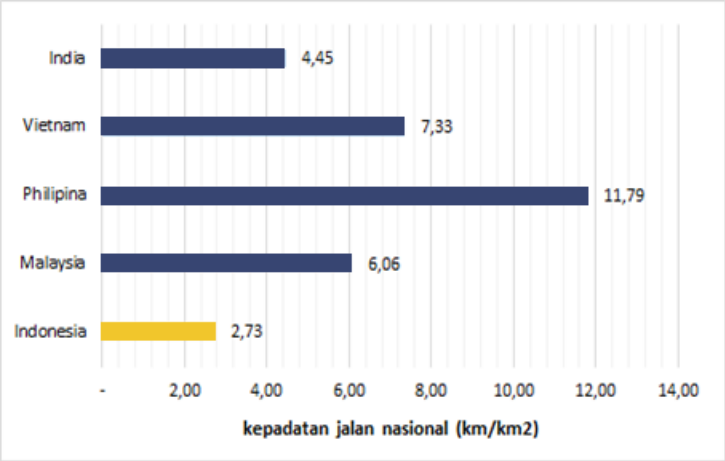
1.2.2.2 Peningkatan Kinerja Pelayanan Jalan Nasional

Hasil utama (*major outcome*) dari kegiatan penyediaan jaringan jalan nasional sebagaimana dijadikan sebagai komponen pokok dari Indikator Kinerja Program (IKP) Ditjen Bina Marga pada Renstra 2020-2024 adalah: (i) aksesibilitas, (ii) kondisi jalan, dan (iii) keselamatan jalan.

[20] Nasir MK, Noor, RMd M. Kalam, A, and Masum BM (2014) Reduction of Fuel Consumption and Exhaust Pollutant Using Intelligent Transport Systems, The Scientific World Journal, Volume 2014

A. Aksesibilitas Jalan Nasional yang Efektif dan Efisien

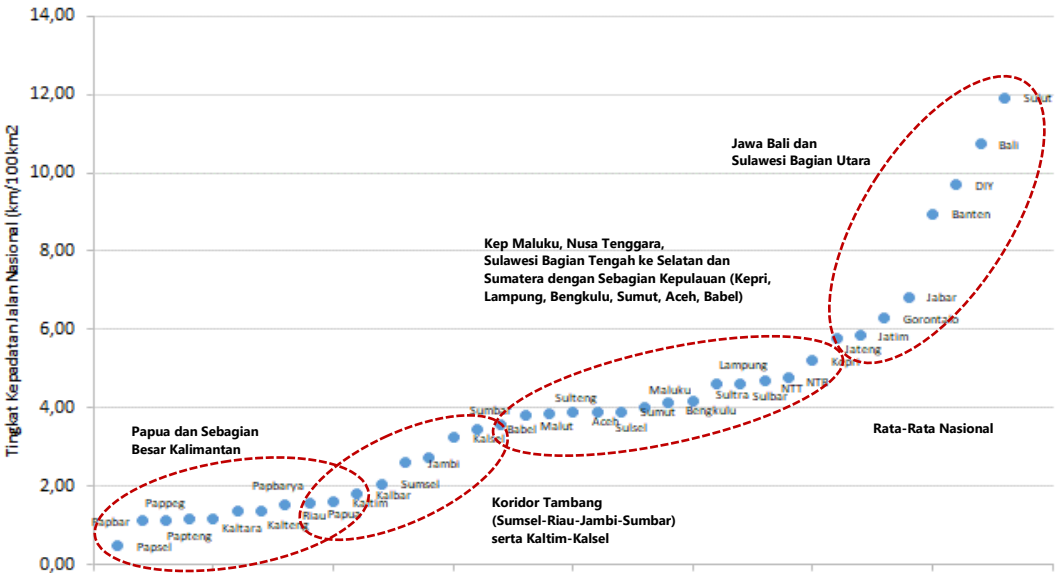
Dalam RUJJN Tahun 2020-2040 (Kepmen PUPR Nomor 367 Tahun 2023) disampaikan bahwa perencanaan kebutuhan aksesibilitas jalan nasional didasarkan pada teori *National Road Density* (NRD) yaitu rasio total panjang jalan nasional per 100 km² area. Hal ini selaras dengan ketentuan dalam penjelasan Pasal 112 Ayat (2) PP 34 Tahun 2006 tentang Jalan yang menyatakan bahwa yang dimaksud dengan "aksesibilitas" adalah jumlah panjang jalan di satu wilayah dalam satuan kilometer dibagi dengan luas wilayah tersebut dalam satuan kilometer persegi.



Gambar 1.14 Perbandingan Kepadatan Jalan Nasional nKB antar Negara
Sumber: Hasil Analisis, 2024

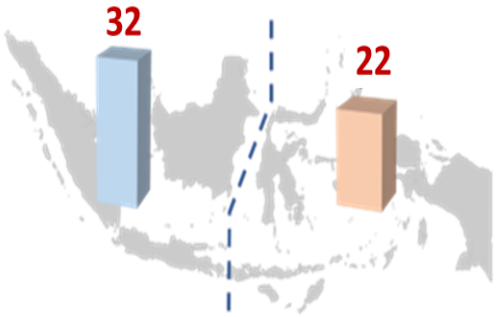
Pada Tahun 2022 (dengan total panjang jalan nasional sekitar 47.603,39 km) maka diperoleh nilai NRD sekitar 2,49 km/100km². Adapun jika menggunakan data terakhir hasil pembangunan jalan nasional di Tahun 2024, total sekitar 51.748,10 km, maka nilai NRD Indonesia sebesar 2,73. Angka NRD tersebut masih jauh tertinggal dibandingkan di sejumlah negara tetangga (lihat **Gambar 1.14**)

Data mengenai penyebaran tingkat kepadatan jalan nasional di setiap Provinsi di Indonesia disampaikan pada **Gambar 1.15**. Disparitas kepadatan jalan nasional antarwilayah masih cukup besar dengan latar belakang penyebab yang beragam. Semua Provinsi di Pulau Jawa memiliki kepadatan jalan nasional tertinggi di atas 5 km/100 km². Semua Provinsi di Pulau Papua serta semua Provinsi di Pulau Kalimantan (kecuali Kalimantan Selatan) memiliki kepadatan jalan nasional yang paling rendah (kurang dari 2 km/100 km²). Provinsi lainnya umumnya memiliki kepadatan jalan nasional antara 2 sd 5 km/100 km².



Gambar 1.15 Sebaran Kepadatan Jalan Nasional Tahun 2024
Sumber: Hasil Analisis, 2024

Dalam sudut pandang yang lebih luas untuk semua status jalan (Nasional/ Provinsi/Kabupaten/Kota), Bappenas menyatakan adanya disparitas penyediaan aksesibilitas jalan antara Wilayah Barat Indonesia (WBI) dengan Wilayah Timur Indonesia (WTI) dengan rasio 32 km/100km² (WBI) : 22 km/100km² (WTI) (**Gambar 1.16**).



Gambar 1.16 Rasio panjang jalan secara keseluruhan per luas wilayah (km/100km²)
Sumber: Kementerian PUPR 2021 (diolah) dalam Bappenas (2023)

Terlepas dari adanya disparitas dalam penyebaran penduduk antara WBI dengan WTI, dari sudut pandang keruangan untuk memberikan tingkat pelayanan jalan secara minimal yang seragam, maka porsi kegiatan pembangunan jalan nasional yang berimbang perlu dicanangkan baik untuk WBI maupun WTI. Selain itu berbagai bantuan pendanaan untuk jalan daerah (baik melalui DAK, IJD, PHJD, dll) dapat juga diarahkan ke WTI.

B. Kondisi Kemantapan Jalan

Meskipun dalam Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024 digunakan IKP2 Kondisi Jalan Nasional, namun untuk jalan daerah serta pemahaman publik secara umum istilah ”kemantapan jalan” masih lebih sering digunakan[21]. Pada **Tabel 1.10** disampaikan kondisi eksisting berikut dengan target kemantapan jalan secara nasional. Target peningkatan kemantapan jalan untuk Tahun 2029 relatif cukup ambisius, dimana diharapkan jalan nasional, jalan Provinsi maupun jalan Kabupaten dan Kota diharapkan meningkat 1% per tahun.

Secara faktual, dalam periode Tahun 2019-2022 tidak terjadi peningkatan kemantapan jalan yang signifikan pada jaringan jalan nasional, di mana kemantapan jalan tetap di angka 92%. Untuk jalan Kabupaten peningkatan kemantapannya hanya 0,40% per tahun (kemungkinan karena besarnya kebutuhan biaya penanganan jalan Kabupaten yang total panjangnya lebih dari 400 ribu km). Adapun untuk jalan Provinsi peningkatan kemantapannya bisa mencapai 1,32% per tahun (sesuai dengan panjang jalan Provinsi yang hanya sekitar 50 ribu km dan kapasitas pendanaan Pemerintah Provinsi relatif cukup memadai).

Tabel 1.10 Kondisi Eksisting dan Target Kemantapan Jalan Nasional Tahun dalam RPJMN 2025-2029

Status Jalan	Tingkat Kemantapan Jalan (%)			
	Tahun 2019 (*baseline*)	Tahun 2022 (eksisting)	Tahun 2024 (target RPJMN 2020-2024)	Tahun 2029 (target RPJMN 2025-2029)
Jalan Nasional	92%	92%	97%	98%
Jalan Provinsi	68%	71,96%	75%	76%
Jalan Kabupaten	57%	58,20%	65%	66%
Jalan Kota	-	-	-	85%

Sumber: Diolah, (2025)

Perlu dilakukan evaluasi terhadap target kemantapan jalan nasional, karena realisasinya cenderung mengalami stagnasi pada angka 90-93% di beberapa tahun terakhir. Dengan asumsi pengalokasian dana untuk preservasi jalan nasional dianggap telah sesuai kebutuhan (rata-rata alokasi APBN untuk preservasi jalan nasional Tahun 2020-2024 sekitar Rp 25-30 Triliun/tahun). Terdapat kemungkinan bahwa angka kemantapan jalan pada angka 93% sudah optimal, dengan justifikasi bahwa: (i) jika umur jalan nasional didesain untuk 20 tahun, maka secara alamiah pada setiap tahun akan

[21] Dalam Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional 2020-2040 (Kepmen PUPR No 367/KPTS/M/2023) digunakan indikator Kemantapan Jalan Nasional sebagai Tujuan/Sasaran Strategis, meskipun tidak dijelaskan targetnya.

terdapat sekitar 5% ruas jalan nasional yang telah mencapai umur maksimal layanannya, (ii) terdapat ruas jalan nasional yang berada pada lokasi yang rawan bencana atau kondisi geologisnya tidak mendukung, sehingga berpotensi terjadi kerusakan jalan yang berulang.

Sedangkan untuk target kemantapan jalan Daerah di Tahun 2029, yakni Jalan Provinsi 76% mantap, Jalan Kabupaten 66% mantap, dan Jalan Kota 85% mantap, berdasarkan perhitungan dari Ditjen Bina Marga[22] diperlukan dana total sekitar Rp 1385,8 Triliun dengan komposisi Rp 132,4 Triliun/5 tahun (Rp 26,48 Triliun/tahun) untuk Jalan Provinsi, dan Rp 1.253,4 Triliun/5 tahun (Rp 250,68 Triliun/tahun) untuk jalan Jalan Kabupaten dan Kota. Isu pokok untuk mencapai kemantapan jalan Daerah adalah kemampuan pendanaan dari Pemda. Data dari Sistem Informasi Database Jalan (SIPDJD) Tahun 2022 menunjukkan bahwa total alokasi APBD Provinsi untuk penanganan jalan hanya sekitar Rp.17 triliun/tahun dan APBD kabupaten/kota untuk penanganan jalan hanya sekitar Rp 45,10 Triliun/tahun. Angka alokasi tersebut hanya sekitar 64,2% dari kebutuhan preservasi jalan Provinsi dan 18,0% dari kebutuhan preservasi jalan kabupaten/kota untuk mencapai target kemantapan Jalan Provinsi dan kabupaten/kota di Tahun 2029. Sehingga sangat dibutuhkan adanya intervensi dari Pemerintah Pusat, baik melalui DAK, Hibah Jalan Daerah, Bantuan Pemerintah khususnya melalui Perpres/Inpres Jalan Daerah, dan dalam kondisi tertentu dapat dilakukan pengambilalihan jalan Daerah oleh Pemerintah Pusat sesuai pasal 15 dan 16 UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan. Selain itu juga dapat dimanfaatkan sumber pendanaan alternatif (misalnya KPBU-AP, pinjaman daerah, dan sumber lainnya).

Tabel 1.11 Estimasi Kebutuhan Dana Preservasi Jalan untuk mencapai Target Kemantapan Jalan Nasional/Provinsi/Kabupaten/Kota Tahun 2029

Status Jalan	Target Kemantapan RPJMN 2025-2029 (%)	Kebutuhan Anggaran RPJMN 2025-2029		Alokasi APBN/APBD	*Funding Gap (Rp. Triliun)*
		Total 5 Tahun	Tahunan		
Nasional	98	128,5[a)]	25,7	25,7[a)]	0
Provinsi	76	132,4[b)]	26,48	17,0[c)]	9,48
Kab/Kota	66/85	1253,4[b)]	250,68	45,1 [c)]	205,58
Total		1514,3	302,86	87,8	215,06

Keterangan:
a) Diperkirakan berdasarkan alokasi APBN untuk preservasi jalan Nasional Tahun 2023
b) Ditjen Bina Marga, 12 Desember 2023
c) SIPJDJ Tahun 2022

Sumber: Diolah, (2025)

[22] Ditjen Bina Marga, Konsep Strategi Penanganan Jalan Daerah, 12 Desember 2023

Tabel 1.11 menyampaikan estimasi kebutuhan dana untuk melakukan preservasi jalan secara keseluruhan baik untuk jalan nasional, jalan provinsi, maupun jalan kabupaten/kota untuk mencapai target kemantapan 98%/76%/66%/85%. Total dana yang dibutuhkan selama 5 tahun adalah Rp 1.514,3 Triliun atau sekitar Rp 302,86 Triliun/tahun. Kapasitas alokasi APBN/APBD untuk penanganan jalan hanya sekitar Rp 87,8 Triliun/tahun (28,99% dari kebutuhan), sehingga terdapat *funding gap* sekitar Rp 215,06 Triliun.

Besarnya nilai *funding gap* tersebut rasanya akan sulit ditanggulangi dengan kapasitas fiskal pemerintah eksisting. Opsi untuk mengimplementasikan Dana Preservasi Jalan (DPJ) sesuai dengan pasal 29 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ merupakan alternatif yang cukup realistis untuk menanggulangi kekurangan pendanaan preservasi jalan tersebut. Perlu ditelusuri kemungkinan untuk menerapkan berbagai skema penerapan DPJ termasuk melalui sinergi dengan regulasi di bidang lingkungan (pengurangan emisi gas rumah kaca untuk mencapai NDC (*Nationally Determined Contribution* (NDC) Indonesia menuju *Nett Zero Emission* di Tahun 2060).

C. Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun

Salah satu penyebab berkembangnya kemacetan lalu lintas pada ruas jalan nasional di perkotaan (sehingga waktu tempuh menjadi besar) adalah kurangnya penyediaan kapasitas jalan dibandingkan dengan volume lalu lintas kendaraan, atau yang secara teoretis disebut sebagai V/C (*Volume/Capacity*). **Tabel 1.12** menyajikan data V/C jalan nasional pada Tahun 2023.

Tabel 1.12 Distribusi Panjang Jalan Nasional berdasarkan Derajat Kejenuhan (VCR)

Pulau	Panjang berdasarkan Derajat Kejenuhan (VCR) - km				
	VCR<0,4	0,4<VCR<=0,6	0,6<VCR<=0,85	VCR>0,85	Total
Jawa	1.958,51	926,34	1.433,74	2.168,88	6.487,48
Sumatera	8.319,09	1.819,82	2.151,43	1.092,20	13.382,54
Bali & Nustra	2.919,94	256,74	298,45	207,41	3.682,55
Kalimantan	6.381,16	636,66	434,39	584,10	8.036,30
Sulawesi	6.998,81	748,38	662,67	323,79	8.733,65
Maluku & Papua	6.793,05	151,86	78,74	52,88	7.076,52
Indonesia	**33.370,57**	**4.539,80**	**5.059,41**	**4.429,25**	**47.399,03**

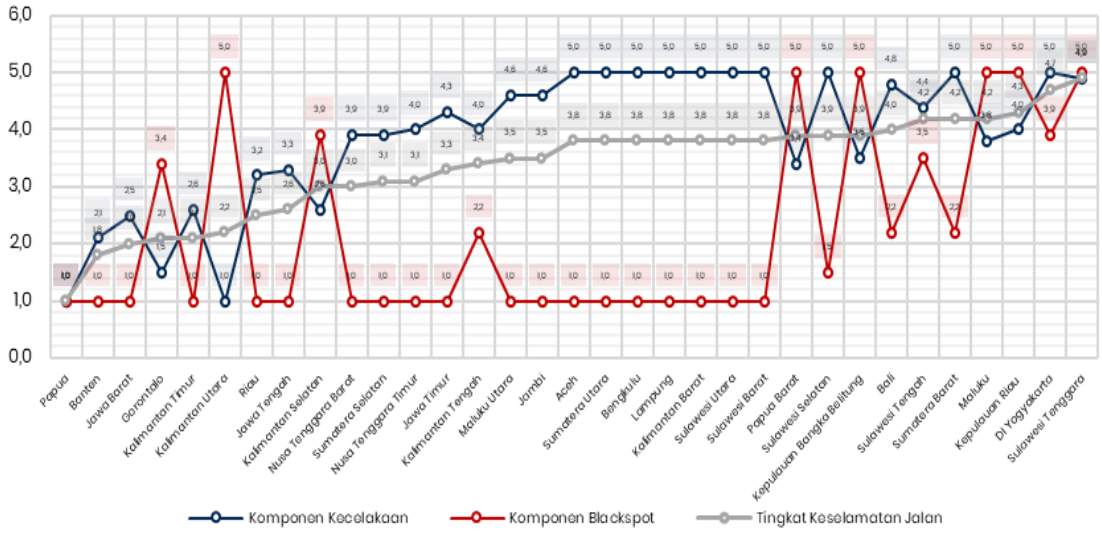
Sumber: Diolah, (2025)

Mayoritas (33.370,57 km atau 70,40% dari total) VCR ruas jalan nasional masih kurang dari 0,4 (stabil). Sekitar 4.429,25 km (9,34% dari total) dari ruas jalan nasional memiliki VCR > 0,85 (macet), dimana mayoritas ruas-ruas jalan dengan VCR > 0,85 tersebut berada di Pulau Jawa dan Sumatera. Penyelesaian masalah kemacetan lalu lintas di perkotaan ini diantaranya dapat dilakukan dengan (i) pembangunan jalan lingkar, (ii) pelebaran jalan menambah lajur, (iii) pembangunan FO/UP jika kemacetan tersebut terjadi di persimpangan jalan dan/atau (iv) duplikasi jembatan.

Jika diinginkan bahwa target waktu tempuh pada Tahun 2029 mencapai 1,7 jam/100 km (atau kecepatan rata-rata sekitar 58,8 km/jam) maka sebaiknya ruas-ruas jalan nasional dijaga agar nilai VCR-nya kurang dari 0,4 (stabil) dengan kecepatan rencana diupayakan mencapai 60-80 km/jam. Hal ini bukan hanya merujuk kepada kebutuhan peningkatan kapasitas jalan, tetapi juga perbaikan geometrik dari ruas-ruas jalan nasional eksisting.

D. Jalan Nasional yang Berkeselamatan

Pada Renstra Ditjen Bina Marga 2020-2024 kinerja terkait aspek keselamatan jalan diukur menggunakan Tingkat Keselamatan Jalan Nasional (TKJN) yang merupakan komposit antara (i) komponen kecelakaan (bobot 70%), (ii) komponen lokasi rawan (bobot 30%). Capaian TKJN tersebut pada tahun 2020 sebesar 3,51 dan semakin membaik hingga Tahun 2023 menjadi 2,89. Namun indikator TKJN tersebut tidak merepresentasikan secara tepat kinerja dari Ditjen Bina Marga dalam mewujudkan prasarana jalan yang berkeselamatan.



Gambar 1.17 Tingkat Keselamatan Jalan Nasional per Provinsi Tahun 2023

Sumber: Data Ditjen Bina Marga, Diolah 2025

Dari **Gambar 1.17** tidak terlihat adanya pola tertentu pada sebaran tingkat keselamatan jalan serta komponen kecelakaan dan komponen lokasi rawan.

Terdapat 19 Provinsi yang memiliki skor komponen lokasi rawan sebesar 1,00 (sangat baik) dimana (sesuai kaidah penilaiannya dalam LKIP) jumlah di Provinsi tersebut hanya ada kurang dari 2 lokasi rawan /1 juta jiwa. Di lain pihak, terdapat 10 Provinsi yang memiliki skor komponen kecelakaan sebesar 5 (sangat buruk), dimana (sesuai kaidah penilaiannya dalam LKIP) jumlah kejadian kecelakaan lebih dari 60 kecelakaan/1 juta jiwa. Terdapat 7 Provinsi dengan kombinasi skor komponen lokasi rawan sebesar 1,00 dan skor komponen kecelakaan sebesar 5,00, hal ini menunjukkan ketiadaan korelasi antara jumlah lokasi rawan dengan jumlah kejadian kecelakaan di suatu provinsi.

Secara ideal, pemenuhan standar keselamatan jalan dalam UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan dilaksanakan melalui Audit Keselamatan Jalan (yang dapat dilakukan pada tahap perencanaan, *pre-opening*, dan pada saat pengoperasian). Selanjutnya, pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan diatur dalam Permen PUPR Nomor 4 Tahun 2023 tentang Pedoman Laik Fungsi Jalan dengan teknis pelaksanaan yang diatur lebih lanjut dalam Petunjuk Teknis Uji Laik Fungsi Jalan dengan Pemeringkatan Bintang (No. 6/ P/ BM/ 2023). Dalam pedoman/petunjuk teknis tersebut digunakan indikator Pemeringkatan Bintang (*Star Rating*) sebagai penilaian objektif atas kemungkinan terjadinya kecelakaan dan tingkat keparahannya melalui identifikasi atribut Jalan[23] yang mempengaruhi kejadian kecelakaan.

Adapun target capaian Indikator *Star Rating* ini disampaikan pada RUNK (Perpres Nomor 1 Tahun 2022) untuk Pilar 2 – Jalan yang Berkeselamatan dengan sasaran pilar sebagai berikut:

1) Pada tahun 2030, seluruh jalan baru (non tol) memenuhi standar teknis keselamatan untuk semua pengguna jalan, setidaknya memenuhi standar pemeringkatan jalan bintang 3 (tiga)[24] untuk semua moda.
2) Pada tahun 2030, lebih dari 75% kendaraan bermotor melakukan perjalanan di jalan eksisting yang telah memenuhi standar pemeringkatan jalan bintang 3 (tiga).

Untuk mencapai target pemenuhan Standar Pemeringkatan Jalan Bintang 3 pada jalan nasional di tahun 2029 dapat diupayakan beberapa hal berikut:

[23] Dalam Juknis Uji Laik Fungsi Jalan (No. 6/ P/ BM/ 2023), pemeringkatan bintang yang mencakup 7 (tujuh) atribut terdiri atas informasi umum (A.0), Arus lalu lintas (A1), Kecepatan (A.2), Atribut badan jalan (A.3), Atribut tepi jalan (A.4), Fasilitas pengguna jalan rentan dan tata guna lahan (A.5), Persimpangan (A.6).

[24] Dalam Juknis Uji Laik Fungsi Jalan (No. 6/ P/ BM/ 2023), kategorisasi pemeringkatan bintang terdiri 5 kategori, yaitu Bintang 1 dan Bintang 2 merupakan jalan yang dianggap paling berisiko terjadi kecelakaan), Bintang 3 merupakan jalan yang dianggap sudah berkeselamatan; serta Bintang 4 dan Bintang 5 merupakan jalan yang dianggap lebih berkeselamatan (*safer road*).

1) Semua ruas jalan nasional yang dibangun sejak tahun 2023 harus sudah direncanakan memenuhi standar pemeringkatan bintang 3 (tiga), serta dilakukan Uji Laik Fungsi sebelum dioperasikan.
2) Melakukan Uji Laik Fungsi Jalan dengan pemeringkatan bintang (*star rating*) untuk seluruh jalan nasional eksisting yang telah beroperasi, serta melakukan penanganan sesuai rekomendasi teknis hasil audit tersebut.

E. Jalan Tol yang Beroperasi

Jalan tol yang beroperasi merupakan bagian penting dari upaya pemerintah dalam membangun konektivitas nasional yang cepat, aman, dan efisien. Pengoperasian ruas-ruas tol baru tidak hanya menambah panjang jaringan jalan tol secara nasional, tetapi juga memperkuat fungsi jalan tol sebagai tulang punggung distribusi barang dan mobilitas masyarakat.

Setiap ruas jalan tol yang mulai beroperasi memberikan dampak langsung terhadap peningkatan kelancaran arus lalu lintas, pengurangan waktu tempuh, serta peningkatan kualitas pelayanan transportasi. Dengan standar konstruksi yang tinggi, sistem manajemen lalu lintas yang modern, serta fasilitas pendukung yang memadai, jalan tol menghadirkan tingkat kenyamanan dan keselamatan yang lebih baik bagi pengguna jalan.

Hingga akhir tahun 2024, jalan tol yang sudah beroperasi di Indonesia sepanjang 3.020,49 km yang tersebar di Pulau Jawa sepanjang 1.830,21 km, Pulau Sumatera sepanjang 1.021,48 km, Pulau Kalimantan sepanjang 97,27 km, Pulau Bali sepanjang 10,07 km, dan Pulau Sulawesi sepanjang 61,45 km. Beroperasinya jalan tol tersebut memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah, karena dengan adanya jalan tol menyebabkan akses yang lebih cepat dan terhubung ke kawasan industri, pertanian, pelabuhan, bandara, dan pusat logistik yang pada akhirnya dapat memperkuat daya saing daerah serta mendorong tumbuhnya investasi baru. Di sisi lain, sektor pariwisata mendapatkan manfaat melalui peningkatan aksesibilitas ke berbagai destinasi unggulan.

Gambar 1.18 Sebaran Jalan Tol Beroperasi di Indonesia
Sumber: Diolah, (2025)

Dalam penyelenggaraannya, ruas-ruas tol yang beroperasi terus dipantau untuk memastikan kualitas layanan sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM). Proses evaluasi kinerja dilakukan secara berkala, meliputi kondisi jalan, kelancaran transaksi, keamanan pengguna, serta kesiapan layanan darurat di sepanjang koridor tol. Teknologi *Intelligent Transport System* (ITS), sistem pembayaran nontunai, dan pusat kendali operasional turut memperkuat manajemen operasional sehari-hari.

F. Konektivitas Jalan Daerah

Kesenjangan kualitas infrastruktur jalan di daerah masih menjadi tantangan serius yang 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 yang menjadi sangat terbatas.

Ketimpangan antara daerah perkotaan dan pinggiran pun semakin melebar, memicu permasalahan sosial seperti pengangguran dan kemiskinan. Di sisi teknis, kondisi kemantapan jalan belum memadai. Kemantapan jalan nasional baru mencapai 94%, sementara jalan provinsi dan kabupaten/kota masing-masing 70% dan 53% (data awal 2025), yang masih di bawah target RPJMN 2025–2029 (98%, 76%, dan 66%). Akibatnya, konektivitas antarwilayah dan antar simpul logistik masih belum optimal.

Tabel 1.13 Kemantapan Jalan Berdasarkan Status Jalan

Status Jalan	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Kabupaten	57,71%	62,57%	58,25%	55,58%	52,86%	55,48%	58,11%	60,74%	63,37%	66,00%
Kota	76,93%	83,80%	83,45%	80,54%	81,43%	82,14%	82,86%	83,57%	84,29%	85,00%
Provinsi	73,79%	74,12%	71,30%	71,33%	69,64%	70,91%	72,18%	73,45%	74,73%	76,00%

Sumber: Diolah, (2025)

Fakta bahwa tingkat kemantapan jalan daerah masih jauh berada di bawah jalan nasional menuntut adanya inovasi dan kolaborasi bersama dalam menjaga kondisi jalan daerah agar tetap dalam kondisi prima. Hal ini dapat digagas melalui berbagai skema penanganan jalan daerah, seperti diskresi Menteri PU, Inpres Jalan Daerah dan pemanfaatan Dana Alokasi Khusus (DAK), hibah jalan daerah melalui pinjaman luar negeri dengan co-sharing dari APBD sesuai kapasitas fiskal, pendanaan inovatif penggunaan dana preservasi jalan, fasilitas pinjaman dari kementerian keuangan, dukungan

dana sektor swasta melalui *bundling* program dan CSR untuk jalan dan jembatan daerah. Selain itu, melalui kegiatan pembinaan teknis penyelenggaraan jalan daerah, diharapkan Pemda yang terbina dapat meningkatkan kapabilitas dan kompetensi SDM serta kemampuan daerah dalam mengoptimalkan alokasi anggaran untuk pengoperasian dan preservasi jalan daerah.

1.2.2.3 Peningkatan Capaian Target *Output* Utama Pembangunan dan Preservasi Jalan

Isu strategis pokok berikutnya bagi Ditjen Bina Marga di Tahun 2025-2029, yang menjadi dasar pencapaian target kinerja penyelenggaraan jalan serta kemanfaatan jalan (seperti yang telah dibahas pada **Bagian 1.2.2.1** dan **Bagian 1.2.2.2**) adalah berkenaan dengan pencapaian target *output* utama pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan.

Pada periode Renstra 2020-2024 diperoleh informasi bahwa capaian output utama (lihat **Tabel 1.2**) hingga Tahun 2024 menyisakan 4 dari 11 output utama yang tidak tercapai di akhir periode, yaitu: (1) panjang jalan strategis lintas utama pulau yang dibangun, (2) panjang jalan yang mendukung kawasan prioritas yang dibangun, (3) panjang jalan bebas hambatan yang dibangun (termasuk yang dibangun dengan dukungan pemerintah), dan (4) panjang *fly over* dan *underpass* yang dibangun. Volume *output* utama yang belum tercapai tersebut akan menjadi *rolling plan* bagi periode Renstra 2025-2029.

Sesuai perencanaan dalam RUJJN Tahun 2020-2040 (Kepmen PUPR Nomor 367 Tahun 2023) maka hingga Tahun 2040 direncanakan:

1) Total panjang jalan nasional menjadi 68.160,51 km, dengan komposisi 47.603,39 km adalah jalan eksisting sesuai Kepmen PUPR Nomor 1688 Tahun 2022, sepanjang 12.807,16 km merupakan hasil pembangunan jalan nasional baru, dan sepanjang 7.749,96 km dari peningkatan status jalan non-nasional;
2) *Flyover*/underpass/terowongan/jembatan khusus (FO/UP/TRW/JBP) yang dibangun (baru) sepanjang 180.772,29 meter (baru); dan
3) Panjang ruas jalan tol (baru) yang dibangun sepanjang 15.404,05 km (13.773,31 km jalan tol antar kota dan 1.630,74 km jalan tol dalam kota) yang menyebar di Pulau Jawa, Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, serta Bali dan NTB.

Dengan target sesuai RUJJN tersebut, maka rata-rata setiap tahun dari Tahun 2020-2040 harus dilakukan pembangunan jalan nasional baru sepanjang 640,36 km/tahun, peningkatan status jalan non-nasional sekitar 387,50 km/tahun, pembangunan FO/UP/TRW/JBP sepanjang 9038,61 meter/tahun, dan jalan tol sepanjang 770,20 km/tahun. Jika dibandingkan dengan capaian pelaksanaan pembangunan yang dilakukan selama periode

2020-2024 (lihat **Tabel 1.2**) maka untuk pembangunan jalan nasional (baru) rata-rata hanya sekitar 421,43 km/tahun, pembangunan jalan tol (baru) sekitar 229,25 km/tahun. Adapun untuk pembangungan *Fly Over/Underpass* pada Tahun 2020-2024 dicapai realisasi sekitar 9.988 meter (± 1000-2000 meter/tahun).

Memperhatikan fakta tersebut dimana capaian dari Renstra 2020-2024 lebih kecil dibandingkan dengan perkiraan target Renstra 2025-2029 (sesuai dengan RUJJN), maka terdapat 3 hal pokok yang perlu dilakukan:

1) Melakukan rasionalisasi atas target Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 dengan memperhatikan prioritas dan kesiapan pelaksanaan pembangunan jalan nasional, jalan tol, maupun jembatan.
2) Mengupayakan peningkatan pengalokasian pendanaan jalan nasional, baik yang bersumber dari APBN, Non-APBN, dan alternatif pendanaan lainnya.
3) Meningkatkan kualitas dan kapasitas *delivery system* dalam pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan dari jajaran Ditjen Bina Marga maupun mitra kerja.

1.2.2.4 Peningkatan Efektivitas Bisnis Proses dalam Penyelenggaraan Jalan

Memperhatikan tingginya target kerja (*output*), kinerja (*outcome*) dan kemanfaatan (*benefit*) dari penyelenggaraan jaringan jalan nasional untuk Tahun 2025-2029 (Lihat **Bagian 1.2.2.1**, **Bagian 1.2.2.2**, dan **Bagian 1.2.2.3**) maka dapat disimpulkan bahwa perlu dilakukan adanya peningkatan efektivitas dalam bisnis proses penyelenggaraan jalan nasional yang dilakukan selama ini.

Cakupan bisnis proses penyelenggaraan jalan dalam pasal 1 UU Nomor 34 Tahun 2004 tentang Jalan (dan perubahannya dalam UU Nomor 2 Tahun 2022) pada dasarnya terdiri dari pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan Jalan. Sedangkan cakupan teknis yang spesifik terkait dengan kegiatan pembangunan jalan mencakup penyusunan program dan anggaran, perencanaan teknis, pengadaan tanah, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian jalan, dan/ atau preservasi jalan.

Dalam **Bagian 1.2.2.4** ini fokus bisnis proses yang akan diulas diarahkan pada kegiatan pembangunan jalan, sedangkan untuk cakup bisnis proses dalam penyelenggaraan jalan akan lebih banyak dibahas pada **Bagian 1.2.2.5** selanjutnya.

A. Sistem Pendukung (*Decision Support System*) dalam Penyusunan Program dan Anggaran Pembangunan Jalan

Sesuai pasal 31 UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan, pemrograman meliputi penyusunan program (i) pembangunan jalan baru, dan (ii) preservasi jalan eksisting. Tujuan penyusunan program pembangunan jalan

baru ditujukan untuk mempercepat mobilitas orang/barang, menciptakan sistem logistik yang efisien, membuka akses ke seluruh wilayah NKRI (khususnya daerah 3T). Adapun tujuan penyusunan program preservasi adalah untuk mempertahankan tingkat kemantapan jalan eksisting sesuai umur rencana.

Saat ini, Ditjen Bina Marga telah memiliki dan terus mengembangkan sistem database dan sistem analisis untuk untuk mendukung proses pengambilan keputusan (*decision support system*/DSS) untuk preservasi jalan. Sistem ini dimulai dari pelaksanaan Survei Kondisi Jalan (SKJ) yang dilakukan setiap semester (2 kali setahun) untuk melakukan update kondisi fisik jalan. Hasil SKJ kemudian dimasukkan ke dalam SMD (Sistem Masukan Data Jalan Nasional) sebagai database komprehensif dari kondisi jalan nasional terkini. Selain itu juga terdapat sistem database hasil survey jembatan dan lereng yaitu Invi-J dan InSlope. Proses pengambilan keputusan untuk penyusunan program dan anggaran dilakukan menggunakan alat bantu IRMS V3 (*Indonesian Road Management System-Version 3* (IRMS-V3)). IRMS-V3 tersebut mengambil data masukan dari SMD, Invi-J, dan Inslope. Rekomendasi preservasi jalan dari IRMS selanjutnya dilakukan penajaman dengan BBPJN/BPJN untuk disesuaikan dengan kondisi lapangan. Hasil penajaman tersebut selanjutnya dijadikan sebagai dasar dalam penyusunan prioritas kegiatan yang dilaksanakan setiap tahun dalam RKA-KL Ditjen Bina Marga.

Survei Kondisi Jalan (SKJ)
- Dilakukan setiap semester
- Update data pada seluruh komponen jalan nasional termasuk lalu lintas jalan

a. SMD (Sistem Masukan Data)
b. InSlope (Sistem Manajemen Lereng Jalan)
c. INVI-J (Inspeksi Visual Jembatan)
- Database terintegrasi kondisi jalan nasional
- Pengolahan dan pengklasifikasian data kondisi jalan nasional

IRMS-V3 (*Indonesian Road Management System-Version 3*)
- Penetapan jenis program/preservasi jalan nasional eksisting
- Penetapan prioritas penanganan perserevasi jalan nasional

RKA-KL (*Rencana Kerja dan Anggaran K/L*)
- Daftar rencana kegiatan yang dilaksanakan pada tahun anggaran

Gambar 1.19 Bagan Alir Standar Proses Penyusunan Program dan Anggaran Penanganan/Preservasi Jalan Nasional
Sumber: Diolah, (2025)

Gambar 1.19 menyampaikan bagan alir standar proses penyusunan program dan anggaran untuk penanganan/preservasi jalan nasional saat ini. Bisnis proses penyusunan program dan anggaran untuk preservasi jalan ini sudah sesuai dengan *best-practice* internasional dalam manajemen aset jalan. Penyempurnaan yang dapat dilakukan terhadap bisnis proses tersebut dapat ditujukan pada (i) peningkatan kontrol kualitas data saat pelaksanaan SKJ, (ii) integrasi *database* dalam SMD untuk seluruh komponen jalan (tidak terbatas hanya pada perkerasan jalan, (iii) penyempurnaan detail metodologi dalam penetapan program dan prioritas anggaran untuk preservasi jalan, serta (iv) kesiapan perencanaan teknis dan *readiness criteria* lainnya di Balai agar program preservasi jalan dapat dilaksanakan tepat waktu.

Untuk program pembangunan jalan, rujukan utama untuk mengidentifikasi kebutuhan pembangunan jalan nasional utamanya adalah (i) daftar rencana pembangunan jalan yang tertuang dalam RUJJN 2020-2040 (Kepmen PUPR Nomor 367 Tahun 2023) dan (ii) arahan Presiden/Menteri dalam mendukung prioritas pembangunan nasional (misalnya: KEK, KI, KSPN, 3TP, dsb) baik yang tertuang dalam RPJMN/Renstra Kementerian PUPR ataupun bentuk keputusan lainnya. Selanjutnya untuk menyusun program tahunan pembangunan jalan, biasanya digunakan kriteria pemenuhan *readiness criteria*[25] sebagai pertimbangan.

Idealnya, penyusunan prioritas program pembangunan jalan (dalam hal ini termasuk pembangunan jalan baru, pembangunan jalan tol, ataupun peningkatan kapasitasnya) mengarah kepada pasal 32 Ayat (1) UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan, yaitu ditujukan untuk: (i) mempercepat mobilitas barang dan/atau orang, (ii) menciptakan sistem logistik yang efisien, dan (iii) membuka akses yang menghubungkan ke seluruh wilayah Indonesia, terutama di wilayah tertinggal, terdepan, dan terluar.

Pasal 33 UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan, juga menugaskan kepada Pemerintah Pusat untuk memberikan dukungan anggaran bagi penanganan jalan Daerah. Dukungan pengangaran tersebut dapat berasal dari (i) belanja K/L, (ii) transfer ke daerah dan dana desa; dan/atau (iii) pembiayaan lain sesuai ketentuan. Bentuk dukungan berupa transfer ke daerah sudah dilakukan sejak Tahun 2003 melalui DAK Fisik Bidang Jalan. Pelaksanaan DAK Fisik diatur melalui Perpres Nomor 15 Tahun 2023 tentang Petunjuk

[25] Sesuai SE Dirjen Bina Marga No 12/SE/Db/2017 tentang Petunjuk Teknis Penyusunan Program Prioritas Pembangunan Jalan digunakan pendekatan Analisis Multi Kriteria (AMK) terhadap *readiness criteria* suatu usulan rencana pembangunan jalan yang mencakup tercantumnya rencana tersebut dalam Renstra, *Feasibility Study* (FS), *Detail Engineering Design* (DED), Dokumen Lingkungan, Dokumen Pengadaan Lahan, dan Dokumen Izin Pemanfaatan Kawasan Lindung.

SE Dirjen Bina Marga No 12/SE/Db/2017 tersebut disusun untuk mendukung pencapaian Target Pembangunan Jalan sebagaimana tertuang dalam RPJMN 2015-2019 dan Renstra Ditjen Bina Marga 2015-2019. Tidak terdapat informasi apakah SE ini masih berlaku sd saat ini atau tidak.

Teknis DAK Fisik Tahun Anggaran 2023[26]. Adapun kebijakan DAK Fisik Bidang Jalan selalui mengalami penyesuaian terkait dengan prioritas dalam Rencana Kerja Pemerintah (RKP), untuk tahun 2024 kebijakan DAK Fisik Bidang Jalan diberikan prioritas kepada lokasi dengan (i) tingkat kemantapan jalan < 75% (Provinsi) atau < 65% (Kabupaten/Kota) dan (ii) Daerah yang telah menyelesaikan verifikasi data teknis bidang jalan Tahun 2023 oleh K/L teknis.

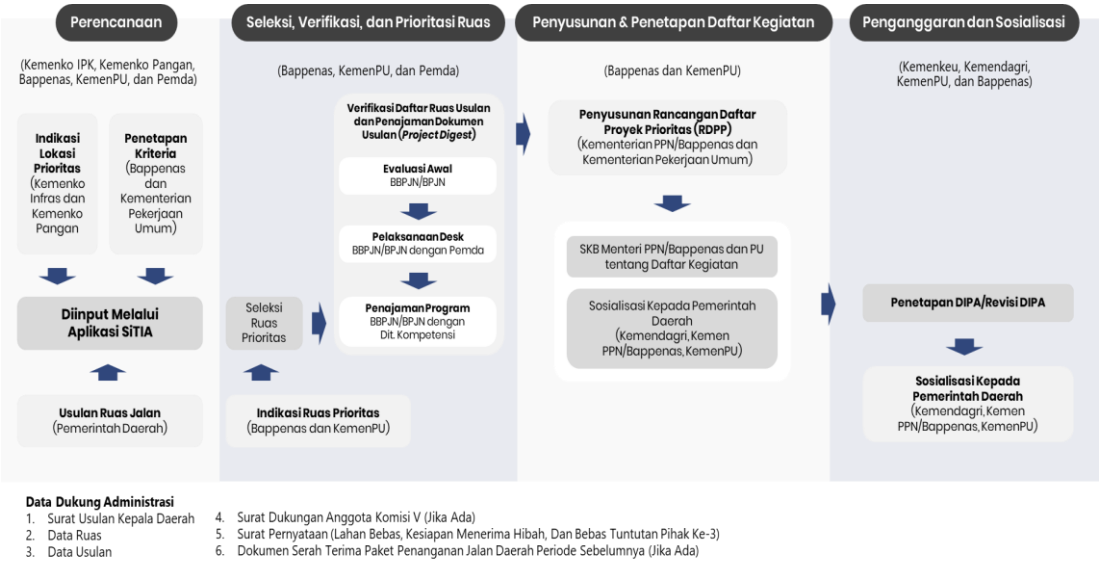
Dukungan pendanaan melalui belanja K/L sudah dilakukan pada Renstra Ditjen Bina Marga 2015-2019 dan 2020-2024, adapun spesifik untuk Tahun 2023-2024 dukungan ini diperkuat melalui Inpres Nomor 3 Tahun 2023 tentang Percepatan Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah. Prosedur pelaksanaan Inpres ini diatur lebih lanjut dalam SE Menteri PPN/Ka Bappenas Nomor 4 Tahun 2023 tentang Pedoman Pelaksanaan Percepatan Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah. Selanjutnya pada tahun 2025, dukungan pendanaan untuk jalan daerah diperbarui dengan Inpres Nomor 11 Tahun 2025 tentang Percepatan Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah untuk Mendukung Swasembada Pangan dan Energi. Inpres ini lahir sebagai respon terhadap kebutuhan mendesak untuk memperbaiki dan meningkatkan kualitas jalan daerah yang selama ini masih banyak menghadapi kendala kerusakan, keterbatasan kapasitas, hingga aksesibilitas yang belum memadai. Kondisi tersebut berdampak pada tingginya biaya logistik, lambatnya distribusi hasil produksi, serta menurunnya daya saing wilayah. Dengan mengedepankan pendekatan lintas sektor, Inpres 11/2025 menegaskan bahwa peningkatan konektivitas daerah bukan hanya urusan teknis pembangunan jalan, tetapi bagian penting dari strategi nasional untuk mencapai ketahanan pangan dan energi. Alur Tahapan Pelaksanaan Kegiatan Inpres Percepatan Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah untuk Mendukung Swasembada Pangan dan Energi dapat dilihat pada **Gambar 1.20**.

UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan pada pasal 34 juga mengamanatkan agar Pemerintah Pusat/Daerah/Desa dapat mengembangkan model pembiayaan untuk mempercepat peningkatan layanan jalan. Model pembiayaan berbasis ketersediaan layanan (KPBU-AP) sudah diterapkan di sejumlah ruas jalan nasional sejak Tahun 2020. Model pembiayaan untuk jalan Daerah yang telah diterapkan adalah Program Hibah Jalan Daerah (PHJD)[27] pada 15 Provinsi dan 28 Kabupaten sejak 2019 s.d. Tahun 2023. Selanjutnya perlu dipastikan agar Pemerintah Pusat/Daerah/Desa dapat melanjutkan skema pembiayaan alternatif tersebut untuk ruas-ruas jalan yang dianggap prioritas.

---

[26] Belum ada pembaruan atas Perpres No 15 Tahun 2023.

[27] Program Hibah Jalan Daerah (PHJD) yang didukung oleh KIAT merupakan kelanjutan implementasi dari *pilot project* PRIM *Provincial Road Improvement and Maintenance* (PRIM)



Gambar 1.20 Alur Tahapan Pelaksanaan Kegiatan Inpres Percepatan Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah untuk Mendukung Swasembada Pangan dan Energi
Sumber: Diolah, (2025)

Seluruh bisnis proses penyusunan program dan anggaran yang telah dijelaskan di atas, baik untuk preservasi jalan nasional, pembangunan jalan nasional, maupun dukungan untuk jalan daerah melalui DAK Bidang Jalan maupun Inpres Percepatan Konektivitas Jalan Daerah telah berhasil diimplementasikan sampai dengan saat ini. Hal yang perlu diupayakan ke dalam periode Renstra 2025-2029 ke depan adalah melakukan peningkatan efektivitas bisnis proses tersebut dengan: (i) peningkatan kualitas data masukan dari survei kondisi jalan, (ii) pengintegrasian seluruh database jalan, dan (iii) perbaikan metode optimasi pengambilan keputusan untuk penetapan jenis program dan prioritas anggaran.

B. Kualitas Pelaksanaan Perencanaan Teknis Jalan

Salah satu kendala yang teridentifikasi dalam pelaksanaan Renstra 2020-2024 (lihat **Bagian 1.1.3.4**) adalah adanya hambatan terkait dengan kesiapan dokumen perencanaan dan kualitas perencanaan teknis jalan.

Dalam Pasal 35 UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan, disebutkan bahwa perencanaan teknis pembangunan jalan harus dilakukan berdasarkan kriteria perencanaan teknis dalam rangka pemenuhan persyaratan teknis di bidang jalan, serta harus dilengkapi dengan kajian aspek keselamatan jalan dan memperhatikan implementasi pembangunan jalan yang berkelanjutan.

Persyaratan teknis jalan sudah dimutakhirkan dalam Permen PUPR Nomor 5 Tahun 2023 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Perencanaan Teknis Jalan. Implementasi pembangunan jalan yang berkelanjutan sudah diatur dalam Pedoman Nomor 15/P/BM/2023 tentang Persyaratan Teknis

Konstruksi Berkelanjutan Bidang Jalan[28]. Implementasi peraturan terbaru tersebut perlu menjadi perhatian dalam pelaksanaan perencanaan teknis jalan di periode Renstra 2025-2029, khususnya dalam penyiapan KAK maupun penjaminan pemenuhan kriteria teknis dan persyaratan teknis jalan yang dipersyaratkan.

Kualitas perencanaan teknis dapat diukur dari sudut pandang dampaknya pada tahap pelaksanaan konstruksi maupun operasional jalan. Terdapat beberapa contoh kasus yang dapat dijadikan bahan evaluasi:

1) Natalia, et al (2019)[29] menyatakan bahwa faktor ketepatan estimasi biaya pada saat proses perencanaan berkorelasi cukup kuat s.d kuat (koefisien korelasi (*r*) antara 0,504 s.d 0,628)) sebagai penyebab *Cost Overrun* Pada Proyek Konstruksi Jalan di Sumatera Barat.
2) Annas (2015)[30] menyatakan bahwa faktor perubahan desain merupakan faktor terbesar (dengan pengaruh sekitar 42,11%) yang menyebabkan terjadinya *Cost-Overrun* pada Pelaksanaan Proyek Jalan Nasional di Provinsi Jawa Timur.
3) Adiasma et al (2023)[31] menyatakan adanya peningkatan biaya konstruksi (*cost overrun*) jalan tol yang berujung pada adendum kontrak KPBU untuk peningkatan tarif dan atau masa konsesi.

Dari beberapa sumber kajian di atas, dapat diperkirakan bahwa kualitas perencanaan teknis jalan memberikan sumbangsih yang cukup besar (antara 40-60%) terhadap terjadinya *cost overrun* pada proyek jalan, khususnya berkenaan dengan ketepatan estimasi biaya serta adanya kebutuhan perubahan desain setelah dikonfirmasi dengan kondisi lapangan (saat konstruksi mulai dilakukan).

Adapun Proses optimasi dalam tahap perencanaan belum banyak dilakukan karena pada umumnya proses perencanaan lebih fokus untuk memenuhi (*comply*) kriteria/persyaratan teknis yang telah ditetapkan. Penerapan rekayasa nilai (*value engineering*) di lingkungan Ditjen Bina Marga sudah diintrodusir melalui 04/P/BM/2022 Pedoman Pelaksanaan Teknis Rekayasa Nilai (*Statement of Work Value Engineering*), namun demikian pelaksanaannya relatif masih terbatas.

---

[28] Pedoman No. 15/ P/ BM/ 2023 merupakan penerapan dari Permen PUPR No 9 Tahun 2021 tentang Pedoman Penyelenggaraan Konstruksi Berkelanjutan

[29] Natalia, M, Aguskamar, Atmaja, J, Muluk, M, and Fitria, D.R. (2019) Identifikasi Faktor-Faktor Penyebab Cost Over run Pada Proyek Konstruksi Jalan di Sumatera Barat, JIRS Volume XVI Nomor 1, April 2019 e-ISSN : 2655-2124 / ISSN : 1858-3695.

[30] Annas, A. A (2015) Evaluasi *Cost Overrun* pada Pelaksanaan Proyek Jalan Nasional di Provinsi Jawa Timur dengan Metode *Statistical Process Control* (SPC), Tesis, Program Studi Magister Manajemen Teknologi, Bidang Keahlian Manajemen Proyek, Program Pasca Sarjana, Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya, 2015

[31] Adiasma D., Mulyanto D., Nurza F. , Alatas, H (2023) Kerjasama Pemerintah-Badan Usaha di Indonesia: Solusi dan Celah Korupsi. Integritas: Jurnal Antikorupsi, Vol 9, No. 2, 2023, pp. 183-194

C. Pelaksanaan dan Pendanaan Pengadaan Tanah

Salah satu permasalahan pelaksanaan Renstra pada periode 2020-2024 adalah berkenaan dengan adanya hambatan pada tahapan pengadaan tanah. Dalam LKIP Ditjen Bina Marga Tahun 2020-2024 permasalahan pengadaan tanah selalu muncul sebagai salah satu penghambat pencapaian target pembangunan dan pelebaran jalan/jembatan serta pembangunan jalan tol. Permasalahan pengadaan tanah tersebut dapat dipilahkan ke dalam sejumlah aspek, yaitu:

1) aspek legal atas tanah, terutama berkaitan dengan administrasi hukum hak atas tanah yang tidak *clear* (termasuk posisi hak ulayat atau adat atas tanah)
2) aspek pendanaan pengadaan tanah, terutama berkenaan dengan kesepakatan nilai uang atas tanah dan obyek di atasnya dengan pemilik lahan, terbatasnya kemampuan pendanaan dari Pemerintah ataupun BUJT, serta
3) aspek koordinasi dalam tahap pengadaan tanah, terutama menyangkut koordinasi dengan K/L yang menguasai lahan negara serta dengan Pemda yang membantu teknis pelaksanaan pengadaan lahan.

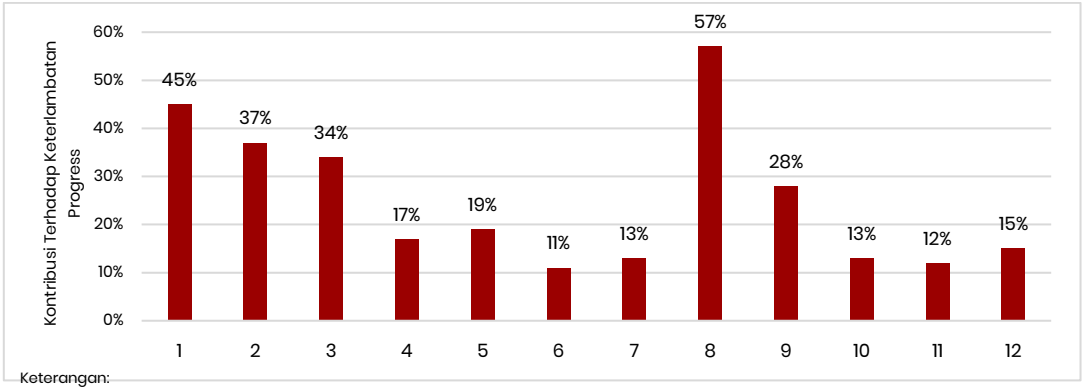
Permasalahan aspek pendanaan pengadaan tanah, khususnya untuk jalan tol, sebagian besar sudah mulai terselesaikan dengan adanya kerjasama antara Ditjen Bina Marga dan BUTJ dengan LMAN (lembaga Manajemen Aset Negara) sejak Tahun 2017-2023 untuk 53 ruas jalan tol yang masuk ke dalam Proyek Strategis Nasional (PSN) dengan total pendanaan mencapai Rp104,27 triliun.

Aspek koordinasi untuk pengadaan lahan yang dikuasai instansi pemerintah terkait proses pinjam pakai cukup menyita waktu, umumnya 1-2 tahun (terkait administrasi aset negara). Selain itu, kehati-hatian dari Panitia Pengadaan Tanah di Pemda dalam proses administrasi cenderung memperpanjang waktu untuk penyelesaian pengadaan tanah.

D. Kualitas Pelaksanaan Konstruksi

Kualitas pelaksanaan konstruksi jalan di Indonesia ditengarai masih menjadi penyebab belum optimalnya kinerja pelayanan jalan. Sugiyartanto (2022)[32] menyatakan bahwa degradasi fungsi jalan maupun degradasi kualitas jalan terjadi akibat tidak terlaksananya proses SIDLACOM ((*Survey, Investigation, Design, Land Acquisition, Action Programme, Construction, Operation, Maintenance*) sesuai dengan pedoman yang berlaku, hal ini disebabkan oleh permasalahan kompetensi SDM pelaksana, koordinasi dan komunikasi antar lembaga yang kurang optimal, serta perlunya kepastian hukum penyelenggaraan jalan.

[32] Sugiyartanto (2022) Tinjauan Terhadap Penurunan Kualitas Pelayanan Jalan Nasional Di Indonesia.



Keterangan:

1. Pengaruh Problem Tenaga Kerja Lapangan
2. Pengaruh Problem Material Konstruksi Jalan
3. Pengaruh Peralatan Berat Konstruksi Jalan
4. Pengaruh Metode Kerja Pelaksanaan Konstruksi Jalan
5. Pengaruh Penjadwalan dan Pengendalian
6. Pengaruh Hubungan Kontraktual antarpihak Terkait
7. Pengaruh Peralatan Uji Mutu
8. Pengaruh Kondisi Keuangan Kontraktor
9. Pengaruh Perubahan Komponen Pekerjaan
10. Pengaruh Lingkungan Lokasi Proyek
11. Ketidaktepatan Koordinasi dan Komunikasi Antarproyek
12. Ketidaktepatan Pelaporan Kegiatan Kemajuan Proyek

Gambar 1.21 Faktor Pengaruh Keterlambatan Progres Pelaksanaan Konstruksi
Sumber: Simanjuntak dan Tachlish, 2020[33]

Pada **Gambar 1.21** disampaikan tingkat pengaruh dari faktor-faktor penyebab terjadinya keterlambatan dalam tahap pelaksanaan konstruksi. Permasalahan kapabilitas keuangan kontraktor serta kualitas SDM lapangan menjadi 2 faktor tertinggi, selanjutnya disusul oleh aspek penyediaan material dan peralatan konstruksi, dan variabilitas dalam volume dan jadwal pekerjaan.

Upaya untuk melakukan peningkatan dan penjaminan kualitas pelaksanaan konstruksi jalan secara regulasi telah dilakukan oleh Ditjen Bina Marga dengan terus diperbaruinya Spesifikasi Umum dan Spesifikasi Teknis Pekerjaan Konstruksi Jalan. Namun demikian, penerapan secara tepat terhadap spesifikasi pekerjaan sering terganggu oleh sejumlah faktor, diantaranya: kompetensi SDM (baik pengawas maupun pelaksana), kualitas/mutu material, kesesuaian penggunaan peralatan konstruksi, dan sistem manajemen mutu pekerjaan yang tidak memadai.

Saat ini Ditjen Bina Marga telah menerbitkan spesifikasi umum melalui Surat Edaran Nomor 7 Tahun 2025 tentang Spesifikasi Umum 2025 yang menjadi pedoman dalam pelaksanaan konstruksi jalan dan jembatan. Pemahaman yang tepat atas spesifikasi pekerjaan serta risikonya terhadap potensi keterlambatan hingga kegagalan konstruksi perlu diupayakan menjadi perhatian utama dari para pelaksana dan pengawasan konstruksi di lapangan. Perlu dikembangkan sistem atau aplikasi sebagai alat bantu untuk mengumpulkan data pemenuhan spesifikasi pada setiap tahap

[33] Simanjuntak, Manlian Ronald., Tachlish, Anang Noer. (2020). Hasil Analisis Korelasi dan Interkorelasi Risiko Keterlambatan Proses Pelaksanaan Konstruksi Jalan Tol. Prosiding Seminar Nasional Teknik Sipil 2020 Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Surakarta

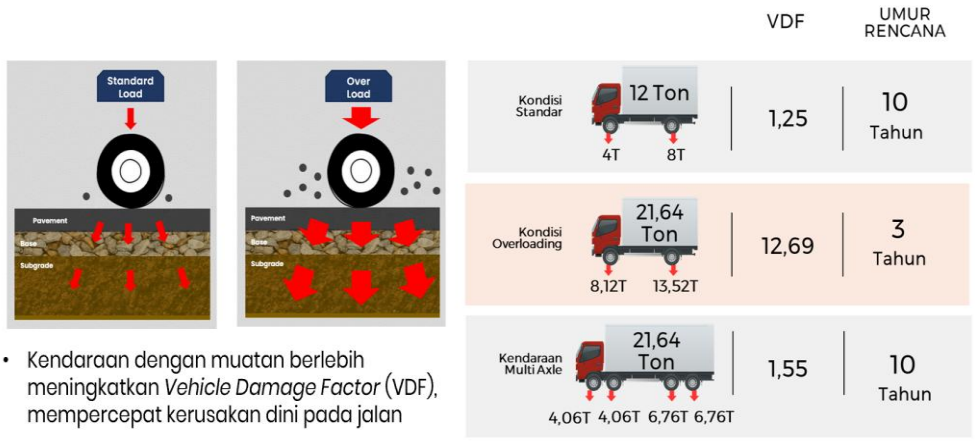
pekerjaan sebagai upaya pengendalian mutu pekerjaan secara berjenjang secara lebih efektif.

E. Pengoperasian dan Pemanfaatan Jalan

Ketidaksesuaian pengoperasian dan pemanfaatan jalan terhadap ketentuan menjadi pelengkap dari faktor-faktor penyebab terjadinya degradasi fungsi dan kemanfaatan hasil pembangunan jalan. Pada beberapa paragraf berikut disampaikan contoh ketidaksesuaian tersebut berikut dengan konsekuensinya terhadap jalan.

Terjadinya *Over Dimension and Over Load* (ODOL) pada kendaraan barang ditengarai dapat memangkas umur rencana jalan menjadi 3,3 kali lebih pendek (lihat **Gambar 1.22**). Lebih lanjut kerusakan dini pada perkerasan jalan tersebut akan meningkatan *life cycle cost* preservasi jalan nasional secara keseluruhan.

Penggunaan badan jalan untuk keperluan selain lalu lintas (misalnya: parkir, berdagang, atau jenis pemanfaatan lainnya) dapat mengurangi kapasitas dan kinerja jalan antara 10% sd 35% (tergantung intensitas gangguannya). Fakta ini terungkap dari hasil berbagai kajian yang disampaikan pada **Tabel 1.14**. Penurunan kapasitas akan berdampak pada pencapaian target waktu tempuh dan kecukupan kapasitas pada jaringan jalan nasional. Selain itu, pemanfaatan RUMIJA oleh masyarakat yang tidak sesuai ketentuan seringkali juga mengganggu secara fisik maupun fungsional dari bagian-bagian jalan (misalnya: massa bangunan yang menutupi *drainase* jalan, penempatan utilitas pada bahu jalan, *on-street parking*, dsb) juga dapat berdampak pada keselamatan jalan.



Gambar 1.22 Dampak ODOL terhadap Umur Rencana Perkerasan Jalan di Indonesia
Sumber: Diolah, (2025)

Pengendalian fungsi dan manfaat jalan hasil pembangunan jalan merupakan bagian dari pelaksanaan pengawasan jalan yang dimandatkan pasal 36 UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan untuk dilaksanakan oleh Pemerintah

Pusat/Pemda sesuai kewenangannya. Untuk mengatasi ODOL, pasal 36 UU Nomor 2 Tahun 2022 memandatkan agar dilakukan koordinasi dengan Kementerian Perhubungan, dimana segala bentuk pelanggaran terhadap jalan dapat dilakukan upaya penegakan hukum sesuai ketentuan perundang-undangan.

Dari **Gambar 1.22** maupun **Tabel 1.14**, terlihat bahwa dampak dari penggunaan jalan yang tidak sesuai ketentuan akan mengurangi efektivitas program penanganan jalan (pembangunan, pelebaran, maupun preservasi jalan), setidaknya 10% s.d 35%. Sehingga optimalisasi pemanfaatan hasil pembangunan jalan perlu menjadi salah satu kebijakan utama dalam penyelenggaraan jalan nasional pada Renstra 2025-2029.

Tabel 1.14 Dampak Ketidaksesuaian Pemanfaatan Jalan Nasional

No	Penulis	Lokasi Ruas Jalan Nasional	Temuan Hasil Penelitian
1	Firman (2018)[34]	Sungguminasa-Bontonompo	Kegiatan pasar kaget mengakibatkan gangguan samping yang sangat tinggi, sehingga terjadi penurunan kapasitas jalan sekitar 17%
2	Tampubolon (2012)[35]	Medan-Binjai (Km.9)	Aktivitas Pasar Kp Lalang pada pagi hari menyebabkan pengurangan kapasitas jalan hingga sekitar 30,19%
3	Irimida (2018)[36]	Batas Kabupaten Pasuruan - Karanglo	Adanya parkir di atas badan jalan di sekitar pasar Singosari (Malang) mengakibatkan penurunan kapasitas jalan sekitar 33,73%,
4	Syarkawi et al (2023)[37]	Jalan Sulawesi Makassar (Jalan Nasional Perkotaan)	Adanya hambatan samping yang sangat tinggi di jalan Sulawesi menyebabkan kapasitas jalan turun sekitar 11,63%

Sumber: Diolah, (2025)

Dalam upaya menanggulangi permasalahan dimaksud serta berdasarkan ketentuan Pasal 62A Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, kewenangan penyidikan tidak hanya berada pada pejabat penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia. Pegawai Negeri Sipil tertentu pada instansi pemerintah yang memiliki tugas dan tanggung jawab di bidang jalan

[34] Firman Sam (2018) Pengaruh Pasar Kaget Pada Bahu Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan Sungguminasa – Bontonompo, Tugas Akhir, Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil Universitas Bosowa Makassar.
[35] Tampubolon, R. E (2012) Analisa Pengaruh Pasar Tradisional terhadap Kinerja Ruas Jalan: Studi Kasus Jalan Medan – Binjai Km.9 Pasar Kp. Lalang), Tugas Akhir, Bidang Studi Transportasi, Departemen Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Sumatera Utara.
[36] Irimida, M.A.C. (2018) Pengaruh Parkir Tepi Jalan terhadap Kinerja Ruas Jalan Nasional Batas Kabupaten Pasuruan-Karanglo (Studi Kasus pada *On-Street Parking* di Pasar Singosari Malang). Skripsi thesis, ITN Malang.
[37] Syarkawi, M.T., Hafran, S.M., Alkam, R.B., HKH.S. and Kerubun, F.S (2023) Analisis Dampak Hambatan Samping Terhadap Kinerja Ruas Jalan Nasional Perkotaan. *Jurnal Teknik Sipil MACCA*. 8, 2 (Jun. 2023), 152-158

juga diberikan kewenangan khusus sebagai penyidik untuk mendukung pelaksanaan penyidikan sebagaimana diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP). Pemberian kewenangan tersebut bertujuan untuk meningkatkan efektivitas serta percepatan penanganan tindak pidana di bidang jalan dengan memanfaatkan keahlian teknis dan pemahaman substantif aparatur yang terlibat langsung dalam pengelolaan infrastruktur jalan.

1.2.2.5 Penguatan Elemen Dasar bagi Penyelenggaraan Jalan

Elemen dasar bagi penyelenggaraan jalan akan mencakup penyediaan SDM, pendanaan, regulasi, kelembagaan, serta sistem pendukung lainnya sebagai masukan (*input*) bagi berjalannya seluruh kegiatan yang dilaksanakan Ditjen Bina Marga. Berbagai permasalahan terkait dengan bisnis proses, keluaran, kinerja dan kemanfaatan jalan (yang telah dibahas pada **Bagian 1.2.2.1** sd **Bagian 1.2.2.4** sebelumnya) sebagian besar bermula dari permasalahan dalam penyediaan input.

A. Penyediaan Sumber Daya Manusia (SDM) Penyelenggara Jalan

Jumlah SDM berikut kualifikasi yang tercatat di lingkungan Ditjen Bina Marga pada Tahun 2025 seperti yang dicantumkan pada **Tabel 1.15**. Total jumlah SDM Ditjen Bina Marga sekitar 14.550 orang (rasio ±30,6 orang/100 km jalan Nasional). Angka tersebut jauh di atas angka normatif internasional, yaitu 2 orang/100 km[38] (dengan catatan di negara lain semua kegiatan teknis umumnya dikerjakan oleh pihak ketiga). Jumlah SDM Ditjen Bina Marga yang cukup besar tersebut sebagian besar (87,76%) ditempatkan di UPT (Balai) yang memang ditujukan untuk melaksanakan kegiatan teknis perencanaan dan penanganan jalan secara mandiri pada segmen ruas jalan yang penangannya tidak dikontrakkan. Implementasi kontrak *Long-Segment* di jalan nasional diharapkan secara gradual dapat mendorong adanya rasionalisasi terhadap kebutuhan SDM Ditjen Bina Marga.

Tabel 1.15 Data SDM Ditjen Bina Marga 2020-2025

Dasar Pengelompokkan	Pengklasifikasian	Jumlah SDM yang Dialokasikan		
		Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
Penempatan	Unit Kerja Pusat	1164	538	1702
	Unit Pelaksana Teknis	9485	3363	12848
Usia	< 35 Tahun	2117	1075	3192
	35-50 Tahun	6070	2054	8124
	> 50 Tahun	2462	772	3234
Pendidikan	< SMA	4614	729	5343
	D1-D3	616	374	990

[38] World Bank (2012) Investing in Indonesia's Roads: Improving Efficiency and Closing the Financing Gap

Dasar Pengelompokkan	Pengklasifikasian	Jumlah SDM yang Dialokasikan		
		Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
	S1/D4	4301	2309	6610
	S2	1092	485	1577
	S3	26	4	30
Golongan	Golongan I	123	15	138
	Golongan II	840	291	1131
	Golongan III	3154	1597	4751
	Golongan IV	452	155	607
	Golongan V	3173	373	3546
	Golongan VII	362	176	538
	Golongan IX	2545	1294	3839
	PPNPN	-	-	-
Jabatan	Struktural	155	44	199
	Fungsional	4451	1813	6264
	Pelaksana	6043	2044	8087
Status	PNS	4328	2028	6356
	PPPK	6321	1873	8194
Total		**10649**	**3901**	**14550**

Sumber: Data Pegawai di eHRM per 1 Desember 2025

Permasalahan SDM yang perlu diperhatikan berkaitan dengan pemenuhan jumlah dan kompetensi SDM sesuai dengan peta jabatan struktural dan fungsional di lingkungan Ditjen Bina Marga. Sejak dilakukannya penyederhanaan birokrasi pada Tahun 2020, jumlah jabatan struktural di Bina Marga berkurang menjadi 233 jabatan hingga pejabat administrator, dan jabatan dibawahnya (sekitar 2094 jabatan) diisi oleh tenaga fungsional.

Manajemen kinerja organisasi sudah secara baik diterapkan di lingkungan Ditjen Bina Marga, dimana sejak Tahun 2015 sudah mulai diterapkan Sasaran Kinerja Pegawai (SKP) berdasarkan sasaran organisasi dalam Renstra maupun Rencana Kerja (Renja) Tahunan. Saat ini (tahun 2023) seluruh Aparatur Sipil Negara (ASN) di lingkungan Ditjen Bina Marga sudah mempunyai SKP yang pelaporan dan penilaiannya dilakukan secara *On-Line*.

Sesuai dengan penghitungan kebutuhan pegawai berbasis analisis beban kerja yang dilakukan pada tahun 2025, diperoleh kebutuhan pegawai Ditjen Bina Marga sejumlah 17.243 orang. Maka dengan kondisi pegawai eksisting sebanyak 14.550 orang, kondisi organisasi Bina Marga pada saat ini masih dalam posisi kekurangan pegawai sekitar 2.693 orang. Dengan demikian, untuk menjaga kinerja organisasi pada periode 2025-2029 tetap berjalan optimal, selain secara bertahap diusulkan penambahan SDM dengan skema

pengadaan ASN (CPNS/PPPK), Unit Kerja dan UPT dapat mengalokasikan konsultan individu dan/atau tenaga bantuan teknis (Bantek) dalam rangka menutup kekurangan pegawai yang dibutuhkan untuk menangani beban kerja organisasi sesuai ketentuan yang berlaku (memperhatikan efisiensi anggaran dan tidak merekrut pegawai Non-PNS baru). Penghitungan penambahan kebutuhan SDM tersebut dilakukan berdasarkan analisis beban kerja yang dievaluasi dan dimuktahirkan setiap tahun.

Di tahun 2025, sebanyak 7.311 orang PPNPN Ditjen Bina Marga secara resmi diangkat menjadi PPPK pada formasi pengadaan PPPK tahap 1 tahun 2024. Persyaratan yang cenderung fleksibel (administratif yang mudah, tidak ada ambang batas nilai kompetensi dasar maupun bidang) mendorong Ditjen Bina Marga untuk perlu segera memetakan tingkat kompetensi sesuai jabatannya. Hal ini penting untuk menyusun prioritas program pengembangan kompetensi bagi pegawai yang masih membutuhkan.

Sejalan dengan hal tersebut, pengelolaan SDM Ditjen Bina Marga pada periode 2025–2029 difokuskan pada penguatan kapasitas dan pengembangan kompetensi ASN melalui jalur pendidikan bagi PNS serta pelatihan bagi PNS dan PPPK. Pengembangan kompetensi melalui pelatihan merupakan kewajiban ASN dengan target pemenuhan minimal 20 jam pelajaran (JP) per tahun bagi PNS dan maksimal 24 JP per tahun bagi PPPK. Selain itu, sebagai bagian dari penguatan tata kelola keuangan negara, Kementerian Keuangan mendorong penerapan kewajiban sertifikasi bagi pejabat perbendaharaan yang mulai diberlakukan pada tahun 2026.

B. Pendanaan Dan Pembiayaan Penyelenggaraan Jalan

Memperhatikan realisasi APBN selama Periode Renstra 2020-2024 (**Tabel 1.1**), dimana alokasi APBN untuk Ditjen Bina Marga meskipun sudah melebihi rencana (103,90% dari yang tertera dalam Renstra), namun perlu dicatat bahwa sekitar 25-30% dari anggaran tersebut digunakan untuk pelaksanaan kegiatan penugasan di luar yang tercantum dalam Renstra.

Untuk mencapai target RUJJN 2020-2040 (Kepmen PUPR Nomor 367 Tahun 2023), maka selama periode 2025-2029 diperkirakan dibutuhkan total APBN untuk penanganan jalan nasional hingga mencapai Rp 406 Triliun (tidak termasuk untuk pembebasan lahan, dukungan pembangunan jalan tol, dan dukungan penanganan jalan daerah). Angka kebutuhan pendanaan tersebut naik sekitar 20-30% dari kebutuhan APBN pada periode Renstra 2020-2024.

Adapun untuk mencapai target jalan tol beroperasi di Tahun 2029 sekitar 9565 km (sesuai RUJJN), maka diperlukan biaya pembangunan sekitar Rp 1056,84 Triliun untuk sekitar 6369,03 km jalan tol baru. Diharapkan sumber pendanaan untuk pembangunan jalan tol akan sebagian besar berasal dari investasi swasta (BUJT), dan sebagian kecil ditanggung oleh Pemerintah sebagai bentuk VGF (*Viability Gap Funding*). Melihat *trend* para

periode 2020-2024, maka diperlukan peningkatan kapasitas investasi pada jalan tol setidaknya 2 kali lipat untuk periode 2025-2029.

Diperlukan upaya terobosan untuk menyediakan kebutuhan dana untuk penanganan jalan secara keseluruhan. Pembiayaan alternatif melalui sukuk, PHLN, optimalisasi aset, dsb ataupun penerapan berbagai varian KPBU (khususnya AP) hanya akan sedikit meringankan beban pendanaan untuk jalan. Sumber pendanaan permanen dari dana preservasi jalan (yang dimandatkan dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ) merupakan opsi yang paling solutif yang dapat diterapkan.

C. Regulasi Pendukung Transformasi Penyelenggaraan Jalan

Penerbitan UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan mengintrodusir sejumlah pokok pengaturan yang mengarahkan untuk dilakukannya transformasi penyelenggaraan jalan, diantaranya: (i) pengambilalihan urusan penyelenggaraan jalan, (ii) dukungan anggaran penanganan jalan daerah dari Pemerintah Pusat, (iii) konsep pembangunan jalan yang berkelanjutan, (iv) pengembangan model pembiayaan berbasis ketersediaan layanan (*availability payment*), (v) penerapan preservasi jalan, (vi) reformasi pengusahaan jalan tol, (vii) penguatan sistem dan informasi jalan.

Sampai dengan saat ini, Peraturan Pemerintah (PP) sebagai pelaksanaan UU Nomor 2 Tahun 2022 belum ditetapkan, dan perubahan pengaturan di level Permen atau bentuk peraturan lainnya yang lebih rendah juga masih banyak perlu dilakukan. Agenda perubahan berbagai regulasi di bidang penyelenggaraan jalan perlu menjadi prioritas utama dalam periode Renstra 2025-2029 sehingga transformasi penyelenggaraan jalan yang lebih modern, berketahanan, dan berkelanjutan dalam segera dilakukan.

D. Penguatan Kelembagaan Penyelenggara Jalan

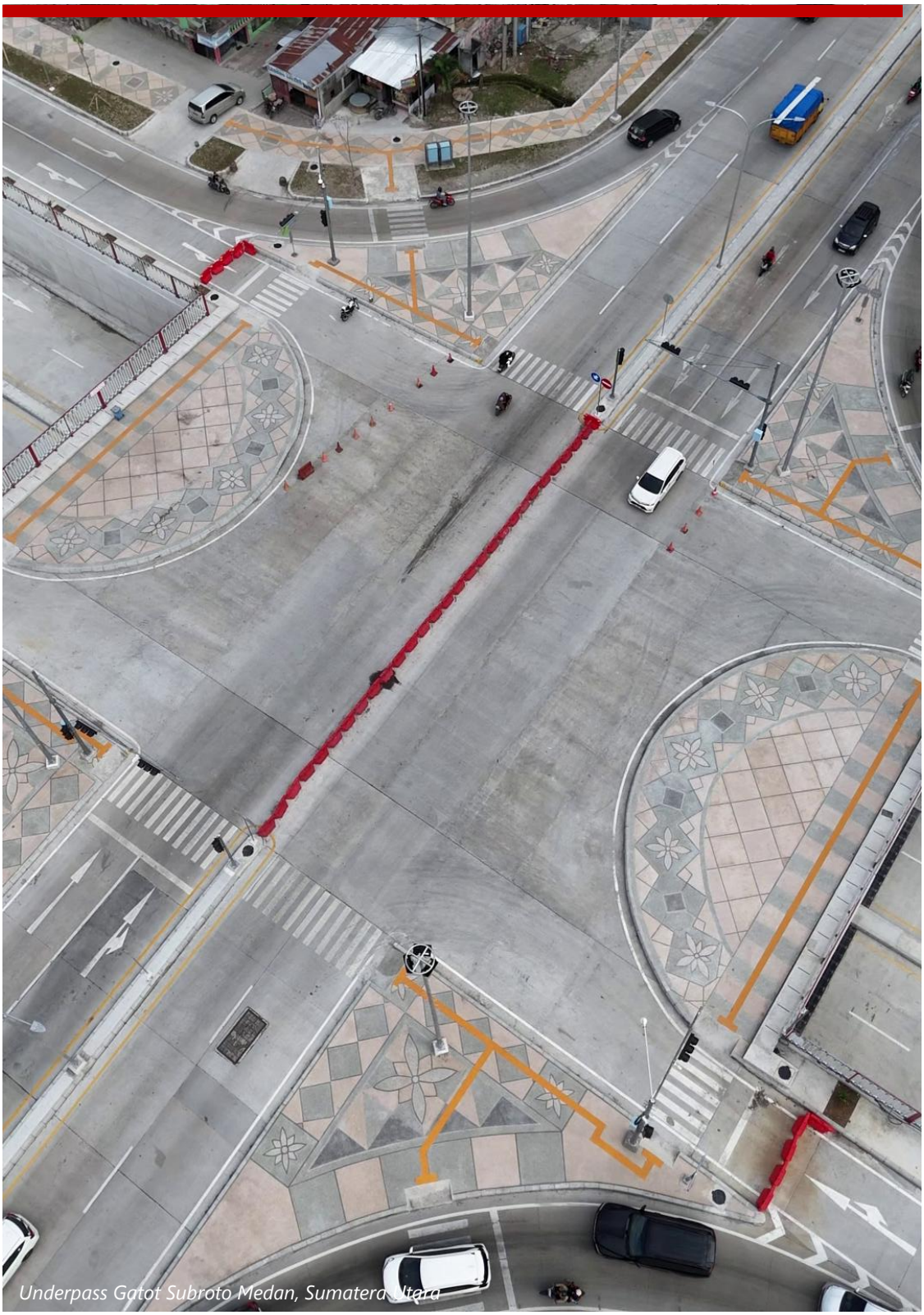
Kelembagaan penyelenggaraan jalan secara nasional, mencakup kelembagaan untuk menyelenggarakan (i) jalan nasional (non-tol), (ii) jalan tol, dan (iii) jalan daerah, dimana sesuai Permen PU Nomor 1 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PU pembagian tugasnya adalah sebagai berikut:

- Penyelenggara Jalan Nasional (non-tol) dilakukan oleh Ditjen Bina Marga yang didukung oleh jajaran BBPJN/BPJN sebagai UPT di lapangan sesuai Permen PU Nomor 16 Tahun 2020 (dan perubahannya).
- Untuk penyelenggaraan jalan tol kewenangannya dibagi ke 3 (tiga) Unit Kerja, yaitu (i) Ditjen Bina Marga (khususnya pada Direktorat Jalan Bebas Hambatan), Ditjen Pembiayaan Infrastruktur (khususnya pada Direktorat Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan), dan Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) sesuai Permen PU Nomor 2 Tahun 2025.
- Selanjutnya, untuk mendukung penyelenggaraan jalan daerah terdapat kelembagaan setara Eselon III di Ditjen Bina Marga, yaitu Subdirektorat Jalan Daerah dan Eselon II Sekretariat Jenderal yaitu Pusat Fasilitasi

Infrastruktur Daerah (PFID) yaitu di Bidang Pelaksanaan Dana Alokasi Khusus Jalan dan Jembatan.

Kelembagaan penanganan jalan nasional (non-tol) di Ditjen Bina Marga (10 Unit Eselon II Pusat dan 37 lokasi Balai) perlu dievaluasi efisiensi dan efektivitasnya. Penerapan *long-segment* (yang akan diarahkan menjadi KPBU-AP dalam jangka panjang) akan berdampak kepada pengurangan kebutuhan jumlah SDM dan skala kelembagaan penyelenggara jalan nasional.

Dengan adanya mandat untuk memberikan dukungan pendanaan jalan Daerah dari Pemerintah Pusat dalam UU Nomor 2 Tahun 2022, cukup beralasan jika dibentuk Unit Kerja Setara Eselon II di Ditjen Bina Marga yang khusus menangani berbagai bentuk dukungan Pusat untuk penyelenggaraan jalan Daerah. Penyempurnaan bisnis proses antar Unit Kerja Penyelenggara Jalan Tol di Kementerian PU perlu segera dilakukan, agar berbagai tahapan dalam perencanaan, pengadaan, pelaksanaan, pengoperasian, pengendalian, dan pengusahaan jalan tol dapat dilakukan secara optimal, mengingat target pembangunan jalan tol di Tahun 2025-2029 lebih besar daripada periode sebelumnya.



Underpass Gatot Subroto Medan, Sumatera Utara

BAB II

VISI, MISI, TUJUAN, DAN SASARAN

2.1 Visi Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029

Visi Ditjen Bina Marga 2025-2029 diturunkan secara hierakhis dari Visi Pembangunan Nasional dalam RPJPN 2025-2045 (UU Nomor 59 Tahun 2024), Visi Presiden dan Wakil Presiden yang termuat dalam RPJMN 2025-2029 (Perpres Nomor 12 Tahun 2025), dan Visi Kementerian PU dalam Renstra 2025-2029 (Permen PU Nomor 4 Tahun 2025). Proses penurunan visi tersebut dijelaskan pada **Gambar 2.1**.

Gambar 2.1 Proses penurunan (*cascading*) Visi Ditjen Bina Marga 2025-2029
Sumber: Diolah, 2025

Berdasarkan proses penurunan visi pada **Gambar 2.1** di atas, maka ditetapkan Visi Ditjen 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 Ditjen Bina Marga 2025-2029 juga diturunkan (*cascading*) dari misi pembangunan nasional dalam RPJPN 2025-2045, misi Presiden dan Wakil Presiden (Astacita) dalam RPJMN 2025-2029 , dan misi Kementerian PU dalam Renstra 2025-2029. Proses penurunan misi tersebut dijelaskan pada **Gambar 2.2**.

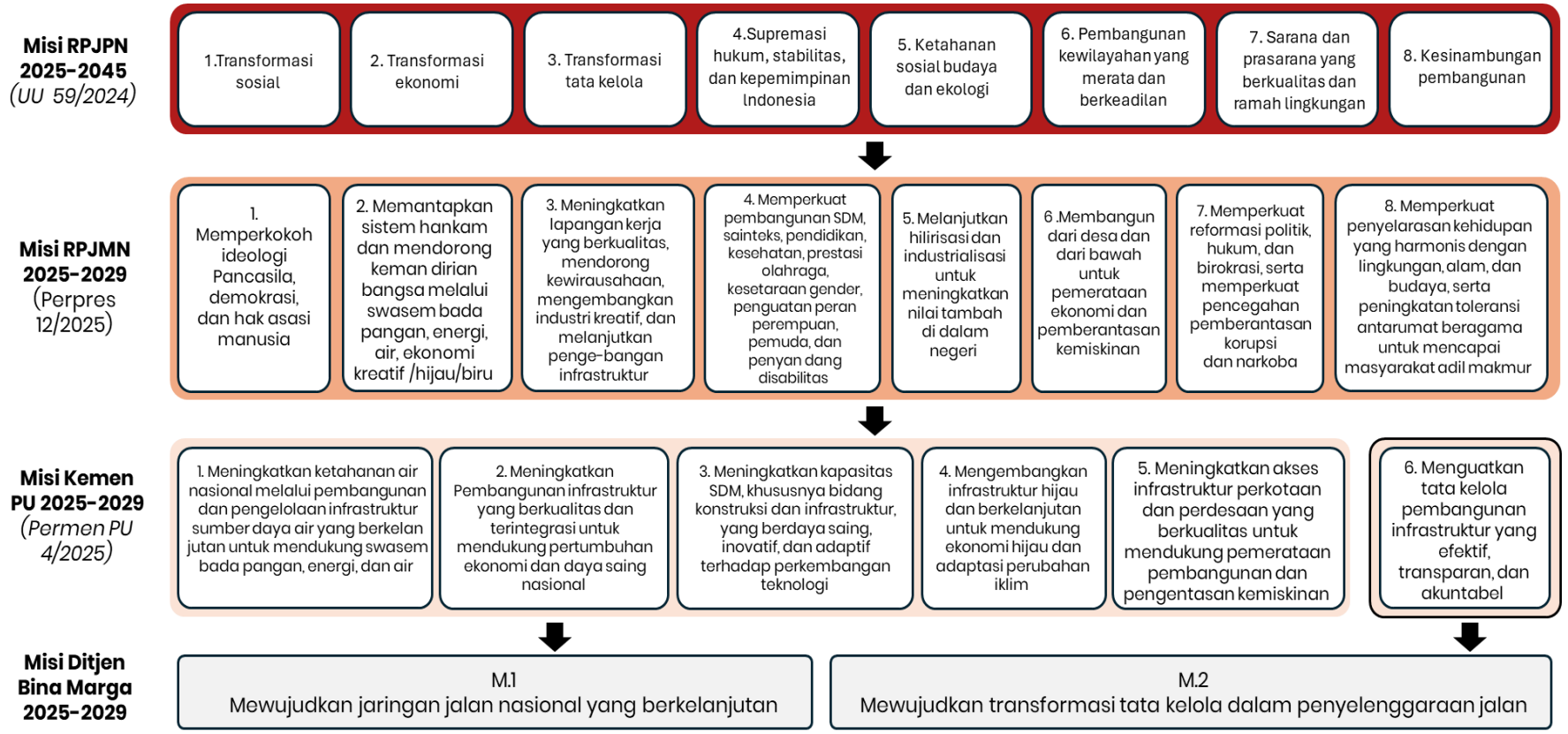
Berdasarkan proses penurunan misi pada **Gambar 2.2** tersebut, maka ditetapkan Misi Ditjen Bina Marga untuk Renstra 2025-2029 adalah sebagai berikut:

M.1 Mewujudkan transformasi tata kelola dalam penyelenggaraan jalan

M.2 Mewujudkan jaringan jalan nasional yang berkelanjutan

Penjelasan atas pernyataan misi tersebut adalah sebagai berikut:

- Misi M.1 (internal) mencerminkan upaya Ditjen Bina Marga untuk memperbaiki seluruh komponen tata kelola organisasi mulai dari SDM, pendanaan, sistem database dan informasi, regulasi/NSPK, kelembagaan (organisasi dan tata kerja) agar dapat melaksanakan tugas dan fungsi dalam penyelenggaraan jalan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku dan dalam mencapai target kinerja yang ditetapkan.
- Misi M.2 (eksternal) mencerminkan upaya Ditjen Bina Marga untuk memastikan penyediaan infrastruktur jalan yang memenuhi persyaratan teknis dan Standar Pelayanan Minimal (SPM) serta mampu mengakomodasi perkembangan kebutuhan transportasi jalan secara berkelanjutan sehingga dapat memberikan manfaat yang optimal dalam mendukung berbagai target dan agenda pembangunan nasional.



Gambar 2.2 Proses penurunan (*cascading*) Misi Ditjen Bina Marga 2025-2029

Sumber: Diolah, 2025

2.3 Tujuan dan Sasaran Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029

2.3.1 Tujuan Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029

Proses penurunan (*cascading*) tujuan Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 dari 17 (tujuh belas) tujuan pembangunan nasional dalam RPJPN 2025-2045, yang juga merupakan tujuan pembangunan dalam RPJMN 2025-2029, serta dari 7 (tujuh) tujuan Kementerian Pekerjaan Umum dalam Renstra 2025-2029 disampaikan pada **Gambar 2.3**.

Sesuai lingkup tugas dan fungsi dalam Permen PU No. 1 Tahun 2024, maka Direktorat Jenderal Bina Marga hanya menurunkan 2 (dua) dari 7 (tujuh) tujuan Kementerian Pekerjaan Umum 2025-2029, yaitu tujuan ke-2. Menguatnya kinerja layanan konektivitas yang berkelanjutan dan tujuan ke-6. Menguatnya tata kelola penyelenggaraan pembangunan infrastruktur yang efektif, efisien, bersih, dan terpercaya.

Berdasarkan proses penurunan tujuan pada **Gambar 2.3** tersebut, maka ditetapkan tujuan Ditjen Bina Marga 2025-2029 sebagai berikut:

TP.1 Menguatnya kinerja layanan konektivitas yang berkelanjutan

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

TP.3 Terwujudnya sistem penyelenggaraan jalan yang berkualitas

TP.4 Terwujudnya Good Governance di Ditjen Bina Marga

Rumusan tujuan Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 mengikuti pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC) yang terdiri dari 4 (empat) perspektif yang dijelaskan sebagai berikut:

- *TP.1 Menguatnya Kinerja Layanan Konektivitas yang Berkelanjutan* merupakan tujuan pada level *Stakeholders Perspective* (SP). Kinerja 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 amanat Pasal 3 UU Nomor 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.
- *TP.2 Terwujudnya kinerja pelayanan jalan sesuai standar dan perkembangan kebutuhan* merupakan tujuan pada level *Customers Perspective* (CP). Kinerja pelayanan jalan merupakan hasil (*outcome*) dari pelaksanaan penyelenggaraan jalan yang merupakan tugas Ditjen Bina

Marga sesuai Perpres 170 Tahun 2024 tentang Kementerian Pekerjaan Umum.

Secara normatif, hasil penyelenggaraan jalan harus memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM) sebagaimana diatur dalam UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan (termasuk di dalamnya pemenuhan persyaratan teknis jalan (Permen PUPR Nomor 5 Tahun 2023) serta kriteria uji laik fungsi jalan (Permen PUPR Nomor 4 Tahun 2023)). Adapun secara empiris, penyediaan jalan harus dapat mengakomodir pertumbuhan lalu lintas kendaraan sebagai konsekuensi dari perkembangan sosial dan ekonomi masyarakat.

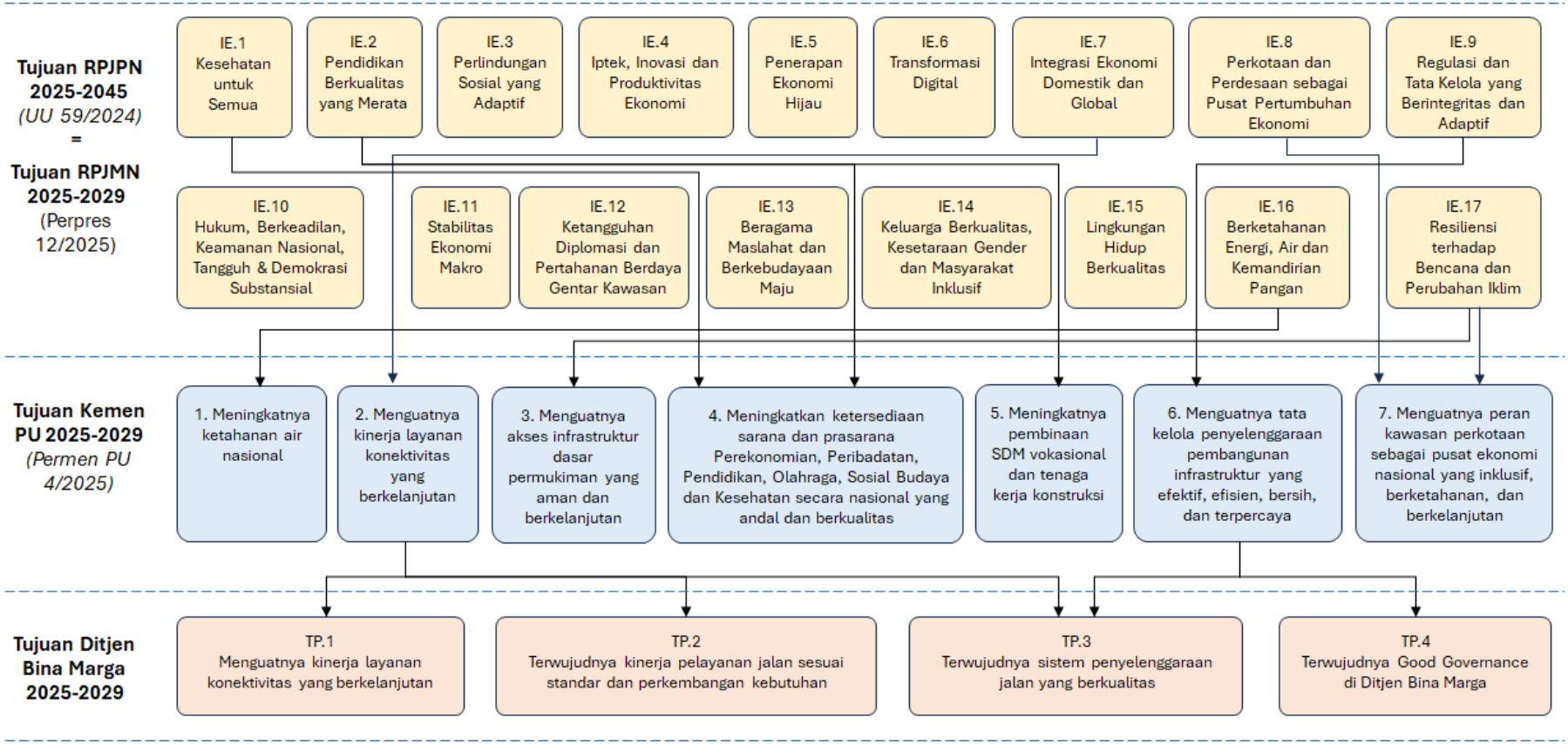
- *TP.3 Terwujudnya Sistem Penyelenggaraan Jalan yang Berkualitas* merupakan tujuan pada level *Internal Business Perspective* (IBP). Tujuan ini merepresentasikan kualitas bisnis proses Ditjen Bina Marga dalam menjalankan tugas melakukan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan jalan sebagaimana tertuang dalam Permen PU Nomor 1 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PU.

  Cakupan kegiatan penyelenggaraan jalan sebagaimana diatur dalam UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan (Turbinbangwas). Adapun penugasan kepada Pemerintah Pusat (c.q. Ditjen Bina Marga) meliputi: (i) pengembangan Sistem Jaringan Jalan secara nasional, (ii) Penyelenggaraan Jalan secara umum, dan (iii) Penyelenggaraan Jalan nasional.

- *TP.4 Terwujudnya Good Governance di Ditjen Bina Marga* merupakan tujuan pada level *Learning and Growth Perspective* (LGP). Tujuan ini merepresentasikan kualitas pelaksanaan tatakelola pemerintahan di lingkungan Ditjen Bina Marga sesuai *roadmap* reformasi birokrasi yang direncanakan.

  Tata kelola pemerintahan mencakup pengelolaan SDM, Keuangan dan Aset Negara, Organisasi dan Tatakelola, Regulasi/ Pengaturan (NSPK), Layanan Perkantoran dan Sarana Prasarana Pendukung, Manajemen Kinerja serta Manajemen Risiko. Secara keseluruhan, aspek-aspek tatakelola pemerintahan merupakan modal dasar bagi Ditjen Bina Marga untuk menjalankan tugas dan fungsinya secara efektif, efisien, dan berkelanjutan.

Untuk mengukur keberhasilan pencapaian setiap tujuan tersebut dirumuskan indikator tujuan Ditjen Bina Marga 2025-2029 seperti yang disampaikan pada **Tabel 2.1** berikut.



Gambar 2.3 Penurunan (*Cascading*) Tujuan Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029
Sumber: Diolah, 2025

Tabel 2.1 Indikator Tujuan Ditjen Bina Marga 2025-2029

No	Tujuan		Indikator Tujuan	Satuan	Formulasi
TP.1	Menguatnya kinerja layanan konektivitas yang berkelanjutan	ITP.1	Persentase capaian kinerja layanan konektivitas jalan dan jembatan kewenangan nasional	%	$ITP_1 = (\frac{ATML_{(R)}}{ATML_{(T)}} x100\% + \frac{ATNR_{(R)}}{ATML_{(T)}} x100\%)/2$ **Keterangan:** ***ITP₁*** = Persentase capaian kinerja layanan konektivitas jalan dan jembatan kewenangan nasional ***ATML(R)*** = Realisasi waktu tempuh pada lintas utama jaringan jalan nasional (realisasi $IKSS_1$) ***ATML(T)*** = Target waktu tempuh pada lintas utama jaringan jalan nasional (target $IKSS_1$) ***ATNR(R)*** = Realisasi waktu tempuh pada jaringan jalan nasional tahun (realisasi $IKSS_2$) ***ATNR(T)*** = Target waktu tempuh pada jaringan jalan nasional (target $IKSS_2$)

Sumber: Diolah, 2025

2.3.2 Sasaran Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029

Sasaran Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029 merupakan turunan (cascading) dari berbagai sasaran pembangunan nasional yang tertuang dalam RPJMN 2025-2029, yang diejawantahkan lebih lanjut sesuai tugas dan fungsi ke dalam 7 (tujuh) SS Kementerian Pekerjaan Umum dalam Renstra 2025-2029. Proses penurunan sasaran tersebut disampaikan pada **Gambar 2.4.**

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

Berdasarkan proses penurunan sasaran pada **Gambar 2.4**, maka ditetapkan Sasaran Ditjen Bina Marga sebagai berikut:

SS Meningkatnya kinerja pelayanan infrastruktur konektivitas jalan

Program Infrastruktur Konektivitas

- **SP.1 Meningkatnya kinerja pelayanan jalan nasional**
- **SP.2 Meningkatnya kinerja pelayanan jalan tol**
- **SP.3 Meningkatnya konektivitas jalan daerah**
- **SP.4 Meningkatnya kualitas proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan**

Program Dukungan Manajamen

- **SP.5 Meningkatnya Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya Ditjen Bina Marga**

Susunan Sasaran Dirjen Bina Marga 2025-2029 dalam bentuk Peta Strategi (Strategy Map) disampaikan pada **Tabel 2.2**. Dalam strategy map tersebut dijelaskan hubungan antara Tujuan dan Sasaran Ditjen Bina Marga pada berbagai perspektif dalam Balanced Scorecard (BSC) yang secara komprehensif memetakan sasaran kinerja organisasi secara terstruktur untuk mencapai visi yang ditetapkan.

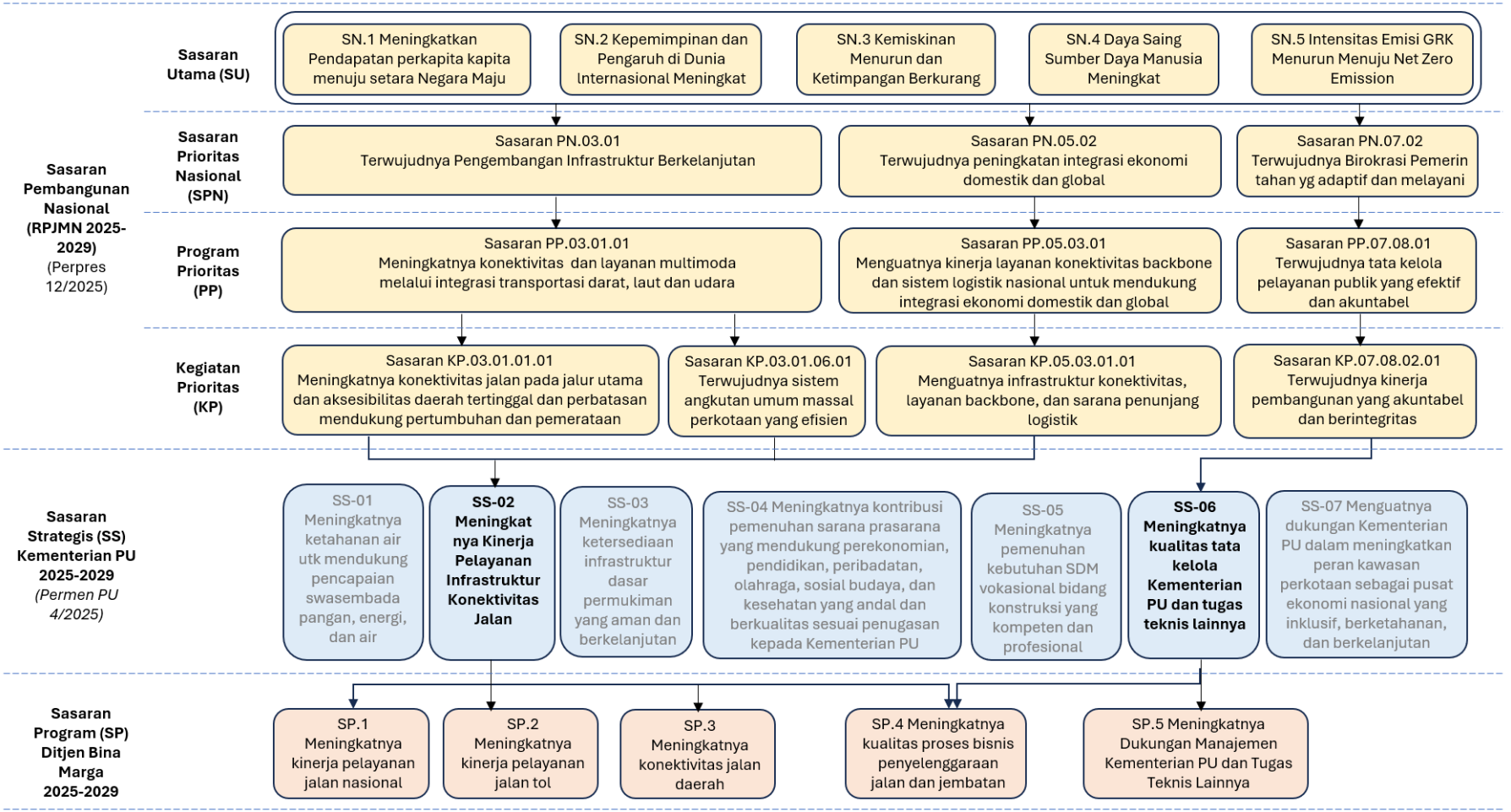
SS Meningkatnya kinerja pelayanan infrastruktur konektivitas jalan, merupakan SS yang diturunkan langsung (direct cascading) dari peta strategi Kementerian PU. Pada Renstra Ditjen Bina Marga, SS tersebut ditempatkan pada level *Stakeholders Perspectives* (SP) yang ukurannya berupa manfaat/dampak (impact)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

Pada level Customer Perspectives (CP) diwakili oleh 3 (tiga) SP untuk Program Infrastruktur Konektivitas, yaitu: SP.1 Meningkatnya kinerja pelayanan jalan nasional, SP.2 Meningkatnya kinerja pelayanan jalan tol, dan SP.3 Meningkatnya konektivitas jalan daerah. Pada perspektif ini ukuran sasaran berupa hasil (outcome) dari lingkup penyelenggaraan jalan yang menjadi kewenangan Pemerintah Pusat, yaitu pada jaringan jalan nasional (termasuk

jalan tol) serta pemberian dukungan peningkatan konektivitas pada jalan daerah yang diharapkan dapat terselenggara sesuai standar dan perkembangan kebutuhan masyarakat.

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

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



Gambar 2.4 Penurunan (*Cascading*) Sasaran Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029
Sumber: Diolah, 2025

Tabel 2.2 Peta Strategi Ditjen Bina Marga 2025-2029

Perspektif	Tujuan	Sasaran
Stakeholders Perspective	*TP.1 Terwujudnya evektifitas dukungan konektivitas jaringan jalan*	SS-2 Meningkatnya kinerja pelayanan infrastruktur konektivitas jalan
Customers Perspectives	*TP.2 Terwujudnya kinerja pelayanan jalan sesuai standar dan perkembangan kebutuhan*	SP.1 Meningkatnya kinerja pelayanan jalan nasional SP.2 Meningkatnya kinerja pelayanan jalan tol SP.3 Meningkatnya konektivitas jalan daerah
Internal Business Perspectives	*TP.3 Terwujudnya Sistem penyelenggaraan jalan yang berkualitas*	SP.4 Meningkatnya kualitas bisnis proses penyelenggaraan jalan dan jembatan
Learning & Growth Perspectives	*TP.4 Terwujudnya Good Governance di Ditjen Bina Marga*	SP.1 Meningkatnya Dukungan Manajemen Kementerian PU dan Tugas Teknis Lainnya

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 untuk Program Infrastruktur Konektivitas yang mendukung pencapaian SS-2 Kementerian PU yang ditugaskan pelaksanaannya kepada Ditjen Bina Marga
- SP.1 merupakan Sasaran Program untuk Program Dukungan Manajemen yang mendukung pencapaian SS-6 Renstra Kementerian PU 2025-2029 yang koordinasi pelaksanaannya dilakukan oleh Sekretariat Jenderal

Sumber: Diolah, 2025

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

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

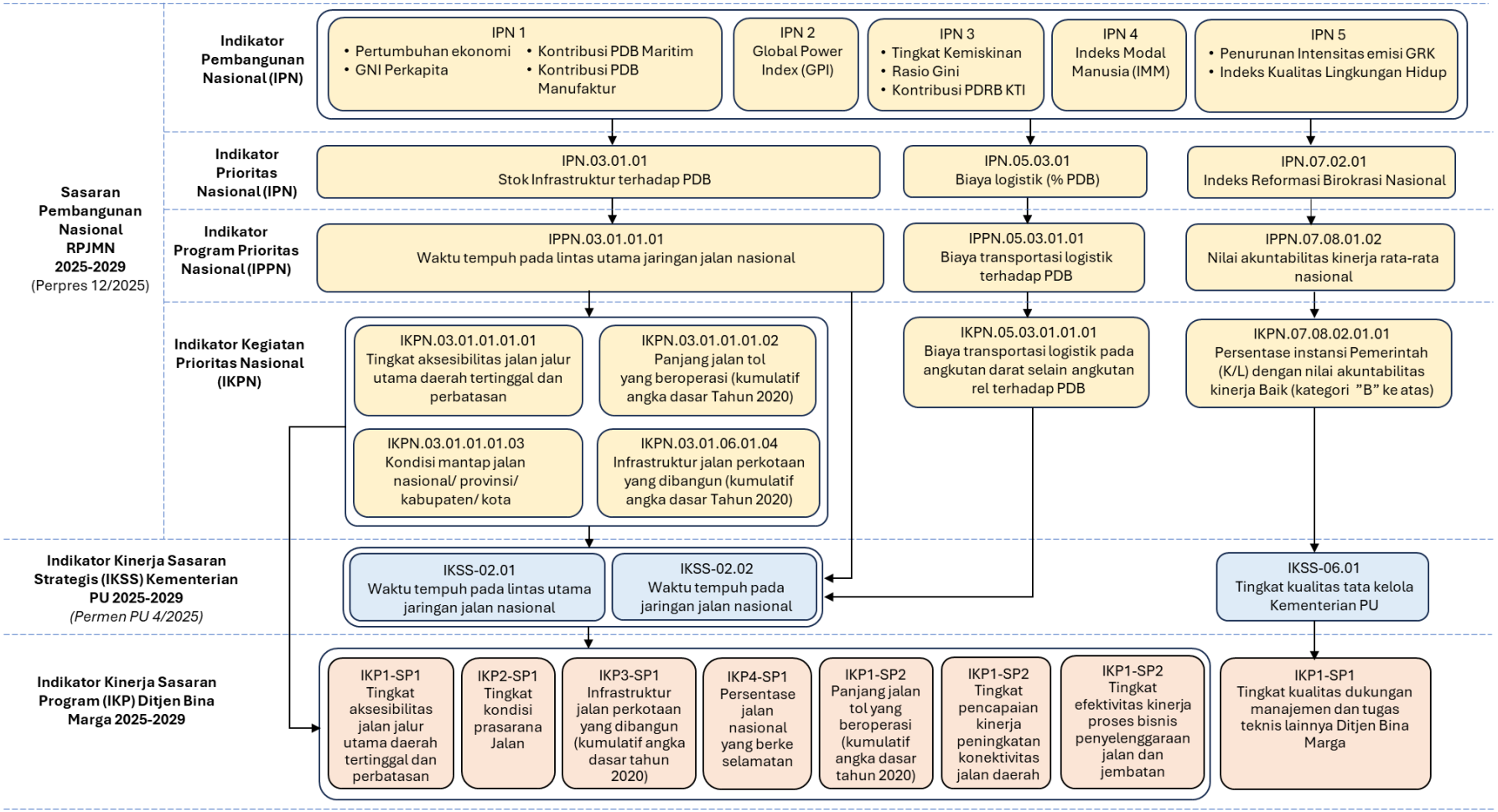
2.3.3 Indikator Kinerja Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029

Indikator Kinerja Ditjen Bina Marga 2025-2029 merupakan ukuran keberhasilan pencapaian sasaran sebagaimana telah ditetapkan pada **Sub Bab 2.3.2** sebelumnya. Indikator kinerja tersebut juga merupakan turunan *cascading* dari indikator kinerja yang dimandatkan oleh RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian PU (c.q Ditjen Bina Marga) sebagai koordinator/pengampu serta komponen pembentuk dari IKSS di level Kementerian PU. Proses penurunan (*cascading*) indikator kinerja Ditjen Bina Marga 2025-2029 disampaikan pada **Gambar 2.5**.

Sesuai Lampiran II RPJMN 2025-2029, Ditjen Bina Marga ditunjuk sebagai pengampu dari 5 (lima) indikator RPJMN 2025-2029 yang semuanya berada di dalam "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", yaitu:

1. IPPN.03.01.01.01 Waktu tempuh pada lintas utama jaringan jalan nasional (jam per 100 km)
2. IKPN.03.01.01.01.01 Tingkat aksesibilitas jalan jalur utama daerah tertinggal dan perbatasan (km/100 km2)
3. IKPN.03.01.01.01.02 Panjang jalan tol yang beroperasi (kumulatif angka dasar Tahun 2020) (km)
4. IKPN.03.01.01.01.03 Kondisi mantap jalan nasional/provinsi/kabupaten/kota (%)
5. IKPN.03.01.06.01.04 Infrastruktur jalan perkotaan yang dibangun (kumulatif angka dasar Tahun 2020)

Dalam hal ini, IPPN.03.01.01.01 Waktu tempuh pada lintas utama jaringan jalan nasional (jam per 100 km) diakomodir sebagai IKSS di level Kementerian Pekerjaan Umum, sedangkan 4 (empat) IKPN lainnya diakomodir pada IKP ataupun Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) di level Direktorat Jenderal Bina Marga.



Gambar 2.5 Proses Penurunan Indikator Kinerja Direktorat Jenderal Bina Marga 2025-2029
Sumber: Diolah, 2025

Penjelasan singkat mengenai Indikator Kinerja Ditjen Bina Marga 2025-2029 adalah sebagai berikut:

A. **Waktu Tempuh pada Lintas Utama Jaringan Jalan Nasional (IKSS1)**

Waktu tempuh pada Lintas Utama adalah ukuran lama perjalanan yang dibutuhkan kendaraan untuk menempuh koridor-koridor lintas utama yaitu jalan tol Pulau Sumatera, Pulau Jawa, dan Pulau Bali. Koridor dimaksud masuk ke dalam kategori Internasional Asean Highway (AH) yang mencakup Indonesia pada bagian AH2 (Jawa-Bali) dan AH25 (Sumatera). Indikator ini juga merupakan indikator turunan dari RPJMN 2025-2029 (PP 03.01.01.01).

B. **Waktu Tempuh Pada Jaringan Jalan Nasional (IKSS2)**

Indikator yang menunjukkan waktu tempuh pada jaringan jalan nasional untuk menempuh ruas-ruas jalan nasional yang mewakili kinerja konektivitas jalan nasional dan tersebar diseluruh provinsi di Indonesia. Indikator ini disusun untuk mengukur kinerja layanan jalan untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas mobilitas yang berperan dalam kelancaran konektivitas antarwilayah hingga logistik nasional.

C. **Tingkat Aksesibilitas Jalan Jalur Utama Daerah Tertinggal dan Perbatasan (IKP1-SP1)**

Indikator untuk mengukur peningkatan aksesibilitas yang menjadi salah satu agenda penting untuk mendukung pusat pertumbuhan berbasis keunggulan wilayah dalam rangka meningkatkan pertumbuhan dan pemerataan antarwilayah. Tingkat aksesibilitas adalah jumlah panjang jalan di satu wilayah dalam satuan kilometer dibagi dengan luas wilayah tersebut dalam satuan kilometer persegi. Tingkat aksesibilitas jalur utama daerah tertinggal dan perbatasan (IKP-1) dalam hal ini merupakan tingkat aksesibilitas untuk seluruh ruas jalan nasional dalam rangka mendukung konektivitas, koridor logistik, pusat kegiatan, simpul transportasi, kawasan prioritas, daerah tertinggal, perbatasan, dan kawasan strategis berskala nasional lainnya yang turut menjadi fokus dalam RPJMN 2025-2029 (KP 03.01.01.01).

D. **Tingkat Kondisi Prasarana Jalan (IKP2-SP1)**

Tingkat Kondisi Prasarana Jalan Nasional (IKP-2) adalah ukuran atau indikator yang menunjukkan seberapa baik atau buruk kondisi fisik suatu ruas jalan berdasarkan hasil penilaian terhadap komponen-komponen jalan seperti permukaan perkerasan, drainase, bahu jalan, dan komponen pendukung lainnya. Tingkat kondisi prasarana jalan diukur melalui persentase terbobot dari tingkat kemantapan perkerasan, tingkat kondisi jembatan, dan tingkat resiko lereng (%). Indikator ini merespons isu keselamatan jalan dan lalu lintas serta peningkatan pelayanan jalan nasional yang masuk dalam isu strategis Ditjen Bina Marga.

E. **Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020) (IKP3-SP1)**

IKP-3 Infrastruktur jalan perkotaan yang dibangun (kumulatif) dapat didefinisikan sebagai seluruh prasarana jalan beserta fasilitas pendukungnya yang telah direalisasikan secara fisik di wilayah perkotaan untuk melayani pergerakan manusia, barang, maupun jasa. IKP ini juga merupakan turunan dari RPJMN 2025-2029 (KP 03.01.01.01.02), khususnya pada wilayah metropolitan dan perkotaan prioritas. Mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional terdapat klasifikasi perkotaan berdasarkan jumlah penduduk, yaitu kawasan megapolitan, kawasan metropolitan, kawasan perkotaan besar, kawasan perkotaan sedang, dan kawasan perkotaan kecil.

Dalam hal ini, kegiatan yang masuk dalam IKP Infrastruktur perkotaan yang dibangun adalah pembangunan jalan lingkar, fly over atau underpass di perkotaan, jembatan perkotaan, pelebaran menambah lajur jalan, dan duplikasi jembatan. Sementara *baseline* Infrastruktur jalan perkotaan yang dibangun terdiri dari capaian Pembangunan jalan lingkar, *fly over* atau *underpass* di perkotaan, jembatan perkotaan, pelebaran menambah lajur jalan, dan duplikasi jembatan.

F. **Persentase Jalan Nasional yang Berkeselamatan (IKP4-SP1)**

Jalan Nasional yang berkeselamatan dapat didefinisikan sebagai jalan nasional yang dibangun, dikelola, dan dioperasikan dengan memperhatikan standar keselamatan lalu lintas, sehingga mampu meminimalkan risiko kecelakaan, mendukung kelancaran arus kendaraan, serta melindungi pengguna jalan maupun masyarakat di sekitarnya.Indikator ini ditetapkan untuk mengukur ketercapaian peningkatan keselamatan jalan dan lalu lintas darat.

G. **Panjang Jalan Tol yang Beroperasi (Kumulatif Angka Dasar Tahun 2020) (IKP1-SP2)**

Jalan Tol yang Beroperasi adalah total panjang ruas jalan tol yang sudah selesai dibangun, diuji kelayakan, serta telah diresmikan untuk digunakan secara resmi oleh masyarakat dengan dikenakan tarif tol sesuai ketentuan yang berlaku. Panjang jalan tol yang beroperasi ini hanya mencakup ruas yang benar-benar terbuka untuk lalu lintas, tidak termasuk ruas yang masih dalam tahap konstruksi, persiapan operasi, maupun perencanaan. Indikator ini juga menjadi turunan dari RPJMN 2025-2029 (KP 03.01.01.01.03).

H. **Tingkat Pencapaian Kinerja Peningkatan Konektivitas Daerah (IKP1-SP3)**

Kinerja peningkatan konektivitas daerah adalah ukuran keberhasilan pemerintah (baik pusat maupun daerah) dalam memperbaiki dan memperluas konektivitas antarwilayah khususnya pada jalan pada kewenangan daerah (provinsi, kabupaten maupun kota) melalui

infrastruktur jalan agar mobilitas orang, barang, dan jasa menjadi lebih lancar, efisien, dan berkelanjutan.

I. **Tingkat Efektivitas Kinerja Proses Bisnis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan (IKP1-SP4)**

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.

J. **Tingkat Kualitas Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya Ditjen Bina Marga (IKP1-SP1)**

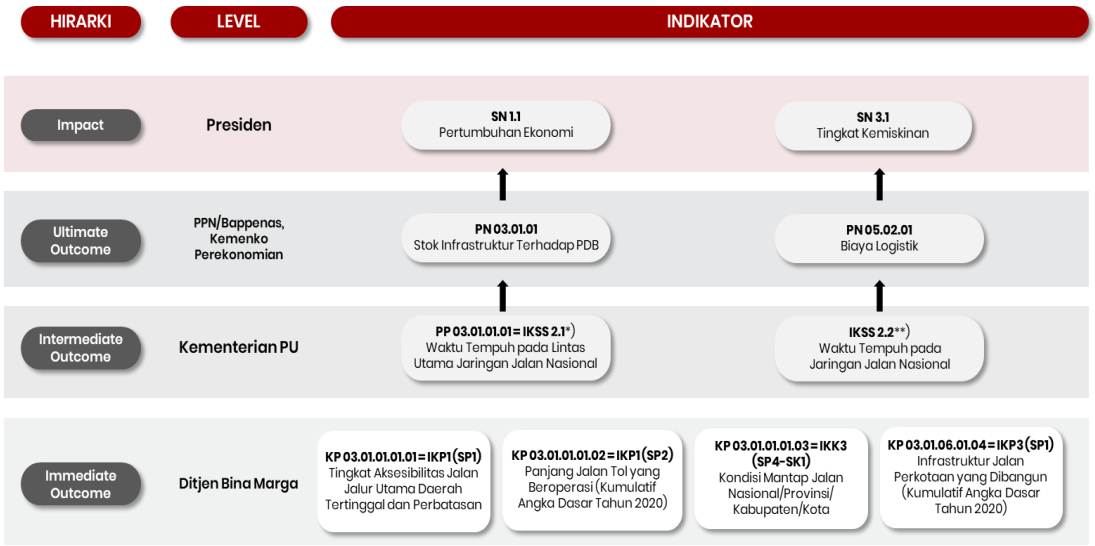
Indikator untuk mengukur Tingkat kualitas Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya di Ditjen Bina Marga seperti Tingkat pengelolaan kearsipan, pengelolaan BMN, hingga layanan dukungan manejemen lainnnya.

Terdapat 1 (satu) turunan indikator Kegiatan Prioritas (KP) RPJMN 2025-2029 yang diakomodir pada IKK di level Eselon II (yakni IKK dari Direktorat SSPJJ), yaitu IKPN.03.01.01.01.03 Kondisi mantap jalan nasional/ provinsi/kabupaten/kota. Hal ini dikarenakan oleh sifat dari indikator ini yang merupakan gabungan dari kondisi mantap pada status jalan yang berbeda dan hanya mencakup komponen dari kondisi perkerasan jalan saja (tidak termasuk jembatan dan lereng) dan dengan kualitas data yang masih sulit dijaga untuk data mantap jalan Provinsi/Kabupaten/Kota yang merupakan kewenangan pemerintah daerah.

Secara terhirarki, struktur indikator terkait bidang jalan disampaikan melalui **Gambar 2.6** berikut. Sasaran Nasional (SN) khususnya terkait pertumbuhan ekonomi dan tingkat kemiskinan sifatnya adalah dampak (*impact*) multisketoral yang lazimnya merupakan indikator kinerja di level Presiden. Selanjutnya, pada level Prioritas Nasional (PN) dengan indikator terkait bidang jalan adalah stok infrastruktur dan biaya logistik sifatnya adalah hasil akhir (*ultimate outcome*) yang merupakan akumulasi dari kinerja berbagai program yang idealnya pencapaiannya dikoordinir pada level Kementerian PPN/Bappenas/Kementerian Koordinator.

Pada level yang lebih rendah, indikator Program Prioritas (PP) dilaksanakan melalui SS dan IKSS yang merupakan sasaran dan indikator kinerja di level Kementerian yang dimandatkan Ditjen Bina Marga, sedangkan KP dilaksanakan melalui SP dan IKP merupakan sasaran dan indikator kinerja pada level Ditjen

Bina Marga yang melaksanakan Program Infrastruktur Konektivitas dan Program Dukungan Manajemen.



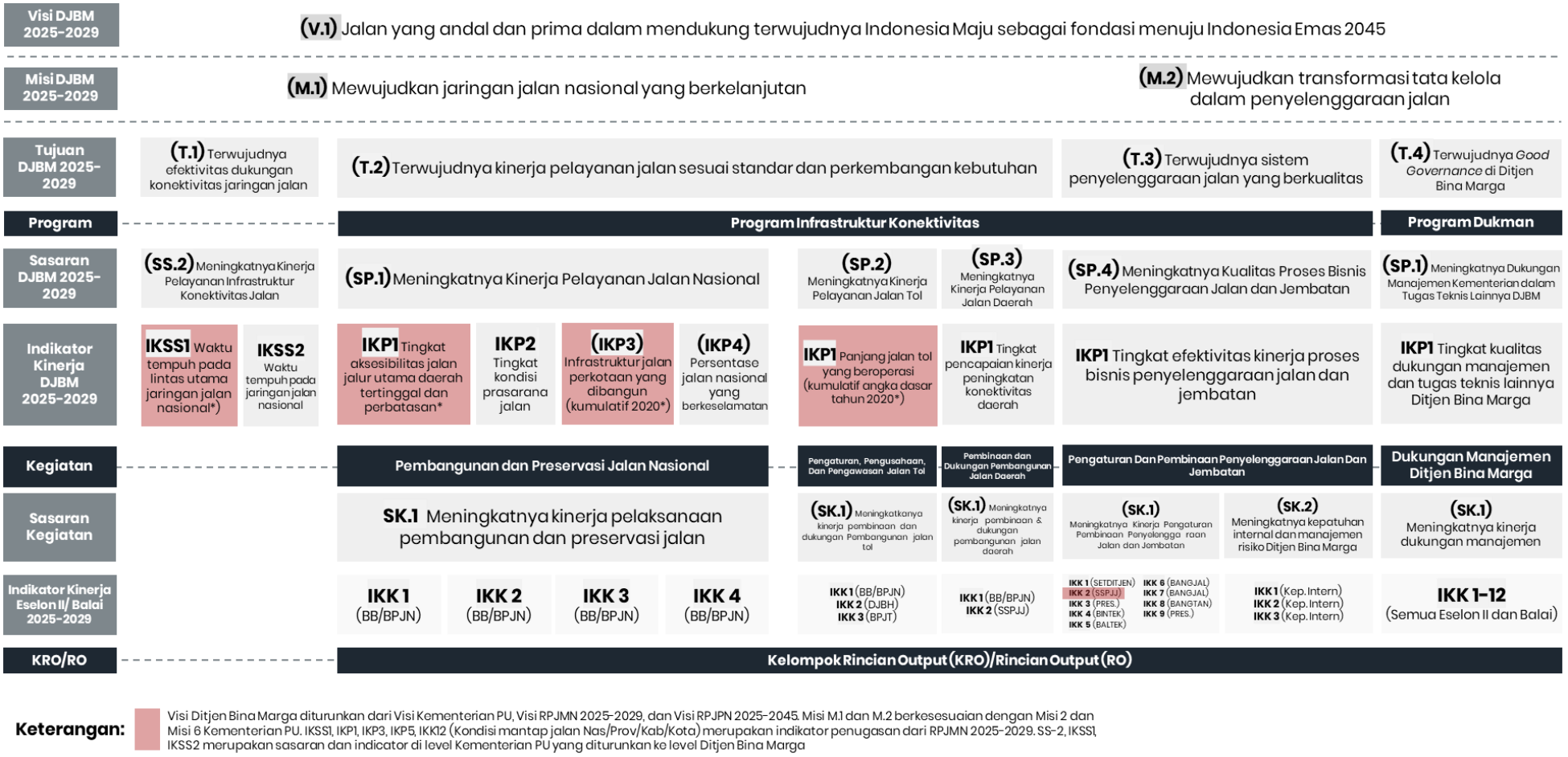
**) IKSS Waktu Tempuh pada Lintas Utama Jaringan Jalan Nasional diukur pada rute Asian Highway AH.2 dan AH.25 di Pulau Sumatera, Jawa, dan Bali*
***) IKSS.2.2 Waktu Tempuh pada Jaringan Jalan Nasional dimunculkan pada Level Kementerian PU sebagai ukuran kinerja waktu tempuh pada seluruh wilayah di Indonesia*
****) IKK03 Kondisi Mantap Jalan Nasional/Kabupaten/Provinsi diukur pada Level Eselon II (Direktorat SSPJJ) yang mengkoordinasikan strategi intervensi Ditjen Bina Marga untuk preservasi jalan nasional dan dukungan penanganan jalan Daerah*

Gambar 2.6 Penjenjangan Kinerja Bidang Jalan dalam Melaksanakan Amanat dari RPJMN 2025-2029 dan Renstra Kemen PU 2025-2029
Sumber: Diolah, 2025

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

Pada **Gambar 2.7** ditampilkan struktur sasaran kinerja Ditjen Bina Marga yang menggambarkan proses penurunan (*cascading*) sasaran dan indikator kinerja secara berjenjang. Proses ini dimulai dari sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025–2029, kemudian diturunkan ke dalam Renstra Kementerian PU, dan selanjutnya diformulasikan secara lebih spesifik dalam Renstra Ditjen Bina Marga 2025–2029. Tahapan tersebut kemudian dilanjutkan hingga ke level Renstra Direktorat maupun Balai untuk periode yang sama. Melalui struktur berjenjang ini, setiap sasaran dan indikator kinerja tersusun secara konsisten, terukur, dan selaras antara perencanaan nasional hingga unit pelaksana di lapangan.

Rumusan tentang definisi serta formulasi untuk masing-masing IKSS, IKP, dan IKK definisi dan formulasi selengkapnya disampaikan pada **Lampiran II**



Gambar 2.7 Struktur Sasaran dan Indikator Kinerja dalam Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029

Sumber: Diolah, 2025

2.3.4 Indikasi Risiko Sasaran Program (SP) 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 SP yang menjadi tugas dari Ditjen Bina Marga 2025-2029. Pada **Tabel 2.3** disampaikan indikasi risiko untuk masing-masing 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 Ditjen Bina Marga 2025-2029

Program	Sasaran Program	Indikasi Risiko	Pemilik Risiko
Program Infrastruktur Konektivitas	SP.1 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	
	SP.2 Meningkatnya kinerja pelayanan jalan tol	Pengembangan jaringan jalan tol belum optimal sebagai jalur logistik dan menurunkan waktu tempuh	
	SP.3 Meningkatnya konektivitas jalan daerah	Preservasi jalan dan jembatan yang dilakukan oleh Pemda belum sesuai dengan kebutuhan dan kondisi jalan dan jembatan	
	SP.4 Meningkatnya kualitas proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan	Tata kelola_pelaksanaan penyelenggaraan jalan yang belum optimal	
Program Dukungan Manajemen	SP.1 Meningkatnya Dukungan Manajemen Kementerian PU dan Tugas Teknis Lainnya (Ditjen Bina Marga)	Penyusunan rencana kerja dan anggaran dukungan manajemen yang belum terintegrasi dan optimal	
		Kompetensi dan kapasitas Sumber Daya Manusia (SDM) dalam pelaksanaan tugas teknis dan manajerial masih terbatas	

BAB III

ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

3.1 Arah Kebijakan Umum Konektivitas Infrastruktur Jalan

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

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

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

Secara demografis, Indonesia memiliki jumlah penduduk lebih dari 284 juta jiwa[39], menjadikannya negara berpenduduk terbesar keempat di dunia. Struktur penduduk yang masih didominasi kelompok usia produktif menjadi modal penting untuk mengoptimalkan bonus demografi, sekaligus mendorong pertumbuhan ekonomi jangka panjang.

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

[39] Badan Pusat Statistik. (2025). Jumlah penduduk pertengahan tahun (ribu jiwa). Diakses dari https://www.bps.go.id/id/statistics-table/2/MTk3NSMy/jumlah-penduduk-pertengahan-tahun--ribu-jiwa-.html

Secara umum, panjang jalan di Indonesia sebesar 522.172 km[40] dengan komposisi panjang jalan nasional non tol 47.603 km, jalan nasional tol 2.460 km, jalan provinsi 52.377 km, jalan kabupaten dan kota 419.732 km. Infrastruktur jalan nasional hingga saat ini telah mencapai angka kemantapan sebesar 95,22% pada akhir tahun 2024 sementara untuk jalan provinsi, kabupaten, dan kota baru mencapai angka kemantapan sebesar (69,64%, 52,86%, dan 81,43%). Kondisi kemantapan antar kewenangan tersebut masih menunjukkan ketimpangan yang cukup signifikan. Jalan nasional memiliki tingkat kemantapan tertinggi, sementara jalan provinsi, kabupaten, dan kota berada pada tingkat yang lebih rendah dengan variasi kualitas antar daerah. Tingkat kemantapan jalan provinsi secara umum masih berada pada kisaran yang lebih rendah dibanding jalan nasional, dipengaruhi oleh keterbatasan kapasitas fiskal daerah, panjang jaringan jalan yang cukup besar, serta tantangan geografis di beberapa provinsi. Kualitas penanganan yang belum merata antar provinsi membuat selisih kemantapan tetap signifikan dan berpotensi menghambat konektivitas intra-provinsi maupun akses ke pusat-pusat produksi dan layanan.

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

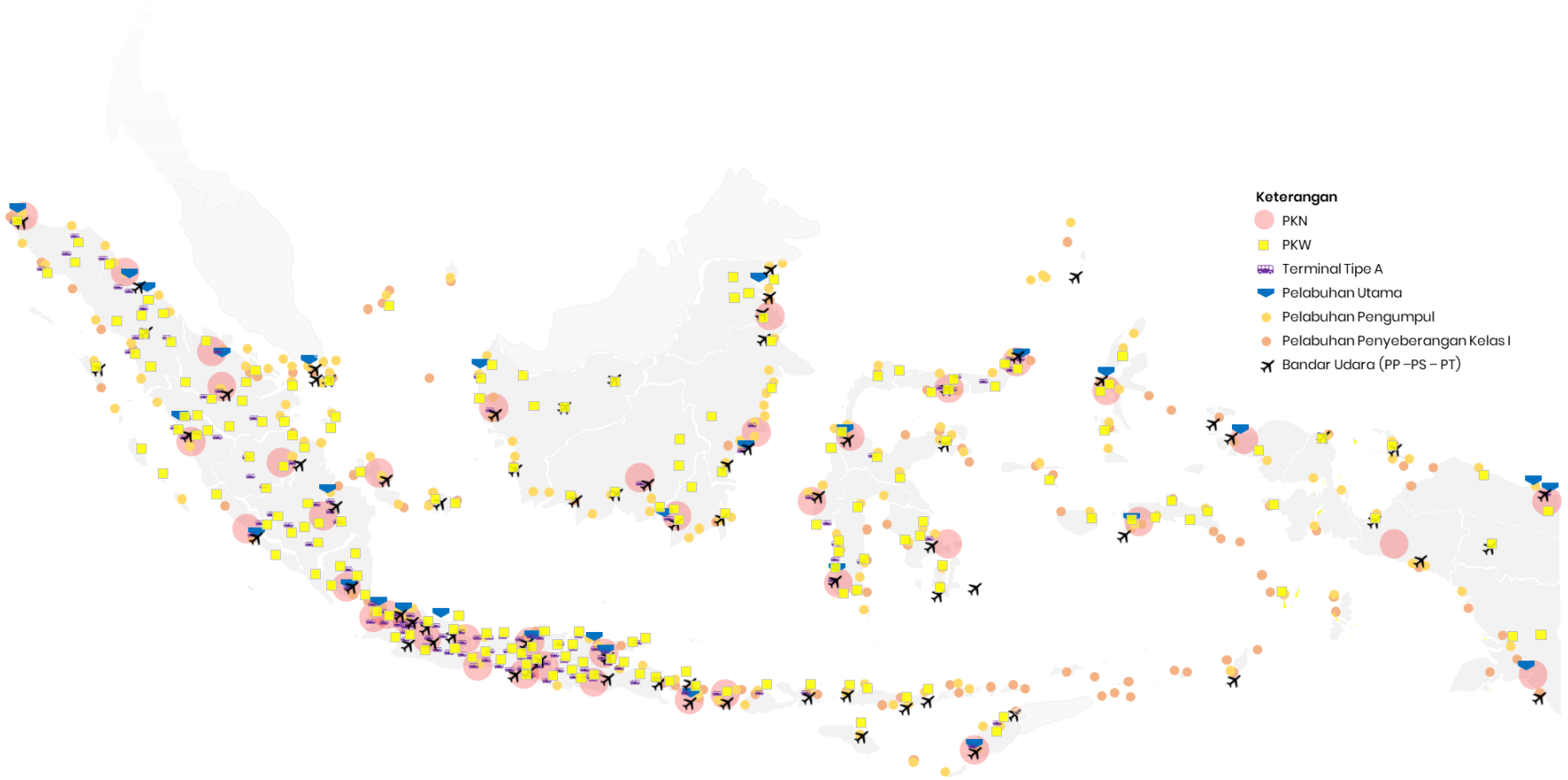
Kesenjangan kemantapan jalan ini berdampak langsung terhadap efisiensi logistik, biaya transportasi, akses pasar, dan kualitas layanan dasar masyarakat. Jalan nasional yang mantap belum sepenuhnya memberikan manfaat optimal apabila konektivitas jalan di bawahnya tidak memadai. Akibatnya, arus mobilitas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

[40] Direktorat Jenderal Bina Marga, Desember 2025

Sebagai bentuk dukungan terhadap konektivitas dan aksesibilitas yang diamanatkan dalam UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan, jalan nasional baik jalan tol maupun non tol telah mengakses 106 pelabuhan angkutan laut utama dan pengumpul, 69 pelabuhan penyeberangan Kelas I, 44 bandar udara pengumpul, 95 terminal Tipe A, 42 Pusat Kegiatan Nasional (PKN), 181 Pusat Kegiatan Wilayah (PKW), 76 Kawasan Strategis Nasional (KSN), 38 Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN), 70 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), 11 Kawasan Ekonomi Khusus, dan 11 Kawasan Industri (**Gambar 3.1**).

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

Tol Yogyakarta – Solo, Jawa Tengah dan DIY



Gambar 3.1 Sebaran Simpul Transportasi dan Pusat Kegiatan
Sumber: Direktorat Jenderal Bina Marga (2025)

3.1.1 Pusat – Pusat Kegiatan Berskala Nasional

Dalam kerangka pembangunan nasional, penataan ruang dan pengembangan wilayah di Indonesia diarahkan melalui struktur pusat-pusat kegiatan yang memiliki peran strategis dalam mendorong pertumbuhan, pemerataan pembangunan, dan penguatan konektivitas antarwilayah. Empat elemen utama yang menjadi pilar struktur ruang tersebut adalah Pusat Kegiatan Nasional (PKN), Pusat Kegiatan Wilayah (PKW), Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN), dan Kawasan Strategis Nasional (KSN). Keempatnya memiliki fungsi yang berbeda namun saling melengkapi dalam memperkuat daya saing wilayah dan integrasi pembangunan nasional. Mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, terdapat 42 PKN, 182 PKW, 38 PKSN, dan 76 KSN.

3.1.1.1 Pusat Kegiatan Nasional (PKN)

PKN merupakan kota atau kawasan yang ditetapkan sebagai pusat pelayanan berskala nasional (lihat **Gambar 3.2**). PKN biasanya memiliki peran dominan sebagai simpul kegiatan ekonomi, pusat administrasi pemerintahan, pusat distribusi barang dan jasa, serta penggerak utama pertumbuhan nasional. Kota-kota PKN umumnya didukung jaringan infrastruktur yang relatif lengkap, seperti pelabuhan utama, bandara internasional, jalan nasional, dan kawasan industri berskala besar. Keberadaan PKN menjadi jangkar dalam hubungan antarwilayah dan menjadi titik konsentrasi aktivitas ekonomi nasional.

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

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

3.1.1.2 Pusat Kegiatan Wilayah (PKW)

PKW merupakan pusat kegiatan yang melayani beberapa kawasan di sekitarnya dalam lingkup regional atau provinsi (lihat **Gambar 3.3**). Perannya berfokus pada penguatan jaringan pelayanan kesehatan, pendidikan, perdagangan, dan agropangan yang terhubung dengan PKN maupun pusat kegiatan lokal. PKW penting dalam memastikan pemerataan pembangunan, karena menjadi penghubung antara pusat-pusat pertumbuhan besar dan wilayah-wilayah yang lebih kecil. Ketersediaan infrastruktur dasar dan konektivitas antar-PKW menjadi faktor kunci dalam meningkatkan peran fungsionalnya.

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

3.1.1.3 Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN)

PKSN adalah wilayah yang memiliki fungsi strategis dalam konteks pertahanan dan keamanan negara, hubungan ekonomi lintas batas, atau pengendalian kawasan perbatasan (lihat **Gambar 3.4**). PKSN juga dapat berfungsi sebagai katalis pengembangan kawasan perbatasan, menghubungkan Indonesia dengan aktivitas ekonomi negara tetangga, serta memperkuat integrasi wilayah perbatasan ke dalam sistem perekonomian nasional. Peran PKSN menjadi sangat penting dalam konteks geopolitik, perdagangan internasional, serta penguatan fungsi diplomatik dan keamanan negara.

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

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

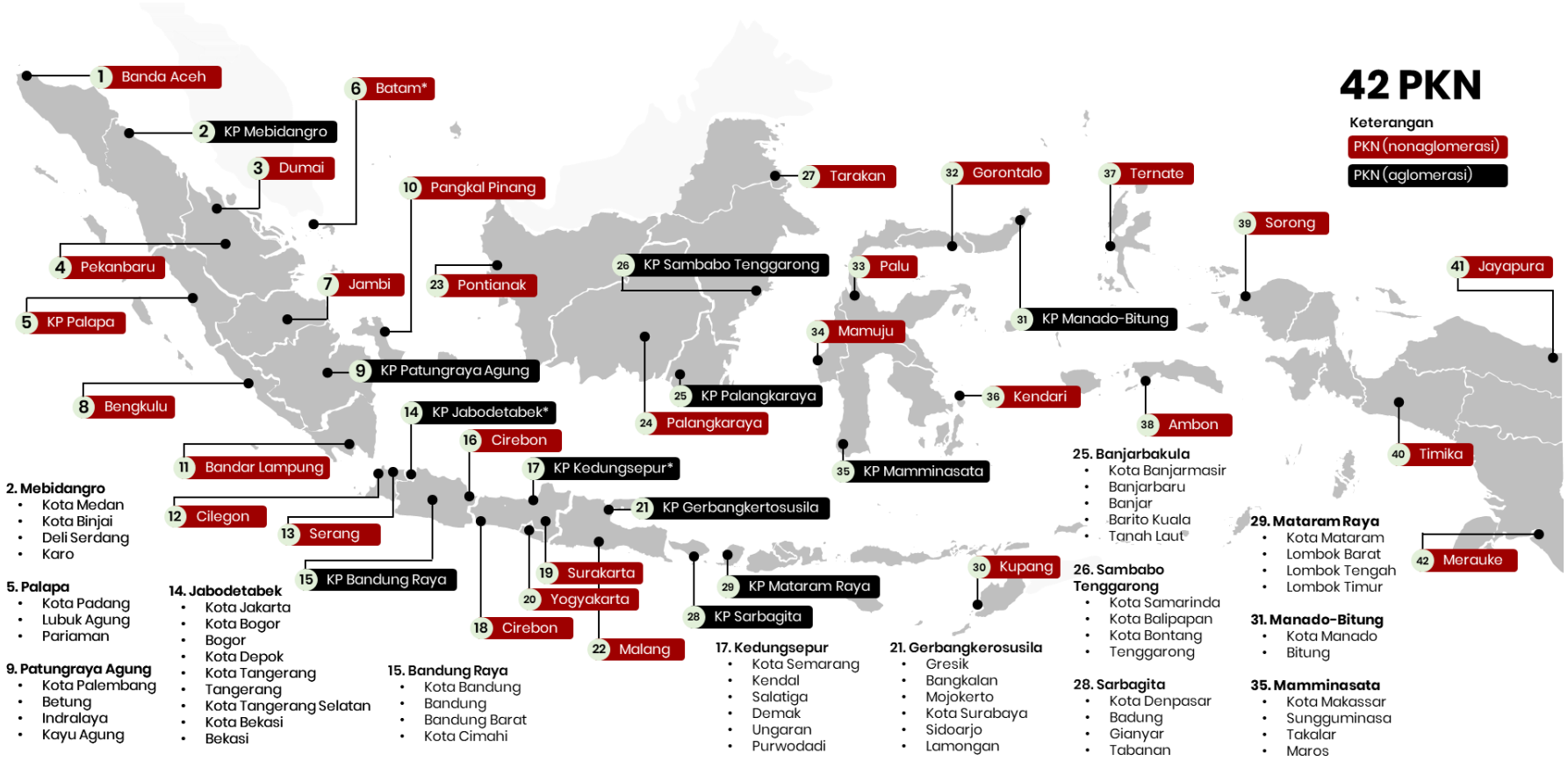
perbatasan, serta mewujudkan pembangunan yang inklusif dan berkeadilan di seluruh wilayah Indonesia.

3.1.1.4 Kawasan Strategis Nasional (KSN)

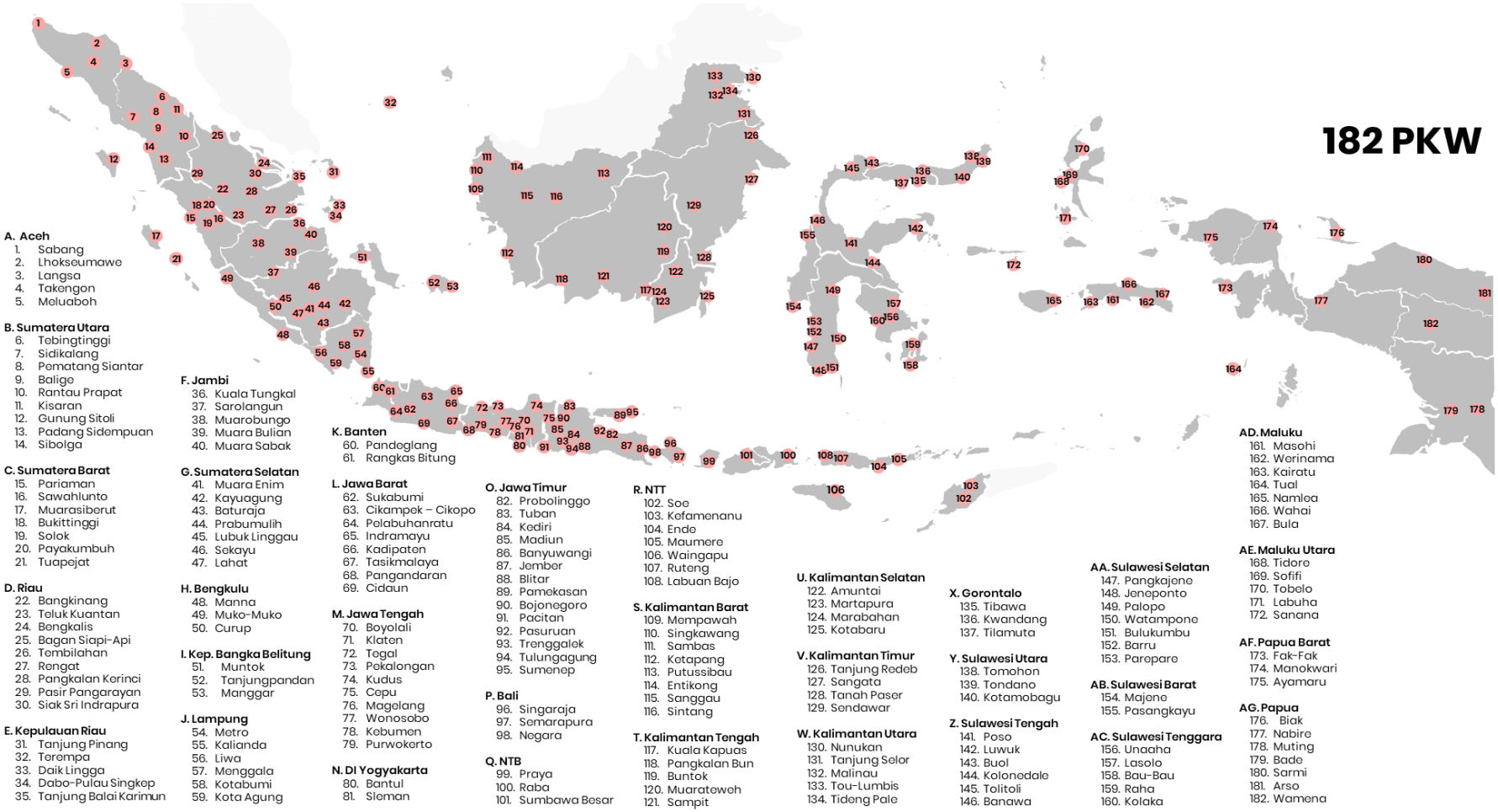
KSN merupakan kawasan yang penataan ruangnya diprioritaskan karena memiliki pengaruh besar terhadap kedaulatan, pertahanan dan keamanan, ekonomi, sosial budaya, lingkungan, serta teknologi (lihat **Gambar 3.5**). KSN dapat berupa kawasan metropolitan, pusat industri nasional, kawasan konservasi, kawasan perbatasan, kawasan pariwisata prioritas, atau kawasan lindung strategis. Penetapan KSN dilakukan untuk memastikan bahwa pengembangan wilayah yang bernilai strategis ini mendapatkan perlindungan, pengaturan, dan intervensi pembangunan yang terarah dan terkoordinasi lintas sektor.

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

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

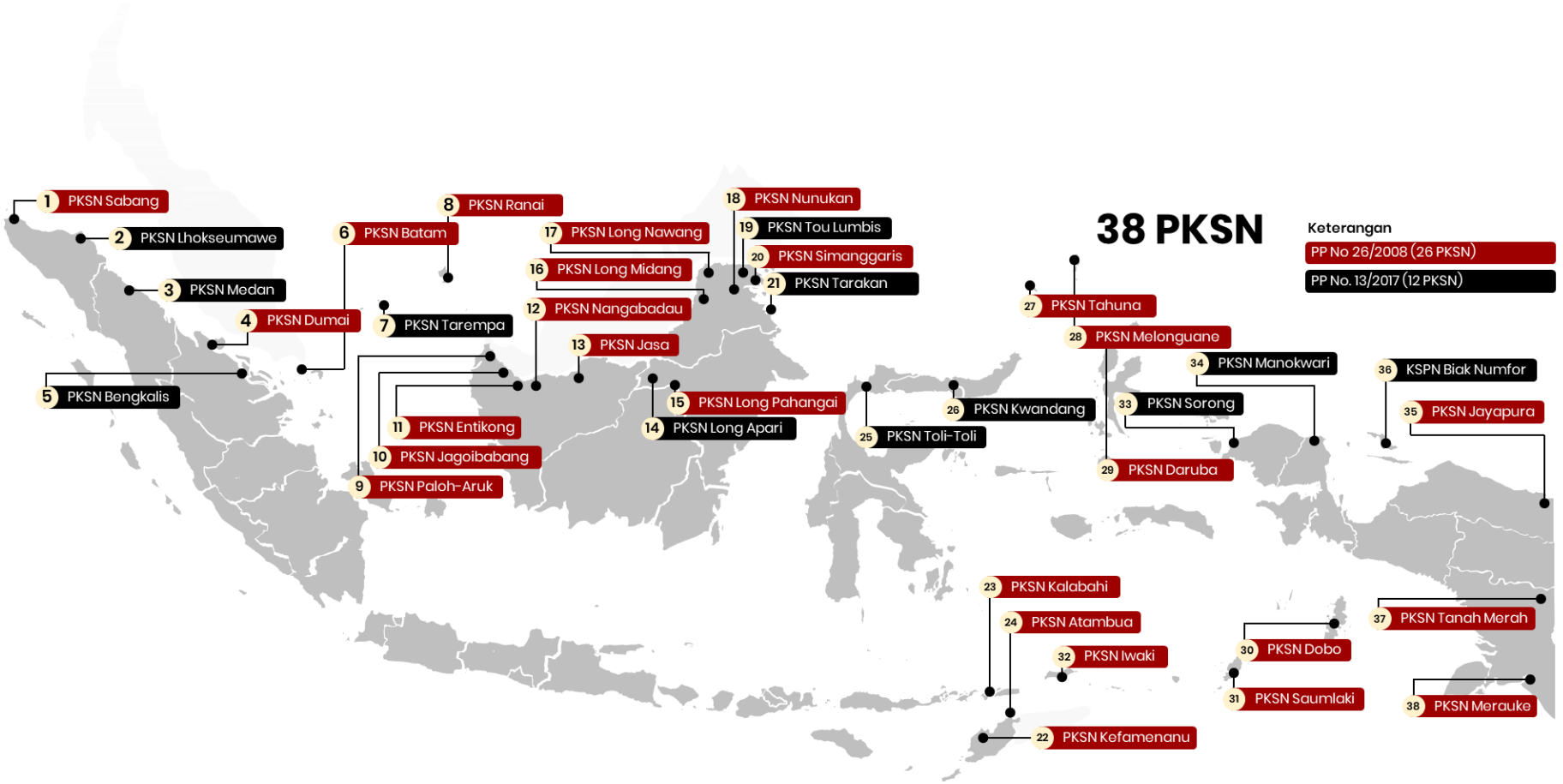


Gambar 3.2 Sebaran Pusat Kegiatan Nasional (PKN)
Sumber: Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (Diolah)

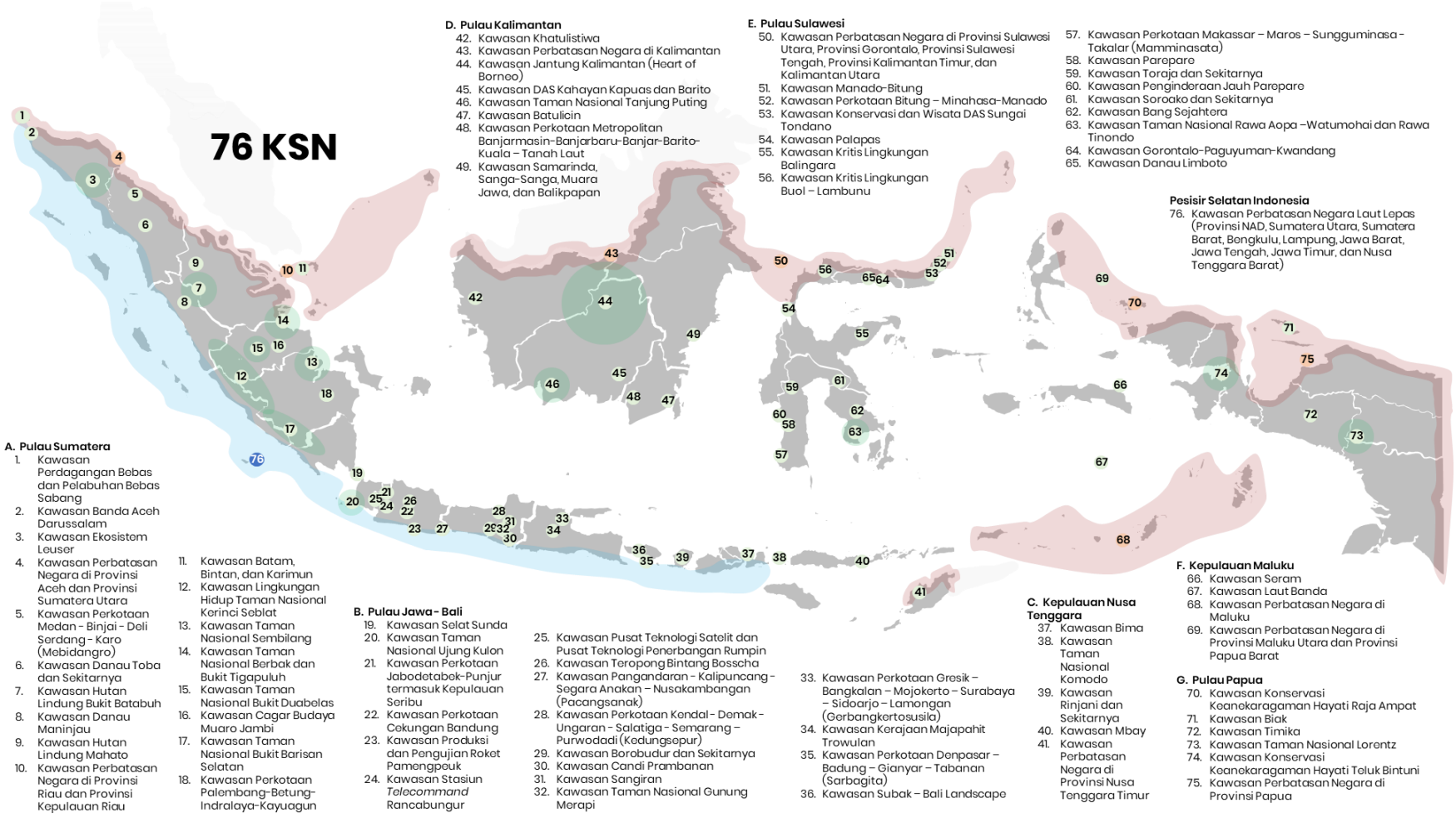


Gambar 3.3 Sebaran Pusat Kegiatan Nasional (PKW)

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



Gambar 3.4 Sebaran Pusat Kegiatan Nasional (PKSN)
Sumber: Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (Diolah)



Gambar 3.5 Sebaran Pusat Kegiatan Nasional (KSN)

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

3.1.2 Simpul Transportasi Berskala Nasional

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

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

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

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

3.1.2.1 Pelabuhan Utama (PU)

Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muatan angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang serta angkutan

penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi[41]. Pelabuhan utama merupakan simpul strategis dalam sistem transportasi nasional yang berfungsi sebagai pusat pelayanan arus barang dan penumpang dalam skala nasional dan internasional. Sebagai gerbang utama aktivitas ekonomi maritim, pelabuhan utama menjadi penghubung antara sistem transportasi laut dengan jaringan transportasi darat, seperti jalan nasional, jalan tol, dan kereta api, sehingga menjamin kelancaran distribusi barang dari dan menuju pusat-pusat produksi dan konsumsi.

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

3.1.2.2 Pelabuhan Pengumpul (PP)

Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, dalam jumlah menengah dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi[42]. Pelabuhan pengumpul merupakan bagian penting dalam sistem kepelabuhanan nasional yang berfungsi sebagai simpul penghubung antara pelabuhan pengumpan dengan pelabuhan utama. Pelabuhan ini berperan dalam mengonsolidasikan arus barang dan penumpang dari wilayah sekitarnya sebelum diteruskan ke pelabuhan utama atau pelabuhan internasional, serta mendistribusikan kembali barang ke wilayah hinterland. Dengan fungsi tersebut, pelabuhan pengumpul mendukung kelancaran rantai pasok dan memperkuat keterhubungan antarpulau dalam skala regional.

Dalam mendukung pembangunan wilayah, pelabuhan pengumpul diarahkan untuk melayani kebutuhan logistik kawasan produksi, pusat

[41] Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional

[42] Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional

kegiatan wilayah, dan sentra ekonomi regional. Pengembangannya difokuskan pada peningkatan kapasitas dan keandalan infrastruktur dasar, efisiensi layanan bongkar muat, serta penguatan keterpaduan dengan jaringan transportasi darat, khususnya jalan nasional dan jalan daerah. Konektivitas yang baik antara pelabuhan pengumpul dan wilayah hinterland menjadi kunci dalam menekan biaya logistik dan meningkatkan aksesibilitas wilayah. Selain mendukung aktivitas ekonomi, pelabuhan pengumpul juga berperan dalam memperluas pemerataan pembangunan dan memperkuat integrasi wilayah kepulauan. Melalui pengelolaan yang efektif, berkelanjutan, dan berwawasan lingkungan, pelabuhan pengumpul diharapkan mampu menjadi penggerak pertumbuhan ekonomi regional serta mendukung sistem transportasi dan logistik nasional yang efisien, tangguh, dan berkelanjutan.

3.1.2.3 Bandar Udara

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

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

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

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

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

3.1.2.4 Pelabuhan Penyeberangan Kelas I

Pelabuhan Penyeberangan Kelas I adalah Pelabuhan yang berfungsi sebagai simpul jembatan bergerak (lintas penyeberangan)[43]. Pelabuhan Penyeberangan Kelas I merupakan simpul strategis dalam sistem transportasi penyeberangan nasional yang berfungsi melayani pergerakan penumpang, kendaraan, dan barang dalam skala besar serta berperan sebagai penghubung utama antarpulau. Pelabuhan ini melayani lintasan penyeberangan dengan volume lalu lintas tinggi dan tingkat pelayanan yang kompleks, sehingga memiliki peran penting dalam menjamin kelancaran mobilitas orang dan distribusi logistik, khususnya pada koridor utama nasional.

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

3.1.2.5 Terminal Penumpang Tipe A

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

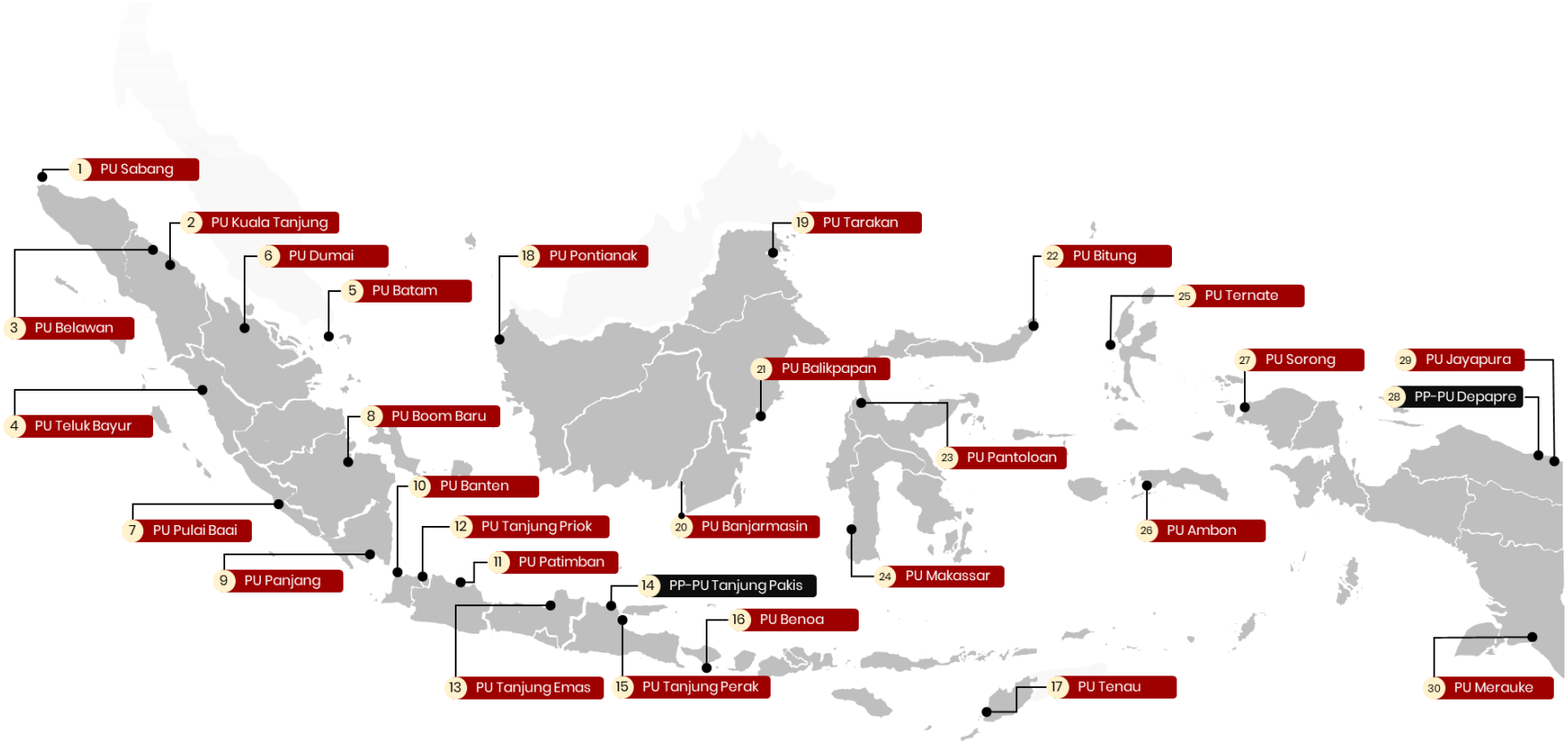
---

[43] Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional

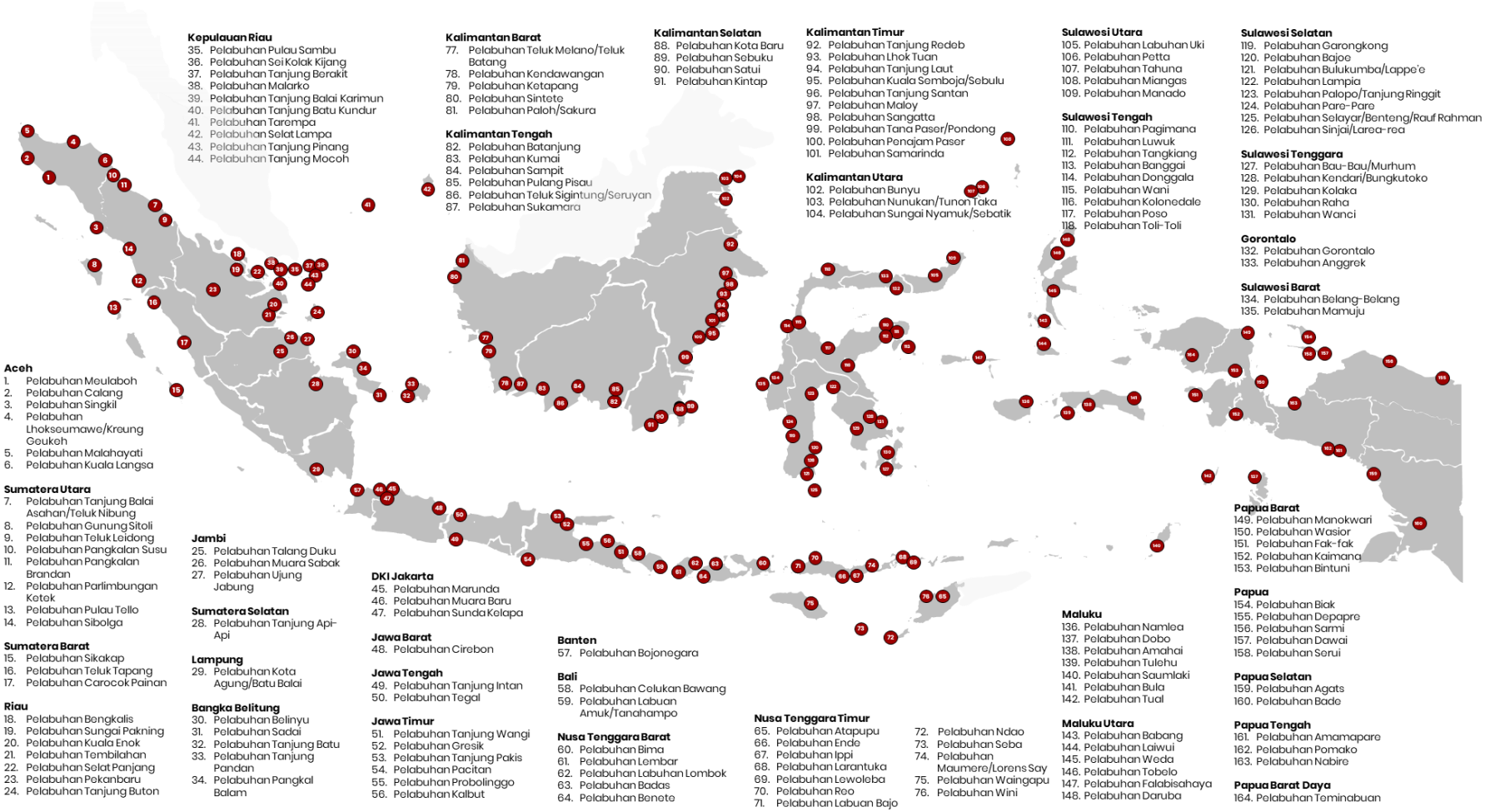
Dalam mendukung konektivitas dan pelayanan publik, Terminal Penumpang Tipe A diarahkan untuk memiliki kapasitas dan fasilitas yang memadai, mencakup area kedatangan dan keberangkatan, ruang tunggu penumpang, fasilitas keselamatan dan keamanan, serta prasarana pendukung lainnya. Pengembangan terminal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

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

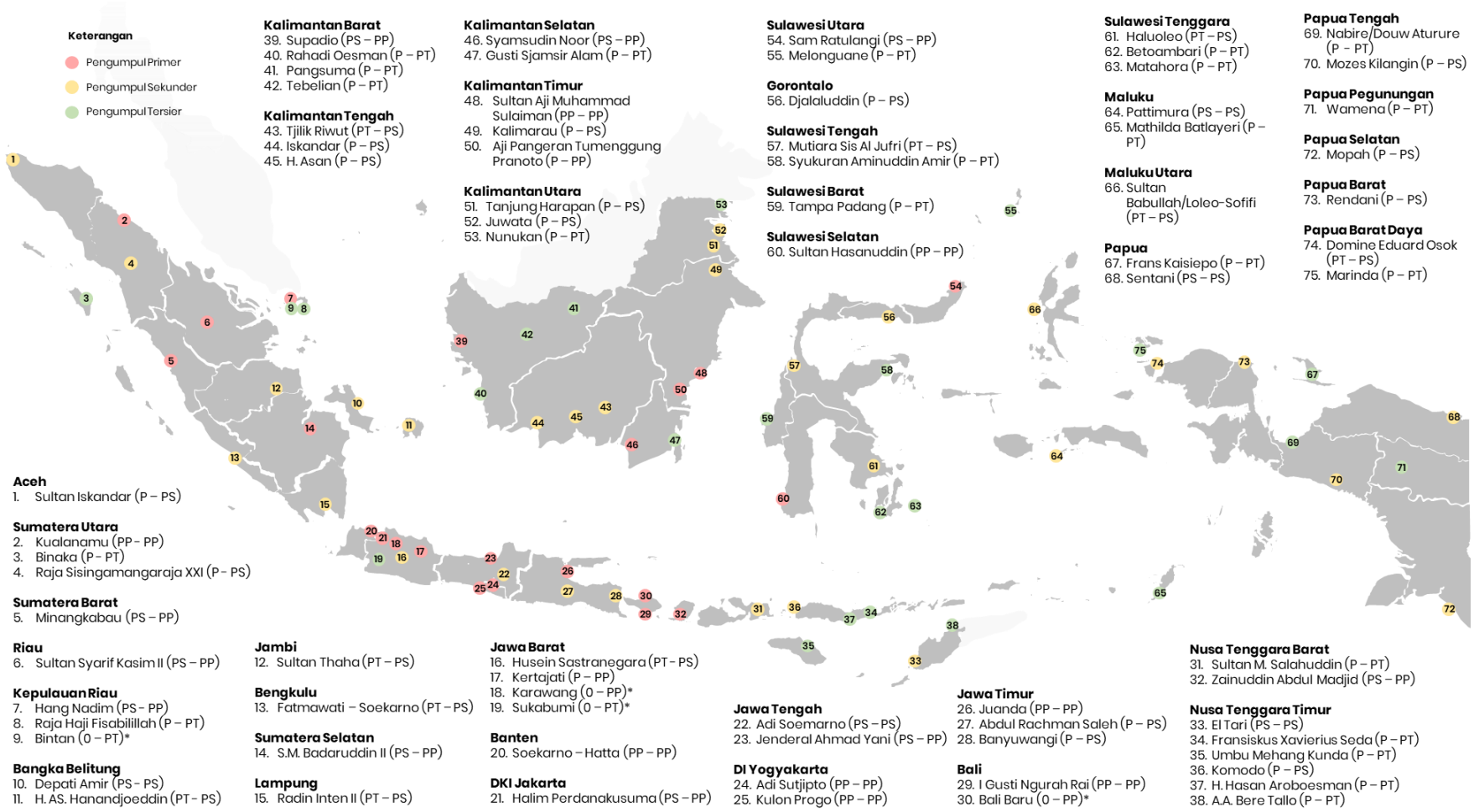
Gerbang Tol Cibitung, Jawa Barat



Gambar 3.6 Sebaran Pelabuhan Utama
Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (Diolah)

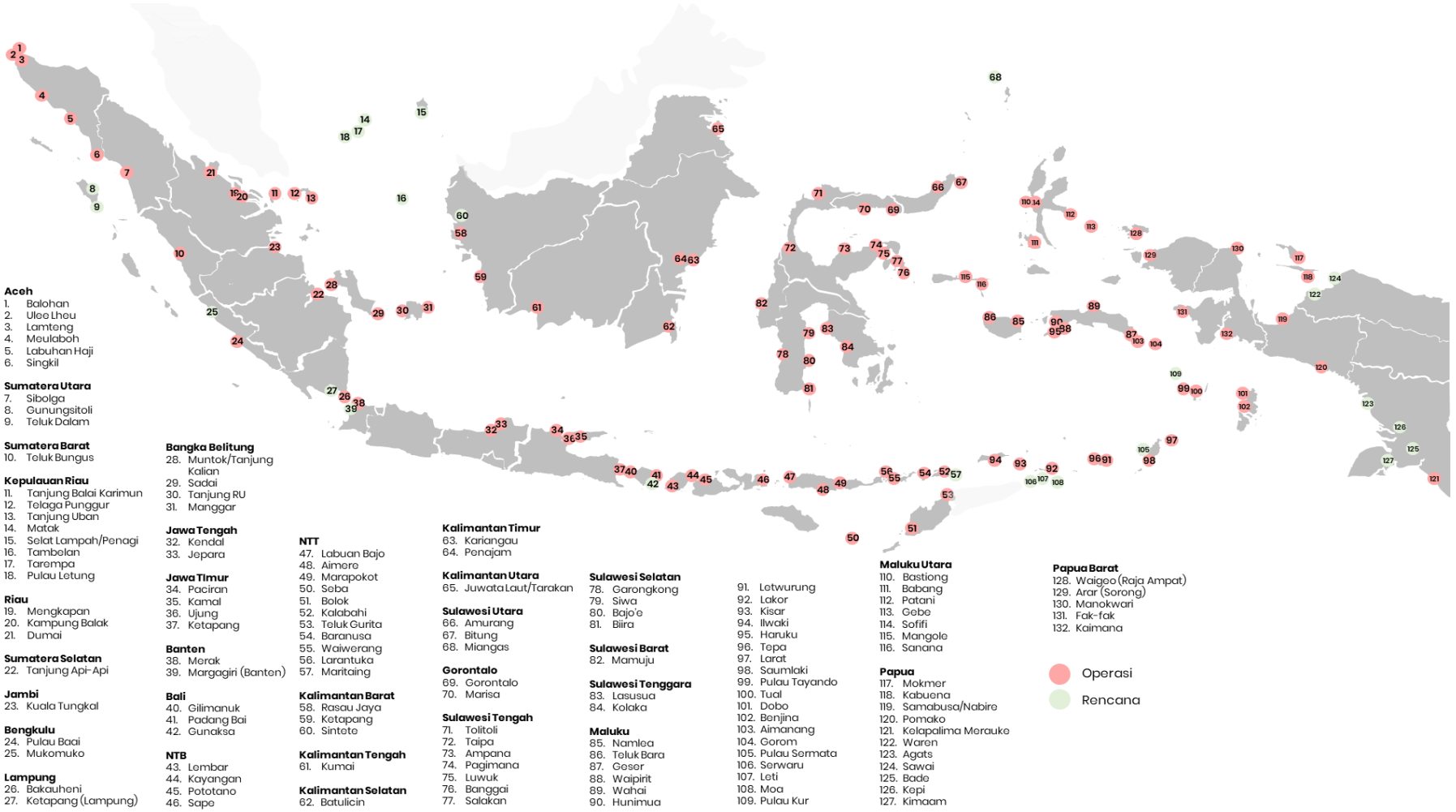


Gambar 3.7 Sebaran Pelabuhan Pengumpul
Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (Diolah)



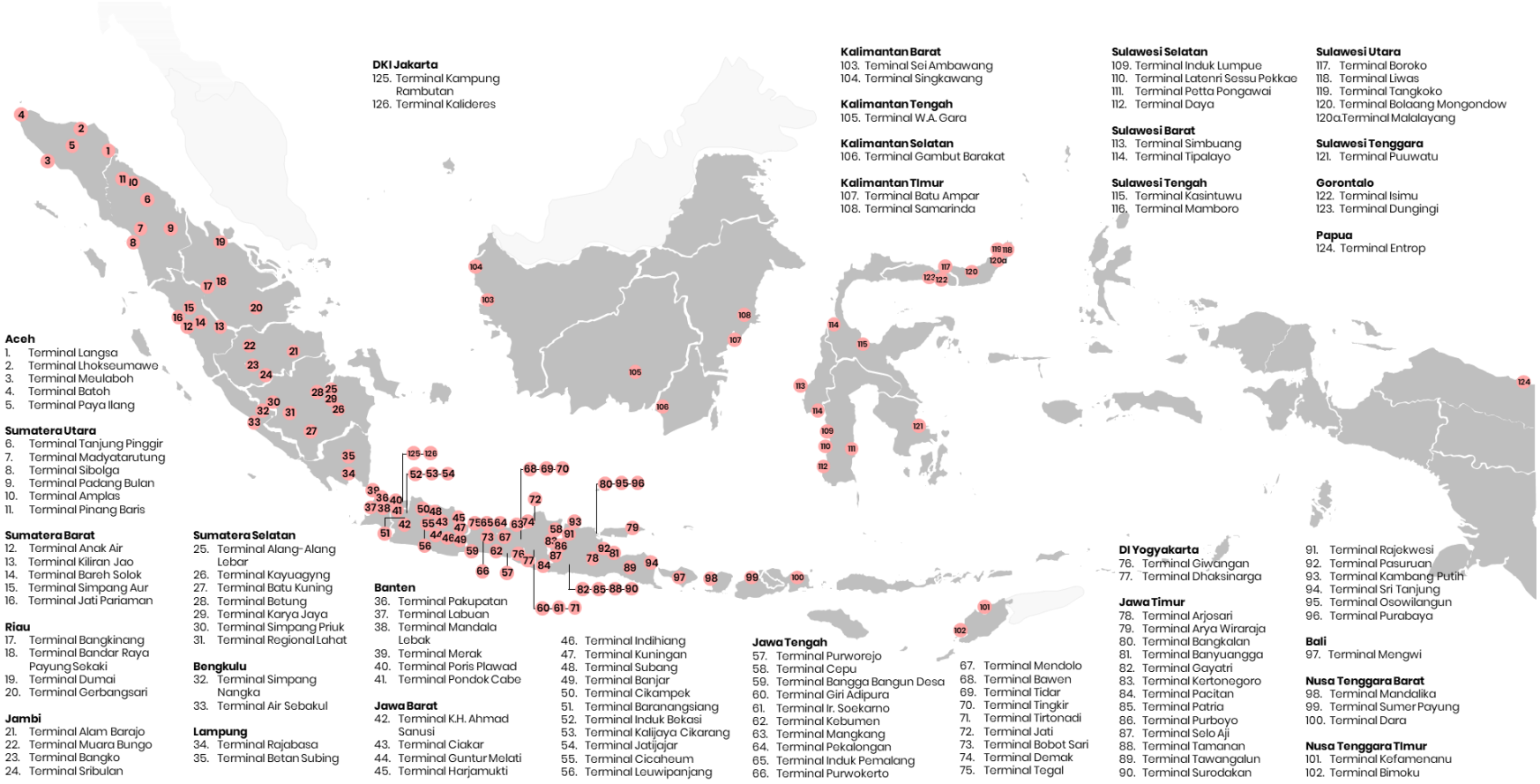
Gambar 3.8 Sebaran Bandar Udara

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



Gambar 3.9 Sebaran Pelabuhan Penyeberangan Kelas I

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



Gambar 3.10 Sebaran Terminal Penumpang Tipe A

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

3.1.3 Kawasan Prioritas Nasional

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

3.1.3.1 Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)

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

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

3.1.3.2 Kawasan Industri (KI)

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

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

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

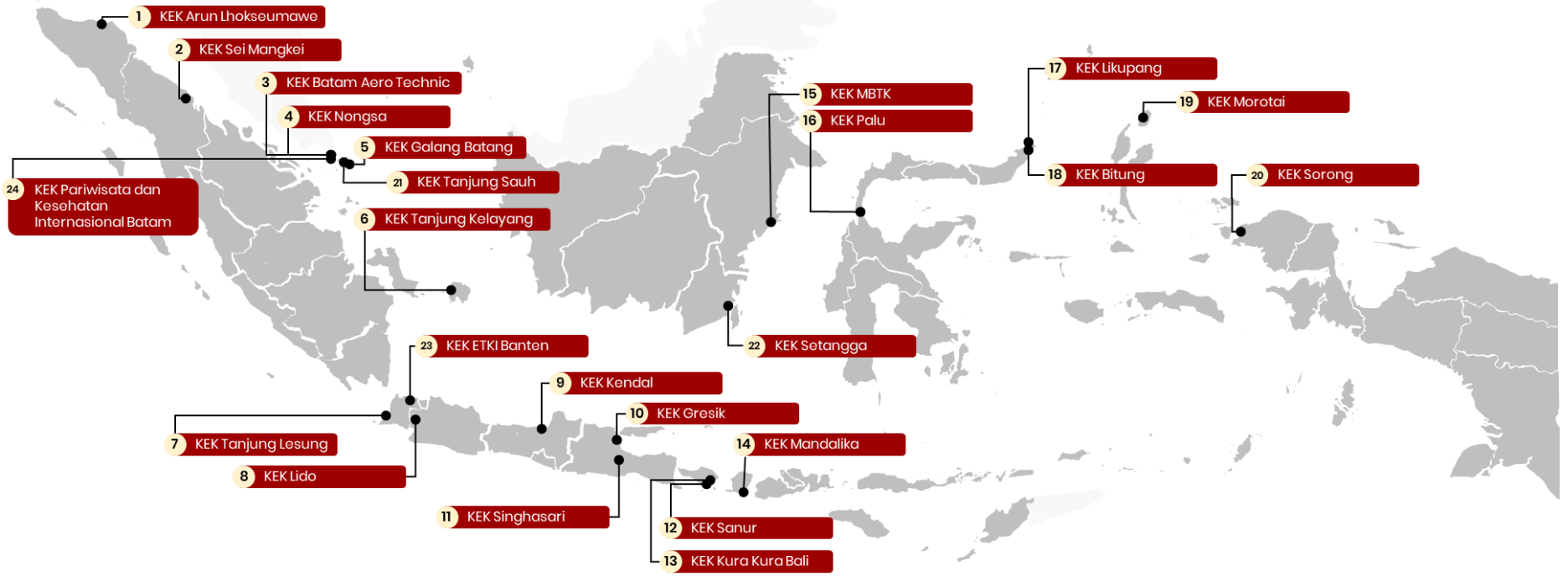
3.1.3.3 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN)

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

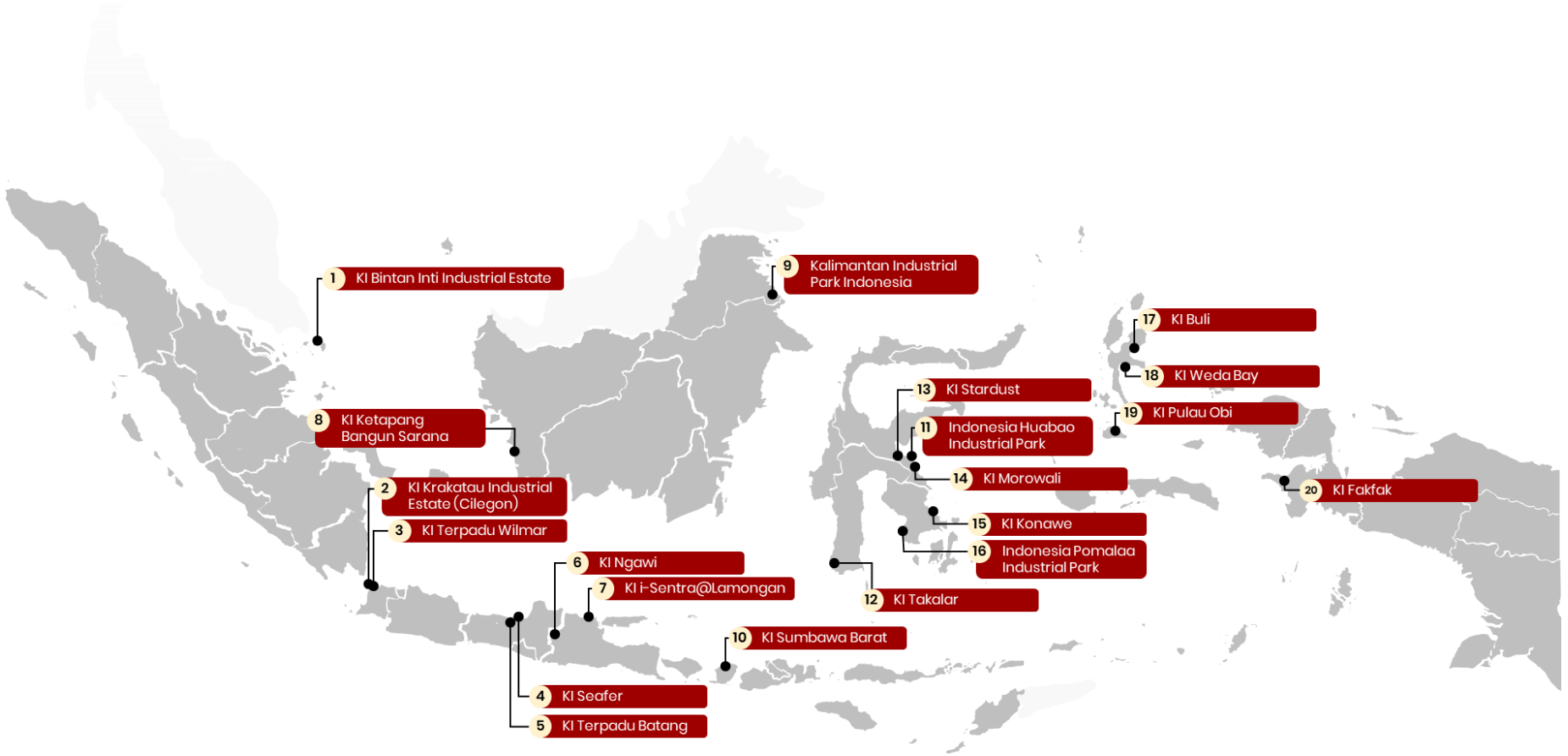
Pengembangan KSPN diarahkan pada peningkatan kualitas dan kapasitas destinasi pariwisata melalui penyediaan infrastruktur yang memadai, termasuk aksesibilitas transportasi, utilitas dasar, serta fasilitas pendukung pariwisata. Konektivitas yang andal, khususnya jaringan jalan, pelabuhan, dan bandara, menjadi faktor kunci dalam meningkatkan kemudahan akses wisatawan, memperlancar mobilitas, serta memperkuat keterhubungan

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

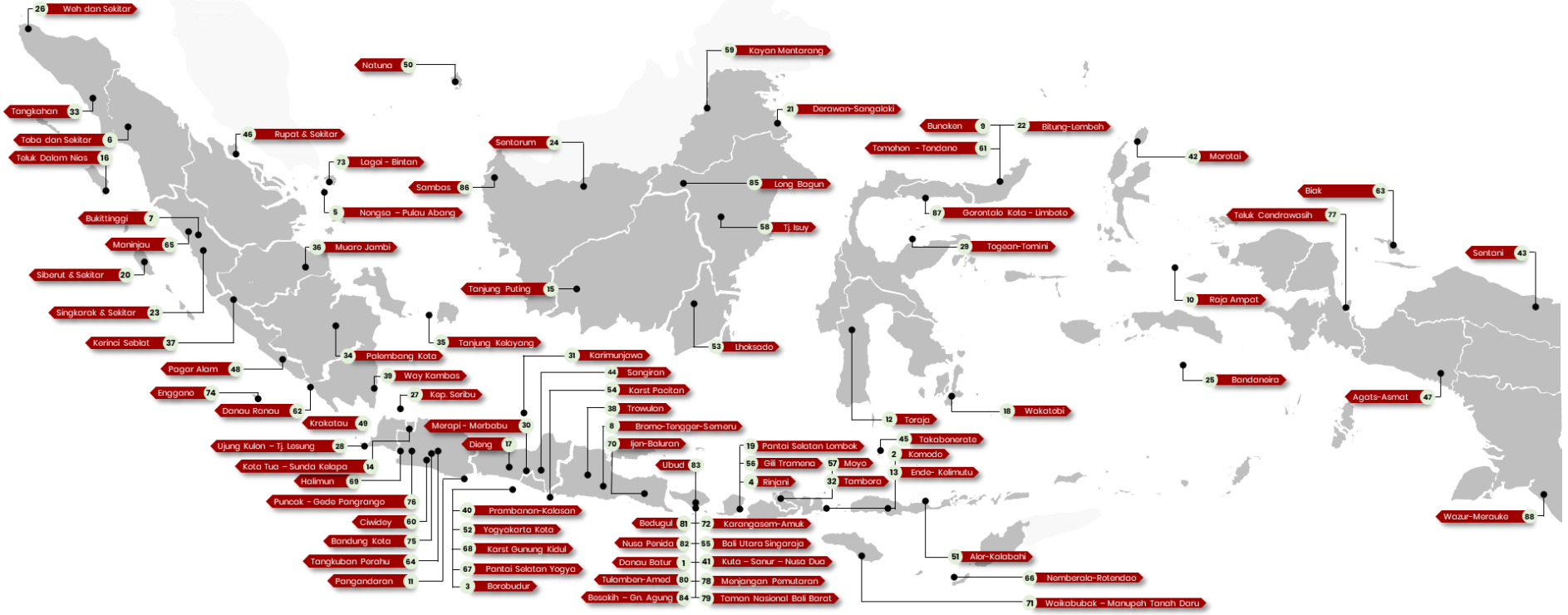
Jembatan Youtefa, Papua



Gambar 3.11 Sebaran Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)
Sumber: https://kek.go.id/investment/distribution (Diolah)



Gambar 3.12 Sebaran Kawasan Industri (KI)
Sumber: Berbagai Sumber (Diolah)



Gambar 3.13 Sebaran Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN)
Sumber: Berbagai Sumber (Diolah)

3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Penyelenggaraan Jalan 2025-2029

3.2.1 Arah Kebijakan dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dalam RPJPN 2025-2045

Dalam RPJPN 2025-2045 (UU Nomor 59 Tahun 2024) arah kebijakan pembangunan bidang transportasi merupakan bagian dari *Misi ke-6 Pembangunan kewilayahan yang merata dan berkeadilan* dan *Misi ke-7 Sarana dan Prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan*. Lebih spesifik arahan tersebut dijelaskan pada *Sub Bab 5.2.1.5 Sarana dan Prasarana dalam Mendukung Transformasi Ekonomi dan Sosial*.

Dalam rangka mendukung pembangunan nasional secara holistik, pembangunan infrastruktur menjadi pilar penting untuk mewujudkan agenda transformasi sosial dan transformasi ekonomi, dimana:

1) Pembangunan infrastruktur dalam tataran transformasi sosial difokuskan untuk menyediakan akses yang merata terhadap infrastruktur dasar yang berkualitas di seluruh wilayah Indonesia.
2) Sebagai upaya mewujudkan transformasi ekonomi, pembangunan infrastruktur dititikberatkan untuk memastikan optimalisasi rantai nilai (*value chain*) pada sektor produksi komoditas unggulan dan pariwisata yang dimiliki setiap wilayah serta penataan dan pengembangan berbasis logistik cerdas (*smart logistic*s).

Dalam dua puluh tahun mendatang, pembangunan sarana dan prasarana dilakukan dengan pendekatan bersih, berkelanjutan, dan berketahanan (*green*, *sustainable*, *and resilience*), serta prinsip tata kelola infrastruktur yang baik (*good infrastructure governance*) dengan penerapan ekonomi sirkular untuk menjaga keseimbangan manfaat dan dampak sosial, ekonomi, dan lingkungan.

Secara umum dalam RPJPN 2025-2045 penyediaan infrastruktur jalan diarahkan untuk:

1) Mendukung konektivitas antara simpul utama dengan hinterland Kawasan Strategis (KI, KEK, KSPN/DPN, KPBPB, KSPT, KSPP, KSPN, PKN/PKW, hilirisasi SDA, dsb) untuk meningkatkan efisiensi distribusi sektor ekonomi utama.
2) Meningkatkan aksesibilitas jalan dan mendukung konektivitas simpul transportasi pada daerah afirmasi (daerah tertinggal dan perbatasan) untuk pemerataan penyediaan pelayanan transportasi.
3) Meningkatkan kinerja jaringan jalan pada koridor utama untuk efisiensi logistik.
4) Memberikan dukungan terhadap penyelenggaraan jalan daerah.

Tabel 3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Sarana dan Prasarana di Bidang Transportasi dalam RPJPN 2025-2045

No	Arah Kebijakan	No	Strategi Implementasi	Peran Bidang Jalan
A	Arah kebijakan sarana dan prasarana di bidang transportasi untuk mendukung transformasi ekonomi			
A.1	Efisiensi jaringan angkutan pelayaran dan penerbangan sebagai tulang punggung konektivitas dan rantai nilai yang terpadu secara domestik dan terhubung secara global	A.1.1	Pengembangan pelabuhan simpul *transhipment* sebagai *backbone* pembangunan infrastruktur terhubung dengan simpul logistik di KTI yang dibangun untuk meningkatkan muatan balik	Dukungan jalan akses pelabuhan *transshipment* dan simpul logistik KTI
		A.1.2	Pembangunan pelabuhan gerbang ekspor-impor serta pusat alih muatan (*transshipment hub internasional*), terutama pada pelabuhan-pelabuhan dengan pangsa angkutan ekspor-impor yang signifikan seperti Tj Priok-Patimban dan Tj Perak, serta pelabuhan pada jalur ALKI seperti Belawan-Kuala Tanjung, Dumai dan Batam (ALKI I), Balikpapan dan Makasar (ALKI II), serta Bitung (ALKI III)	Dukungan jalan akses pelabuhan *transshipment hub international* dan pelabuhan ALKI (I, II, III)
		A.1.3	Pengembangan kawasan ekonomi pada *backup area* dan *hinterland pelabuhan*, serta konektivitas *hinterland* untuk meningkatkan produktivitas ekonomi wilayah	Dukungan akses jalan ke backup area dan *hinterland* pelabuhan
		A.1.4	Pengembangan infrastruktur dan layanan pelabuhan simpul untuk meningkatkan efisiensi layanan pelayaran (termasuk ukuran kapal yang lebih besar dan rute *hub and spoke*)	
		A.1.5	Mendorong pemanfaatan teknologi sarana secara terpadu dan lebih efisien, termasuk pemanfaatan kapal *LoLo (Lift-On/Lift-Off)* untuk angkutan barang jarak jauh, serta mengoptimalkan peran kapal *RoRo (Roll-On/Roll-Off)* untuk angkutan barang dan penumpang jarak dekat dan menengah	
		A.1.6	Penataan kelembagaan dan regulasi pengelolaan pelabuhan dan logistik	

No	Arah Kebijakan	No	Strategi Implementasi	Peran Bidang Jalan
		A.1.7	Pengembangan kelembagaan untuk pengadaan dan pengelolaan aset kapal laut dan kapal penyeberangan untuk menjamin keberlanjutan layanan dari aspek teknis dan keselamatan pelayaran	
		A.1.8	Pengembangan infrastruktur dan fasilitas pada bandara simpul utama, termasuk pengembangan kapasitas *runway* dan terminal selaras dengan pertumbuhan permintaan	Dukungan akses jalan bandara simpul utama
		A.1.9	Pengembangan kawasan ekonomi, termasuk *aerocity* pada *hinterland* bandara untuk meningkatkan produktivitas ekonomi wilayah melalui keterpaduan infrastruktur bandara dan kawasan ekonomi	Dukungan jalan akses bandara, *aerocity* dan *hinterland* bandara
		A.1.10	Pengembangan infrastruktur serta layanan konektivitas laut dan udara mendukung aksesibilitas KTI dan daerah afirmasi 3TP, termasuk melalui pengembangan *airstrip*, layanan keperintisan laut dan udara penumpang dan barang, pengembangan teknologi *seaplane* untuk rnendukung aksesibilitas pada provinsi perairan, sebagai bagian dari konektivitas multimoda dan antarmoda yang terpadu	Dukungan akses jalan ke airstrip, seaplane port, bandara perintis, dan pelabuhan perintis
A.2	Penguatan integrasi antarmoda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi logistik dan mobilitas penumpang	A.2.1	Pembangunan jaringan transportasi (darat, laut, dan udara) dan pengembangan kawasan strategis dilakukan secara terintegrasi dalam suatu konsep perencanaan dan pengelolaan yang terpadu. Pembentukan kelembagaan integrator dari arus barang untuk mengkoordinir layanan transportasi multimoda dan distribusi logistik	Dukungan akses jalan ke kawasan strategis
		A.2.2	Pengembangan infrastruktur dan jaringan jalan koridor utama dan koridor penghubung, serta mendukung akses ke kawasan ekonomi dan simpul transportasi	Pembangunan dan preservasi jalan koridor utama, koridor penghubung, akses kawasan ekonomi, dan

No	Arah Kebijakan	No	Strategi Implementasi	Peran Bidang Jalan
				akses simpul transportasi
		A.2.3	Pembangunan infrastruktur dan jaringan jalan di daerah afirmasi 3TP untuk mengembangkan pusat-pusat kegiatan ekonomi lokal dan menguatkan keterkaitan desa-kota	Pembangunan dan preservasi jalan ke daerah afirmasi 3TP
		A.2.4	Pengembangan konektivitas kereta api pada koridor logisitik untuk angkutan barang dan penumpang	Dukungan akses stasiun kereta api
		A.2.5	Penerapan standardisasi infrastruktur dan fasilitas di seluruh pelabuhan dan bandara yang menjadi simpul utama	
		A.2.6	Pengembangan skema pembiayaan untuk jalan daerah termasuk dana preservasi jalan, DAK tematik, dan Program Hibah Jalan Daerah (PHJD)	Dukungan dan fasilitasi pendanaan penanganan jalan daerah
		A.2.7	Pengembangan kebijakan tarif dan pengembangan skema pembiayaan yang berkelanjutan untuk pengadaan sarana angkutan	
A.3	Mewujudkan angkutan umum massal yang berkelanjutan dan optimalisasi pemanfaatan teknologi	A.3.1	Penyusunan dan pengembangan rencana transportasi perkotaan di wilayah metropolitan, kota besar dan kota sedang yang terstandar dengan pendekatan Transport Demand Management, termasuk perencanaan aspek penataan angkutan logistik perkotaan	Dukungan jaringan jalan lintas angkutan barang pada kawasan metropolitan
		A.3.2	Pengembangan skema integrasi pendanaan dan kelembagaan pengelolaan dan pengoperasian angkutan umum massal di wilayah metropolitan	Dukungan jaringan jalan untuk pengembangan angkutan umum massal di wilayah metropolitan
		A.3.3	Penerapan e-mobility dan pengembangan ekosistem kendaraan berbasis EBT	

No	Arah Kebijakan	No	Strategi Implementasi	Peran Bidang Jalan
B	Arah kebijakan sarana dan prasarana di bidang transportasi untuk mendukung transformasi sosial			
B.1	Pemenuhan konektivitas fisik khususnya simpul transportasi dan penghubung jalan untuk seluruh kelompok masyarakat	B.1.1	Pengembangan moda sarana transportasi perairan dan udara untuk mengurangi hambatan konektivitas akibat faktor geografis wilayah di daerah afirmasi (contoh seaplane dan freight Ro-Ro)	Dukungan akses pelabuhan dan bandara/airstrip di daerah afirmasi
		B.1.2	Meningkatkan kualitas dan kuantitas prasarana simpul transportasi eksisting di kawasan timur untuk mencapai SPM, termasuk airstrip, pelabuhan, dan bandara	Dukungan akses airstrip, pelabuhan, dan bandara di kawasan timur
		B.1.3	Meningkatkan kualitas dan kuantitas jaringan transportasi	Peningkatan aksesibilitas dan kemantapan jalan
		B.1.4	Pembangunan infrastruktur dan jaringan jalan di daerah afirmasi 3TP untuk membuka keterisolasian dan ketertinggalan serta mempercepat transformasi sosial	Pembangunnan jalan di daerah afirmasi 3TP
B.2	Memperkuat sarana dan prasarana berketahanan bencana (pengarusutamaan ketahanan bencana sarana dan prasarana publik)	B.2.1	Pelaksanaan Building Rating ketahanan bencana	Buliding rating ketahanan bencana infrastruktur jalan
		B.2.2	Pengarusutamaan multifungsi infrastruktur ketahanan bencana (bangunan umum sebagai shelter evakuasi)	Pengembangan jaringan jalan pendukung evakuasi bencana
		B.2.3	Penerapan insentif penanggulangan bencana terutama pada kawasan berisiko tinggi	Peningkatan kondisi teknis jalan pada kawasan risiko tinggi bencana

Sumber: ditabelkan dari RPJPN 2025-2045 (UU Nomor 59 Tahun 2024)

3.2.2 Arah Kebijakan dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dalam RPJMN 2025-2029

Tema umum pengembangan konektivitas nasional dalam RPJMN 2025-2029 adalah melakukan:

1) Integrasi Domestik yang Meliputi *Backbone* Angkutan Laut dan Udara Untuk Mendukung Konektivitas Logistik serta *Gateway* Internasional
2) Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan

Arahan pengembangan jaringan transportasi nasional secara umum diilustrasikan pada **Gambar 3.7-3.10**, yang bertumpu pada 2 sistem utama, yaitu (1) jaringan pelabuhan terpadu, dan (2) jaringan bandar udara terpadu, yang didukung oleh (a) Pengembangan Konektivitas Jalan pada Jalur Utama dan Aksesibilitas Daerah Tertinggal dan Perbatasan, (b) Pengembangan Jaringan Pelabuhan Terpadu (*international dan domestic*), (c) peningkatan peran KA penumpang dan barang antar kota, (5) pengembangan sistem angkutan massal perkotaan serta (6) peningkatan keselamatan LLAJ untuk mendukung konektivitas yang aman dan handal.

Arah pengembangan jaringan transportasi nasional merupakan bagian dari *Prioritas Nasional 3 (PN3) Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif, serta mengembangkan agromaritim industri di sentra produksi melalui peran aktif koperasi*. Adapun pelaksanaannya melalui *Program Prioritas (PP) Infrastruktur Berkelanjutan*, dengan sasaran utama terwujudnya pengembangan infrastruktur berkelanjutan. Adapun bentuk intervensi yang akan dilaksanakan pada bidang transportasi antara lain:

KP1 Pengembangan konektivitas jalan pada jalur utama dan aksesibilitas daerah tertinggal dan perbatasan

KP2 Pengembangan jaringan pelabuhan terpadu

KP3 Pengembangan jaringan bandara terpadu

KP4 Penguatan konektivitas darat dan keselamatan LLAJ

KP5 Pengembangan KA penumpang antar kota dan penguatan KA angkutan barang

KP6 Pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan

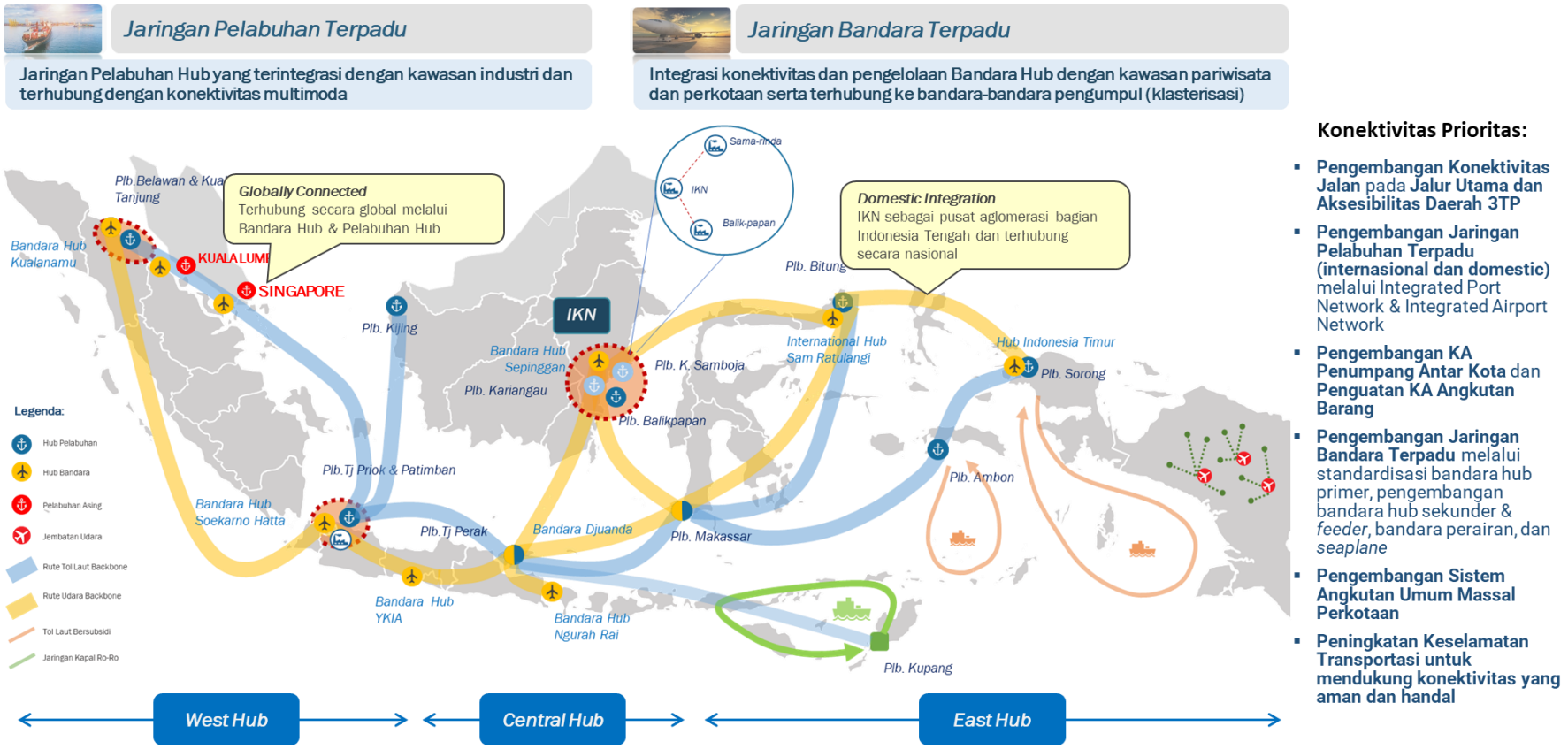
Pada **Tabel 3.2** disampaikan *highlight* intervensi pada setiap KP di bidang transportasi yang termuat dalam RPJMN 2025-2029. Untuk bidang jalan terdapat 2 (dua) arah kebijakan penyelenggaraan yang ditetapkan, yaitu:

a) Penguatan integrasi antar moda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi logistik dan mobilitas penumpang

b) Membangun infrastruktur dan simpul transportasi jalan pada koridor utama dan penghubung serta akses ke kawasan ekonomi

Bentuk intervensi yang akan dilaksanakan terdiri dari: (i) penanganan konektivitas jalan/ jembatan (pada lintas utama pulau, non lintas utama, pendukung KSN, pendukung simpul transportasi, pendukung wilayah tertinggal dan perbatasan), (ii) peningkatan konektivitas jalan daerah, (iii) peningkatan keselamatan jalan, serta (iv) perbaikan tata kelola pendukung konektivitas).

Tol Pekanbaru – Dumai. Riau



Gambar 3.14 Strategi Pengembangan Konektivitas Nasional dalam RPJMN 2025-2029
(**sumber:** RPJMN 2025-2029, Bappenas, Desember 2025)

Tabel 3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Sarana dan Prasarana di Bidang Transportasi dalam RPJPN 2025-2045

Kegiatan Prioritas	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Peran Bidang Jalan
Pengembangan konektivitas jalan pada jalur utama dan aksesibilitas daerah tertinggal dan perbatasan	a) Penguatan integrasi antar moda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi logistik dan mobilitas penumpang b) Membangun infrastruktur dan simpul transportasi jalan pada koridor utama dan penghubung serta akses ke kawasan ekonomi	i) Penanganan Konektivitas Jalan/ Jembatan Lintas Utama Pulau ii) Penanganan Konektivitas Jalan/ Jembatan Non Lintas Utama iii) Penanganan Konektivitas Jalan mendukung Kawasan Strategis Nasional (KI, KEK, KSPP, KSPN, IKN, dll) iv) Penanganan Konektivitas Jalan mendukung Simpul Transportasi dan intergrasi dengan Hinterland v) Penanganan Konektivitas Jalan mendukung Wilayah 3T dan Perbatasan Negara vi) Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah vii) Peningkatan Konektivitas Jalan Berkeselamatan viii)Peningkatan Tata Kelola Konektivitas Jalan	Seluruh arah kebijakan dan strategi implementasi pada Kegiatan Prioritas (KP) ini merupakan bidang jalan
Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan	Percepatan pembangunan sistem angkutan massal di Wilayah Metropolitan prioritas	i) Melanjutkan Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) berbasis wilayah fungsional (*metropolitan statistical area*) ii) Pengembangan kelembagaan pengelola transportasi metropolitan iii) Pengembangan skema integrasi pendanaan (*co financing*: tanggung jawab Pemda, optimalisasi swasta, dan dukungan pusat sejauh diperlukan) iv) Integrasi pengembangan angkutan umum dengan pengembangan perumahan, termasuk untuk MBR v) Implementasi *Smart Mobility*	Dukungan (i) perencanaan jaringan jalan dalam SUMP, (ii) penyediaan jaringan jalan untuk pengembangan angkutan umum serta (ii) implementasi *smart mobility*

Kegiatan Prioritas	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Peran Bidang Jalan
Pengembangan KA Penumpang Antar Kota dan Penguatan KA Angkutan Barang	Peningkatan peran kereta api dalam angkutan barang dan penumpang	i) Penyiapan/Pembangunan KA cepat untuk meningkatkan efisiensi koridor antar kota kota besar konurbasi di Jawa ii) Pembangunan KA antar kota, akses simpul transportasi dan kawasan prioritas di Jawa dan Sumatera iii) Jaringan KA logistik dan penumpang di luar Jawa/Sumatera iv) Pemenuhan dukungan angkutan khususnya sarana KA untuk layanan non komersial dan pemenuhan IMO Perkeretaapian	Dukungan akses jalan ke stasiun kereta api, khususnya pada KA Cepat Jawa, akses simpul, akses kawasan prioritas
Pengembangan Jaringan Pelabuhan Terpadu	Pembangunan hub di Timur dan integrasi dengan kawasan	i) Integrasi pelayaran komersil dan pelayaran non komersil dengan titik hub ada di Kawasan Timur Indonesia (KTI) ii) Aktivasi jaringan *freight RoRo* yang memiliki efisiensi pada rute jarak menengah 500 km – 1.000 km dan volume dibawah 500 TEUs sebagai feeder di wilayah timur	Dukungan akses jalan ke pelabuhan yang diusahakan/tidak, khususnya yang mendukung KTI dan freight RoRo
	TKBM yang lebih kompetitif melalui penyedia jasa yang lebih beragam	Tinjauan dan revisi SKB tentang TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat)	
	Reformasi tarif kepelabuhanan yang menerapkan prinsip *cost recovery*	Penyesuaian tarif layanan kepelabuhanan yang kompetitif (untuk merasionalisasi tarif internasional terlalu tinggi, sedangkan tarif domestik terlalu rendah (Kajian Bank Dunia))	
	Restrukturisasi pengelolaan pelabuhan dengan pembentukan *Master Developer* dalam pengelolaan pelabuhan komersial	Opsi kebijakan untuk pengerukan: 1) Mengalokasikan PNBP Jasa Labuh suatu Pelabuhan untuk pengerukan di Pelabuhan tersebut 2) Menyerahkan pengelolaan pemasukan Jasa Labuh kepada operator pelabuhan	

Kegiatan Prioritas	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Peran Bidang Jalan
Penguatan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Konektivitas Darat	Peningkatan keselamatan untuk mengurangi tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas sesuai target dalam RUNK	i) Penanganan dan pemenuhan fasilitas keselamatan jalan pada setiap lokasi Daerah Rawan Kecelakaan dan Perlintasan Sebidang. ii) Penyelenggaraan, pengendalian dan pemenuhan persyaratan kendaraan laik jalan dan kendaraan yang *Over Load dan Over Dimensi* iii) Penguatan koordinasi 5 (lima) pilar keselamatan LLAJ iv) Penguatan integrasi data keselamatan dan perencanaan Keselamatan LLAJ v) Pengembangan kelembagaan dan skema pendanaan Keselamatan dalam mendukung program KLLAJ	Penanganan menuju seluruh ruas jalan nasional berkeselamatan (menjadi Star Rating > 3)
	Peningkatan peran dan tingkat keselamatan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan	i) Pengembangan/pembangunan pelabuhan dan peremajaan kapal serta peningkatan kinerja lintas penyeberangan pada lintas utama komersial ii) Integrasi layanan transportasi SDP dengan layanan transportasi lainnya secara efektif iii) Penguatan layanan keperintisan penyeberangan iv) Penyediaan skema pengadaan dan peremajaan kapal SDP melalui skema pendanaan berkelanjutan v) Penyediaan skema pembiayaan TKD ke Pemda untuk mendukung TSDP vi) Pemenuhan, pengendalian, dan pengawasan fasilitas keselamatan keamanan SDP vii) Pemantapan model bisnis terpisah antara operator sarana dan prasarana penyeberangan	Dukungan akses pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan

Kegiatan Prioritas	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Peran Bidang Jalan
Pengembangan Jaringan Bandara Terpadu	Peningkatan efektivitas pelayanan transportasi udara secara terpadu	i) Pengembangan infrastruktur dan layanan pada bandara utama dan feeder termasuk airstrip untuk keperintisan ii) Optimalisasi layanan perintis udara dengan menerapkan skema MYC atau KPBU-AP iii) Pengembangan bandara mendukung kawasan pariwisata dan daerah tertinggal dan perbatasan termasuk bandara perairan (*seaplane*) iv) Modernisasi layanan navigasi serta keselamatan & keamanan penerbangan v) Mendorong pengembangan industri penerbangan (aerocity, MRO, teknologi drone/UAV) dan implementasi penerbangan rendah karbon melalui penggunaan bioavtur secara bertahap	Dukungan akses ke bandara utama, feeder, airstrip untuk keperintisan Dukungan akses jalan bandara di kawasan pariwisata dan daerah tertinggal dan perbatasan, sea plane port, dan kawasan aerocity
Pengembangan SDM untuk Peningkatan Kinerja Layanan Transportasi	Peningkatan pemenuhan SDM transportasi yang kompeten	i) Peningkatan jumlah lulusan pengembangan SDM vokasi maupun teknis bidang transportasi ii) Pengembangan infrastruktur penunjang pengembangan SDM transportasi iii) Penguatan skema *link and match* dalam pengembangan dan pemanfaatan SDM transportasi iv) Pengembangan pemberdayaan SDM untuk bidang *safety, security*, logistik, digitalisasi, IT, dan elektrifikasi sarana transportasi	
Peningkatan Transportasi Hijau Berkelanjutan	Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi	i) Pengembangan Transportasi Massal Perkotaan ii) Penggunaan Bahan Bakar Rendah Emisi iii) Elekterifikasi Kendaraan Bermotor	Dukungan jaringan jalan untuk pengembangan angkutan massal perkotaan

Arah pengembangan wilayah tahun 2025—2029 diarahkan pada penyediaan infrastruktur konektivitas yang mampu mendorong pertumbuhan ekonomi, penguatan aspek sosial, dan peningkatan kesejahteraan masyarakat. Infrastruktur yang dibangun secara efektif diharapkan membuka akses ke daerah-daerah terpencil, menstimulasi masuknya investasi, serta memperkuat daya saing wilayah baik di tingkat nasional maupun regional. Adapun beberapa kawasan prioritas dan kawasan tematik yang menjadi fokus pengembangan wilayah berdasarkan RPJMN 2025-2029 sebagai berikut:

3.2.2.1 Kawasan Industri

Dalam RPJMN 2025–2029, pengembangan kawasan industri menjadi salah satu instrumen utama untuk mendorong transformasi ekonomi nasional menuju struktur yang lebih bernilai tambah, berdaya saing, dan berkelanjutan. Arah kebijakan pengembangan kawasan industri difokuskan pada penguatan hilirisasi sumber daya alam, pemerataan pertumbuhan ekonomi antarwilayah, serta penciptaan pusat-pusat pertumbuhan industri baru di luar wilayah yang selama ini telah berkembang.

Pengembangan kawasan industri dilakukan dengan mendorong kawasan yang telah eksisting untuk meningkatkan kapasitas, kualitas layanan, dan adopsi teknologi ramah lingkungan, termasuk pemenuhan standar infrastruktur dasar seperti jalan, energi, air baku, sanitasi, dan sistem logistik. Di sisi lain, RPJMN juga menekankan pentingnya pembentukan kawasan industri baru yang strategis dan memiliki keunggulan komparatif, terutama di wilayah yang menjadi prioritas pembangunan kewilayahan dan pusat produksi nasional.

Pendekatan pengembangan kawasan industri diarahkan pada integrasi antar-sektor, terutama dengan jaringan transportasi, pelabuhan, bandara, dan sentra logistik agar tercipta ekosistem industri yang efisien. Upaya ini didukung oleh pembangunan konektivitas primer baik jalan nasional, jalan akses kawasan, maupun jaringan pendukung untuk menjamin kelancaran pergerakan barang dan distribusi hasil produksi.

RPJMN 2025–2029 juga mendorong transformasi kawasan industri menuju kawasan industri hijau melalui penggunaan energi bersih, peningkatan efisiensi sumber daya, dan implementasi teknologi rendah karbon. Dalam kerangka tersebut, peran pemerintah diperkuat melalui dukungan regulasi, kemudahan investasi, serta pemberian insentif untuk mendorong partisipasi pelaku usaha dan percepatan pembangunan infrastruktur kawasan. Dengan pendekatan terpadu ini, pengembangan kawasan industri diharapkan dapat meningkatkan produktivitas nasional, memperluas kesempatan kerja, memperkuat rantai pasok domestik, serta mempercepat pemerataan pembangunan di seluruh wilayah Indonesia.

Kawasan industri prioritas yang tercantum dalam RPJMN 2025-2029 yaitu Kawasan Industri Bintan Inti Industrial Estate, Kawasan Industri Krakatau Industrial Estate Cilegon, Kawasan Industri Terpadu Wilmar, Kawasan Industri Seafer, Kawasan Industri Terpadu Batang, Kawasan Industri Ngawi, Kawasan Industri iSentra @Lamongan, Kawasan Industri Ketapang Bangun Sarana, Kawasan Industri Kalimantan Industrial Park Indonesia, Kawasan Industri Sumbawa Barat, Kawasan Industri Indonesia Huabao Industrial Park, Kawasan Industri Takalar, Kawasan Industri Stardust, Kawasan Industri Morowali, Kawasan Industri Konawe, Kawasan Industri Indonesia Pomalaa Industri Park, Kawasan Industri Buli, Kawasan Industri Weda Bay, Kawasan Industri Pulau Obi, dan Kawasan Industri Fakfak (dapat dilihat pada **Gambar 3.15**).

3.2.2.2 Kawasan Ekonomi Khusus

Dalam RPJMN 2025–2029, pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) diposisikan sebagai salah satu instrumen kunci untuk mempercepat transformasi ekonomi nasional melalui penguatan investasi, penciptaan nilai tambah, dan pemerataan pertumbuhan wilayah. KEK diarahkan untuk menjadi pusat-pusat kegiatan ekonomi yang produktif, berdaya saing global, serta mampu menarik investasi berorientasi ekspor maupun substitusi impor.

Arah kebijakan pembangunan KEK pada periode ini menekankan peningkatan kinerja kawasan yang sudah beroperasi, melalui penyediaan infrastruktur dasar dan konektivitas yang lebih baik, penyederhanaan layanan perizinan, serta perbaikan ekosistem investasi. Percepatan pengisian tenant menjadi prioritas, dengan memastikan kesiapan lahan, utilitas, serta dukungan akses transportasi seperti jalan nasional, pelabuhan, dan bandara.

Kawasan Ekonomi Khusus prioritas yang tercantum dalam RPJMN 2025-2029 yaitu: (a) Kawasan Ekonomi Khusus Arun Lhokseumawe; (b) Kawasan Ekonomi Khusus Sei Mangkei; (c) Kawasan Ekonomi Khusus Galang Batang; dan (d) Kawasan Ekonomi Khusus Gresik seperti yang ditunjukkan pada **Gambar 3.15**.

RPJMN 2025–2029 juga mengarahkan pengembangan KEK baru secara selektif pada wilayah yang memiliki keunggulan sektor tertentu seperti manufaktur, pariwisata, energi baru terbarukan, dan hilirisasi sumber daya alam serta potensi untuk menjadi simpul pertumbuhan ekonomi regional. Integrasi KEK dengan rantai pasok domestik dan kawasan industri menjadi fokus untuk memperkuat keterhubungan antarsektor dan meningkatkan efisiensi logistik.

Selain itu, pengembangan KEK didorong menuju transformasi berkelanjutan melalui penerapan prinsip ekonomi hijau, peningkatan efisiensi energi, dan penggunaan teknologi ramah lingkungan. Penguatan tata kelola kawasan

dilakukan melalui mekanisme insentif yang lebih terarah, peningkatan peran pengelola kawasan, serta peningkatan kolaborasi antara pemerintah pusat, pemda, dan pelaku usaha. Dengan pendekatan tersebut, KEK diharapkan menjadi katalis penguatan struktur industri nasional, pusat inovasi dan investasi, serta motor pertumbuhan ekonomi wilayah yang mampu menciptakan lapangan kerja baru, meningkatkan penerimaan negara, dan memperkuat posisi Indonesia dalam rantai nilai global.

3.2.2.3 Pelabuhan Utama dan Hinterlandnya

RPJMN 2025–2029 menempatkan pelabuhan utama sebagai simpul strategis dalam sistem logistik nasional untuk mendukung transformasi ekonomi, penguatan konektivitas, dan pemerataan pembangunan wilayah. Pelabuhan utama diarahkan untuk berfungsi sebagai pusat konsolidasi dan distribusi barang yang terintegrasi dengan jaringan transportasi darat, laut, dan udara, sehingga mampu meningkatkan efisiensi rantai pasok dan memperkuat daya saing nasional.

Arah kebijakan pada periode ini menekankan peningkatan kapasitas dan kinerja pelabuhan utama melalui modernisasi fasilitas, penataan tata ruang pelabuhan, percepatan digitalisasi layanan kepelabuhanan, serta optimalisasi pengelolaan arus barang dan penumpang. Langkah ini didukung oleh penyediaan aksesibilitas darat yang andal, termasuk pembangunan dan peningkatan jalan nasional, jalan akses pelabuhan, serta koneksi dengan jaringan logistik perkotaan.

Pengembangan hinterland pelabuhan menjadi bagian penting dalam memperkuat fungsi pelabuhan utama. RPJMN mendorong penataan dan pemanfaatan kawasan hinterland yang produktif—seperti kawasan industri, pergudangan, kawasan ekonomi khusus, dan sentra produksi—untuk menciptakan aliran barang yang kontinyu dan efisien. Integrasi pelabuhan dengan hinterland dilakukan melalui penguatan jaringan transportasi multimoda dan penyediaan infrastruktur logistik yang memadai, termasuk dry port, terminal barang, dan pusat distribusi regional.

Pengembangan pelabuhan utama dan hinterlandnya juga diarahkan untuk mendukung hilirisasi industri, peningkatan ekspor bernilai tambah, serta pengembangan koridor ekonomi berbasis komoditas unggulan nasional. Selain itu, prinsip keberlanjutan menjadi fokus dalam pembangunan pelabuhan, melalui penggunaan teknologi rendah emisi, peningkatan efisiensi energi, serta mitigasi risiko perubahan iklim dan bencana. Dengan pendekatan terpadu ini, pelabuhan utama dan hinterlandnya diharapkan menjadi motor penggerak pertumbuhan ekonomi wilayah, meningkatkan efisiensi logistik nasional, memperkuat struktur industri dan perdagangan, serta mendukung terciptanya pusat-pusat pertumbuhan baru yang kompetitif di tingkat regional maupun global.

Adapun sebaran 12 pelabuhan utama dalam RPJMN 2025-2029 terlihat pada **Gambar 3.15**. yaitu Pelabuhan Belawan, Kuala Tanjung, Tanjung Priok, Patimban, Tanjung Perak, Kijing, Balikpapan, Kupang, Makassar New Port, Bitung, Sorong, dan Ambon.

3.2.2.4 Kawasan Destinasi Pariwisata Prioritas

Dalam RPJMN 2025–2029, pengembangan Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP) menjadi salah satu pilar penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi nasional berbasis pariwisata yang berkelanjutan, berdaya saing global, dan berbasis pada keunikan lokal. Pemerintah mengarahkan pengembangan DPP sebagai katalis peningkatan devisa, penciptaan lapangan kerja, dan penguatan ekonomi daerah melalui peningkatan kualitas destinasi, aksesibilitas, serta amenitas yang mendukung pengalaman wisata yang lebih baik.

Arah kebijakan pada periode ini menekankan percepatan pembangunan infrastruktur dasar dan konektivitas menuju destinasi prioritas, termasuk jalan nasional, bandara, pelabuhan, dan transportasi lokal. Peningkatan kualitas akses menjadi fondasi untuk memastikan kelancaran pergerakan wisatawan, memperkuat rantai pasok pariwisata, serta mendorong pengembangan usaha mikro, kecil, dan menengah di sekitar kawasan.

Selain infrastruktur, RPJMN 2025–2029 menegaskan pentingnya penguatan tata kelola destinasi melalui kolaborasi antar-pemerintah, pengelola kawasan, dan pelaku usaha. Penataan ruang, konservasi lingkungan, dan peningkatan kapasitas masyarakat lokal menjadi komponen utama agar pariwisata berkembang secara inklusif dan berkelanjutan. Peningkatan standar layanan, digitalisasi promosi, serta pengembangan atraksi berbasis budaya dan alam turut didorong untuk meningkatkan daya tarik destinasi.

RPJMN 2025-2029 telah memprioritaskan kegiatan untuk pengembangan 13 DPP yaitu (a) destinasi pariwisata prioritas Borobudur-Yograkarta-Prambanan; (b) penguatan destinasi regeneratif Bali; (c) penguatan destinasi regeneratif Kepulauan Riau, (d) penguatan destinasi regeneratif greater Jakarta; (e) percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Lmbok-Gili Tramena; (f) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Manado-Likupang; (g) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Bangka Belitung; (h) percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Danau Toba; (i) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Raja Ampat; j) percepatan Pembangunan destinasi pariwisata prioritas Labuan Bajo; (k) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Bromo-Tengger-Semeru; (l) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Wakatobi; dan (m) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Morotai.

Destinasi Pariwisata Prioritas juga diarahkan menjadi pusat pertumbuhan baru yang mampu mendorong ekonomi daerah melalui integrasi dengan sektor lain, seperti ekonomi kreatif, pertanian, perikanan, dan transportasi.

Pendekatan ini memastikan bahwa manfaat pariwisata menyebar secara luas dan memberikan dampak nyata bagi kesejahteraan masyarakat lokal. Dengan strategi yang terarah dan terpadu, pengembangan DPP pada periode RPJMN 2025–2029 diharapkan dapat memperkuat posisi Indonesia sebagai destinasi wisata unggulan dunia, menghadirkan pengalaman pariwisata yang berkualitas, serta memperkokoh fondasi pembangunan ekonomi nasional berbasis keberlanjutan.

3.2.2.5 Wilayah Metropolitan dan Perkotaan

Dalam RPJMN 2025–2029, pengembangan metropolitan dan perkotaan prioritas menjadi agenda penting untuk memperkuat struktur ruang nasional, meningkatkan konektivitas antarkawasan, serta mendorong pertumbuhan ekonomi yang merata dan berkelanjutan. Kota-kota besar dan kawasan metropolitan diposisikan sebagai pusat aktivitas ekonomi, inovasi, dan layanan publik, sehingga memiliki peran strategis dalam mendukung transformasi ekonomi nasional.

Arah kebijakan pada periode ini menekankan pembangunan perkotaan yang terintegrasi, inklusif, dan berketahanan. Peningkatan kualitas infrastruktur perkotaan meliputi jaringan jalan, transportasi massal, air minum, sanitasi, permukiman, serta ruang terbuka hijau didorong untuk meningkatkan kualitas hidup penduduk dan mendukung efisiensi kegiatan sosial-ekonomi. Penataan kawasan perkotaan juga diarahkan untuk mengendalikan perluasan kota yang tidak teratur, mengurangi ketimpangan layanan, serta meningkatkan keterhubungan antara pusat kota dan kawasan sekitarnya.

Untuk kawasan metropolitan prioritas, kebijakan pembangunan diarahkan pada penguatan konektivitas intra dan antarkota melalui peningkatan jaringan jalan strategis, integrasi angkutan massal, dan koneksi menuju pelabuhan utama, bandara, serta simpul logistik lainnya. Upaya ini diharapkan dapat memperkuat fungsi metropolitan sebagai pusat pertumbuhan regional dan nasional, sekaligus mendorong terbentuknya koridor ekonomi yang produktif.

Secara umum, wilayah metropolitan prioritas antara lain adalah Metropolitan Medan (Mebidangro), Palembang (Patungraya Agung), Jakarta (Jabodetabekpunjur), Bandung (Cekungan Bandung), Semarang (Kedungsepur), Surabaya (Gerbangkertasusila), Bali (Sarbagita), Banjarmasin (Banjarbakula), Manado (Bimindo), dan Makassar (Mamminasata). Adapun sebaran wilayah metropolitan dalam RPJMN 2025-2029 ditampilkan pada **Gambar 3.15**.

RPJMN 2025–2029 juga mendorong penerapan konsep kota cerdas dan kota berkelanjutan melalui digitalisasi tata kelola, efisiensi energi, serta pengelolaan lingkungan yang lebih baik. Peningkatan ketahanan terhadap bencana dan perubahan iklim menjadi fokus utama dalam pembangunan perkotaan, khususnya pada wilayah dengan risiko tinggi.

Selain itu, pengembangan perkotaan prioritas diarahkan untuk memperkuat inklusivitas melalui peningkatan akses masyarakat terhadap layanan dasar, fasilitas sosial, dan peluang ekonomi. Kolaborasi antara pemerintah pusat, pemda, dan sektor swasta diperkuat untuk memastikan pengembangan kota berjalan efektif, terukur, dan memberikan manfaat nyata bagi masyarakat. Melalui kebijakan terpadu ini, metropolitan dan perkotaan prioritas dalam RPJMN 2025–2029 diharapkan mampu menjadi ruang hidup yang lebih layak, produktif, dan berdaya saing, sekaligus mendorong pemerataan pembangunan dan penguatan struktur ekonomi nasional secara berkelanjutan.

3.2.2.6 Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas

Dalam RPJMN 2025–2029, pengembangan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) diarahkan sebagai salah satu instrumen strategis untuk memperkuat daya saing ekonomi nasional, meningkatkan arus perdagangan internasional, serta menarik investasi bernilai tambah tinggi. KPBPB diposisikan sebagai gerbang ekonomi global yang menghubungkan Indonesia dengan jaringan logistik dan rantai pasok internasional, sekaligus menjadi pusat pertumbuhan ekonomi regional. 4 (empat) KPBPB sebagaimana dimaksud adalah KPBPB Sabang di Provinsi Aceh, KPBPB Batam, KPBPB Bintan, dan KPBPB Karimun yang berada di Provinsi Kepulauan Riau.

Arah kebijakan pembangunan KPBPB pada periode ini berfokus pada peningkatan efektivitas tata kelola kawasan, modernisasi layanan pelabuhan, serta penyediaan infrastruktur yang mendukung kelancaran arus barang. Penyederhanaan prosedur kepabeanan, digitalisasi layanan perizinan, dan peningkatan kapasitas fasilitas bongkar muat menjadi prioritas untuk mempercepat pergerakan logistik dan memperkuat posisi KPBPB sebagai hub perdagangan internasional.

RPJMN 2025–2029 juga menekankan pentingnya integrasi KPBPB dengan hinterland ekonomi, seperti kawasan industri, pusat logistik, dan koridor produksi. Penguatan aksesibilitas melalui jaringan jalan nasional, jalan akses pelabuhan, serta konektivitas multimoda diarahkan untuk meningkatkan efisiensi sistem logistik dan menurunkan biaya transportasi. Dengan integrasi tersebut, KPBPB diharapkan mampu mengoptimalkan potensi ekspor, mendukung hilirisasi industri, dan menarik investasi strategis yang berorientasi pada pasar global.

Selain efisiensi logistik, pembangunan KPBPB juga memperhatikan aspek keberlanjutan melalui pengelolaan lingkungan kawasan pelabuhan, penggunaan teknologi rendah emisi, serta peningkatan ketahanan kawasan terhadap risiko perubahan iklim dan bencana. Pendekatan ini memastikan bahwa pengembangan KPBPB tidak hanya memberikan manfaat ekonomi, tetapi juga memperkuat kualitas lingkungan dan keselamatan operasional. Melalui kebijakan yang terarah dan sinergis, KPBPB dalam RPJMN 2025–

2029 diharapkan dapat berfungsi optimal sebagai pusat perdagangan bebas yang kompetitif, mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah, memperkuat konektivitas global Indonesia, serta meningkatkan kontribusi sektor perdagangan dan logistik terhadap pertumbuhan ekonomi nasional.

3.2.2.7 Kawasan Sentra Produksi Pangan

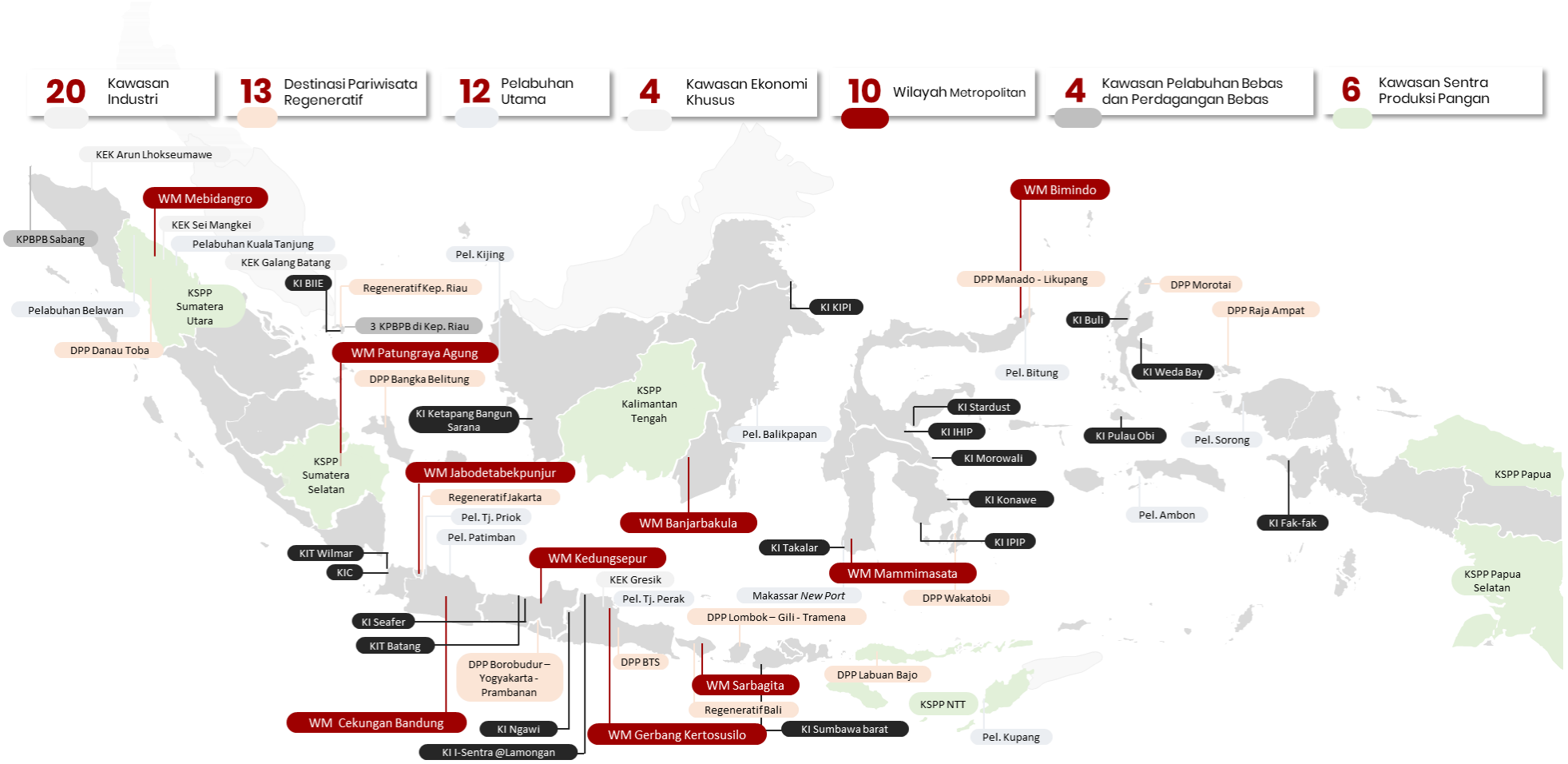
Dalam RPJMN 2025–2029, pengembangan Kawasan Sentra Produksi Pangan menjadi salah satu prioritas nasional untuk memperkuat ketahanan pangan, meningkatkan produktivitas sektor pertanian, dan memastikan ketersediaan pangan yang stabil bagi masyarakat. Pemerintah mengarahkan pengembangan kawasan ini secara lebih terintegrasi, berkelanjutan, dan berbasis pada keunggulan komoditas di setiap wilayah, sehingga mampu meningkatkan efisiensi produksi serta memperkuat rantai pasok pangan nasional. 6 (enam) lokus utama pengembangan KSPP adalah KSPP Provinsi Sumatera Utaram KSPP Provinsi Sumatera Selatan, KSPP Provinsi Kalimantan Tengah, KSPP Provinsi Nusa Tenggara Timur, KSPP Provinsi Papua, serta KSPP Provinsi Papua Selatan.

Arah kebijakan pada periode ini menekankan penguatan infrastruktur dasar di kawasan sentra produksi, termasuk jaringan irigasi, jalan produksi, jalan nasional penghubung pusat-pusat produksi ke pasar dan pelabuhan, serta sarana pascapanen seperti rumah produksi, gudang, dan fasilitas logistik berpendingin. Penyediaan infrastruktur yang memadai diharapkan mampu mengurangi biaya logistik, menekan kehilangan hasil panen, serta mempercepat distribusi pangan dari hulu ke hilir.

Selain infrastruktur fisik, RPJMN 2025–2029 juga mendorong peningkatan kapasitas petani dan pelaku usaha pangan melalui teknologi pertanian modern, penggunaan benih unggul, mekanisasi, serta penerapan praktik budidaya yang ramah lingkungan. Pendekatan ini diperkuat dengan kebijakan hilirisasi pangan, pengembangan industri pengolahan, dan integrasi kawasan produksi dengan pasar domestik maupun ekspor.

Pengembangan Kawasan Sentra Produksi Pangan juga diarahkan untuk memperkuat ketahanan terhadap perubahan iklim dan risiko bencana melalui pemetaan area rawan, peningkatan sistem peringatan dini, serta adaptasi teknologi pertanian. Selain itu, kolaborasi antara pemerintah pusat, pemda, Badan Usaha Milik Negara (BUMN), dan swasta menjadi kunci untuk memastikan pembiayaan, dukungan teknis, dan integrasi rantai pasok berjalan efektif.

Dengan kebijakan yang terstruktur dan berorientasi jangka panjang, Kawasan Sentra Produksi Pangan dalam RPJMN 2025–2029 diharapkan mampu menjadi tulang punggung pemenuhan kebutuhan pangan nasional, meningkatkan pendapatan petani, memperkuat ekonomi wilayah, serta menciptakan sistem pangan yang tangguh, inklusif, dan berkelanjutan.



Gambar 3.15 Sebaran Lokasi Prioritas dalam RPJMN 2025-2029
Sumber: Diolah, 2025

3.2.3 Arah Kebijakan dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dalam Renstra Kementerian Pekerjaan Umum 2025-2029

Dalam rangka mewujudkan visi strategis Kementerian PU melalui sasaran utama **PU608**, Kementerian PU menjalankan peran sebagai pengungkit (*enabler*) pertumbuhan ekonomi dengan mendukung peningkatan efisiensi investasi pada sektor-sektor produktif, seperti industri dan pariwisata.

6 (enam), dimaknai efisiensi investasi dengan target nilai *Incremental Capital Investment Output* (ICOR) kurang dari 6, dicapai melalui strategi:

1) Optimalisasi biaya melalui manajemen proyek yang efektif dan efisien untuk mewujudkan proyek infrastruktur dengan *life cycle* yang tepat serta memiliki kualitas dan kapasitas yang sesuai perencanaan;
2) Optimalisasi aset untuk menghasilkan *output* maksimal serta meminimalkan risiko kerusakan *idle* infrastruktur sehingga mendukung efisiensi biaya pemeliharaan dan pembangunan baru; serta
3) Investasi infrastruktur yang efisien, terencana, dan fokus pada sektor-sektor produktif untuk mendukung pertumbuhan ekonomi yang signifikan dengan *incremental cost* yang efisien.

0 (nol), bermakna menuju pengentasan kemiskinan 0%, dicapai melalui strategi:

1) percepatan akses infrastruktur dasar secara terintegrasi untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat dan menurunkan tingkat kesenjangan sosial-ekonomi melalui peningkatan akses air minum, sanitasi dan persampahan, serta pembangunan dan rehabilitasi prasarana strategis; serta
2) penyerapan tenaga kerja lokal, khususnya pada proyek-proyek PU dan kegiatan padat karya infrastruktur, yang didukung dengan pelatihan dan peningkatan kapasitas SDM.

8 (delapan), mendorong pertumbuhan ekonomi 8% per tahun, dicapai melalui strategi:

1) penguatan dukungan infrastruktur di kawasan prioritas guna menghasilkan dampak pengganda yang signifikan bagi perekonomian;
2) perwujudan swasembada pangan melalui penyediaan dan efisiensi pemanfaatan jaringan irigasi dengan sumber air berkelanjutan untuk mendorong peningkatan produktivitas pertanian; serta
3) peningkatan konektivitas jalan mantap dalam rangka memicu pertumbuhan Multi sektor, memastikan kelancaran distribusi logistik, dan membuka keterisolasian pada daerah tertinggal dan perbatasan.

Sasaran utama PU608 tersebut dalam kebijakan penyelenggaraan jalan diselaraskan dengan Prioritas Nasional 3, yaitu melanjutkan pembangunan infrastruktur serta meningkatkan kualitas lapangan kerja, mendorong kewirausahaan, memperkuat industri kreatif, dan mengembangkan agromaritim di sentra-sentra produksi melalui peran koperasi. Dalam

prioritas tersebut, salah satu sasaran utama yang sangat bergantung pada dukungan infrastruktur pekerjaan umum adalah Sasaran 1: terwujudnya pengembangan infrastruktur berkelanjutan. Untuk mendukung keberhasilan PP Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda, indikator yang terkait langsung dengan tugas Ditjen Bina Marga adalah "waktu tempuh pada lintas utama jaringan jalan nasional", dengan target mencapai 1,7 jam per 100 km pada tahun 2029.

Pencapaian sasaran tersebut dipengaruhi oleh berbagai isu mendasar yang perlu diperhatikan dalam perumusan dan pelaksanaan kebijakan penyelenggaraan jalan. Salah satunya adalah kondisi waktu tempuh pada lintas utama jaringan jalan nasional yang saat ini mencapai highlight jam per 100 km lebih tinggi dibanding beberapa negara ASEAN seperti Malaysia (1,09 jam/100 km), dan Thailand (1,3 jam/100 km). Selain itu, kerugian ekonomi akibat kemacetan masih besar, dan tata kelola jalan daerah belum berjalan optimal sehingga menimbulkan kesenjangan kualitas dengan jalan nasional. Dari total panjang jaringan jalan di Indonesia yang mencapai 522.172 km, sekitar 28% berada dalam kondisi rusak, dan 77% dari ruas yang rusak tersebut merupakan jalan daerah.

Di sisi lain, terdapat kebutuhan untuk meningkatkan konektivitas jalan pada koridor utama di daerah tertinggal dan wilayah perbatasan. Pembangunan infrastruktur pekerjaan umum seperti jalan nasional dan jembatan yang direncanakan secara tepat dapat menjadi solusi untuk memenuhi kebutuhan tersebut. Selain itu, tersedianya akses jalan yang andal dapat mendorong tumbuhnya aktivitas ekonomi serta menarik investasi di sektor sosial, ekonomi, dan lingkungan, yang pada akhirnya memberikan dampak positif bagi kemajuan dan kesejahteraan masyarakat.

Sejumlah intervensi penting perlu diperhatikan untuk mendukung arah kebijakan pengembangan infrastruktur pekerjaan umum di bidang konektivitas guna mencapai sasaran PN 3. Upaya tersebut mencakup penguatan peran Kementerian PU dalam meningkatkan konektivitas yang menopang pengembangan wilayah dan pertumbuhan ekonomi. Hal ini dilakukan melalui peningkatan kualitas akses menuju simpul-simpul transportasi serta pusat pertumbuhan ekonomi. Peningkatan konektivitas ini juga dapat diwujudkan dengan memastikan kualitas akses masyarakat terhadap layanan dasar, pusat ekonomi, dan integrasi antarmoda darat, laut, dan udara sehingga efisiensi serta mutu layanan pergerakan orang dan barang semakin baik, termasuk pada jalur utama serta wilayah tertinggal dan perbatasan.

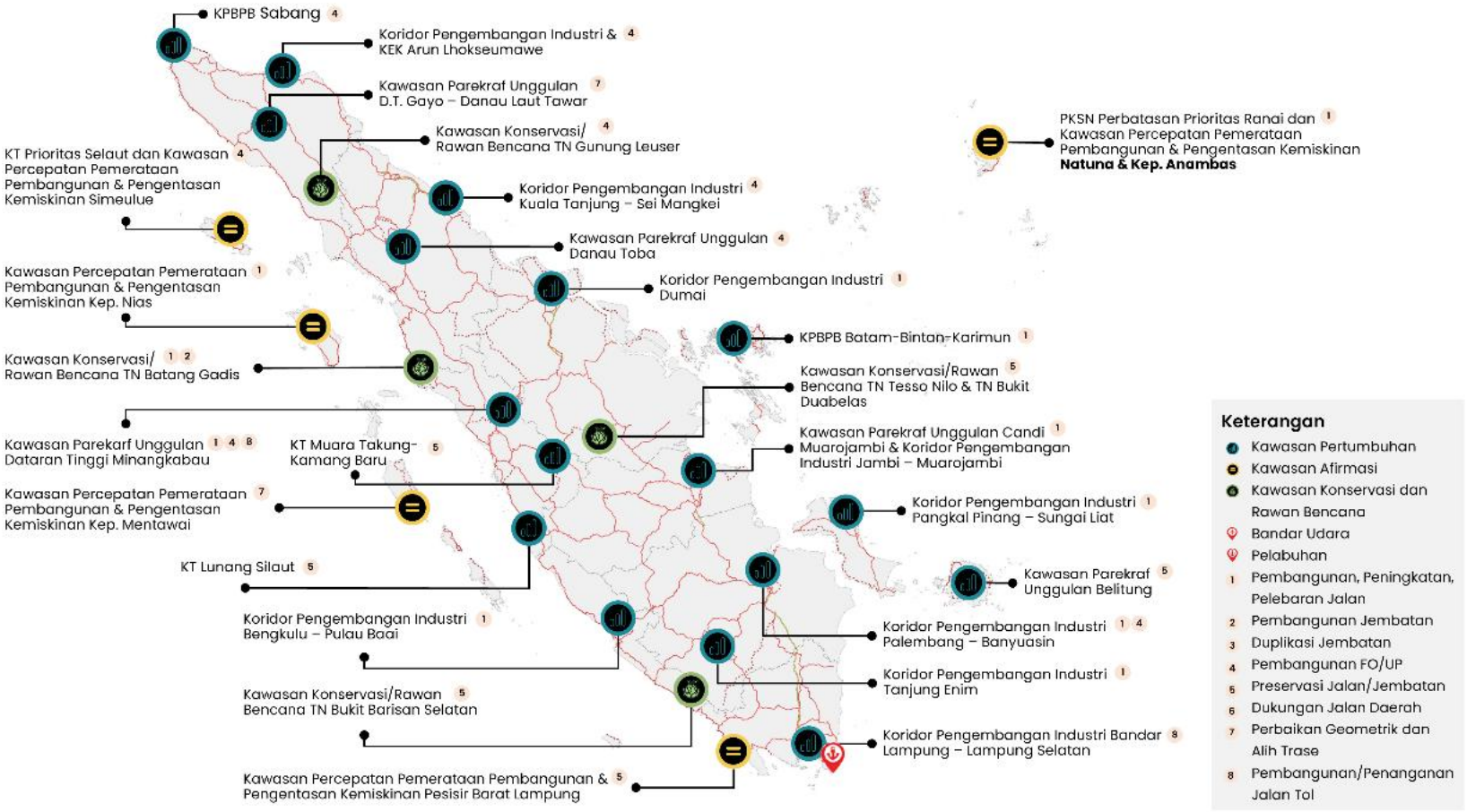
Selain itu, pembangunan jaringan jalan dan jembatan yang mendukung integrasi pelabuhan dan bandara sebagai outlet kegiatan ekonomi serta angkutan massal perkotaan juga menjadi bagian penting dari intervensi tersebut. Penguatan keandalan infrastruktur konektivitas untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas, serta pengembangan SDM guna

meningkatkan kinerja infrastruktur pekerjaan umum bidang konektivitas turut diperlukan. Rangkaian intervensi ini tidak hanya berkontribusi dalam menurunkan waktu tempuh pada lintas utama maupun jaringan jalan nasional secara keseluruhan, tetapi juga mendorong peningkatan perekonomian nasional.

Sejalan dengan amanat UU SPPN Nomor 25 Tahun 2024, Renstra PU 2025–2029 sebagai turunan RPJMN 2025–2029 di sektor ke-PU-an mengadopsi highlight intervensi kewilayahan yang ditetapkan dalam RPJMN sebagai acuan intervensi pembangunan kewilayahan jangka menengah Kementerian PU. Highlight intervensi tersebut telah dirinci secara operasional untuk setiap kawasan prioritas di seluruh provinsi. Kawasan prioritas dalam Renstra PU 2025–2029 pun merujuk pada kawasan yang tercantum di RPJMN 2025–2029, sesuai tema pengembangannya yang mencakup kawasan pertumbuhan, kawasan komoditas unggulan, kawasan swasembada pangan, air, dan energi, kawasan afirmasi, serta kawasan konservasi atau rawan bencana.

3.2.3.1 Pulau Sumatera

Dalam RPJMN 2025-2029 dan Renstra PU 2025-2029, Sumatera diarahkan menjadi pusat bioindustri dan kemaritiman yang berdaya saing dan berkelanjutan, sesuai karakter wilayah yang mengandalkan komoditas primer. Posisi strategis di jalur perdagangan dunia Selat Malaka memberikan peluang besar bagi penguatan aktivitas perdagangan dan logistik. Namun, potensi sektor pertanian, perkebunan, dan kehutanan belum termanfaatkan optimal akibat terbatasnya diversifikasi industri dan ketimpangan infrastruktur pendukung. Diperlukan peningkatan konektivitas antardaerah untuk mengintegrasikan aktivitas ekonomi dan memperkuat rantai nilai industri. Selain itu, praktik pengolahan komoditas yang belum berkelanjutan telah menimbulkan kerusakan lingkungan. Pengembangan ekosistem bioindustri diharapkan menjadi pendekatan tepat untuk membangun ekonomi Sumatera yang bernilai tambah dan berbasiskan sumber daya alam secara berkelanjutan. Adapun, indikasi highlight intervensi pada kawasan prioritas di wilayah Sumatera terkait lingkup penyelenggaraan jalan dalam jangka waktu Tahun 2025–2029 dapat dilihat pada **Gambar 3.16**.



Gambar 3.16 Highlight Intervensi pada Kawasan Prioritas di Wilayah Sumatera
Sumber: Renstra Kementerian PU 2025-2029 (Diolah)

3.2.3.2 Pulau Jawa

Dalam RPJMN 2025–2029, Pulau Jawa diarahkan menjadi megapolis yang unggul, inovatif, inklusif, terintegrasi, dan berkelanjutan. Meskipun lebih dari separuh penduduk Indonesia tinggal di kawasan perkotaan Jawa, tingkat pelayanan kota dan metropolitan masih belum efisien, tercermin dari rendahnya nilai Metropolitan Performance Index (MPI). Ketersediaan SDM dan alam yang melimpah belum mampu mendorong hilirisasi dan diversifikasi ekonomi karena infrastruktur fisik dan sosial belum merata dan belum terintegrasi, sehingga memicu ketimpangan antarwilayah. Salah satu indikatornya terlihat dari tingkat kemiskinan di DIY yang masih relatif tinggi dibanding daerah sekitarnya.

Untuk mengurangi ketimpangan tersebut, diperlukan peningkatan kualitas hidup masyarakat melalui penguatan infrastruktur kesehatan, pendidikan, serta akses air minum dan sanitasi yang layak. Selain itu, Pulau Jawa menghadapi risiko bencana yang tinggi karena berada di ring of fire dan zona pertemuan lempeng, diperparah oleh alih fungsi lahan yang masif yang memicu penurunan muka air tanah dan banjir di kawasan perkotaan. Penanganan tantangan tersebut penting untuk mewujudkan pembangunan perkotaan Jawa yang lebih tangguh dan berkelanjutan. Adapun, indikasi highlight intervensi pada kawasan prioritas di wilayah Jawa terkait lingkup penyelenggaraan jalan dalam jangka waktu Tahun 2025–2029 dapat dilihat pada **Gambar 3.17**.

3.2.3.3 Pulau Bali - Nusa Tenggara

Dalam RPJMN 2025–2029, Bali–Nusa Tenggara ditetapkan sebagai "Superhub Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Nusantara Bertaraf Internasional." Kawasan ini memiliki potensi besar melalui keberagaman daya tarik wisata alam, budaya, dan ekonomi kreatif berbasis komoditas unggulan. Dalam jaringan destinasi Bali–Lombok–Labuan Bajo, dominasi kunjungan ke Bali menciptakan tourism spillover yang dapat dimanfaatkan NTB dan NTT.

Meskipun Bali memiliki indeks quality tourism tertinggi secara nasional, NTB dan NTT masih mencatat nilai yang rendah, menunjukkan bahwa kualitas layanan dan infrastruktur pariwisata di kawasan Bali–Nusa Tenggara belum optimal. Potensi sektor pariwisata untuk mendorong diversifikasi ekonomi juga belum tergarap penuh, terutama karena aksesibilitas yang masih terbatas. Ketimpangan infrastruktur transportasi dan telekomunikasi menyebabkan konektivitas antardaerah dan antarpulau kurang lancar, sehingga memengaruhi persebaran kegiatan ekonomi dan akses menuju destinasi wisata. Selain itu, rendahnya cakupan layanan air minum dan sanitasi menjadi tantangan penting yang perlu diperbaiki untuk memenuhi kebutuhan masyarakat maupun wisatawan. Perbaikan infrastruktur dasar dan penguatan konektivitas menjadi kunci dalam mewujudkan kawasan

Bali–Nusa Tenggara sebagai superhub pariwisata dan ekonomi kreatif yang berdaya saing internasional. Adapun, indikasi highlight intervensi pada kawasan prioritas di wilayah Bali–Nusa Tenggara terkait lingkup penyelenggaraan jalan dalam jangka waktu Tahun 2025–2029 dapat dilihat pada **Gambar 3.18**.

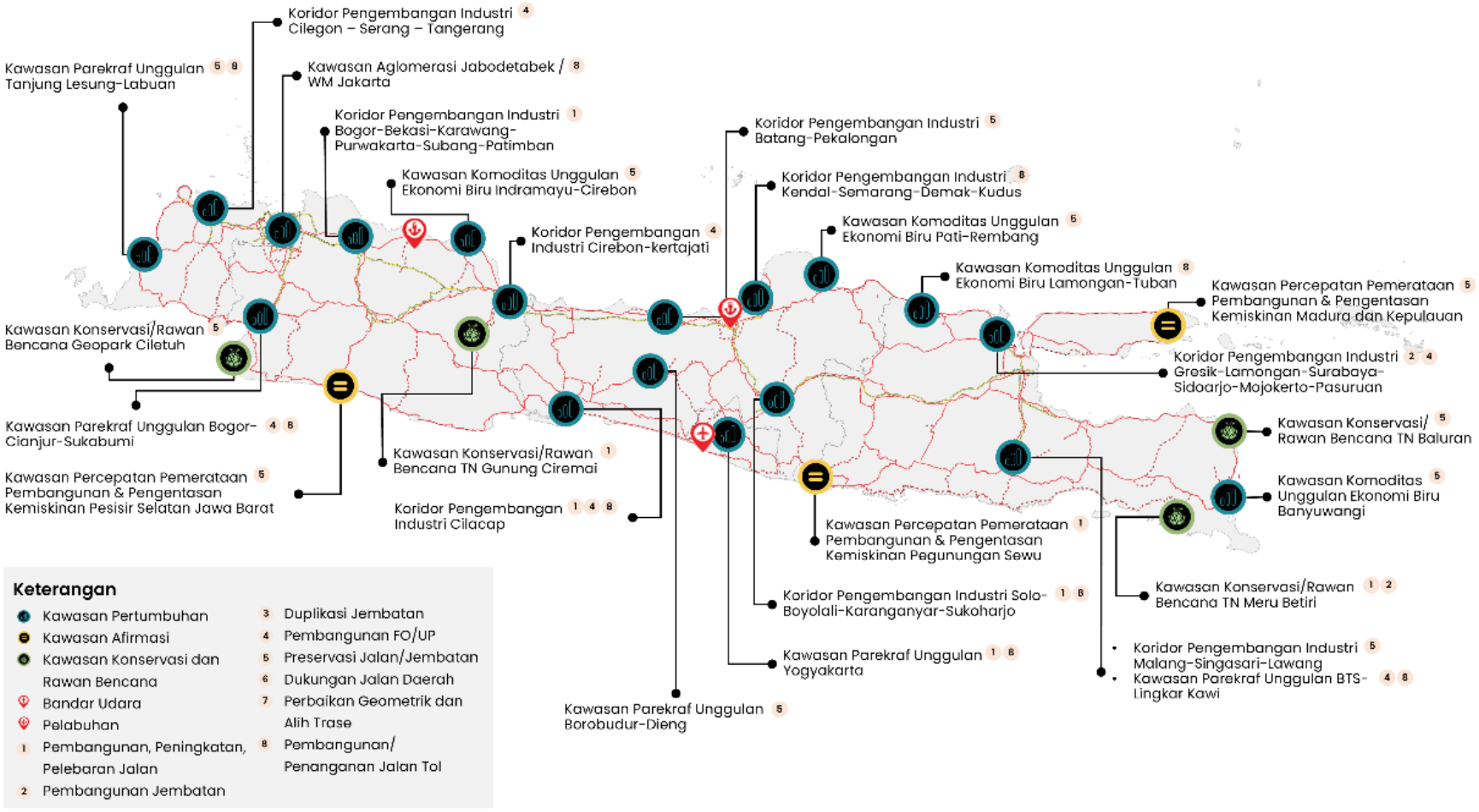
3.2.3.4 Pulau Kalimantan

Dalam RPJMN 2025-2029 dan Renstra PU 2025-2029, Kalimantan ditetapkan sebagai "Superhub Ekonomi Nusantara" yang berperan mendukung pembangunan dan pengembangan Ibu Kota Nusantara (IKN). Kawasan ini memiliki sumber daya alam melimpah yang berpotensi mendorong hilirisasi, penciptaan nilai tambah, serta pengembangan sektor ekonomi baru yang berkelanjutan. Dengan tingkat risiko bencana yang relatif rendah, Kalimantan juga dinilai lebih aman untuk pengembangan pusat-pusat pertumbuhan. Namun, ketimpangan pemerataan infrastruktur dan keterbatasan konektivitas menghambat berkembangnya pusat pertumbuhan dan menyebabkan pertumbuhan ekonomi belum optimal. Selain itu, keterbatasan pasokan air, pangan, dan energi membuat perekonomian Kalimantan masih bergantung pada sektor hulu dan menghambat diversifikasi serta hilirisasi industri. Kurangnya sarana dan prasarana layanan dasar juga berpotensi membatasi kapasitas wilayah dalam menopang meningkatnya aktivitas ekonomi maupun pemenuhan kebutuhan masyarakat. Adapun, indikasi *high light* intervensi pada kawasan prioritas di wilayah Kalimantan terkait lingkup penyelenggaraan jalan dalam jangka waktu Tahun 2025–2029 dapat dilihat pada **Gambar 3.19**.

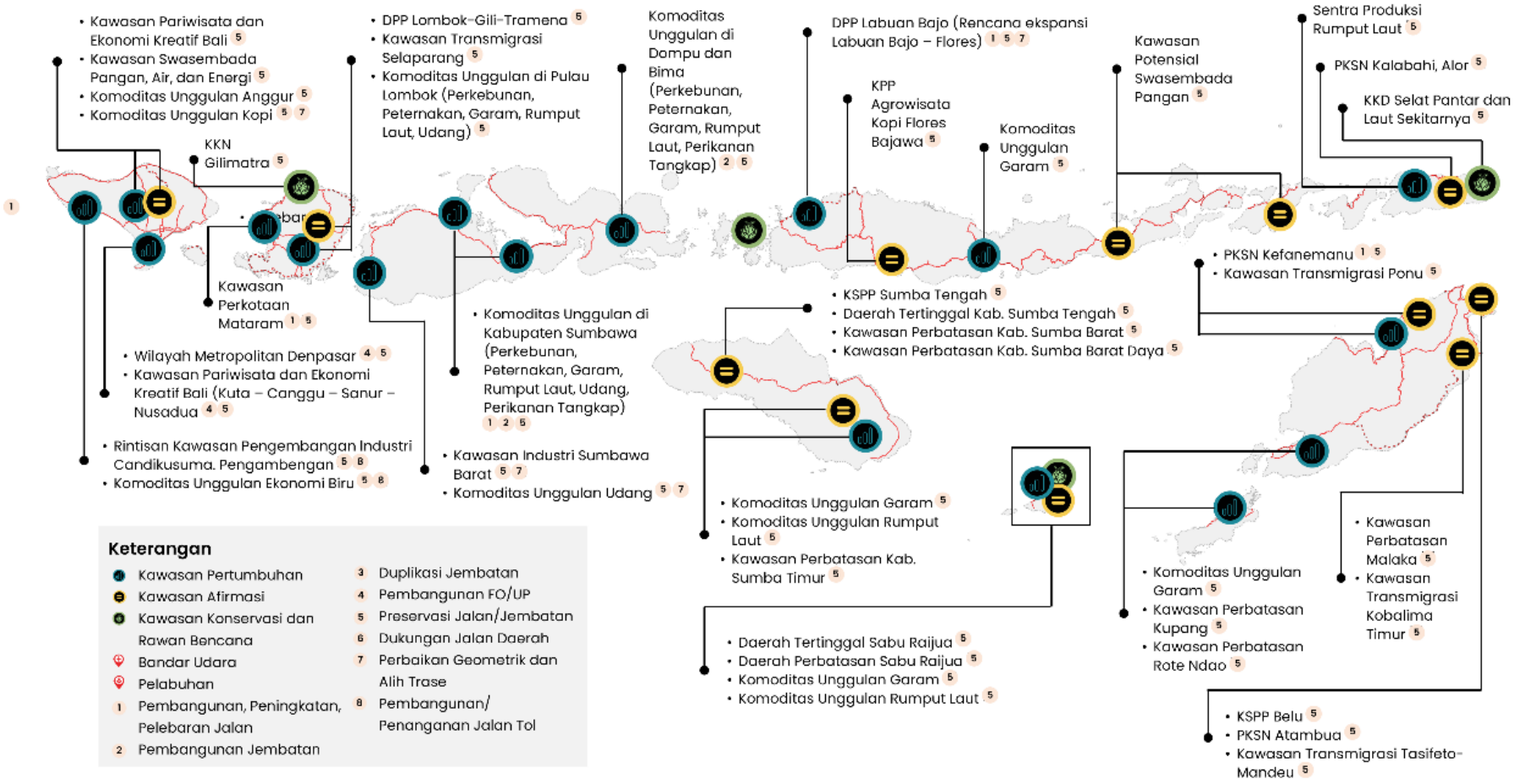
3.2.3.5 Pulau Sulawesi

Dalam RPJMN 2025-2029 dan Renstra PU 2025-2029, Sulawesi diarahkan menjadi "Penunjang Superhub Ekonomi Nusantara dan Pusat Industri Berbasis Sumber Daya Alam." Lokasinya yang strategis menjadikan Sulawesi berperan sebagai penyangga IKN, hub dan pintu gerbang internasional Kawasan Timur Indonesia, serta penghubung perdagangan Asia Timur–Pasifik yang mendukung arus barang, logistik, dan investasi.

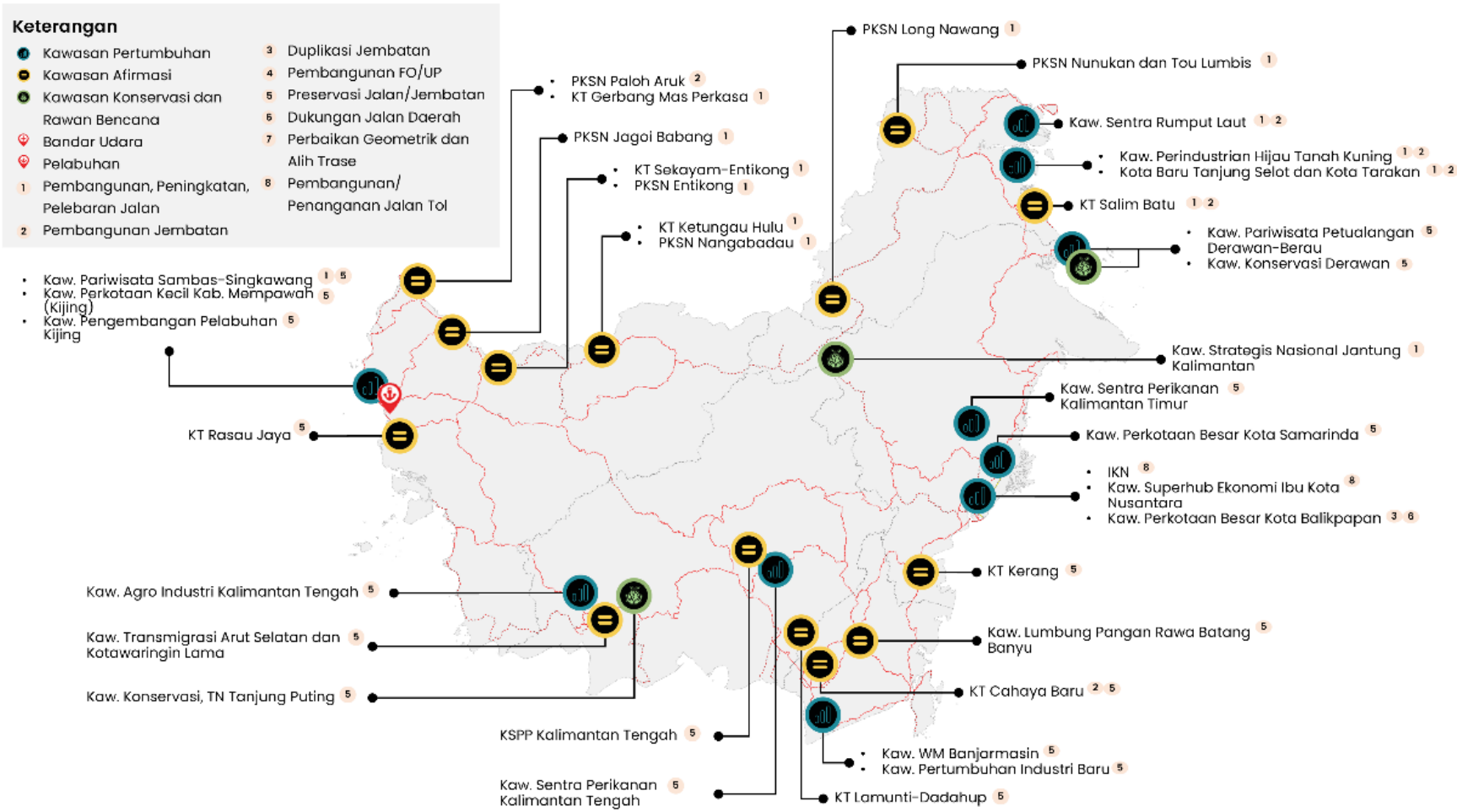
Sulawesi memiliki beragam komoditas unggulan, mulai dari hasil pertanian, perkebunan, dan perikanan, hingga mineral seperti nikel dan tembaga, serta potensi pariwisata, energi, dan cadangan minyak bumi. Namun, pelayanan perkotaan yang belum memenuhi standar, terbatasnya konektivitas, dan ketimpangan sarana prasarana antarwilayah menyebabkan fungsi Sulawesi sebagai penyangga kegiatan ekonomi belum berjalan optimal. Selain itu, tingginya risiko bencana hidrometeorologi dan geologi berpotensi memengaruhi pengembangan pusat pertumbuhan di wilayah ini. Adapun, indikasi *high light* intervensi pada kawasan prioritas di wilayah Sulawesi terkait lingkup penyelenggaraan jalan dalam jangka waktu Tahun 2025–2029 dapat dilihat pada Gambar **3.20**.



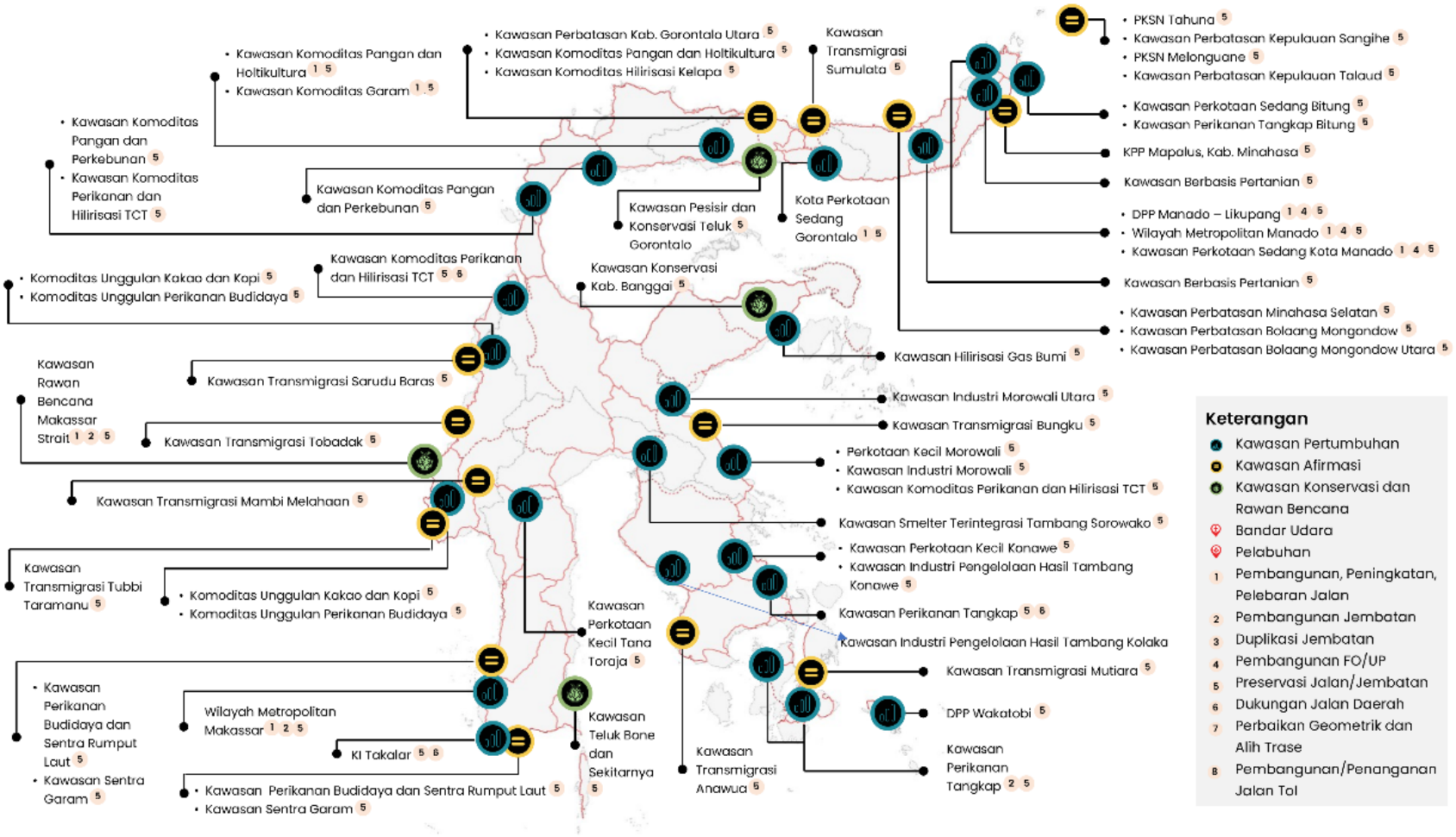
Gambar 3.17 Highlight Intervensi pada Kawasan Prioritas di Wilayah Jawa
Sumber: Renstra Kementerian PU 2025-2029 (Diolah)



Gambar 3.18 Highlight Intervensi pada Kawasan Prioritas di Wilayah Bali dan Nusa Tenggara
Sumber: Renstra Kementerian PU 2025-2029 (Diolah)



Gambar 3.19 Highlight Intervensi pada Kawasan Prioritas di Wilayah Kalimantan
Sumber: Renstra Kementerian PU 2025-2029 (Diolah)



Gambar 3.20 Highlight Intervensi pada Kawasan Prioritas di Wilayah Sulawesi
Sumber: Renstra Kementerian PU 2025-2029 (Diolah)

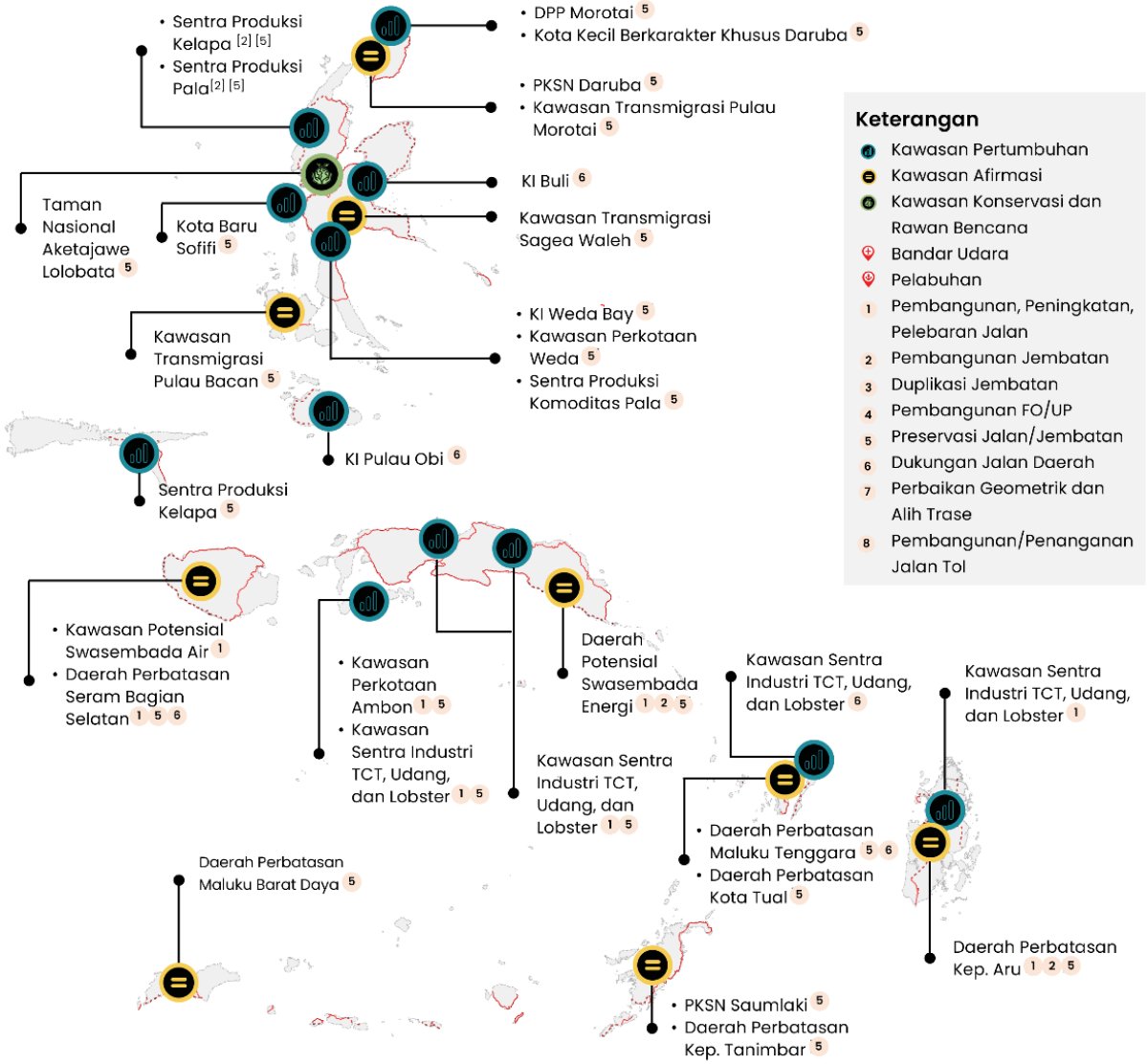
3.2.3.6 Kepulauan Maluku

Dalam RPJMN 2025-2029 dan Renstra PU 2025-2029, Maluku diarahkan menjadi "Hub Kemaritiman Kawasan Timur Indonesia" untuk memaksimalkan karakter wilayahnya yang lebih dari 80% berupa laut. Kondisi ini menjadikan Maluku sebagai produsen tuna–cakalang–tongkol terbesar kedua di Indonesia, serta memiliki komoditas unggulan lain seperti pala, kelapa, dan berbagai sumber pangan seperti padi, sagu, kedelai, dan ubi. Maluku juga memiliki potensi wisata bahari, budaya, dan sejarah, serta sumber daya mineral, gas bumi, dan energi terbarukan yang memperkaya basis ekonomi wilayah.

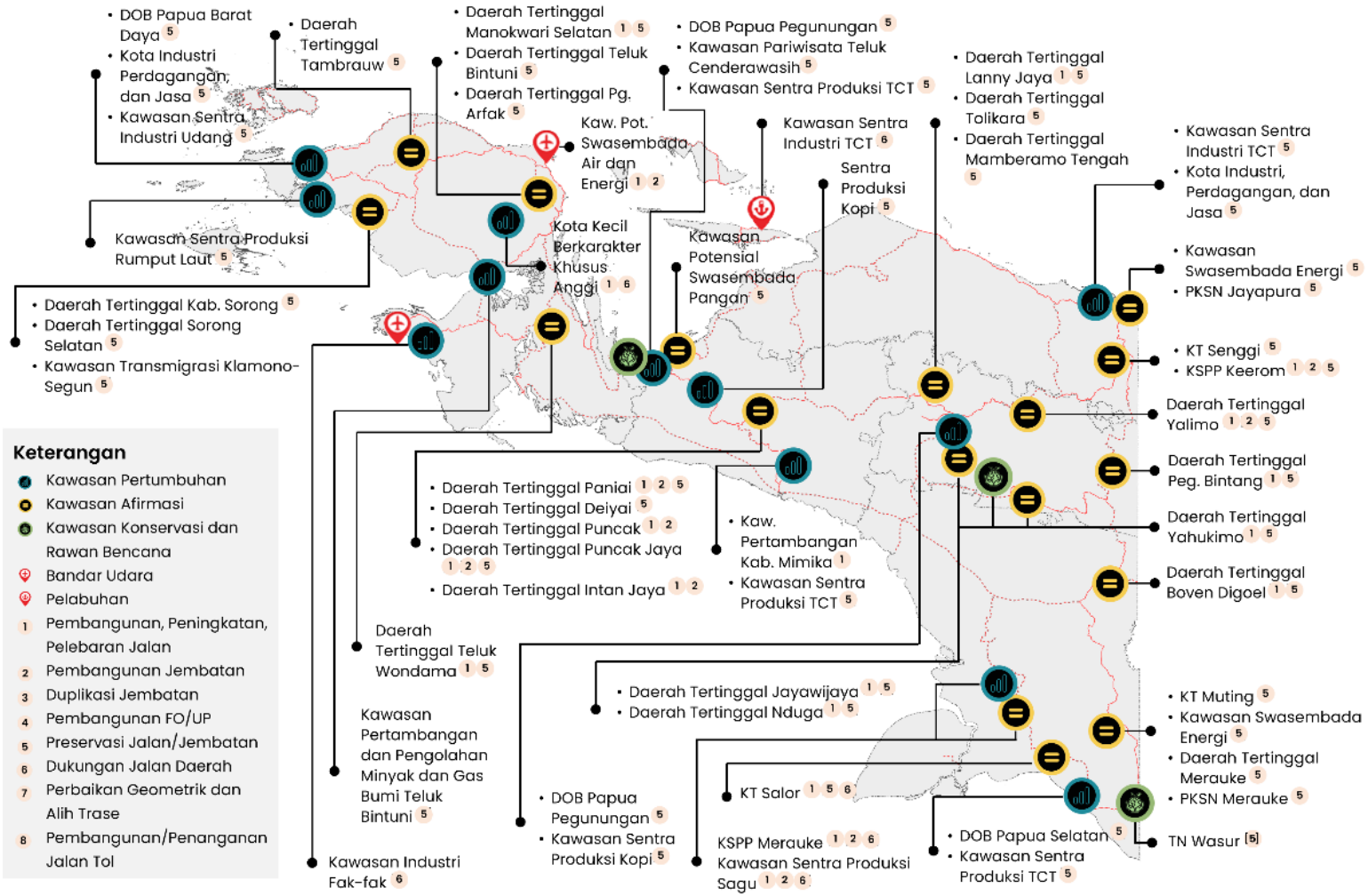
Namun, potensi besar tersebut belum termanfaatkan optimal. Pertumbuhan ekonomi melambat dan tingkat pengangguran terbuka tetap lebih tinggi dari rata-rata nasional. Ketimpangan aktivitas ekonomi masih terjadi karena infrastruktur dan konektivitas antar- dan intrapulau belum merata. Indeks Pembangunan Manusia di Maluku juga relatif rendah akibat terbatasnya akses air minum dan sanitasi layak. Selain itu, tingginya risiko bencana dan banyaknya kawasan konservasi menjadi faktor penting yang perlu diperhatikan dalam perencanaan dan pengembangan wilayah. Adapun, indikasi highlight intervensi pada kawasan prioritas di wilayah Kepulauan Maluku terkait lingkup penyelenggaraan jalan dalam jangka waktu Tahun 2025–2029 dapat dilihat pada **Gambar 3.21**.

3.2.3.7 Pulau Papua

Dalam RPJMN 2025-2029 dan Renstra PU 2025-2029, Papua diarahkan untuk mempercepat pembangunan menuju Papua yang sehat, cerdas, dan produktif. Arah ini diperlukan karena sebagian besar wilayah Papua masih memiliki IPM kategori sedang serta tingkat kemiskinan dan ketertinggalan yang relatif tinggi. Kondisi tersebut belum sejalan dengan potensi Papua yang sangat besar, mulai dari perikanan tangkap, pertanian, perkebunan, pariwisata bahari, hingga sumber daya mineral, minyak, gas, dan energi terbarukan. Namun, pemanfaatan komoditas unggulan belum optimal akibat ketimpangan pembangunan infrastruktur konektivitas, sehingga disparitas antarwilayah dan antarkelowaktumpok masyarakat masih lebar. Papua juga menghadapi tantangan berupa tingginya risiko bencana seperti banjir, longsor, tsunami, dan gempa—serta keberadaan kawasan konservasi yang luas di area pertumbuhan, yang perlu diperhatikan dalam perencanaan dan pengembangan wilayah. Adapun, indikasi highlight intervensi pada kawasan prioritas di wilayah Papua terkait lingkup penyelenggaraan jalan dalam jangka waktu Tahun 2025–2029 dapat dilihat pada **Gambar 3.22.**



Gambar 3.21 Highlight Intervensi pada Kawasan Prioritas di Wilayah Kepulauan Maluku
Sumber: Renstra Kementerian PU 2025-2029 (Diolah)



Gambar 3.22 Highlight Intervensi pada Kawasan Prioritas di Wilayah Papua
Sumber: Renstra Kementerian PU 2025-2029 (Diolah)

3.2.4 Arah Kebijakan dan Strategi Penyelenggaraan Jalan Ditjen Bina Marga 2025-2029

3.2.4.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Program (SP)

Kebijakan adalah arah dan langkah yang diperlukan untuk mencapai tujuan masing-masing program untuk tahun rencana. Kebijakan dilaksanakan dalam bentuk (i) kegiatan dalam kerangka regulasi[44] serta (ii) kegiatan dalam kerangka Pelayanan Umum dan Investasi Pemerintah[45]. Kebijakan tersebut harus konsisten sebagai penjabaran dari arah kebijakan dalam RPJMN 2025-2029. Adapun strategi adalah langkah-langkah berisikan program-program indikatif untuk mewujudkan visi dan misi [46].

Arah Kebijakan merupakan penjabaran urusan pemerintahan dan/atau Prioritas Pembangunan sesuai Visi dan Misi Presiden yang rumusannya mencerminkan bidang urusan tertentu dalam pemerintahan yang menjadi tanggung jawab K/L (atau Unit Organisasi di bawahnya). Arah kebijakan berisi satu atau beberapa Program untuk mencapai SS penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan dengan indikator kinerja yang terukur. Arah Kebijakan dan Strategi disusun sebagai pendekatan dalam memecahkan permasalahan yang penting dan mendesak untuk segera dilaksanakan dalam kurun waktu tertentu (dalam hal ini antara 1 sd 5 tahun sesuai periode Renstra) serta memiliki dampak yang besar terhadap pencapaian sasaran [47].

Memperhatikan beberapa ketentuan di atas, maka arah kebijakan dan strategi penyelenggaraan jalan pada Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 disusun untuk setiap SP yang berisi arah tindakan dan indikasi kegiatan strategis yang akan dilaksanakan oleh Ditjen Bina Marga untuk mencapai sasaran kinerja yang ditetapkan. Penjelasan terkait arah kebijakan dan strategi tersebut selengkapnya disampaikan dalam bentuk matriks pada **Tabel 3.3**, dimana:

1) Terdapat 21 (dua puluh satu) Arah Kebijakan (AK) yang menjadi arah kegiatan utama Ditjen Bina Marga selama periode 2025-2029 dalam mencapai sasaran kinerja yang ditetapkan dalam mendukung visi misi dan Prioritas Presiden.

---

[44]Dalam pasal 1 Butir 12 PP No 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional, disebutkan bahwa Kegiatan dalam Kerangka Regulasi adalah kegiatan pemerintah dalam rangka baik memfasilitasi, mendorong, maupun mengatur kegiatan pembangunan yang dilaksanakan sendiri oleh masyarakat.

[45] Dalam pasal 1 Butir 13 PP No 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional, disebutkan bahwa Kegiatan dalam Kerangka Pelayanan Umum dan Investasi Pemerintah adalah kegiatan pemerintah dalam rangka menyediakan barang dan jasa publik yang diperlukan oleh masyarakat.

[46] Pasal 1 Butir 14 UU No 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional

[47] Permen PPN/Bappenas No 10 Tahun 2023 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2025-2029

2) Terdapat 54 (lima puluh empat) Indikasi Kegiatan Strategis (STR) sebagai kegiatan pokok yang akan dilaksanakan Ditjen Bina Marga selama periode 2025-2029 yang memiliki kontribusi besar dalam menjawab permasalahan dan tantangan, khususnya dalam meningkatkan capaian IKP yang ditetapkan.

Batas Kota Waingapu – Km. 35 (Inpres Jalan Daerah), NTT

Tabel 3.3 Arah Kebijakan Pencapaian Sasaran Ditjen 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 (*value for money*) dengan mengoptimalkan pemanfaatan sistem database dan IRMS.V3 sebagai alat bantu pengambilan keputusan

No	Sasaran Program (SP)	No	Arah Kebijakan (AK)	No	Strategi (Indikasi Kegiatan Strategis Bidang Jalan)
				STR.8	Perluasan penerapan model sistem pengadaan inovatif (*Long-Segment*, KPBU-AP, *Performance Based Contract*/PBC) dalam preservasi jalan
		AK.4	Peningkatan nilai kondisi jembatan pada jalan nasional	STR.9	Penguatan sistem database kondisi jembatan sebagai masukan bagi aplikasi BMS (*Bridge Management System*)
				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 *fly over/underpass* 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 *fly over/underpass* pada perlintasan sebidang dengan kereta api sesuai prioritas
				STR.17	Koordinsi pelaksanaan pengaturan lalu lintas pada perlintasan jalan nasional denan jalur kereta api

No	Sasaran Program (SP)	No	Arah Kebijakan (AK)	No	Strategi (Indikasi Kegiatan Strategis Bidang Jalan)
		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 kecelakaan pada jaringan jalan nasional	STR.20	Koordinasi pelaksanaan pendataan lokasi rawan kecelakaan 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 pemeratan 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

No	Sasaran Program (SP)	No	Arah Kebijakan (AK)	No	Strategi (Indikasi Kegiatan Strategis Bidang Jalan)
		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 penyelenggaraan jalan	AK.14	Peningkatan kualitas perumusan kebijakan penyelenggaraan jalan	STR.32	Peningkatan peran pemangku kepentingan dalam proses perumusan kebijakan 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 *value for money* dalam perencanaan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan
				STR.37	Peningkatan kapabilitas Balai dalam pelaksanaan desain penanganan jalan dan jembatan yang *valid* dan *updated* untuk penyiapan *readiness criteria* secara tepat waktu dan tepat besaran

No	Sasaran Program (SP)	No	Arah Kebijakan (AK)	No	Strategi (Indikasi Kegiatan Strategis Bidang Jalan)
		AK.16	Peningkatan kinerja pelaksanaan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan	STR.38	Peningkatan kerjasama dan koordinasi antar K/L, Pemda, dan *stakeholders* 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 (*e-katalog*, *repeat order*, MYC, long-segment, KPBU-AP dan lain sebagainya)
SP-1	Meningkatnya kinerja tatakelola pemerintahan Ditjen Bina Marga	AK.17	Peningkatan layanan penanggulangan darurat bencana	STR.41	Pemenuhan kebutuhan NSPK dalam pengelolaan 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

No	Sasaran Program (SP)	No	Arah Kebijakan (AK)	No	Strategi (Indikasi Kegiatan Strategis Bidang Jalan)
		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 PNBP	STR.49	Perkuatan kehandalan sistem administrasi serta akuntabilitas dalam pengelolaan BMN di Lingkungan Ditjen Bina Marga
				STR.50	Penerapan manajemen pengelolaan PNBP yang profesional, transparan, dan akuntabel
		AK.21	Peningkatan kinerja pengelolaan SDM penyelenggara jalan	STR.51	Pemenuhan kebutuhan jumlah dan kompetensi ASN Ditjen Bina Marga sesuai kebutuhan dan penempatan
				STR.52	Peningkatan budaya kerja, integritas dan wawasan ideologis bagi ASN di Lingkungan Ditjen Bina Marga
				STR.53	Optimalisasi penerapan sistem merit dan *total reward* berbasis kinerja dalam manajemen ASN Ditjen Bina Marga
				STR.54	Pengembangan sistem manajemen talenta bagi ASN di Lingkungan Ditjen Bina Marga

3.2.4.2 Arah Kebijakan Penanganan Isu Strategis

a. Arah Kebijakan Percepatan Pembangunan Jalan Tol

Pembangunan infrastruktur jalan tol menjadi salah satu upaya yang dilakukan Ditjen Bina Marga dalam mendukung peningkatan pelayanan infrastruktur jaringan jalan melalui peningkatan konektivitas dengan memperhatikan pengembangan jaringan jalan berkeselamatan yang terpadu dan terintegrasi multi moda. Arah kebijakan pembangunan jalan tol adalah dengan mengedepankan penurunan waktu tempuh pada koridor jalan lintas utama pulau, peningkatan konektivitas antar pusat kegiatan dan kawasan strategis, serta berupaya mewujudkan pemerataan pembangunan & mendorong pengembangan kawasan. Strategi dalam mendukung kebijakan tersebut adalah dengan melakukan pembangunan jaringan jalan tol di koridor utama logistik, mengoptimalkan jaringan jalan tol Trans Sumatera dan Trans Jawa untuk menurunkan waktu tempuh penumpang, barang dan jasa, serta pengembangan jalan tol di luar Pulau Sumatera dan Pulau Jawa terutama antar kawasan yang telah maju perekonomiannya.

Sehubungan dengan keterbatasan pembiayaan jalan tol dengan menggunakan APBN maka prioritas pendanaan pembangunan jalan tol saat ini berfokus pada pembiayaan kreatif dan berkelanjutan dengan mengandalkan partisipasi sektor swasta melalui skema KPBU dan pembiayaan alternatif lainnya untuk mengisi celah pendanaan (*gap funding*). Hal ini menyebabkan pembangunan jalan tol saat ini lebih selektif dimana akan difokuskan pada daerah dengan potensi tinggi untuk berdampak langsung terhadap peningkatan ekonomi seperti wilayah industri, pelabuhan, Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), atau wilayah yang mendukung pemerataan pembangunan.

Selain pemanfaatan skema pembiayaan kreatif melalui KPBU, mekanisme penjaminan pemerintah dan skema investasi jangka panjang lainnya juga digunakan untuk mengatasi keterbatasan anggaran pembangunan jalan tol. Pendekatan ini diharapkan dapat mengurangi beban APBN, mempercepat pelaksanaan proyek, dan meningkatkan peran swasta dalam pembangunan infrastruktur. Optimalisasi nilai aset (*asset recycling*) dan integrasi proyek dengan kawasan ekonomi juga menjadi strategi penting untuk meningkatkan keberlanjutan pembiayaan.

Peningkatan kualitas layanan dan keselamatan jalan tol menjadi prioritas. Hal ini mencakup pemantapan standar desain geometrik, pemeliharaan jalan yang berkelanjutan, pengembangan *rest area* yang inklusif dan teratur, sistem manajemen lalu lintas berbasis teknologi digital, hingga penerapan *Intelligent Transportation System* (ITS). Peningkatan keselamatan menjadi fokus utama melalui penyediaan fasilitas keselamatan modern, penanganan titik rawan kecelakaan, dan harmonisasi standar operasional penyelenggaraan jalan tol.

b. Arah Kebijakan Penuntasan Jalan Perbatasan

Penuntasan jalan perbatasan di Pulau Kalimantan dan Papua merupakan prioritas strategis nasional untuk memperkuat konektivitas kawasan perbatasan, mendukung pengembangan pusat-pusat pertumbuhan baru, serta mempertegas kehadiran negara di wilayah terdepan. Dalam kerangka pembangunan 2025–2029, Ditjen Bina Marga mengarahkan kebijakan yang lebih terintegrasi, adaptif, dan berorientasi pada peningkatan aksesibilitas masyarakat di perbatasan.

Di Pulau Kalimantan, kebijakan difokuskan pada penyelesaian koridor perbatasan yang menghubungkan titik-titik Pos Lintas Batas Negara (PLBN) dengan pusat kegiatan ekonomi dan kota-kota *hinterland*. Upaya ini mencakup peningkatan kualitas jalan nasional existing, penuntasan segmen yang belum tersambung, serta penguatan struktur dan perkerasan untuk menjamin standar pelayanan jalan pada kondisi tanah gambut dan kawasan hutan. Pembangunan diarahkan untuk mendukung integrasi konektivitas perbatasan Kalimantan dengan kawasan Ibu Kota Nusantara dan jalur logistik domestik maupun lintas batas.

Sementara itu di Pulau Papua, kebijakan penuntasan jalan perbatasan diarahkan untuk membuka isolasi wilayah, menghubungkan pusat-pusat distrik, serta meningkatkan pelayanan dasar masyarakat di kawasan pegunungan dan lembah. Mengingat kondisi geografis ekstrem, Ditjen Bina Marga menekankan pendekatan konstruksi khusus, peningkatan keandalan jembatan dan lereng, serta penguatan dukungan peralatan dan sumber daya lokal. Penyelesaian jalan perbatasan Papua juga menjadi instrumen penting dalam percepatan pembangunan wilayah Papua menuju masyarakat yang lebih sehat, cerdas, dan produktif.

Secara keseluruhan, arah kebijakan Ditjen Bina Marga menempatkan penuntasan jalan perbatasan sebagai bagian dari strategi pemerataan pembangunan nasional melalui: (1) percepatan konektivitas batas negara; (2) peningkatan ketahanan dan keamanan wilayah; (3) penguatan akses layanan dasar; serta (4) pembukaan peluang ekonomi baru bagi masyarakat lokal. Dengan penyelesaian jalan perbatasan yang andal, Kalimantan dan Papua diharapkan menjadi beranda depan Indonesia yang lebih terhubung, kompetitif, dan berdaya saing.

c. Arah Kebijakan Penuntasan Jalan Trans Papua

Penyelesaian Jalan Trans Papua merupakan salah satu agenda strategis nasional dalam meningkatkan keterhubungan wilayah, mempercepat pembangunan sosial-ekonomi masyarakat, serta memperkuat kehadiran negara di wilayah terluar dan tertinggal. Untuk mencapai itu, Ditjen Bina Marga menetapkan arah kebijakan yang berfokus pada percepatan penyambungan ruas, peningkatan standar pelayanan, dan penguatan aspek

keselamatan serta keandalan jaringan jalan di kawasan yang memiliki karakteristik geografis ekstrem.

Penuntasan jaringan Trans Papua diarahkan pada penyelesaian segmen-segmen kritis yang belum tersambung, termasuk penanganan koridor pegunungan, lembah curam, dan kawasan rawan longsor. Pembangunan dilakukan dengan pendekatan teknis khusus, seperti penggunaan desain geometrik yang adaptif, penguatan struktur lereng, pembangunan jembatan khusus, serta pemanfaatan material lokal yang sesuai kondisi setempat. Selain membangun konektivitas fisik, Ditjen Bina Marga juga memprioritaskan peningkatan kualitas perkerasan untuk menjamin kelayakan dan keamanan perjalanan antarkabupaten maupun antarprovinsi di Pulau Papua.

Dalam rangka mendukung percepatan pembangunan wilayah Papua, arah kebijakan juga menekankan integrasi Trans Papua dengan pusat-pusat kegiatan, kawasan perbatasan, dan jaringan logistik regional. Upaya ini dilengkapi dengan peningkatan kapasitas peralatan konstruksi, penggunaan skema pembiayaan yang lebih fleksibel, serta penguatan koordinasi lintas kementerian, pemda, dan aparat keamanan untuk memastikan kelancaran pelaksanaan konstruksi.

d. Arah Kebijakan Penuntasan *Missing Link*

Penuntasan *missing link* dalam jaringan jalan nasional merupakan salah satu prioritas strategis Ditjen Bina Marga untuk menciptakan konektivitas yang utuh, efisien, dan andal antarwilayah. Ruas-ruas yang masih terputus menghambat kelancaran mobilitas, menimbulkan biaya logistik tinggi, serta mengurangi keandalan rantai pasok. Oleh karena itu, Ditjen Bina Marga mengarahkan kebijakan pembangunan yang lebih terstruktur untuk memastikan seluruh segmen jaringan jalan prioritas baik jalan nasional, jalan strategis nasional, maupun jaringan pendukung kawasan pertumbuhan dapat tersambung secara fungsional dan operasional.

Kebijakan penuntasan *missing link* difokuskan pada identifikasi dan percepatan penyelesaian ruas-ruas kritis yang memiliki dampak besar terhadap akses antarprovinsi, antar-kawasan strategis, dan konektivitas menuju pusat produksi, dan pelabuhan. Upaya ini dilakukan melalui pendekatan teknis yang adaptif terhadap kondisi geografis, termasuk penanganan segmen sulit di pegunungan, rawa, dan kawasan rawan bencana. Pemanfaatan teknologi konstruksi yang tepat guna, penguatan desain struktur, serta optimalisasi material lokal menjadi bagian dari strategi untuk meningkatkan efisiensi pembangunan.

Selain penyelesaian fisik, arah kebijakan juga menekankan pentingnya integrasi perencanaan lintas sektor dan lintas kewenangan, terutama dalam ruas yang bersinggungan dengan jalan provinsi, kabupaten/kota, serta kawasan prioritas nasional. Ditjen Bina Marga mendorong penyelarasan

program dengan pemangku kepentingan daerah, penggunaan skema pembiayaan alternatif, serta peningkatan kapasitas peralatan dan sumber daya di lapangan untuk mempercepat pengerjaan.

Secara menyeluruh, penuntasan *missing link* diarahkan untuk menghasilkan jaringan jalan nasional yang terhubung penuh, meningkatkan kelancaran arus barang dan orang, serta memperkuat daya saing wilayah. Dengan tersambungnya seluruh ruas strategis, manfaat pembangunan dapat dirasakan lebih merata, biaya perjalanan dan logistik menurun, dan konektivitas antarwilayah semakin inklusif dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional.

e. Arah Kebijakan Penuntasan Jalan Lintas Pantai Selatan (Pansela) Jawa

Penuntasan Pansela merupakan agenda strategis nasional dan daerah dalam rangka memperkuat konektivitas wilayah, mengurangi ketimpangan pembangunan antar-kawasan, serta mendorong pertumbuhan ekonomi baru di wilayah pesisir selatan Pulau Jawa. Selama ini, kawasan pantai selatan relatif tertinggal dibandingkan koridor utara dan tengah Jawa, baik dari sisi aksesibilitas, infrastruktur dasar, maupun aktivitas ekonomi. Oleh karena itu, keberlanjutan dan percepatan penyelesaian koridor jalan ini menjadi kebutuhan mendesak.

Arah kebijakan penuntasan Pansela difokuskan pada penyelesaian konektivitas antarprovinsi dan antarkabupaten/kota secara menyeluruh dan berkesinambungan, dengan memastikan keterhubungan antarsegmen jalan yang masih terputus atau memiliki standar pelayanan rendah. Pembangunan dan peningkatan jalan diarahkan untuk memenuhi standar teknis yang andal, aman terhadap risiko bencana pesisir, serta mampu mendukung pergerakan orang dan barang secara efisien sepanjang koridor selatan Jawa.

Arah kebijakan juga menekankan integrasi pembangunan jalan dengan pengembangan wilayah pesisir secara terpadu. Pansela diposisikan tidak hanya sebagai prasarana transportasi, tetapi sebagai pengungkit pengembangan kawasan strategis, termasuk destinasi pariwisata, sentra perikanan, kawasan ekonomi lokal, dan pusat pertumbuhan baru. Selain itu, penuntasan Pansela diarahkan untuk memperkuat ketahanan wilayah terhadap bencana dan perubahan iklim. Pembangunan jalan memperhatikan aspek mitigasi bencana, perlindungan lingkungan pesisir, serta keberlanjutan ekosistem, melalui desain yang adaptif dan ramah lingkungan. Pelibatan pemerintah daerah, masyarakat, dan pemangku kepentingan lainnya menjadi bagian penting dalam memastikan pembangunan jalan memberikan manfaat sosial dan ekonomi secara inklusif.

Arah kebijakan juga menekankan integrasi pembangunan jalan dengan pengembangan wilayah pesisir secara terpadu. Pansela diposisikan tidak hanya sebagai prasarana transportasi, tetapi sebagai pengungkit pengembangan kawasan strategis, termasuk destinasi pariwisata, sentra perikanan, kawasan ekonomi lokal, dan pusat pertumbuhan baru. Selain itu, penuntasan Pansela diarahkan untuk memperkuat ketahanan wilayah terhadap bencana dan perubahan iklim. Pembangunan jalan memperhatikan aspek mitigasi bencana, perlindungan lingkungan pesisir, serta keberlanjutan ekosistem, melalui desain yang adaptif dan ramah lingkungan. Pelibatan pemerintah daerah, masyarakat, dan pemangku kepentingan lainnya menjadi bagian penting dalam memastikan pembangunan jalan memberikan manfaat sosial dan ekonomi secara inklusif.

Dalam rangka menjamin keberlanjutan pembiayaan, selain menggunakan pembiayaan APBN, kebijakan penuntasan Pansela diarahkan pada penerapan skema pembiayaan pinjaman luar negeri yang dikelola secara terukur dan selaras dengan kapasitas fiskal pemerintah. Skema ini dipandang sebagai instrumen strategis untuk mempercepat penyelesaian segmen-segmen prioritas Pansela yang membutuhkan pendanaan besar dan berjangka panjang, khususnya pada wilayah dengan tantangan geografis dan teknis yang kompleks.

f. Arah Kebijakan Pelaksanaan Pembangunan Jembatan Khusus

Pelaksanaan pembangunan jembatan khusus merupakan upaya penguatan konektivitas nasional, terutama pada wilayah yang mengalami bottleneck akibat keterbatasan sarana penyeberangan air. Pembangunan jembatan khusus ini diharapkan dapat mendukung kelancaran mobilisasi logistik serta memperkuat jaringan jalan nasional pada daerah yang memiliki nilai strategis tinggi, sehingga mampu menurunkan waktu tempuh, mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah yang terhubung, dan memunculkan pusat-pusat perekonomian baru.

Perencanaan jembatan khusus dilakukan dengan pendekatan berbasis risiko, termasuk mitigasi terhadap beban gempa, kondisi angin ekstrem, benturan lalu lintas kapal, dan potensi penurunan tanah. Dalam pelaksanaannya, pembangunan jembatan khusus mengadopsi teknologi konstruksi tinggi dan/atau teknologi khusus untuk meningkatkan durabilitas dengan target umur layan hingga 100 tahun.

Kebijakan pembangunan jembatan khusus juga menekankan pentingnya kolaborasi kewenangan serta pembagian peran antara Pemerintah Pusat, Pemda, pemilik kawasan, dan para pemangku kepentingan terkait. Melalui penyelarasan tanggung jawab yang terukur sejak tahap penyiapan awal, diharapkan penyelenggaraan jembatan khusus dapat terwujud secara andal dan berkelanjutan.

Selain itu, pembangunan jembatan khusus perlu didukung oleh penguatan aspek pembiayaan dan kolaborasi lintas sektor. Selain mengoptimalkan pendanaan APBN, pembangunan jembatan bernilai strategis tinggi dapat memanfaatkan skema pembiayaan kreatif seperti KPBU, pendanaan bersama pemda, maupun pinjaman baik luar negeri maupun luar negeri. Hal ini penting untuk memastikan bahwa proyek-proyek jembatan khusus bernilai besar dapat dilaksanakan secara berkelanjutan tanpa membebani anggaran negara secara berlebihan.

g. Arah Kebijakan Peningkatan Keselamatan Jalan pada Perlintasan Kereta Api

Arah kebijakan peningkatan keselamatan jalan pada perlintasan kereta api diarahkan untuk meminimalkan potensi kecelakaan melalui penyediaan infrastruktur yang lebih aman, tertib, dan sesuai standar. Perlintasan sebidang antara jalan dan jalur kereta api merupakan titik rawan kecelakaan yang membutuhkan penanganan komprehensif, baik dari aspek rekayasa teknis, manajemen lalu lintas, maupun penguatan kelembagaan.

Kebijakan ini memprioritaskan penanganan perlintasan sebidang yang memiliki tingkat risiko tinggi melalui pembangunan perlintasan tidak sebidang (flyover/underpass), peningkatan fasilitas keselamatan seperti palang pintu otomatis, rambu peringatan, marka jalan, serta penerangan. Selain itu, penataan akses menuju perlintasan dilakukan untuk meningkatkan jarak pandang, mengatur kecepatan kendaraan, dan menciptakan kondisi berkendara yang lebih aman bagi pengguna jalan.

Penguatan koordinasi antara Ditjen Bina Marga, Ditjen Perkeretaapian, Kepolisian, dan Pemda menjadi kunci dalam memastikan penanganan perlintasan dilakukan secara terpadu. Sinkronisasi data lokasi perlintasan, integrasi program penanganan, serta penegakan aturan keselamatan turut didorong untuk meningkatkan efektivitas kebijakan. Melalui arah kebijakan ini, peningkatan keselamatan jalan pada perlintasan kereta api diharapkan mampu mengurangi angka kecelakaan, menjaga kelancaran pergerakan lalu lintas dan kereta api, serta mendukung terciptanya sistem transportasi nasional yang lebih aman, andal, dan berkelanjutan.

h. Arah Kebijakan Penanganan Kemacetan di Kawasan Perkotaan

Arah kebijakan penanganan kemacetan di kawasan perkotaan pada sektor jalan difokuskan pada peningkatan kinerja dan efisiensi jaringan jalan melalui pendekatan yang terpadu, berkelanjutan, dan berbasis sistem. Penanganan tidak semata-mata dilakukan melalui penambahan kapasitas fisik jalan, tetapi juga melalui optimalisasi pemanfaatan infrastruktur eksisting serta pengendalian pergerakan lalu lintas secara menyeluruh.

Kebijakan ini diarahkan pada peningkatan kapasitas efektif dan tingkat pelayanan jalan perkotaan melalui penataan geometrik ruas dan simpang, pengurangan hambatan samping, pembangunan jalan lingkar dan alternatif seperti jalan tol, pembangunan *flyover* / *underpass*, pelebaran jalan, serta

optimalisasi fungsi jalan sesuai hierarki dan peruntukannya. Upaya tersebut ditujukan untuk memperlancar arus lalu lintas pada koridor utama perkotaan dan mengurangi beban lalu lintas pada kawasan dengan tingkat kepadatan tinggi.

Dalam rangka mewujudkan sistem transportasi perkotaan yang berkelanjutan, arah kebijakan penanganan kemacetan sektor jalan diintegrasikan dengan pengembangan angkutan umum massal, fasilitas alih moda, serta penyediaan infrastruktur pendukung bagi pejalan kaki dan pesepeda. Integrasi ini bertujuan untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi dan menyeimbangkan penggunaan ruang jalan.

Selain itu, penanganan kemacetan juga memerlukan dukungan dari instansi terkait seperti penerapan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang adaptif dan berbasis kinerja, termasuk pengaturan simpang bersinyal, manajemen parkir, pengendalian akses, serta pengaturan operasional lalu lintas pada waktu dan lokasi tertentu. Pendekatan ini diharapkan mampu meningkatkan efisiensi pergerakan kendaraan tanpa memerlukan perluasan jaringan jalan secara signifikan.

i. Arah Kebijakan Kegiatan Preservasi Jalan Nasional

Preservasi jalan nasional diarahkan untuk menjamin keberlanjutan fungsi layanan infrastruktur jalan sebagai tulang punggung konektivitas nasional secara optimal melalui penanganan yang sistematis, adaptif terhadap risiko, dan berbasis kinerja, sejalan dengan Renstra Kementerian PU 2025-2029 yang menekankan peningkatan konektivitas wilayah, efisiensi logistik, keselamatan, dan ketahanan terhadap perubahan iklim. Kebijakan preservasi difokuskan pada ruas-ruas strategis yang berperan dalam mendukung penurunan waktu tempuh, peningkatan keandalan layanan,konektivitas antarwilayah, kelancaran arus logistik, dan keselamatan pengguna jalan, dengan prioritas sebagai berikut:

1. Penurunan Waktu Tempuh dan Peningkatan Tingkat Pelayanan Jalan

Preservasi jalan merupakan instrumen strategis untuk menjaga dan meningkatkan kinerja layanan jalan nasional agar tetap berfungsi secara optimal dalam mendukung mobilitas orang dan distribusi barang. Dalam konteks penurunan waktu tempuh dan peningkatan tingkat pelayanan jalan, preservasi diarahkan sebagai upaya mempertahankan kondisi jalan pada tingkat kemantapan yang memadai sehingga mampu menjamin kelancaran, kenyamanan, dan keselamatan lalu lintas.

Preservasi jalan nasional diprioritaskan pada koridor logistik utama, ruas-ruas dengan volume lalu lintas tinggi, serta akses menuju pusat-pusat kegiatan nasional dan wilayah strategis. Penanganan dilakukan melalui pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala, dan rehabilitasi struktural guna menjaga kondisi perkerasan tetap mantap, meningkatkan kecepatan operasional, serta mengurangi hambatan lalu lintas yang berdampak pada waktu tempuh.

Peningkatan tingkat pelayanan jalan juga dicapai melalui preservasi elemen pendukung jalan, seperti sistem drainase, bahu jalan, dan perlengkapan jalan, sehingga fungsi jalan dapat berjalan secara optimal dalam berbagai kondisi

cuaca dan lalu lintas. Preservasi yang terintegrasi dengan manajemen lalu lintas akan mendukung peningkatan kapasitas efektif jalan dan menjaga stabilitas arus kendaraan.

Secara keseluruhan, preservasi jalan untuk penurunan waktu tempuh dan peningkatan tingkat pelayanan jalan dilaksanakan dengan pendekatan manajemen aset berbasis kinerja, dengan mempertimbangkan indikator teknis seperti kondisi perkerasan, volume lalu lintas, tingkat pelayanan (*level of service*), serta manfaat ekonomi. Pendekatan ini memastikan bahwa investasi preservasi memberikan dampak langsung terhadap efisiensi perjalanan, daya saing logistik, dan kualitas pelayanan jaringan jalan nasional secara berkelanjutan, sejalan dengan arah kebijakan Renstra Kementerian PU 2025-2029

2. Peningkatan Kemantapan Jalan pada Ruas Rawan Banjir dan Longsor

Sejalan dengan Renstra Kementerian PU yang menempatkan ketahanan infrastuktur terhadap perubahan iklim dan bencana sebagai isu strategis, kebijakan preservasi diarahkan pada peningkatan ketahanan jalan dan jembatan di wilayah rawan banjir, longsor, dan bencana hidrometeorologi lainnya. Peningkatan kemantapan jalan pada ruas rawan banjir dan longsor merupakan bagian integral dari kebijakan preservasi jalan nasional yang berorientasi pada keberlanjutan layanan dan ketahanan infrastruktur. Ruas-ruas jalan yang berada pada wilayah dengan risiko bencana hidrometeorologi dan geologi tinggi memiliki tingkat kerentanan yang signifikan terhadap kerusakan struktural dan fungsional, sehingga memerlukan penanganan yang terencana, adaptif, dan berbasis risiko.

Arah kebijakan preservasi menekankan pada peningkatan ketahanan infrastruktur melalui penerapan desain dan penanganan yang adaptif terhadap perubahan iklim. Pada ruas rawan banjir, preservasi difokuskan pada peningkatan dan rehabilitasi sistem drainase jalan, baik drainase permukaan maupun bawah permukaan, penyesuaian elevasi badan jalan dan oprit jembatan, penguatan struktur perkerasan dan bangunan pelengkap, serta penggunaan material dan desain yang lebih tahan terhadap genangan dan curah hujan ekstrem, sehingga kemantapan jalan dan keberlangsungan layanan lalu lintas dapat terjaga sepanjang tahun.

Sementara itu, pada ruas rawan longsor, preservasi diarahkan pada stabilisasi lereng dan perlindungan badan jalan, melalui penguatan struktur pengaman lereng dan tebing, pengendalian aliran air lereng, serta perbaikan desain geometri jalan yang responsif terhadap kondisi topografi dan geologi setempat. Langkah-langkah ini bertujuan untuk mencegah pergerakan tanah yang berpotensi merusak perkerasan jalan dan struktur jalan, serta mengganggu keselamatan serta kelancaran lalu lintas.

Penetapan prioritas penanganan dilaksanakan dengan pendekatan manajemen risiko berbasis dampak layanan, melalui identifikasi dan pemetaan ruas rawan, pemantauan kondisi infrastruktur secara berkala, serta penentuan jenis penanganan yang paling efektif. Pendekatan ini bertujuan menjaga keandalan

jaringan jalan nasional sepanjang tahun, mengurangi frekuensi gangguan lalu lintas, dan memastikan konektivitas wilayah tetap terjaga meskipun menghadapi tekanan iklim dan dinamika lingkungan yang semakin meningkat.

3. Peningkatan Kemantapan Jalan pada Ruas dengan Tanah Problematik

Peningkatan kemantapan jalan pada ruas dengan tanah problematik merupakan salah satu fokus utama dalam kegiatan preservasi jalan nasional, sejalan dengan Renstra Kementerian PU 2025–2029 yang menekankan efisiensi fiskal dan keberlanjutan layanan infrastruktur. Karakteristik tanah dasar yang tidak stabil, seperti tanah lunak, tanah ekspansif, tanah gambut, dan tanah dengan daya dukung rendahdapat secara signifikan mempengaruhi kinerja struktural dan fungsional jalan, serta , berpotensi menyebabkan penurunan diferensial, retak perkerasan, dan deformasi badan jalan apabila tidak ditangani secara tepat.

Preservasi jalan nasional pada wilayah dengan kondisi tanah problematik, diarahkan pada penerapan solusi rekayasa yang tepat guna dan berkelanjutan berbasis kondisi geoteknik setempat. Arah kebijakan mencakup perbaikan tanah dasar (*subgrade improvement*), antara lain dengan metode stabilisasi tanah, perkuatan dengan geosintetik, penggunaan timbunan ringan, serta penerapan sistem drainase bawah permukaan untuk mengendalikan kadar air tanah. Pendekatan ini bertujuan untuk meningkatkan daya dukung tanah dasar dan mengurangi potensi deformasi yang dapat menurunkan kinerja jalan.

Selain itu, kebijakan preservasi mencakup penyesuaian desain struktur perkerasan agar lebih adaptif terhadap kondisi tanah problematik, melalui peningkatan ketebalan lapisan perkerasan, pemilihan material yang lebih fleksibel atau tahan terhadap deformasi, serta penggunaan teknologi perkerasan yang mampu mendistribusikan beban lalu lintas secara lebih merata. Dengan demikian, tingkat kemantapan jalan dapat dipertahankan dalam jangka panjang meskipun berada pada kondisi tanah yang kurang ideal.

Peningkatan kemantapan jalan pada ruas dengan tanah problematik juga dilaksanakan dengan pendekatan manajemen aset berbasis data, melalui pemantauan kondisi struktural jalan secara berkala. Hasil pemantauan dan evaluasi kinerja perkerasan digunakan sebagai dasar penentuan jenis dan waktu penanganan yang paling efektif, sehingga kegiatan preservasi dapat dilakukan secara preventif dan efisien. Pendekatan ini memastikan perpanjangan umur layanan infrastruktur, pengendalian biaya siklus hidup, serta penurunan risiko kegagalan struktural secara berkelanjutan.

4. Peningkatan Keselamatan Jalan

Preservasi jalan nasional diarahkan untuk meningkatkan sasaran Renstra Kementerian PU 2025-2029 dalam peningkatan keselamatan infrastruktur jalan yang berorientasi pada pencegahan kecelakaan dan pengurangan tingkat fatalitas melalui pengintegrasian aspek keselamatan jalan (*road safety*) secara menyeluruh ke dalam seluruh siklus preservasi jalan, mulai dari perencanaan, pelaksanaan, hingga pemantauan kinerja jalan.

Arah kebijakan preservasi mencakup penanganan lokasi rawan kecelakaan, perbaikan kualitas geometrik jalan, penyediaan dan pemeliharaan perlengkapan jalan, serta penerapan prinsip *forgiving road*, guna meningkatkan keselamatan dan rasa aman bagi seluruh pengguna jalan, termasuk kelompok rentan.

Preservasi jalan diarahkan pada peningkatan keterbacaan dan visibilitas jalan melalui pemeliharaan marka, rambu, dan fasilitas keselamatan lainnya, khususnya pada ruas dengan tingkat kecelakaan tinggi dan kondisi lalu lintas kompleks.

Pelaksanaan preservasi keselamatan jalan dilakukan dengan pendekatan manajemen aset dan manajemen risiko, untuk memastikan efektivitas penanganan keselamatan secara berkelanjutan. Pendekatan ini memastikan bahwa investasi preservasi memberikan kontribusi langsung terhadap penurunan fatalitas kecelakaan lalu lintas.

5. Pengendalian *Over Dimension and Over Load* (ODOL)

Arah kebijakan pengendalian ODOL difokuskan pada upaya menciptakan sistem transportasi jalan yang aman, tertib, dan berkelanjutan melalui pengendalian muatan dan dimensi kendaraan yang melampaui ketentuan. Arah kebijakan harus menempatkan pengendalian ODOL sebagai bagian integral dari strategi preservasi manajemen aset, untuk menekan kerusakan dini, memperpanjang umur layanan, dan mengendalikan biaya siklus hidup infrastruktur, serta mendukung efisiensi logistik nasional.

Arah kebijakan pengendalian ODOL dilaksanakan melalui penguatan regulasi dan konsistensi penerapan kelas jalan sebagai dasar pengendalian dimensi dan muatan kendaraan. Regulasi yang telah diterbitkan sebagai upaya pengendalian ODOL adalah Keputusan Menteri PU Nomor 332 Tahun 2025 tentang Penetapan Kelas Jalan Berdasarkan Penggunaan Jalan serta Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pada Jalan Arteri Primer dan Jalan Kolektor Primer-1. Selanjutnya, agar seluruh jalan di Indonesia dapat berkesinambungan kelas jalannya, maka telah diterbitkan juga pedoman penetapan kelas jalan melalui Permen PUPR Nomor 13 Tahun 2024 tentang Kelas Jalan Berdasarkan Penggunaan Jalan Serta Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penyelarasan antara kebijakan teknis jalan dan jembatan dengan kebijakan lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan untuk memastikan kesesuaian antara fungsi layanan, kapasitas struktur, dan beban kendaraan yang diizinkan. Pendekatan ini menjamin bahwa pengendalian ODOL berbasis pada fungsi layanan dan karakteristik struktural jalan dan jembatan.

Pengendalian ODOL juga diarahkan pada transformasi sistem pengawasan dan penindakan berbasis teknologi dan data. Penerapan sistem *Weigh in Motion* (WIM), integrasi data jembatan timbang, perizinan, dan penegakan hukum lintas sektor menjadi instrumen utama untuk meningkatkan akurasi pengawasan, efektivitas penindakan, serta transportasi pengelolaan. Selain itu, koordinasi dengan pemda, aparat penegak hukum, dan pelaku usaha logistik harus terus ditingkatkan guna memastikan kepatuhan terhadap batas dimensi dan muatan

kendaraan. Pendekatan ini mendukung pengambilan keputusan berbasis data dan memperkuat tata kelola pengendalian ODOL secara nasional.

Kebijakan pengendalian ODOL juga dilaksanakan melalui pendekatan kolaboratif dan perubahan perilaku pelaku usaha transportasi dan logistik, antara lain melalui pembinaan, sosialisasi standar kendaraan, serta penertiban armada yang tidak memenuhi ketentuan teknis. Upaya-upaya tersebut ditujukan untuk menciptakan perubahan perilaku yang berkelanjutan dan mendorong terciptanya ekosistem logistik yang lebih efisien. Selain itu, integrasi data antarsektor khususnya antara Kementerian Perhubungan, Kementerian PU, Kepolisian Republik Indonesia, dan pemda menjadi dasar dalam memperkuat penegakan hukum dan meningkatkan transparansi pengawasan.

Melalui arahan kebijakan tersebut, pengendalian ODOL diharapkan memberikan kontribusi nyata terhadap penurunan kerusakan dini jalan dan jembatan, peningkatan keselamatan lalu lintas, efisiensi pembiayaan preservasi, serta terwujudnya sistem transportasi jalan yang berkelanjutan.

6. Arah Kebijakan Manajemen Aset

Manajemen aset penyelenggaraan jalan diarahkan untuk menjamin keberlanjutan fungsi dan kinerja jaringan jalan melalui pengelolaan aset jalan yang terencana, terukur, dan berbasis kinerja sepanjang siklus hidup aset. Kebijakan ini bertujuan untuk mengoptimalkan nilai manfaat aset jalan, menjaga tingkat kemantapan dan keselamatan, serta meningkatkan efisiensi penggunaan sumber daya dalam penyelenggaraan jalan.

Arah kebijakan difokuskan pada penerapan manajemen aset jalan yang berbasis data dan sistem informasi terpadu, mencakup inventarisasi aset, pemutakhiran kondisi jalan secara berkala, serta pemanfaatan data sebagai dasar perencanaan, pemrograman, dan penganggaran penanganan jalan dengan menggunakan *Integrated Road Management System* (IRMS), *Bridge Management System* (BMS), dan *Slope Management System* (Inslope). Pendekatan ini memastikan keputusan penanganan dilakukan secara objektif, transparan, dan akuntabel. Pemanfaatan IRMS, BMS, dan Inslope memperkuat transformasi digital penyelenggaraan jalan dan mendorong penerapan *evidence based policy* dalam pengambilan keputusan.

IRMS merupakan sistem manajemen aset jalan yang dikembangkan untuk mendukung pengambilan keputusan penyelenggaraan jalan secara terpadu, objektif, dan berbasis data. Melalui IRMS, data kondisi jalan seperti perkerasan, lalu lintas, dan karakteristik ruas dihimpun dan dianalisis secara sistematis. Data tersebut digunakan untuk mengidentifikasi kebutuhan penanganan jalan, baik berupa pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala, rehabilitasi, maupun peningkatan kapasitas. Dengan demikian, program penanganan jalan dapat disusun secara tepat ruas, tepat jenis penanganan, tepat waktu, dan tepat biaya. IRMS juga berperan penting dalam penentuan prioritas program di tengah keterbatasan anggaran. Melalui analisis berbasis kinerja dan manfaat, IRMS membantu memilih

ruas jalan yang memberikan dampak paling besar terhadap konektivitas, kelancaran logistik, dan pertumbuhan ekonomi. Pendekatan ini mendorong efisiensi belanja infrastruktur sekaligus meningkatkan akuntabilitas penggunaan anggaran.

BMS merupakan sistem manajemen aset jembatan yang dikembangkan untuk mendukung pengelolaan jembatan secara terencana, terukur, dan berbasis data. BMS menjadi instrumen penting dalam memastikan bahwa kondisi, fungsi, dan keselamatan jembatan tetap terjaga. Melalui BMS, data jembatan dikumpulkan secara sistematis, meliputi inventarisasi, inspeksi kondisi, dan penilaian tingkat kerusakan serta risiko keselamatan struktur. Data tersebut menjadi dasar dalam menentukan kebutuhan penanganan jembatan, baik berupa pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala, perkuatan, rehabilitasi, maupun penggantian jembatan. Melalui analisis kondisi dan tingkat risiko, BMS membantu memastikan bahwa jembatan-jembatan yang memiliki fungsi strategis dan risiko keselamatan tinggi memperoleh prioritas penanganan.

InSlope merupakan sistem manajemen aset lereng jalan yang dikembangkan untuk mendukung pengelolaan risiko ketidakstabilan lereng dan longsor secara terencana, sistematis, dan berbasis data. Melalui InSlope, dilakukan inventarisasi dan pemetaan kondisi lereng jalan, termasuk karakteristik geoteknik, kondisi drainase, serta potensi bahaya longsor. Data tersebut dianalisis untuk menilai tingkat kerentanan dan risiko, sehingga dapat diidentifikasi lokasi-lokasi lereng yang memerlukan penanganan prioritas. Pendekatan ini memastikan bahwa upaya mitigasi dilakukan secara tepat lokasi, tepat jenis penanganan, dan tepat waktu. InSlope berfungsi sebagai dasar dalam penyusunan rekomendasi penanganan lereng, seperti perkuatan lereng, perbaikan sistem drainase, pembangunan dinding penahan, maupun tindakan mitigasi lainnya. Dengan pengelolaan berbasis risiko, InSlope membantu meminimalkan gangguan layanan jalan akibat longsor, mengurangi potensi kerugian ekonomi, serta meningkatkan keselamatan pengguna jalan.

Manajemen aset juga diarahkan pada pengelolaan aset jalan berbasis siklus hidup (*life cycle cost*), dengan mengutamakan tindakan preservasi yang tepat waktu untuk mencegah kerusakan dini dan menekan biaya penanganan jangka panjang. Prioritas penanganan ditetapkan berdasarkan tingkat pelayanan, risiko kerusakan, dan dampak terhadap konektivitas serta keselamatan lalu lintas.

Selain itu, arah kebijakan manajemen aset penyelenggaraan jalan menekankan integrasi aspek ketahanan infrastruktur dan keselamatan jalan, termasuk penanganan risiko bencana, adaptasi terhadap perubahan iklim, serta penerapan prinsip keselamatan jalan dalam setiap kegiatan pengelolaan aset. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan keandalan dan resiliensi jaringan jalan dalam mendukung mobilitas dan aktivitas ekonomi.

Secara keseluruhan, manajemen aset penyelenggaraan jalan dilaksanakan melalui penguatan tata kelola, peningkatan kapasitas kelembagaan, dan pemanfaatan teknologi, sehingga mampu mendukung penyelenggaraan jalan yang efektif, efisien, dan berkelanjutan serta memberikan layanan optimal bagi masyarakat.

j. Arah Kebijakan Optimalisasi Pemanfaatan Pembiayaan Kreatif

Tingginya target pembangunan dan preservasi jalan, jembatan, dan jalan tol serta dukungan penanganan jalan daerah seringkali tidak diimbangi dengan pemenuhan alokasi anggaran yang diterima Ditjen Bina Marga. Sebagaimana tercermin dalam pelaksanaan Renstra 2020-2024, banyak target yang tidak dapat tercapai yang disebabkan oleh *funding gap* tersebut. Kementerian PU terus berupaya untuk mengeksplorasi jenis dan sumber pembiayaan kreatif/alternatif diluar APBN Rupiah Murni (RPM).

Dalam rangka memenuhi kebutuhan pendanaan pembangunan dan preservasi jalan yang semakin meningkat, sementara ruang fiskal pemerintah terbatas, Ditjen Bina Marga mengarahkan kebijakan pemanfaatan pembiayaan kreatif (*creative financing*) sebagai salah satu strategi utama percepatan penyediaan infrastruktur jalan nasional. Pendekatan ini bertujuan untuk memastikan keberlanjutan pembangunan yang efisien dan efektif dengan memaksimalkan partisipasi sektor swasta, badan usaha, maupun skema alternatif pendanaan non-APBN.

Dalam 10 tahun ke belakang, Ditjen Bina Marga telah merencanakan, menyiapkan, dan melaksanakan kegiatan pembangunan jalan nasional dan jalan bebas hambatan, jembatan, dan preservasi jalan dan jembatan melalui skema SBSN, PLN (Pinjaman Luar Negeri), PDN (Pinjaman Dalam Negeri), KPBU-AP, dan Pembayaran Berkala Berbasis Layanan (PBBL).

Skema pembiayaan melalui mekanisme *Corporate Social Responsibility* (CSR) atau Kerja Sama dengan Pelaku Usaha (KSPU) di lingkungan Ditjen Bina Marga juga mulai dilaksanakan pada tahun 2025 ini. Pelaksanaan kegiatan dengan mekanisme KSPU mengacu pada SOP/UPM/Ditjen Bina Marga-211 tentang Pekerjaan Konstruksi Jalan melalui Kerja Sama dengan Pelaku Usaha.

Selanjutnya, Ditjen Bina Marga juga akan mengembangkan pembiayaan kreatif yang mencakup eksplorasi instrumen pembiayaan lain seperti *land value capture financing* (LVC) dari peningkatan nilai lahan di sekitar koridor jalan, *blended finance* yang memungkinkan kombinasi dana publik dan swasta secara lebih fleksibel, dan kerjasama antara pengembang kawasan yang mengintegrasikan pembangunan jalan dengan pengembangan kawasan secara terpadu. Penguatan regulasi, standarisasi dokumen, serta peningkatan kapasitas perencanaan dan penilaian proyek menjadi bagian penting dalam memastikan setiap skema pembiayaan dapat dilaksanakan secara transparan, akuntabel, dan menarik bagi investor.

k. Arah Kebijakan Penyiapan Kriteria Kesiapan (*Readiness Criteria*) Konstruksi Jalan dan Jembatan

Penyiapan kriteria kesiapan konstruksi jalan dan jembatan diarahkan untuk memastikan bahwa setiap proyek yang akan dilaksanakan telah memenuhi aspek perencanaan, teknis, administratif, pendanaan, serta sosial dan lingkungan secara komprehensif sebelum masuk tahap konstruksi. Kebijakan ini bertujuan meningkatkan efektivitas pelaksanaan pembangunan jalan, meminimalkan risiko keterlambatan, pembengkakan biaya, serta permasalahan hukum dan sosial di lapangan. Mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Jasa Konstruksi bahwa lingkup dalam berbagai pekerjaan konstruksi perlu memenuhi kriteria-kriteria yang diperlukan.

Penyiapan kriteria kesiapan proyek jalan dilakukan melalui penyusunan standar yang jelas dan terukur, mencakup ketersediaan dokumen perencanaan teknis yang lengkap dan mutakhir, kepastian status lahan dan pengadaan tanah, kesesuaian dengan rencana tata ruang wilayah, serta pemenuhan perizinan dan persyaratan lingkungan hidup. Selain itu, kesiapan pendanaan dan skema pembiayaan, termasuk pemanfaatan pembiayaan kreatif, menjadi bagian penting dalam memastikan keberlanjutan pelaksanaan proyek. Kebijakan ini juga menekankan integrasi antarprogram dan lintas sektor, sehingga proyek jalan yang disiapkan benar-benar mendukung sasaran pembangunan wilayah, konektivitas nasional, dan kelancaran sistem logistik. Dalam konteks tersebut, kriteria kesiapan proyek diprioritaskan pada ruas-ruas jalan yang memiliki nilai strategis tinggi, mendukung pusat-pusat kegiatan ekonomi, kawasan prioritas nasional, serta meningkatkan aksesibilitas dan keselamatan pengguna jalan seperti Jembatan Batam – Bintan, *direct connectivity* Sumatera – Jawa, Jembatan Muna – Buton, Jembatan Muna – Kendari, Jembatan Ternate – Tidore, Simpang Tak Sebidang (STS) kereta api, dan proyek-proyek yang menjadi target output Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029.

Melalui penerapan kriteria kesiapan proyek yang konsisten dan akuntabel, diharapkan proses pemrograman dan penganggaran pembangunan jalan menjadi lebih tepat sasaran, transparan, dan berorientasi pada hasil. Dengan demikian, pembangunan jalan dapat dilaksanakan secara tepat waktu, berkualitas, dan memberikan manfaat optimal bagi pertumbuhan ekonomi, pemerataan pembangunan, serta peningkatan kesejahteraan masyarakat.

3.2.4.3 Arah Kebijakan Pelaksanaan Penugasan Khusus

a. Penanganan Jalan Daerah

Arah kebijakan pelaksanaan penanganan jalan daerah diarahkan untuk memperkuat konektivitas wilayah, meningkatkan kualitas pelayanan jaringan jalan, serta mendukung pemerataan pembangunan di seluruh Indonesia. Jalan daerah yang meliputi jalan provinsi, kabupaten, dan kota memegang peran penting dalam memastikan kelancaran mobilitas masyarakat, distribusi barang, dan akses menuju pusat pelayanan maupun kawasan produktif. Namun, kondisi kemantapan jalan daerah masih menghadapi berbagai tantangan, baik dari sisi kualitas infrastruktur, keterbatasan pendanaan, maupun kapasitas teknis pemda. Oleh karena itu, kebijakan penanganan jalan daerah difokuskan pada upaya memperkuat dukungan pusat sekaligus meningkatkan kemandirian daerah dalam pengelolaan jaringan jalannya.

Pertama, kebijakan diarahkan pada peningkatan kemantapan jalan daerah melalui program penanganan yang terukur dan berbasis kebutuhan (*needs-based*). Fokus utamanya mencakup rehabilitasi, rekonstruksi, preservasi, serta pembangunan jalan baru di wilayah yang masih memiliki keterisolasian tinggi. Penanganan ini diprioritaskan pada koridor yang menghubungkan sentra produksi pertanian, perikanan, pertambangan, kawasan industri, kawasan prioritas nasional, dan pusat pertumbuhan wilayah.

Kedua, pemerintah memperkuat dukungan pembiayaan bagi jalan daerah melalui skema Dana Alokasi Khusus (DAK) bidang jalan, dukungan Inpres Jalan Daerah, serta optimalisasi pembiayaan kreatif seperti KPBU, *Blended Finance* untuk Jalan Daerah (kombinasi pembiayaan badan usaha dan pemerintah), pinjaman lembaga nonbank, dan skema pendanaan alternatif lainnya. Kebijakan ini menekankan peningkatan efektivitas penggunaan anggaran serta penyelarasan prioritas pusat dan daerah agar penanganan jalan lebih terarah dan memberikan dampak ekonomi yang lebih besar.

Ketiga, arah kebijakan menekankan penguatan tata kelola dan peningkatan kapasitas teknis pemda. Hal ini dilakukan melalui penyusunan perencanaan teknis yang lebih baik, penguatan supervisi teknis, penggunaan standar konstruksi dan keselamatan jalan yang seragam, serta peningkatan kemampuan operasional dalam pemeliharaan rutin dan berkala. Pendekatan ini penting agar kualitas pembangunan terjaga dan umur layanan jalan lebih panjang.

Keempat, kebijakan pelaksanaan penanganan jalan daerah mendorong pemanfaatan teknologi dan material inovatif, termasuk teknologi preservasi jalan, pemanfaatan material ramah lingkungan, serta sistem manajemen kemantapan berbasis data digital. Dengan digitalisasi dan inovasi teknologi, proses perencanaan, monitoring, serta evaluasi penanganan jalan dapat dilakukan secara lebih cepat, akurat, dan akuntabel.

Kelima, kebijakan juga diarahkan pada penguatan konektivitas antarmoda melalui peningkatan jalan akses ke bandara, pelabuhan, terminal, kawasan industri, dan simpul transportasi lainnya. Upaya ini memastikan bahwa jalan daerah berperan optimal dalam memperlancar rantai logistik dan memperkuat daya saing wilayah.

b. Pembangunan Jembatan Gantung

Pembangunan jembatan gantung merupakan salah satu instrumen strategis Ditjen Bina Marga dalam meningkatkan konektivitas antarwilayah, khususnya pada daerah terpencil, perdesaan, dan kawasan dengan kondisi geografis sulit seperti pegunungan, lembah, dan jalur sungai. Penyelenggaraan infrastruktur ini diarahkan untuk memastikan aksesibilitas dasar masyarakat terpenuhi, sekaligus mendukung pemerataan pembangunan nasional. Kebijakan pembangunan jembatan gantung berfokus pada perluasan akses bagi komunitas yang selama ini terisolasi dan bergantung pada prasarana penyeberangan tidak aman. Ditjen Bina Marga mendorong pembangunan jembatan gantung yang memenuhi standar keselamatan dan keandalan struktur, melalui peningkatan kualitas desain, bahan, dan metode konstruksi yang adaptif terhadap kondisi lingkungan setempat. Pendekatan pembangunan berbasis kebutuhan masyarakat (*community-driven*) terus diperkuat, termasuk pemberdayaan masyarakat (kelompok masyarakat) saat konstruksi maupun pemeliharaan sehingga jembatan dapat berfungsi secara berkelanjutan.

Arah kebijakan juga menekankan kolaborasi antara pemerintah pusat, pemda serta unsur terkait lainnya yang diarahkan untuk percepatan proses pengusulan, pelaksanaan hingga pemeliharaan aset. Selain itu juga memfokuskan integrasi pembangunan jembatan gantung dengan peningkatan jaringan jalan desa, jalan kabupaten, dan konektivitas menuju fasilitas layanan publik seperti sekolah, fasilitas kesehatan, sentra ekonomi, dan pasar. Penetapan lokasi jembatan gantung dilakukan secara selektif berdasarkan tingkat urgensi, manfaat sosial-ekonomi, dan kondisi risiko hidrometeorologis.

Ditjen Bina Marga juga mendorong inovasi desain modular, efisiensi biaya, percepatan pembangunan, serta penguatan sistem monitoring dan inspeksi jembatan guna menjaga umur layanan infrastruktur. Melalui kebijakan ini, pembangunan jembatan gantung diharapkan mampu meningkatkan mobilitas masyarakat, menurunkan tingkat kecelakaan penyeberangan sungai, membuka akses ekonomi baru, serta memperkuat inklusi dan keadilan pembangunan di seluruh wilayah Indonesia.

Jembatan Gantung Krinjing, Magelang

c. Penuntasan Infrastruktur Jalan di Ibu Kota Nusantara (IKN)

Arah kebijakan penuntasan infrastruktur jalan di IKN difokuskan pada percepatan penyediaan jaringan jalan yang andal, terintegrasi, dan berkelanjutan guna mendukung fungsi IKN sebagai pusat pemerintahan yang modern, cerdas, dan berwawasan lingkungan. Pembangunan jaringan jalan diarahkan untuk memastikan keterhubungan antarkawasan inti pemerintahan, kawasan permukiman, area layanan publik, serta koridor-koridor strategis yang menghubungkan IKN dengan wilayah penyangga di Kalimantan Timur.

Kebijakan ini menekankan penyelesaian pembangunan jalan akses utama dan jalan lingkungan prioritas, termasuk penyempurnaan standar geometrik, struktur perkerasan, serta infrastruktur pendukung seperti drainase, jembatan, dan fasilitas keselamatan. Penerapan prinsip *smart city* dan *green city* menjadi landasan dalam setiap tahap pengembangan, antara lain melalui penggunaan teknologi monitoring kondisi jalan, material ramah lingkungan, serta perencanaan jaringan yang mendukung mobilitas rendah emisi.

Selain itu, kebijakan penuntasan infrastruktur jalan didorong melalui penguatan koordinasi antar K/L, optimalisasi pendanaan, dan peningkatan kapasitas pelaksanaan di lapangan untuk memastikan penyelesaian proyek tepat waktu dan memenuhi standar kualitas. Melalui arah kebijakan ini, pembangunan jalan di IKN diharapkan tidak hanya menyelesaikan

kebutuhan infrastruktur dasar, tetapi juga menciptakan fondasi konektivitas masa depan yang aman, efisien, dan berkelanjutan.

d. Dukungan Daerah Otonomi Baru (DOB) Papua

Arah kebijakan Ditjen Bina Marga dalam mendukung DOB di Papua diarahkan untuk mempercepat ketersediaan infrastruktur jalan yang mampu membuka keterisolasian wilayah, meningkatkan akses layanan dasar, serta memperkuat konektivitas antar-kabupaten/kota maupun antara pusat pemerintahan provinsi baru dengan kawasan strategis di sekitarnya. Pembangunan jalan di DOB Papua menjadi prioritas karena berperan penting dalam mendukung efektivitas penyelenggaraan pemerintahan, percepatan pembangunan kawasan, dan peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Kebijakan ini menitikberatkan pada penyelesaian ruas-ruas jalan nasional dan jalan strategis yang menghubungkan ibu kota provinsi baru, pusat ekonomi lokal, pelabuhan, dan bandara, serta kawasan permukiman. Ditjen Bina Marga juga mengarahkan peningkatan standar layanan jalan agar dapat menghadapi tantangan geografis Papua, termasuk kondisi topografi berat, curah hujan tinggi, dan potensi gangguan alam. Penerapan desain yang adaptif, struktur perkerasan yang sesuai, serta fasilitas keselamatan jalan menjadi bagian penting dari strategi peningkatan kualitas. Selain jalan nasional, Ditjen Bina Marga juga mendukung DOB Papua dengan penanganan jalan provinsi, kabupaten, dan kota melalui pendanaan APBN.

Selain itu, dukungan terhadap DOB Papua dilakukan melalui penguatan koordinasi dengan K/L terkait, pemerintah provinsi baru, dan pemerintah kabupaten/kota untuk memastikan sinkronisasi program dan optimalisasi pendanaan. Pendekatan partisipatif dengan melibatkan masyarakat lokal juga didorong dalam proses pembangunan jalan untuk memastikan keberlanjutan pengelolaan infrastruktur dan pemberdayaan ekonomi setempat.

e. Arah Kebijakan Dukungan Terhadap Kawasan Swasembada Pangan Energi dan Air Nasional (KSPEAN)

Dengan ditetapkannya Instruksi Presiden Nomor 14 Tahun 2025 tentang Percepatan Pembangunan Kawasan Swasembada Pangan, Energi, dan Air Nasional maka arah kebijakan dukungan Ditjen Bina Marga terhadap KSPEAN difokuskan pada penyediaan dan peningkatan kualitas infrastruktur jalan yang mampu memperkuat konektivitas antara pusat produksi, wilayah distribusi, dan sentra konsumsi secara efisien. Infrastruktur jalan yang andal menjadi tulang punggung dalam menjamin kelancaran rantai pasok nasional, terutama untuk komoditas strategis yang berperan penting dalam menjaga stabilitas pangan, ketersediaan energi, dan keberlanjutan sumber daya air.

Pengembangan kawasan sentra produksi pangan yang merupakan KP utama dalam RPJMN 2025-2029 antara lain Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP)/Lumbung Pangan Kalimantan Tengah, Sumatera Selatan, Papua Selatan, Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP)/Lumbung Pangan lainnya, hilirisasi kelapa sawit, kelapa, dan rumput laut. Sedangkan swasembada energi yang menjadi KP utama dalam RPJMN 2025-2029 antara lain hilirisasi nikel, tembaga, bauksit, timah, dan lain-lain.

Selain itu, kebijakan mendukung KSPEAN juga diperkuat oleh Instruksi Presiden Nomor 11 Tahun 2025 tentang Percepatan Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah untuk Mendukung Swasembada Pangan dan Energi atau yang dikenal dengan istilah Inpres Jalan Daerah (IJD). Kebijakan ini diarahkan pada peningkatan aksesibilitas menuju kawasan produksi pangan, kawasan industri energi, dan infrastruktur air melalui pembangunan dan preservasi pada ruas-ruas jalan daerah yang menjadi koridor prioritas. Ditjen Bina Marga juga mendorong tersedianya jaringan jalan yang tahan terhadap perubahan iklim dan mampu mendukung pergerakan logistik skala besar secara aman dan berkelanjutan. Penguatan standar teknis, penyempurnaan struktur perkerasan, serta penerapan prinsip ramah lingkungan menjadi bagian dari strategi peningkatan kualitas infrastruktur tersebut.

RPJMN menegaskan target kondisi mantap jalan daerah sebagai indikator kinerja utama, yang dicapai melalui sinkronisasi program berbasis kinerja dan pendekatan kawasan. Inpres Jalan Daerah memperkuat arah kebijakan dengan fokus pada peningkatan konektivitas jalan daerah yang mendukung swasembada pangan dan energi, khususnya pada ruas-ruas yang telah memenuhi *Readiness Criteria* dan terhubung dengan kawasan produktif. RPJMN menargetkan peningkatan kondisi mantap jalan provinsi, kabupaten, dan kota secara bertahap hingga tahun 2029. Target ini mencerminkan komitmen nasional untuk memperkuat konektivitas wilayah, meningkatkan pelayanan dasar, serta mendorong efisiensi distribusi barang dan jasa melalui jaringan jalan daerah yang andal.

Dengan total panjang jalan daerah mencapai lebih dari 472 ribu km, tantangan utama yang dihadapi adalah menjaga dan meningkatkan tingkat kemantapan jalan secara merata. Kondisi eksisting ini menuntut adanya strategi penanganan yang lebih selektif dan berdampak luas, mengingat keterbatasan kapasitas fiskal dan kebutuhan penanganan yang sangat besar. Total kebutuhan pendanaan jalan daerah mencapai lebih dari Rp1.100 triliun, yang tidak dapat sepenuhnya dipenuhi hanya melalui APBN dan APBD. Oleh karena itu, kebijakan pembiayaan diarahkan pada kombinasi sumber pendanaan, termasuk dana transfer ke daerah, program hibah jalan daerah, serta pendanaan inovatif seperti KPBU dan pembiayaan lainnya, guna menutup gap pendanaan secara berkelanjutan.

Besarnya kesenjangan pendanaan tersebut menuntut perubahan paradigma dari pendekatan ruas per ruas menjadi pendekatan koridor. Pendekatan ini bertujuan memaksimalkan dampak pembangunan jalan dengan memprioritaskan ruas-ruas yang saling terhubung dan secara langsung mendukung sasaran strategis RPJMN, khususnya pada koridor utama dan koridor tematik. Koridor utama merupakan tulang punggung jaringan jalan yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan dan simpul transportasi utama secara berjenjang. Sementara itu, koridor tematik berfungsi menghubungkan kawasan tematik prioritas RPJMN dengan jaringan transportasi nasional. Sinergi kedua jenis koridor ini menjadi dasar dalam penetapan koridor prioritas nasional. Koridor prioritas ditetapkan melalui pengelompokan tingkat kepentingan, dengan prioritas utama diberikan kepada koridor tematik yang mendukung ketahanan pangan dan energi. Selanjutnya, koridor tematik lainnya dan koridor utama non-tematik ditetapkan sebagai prioritas berikutnya. Penetapan ini memastikan bahwa alokasi sumber daya difokuskan pada koridor dengan manfaat ekonomi dan sosial tertinggi.

Kebijakan ini menekankan pentingnya sinergi perencanaan dengan K/L terkait, pemda, dan pelaku usaha strategis. Sinkronisasi program, integrasi pendanaan, serta koordinasi dalam pengembangan koridor logistik nasional diharapkan mampu mempercepat pencapaian sasaran ketahanan pangan, energi, dan air melalui peningkatan konektivitas jalan yang tepat sasaran. Dengan arah kebijakan ini, Ditjen Bina Marga berkomitmen mendukung terciptanya sistem produksi dan distribusi yang lebih efisien, menurunkan biaya logistik, meningkatkan keandalan pasokan nasional, serta memperkuat fondasi pembangunan berkelanjutan bagi kesejahteraan masyarakat.

3.2.4.4 Arah Kebijakan Pengarusutamaan dalam Penyelenggaraan Jalan 2025-2029

Selain arah kebijakan dan strategi dalam upaya mencapai sasaran kinerja (sebagaimana telah disampaikan pada **Sub Bab 3.2**), Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 ini juga memuat sejumlah arah kebijakan pengarusutamaan (*mainstreaming*) sebagai wujud komitmen Ditjen Bina Marga untuk melakukan transformasi tata kelola penyelenggaraan jalan yang lebih akomodatif terhadap isu lintas sektoral terkait kesetaraan, lingkungan, teknologi, dan perbaikan pendekatan penyelenggaraan urusan pemerintahan.

a. Pengarusutamaan GEDSI (*Gender Equality, Disability, and Social Inclusion*)

Dorongan agar penyediaan infrastruktur jalan tidak bias ekonomi sudah dimandatkan dalam Pasal 2 huruf f UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan yang menyatakan bahwa salah satu asas dalam penyelenggaraan jalan adalah asas keadilan yang melandasi pemahaman agar Penyelenggaraan

Jalan dapat dimanfaatkan oleh seluruh rakyat dengan memberikan perlakuan yang sama terhadap setiap orang secara proporsional.

Implementasi pengarusutamaan gender dalam penyelenggaraan jalan telah disediakan acuannya melalui Pedoman Pengarusutamaan Gender (07/P/BM/2022) yang berisi arahan kepada Unit Kerja di Lingkungan Ditjen Bina Marga berikut mitra kerja dalam memetakan, menjabarkan, mempercepat, serta memonitor pelaksanaan Pengarusutamaan Gender (PUG) di bidang jalan. Selain itu, pelaksanaan pengarusutamaan gender dilaksanakan dengan penyusunan dokumen *Gender Analysist Pathway* (GAP) dan *Gender Assessment Budget* (GAB).

Pengaturan penyediaan prasarana jalan yang memperhatikan kebutuhan penyandang disabilitas, pejalan kaki, dan pesepeda telah diatur dalam Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki (07/P/BM/2023) dan Pedoman Perancangan Fasilitas Pesepeda (05/P/BM/2021).

Upaya pemerataan penyediaan jalan ke kawasan tertinggal, terpencil, pedesaan, kepulauan, dan perbatasan dalam kerangka pembangunan yang inklusif, selama ini telah ditempuh melalui kebijakan afirmatif, seperti: bantuan pembangunan jembatan gantung, Inpres Jalan Daerah (Inpres Nomor 3 Tahun 2023 dan Inpres Nomor 11 Tahun 2025), maupun fasilitasi dalam penyelenggaraan Dana Alokasi Khusus Bidang Jalan (terakhir kali melalui Perpres Nomor 57 Tahun 2024).

Untuk mempercepat penerapan pengarusutamaan GEDSI (*Gender Equality, Disability, and Social Inclusion*) di bidang jalan, disusun suatu rencana aksi pelaksanaan GEDSI di lingkungan Ditjen Bina Marga yang akan mengkonsolidasikan berbagai upaya yang akan ditempuh dalam meningkatkan perhatian terhadap isu GEDSI dalam penyelenggaraan jalan. Dalam rencana aksi ini akan mencakup upaya untuk:

1) Penguatan kelembagaan dalam pelaksanaan pembaruan standar dan pedoman pengarusutamaan GEDSI di Ditjen Bina Marga;
2) Pembentukan Kelompok Kerja PUG/GEDSI untuk mengkoordinir pelaksanaan pendekatan kepada golongan rentan untuk berperan serta dalam penyelenggaraan jalan;
3) Memfasilitasi partisipasi perempuan dan penyandang disabilitas dalam kegiatan perumusan kebijakan penyelenggaran jalan melalui FGD/seminar/*knowledge-sharing*, dan kegiatan lainnya baik di tingkat nasional atau internasional; dan
4) Mendorong keterlibatan kelompok rentan secara teratur dan lebih terstruktur dengan Kelompok Kerja PUG/GEDSI.

b. Pengarusutamaan Mitigasi dan Adaptasi terhadap Perubahan Iklim

Biaya penanganan terhadap dampak perubahan iklim terhadap prasarana jalan, khususnya penanggulangan kejadian longsoran di jalan nasional pada

periode Renstra 2020-2024, cukup besar (sekitar 5-10% dari total APBN Ditjen Bina Marga) dan cenderung meningkat dari tahun ke tahun.

Kondisi tersebut di atas mengisyaratkan perlunya upaya mitigasi dan adaptasi terhadap dampak perubahan iklim di bidang jalan yang lebih terukur, bukan hanya yang bersifat reaktif, tetapi mulai dari awal perencanaan dengan mengadaptasikan standar teknis jalan terhadap curah hujan yang lebih tinggi maupun potensi gempa yang lebih intens.

Di sisi lain, semua sektor, termasuk bidang jalan, dituntut untuk ikut berkontribusi dalam agenda nasional pengurangan emisi gas rumah kaca (GRK) menuju sebagaimana dimandatkan Perpres Nomor 110 Tahun 2025. dari aktivitas konstruksi maupun operasional jalan,

Terdapat 4 (empat) komponen kebijakan pengarusutamaan mitigasi dan adaptasi terhadap perubahan iklim yang akan dilaksanakan Ditjen Bina Marga dalam periode Renstra 2025-2029, yaitu:

1) Adaptasi Standar dan Proses Perencanaan, Desain, dan Konstruksi yang lebih berketahanan iklim, yang mencakup inisiatif strategis berikut:
    a. Penilaian risiko dan kerentanan perubahan iklim pada koridor jalan nasional sebagai database pendukung pengambilan keputusan;
    b. Penyempurnaan NSPK di bidang jalan dan jembatan untuk mengadaptasi dampak perubahan iklim terhadap kebutuhan spesifikasi jalan dan jembatan yang lebih tinggi sesuai perubahan dalam curah hujan, karakteristik geologi, maupun aspek teknis lainnya;
    c. Pelaksanaan pilot proyek untuk penerapan konsep jalan hijau, resilien, dan berkeselamatan;
    d. Penggunaan material inovatif baru dan terbarukan serta ramah lingkungan dalam pelaksanaan konstruksi di bidang jalan;
2) Adaptasi dan mitigasi dampak perubahan iklim dalam tahap pengoperasian dan pemeliharaan, yang mencakup inisiatif strategis berikut:
    a. Pengintegrasian data dan informasi faktor perubahan iklim dalam sistem pemprograman kebijakan Manajemen Aset Jalan (IRMS, BMS, PKRMS, InVJ, InSlope).
    b. Penerapan kontrak kinerja jangka panjang untuk ruas-ruas jalan nasional yang berisiko tinggi terdampak perubahan iklim untuk menjamin sustainabilitas pelayanan jalan;
3) Inovasi pembiayaan untuk memastikan tercukupinya kebutuhan pendanaan untuk melakukan adaptasi dan mitigasi dampak

perubahan iklim di sektor jalan, yang mencakup inisiatif strategis berikut:

a. Pengintegrasian sistem penganggaran penyelenggaraan jalan yang berbasis ketahanan iklim;

b. Pemanfaatan sumber pembiayaan alternatif (misalnya melalui menafaatan dana hasil carbon trading, penerapan retribusi/pajak karbon, dsb) untuk mendanai penyelenggaraan jalan yang berketahanan iklim.

4) Peningkatan sistem monitoring dan kapasitas kelembagaan dalam penyelenggaraan jalan yang berketahanan iklim, yang mencakup inisiatif strategis berikut:

a. Penguatan kelembagaan pelaksana penelitian dan pengembangan untuk menyusun kebijakan, standar dan pedoman penyelenggaraan jalan yang berketahanan iklim;
b. Pembentukan Unit Ketahanan Iklim Lintas Sektor yang bertugas mengkoordinasikan penerapan konsep jalan berkelanjutan dan berketahanan iklim yang membutuhkan dukungan lintas K/L;
c. Peningkatan pemahaman prinsip kebijakan dan metode penerapan pembangunan jalan berketahanan iklim kepada seluruh *stakeholders* di lingkungan Ditjen Bina Marga.
d. Peningkatan kapasitas kelembagaan dan pelaksanaan monitoring kinerja Pemda dalam mendukung penerapan kebijakan pembangunan jalan yang berketahanan iklim.

c. Perbaikan Tatakelola menuju *Good Governance* dalam Penyelenggaraan Jalan

Dalam RPJPN 2025-2045 disampaikan bahwa periode Renstra 2025-2029 ini merupakan fondasi bagi agenda transformasi nasional yang dimulai dari (i) transformasi tata kelola, yang disusul dengan (ii) transformasi sosial, dan (iii) transformasi ekonomi. Untuk itu, perbaikan tatakelola dalam penyelenggaraan jalan menuju *good governance* wajib dijadikan sebagai agenda utama.

Pada periode Renstra 2025-2029, Ditjen Bina Marga akan fokus melakukan perbaikan tatakelola pada 3 (tiga) aspek berikut:

1) Penguatan Kelembagaan Pembinaan Jalan Daerah, yang mencakup beberapa inisiatif strategis berikut:

a. Peningkatan koordinasi Antar K/L (khususnya dengan Kemenkeu, Bappenas, Kemendagri) untuk peningkatan efektivitas program dukungan penanganan jalan daerah.

b. Pengaturan ulang pembagian tugas di internal Kementerian PU dalam fasilitasi penyelenggaraan jalan Daerah (khususnya antara: PFID, Direktorat, Balai);

2) Perbaikan tatakelola dalam Penyelenggaraan Jalan Tol, yang mencakup beberapa inisiatif strategis berikut:
    a. Percepatan penerapan MLFF (*Multi Lane Free Flow*) untuk meningkatkan efisiensi operasional pelayanan jalan tol;
    b. Penguatan dan penerapan Standar Pelayanan Minimal (SPM) Jalan Tol untuk melindungi kepentingan pengguna jalan tol melalui jaminan kualitas layanan, mendorong peningkatan kinerja Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) secara konsisten dan terukur, menjadi dasar evaluasi dan pengawasan oleh pemerintah terhadap penyelenggaraan jalan tol, dan mewujudkan kepastian layanan dalam sistem transportasi jalan berbayar;
    c. Penguatan kelembagaan Penyelenggaraan Jalan Tol dengan membentuk Balai Pengelolaan Dana Pengembangan Jalan Tol (BPDPJT) yang mempunyai tugas melaksanakan penyusunan rencana, program, dan pengelolaan penerimaan negara bukan pajak yang bersumber dari pengusahaan jalan tol dan penerimaan lain untuk pengembangan jaringan jalan tol;
    d. Penyusunan kajian dan *pilot project* penerapan skema *Asset Recycling* dalam mendukung percepatan pembangunan jalan tol di Indonesia.
3) Penguatan Tata Kelola Penyelenggaraan Jalan Nasional, yang mencakup beberapa inisiatif strategis berikut:
    a. Peningkatan kapabilitas penerapan manajemen asset jalan nasional pada seluruh jajaran di Lingkungan Ditjen Bina Marga;
    b. Perluasan penerapan *Long Segment* melalui Kontrak Jangka Panjang (prinsip *Value for Money*) untuk optimalisasi pendanaan preservasi jalan nasional.

d. Transformasi Teknologi dalam Penyelenggaraan Jalan

Disrupsi teknologi di era Industri 4.0 saat ini telah merambah ke seluruh sektor melalui upaya penerapan *Artificial Intelligence* (AI), *Big Data*, dan *Cloud Computing* untuk meningkatan efektivitas penyediaan layanan publik. Sektor jalan perlu segera menyiapkan berbagai pranata untuk mengujiterapkan teknologi secara lebih mendalam dalam bisnis proses penyelenggaraan jalan.

Pada periode Renstra 2025-2029, Ditjen Bina Marga akan melakukan sejumlah upaya untuk melakukan transformasi teknologi dalam seluruh tahapan penyelenggaraan jalan diantaranya melalui:

1) Pemanfaatan teknologi *Surveillance* dan *Artificial Intellingence* (AI) dalam pelaksanaan Survei Kondisi Jalan (termasuk Jembatan dan Lereng) yang selama ini masih dilakukan secara manual.

2) Pengembangan Sistem Database Jalan Terintegrasi untuk Jalan Nasional/ Provinsi/ Kabupaten/Kota sebagai *Big Data* yang menjadi dasar dalam pemprogramanan penanganan jalan secara update dan komprehensif.
3) Pengintegrasian seluruh Sistem Manajemen Aset (IRMS, PKRMS, BMS, Invi-J, In-Slope, dan lainnya) dalam suatu *Decision Support System* (DSS) yang berbasis Web (*Cloud Computing*) untuk mengoptimalkan kebijakan penangan jalan secara nasional.
4) Penerapan BIM (*Building Information System*) berbasis web untuk peningkatan kualitas proses dan output serta hasil penyelenggaraan jalan.

Dalam rangka menjawab isu strategis terkait peningkatan kualitas perencanaan, pengambilan keputusan, serta akuntabilitas penyelenggaraan jalan, Ditjen Bina Marga telah merencanakan reformasi penyediaan dan pengelolaan data jalan secara menyeluruh. Reformasi ini mencakup penataan ulang tata kelola data, standardisasi metodologi dan format data, peningkatan kualitas dan keterkinian data, serta penguatan peran data sebagai dasar utama perencanaan, pemrograman, pelaksanaan, dan evaluasi penyelenggaraan jalan.

Sebagai bagian dari reformasi tersebut, Ditjen Bina Marga akan mengkaji dan mendorong pemanfaatan skema KPBU dalam penyediaan dan pengelolaan data jalan. Skema KPBU ini dipandang sebagai alternatif strategis untuk mempercepat ketersediaan data yang andal, berkelanjutan, dan berbasis teknologi, dengan tetap menjamin kepentingan publik, keamanan data, serta kendali pemerintah.

Untuk menjamin objektivitas, kredibilitas, dan mutu data yang dihasilkan, penyediaan data jalan akan dilengkapi dengan mekanisme penjaminan kualitas oleh lembaga independen. Lembaga penjamin kualitas data tersebut akan bekerja sama dengan asosiasi profesi terkait, seperti Himpunan Pengembangan Jalan Indonesia (HPJI) dan asosiasi sejenis, guna memastikan penerapan standar teknis, metodologi, dan etika profesi dalam proses pengumpulan, pengolahan, dan pemanfaatan data.

e. Peningkatan Pelayanan Perizinan

Ditjen Bina Marga mengelola bagian-bagian jalan yang meliputi ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan sebagai komponen strategis infrastruktur jalan nasional yang sekaligus merupakan BMN. Bagian-bagian jalan tersebut tidak hanya berfungsi untuk menjamin penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, andal, dan berkesinambungan, tetapi juga memiliki potensi ekonomi yang dapat dioptimalkan pemanfaatannya secara terencana, terukur, dan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Optimalisasi pemanfaatan aset jalan diarahkan untuk meningkatkan kinerja pengelolaan BMN serta

memperluas kontribusinya terhadap penerimaan negara, khususnya melalui peningkatan PNBP .

Dalam rangka mewujudkan optimalisasi tersebut, Ditjen Bina Marga menyelenggarakan layanan perizinan pemanfaatan bagian-bagian jalan yang dilaksanakan berdasarkan prinsip Mudah, Akuntabel, Nyaman, Tanggap, Aktual, dan Profesional (MANTAP). Penerapan prinsip-prinsip ini bertujuan untuk memberikan kepastian hukum, kepastian waktu, serta transparansi proses perizinan, dengan tetap menjaga fungsi utama jalan, aspek keselamatan pengguna jalan, dan kepatuhan terhadap standar teknis. Layanan perizinan yang efektif dan akuntabel diposisikan sebagai instrumen kebijakan untuk memfasilitasi pemanfaatan ruang jalan oleh mitra perizinan dalam mendukung kegiatan usaha yang produktif dan bernilai tambah.

Pelaksanaan kebijakan perizinan pemanfaatan bagian-bagian jalan tersebut diharapkan dapat mendorong peningkatan aktivitas ekonomi melalui tumbuhnya kegiatan usaha di sepanjang dan sekitar koridor jalan. Dampak lanjutan yang ditargetkan meliputi peningkatan aksesibilitas dan konektivitas wilayah, kemudahan akses terhadap sumber daya dan pusat-pusat kegiatan ekonomi, serta penguatan daya tarik investasi, baik di sektor transportasi, perdagangan, industri, maupun pariwisata. Dengan demikian, pemanfaatan aset jalan tidak hanya berkontribusi terhadap penerimaan negara, tetapi juga berperan sebagai katalisator pembangunan wilayah dan penggerak pertumbuhan ekonomi yang inklusif dan berkelanjutan.

Kebijakan optimalisasi pemanfaatan bagian-bagian jalan tersebut selaras dengan pelaksanaan Program Utama PU608, khususnya dalam upaya optimalisasi aset infrastruktur untuk menghasilkan output yang maksimal dan meningkatkan nilai tambah dari setiap aset yang dikelola. Selain itu, kebijakan ini juga diarahkan untuk menurunkan tingkat aset tidak termanfaatkan (*idle* BMN) melalui pengelolaan aset yang lebih produktif, efisien, dan akuntabel, sehingga pengelolaan BMN pada Ditjen Bina Marga dapat memberikan manfaat ekonomi, sosial, dan fiskal secara optimal bagi negara.

f. Pembentukan Penyidik Pegawai Negeri Sipil Untuk Pengamanan Barang Milik Negara (BMN)

Ditjen Bina Marga memiliki mandat strategis dalam penyelenggaraan urusan pemerintahan di bidang jalan. Sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, Ditjen Bina Marga bertugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan jalan, yang mencakup perencanaan, pembangunan, peningkatan, preservasi, serta pengawasan jalan nasional. Selain itu, Ditjen Bina Marga juga melaksanakan fungsi pemberian bimbingan teknis dan supervisi kepada pemangku kepentingan terkait guna menjamin keterpaduan, keseragaman standar, serta keberlanjutan penyelenggaraan jalan.

Dalam pelaksanaan tugas dan fungsinya, Ditjen Bina Marga dihadapkan pada berbagai permasalahan strategis dan operasional, khususnya yang berkaitan dengan terganggunya fungsi jalan akibat pemanfaatan ruang jalan yang tidak sesuai dengan ketentuan. Permasalahan tersebut antara lain berupa perusakan bagian-bagian jalan, pemasangan reklame atau baliho, serta kegiatan penggalian dan pemasangan utilitas di dalam ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan tanpa adanya izin dari Ditjen Bina Marga. Kondisi tersebut berpotensi menurunkan tingkat pelayanan jalan, mengganggu keselamatan pengguna jalan, mempercepat kerusakan infrastruktur, serta menimbulkan risiko hukum dan kerugian negara apabila tidak ditangani secara sistematis dan tegas.

Berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022, setiap orang yang melakukan kegiatan yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan dapat dikenakan sanksi pidana berupa pidana penjara paling lama 18 (delapan belas) bulan atau denda paling banyak Rp15.000.000.000,00 (lima belas miliar rupiah). Ketentuan sanksi tersebut menegaskan pentingnya perlindungan fungsi jalan sebagai prasarana publik strategis sekaligus memberikan dasar hukum yang kuat bagi pemerintah dalam melakukan penegakan hukum di bidang jalan.

Dalam rangka menjamin efektivitas penegakan hukum dan penyelesaian permasalahan hukum di bidang jalan, diperlukan keberadaan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) yang memiliki kewenangan khusus sesuai dengan lingkup tugas dan tanggung jawabnya. PPNS di bidang jalan berperan sebagai instrumen penegakan hukum administratif dan pidana yang bertugas melakukan pemeriksaan, penyidikan, pemantauan, serta pengawasan terhadap pemanfaatan bagian-bagian jalan agar tetap sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Keberadaan PPNS menjadi krusial untuk memperkuat fungsi pengendalian dan pengawasan penyelenggaraan jalan, sekaligus mendukung tugas penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam proses penegakan hukum.

Sesuai dengan ketentuan Pasal 62A Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, selain pejabat penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia, Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan instansi pemerintah yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya berada di bidang jalan diberikan wewenang khusus sebagai penyidik untuk membantu pelaksanaan penyidikan sebagaimana diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP). Penugasan kewenangan tersebut dimaksudkan untuk meningkatkan efektivitas dan kecepatan penanganan tindak pidana di bidang jalan melalui pemanfaatan kompetensi teknis dan pemahaman substantif aparatur yang secara langsung mengelola infrastruktur jalan.

Dalam menjalankan tugas penyidikan, PPNS di bidang jalan memiliki kewenangan antara lain melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan atau keterangan yang berkenaan dengan dugaan tindak pidana di bidang jalan; melakukan pemeriksaan terhadap orang yang diduga melakukan tindak pidana; meminta keterangan, data, dan barang bukti yang relevan; melakukan pemeriksaan terhadap dokumen-dokumen yang berkaitan dengan peristiwa tindak pidana; serta melakukan pemeriksaan di lokasi tertentu yang diduga terdapat barang bukti, termasuk melakukan penyitaan dan penyegelan terhadap bahan dan barang hasil pelanggaran yang dapat dijadikan alat bukti. Selain itu, PPNS juga dapat meminta bantuan tenaga ahli guna mendukung pembuktian secara teknis dalam pelaksanaan penyidikan tindak pidana di bidang jalan.

Dengan penguatan peran dan kapasitas PPNS di lingkungan Ditjen Bina Marga, diharapkan penegakan hukum di bidang jalan dapat dilaksanakan secara lebih efektif, konsisten, dan berkeadilan. Hal ini sekaligus menjadi bagian dari upaya sistemik untuk menjaga fungsi jalan, meningkatkan kepastian hukum, serta mendukung penyelenggaraan jalan yang aman, tertib, dan berkelanjutan sesuai dengan prinsip tata kelola pemerintahan yang baik.

g. Tata Kelola dan Mekanisme Penerapan Manajemen Risiko

Tata Kelola dan Mekanisme Penerapan Manajemen Risiko di Ditjen Bina Marga diperlukan karena karakteristik tugas dan fungsi penyelenggaraan jalan nasional memiliki tingkat kompleksitas, ketidakpastian, dan eksposur risiko yang tinggi. Ditjen Bina Marga mengelola program dan kegiatan strategis dengan skala anggaran besar, cakupan wilayah luas, serta target kinerja yang terukur. Tanpa tata kelola manajemen risiko yang jelas, potensi risiko seperti keterlambatan pelaksanaan, ketidaktepatan mutu, pembengkakan biaya, atau tidak tercapainya target layanan dapat menghambat pencapaian sasaran Renstra. Pembangunan dan preservasi jalan nasional menghadapi tantangan teknis yang beragam, seperti kondisi tanah problematik, kerawanan bencana alam, keterbatasan akses lokasi, hingga gangguan keamanan di wilayah tertentu. Tata kelola manajemen risiko memungkinkan identifikasi dini dan penanganan sistematis terhadap risiko-risiko tersebut sehingga dampaknya dapat diminimalkan.

Kegagalan proyek, kecelakaan infrastruktur, atau gangguan layanan jalan dapat berdampak pada keselamatan masyarakat dan menurunkan kepercayaan publik. Dengan mekanisme manajemen risiko yang terstruktur, Ditjen Bina Marga dapat menjaga nilai organisasi, integritas, dan akuntabilitas dalam penyelenggaraan tugasnya. Penerapan manajemen risiko merupakan bagian dari SPIP dan mendukung prinsip transparansi, akuntabilitas, serta kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan. Tata kelola yang jelas memastikan peran dan tanggung jawab setiap Unit Pemilik Risiko (UPR) terlaksana secara konsisten dan dapat dipertanggungjawabkan.

Komitmen pimpinan UPR untuk menerapkan manajemen risiko akan memberikan dukungan informasi yang relevan dan berbasis analisis risiko bagi pimpinan dalam menetapkan prioritas, alokasi sumber daya, serta strategi pelaksanaan program dan kegiatan. Dengan demikian, keputusan yang diambil menjadi lebih rasional, terukur, dan adaptif terhadap perubahan kondisi. Risiko yang tidak dikelola dengan baik dapat menimbulkan dampak jangka panjang, seperti meningkatnya biaya pemeliharaan, penurunan umur layanan jalan, dan terganggunya konektivitas wilayah. Tata kelola manajemen risiko membantu memastikan keberlanjutan fungsi jalan nasional sebagai infrastruktur strategis.

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 Ditjen Bina Marga (Unit Organisasi/Unit Kerja/UPT/Satuan Kerja) wajib menerapkan manajemen risiko.

Penerapan manajemen risiko di lingkungan Ditjen Bina Marga dilaksanakan dengan mengacu pada Pedoman Penerapan Manajemen Risiko di Lingkungan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat sebagaimana diatur dalam Surat Edaran Menteri PUPR Nomor 12/SE/M/2024. Pedoman tersebut mengatur tahapan proses manajemen risiko yang dilaksanakan secara sistematis dan berkelanjutan, meliputi komunikasi dan konsultasi dengan para pemangku kepentingan, perumusan lingkup, konteks, dan kriteria risiko, pelaksanaan penilaian risiko, penetapan dan pelaksanaan respon risiko, serta kegiatan pemantauan dan peninjauan. Seluruh proses tersebut didukung dengan mekanisme pencatatan dan pelaporan yang terstandar guna memastikan keterlacakan, akuntabilitas, dan efektivitas penerapan manajemen risiko dalam mendukung pencapaian sasaran kinerja organisasi.

Setiap Unit Pemilik Risiko (UPR) di Lingkungan Ditjen Bina Marga wajib menyusun rencana penerapan Manajemen Risiko sesuai Format yang ditentukan dalam Lampiran SE Nomor 12/SE/M/2024 dan menyampaikannya kepada Direktur Jenderal melalui Direktorat Kepatuhan Internal untuk mendapatkan persetujuan.

Setiap Unit Pemilik Risiko (UPR) di Lingkungan Ditjen Bina Marga wajib menyampaikan Laporan penerapan Manajemen Risiko, berupa (1) Laporan Penerapan Manajemen Risiko Pertengahan Tahun dan (2) Laporan Penerapan Manajemen Risiko Tahunan) dan menyampaikan ke UPR yg lebih tinggi (UPR T2 ke dirjen, UPR T3 ke kabalai) serta menyampaikan tembusan ke Direktorat Kepatuhan Intern. Setiap Dokumen MR harus dilakukan verifikasi oleh UKI/UKI UPT.

Sekretariat Ditjen Bina Marga dan Direktorat Ssistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan sebagai pengelola risiko UPR T1 menyusun laporan penerapan MR untuk disampaikan kepada Direktur Jenderal Bina Marga, yang sebelumnya diverifikasi oleh Direktorat Kepatuhan Intern terlebih dahulu.

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

3.3 Kerangka Regulasi Penyelenggaraan Jalan 2025-2029

Kerangka regulasi merangkum seluruh kebutuhan peraturan perundang-undangan (NSPK) baru/perubahan/pencabutan untuk mendukung pelaksanaan arah kebijakan dan strategi dalam rangka pencapaian target kinerja yang ditetapkan dalam Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029. Daftar selengkapnya kerangka regulasi pendukung target kinerja, arah kebijakan dan strategi penyelenggaraan jalan untuk Tahun 2025-2029 disampaikan pada **Lampiran II**.

Adapun arah penguatan kerangka regulasi untuk penyelenggaraan jalan Tahun 2025-2029 adalah sebagai berikut:

3.3.1 Penyesuaian NSPK Penyelenggaraan Jalan sesuai arahan UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan

Dengan dikeluarkannya UU No 2 Tahun 2022, telah diintrodusir sejumlah konsep pengaturan baru terkait dengan penyelenggaraan jalan dan jalan tol, diantaranya terkait dengan dukungan pendanaan jalan daerah, pengambilalihan urusan pelaksanaan pembangunan jalan daerah, wewenang penyelenggaraan jalan desa, implementasi pembangunan jalan berkelanjutan, model pembiayaan berbasis ketersediaan layanan, investasi jalan tol, tarif jalan tol, jalan pengganti jalan tol, PNBP kelebihan kelayakan jalan tol, pengaturan jalan khusus, sistem data dan informasi penyelenggaraan jalan, kelas jalan, identitas jalan, pengendalian muatan berlebih, PPNS bidang jalan, dan lain sebagainya

Penetapan perubahan atas PP No 34 Tahun 2006 tentang Jalan dan peraturan pelaksanaan dari PP No 23 Tahun 2024 tentang Jalan Tol menjadi sangat penting untuk menyesuaikan dengan konteks dan kerangka pengaturan terbaru serta mengantisipasi berbagai perkembangan lingkungan strategis ke depan. Oleh karena itu, terdapat beberapa pengaturan turunan yang perlu diselaraskan terhadap peraturan perundang-undangan tentang Jalan, pada level perencanaan sampai pengawasan, antara lain:

- **Pedoman Penyusunan Program dan Anggaran**
  Pedoman yang akan disusun akan mengatur penetapan rencana tingkat kinerja, perkiraan biaya, dan prioritas penanganan jalan, termasuk mekanisme penganggaran, dukungan Pemerintah Pusat ke pemerintah daerah, serta penerapan model pembiayaan berbasis ketersediaan layanan.

- **Pedoman Pengendalian Ruang di Sekitar Jalan**
  Pengendalian ruang di sekitar jalan perlu setidaknya terkait dengan pemberian patok batas ruang pengawasan jalan dan pemberian izin pembatasan jumlah jalan masuk, serta ketentuan lain yang terkait dengan penggunaan ruang di sekitar jalan dalam rangka menjaga agar penyediaan jalan tetap sesuai dengan persyaratan teknis yang ditetapkan. Penyusunan pedoman ini dilakukan sebagai pembaharuan dari Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 20/PRT/M/2010 tentang Pedoman Pemanfaatan dan Penggunaan Bagian-bagian Jalan.
- **Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan**
  Revisi atas Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan diperlukan untuk menyempurnakan ketentuan teknis, mekanisme pembiayaan, dan pelaksanaan preservasi jalan.

- **Persyaratan Teknis Jalan dan Perencanaan Teknis Jalan**
  Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 5 Tahun 2023 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Perencanaan Teknis Jalan yang baru diterbitkan pada tahun 2023 masih memerlukan *updating* guna menyesuaikan parameter persyaratan teknis dan potongan melintang jalan dalam rangka mengantisipasi dampak perubahan iklim.
- **Ketentuan Teknis dan Tata Cara Pelaksanaan Audit Keselamatan Jalan dan Inspeksi Keselamatan Jalan;**
  Penyusunan ketentuan ini diperlukan dalam pelaksanaan Audit Keselamatan Jalan baik dalam proses perencanaan, konstruksi, dan operasional jalan.
- **Tata Cara Pengawasan Jalan;**
  Revisi Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 04/PRT/M/2012 tentang Tata Cara Pengawasan Jalan diperlukan untuk menyesuaikan pengaturan pada peraturan terbaru yang terkait tata cara, mekanisme, dan tindak lanjut dari hasil pengawasan jalan, termasuk untuk mengakomodir kebijakan nasional terkini, yaitu pengendalian muatan berlebih yang secara bersama-sama juga dilakukan oleh seluruh sektor terkait sesuai kewenangannya.
- **Pedoman Peran Masyarakat dalam Penyelenggaraan Jalan;**
  Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 01/PRT/M/2012 tentang Pedoman Peran Masyarakat dalam Penyelenggaraan Jalan perlu direvisi untuk mempertajam mekanisme dan manifestasi pelaksanaan peran masyarakat dalam penyelenggaraan jalan, khususunya dalam tahap penyusunan program dan anggaran, perencanaan taknis, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian, dan preservasi.

- **Pedoman Penyelenggaraan Jalan Khusus;**
  Revisi atas Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11/PRT/M/2011 tentang Pedoman Penyelenggaraan Jalan Khusus perlu direvisi guna mempertajam aspek teknis (seperti pemenuhan persyaratan teknis jalan khusus), serta aspek administrasi yang terkait dengan penyerahan dan pengambilalihan jalan khusus menjadi jalan umum.

Adapun beberapa pengaturan turunan yang direncanakan masuk dalam Program Legislasi 2026, antara lain:

- **Tata Cara Pemberian Rekomendasi Pengambilalihan Pelaksanaan Urusan Pembangunan Jalan**

  Pengaturan ini diperlukan dalam melakukan evaluasi dan pemberian rekomendasi pengambilalihan pelaksanaan urusan pembangunan jalan provinsi, jalan kabupaten, dan jalan kota. Konteks pengaturan disini sejalan dengan kegiatan pembinaan dan dukungan penanganan jalan daerah, baik jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa.

  Saat ini jalan daerah mengkomposisi lebih dari 80% penyediaan aksesibilitas dan konektivitas jalan secara keseluruhan di Indonesia. Porsi tersebut berkonsekuensi pada besarnya kebutuhan pendanaan dan pengalokasian sumberdaya lainnya (SDM, data, NSPK, kelembagaan, dsb) untuk mendukung penyelenggaraan jalan Daerah.

  Kewenangan pemerintah dalam pembinaan dan dukungan bagi penyelenggaraan jalan daerah sesuai konsep baru dalam UU No 2 Tahun 2022 perlu didukung dengan pembaruan NSPK yang sesuai dengan kondisi dan permasalahan, serta kebutuhan peningkatan kapasitas pemerintah daerah dalam menyelenggarakan jalan baik secara teknis, kelembagaan, maupun pendanaan.

- **Pedoman Penetapan Fungsi Jalan dan Status Jalan**
  Pedoman ini merupakan pemutakhiran dari Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2012 tentang Pedoman Penetapan Fungsi Jalan dan Status Jalan yang menjelaskan penajaman pengaturan tentang tata cara perubahan fungsi jalan dan status jalan. Pemutakhiran pedoman tersebut juga diperlukan penyesuaian terhadap kebijakan terkait rencana tata ruang wilayah nasional dan prioritas nasional sebagaimana tercantum dalam dokumen perencanaan pembangunan nasional.

  Adapun sebagai turunan dari Pedoman Penetapan Fungsi Jalan dan Status Jalan, perlu ditindaklanjuti dengan beberapa peraturan pengganti/ reviu beberapa Keputusan Menteri Pekerjaan Umum, antara lain: Penetapan Ruas Jalan dalam Jaringan Jalan Primer menurut Fungsinya sebagai Jalan Arteri Primer (JAP) dan Jalan Kolektor Primer-1 (JKP-1); Penetapan Ruas Jalan Menurut Statusnya sebagai Jalan Nasional; serta Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional.

- **Penyelenggaraan Penelitian, dan Pengembangan di Bidang Jalan**
  Seiring dengan perubahan kelembagaan dalam pelaksanaan penelitian dan pengembangan yang secara nasional dibentuknya BRIN, maka perlu dilakukan revisi atas Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 07/PRT/M/2012 tentang Penyelenggaraan Penelitian dan Pengembangan di Bidang Jalan.
- **Standar Pelayanan Minimal (SPM) Jalan Umum**
  Penyelenggaraan SPM jalan umum perlu diwadahi melalui suatu pedoman sesuai dengan kewenangan masing-masing penyelenggara jalan. Sama halnya dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 16/PRT/M/2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol yang perlu direvisi pada periode 2025-2029 (namun tidak masuk dalam Program Legislasi 2026).
- **Leger Jalan**
  Peraturan Menteri Nomor 78 Tahun 2005 tentang Leger Jalan perlu disempurnakan dengan menambahkan pengaturan mengenai sistem data dan informasi yang dikeloa secara terintegrasi.

Selain beberapa pengaturan di atas, terdapat beberapa pengaturan turunan yang terkait Jalan Tol, seperti:

- Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol disusun pada tahun 2025.
- Penggunaan dan Pemanfaatan Bagian Jalan Tol yang semula direncanakan penyusunan pada tahun 2027, akan dipercepat untuk masuk dalam Program Legislasi 2026.
- Perencanaan Teknis Jalan Tol yang semula direncanakan pada tahun 2026 tidak dimasukkan ke dalam Program Legislasi, karena substansi pengaturan teknisnya telah terakomodasi dalam Peraturan Menteri PUPR Nomor 5 Tahun 2023 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Perencanaan Teknis Jalan, sehingga tidak diperlukan pengaturan tambahan melalui instrumen legislasi tersendiri.
- Transaksi Tol Non-tunai Nirsentuh di Jalan Tol, Tempat Istirahat dan Pelayanan pada Jalan Tol, serta Jenis dan Tarif atas Jenis PNBP yang Berlaku pada Sekretariat BPJT direncanakan pada tahun 2026 namun tidak masuk dalam Program Legislasi.
- Pengaturan lainnya yang direncanakan hingga tahun 2029, seperti: Pelayanan, Pemberdayaan, serta Penelitian dan Pengembangan di Bidang Jalan Tol; Pengembalian Investasi Penugasan Pengusahaan Jalan Tol; Pengambilalihan dan Pengoperasian setelah Masa Konsesi Berakhir; Pedoman Penetapan Tarif Jalan Tol; serta Badan Layanan Umum Jalan Tol.

3.3.2 Pembaruan NSPK untuk mendorong penerapan konsep Jalan Berkelanjutan dan Berketahanan Iklim

Dalam pasal 1 Butir 8 UU No 2 Tahun 2022 disampaikan pengertian tentang Pembangunan Jalan Berkelanjutan sebagai konsep pelaksanaan/penerapan konstruksi berkelanjutan bidang prasarana Jalan yang memuat prinsip berkelanjutan dan berbasiskan keseimbangan aspek lingkungan, ekonomi, dan sosial.

Dalam konteks tersebut pengembangan infrastruktur jalan yang berketahanan iklim menjadi salah satu landasan bagi transformasi nasional (di bidang ekonomi, sosial, tata kelola) sebagaimana dituangkan dalam RPJPN 2025-2045 (UU No 59 Tahun 2024).

Secara spesifik di Provinsi Sulawesi Tengah, Gorontalo, Maluku, dan Maluku Utara yang memiliki kepadatan jalan pada 60 percentile tertinggi dibandingkan Provinsi lainnya di Indonesia dikonotasikan sebagai wilayah dengan paparan dampak perubahan iklim terbesar terhadap aset jalan, dikaitkan dengan jumlah populasi di provinsi-provinsi tersebut yang mencapai jumlah sekitar 7,65 juta jiwa dengan tingkat kepadatan penduduk sekitar 59 jiwa per km2. Pada Provinsi-Provinsi ini penerapan konsep jalan berkelanjutan menjadi lebih mendesak.

Penerapan Konsep Pembangunan Jalan Berkelanjutan (dan berketahanan iklim) membutuhkan adanya pembaruan terhadap sejumlah NSPK di bidang jalan, baik dalam tahap perumusan kebijakan, perencanaan umum, perencanaan teknis, pelaksanaan pembangunan jalan, maupun pengoperasian serta pemeliharaan jalan. Beberapa contoh penerapan konsep pembangunan jalan berkelanjutan yang perlu didorong di Indonesia, antara lain:

- Pada tahap perencanaan dan konstruksi, diperlukan pembuatan program percontohan ketahanan iklim untuk jalan raya, dan penggunaan material dan teknik inovatif untuk meningkatkan ketahanan iklim jaringan jalan raya nasional dan daerah di Indonesia akan menjadi langkah kunci dalam pengarusutamaan penilaian risiko dan kerentanan iklim/*climate risk and vulnerability assessments* (CRVA) untuk jalan raya nasional dan daerah di Indonesia.
- Untuk operasi dan pemeliharaan, perlu diadopsi *Long-Term Performance-Based Maintenance Contract* (LTPBMC) untuk jaringan jalan dengan penilaian risiko bencana dan dampak perubahan iklim yang tinggi. Kontrak ini dapat dirancang untuk menggabungkan perencanaan untuk adaptasi, tanggap darurat bencana, dan rekonstruksi serta pemulihan pascabencana. Penguatan kelembagaan akan memerlukan upaya terkoordinasi dengan menciptakan unit ketahanan iklim lintas sektoral untuk koordinasi dengan kementerian, lembaga, dan kelompok masyarakat rentan, serta menyempurnakan Sistem Manajemen Aset

Jalan (*Indonesian Road Management System*/IRMS) yang menyertakan analisis dampak perubahan iklim ke dalam sistem analisis.

- Pengembangan program percontohan untuk jalan yang hijau, tangguh terhadap iklim, dan aman direncanakan dengan kerangka pendanaan dan pembiayaan khusus dari Pemerintah Indonesia, dengan dukungan dari berbagai lembaga donor. Pengembangan program direncanakan secara bertahap dimulai dengan pelaksanaan penilaian kerentanan ketahanan iklim/*climate resilience vulnerability asssesment* (CRV). Berdasarkan penilaian CRV untuk jaringan jalan berrisiko tinggi, desain program perlu melibatkan langkah-langkah struktural dan *non-struktural* untuk memastikan jejak karbon rendah dari kegiatan konstruksi. Program ini selanjutnya direncanakan untuk mendukung penguatan kapasitas kelembagaan guna menyediakan jalan yang ramah lingkungan dan tangguh. Diharapkan juga bahwa penganggaran pekerjaan iklim dijadikan bagian integral dari program investasi jalan di Ditjen Bina Marga.
- Penggunaan material maupun metode konstruksi yang ramah lingkungan, desain jalan dan jembatan yang berketahanan iklim, serta kebijakan penyelenggaraan jalan yang berimbang dalam memperhatikan aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan perlu lebih dikedepankan.

Penerapan kebijakan tersebut berkonsekuensi kepada adanya peningkatan biaya dalam penyediaan jalan yang lebih berkelanjutan dan berketahanan iklim, berkenaan komponen biaya untuk penyediaan data, teknis perencanaan dan konstruksi yang lebih rumit, serta perhitungan *life-cycle cost* yang lebih kompleks.

Saat ini, telah terdapat Permen PUPR Nomor 9 Tahun 2021 tentang Pedoman Penyelenggaraan Konstruksi Berkelanjutan. Hal ini akan ditindaklanjuti dengan pengaturan penerapannya di bidang jalan dalam aspek perencanaan, pelaksanaan, maupun operasional dan pemeliharaan jalan yang berkelanjutan dan berketahanan iklim.

Selain itu, upaya perwujudan konsep jalan yang berkelanjutan juga perlu mengakomodasi kebutuhan lintasan satwa sebagaimana diatur dalam peraturan terkait Jalan Strategis di Kawasan Hutan. Tujuannya adalah untuk mengurangi dampak negatif terhadap ekosistem hutan melalui penyediaan ruang gerak bagi satwa liar.

3.3.3 Peningkatan Relevansi NSPK di Bidang Jalan terhadap Isu Strategis Lintas Sektor

Perkembangan teknologi yang sangat pesat, tuntutan pengembangan jalur logistik yang lebih efisien, dukungan jaringan jalan bagi pengembangan angkutan massal perkotaan, peningkatan keselamatan jalan, serta tuntutan untuk penyediaan infrastruktur jalan yang lebih memperhatikan arus utama dalam Kesetaraan Gender, Disabilitas, dan Inklusi Sosial (GEDSI),

ketahanan pangan, penerapan ekonomi hijau dan ekonomi biru, dsb, perlu diakomodir melalui peningkatan relevansi NSPK eksisting terhadap berbagai perkembangan lintas sektoral tersebut.

NSPK yang relevan dengan berbagai isu strategis lintas sektoral akan mendorong terwujudnya penyelenggaraan jalan yang lebih humanis/inklusif dan adaptif, sehingga dapat meningkatkan kemanfaatan pembangunan jalan bagi masyarakat. Saat ini Ditjen Bina Marga telah menetapkan Pedoman Penyusunan Kerangka Acuan Kerja Konsultan Pengawasan Teknis Jalan dan Jembatan (06/P/BM/2022) melalui Surat Edaran No. 14/SE/Db/2022 yang didalamnya menekankan penerapan *Gender Equality and Social Inclusion-Civil Society Engagement* (GESI-CSE) serta adaptasi terhadap dampak perubahan iklim. Penerapan pedoman ini dalam pengawasan konstruksi jalan secara lebih luas diharapkan dapat mendorong aplikasi prinsip-prinsip kesetaraan dan keberlanjutan dalam penyelenggaraan jalan.

Keterlibatan masyarakat lokal, perempuan, dan penyandang disabilitas dalam pekerjaan jalan serta alokasi dana untuk peningkatan kapasitas organisasi perempuan dan organisasi kemasyarakatan setempat akan sangat membantu dalam perencanaan ketahanan iklim, yang peka terhadap kebutuhan kelompok rentan masyarakat. Penilaian posisi awal penerapan GEDSI diharapkan dapat menjadi panduan dalam mengembangkan Kebijakan dan Rencana Aksi Ketahanan Iklim Nasional di bidang jalan. Penguatan unit penelitian dan pengembangan di Ditjen Bina Marga, partisipasi perempuan, dan penyandang disabilitas untuk seminar, lokakarya, dan kunjungan studi berbagi pengetahuan nasional atau internasional, serta keterlibatan rutin dengan Pokja juga diharapkan dapat lebih mendukung pengarusutamaan GEDSI di bidang jalan.

Jalan merupakan infrastruktur pendukung (*supporting infrastructure*) pembangunan nasional, sehingga kebijakan penyelenggaraannya harus relevan dengan berbagai agenda prioritas nasional serta perkembangan isu strategis lintas sektor lainnya.

3.3.4 Pelengkapan dan Pembaruan NSPK untuk Pembinaan dan Dukungan Penanganan Jalan Daerah (Jalan Provinsi, Jalan Kabupaten, Jalan Kota, dan Jalan Desa)

Saat ini jalan daerah mengkomposisi lebih dari 80% penyediaan aksesibilitas dan konektivitas jalan secara keseluruhan di Indonesia. Porsi tersebut berkonsekuensi pada besarnya kebutuhan pendanaan dan pengalokasian sumberdaya lainnya (SDM, data, NSPK, kelembagaan, dsb) untuk mendukung penyelenggaraan jalan Daerah.

Kewenangan pemerintah dalam pembinaan dan dukungan bagi penyelenggaraan jalan Daerah sesuai konsep baru dalam UU Nomor 2 Tahun 2022 perlu didukung dengan pembaruan NSPK yang sesuai dengan kondisi dan permasalahan, serta kebutuhan peningkatan

kapasitas Pemda dalam menyelenggarakan jalan baik secara teknis, kelembagaan, maupun pendanaan.

NSPK penyelenggaraan jalan daerah yang ada saat ini perlu ditinjau ulang serta dilengkapi dan disesuaikan dengan kerangka pengaturan dan kondisi terkini terkait konektivitas dan kemantapan jalan daerah, termasuk berbagai potensi modalitas yang memungkinkan untuk mendukung penanganan jalan Daerah.

3.4 Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Jalan 2025-2029

3.4.1 Pertimbangan Penguatan Kelembagaan Direktorat Jenderal Bina Marga

Dasar hukum pelaksanaan penataan kelembagaan Ditjen Bina Marga 2025-2029 mencakup beberapa peraturan terbaru khususnya berkenaan dengan pembentukan Kabinet pada pemerintahan Presiden/Wakil Presiden terpilih 2025-2029, khususnya:

1) Keputusan Presiden Nomor 133/P Tahun 2024 tentang Pembentukan Kementerian Negara dan Pengangkatan Menteri Negara Kabinet Merah Putih Periode Tahun 2024-2029;
2) Perpres Nomor 139 Tahun 2024 tentang Penataan Tugas dan Fungsi Kementerian Negara Kabinet Merah 2024-2029;
3) Perpres Nomor 140 Tahun 2024 tentang Organisasi Kementerian Negara;
4) Perpres Nomor Nomor 170 Tahun 2024 tentang Kementerian PU;
5) Permen PU Nomor 1 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PU;
6) Permen PU Nomor 9 Tahun 2024 tentang Perubahan Kedua Atas Permen PUPR Nomor 16 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja UPT di Kementerian PUPR.

Selain berbasis pada ketentuan terkait organisasi dan tata kerja tersebut di atas, terdapat pertimbangan dari hasil identifikasi potensi dan permasalahan di **Sub Bab 1.2** yang perlu ditindaklanjuti dengan penguatan kelembagaan, diantaranya:

1) Kebutuhan peningkatan dukungan terhadap penyelenggaraan jalan daerah

UU Nomor 2 Tahun 2022 menugaskan kepada Pemerintah Pusat (c.q Ditjen Bina Marga) agar selain melakukan pembinaan juga memberikan dukungan pendanaan dalam penyelenggaraan jalan daerah. Tambahan tugas ini membutuhkan penguatan pada kelembagaan di lingkungan Ditjen Bina Marga maupun koordinasinya dengan Unit dan K/L terkait yang mengurusi jalan daerah.

2) *Kebutuhan peningkatan kualitas pelayanan jalan nasional*

Agenda transformasi nasional menuju Indonesia Emas 2045 dalam RPJPN 2025-2045 mensyaratkan adanya peningkatan signifikan terhadap kinerja pelayanan jalan nasional (aksesibilitas, kondisi, kapasitas, dan keselamatan). Dengan keterbatasan yang dimiliki, efektivitas bisnis proses penyelenggaraan jalan nasional (*planning, programing, budgeting, executing, evaluating*/PPBBE) di Ditjen Bina Marga harus ditingkatkan, khususnya untuk memastikan tercapainya target kinerja secara tepat waktu, tepat biaya, tepat mutu, dan tepat besaran.

3) *Kebutuhan penambahan panjang jalan tol yang beroperasi*

Penurunan waktu tempuh pada koridor utama jalan nasional yang berpengaruh signifikan terhadap penurunan biaya logistik sangat bergantung dari kemajuan penyediaan jalan tol, khususnya pada jalur *Asian Highway*. Oleh karenanya, perlu dilakukan peningkatan kapasitas dari kelembagaan pengatur jalan tol agar target pembangunan jalan tol dalam RUJJN (367/KPTS/M/2023) dapat tercapai dengan dukungan konstruksi dari Pemerintah yang seminimal mungkin.

4) *Antisipasi terhadap dampak perkembangan teknologi, kelangkaan material, dan perubahan iklim*

Perubahan mendasar NSPK penyelenggaraan jalan untuk mengantisipasi dampak perkembangan teknologi, kelangkaan material, dan perubahan iklim perlu didorong melalui peningkatan kelembagaan dalam pembinaan teknis dan manajemen penerapannya dalam pembangunan dan preservasi jalan di lapangan.

5) *Dukungan terhadap kemajuan pelaksanaan reformasi birokrasi*

Perwujudan organisasi pemerintahan yang adaptive/*agile* dalam mencapai target kemajuan reformasi birokrasi, harus didukung oleh pengelolaan sumber daya organisasi (SDM, anggaran, aset, regulasi, data/informasi) yang efektif. Sehingga diperlukan penguatan kelembagaan dalam penyelenggaraan dukungan manajemen di lingkungan Ditjen Bina Marga.

3.4.2 Struktur Organisasi Eksisting Direktorat Jenderal Bina Marga

Organisasi Ditjen Bina Marga eksisting dalam penyelenggaraan jalan disusun dengan struktur sebagai berikut:

1) Ditjen Bina Marga terdiri dari 9 (sembilan) Unit Kerja Kantor Pusat[48], yaitu:

[48] Sebagaimana tercantum pada Permen PU No 1 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PU

a. 1 (satu) unsur Pembantu Pimpinan dengan nomenklatur Sekretariat Direktorat Jenderal, dan

b. 8 (delapan) unsur Pelaksana, dengan nomenklatur sebagai berikut:

i. Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan;
ii. Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan;
iii. Direktorat Pembangunan Jalan;
iv. Direktorat Pembangunan Jembatan;
v. Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah I;
vi. Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II;
vii. Direktorat Jalan Bebas Hambatan; dan
viii. Direktorat Kepatuhan Intern.

2) Untuk pelaksanaan tugas teknis operasional dan/atau tugas teknis penunjang di lingkungan Ditjen Bina Marga terdapat sebanyak 37 (tiga puluh tujuh) UPT[49] dengan nomenklatur sebagai berikut:

a. 33 (tiga puluh tiga) Balai Besar/Balai Pelaksana Jalan Nasional yang bertugas melaksanakan pemrograman, perencanaan, pengadaan, pembangunan, preservasi dan pengendalian penerapan NSPK bidang jalan dan jembatan termasuk konektivitas jaringan jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Adapun susunannya sebagai berikut:

i. 9 (sembilan) Balai Besar yang dikepalai Pejabat Struktural setara Eselon II.b dengan lokasi di Sumatera Utara, Sumatera Selatan, DKI Jakarta-Jawa Barat, Jawa Tengah-DIY, Jawa Timur-Bali, Kalimantan Timur, Sulawesi Selatan, Papua Barat-Papua Barat Daya, Papua-Papua Pegunungan.

ii. 24 (dua puluh empat) Balai yang dikepalai Pejabat Struktural setara Eselon III dengan lokasi di Aceh, Riau, Sumatera Barat, Jambi, Kepulauan Riau, Bengkulu, Bangka Belitung, Lampung, Banten, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur, Kalimantan Selatan, Kalimantan Utara, Kalimantan Tengah, Kalimantan Barat, Sulawesi Barat, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Tengah, Gorontalo, Sulawesi Utara, Maluku, Maluku Utara, Papua Tengah, Papua Selatan.

b. 4 (empat) Balai Teknik, dengan nomenklatur dan tugas sebagai berikut:

i. Balai Bahan dan Perkerasan Jalan, yang bertugas melaksanakan pengkajian, pengembangan dan penerapan teknologi, alih teknologi, mitigasi serta layanan teknis meliputi kliring teknologi, advis teknis, pendampingan teknis, uji

[49] Mengacu pada Permen PU No 01 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian PU.

laboratorium, dan uji lapangan, di bidang bahan dan perkerasan jalan melalui koordinasi dengan Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan.

ii. Balai Keamanan Jembatan dan Terowongan Khusus, yang bertugas 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.

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

iv. Balai Sistem Jaringan dan Lingkungan Jalan, yang bertugas melaksanakan pengkajian, pengembangan dan penerapan teknologi, alih teknologi, mitigasi, serta layanan teknis meliputi kliring teknologi, advis teknis, pendampingan teknis, uji laboratorium, dan uji lapangan di bidang analisa sistem jaringan jalan, keselamatan, keamanan dan lingkungan jalan, melalui koordinasi dengan Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan.

3.4.3 Rencana Penguatan Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Jalan 2025-2029

Disamping penataan struktur organisasi kantor pusat Ditjen Bina Marga sesuai Permen PU Nomor 1 Tahun 2024 sebagaimana disampaikan pada **Sub Bab 3.3.2**, terdapat beberapa rencana penguatan kerangka kelembagaan dalam penyelenggaraan jalan secara umum (dengan melibatkan K/L terkait, Pemda, serta pemangku kepentingan lainnya) yang akan dilakukan pada periode Renstra 2025-2029, diantaranya:

1) Penguatan Kelembagaan Pembinaan dan Pemberian Dukungan Jalan Daerah

Pengembangan jaringan jalan daerah sangat penting untuk mendukung pencapaian sasaran Asta Cita 2024-2029, khususnya dalam mewujudkan swasembada pangan, energi, dan air. Jaringan jalan daerah diharapkan dapat meningkatkan konektivitas khususnya pada *first & last mile* sehingga harus ada perlakuan khusus dalam pemberian dukungan pembangunan dan pemeliharaannya. Diperlukan adanya penguatan proses bisnis di lingkungan Ditjen Bina Marga dalam struktur organisasi yang ada untuk

melaksanakan dukungan bagi jalan daerah dalam skala yang lebih masif di masa datang.

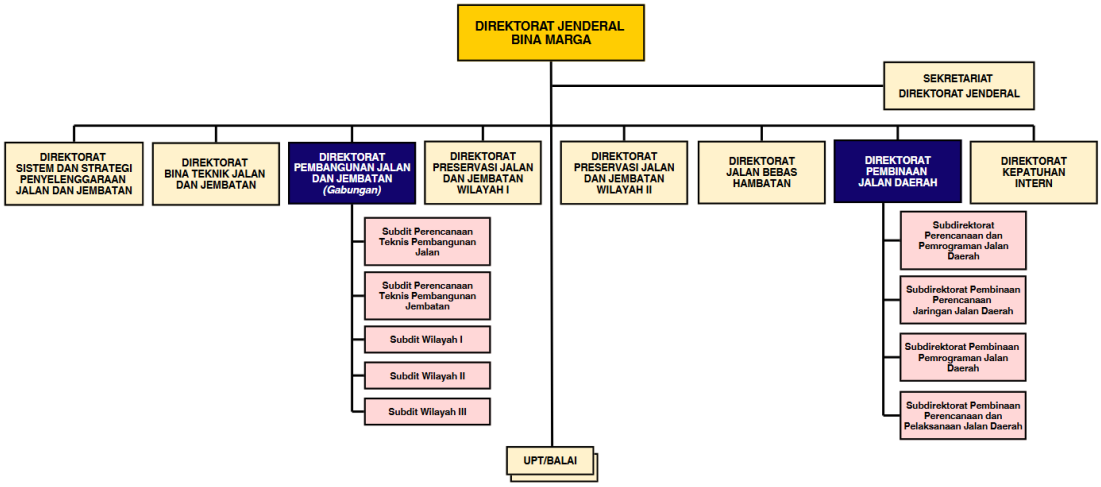
Penugasan terhadap Kementerian PU terkait dengan penyelenggaraan jalan daerah mengalami perluasan dengan ditetapkannya UU Nomor 2 Tahun 2022, dimana selain melaksanakan (i) pembinaan penyelenggaraan jalan daerah secara umum, juga ada penugasan terkait (ii) penyusunan perencanaan jaringan jalan secara nasional, (iii) pengambilalihan penyelenggaraan jalan Provinsi/Kabupaten/Kota, (iv) pemberian dukungan anggaran pembangunan jalan umum bagi Pemerintah Daerah, dan (v) pengembangan sistem data dan informasi penyelenggaraan Jalan yang terintegrasi.

Untuk mengantisipasi peningkatan skala penugasan dalam pembinaan dan pemberian dukungan jalan daerah akan dilakukan beberapa hal berikut ini:

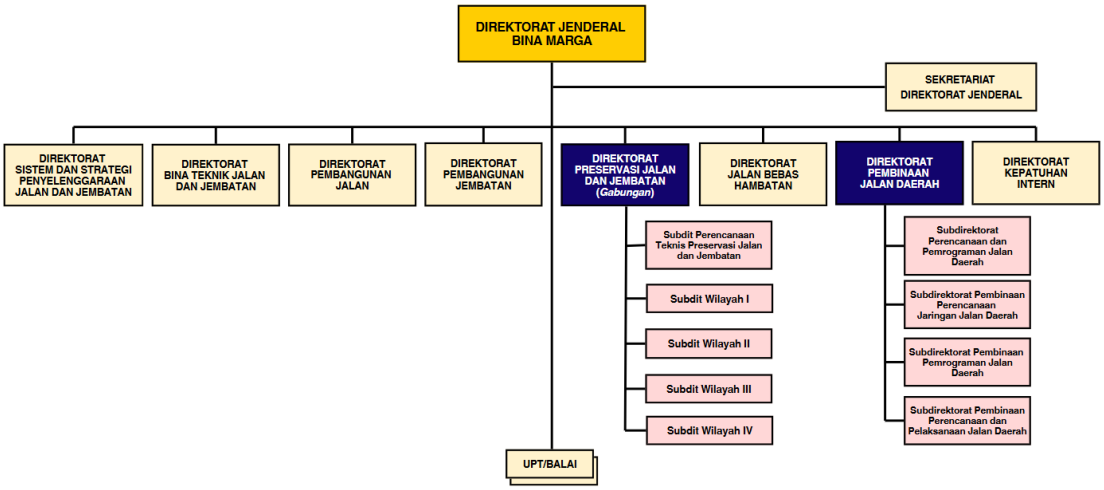
1) Memperkuat pola koordinasi antara Subdirektorat Jalan Daerah, Subdirektorat Data dan Sistem Informasi Jalan dan Jembatan, Bidang Fasilitasi Infrastrukur Daerah Jalan dan Jembatan, serta seluruh Balai (BBPJN/BPJN) dalam perencanaan dan pengendalian pembinaan dan dukungan pembangunan jalan daerah;
2) Mempertegas pola pengelolaan data dan informasi penyelenggaraan jalan daerah secara terintegrasi;
3) Memperkuat kelembagaan pelaksanaan Tugas Balai (BBPJN/BPJN) dalam memberikan konsultasi teknis jalan daerah (yang mencakup penyediaan konsultasi teknis dalam pengelolaan leger, perencanaan dan pemrograman, verifikasi data usulan DAK dan dukungan jalan daerah, dan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan daerah);
4) Memperkuat kelembagaan pada Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan (SSPJJ) dalam penyusunan perencanaan jaringan jalan secara nasional secara terintegrasi termasuk untuk jalan daerah.

Rencana implementasi penguatan kelembagaan untuk jalan daerah juga akan dilakukan melalui penyesuaian Struktur Organisasi (indikasi) dengan menjadikan Subdirektorat Jalan Daerah menjadi Direktorat Pembinaan Jalan Daerah. Direktorat Pembinaan Jalan Derah diindikasikan akan memiliki 4 (empat) subditrektorat yaitu Subdirektorat Perencanaan dan Pemrograman Jalan Daerah, Subdirektorat Pembinaan Perencanaan Jaringan Jalan Daerah, Subdirektorat Pembinaan Pemrograman Jalan Daerah, dan Subdirektorat Pembinaan Perencanaan dan Pelaksanaan Jalan Daerah. Penyesuaian juga akan dilakukan usulan penggabungan direktorat, yaitu penggabungan Direktorat Pembangunan Jalan dan Direktorat Pembangunan Jembatan (opsi 1) atau penggabungan Direktorat Preservasi

Jalan dan Jembatan Wilayah I dengan Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II (opsi 2).



Gambar 3.23 Usulan Struktur Organisasi Ditjen Bina Marga 2025-2029 (Opsi 1)



Gambar 3.24 Usulan Struktur Organisasi Ditjen Bina Marga 2025-2029 (Opsi 2)

2) Penguatan Kapasitas Kelembagaan Penyelenggara Jalan Tol

Jalan tol akan tetap menjadi penopang utama pencapaian target waktu tempuh pada jaringan jalan nasional dalam 5 tahun ke depan. Capaian target pembangunan jalan tol dalam Renstra sebelumnya hanya sekitar 37% (terbangun sekitar 933 km dari target 2500 km). Terlepas dari adanya dampak Covid-19 dan hambatan teknis/non-teknis lainnya, *back-log* pembangunan jalan tol tersebut juga mengindikasikan perlunya penguatan kapasitas kelembagaan eksisting.

Beberapa langkah penguatan kelembagaan penyelenggara jalan tol yang akan dilakukan pada periode Renstra 2025-2029 antara lain:

1) Peningkatan efektivitas penyelenggaraan jalan tol melalui perbaikan bisnis proses antar unit kerja terkait di lingkungan Kementerian PU (Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT), Direktorat Jalan Bebas Hambatan (DJBH), dan Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur (DJPI)).
2) Memperkuat koordinasi dengan K/L terkait (Kemenkeu, Kemen PPN/Bappenas, Kemen ATR/BPN, dll), Pemda, dan pemangku kepentingan terkait dalam penyiapan dokumen *readiness criteria*, penuntasan PPJT, serta penyiapan lahan;
3) Peningkatan kerjasama dengan LMAN dalam pembiayaan pengadaan lahan dalam rangka kepastian dan percepatan pembangunan jalan tol;
4) Pembentukan kelembagaan dan pola kerja sama dalam penerapan *Multi-Lane Free Flow (MLFF) Tolling System*;
5) Pembentukan Ketua Tim Jalan Bebas Hambatan yang bertujuan mengoptimalkan pelaksanaan sinkronisasi data masukan dan informasi terkait kegiatan penyelenggaraan jalan bebas hambatan dan jalan tol pada masing-masing provinsi. Hal tersebut dalam rangka mendukung pelaksanaan fungsi yang diselenggarakan oleh BB/BPJN terkait penyelenggaraan jalan bebas hambatan dan jalan tol sesuai Permen PU Nomor 1 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian PU.

3) Peningkatan Kualitas Bisnis Proses Penyelenggaraan Jalan Nasional

Adanya sejumlah sistem database maupun aplikasi yang dikembangkan Ditjen Bina Marga selama ini (SMD, IRMS V-3, BMS, KRMS, In-Slope, Invi-J, dsb) telah terbukti menjadi sistem pendukung yang handal dalam peningkatan kualitas bisnis proses pada tahap perencanaan, pemprograman, dan penganggaran jalan.

Perkembangan teknologi informasi yang pesat (khususnya *Artificial Intelligence* (AI) dan *Cloud Computing*) memungkinkan untuk pengembangan metode survei, pemprosesan data, maupun pengambilan keputusan yang akurat dalam penyusunan kebijakan penanganan jalan.

Pada periode Renstra 2025-2029, pengembangan sistem pendukung tersebut akan terus dilakukan kearah *Decision Support System* (DSS) yang handal dalam penyusunan program penanganan jalan lebih akurat dan efektif. Hal ini akan dilakukan melalui integrasi sistem informasi, pembaruan metode *surveillance*, maupun pendetailan proses simulasi menggunakan *big-data*, hingga integrasi informasi ke dalam BIM (*Building Information Modelling*). Untuk mendukung kegiatan tersebut, diperlukan suatu lembaga atau unit pengelola data sebagai pengampu seperti Balai Data Jalan Nasional yang berperan sebagai penggerak integrasi sistem

manajemen jalan, termasuk mendukung implementasi sistem manajemen aset jalan dan jembatan, pemantauan kinerja layanan, serta evaluasi efektivitas penanganan jalan.

4) Penguatan Kelembagaan dalam Pengadaan Barang dan Jasa (Delivery System)

Dengan kondisi kemampuan pendanaan pemerintah yang selalu terbatas (*budget constraint*), diperlukan upaya untuk megoptimalkan pemanfaatan anggaran penanganan jalan secara lebih efisien salah satunya melalui penerapan opsi sistem pengadaan (*delivery system*) yang lebih baik (sesuai karakteristik proyek) dalam memastikan kualitas hasil pekerjaan dengan tetap memegang prinsip *Value for Money*. Pelaksanaan pengadaan barang dan jasa untuk jalan nasional di lingkungan Ditjen Bina Marga dilaksanakan oleh Ditjen Bina Konstruksi. Pada level BBPJN/BPJN, pelaksanaan pengadaan barang dan jasa dilaksanakan oleh Balai Pelaksanaan dan Pengadaan Jasa Konstruksi di seluruh provinsi. Sementara, khusus jalan tol pelaksanaan pengadaan penyiapan kriteria kesiapan dilaksanakan oleh BP2JK sedangkan pengadaan/pelelangan pengusahaan Jalan Tol dilaksanakan oleh BPJT.

Penerapan multi opsi *Delivery System* diantaranya DB, PBC, KPBU-AP, termasuk kontrak *Long Segment* dan *MYC* oleh Ditjen Bina Marga dalam sejumlah proyek beberapa tahun belakangan telah terbukti dapat meningkatkan efektivitas dan efisiensi dalam pencapaian target penanganan jalan nasional, meskipun masih menyisakan beberapa catatan terkait detail implementasinya. Ke depan berbagai opsi *delivery system* tersebut perlu tetap dilanjutkan, diperbaiki prosedurnya, serta diperluas penerapannya untuk mengoptimalkan sistem pengadaan dan hasilnya terhadap peningkatan kinerja di lingkungan Ditjen Bina Marga.

5) Peningkatan Kelembagaan dalam Pemanfaatan Pendanaan Inovatif

Pembiayaan inovatif (SBSN, PHLN, Optimalisasi PNBP) dalam periode Renstra 2020-2024 telah memberikan dukungan yang signifikan (sekitar 20-30%) dari kebutuhan alokasi APBN Ditjen Bina Marga. Sementara itu, KPBU untuk pembangunan sejumlah ruas jalan tol khususnya Trans Jawa dan Trans Sulawesi, serta KPBU-AP (pada ruas jalan di Sumatera Selatan dan Riau dan penggantian 37 jembatan di Pulau Jawa) telah memberikan dukungan yang signifikan terhadap peningkatan konektivitas jalan.

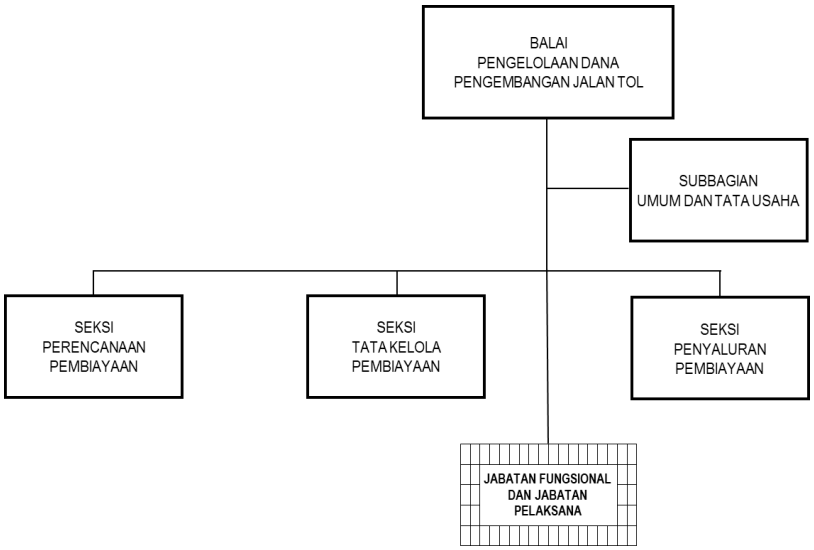
Perluasan pemanfaatan pendanaan alternatif perlu didukung kapasitas kelembagaan di Ditjen Bina Marga maupun Unit Kerja lainnya di Kementerian PU untuk menyiapkan dan melaksanakan model pendanaan alternatif tersebut secara lebih baik.

Dalam rangka mendukung reformasi penyediaan data jalan, Ditjen Bina Marga akan memperkuat pengaturan peran, kewenangan, dan mekanisme koordinasi antar pemangku kepentingan yang terlibat dalam

penyelenggaraan data jalan. Penguatan kelembagaan ini mencakup penegasan fungsi unit-unit internal, peningkatan sinergi dengan K/L terkait, serta pelibatan lembaga independen dan asosiasi profesi dalam proses penjaminan kualitas data. Keterlibatan pihak independen dimaksudkan untuk memastikan objektivitas, kredibilitas, dan konsistensi penerapan standar teknis serta metodologi dalam pengumpulan, pengolahan, dan pemutakhiran data jalan.

Selain itu, penguatan koordinasi kelembagaan juga diarahkan untuk membangun sistem tata kelola data yang lebih transparan, terintegrasi, dan berkelanjutan, sehingga data jalan dapat dimanfaatkan secara optimal sebagai dasar perencanaan, pemrograman, pelaksanaan, dan evaluasi penyelenggaraan jalan. Melalui pengaturan peran yang jelas dan mekanisme penjaminan mutu yang andal, reformasi penyediaan data jalan diharapkan mampu meningkatkan akuntabilitas penyelenggaraan jalan nasional, memperkuat kepercayaan publik, serta mendukung pengambilan keputusan yang berbasis data dan berorientasi pada kinerja jangka panjang.

Direncanakan pembentukan UPT Balai Pengelolaan Dana Pengembangan Jalan Tol yang diharapkan dapat melaksanakan penatakelolaan penerimaan negara bukan pajak dan penerimaan lainnya untuk pengembangan jaringan jalan tol dalam rangka optimalisasi pemanfaatan dana hasil pengusahaan jaringan jalan tol. Dengan struktur organisasi sebagaimana tercantum pada **Gambar 3.25.**



Gambar 3.25 Rencana Struktur Organisasi Balai Pengelolaan Dana Pengembangan Jalan Tol

BAB IV

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 Target Kinerja Ditjen Bina Marga 2025-2029

4.1.1 Arahan Kebutuhan Peningkatan Kinerja Jalan Nasional

Tujuan penyelenggaraan jalan pada pasal 3 UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan antara lain untuk mewujudkan pelayanan Jalan yang andal dan prima serta berpihak pada kepentingan masyarakat dengan memenuhi kinerja jalan yang laik fungsi dan berdaya saing. Lebih lanjut, dalam pasal 70 dan pasal 71 PP Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan dijelaskan bahwa rencana kinerja pelayanan jalan dituangkan dalam Rencana Umum Jaringan Jalan (RUJJ).

RUJJN Tahun 2020-2040 telah ditetapkan melalui Kepmen PUPR Nomor 367 Tahun 2023 di mana salah satu ukuran penyediaan jalan nasional dihitung menggunakan *National Road Density*. Secara umum target penyediaan Jaringan Jalan Nasional hingga Tahun 2039 dalam RUJJN adalah sebagai berikut:

1) Kepadatan jalan nasional (atau aksesibilitas jalan nasional[50]) ditargetkan meningkat menjadi 3,5 km/100 km^2 (dari data dasar Tahun 2022 sekitar 2,49 km/100 km^2); dengan harapan
2) Waktu tempuh menurun sebesar 0,01 jam/100 km dari setiap pertambahan 1 km panjang jalan sehingga akan terjadi penurunan waktu tempuh yang sangat signifikan pada tahun 2039.

Berbasis pada rencana pembangunan dan indikator pokok dalam RUJJN 2020-2040 tersebut, maka untuk Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 diharapkan dapat terjadi peningkatan aksesibilitas dan penurunan waktu tempuh pada jaringan jalan nasional, dengan *magnitude* seperti pada **Tabel 4.1**. dimana angka-angka yang tersebut berasal dari proses simulasi kinerja jaringan jalan menggunakan model transportasi. Adapun beberapa kesimpulan pokoknya adalah sebagai berikut:

1) Peningkatan aksesibilitas jalan hanya terjadi signifikan dengan penerapan *do-maximum* (sesuai RUJJN, *unconstrained*) yang berkisar pada angka 10% selama periode Renstra 2025-2029 (kecuali di pulau Jawa dengan panjang rencana pembangunan jalan tol yang sangat masif);
2) Penurunan V/C pada skenario *do-minimum* (hanya pelebaran) relatif marginal (sekitar 5%), adapun pada skenario *do-maximum* (pelebaran plus pembangunan jalan nasional dan jalan tol baru) dapat menghasilkan penurunan V/C yang sangat signifikan, mendekati 20%;
3) Penurunan waktu tempuh pada skenario *do-minimum* juga marginal (hanya 1%), adapun dampak maksimal dihasilkan pada skenario *do-maximum* (sekitar 8%) yang ditopang oleh kemampuan jalan tol dalam meningkatkan kecepatan rata-rata hingga mendekati 100 km/jam.

[50] Dalam pasal 112 ayat (2) PP No 34 Tahun 2006 tentang Jalan disampaikan bahwa "aksesibilitas" adalah jumlah panjang jalan di satu wilayah dalam satuan kilometer dibagi dengan luas wilayah tersebut dalam satuan kilometer persegi.

Tabel 4.1 Simulasi Peningkatan Kinerja Jaringan Jalan Nasional 2025-2029

Variabel	Skenario*)	Sumatera	Jawa	Sulawesi	Bali	Kalimantan
Kepadatan jalan nasional (km/100 km²)	*Do-nothing*	2,82	4,90	4,72	10,55	1,49
	Do-minimum	2,94	5,14	4,91	10,84	1,54
	Do-maximum	3,26	6,15	5,41	11,99	1,88
Rata-Rata V/C (-)	*Do-nothing*	0,37	0,59	0,14	0,29	0,30
	Do-minimum	0,36	0,55	0,14	0,28	0,31
	Do-maximum	0,30	0,46	0,13	0,22	0,28
Kecepatan rata-rata (km/jam)	*Do-nothing*	53	44	46	32	41
	Do-minimum	53	46	46	32	42
	Do-maximum	58	50	47	35	43
Waktu tempuh (jam/100 km)	*Do-nothing*	2,10	1,48	2,40	2,96	2,22
	Do-minimum	2,10	1,45	2,40	2,96	2,20
	Do-maximum	1,72	1,36	2,10	2,00	1,98

Keterangan:

Do-nothing = Tidak dilakukan pelebaran jalan maupun pembangunan jalan nasional dan pembangunan jalan tol baru

Do-minimum = Dilakukan peningkatan status ke jalan nasional, pelebaran menuju standar 7 meter dan pelebaran menambah lajur menjadi 4 lajur 2 arah total lebar 14 meter sesuai kebutuhan

Do-maximum = Skenario *do-minimum* ditambahkan dengan pembangunan jalan nasional dan pembangunan jalan tol baru sesuai RUJJN

Atas dasar hasil simulasi tersebut, maka target Renstra 2025-2029 diarahkan untuk mencapai dampak kinerja pada level moderat (antara *do-minimum* hingga *do-maximum* sesuai kamampuan pendanaan dan kesiapan pelaksanaan), yaitu:

1) Meningkatkan aksesibilitas jalan nasional sekitar 6% dari *baseline* 2,70 km/100 km² di Tahun 2024 menjadi 2,85-2,86 km/100 km² di Tahun 2029;
2) Menurunkan waktu tempuh pada jaringan jalan nasional (secara keseluruhan) sekitar 8% dari *baseline* 2,20 jam/100 km di Tahun 2024 menjadi 2,00 jam/100 km di Tahun 2029. Khusus untuk koridor utama (*Asian Highway*) pada di Pulau Sumatera-Jawa-Bali ditargetnya waktu tempuh menurun dari 1,90 jam/100 km di Tahun 2024 menjadi 1,70 km/100 km di Tahun 2029.

Diharapkan dengan tercapainya target tersebut akan mensejajarkan penyediaan jaringan jalan nasional di Indonesia dengan negara tetangga, membantu penurunan biaya logistik nasional, dan meningkatkan pemerataan pembangunan.

4.1.2 Target Capaian Indikator Kinerja Ditjen Bina Marga 2025-2045

Sebagaimana telah disampaikan pada **Sub Bab 2.3.4**, bahwa kinerja Ditjen Bina Marga dalam melaksanakan tugas dan fungsi di bidang penyelenggaraan jalan diukur melalui pencapaian target IKSS dan IKP dengan memperhatikan arahan kinerja seperti pada **Sub Bab 4.1.1** sebelumnya. Pada **Tabel 4.4** disampaikan target capaian kinerja untuk IKSS dan IKP yang menjadi tanggung jawab Ditjen Bina Marga untuk melaksanakannya. Adapun penjelasannya:

4.1.2.1 Indikator Kinerja Mendukung Sasaran Strategis (SS) Kementerian Pekerjaan Umum

Target capaian untuk IKSS1 Waktu Tempuh Pada Lintas Utama dan IKSS2 Waktu Tempuh Pada Jaringan Jalan Nasional merupakan perwujudan dukungan Ditjen Bina Marga terhadap SS Kementerian PU, yang merupakan *direct cascading* (penurunan langsung) sesuai tugas dan fungsi Ditjen Bina Marga (Permen PU Nomor 1 Tahun 2024 tentang OTK Kementerian PU).

Waktu Tempuh didefinisikan sebagai waktu yang diperlukan untuk menempuh jarak 100 km pada koridor lintas utama terpilih yang dinyatakan dalam jam per 100 km. Dalam rangka mencapai target penurunan waktu tempuh, digunakan 2 pendekatan koridor waktu tempuh yaitu:

a. **Waktu Tempuh pada Lintas Utama Jaringan Jalan Nasional (IKSS 1)**
   Waktu tempuh pada Lintas Utama dihitung pada jaringan jalan tol di Pulau Sumatera, Pulau Jawa, dan Pulau Bali (koridor *Asian Highway*), yang berfungsi sebagai jalur penghubung utama antarwilayah.

Gambar 4.1 Peta Koridor Terpilih untuk Perhitungan Waktu Tempuh Asian Highway

Koridor tersebut hingga tahun 2024 memiliki waktu tempuh sebesar 1,9 jam per 100 km yang masih tertinggal apabila dibandingkan dengan negara ASEAN seperti Thailand dan Malaysia yang memiliki waktu

tempuh rata-rata di bawah 1,5 jam per 100 km. Tingginya waktu tempuh tersebut berdampak pada tingginya biaya logistik yang pada akhirnya dapat menghambat daya saing Indonesia di dunia global. Diharapkan pada tahun 2029, koridor waktu tempuh pada Lintas Utama dapat mencapai 1,7 jam per 100 km. Daftar perincian koridor untuk perhitungan waktu tempuh lintas utama dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.2 Koridor Waktu Tempuh Asian Highway

NO	KORIDOR	JARAK (KM)	*BASELINE* 2024*) (J/100 km)	TARGET (JAM/100 km)				
				2025	2026	2027	2028	2029
1	ACEH - MEDAN	605,27	2,04	1,97	2,01	1,97	2,02	1,96
2	MEDAN - PEKANBARU	626,20	2,07	2,13	2,17	2,17	1,89	1,84
3	PEKANBARU - JAMBI	454,74	2,52	2,45	2,29	2,30	2,22	2,16
4	JAMBI - PALEMBANG	250,77	2,58	2,49	1,65	1,27	1,32	1,28
5	PALEMBANG-LAMPUNG/BAKAHEUNI	393,10	1,32	1,37	1,46	1,53	1,66	1,67
6	MERAK/CILEGON/SERANG-JAKARTA	132,22	1,85	2,31	2,26	2,18	1,82	1,69
7	JAKARTA - SEMARANG	417,89	1,17	1,25	1,20	1,21	1,28	1,27
8	SEMARANG - SURAKARTA	93,28	1,18	1,30	1,28	1,26	1,25	1,13
9	SURAKARTA - SURABAYA	257,95	1,06	1,15	1,19	1,20	1,26	1,13
10	SURABAYA - BANYUWANGI	281,50	2,14	1,83	1,88	1,90	1,76	1,72
11	JAKARTA - BANDUNG	151,81	1,54	1,49	1,49	1,52	1,55	1,54
12	LINTAS BALI	158,57	2,96	2,97	3,05	2,40	2,14	2,11

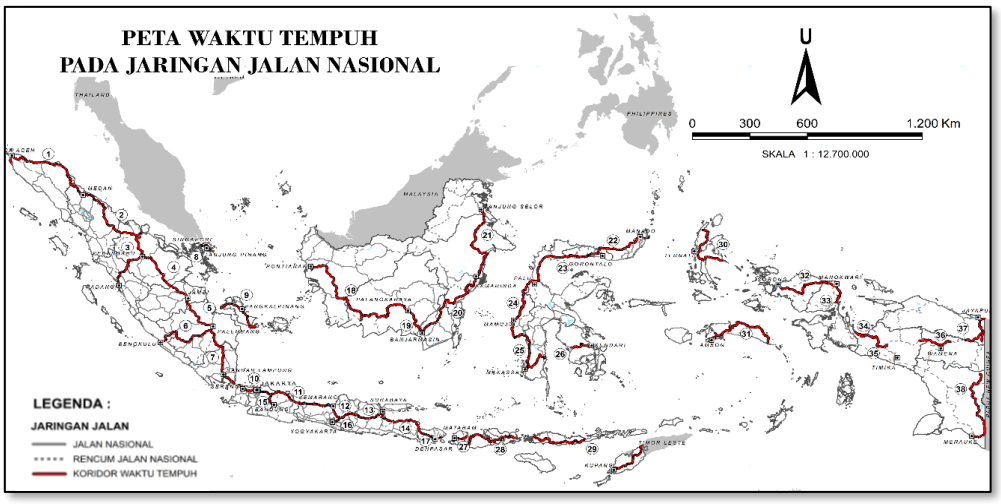
b. Waktu Tempuh pada Jaringan Jalan Nasional (IKSS-2)

Waktu tempuh pada jaringan jalan nasional dihitung pada jalan nasional non tol yang terpilih dan menghubungkan ibu kota provinsi di seluruh Indonesia. Kinerja jalan nasional terpilih tersebut pada akhir tahun 2024 memiliki waktu tempuh sebesar 2,20 jam per 100 km, ditargetkan pada akhir tahun 2029 akan mencapai 2,00 jam per 100 km. Jalan nasional terpilih untuk perhitungan waktu tempuh dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.3 Koridor Waktu Tempuh Jalan Nasional

No	Koridor	Jarak (Km)	*Baseline* 2024*) (Jam/100 km)	Proyeksi (Do Something)				
				2025	2026	2027	2028	2029
1	Aceh - Medan	605,27	2,04	1,97	2,01	1,97	2,02	1,96
2	Medan - Pekanbaru	626,20	2,07	2,13	2,17	2,17	1,89	1,84
3	Dumai - Padang	359,31	2,03	2,43	2,49	2,55	2,61	2,66
4	Pekanbaru - Jambi	454,74	2,52	2,45	2,29	2,30	2,22	2,16
5	Jambi - Palembang	250,77	2,58	2,49	1,65	1,27	1,32	1,28
6	Palembang - Bengkulu	456,79	2,36	2,38	2,36	2,32	2,31	2,25
7	Palembang - Lampung/Bakaheuni	393,10	1,32	1,37	1,46	1,53	1,66	1,67
8	Lintas Kepulauan Riau	93,02	2,24	2,36	2,38	2,39	2,42	2,40
9	Lintas Bangka Belitung	302,59	1,96	1,94	1,94	1,91	1,91	1,88
10	Merak/Cilegon/Serang - Jakarta	132,22	1,85	2,31	2,26	2,18	1,82	1,69
11	Jakarta - Semarang	417,89	1,17	1,25	1,20	1,21	1,28	1,27
12	Semarang - Surakarta	93,28	1,18	1,30	1,28	1,26	1,25	1,13
13	Surakarta - Surabaya	257,95	1,06	1,15	1,19	1,20	1,26	1,13
14	Surabaya - Banyuwangi	281,50	2,14	1,83	1,88	1,90	1,76	1,72
15	Jakarta - Bandung	151,81	1,54	1,49	1,49	1,52	1,55	1,54
16	Di Yogyakarta - Surakarta	55,60	1,99	1,87	1,52	1,06	1,08	1,10
17	Lintas Bali	158,57	2,96	2,97	3,05	2,40	2,14	2,11
18	Pontianak - Palangkaraya	1031,91	2,02	2,00	1,98	1,96	1,95	1,91
19	Palangkaraya - Banjarmasin	175,38	2,16	2,16	2,17	2,15	2,17	2,14
20	Banjarmasin - Balikpapan/Samarinda	647,94	2,29	2,31	2,17	2,13	2,05	1,92
21	Samarinda - Tanjung Selor	582,11	2,50	2,42	2,38	2,33	2,30	2,24
22	Manado - Gorontalo	452,37	2,44	2,49	2,44	2,39	2,36	2,29
23	Gorontalo - Palu	614,11	2,42	2,34	2,32	2,29	2,28	2,23
24	Palu - Mamuju	382,84	2,36	2,44	2,40	2,35	2,32	2,25
25	Mamuju - Makassar	439,17	2,34	2,26	2,25	2,22	2,21	2,18
26	Makassar – Kendari (Via Watampone/Kolaka)	346,29	2,42	2,48	2,45	2,41	2,40	2,34
27	Lintas Pulau Lombok	94,30	2,59	2,59	2,58	2,56	2,56	2,52
28	Lintas Pulau Sumbawa	435,15	2,32	2,22	2,20	2,16	2,14	2,09
29	Lintas Pulau Flores (Maumere) - Timor	756,99	2,57	2,61	2,57	2,51	2,48	2,40
30	Lintas Pulau Halmahera	317,91	2,18	2,18	2,14	2,09	2,07	2,01
31	Lintas Pulau Maluku	579,16	2,25	2,27	2,24	2,18	2,15	2,09
32	Sorong - Manokwari	106,29	2,42	2,59	2,55	2,48	2,43	2,36
33	Manokwari - Nabire	174,38	2,27	2,26	2,23	2,18	2,15	2,09
34	Adoe - Nabire	107,82	2,08	2,25	2,22	2,17	2,14	2,08
35	Nabire - Enarotali	256,98	2,63	2,66	2,61	2,55	2,51	2,43
36	Tiom - Wamena	85,99	2,47	2,46	2,41	2,35	2,32	2,25
37	Wamena - Jayapura	277,19	2,47	2,38	2,35	2,28	2,23	2,12
38	Jayapura – Merauke	735,32	2,43	2,51	2,47	2,41	2,38	2,31

Pada **Tabel 4.3**, tersebut, ditunjukkan ruas jalan nasional yang dipilih secara representatif untuk menggambarkan kondisi dan kinerja jaringan jalan nasional secara keseluruhan. Jaringan jalan nasional terpilih tersebut merupakan ruas-ruas jalan yang memiliki peran strategis, antara lain menghubungkan pusat pertumbuhan ekonomi dan kawasan prioritas nasional, menjadi bagian dari koridor logistik utama dan jalur distribusi barang, serta memiliki volume lalu lintas tinggi serta pengaruh signifikan terhadap konektivitas wilayah. Pemilihan ruas dilakukan agar indikator yang dihasilkan mewakili kondisi jaringan jalan nasional secara umum, tanpa harus mengukur seluruh ruas jalan nasional. Sebaran jalan nasional terpilih dapat dilihat pada **Gambar 4.2**



Gambar 4.2 Peta Koridor Terpilih untuk Perhitungan Waktu Tempuh Lintas Utama Jaringan Jalan Nasional

4.1.2.2 Indikator Kinerja Program (IKP) Sebagai *Core Business* Ditjen Bina Marga

Target kinerja untuk IKP1 sampai dengan IKP4 (SP-1), IKP-1 (SP-2), dan IKP-1 (SP-3) merupakan perwujudan kinerja dari pelaksanaan *core business* Ditjen Bina Marga dalam penyelenggaraan jalan sebagai infrastruktur pelayanan publik dengan memastikan tercapainya (i) kinerja pelayanan jalan nasional yang andal (aksesibilitas, kondisi, kapasitas, dan keselamatan jalan) dan (ii) penugasan dalam memberikan dukungan terhadap penyelenggaraan jalan Daerah.

a. Tingkat Aksesibilitas Jalan Jalur Utama Daerah Tertinggal dan Perbatasan (SP-1 – IKP-1)

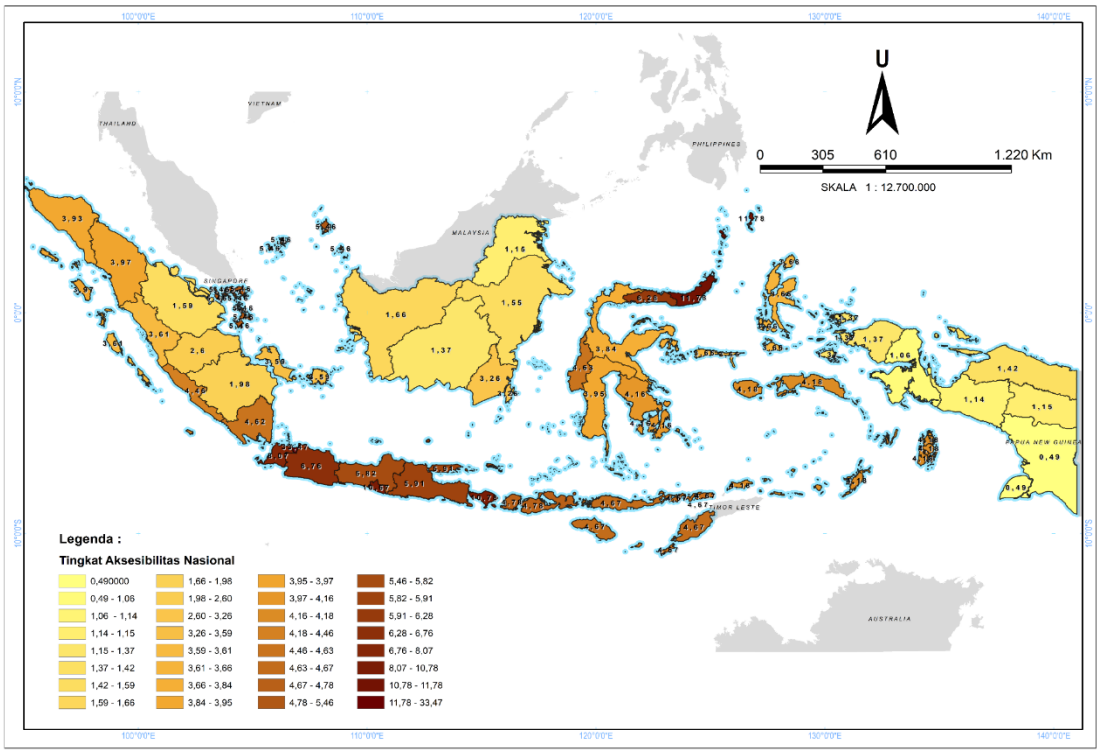
Tingkat aksesibilitas jalur utama daerah tertinggal dan perbatasan (IKP-1) merepresentasikan kondisi aksesibilitas seluruh ruas jalan nasional yang berperan dalam mendukung konektivitas wilayah, penguatan koridor logistik, keterhubungan pusat-pusat kegiatan, simpul transportasi, kawasan prioritas, wilayah tertinggal, kawasan perbatasan, serta kawasan strategis lainnya yang memiliki skala dan kepentingan nasional. Indikator ini mencerminkan peran prasarana jalan dalam mengurangi hambatan

spasial, memperpendek jarak tempuh dan waktu perjalanan, serta meningkatkan keterhubungan antarwilayah. Tingkat aksesibilitas menjadi ukuran penting dalam menilai sejauh mana jaringan jalan mampu mendukung pemerataan pembangunan dan peningkatan kualitas layanan publik.

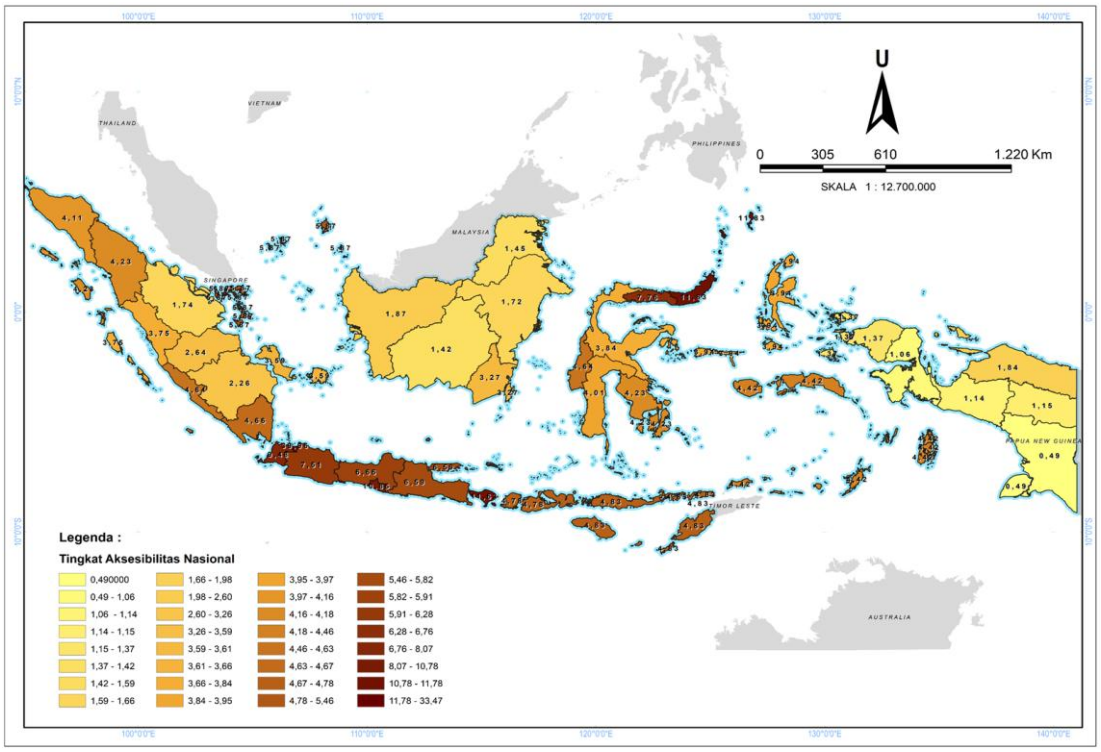
Pengukuran tingkat aksesibilitas jalur utama daerah tertinggal dan perbatasan dilakukan dengan mempertimbangkan keterhubungan jaringan jalan terhadap pusat kegiatan strategis, seperti kawasan perkotaan, sentra produksi, kawasan industri, pelabuhan, bandara, dan simpul transportasi lainnya, serta cakupan layanan jalan terhadap wilayah dan penduduk. Hasil pengukuran ini digunakan sebagai dasar untuk mengidentifikasi wilayah dengan tingkat keterjangkauan rendah, menetapkan prioritas pembangunan dan peningkatan jalan, serta memastikan bahwa pengembangan jaringan jalan nasional selaras dengan arah kebijakan konektivitas dan pembangunan wilayah.

Ruang lingkup perhitungan target aksesibilitas jalan jalur utama daerah tertinggal dan perbatasan mencakup seluruh kegiatan pembangunan jalan dan jembatan non-tol yang dilaksanakan selama periode 2025–2029. Sementara itu, *baseline* aksesibilitas jalan jalur utama daerah tertinggal dan perbatasan disusun berdasarkan kondisi eksisting jaringan jalan nasional, baik tol maupun non-tol, sebagaimana ditetapkan dalam Keputusan Menteri PUPR Nomor 1688/KPTS/M/2022, serta memperhitungkan akumulasi capaian pembangunan jalan (tol dan non-tol) dan jembatan hingga tahun 2024.

Tingkat aksesibilitas jalur utama daerah tertinggal dan perbatasan mencapai 2,73 pada akhir tahun 2024 dan ditargetkan akan mencapai 2,84 pada akhir tahun 2029 dengan detail per provinsi dapat dilihat pada **Gambar 4.3** dan **Gambar 4.4**.



Gambar 4.3 Tingkat Aksesibilitas Nasional Per Provinsi Tahun 2025



Gambar 4.4 Tingkat Aksesibilitas Nasional Per Provinsi Tahun 2029

b. Tingkat Kondisi Prasarana Jalan Nasional (SP-1 – IKP-2)

Indikator tingkat kondisi prasarana jalan nasional merupakan ukuran kinerja yang menggambarkan kemampuan jaringan jalan nasional dalam memberikan layanan yang andal, aman, dan berkelanjutan bagi pergerakan orang dan barang. Tingkat kemantapan jalan mencerminkan keberhasilan penyelenggaraan jalan dalam menjaga kualitas perkerasan, fungsi struktural, dan kenyamanan berkendara, serta menjadi dasar dalam menilai efektivitas program pemeliharaan, rehabilitasi, dan peningkatan jalan. Tingkat Kondisi Prasarana Jalan Nasional merefleksikan tingkat kelayakan dan keandalan kondisi fisik ruas jalan nasional, yang ditentukan berdasarkan perhitungan persentase terbobot dengan mengintegrasikan tingkat kemantapan jalan, kondisi jembatan, dan tingkat risiko lereng.

Tingkat kemantapan jalan menjadi indikator kunci untuk menilai kondisi fungsional jaringan jalan nasional, yang menunjukkan proporsi ruas jalan yang memenuhi kriteria mantap atau laik fungsi sesuai dengan standar yang telah ditetapkan. Tingkat kemantapan dihitung dari hasil pengolahan data kondisi perkerasan per ruas jalan yang selanjutnya dinyatakan dalam satuan kilometer jalan mantap. Perhitungan dilakukan secara bertahap, diawali pada tingkat ruas jalan, kemudian direkapitulasi menjadi total panjang jalan mantap pada tingkat provinsi atau balai, dan selanjutnya diakumulasi pada tingkat nasional. Data kondisi jalan, khususnya nilai *International Roughness Index* (IRI) yang diperoleh dari survei kondisi, digunakan sebagai dasar klasifikasi kondisi perkerasan ke dalam kategori baik, sedang, rusak ringan, dan rusak berat. Ruas jalan berpenutup dengan kondisi baik (IRI ≤ 4) dan sedang (IRI ≤ 8), serta ruas jalan tidak berpenutup dengan IRI ≤ 12, dikategorikan sebagai jalan mantap. Adapun ruas jalan dengan kondisi rusak ringan dan rusak berat diklasifikasikan sebagai tidak mantap, yaitu dengan IRI > 8 untuk jalan berpenutup dan IRI > 12 untuk jalan tidak berpenutup.

Tingkat kemantapan jembatan mencerminkan tingkat kinerja fungsional dan struktural jembatan dalam menjamin kelancaran serta keselamatan lalu lintas. Indikator ini menjadi dasar penilaian kemantapan jembatan dalam mendukung konektivitas jaringan jalan, dengan kriteria laik fungsi sesuai standar pelayanan minimal tanpa pembatasan beban dan tanpa penutupan lalu lintas. Penetapan kemantapan jembatan mengacu pada Nilai Kondisi (NK) yang dihasilkan dari inspeksi jembatan secara berkala. Berdasarkan ketentuan penilaian Ditjen Bina Marga, jembatan dengan NK Level 1 di bawah 3 dinilai berada dalam kondisi mantap karena masih dapat ditangani melalui pemeliharaan rutin atau berkala. Adapun jembatan dengan NK Level 1 sebesar 3 atau lebih dinilai tidak mantap dan memerlukan tindakan penanganan struktural lanjutan, antara lain rehabilitasi, penggantian, dan/atau penunjangan.

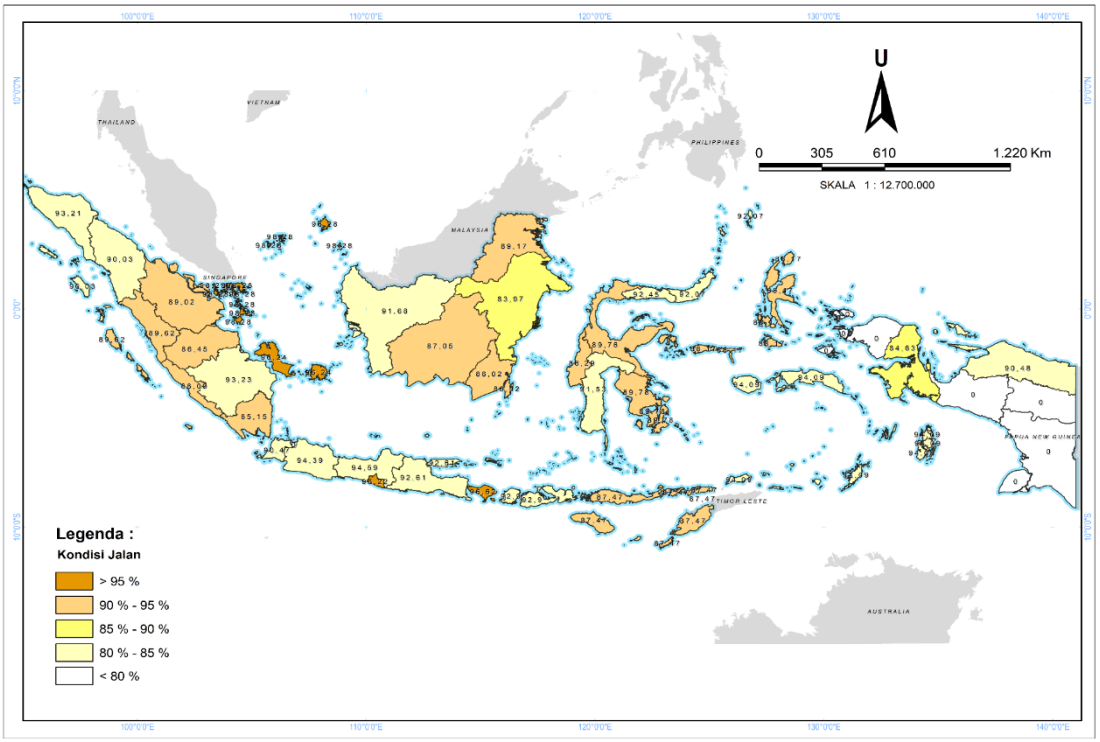
Tingkat risiko lereng digunakan untuk menggambarkan ketahanan koridor jalan terhadap risiko longsor yang berpotensi mengganggu fungsi layanan dan keselamatan pengguna jalan. Dalam penilaian ini, lereng dengan risiko rendah dan sedang dinyatakan mantap, sementara lereng dengan risiko tinggi dan sangat tinggi dinyatakan tidak mantap. Proses penghitungan

dilakukan pada koridor yang memiliki lereng berisiko, kemudian dihimpun secara berjenjang mulai dari tingkat ruas, provinsi atau balai, hingga tingkat nasional. Penilaian risiko lereng dilakukan melalui pemanfaatan sistem InSlope yang menghimpun data inventarisasi dan tingkat risiko lereng per segmen, serta diintegrasikan dengan data panjang ruas Jalan Nasional. Ruas jalan dikategorikan sebagai koridor berisiko longsor jika memiliki akumulasi panjang lereng di atas 0 meter, sementara ruas tanpa keberadaan lereng tidak diperhitungkan dalam penilaian kemantapan koridor.

Pada akhir tahun 2024, kemantapan rata-rata jalan nasional mencapai 95,17% sedangkan kemantapan untuk jalan Lintas Utama sebesar 95,86% dan kemantapan untuk jalan Koridor Pulau sebesar 94,82%. Selanjutnya, pada akhir tahun 2029 ditargetkan kemantapan rata-rata jalan nasional mencapai 98,75% sedangkan kemantapan untuk jalan Lintas Utama sebesar 99,99% dan kemantapan untuk jalan Koridor Pulau sebesar 98,13% (Lihat **Gambar 4.5**, **Gambar 4.6**, **Gambar 4.7, Gambar 4.8**, dan **Gambar 4.9**)

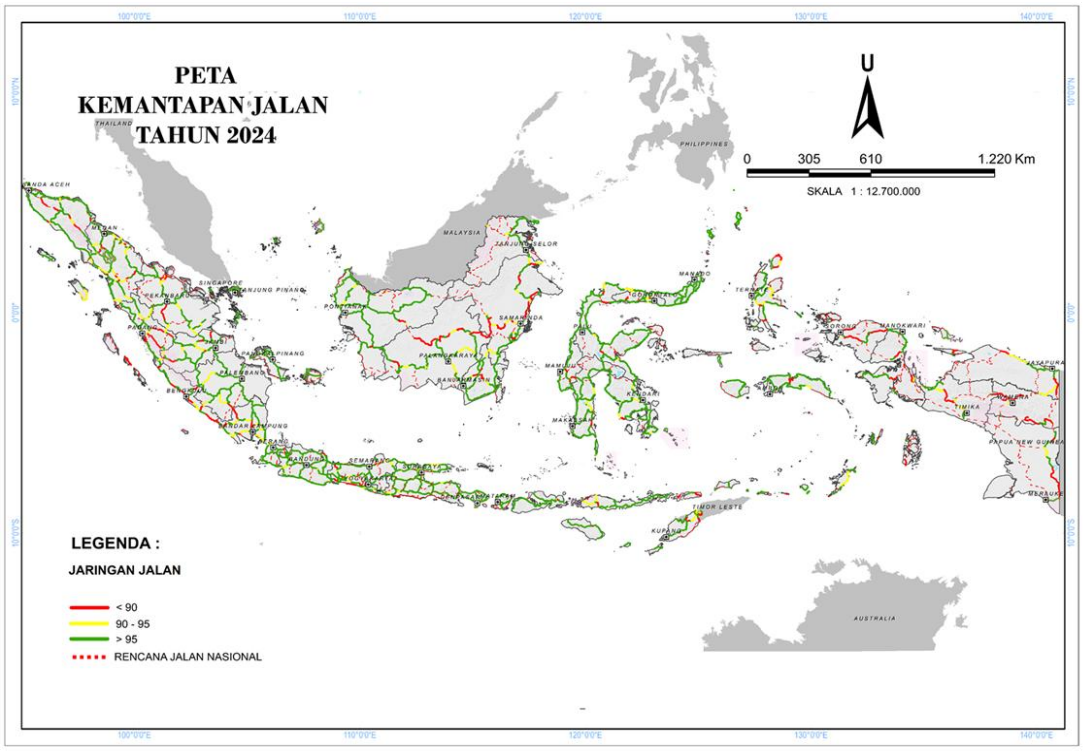
c. Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (SP-1 – IKP-3)

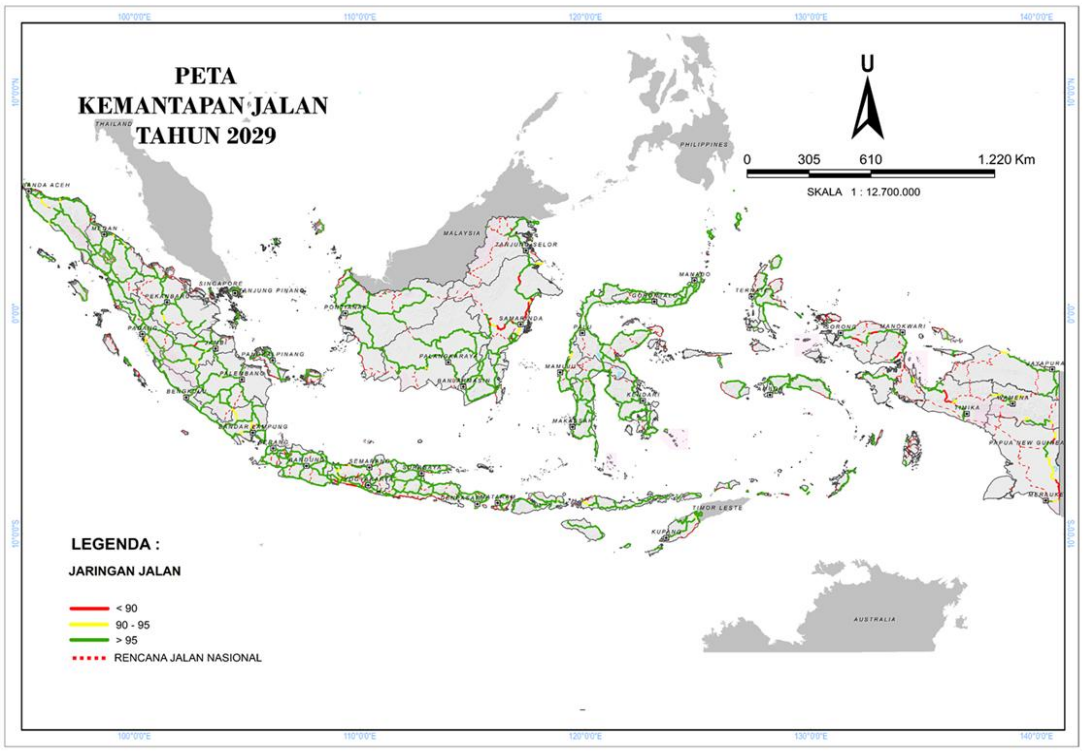
Infrastruktur jalan perkotaan yang dibangun secara kumulatif merupakan keseluruhan prasarana jalan beserta fasilitas penunjangnya yang telah terealisasi secara fisik di kawasan perkotaan, yang berfungsi untuk mendukung mobilitas penduduk serta kelancaran pergerakan barang dan jasa. Berdasarkan ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, kawasan perkotaan diklasifikasikan menurut jumlah penduduk ke dalam beberapa kategori, yaitu kawasan megapolitan, kawasan metropolitan, kawasan perkotaan besar, kawasan perkotaan sedang, dan kawasan perkotaan kecil.



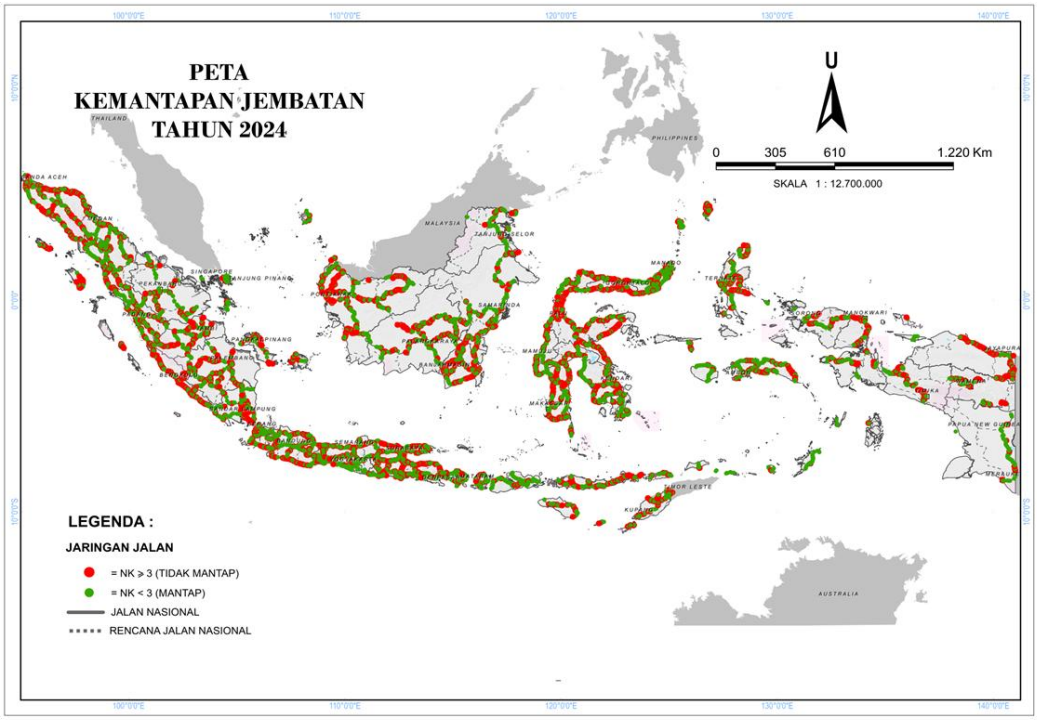
Gambar 4.5 Tingkat Kondisi Prasarana Nasional Tahun 2025

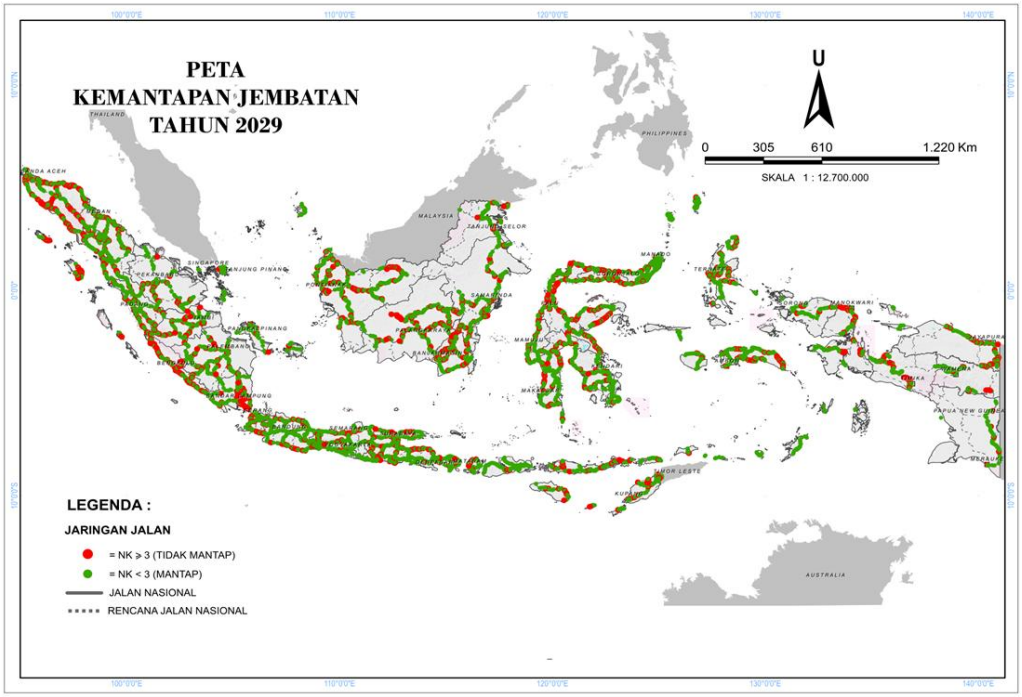
Gambar 4.6 Tingkat Kondisi Prasarana Nasional Tahun 2029



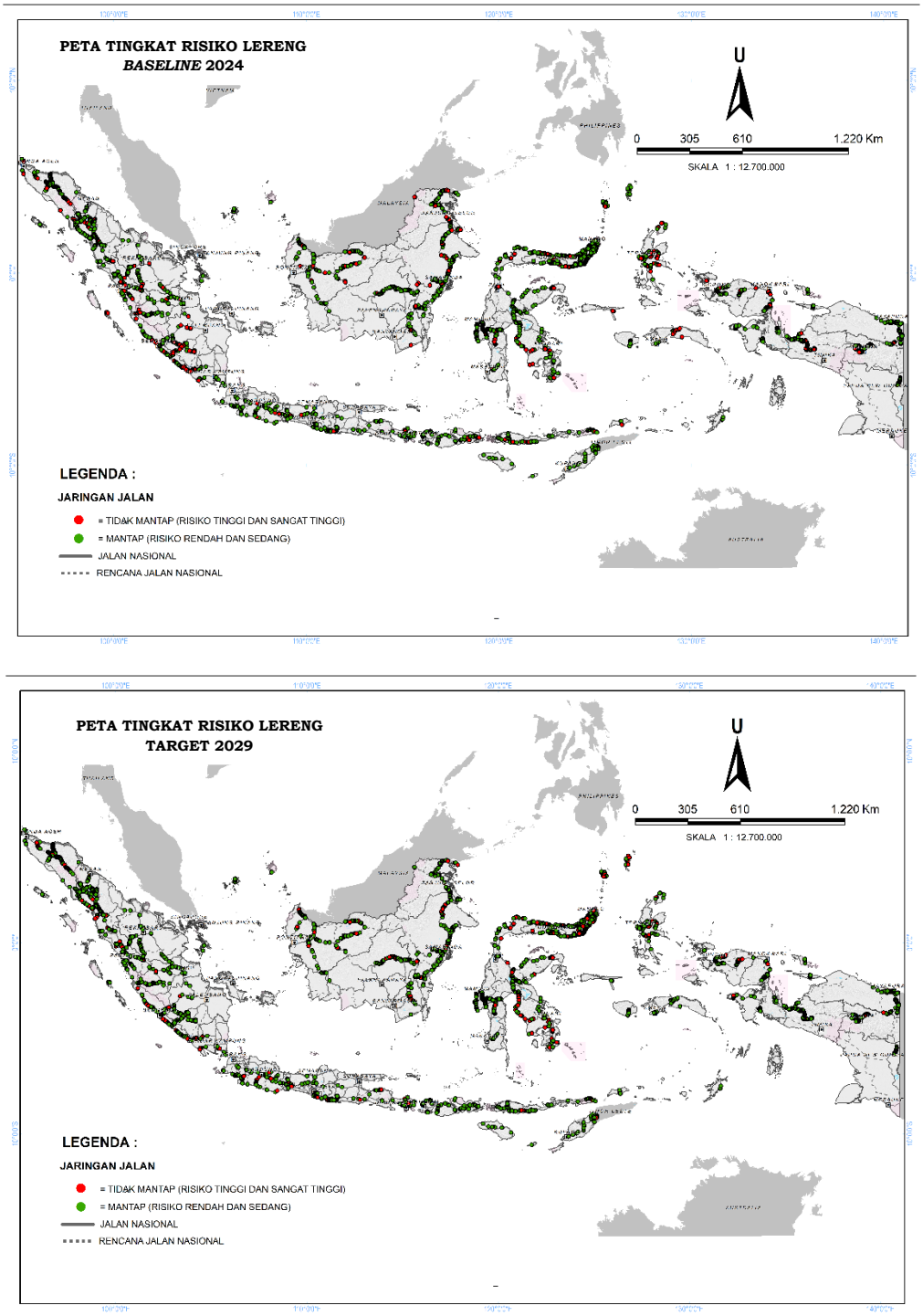


Gambar 4.7 Peta Kemantapan Jalan Tahun 2024 dan 2029





Gambar 4.8 Peta Kemantapan Jembatan Tahun 2024 dan 2029



Gambar 4.9 PetaTingkat Risiko Lereng Tahun 2024 dan 2029

- Kawasan Megapolitan
  merupakan kawasan yang ditetapkan dengan kriteria memiliki 2 (dua) atau lebih kawasan metropolitan yang mempunyai hubungan fungsional dan membentuk sebuah sistem.
- Kawasan Metropolitan
  kawasan perkotaan yang memiliki jumlah penduduk paling sedikit 1.000.000 (satu juta) jiwa, terdiri atas satu kawasan perkotaan inti dan beberapa kawasan perkotaan di sekitarnya yang membentuk satu kesatuan pusat perkotaan, dan terdapat keterkaitan fungsi antarkawasan perkotaan dalam satu sistem metropolitan.
- Kawasan Perkotaan Besar
  kawasan perkotaan besar merupakan kawasan perkotaan yang ditetapkan dengan kriteria jumlah penduduk lebih dari 500.000 (lima ratus ribu) jiwa.
- Kawasan Perkotaan Sedang
  kawasan perkotaan sedang merupakan kawasan perkotaan yang ditetapkan dengan kriteria jumlah penduduk lebih dari 100.000 (seratus ribu) sampai dengan 500.000 (lima ratus ribu) jiwa.
- Kawasan Perkotaan Kecil
  Kawasan perkotaan merupakan kawasan perkotaan yang ditetapkan dengan kriteria jumlah penduduk lebih dari 50.000 (lima puluh ribu) sampai dengan 100.000 (seratus ribu) jiwa.

Infrastruktur jalan perkotaan yang dibangun secara kumulatif merupakan keseluruhan prasarana jalan beserta fasilitas penunjangnya yang telah terealisasi secara fisik di kawasan perkotaan, yang berfungsi untuk mendukung mobilitas penduduk serta kelancaran pergerakan barang dan jasa. Berdasarkan ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, kawasan perkotaan diklasifikasikan menurut jumlah penduduk ke dalam beberapa kategori, yaitu kawasan megapolitan, kawasan metropolitan, kawasan perkotaan besar, kawasan perkotaan sedang, dan kawasan perkotaan kecil.

Dalam hal ini, kegiatan yang masuk dalam perhitungan infrastruktur jalan perkotaan yang dibangun adalah pembangunan jalan lingkar, *fly over* atau *underpass* di perkotaan, jembatan perkotaan, pelebaran menambah lajur jalan, dan duplikasi jembatan. Sementara *baseline* Infrastruktur jalan perkotaan yang dibangun terdiri dari capaian pembangunan jalan lingkar, *fly over* atau *underpass* di perkotaan, jembatan perkotaan, pelebaran menambah lajur jalan, dan duplikasi jembatan.

Gambar 4.10 Pembangunan *Flyover/Underpass* Kota dan Lingkar Kota Jalan Nasional Tahun 2025-2029

d. Persentase Jalan Nasional yang Berkeselamatan (SP.1 – IKP-4)

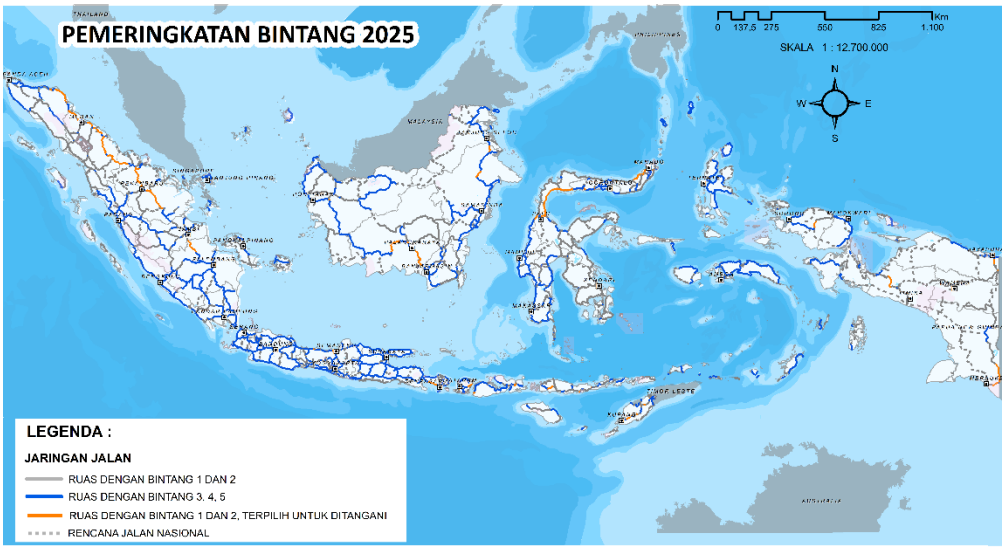
Pencapaian target jalan nasional yang berkeselamatan merupakan bagian integral dari upaya peningkatan kinerja layanan jaringan jalan nasional yang tidak hanya berorientasi pada kemantapan fisik, tetapi juga pada perlindungan keselamatan seluruh pengguna jalan. Jalan nasional yang berkeselamatan ditujukan untuk mendukung mobilitas yang aman, efisien, dan berkelanjutan, sejalan dengan kebijakan keselamatan transportasi nasional.

Penyelenggaraan jalan nasional yang berkeselamatan dilaksanakan melalui penerapan pendekatan *star rating* atau pemeringkatan bintang sebagai instrumen penilaian tingkat keselamatan infrastruktur jalan secara objektif dan terukur. Pendekatan pemeringkatan bintang digunakan untuk menilai sejauh mana suatu ruas jalan telah memenuhi prinsip keselamatan bagi pengguna jalan, berdasarkan karakteristik geometrik, kondisi perkerasan, kecepatan lalu lintas, serta kelengkapan dan kualitas fasilitas keselamatan jalan. Pedoman pelaksanaan uji laik fungsi jalan dengan pemeringkatan bintang telah diatur dalam Surat Edaran Direktur Jenderal Bina Marga Nomor 11/SE/Db/2024 tentang Pedoman Petunjuk Teknis Uji Laik Fungsi Jalan dengan Pemeringkatan Bintang.

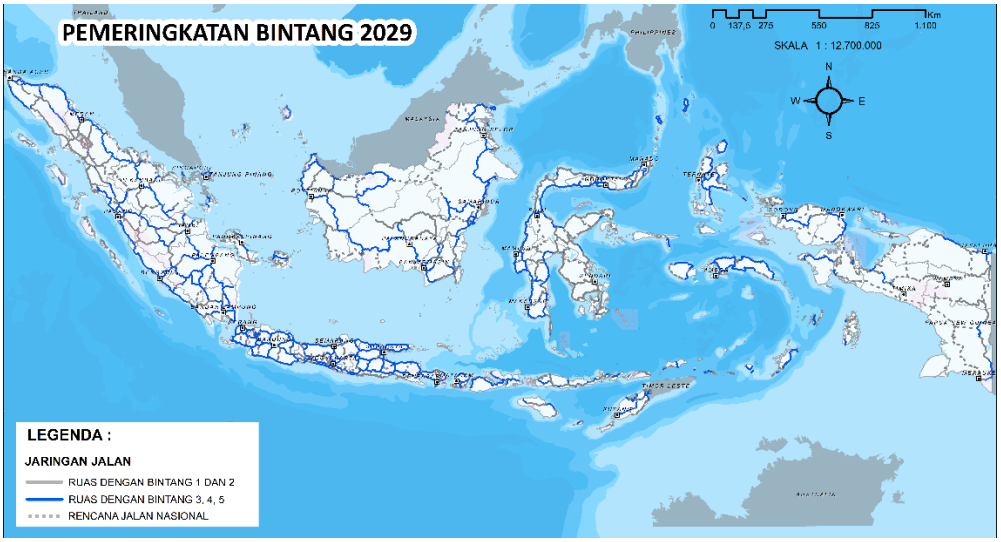
Pendekatan pemeringkatan bintang memberikan klasifikasi tingkat keselamatan jalan dalam skala tertentu, yang mencerminkan tingkat risiko kecelakaan dan potensi keparahan cedera bagi pengguna jalan. Semakin tinggi peringkat bintang, semakin rendah tingkat risiko kecelakaan fatal, sehingga pendekatan ini menjadi alat penting dalam menetapkan prioritas penanganan keselamatan jalan nasional secara berbasis data dan risiko.

Penerapan pemeringkatan bintang pada jalan nasional diarahkan untuk mengidentifikasi kesenjangan keselamatan (*safety gap*) pada setiap ruas jalan, khususnya pada koridor dengan volume lalu lintas tinggi, jalur logistik utama, dan ruas dengan tingkat kecelakaan yang signifikan. Hasil penilaian digunakan sebagai dasar perencanaan dan pelaksanaan kegiatan preservasi dan peningkatan jalan, seperti perbaikan geometrik, peningkatan kualitas perkerasan, penyediaan fasilitas penyeberangan, pengamanan tepi jalan, serta peningkatan marka dan rambu.

Melalui pendekatan pemeringkatan bintang, peningkatan keselamatan jalan tidak hanya berfokus pada penanganan titik rawan kecelakaan, tetapi juga pada peningkatan keselamatan secara menyeluruh sepanjang ruas jalan. Pendekatan ini sejalan dengan prinsip *safe system* dan *forgiving road*, dimana desain dan kondisi jalan diarahkan untuk meminimalkan kemungkinan terjadinya kecelakaan serta mengurangi tingkat keparahan dampaknya apabila kecelakaan tidak dapat dihindari. Sebaran jalan nasional berdasarkan pemeringkatan bintang sebelum dan sesudah penanganan dapat dilihat pada **Gambar 4.11** dan **Gambar 4.12**.



Gambar 4.11 Peta Ruas Jalan Nasional berdasarkan Pemeringkatan Bintang Tahun 2025

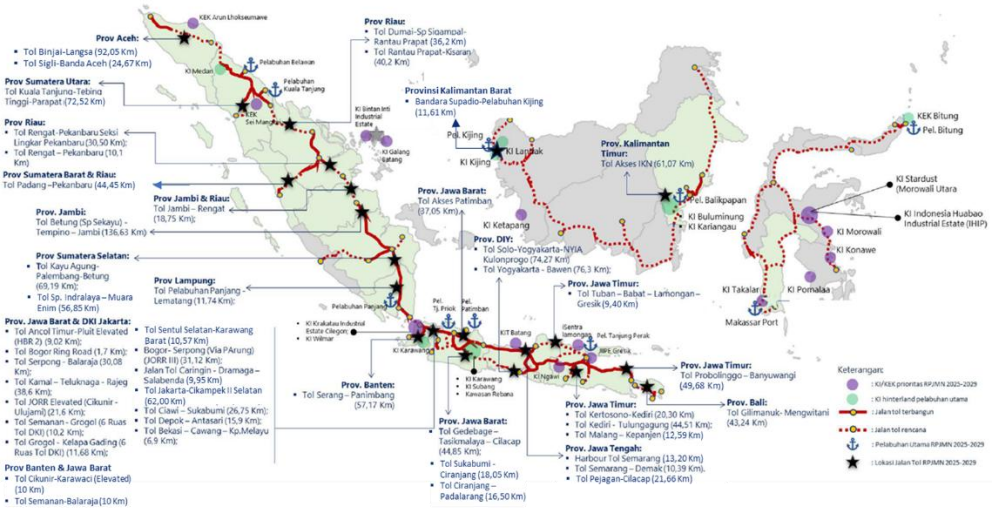


Gambar 4.12 Peta Ruas Jalan Nasional berdasarkan Pemeringkatan Bintang Tahun 2029

Berdasarkan *baseline* data tahun 2024, dari 47.603 km jalan nasional terdapat 27.085 km (57%) yang telah memiliki Bintang 3, jika capaian ini dikonversi menjadi KM perjalanan kendaraan (*Vehicle Kilometer Travel* – VKT) menjadi 874.617.615 kendaraan-km-perjalanan (hasil survey 2024) atau 78% (melebihi Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan sebesar 75%) Berdasarkan capaian tersebut, maka penanganan selanjutnya difokuskan pada koridor utama jalan nasional untuk meningkatkan persentase ruas jalan nasional dengan Bintang 3 atau lebih hingga mencapai 62% selama perioe 2025-2029. Target Persentase Panjang Jalan Nasional Berkeselamtan (Pemeringkatan Bintang >3) setiap provinsi 2025-2029 (%) dapat dilihat pada **Lampiran V.**

e. Panjang jalan tol yang beroperasi (SP-2 – IKP-1)

Panjang jalan tol yang beroperasi merupakan total akumulasi panjang ruas jalan tol yang telah selesai dibangun, memenuhi persyaratan teknis dan keselamatan, serta telah dinyatakan laik operasi dan dibuka untuk lalu lintas umum. Indikator ini mencerminkan ketersediaan infrastruktur jalan tol yang secara fungsional telah memberikan layanan kepada pengguna jalan.



Gambar 4.13 Peta Pembangunan Jalan Tol Tahun 2025-2029

Panjang jalan tol yang beroperasi dihitung berdasarkan ruas tol yang telah memperoleh izin operasi sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan, baik yang dikelola oleh Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) maupun yang berada dalam skema kerja sama pemerintah dengan badan usaha. Indikator ini digunakan untuk menilai capaian pembangunan jalan tol, peningkatan konektivitas antarwilayah, serta dukungan terhadap kelancaran arus lalu lintas dan logistik nasional. Peta rencana pembangunan jalan tol dapat dilihat pada **Gambar 4.13**.

f. Tingkat pencapaian kinerja peningkatan konektivitas daerah (SP-3 – IKP-1)

Tingkat pencapaian kinerja peningkatan konektivitas daerah merupakan ukuran keberhasilan penyelenggaraan infrastruktur jalan, khususnya jalan daerah (provinsi/kabupaten/kota) dalam meningkatkan keterhubungan antarwilayah, aksesibilitas menuju pusat-pusat kegiatan dan layanan, serta dalam rangka mendukung swasembada pangan, energi, dan air. Indikator ini mencerminkan sejauh mana jaringan jalan daerah mampu mendukung pergerakan orang dan barang secara efektif, efisien, dan berkelanjutan. Sebaran indikasi penanganan jalan daerah tahun 2025-2029 dapat dilihat pada **Lampiran VI**.

4.1.2.3 Indikator Kinerja Program (IKP) Sebagai Penyempurnaan Bisnis Internal Ditjen Bina Marga

Target kinerja untuk IKP1 (SP.4) Tingkat Kinerja Proses Bisnis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan menggambarkan upaya penyempurnaan bisnis proses internal di lingkungan Ditjen Bina Marga dalam melaksanakan tugas dan fungsi penyelenggaraan jalan, khususnya pada seluruh elemen dalam sekuen perencanaan, pemprograman, penganggaran, pelaksanaan, dan pemantauan.

4.1.2.4 Indikator Kinerja Program (IKP) Dukungan Manajemen

Target kinerja untuk IKP1 (SP.1) Tingkat Kualitas Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya merepresentasikan kemampuan penyediaan modal dasar organisasi (SDM, pendanaan, data dan informasi, sarana prasarana pendukung, NSPK, kelembagaan) agar Ditjen Bina Marga mampu menjalankan tugas dan fungsi dengan baik sesuai tantangan dan target kinerja yang ditetapkan.

Pencapaian target untuk IKSS dan IKP Ditjen Bina Marga 2025-2029 tersebut pada **Tabel 4.2** didukung oleh pencapaian kinerja pada level Unit Eselon II Pusat dan Balai yang diukur dengan IKK yang selengkapnya disampaikan pada **Lampiran IV.9**.

4.1.3 Target Output Utama Ditjen Bina Marga 2025-2029

Pada **Tabel 4.3** disampaikan target output utama Ditjen Bina Marga 2025-2029. Output utama tersebut merupakan hasil pelaksanaan kegiatan yang memberikan dampak signifikan terhadap pencapaian IKSS dan IKSP yang telah dibahas pada **Sub Bab 4.1.2** sebelumnya.

Selengkapnya target capaian untuk seluruh output kegiatan Ditjen Bina Marga yang direncanakan untuk periode Renstra 2025-2029 disampaikan pada **Lampiran I**, termasuk kegiatan yang ter-*tagging* untuk mendukung Prioritas Nasional (PN) RPJMN 2025-2029.

Dalam periode perencanaan 2025–2029, Ditjen Bina Marga menetapkan target output pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan yang berfokus pada

peningkatan konektivitas, kapasitas jaringan, serta kualitas layanan jalan nasional. Target tersebut meliputi pembangunan jalan baru, peningkatan struktur dan geometrik, serta penyediaan infrastruktur pendukung keselamatan. Pertama, bidang pembangunan jalan menetapkan target total sepanjang 1.881 km dengan *highlight* kegiatan utama pembangunan jalan Trans Papua dan Perbatasan Papua, perbatasan Kalimantan, Pansela, dan lain-lain. Capaian ini terdiri atas pembangunan jalan baru sepanjang 1.564 km, penanganan perbaikan geometrik seluas 79 km, pelebaran jalan untuk penambahan lajur sepanjang 142 km, serta pembangunan jalan lingkar perkotaan sepanjang 96 km untuk mengurai kemacetan dan meningkatkan kelancaran jaringan jalan perkotaan.

Pada bidang pembangunan jembatan, ditargetkan penambahan kapasitas sepanjang total 46.800 meter. Target ini mencakup pembangunan jembatan baru sepanjang 15.209 meter, duplikasi jembatan sebesar 2.244 meter, pembangunan jembatan di perkotaan 2.844 meter, pembangunan *flyover/underpass* di kawasan perkotaan sepanjang 12.678 meter, dan *flyover/underpass* perlintasan kereta api sepanjang 13.825 meter sebagai upaya meningkatkan keselamatan dan mengurangi titik konflik lalu lintas.

Selanjutnya, untuk memperkuat jaringan logistik dan mobilitas nasional, ditetapkan target pembangunan jalan tol sepanjang 5.134 km selama periode Renstra. Penyelesaian ruas-ruas prioritas tersebut diharapkan mampu meningkatkan konektivitas antarkawasan dan mendukung pemerataan pembangunan di berbagai wilayah.

Di samping pembangunan jalan dan jembatan, Ditjen Bina Marga juga menargetkan peningkatan kualitas jalan melalui preservasi jalan sepanjang 47.603 km serta preservasi jembatan sepanjang 563.000 meter. Upaya ini bertujuan menjaga tingkat kondisi jalan, jembatan, dan lereng sehingga jaringan jalan nasional tetap andal, aman, dan efisien. Selain itu, dukungan terhadap peningkatan kualitas jaringan jalan daerah juga menjadi perhatian melalui target 5.166 km, yang diarahkan untuk memperkuat keterhubungan antara jalan nasional dan jaringan jalan daerah, serta mempercepat pengembangan wilayah.

Tabel 4.4 Target Capaian Indikator Kinerja Ditjen Bina Marga 2025-2029

Sasaran	Indikator Kinerja	Satuan	*Baseline* 2024	Target Kinerja				
				2025	2026	2027	2028	2029
SS Meningkatnya kinerja pelayanan infrastruktur konektivitas jalan	IKSS-1 Waktu tempuh pada lintas utama*	Jam/100 km	1,90	1,90	1,85	1,80	1,75	1,70
	IKSS-2 Waktu tempuh pada jaringan jalan nasional	Jam/100 km	2,20	2,20	2,15	2,10	2,05	2,00
SP-1 Meningkatnya kinerja pelayanan jalan nasional	IKP-1 Tingkat aksesibilitas jalan jalur utama daerah tertinggal dan perbatasan*)	Km/100km^2	2,70	2,60	2,62	2,67	2,75	2,84
	IKP-2 Tingkat kondisi prasarana jalan Nasional	%	93,36	93,33	94,88	95,53	96,03	96,39
	IKP-3 Infrastruktur jalan perkotaan yang dibangun (kumulatif angka dasar 2020)*	Km	34,50	54,50	79,64	113	145	155
	IKP-4 Persentase jalan nasional yang berkeselamatan	%	57	57	58	60	61	62

Sasaran	Indikator Kinerja	Satuan	*Baseline* 2024	Target Kinerja				
				2025	2026	2027	2028	2029
SP-2 Meningkatnya kinerja pelayanan jalan tol	IKP-1 Panjang jalan tol yang beroperasi (kumulatif angka dasar tahun 2020)*	km	751	994	1.459	2.383	3.558	5.134
SP-3 Meningkatnya konektivitas jalan Daerah	IKP-1 Tingkat pencapaian kinerja peningkatan konektivitas jalan daerah	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
SP-4 Meningkatnya kualitas bisnis proses penyelenggaraan jalan dan jembatan nasional	IKP-1 Tingkat kinerja proses bisnis penyelenggaraan jalan dan jembatan	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
SP-1 Meningkatnya Dukungan Manajemen Kementerian PU dan Tugas Teknis Lainnya	IKP-1 Tingkat kualitas dukungan manajemen dan tugas teknis lainnya Ditjen Bina Marga	%	86,6	86,6	87,24	87,91	88,56	89,35

Keterangan: *) IKSS1, IKP1 (SP-1), IKP3 (SP-1), IKP1 (SP-2) merupakan Indikator Kinerja Ditjen Bina Marga yang diturunkan dari indikator RPJMN 2025-2029

Secara keseluruhan, target output tersebut menggambarkan komitmen Ditjen Bina Marga dalam menyediakan infrastruktur jalan dan jembatan yang berkualitas, mendukung pertumbuhan ekonomi nasional, serta meningkatkan keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan. *Highlight* target output utama Ditjen Bina Marga 2025-2029 sebagai berikut (detail pada **Lampiran VI.**):

Tabel 4.5 *Highlight* Target Utama 2025-2029

No	Kegiatan	Target Output
1	Pembangunan Jalan	1.881 km
	• Pembangunan Jalan	1.564 km
	• Perbaikan Geometrik Jalan	79 km
	• Pelebaran Menambah Lajur	142 km
	• Pembangunan Jalan Lingkar Perkotaan	96 km
2	Pembangunan Jembatan	46.800 m
	• Pembangunan Jembatan	15.209 m
	• Duplikasi Jembatan	2.244 m
	• Pembangunan Jembatan di Perkotaan	2.844 m
	• Pembangunan FO/UP Perkotaan	12.678 m
	• Pembangunan FO/UP Perlintasan Kereta Api	13.825 m
3	Pembangunan Jalan Tol	5.134 km
4	Preservasi Jalan	47.603 km
5	Preservasi Jembatan	563.000 m
6	Dukungan Jalan Daerah Mendukung Simpul Berskala Nasional dan Konektivitas	498 km
7	Dukungan Jalan Daerah Mendukung Arahan Kewilayahan RPJMN 2025-2029	5.157 km

4.1.4 Strategi Pelaksanaan Pencapaian Target 2025-2029

Pelaksanaan pencapaian target tahun 2025-2029 dilaksanakan dengan menyusun prioritas penanganan untuk setiap pulau. Prioritas kegiatan ditetapkan dengan mempertimbangkan berbagai aspek kebutuhan (mendukung target RPJMN dan Renstra Ditjen Bina Marga) dan kondisi wilayah. Pendekatan ini dimaksudkan agar pelaksanaan pembangunan dapat berjalan secara efektif dan tepat sasaran, sehingga memberikan manfaat yang nyata dalam meningkatkan keterhubungan antarwilayah serta mendukung pemenuhan pelayanan dasar bagi masyarakat.

4.1.4.1 Pulau Sumatera

Pulau Sumatera merupakan salah satu tulang punggung perekonomian nasional dengan peran strategis sebagai lumbung pangan, kawasan industri, pusat logistik, serta pintu gerbang perdagangan internasional. Pada tahun 2025, Sumatera memiliki berbagai kawasan tematik strategis, antara lain Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Kawasan Industri, wilayah metropolitan, pelabuhan utama, serta wilayah tertinggal dan terluar yang

membutuhkan dukungan konektivitas jalan nasional yang andal. Meskipun memiliki potensi besar, jaringan jalan nasional di Sumatera masih menghadapi sejumlah isu, khususnya terkait waktu tempuh lintas utama yang relatif tinggi, kemantapan jalan yang belum optimal, serta tantangan keselamatan dan logistik. Kondisi geografis yang kompleks, seperti kawasan rawan banjir dan longsor, tanah problematik, serta tingginya beban kendaraan logistik dan tambang, turut memengaruhi kinerja jalan nasional. Beberapa koridor utama di Pulau Sumatera masih memiliki waktu tempuh lebih dari standar pelayanan yang diharapkan, seperti koridor Palembang–Jambi dan Jambi–Riau dengan waktu tempuh lebih dari 2 jam per 100 km serta koridor Palembang–Bengkulu serta Pekanbaru–Padang dengan waktu tempuh lebih dari 2,5 jam per 100 km. Kondisi ini berdampak langsung pada efisiensi logistik, mobilitas masyarakat, dan daya saing wilayah.

Untuk mencapai target kinerja jaringan jalan nasional pada tahun 2029, fokus penanganan jalan nasional di Pulau Sumatera diarahkan pada:

1. Waktu Tempuh Lintas Utama Jaringan Jalan Nasional: peningkatan kelancaran dan keandalan koridor strategis, khususnya pada lintas utama yang saat ini memiliki waktu tempuh tinggi. Intervensi dilakukan melalui peningkatan kapasitas, perbaikan geometrik, serta penanganan titik-titik kritis yang menghambat arus lalu lintas.
2. Kemantapan Jalan: Rawan Banjir, Longsor, dan Tanah Problematik pada beberapa ruas strategis seperti Lintas Tengah Sumatera di Provinsi Aceh, Lintas Barat Sumatera di Lampung, Kepulauan Mentawai, dan akses Kepulauan Anambas, masih memiliki tingkat kemantapan di bawah 90%, bahkan kurang dari 60% pada wilayah tertentu. Penanganan difokuskan pada stabilisasi lereng, perbaikan drainase, serta penerapan teknologi khusus untuk tanah gambut dan kondisi geoteknik yang menantang.
3. Penuntasan *Missing Link:* Penuntasan dilakukan pada ruas Jantho – Keumala dan Geumpang – Pameu di Provinsi Aceh yang menghubungkan wilayah tengah Provinsi Aceh (PKW Takengon dan sekitarnya) dengan Kota Banda Aceh sebagai PKN.
4. Kemantapan Jalan pada Koridor Logistik dan Tambang: Koridor logistik utama, seperti Muara Enim–batas Provinsi Lampung dan Pekanbaru–Dumai–batas Sumatera Utara, mengalami tekanan akibat lalu lintas kendaraan berat. Oleh karena itu, penanganan diarahkan pada penguatan struktur perkerasan, peningkatan daya dukung jalan, serta manajemen lalu lintas angkutan barang.
5. Keselamatan Jalan: Aspek keselamatan menjadi prioritas utama, terutama pada lokasi rawan kecelakaan seperti Sitinjau Lauik, perlintasan sebidang jalur kereta api, serta jembatan yang telah melampaui usia layanan optimal. Upaya yang dilakukan meliputi perbaikan geometrik, pembangunan *flyover* dan *underpass*, penanganan perlintasan kereta api tidak sebidang, serta duplikasi jembatan.

Pada periode 2025–2029, penanganan jaringan jalan di Pulau Sumatera ditargetkan mencakup 13.577 km peningkatan dan pembangunan jalan, dengan sasaran utama menjaga dan mencapai kemantapan jalan nasional hingga 100 persen pada tahun 2029, serta meningkatkan konektivitas antarwilayah dan pusat-

pusat pertumbuhan ekonomi (**Gambar 4.17**). Prioritasi kegiatan di Pulau Sumatera ditetapkan berdasarkan kriteria utama, antara lain:

- Melanjutkan dan menuntaskan pembangunan dari Renstra sebelumnya,
- Peningkatan kondisi jalan menuju penetapan sebagai jalan nasional,
- Peningkatan keselamatan jalan,
- Penanganan perlintasan kereta api,
- Penanganan longsor, banjir, dan kemacetan perkotaan,
- Penerapan *treatment* khusus pada ruas-ruas strategis.

Pelaksanaan Renstra 2025–2029 di Pulau Sumatera menghadapi beberapa risiko, antara lain:

- Pembatasan penanganan jalan di kawasan Taman Nasional dan Geopark UNESCO,
- Tantangan pengadaan lahan pada kawasan perkotaan dan proyek jalan tol,
- Dualisme kewenangan pada kawasan dengan Badan Otorita seperti Batam, Bintan, Karimun, dan Sabang.

Dukungan kebijakan lintas sektor, penguatan koordinasi, serta fasilitasi kerja sama antarinstansi menjadi kunci untuk memitigasi risiko tersebut.

4.1.4.2 Pulau Jawa

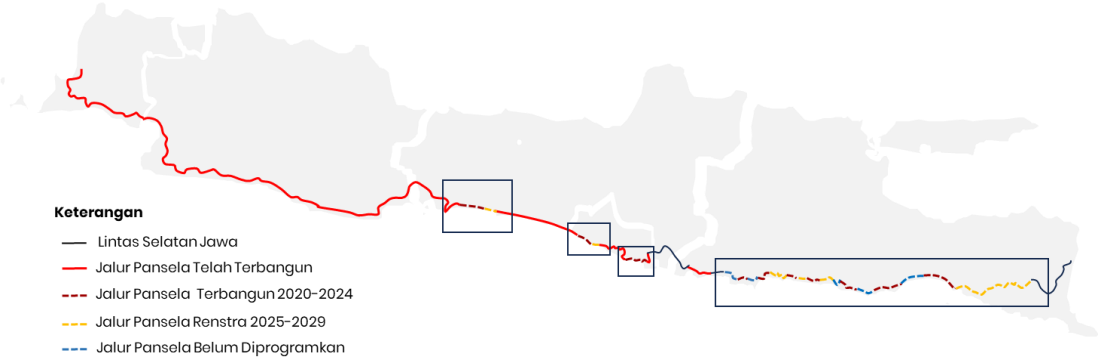
Pulau Jawa merupakan pusat kegiatan nasional dengan konsentrasi penduduk, aktivitas ekonomi, industri, dan logistik terbesar di Indonesia. Pada kondisi eksisting tahun 2025, Pulau Jawa telah didukung oleh jaringan jalan tol sepanjang kurang lebih 849,49 km, serta jaringan jalan nasional yang menjadi tulang punggung pergerakan orang dan barang antarwilayah maupun antar-pusat pertumbuhan ekonomi. Tingginya intensitas lalu lintas, pertumbuhan kendaraan, serta keterbatasan ruang pengembangan menyebabkan jaringan jalan di Pulau Jawa menghadapi berbagai tantangan, khususnya terkait waktu tempuh lintas utama, kemantapan jalan, keselamatan, dan kemacetan perkotaan. Kondisi ini menuntut penanganan yang terintegrasi antara pembangunan jalan baru, preservasi, dan manajemen lalu lintas. Beberapa koridor utama di Pulau Jawa masih memiliki waktu tempuh di atas standar pelayanan, antara lain koridor Surabaya–Banyuwangi dengan waktu tempuh eksisting lebih dari 1,9 jam per 100 km serta koridor DIY–Surakarta dengan waktu tempuh eksisting lebih dari 1,9 jam per 100 km.

Fokus penanganan pada Pulau Jawa diarahkan pada peningkatan kelancaran lintas utama, penurunan waktu tempuh perjalanan, serta peningkatan keandalan jaringan jalan nasional melalui perbaikan kapasitas, geometrik, dan manajemen lalu lintas pada ruas-ruas strategis (lihat **Gambar 4.18**) yaitu:

1. Waktu Tempuh Lintas Utama Jaringan Jalan Nasional: Peningkatan kinerja koridor Surabaya–Banyuwangi dan DIY–Surakarta menjadi fokus utama untuk mendukung konektivitas antarpusat kegiatan dan kelancaran distribusi logistik.
2. Kemantapan Jalan: Rawan Banjir, Longsor, dan Tanah Problematik: Sejumlah lintas utama di Pulau Jawa masih memiliki tingkat kemantapan di bawah 90%

akibat kerentanan terhadap banjir, longsor, dan kondisi tanah problematik, antara lain Lintas Utara, Tengah, Selatan, dan Pantai Selatan di beberapa koridor strategis. Penanganan difokuskan pada penguatan struktur jalan, perbaikan drainase, stabilisasi lereng, serta penerapan teknologi yang sesuai dengan karakteristik geoteknik wilayah.

3. Penuntasan pembangunan Jalan Lintas Pantai Selatan Jawa (Pansela): Pembangunan Pansela di Provinsi Jawa Tengah, DIY, dan Jawa Timur menjadi salah satu prioritas utama untuk memperkuat konektivitas lintas selatan Pulau Jawa. Hingga tahun 2024, sebagian ruas telah terbangun, dan pada periode Renstra 2025–2029 ditargetkan penuntasan ruas-ruas tersisa, khususnya di Jawa Tengah, DIY, dan Jawa Timur, guna meningkatkan aksesibilitas wilayah selatan dan mengurangi beban lalu lintas di lintas utara (**Gambar 4.14**).
4. Keselamatan Jalan: Isu keselamatan difokuskan pada penanganan perlintasan sebidang kereta api, lokasi rawan kecelakaan, serta perbatasan antarprovinsi seperti Banten–Jawa Barat. Penanganan dilakukan melalui pembangunan flyover dan underpass, perbaikan geometrik, serta peningkatan fasilitas keselamatan jalan.
5. Konektivitas Antar Lintas: Penguatan konektivitas antar lintas menjadi prioritas untuk meningkatkan keterpaduan jaringan jalan, antara lain konektivitas Lintas Selatan–Lintas Tengah di DIY dan Jawa Tengah, konektivitas Lintas Selatan–Lintas Tengah di Jawa Timur, dan konektivitas Lintas Tengah–Lintas Utara/Jabodetabek di Jawa Barat. Upaya ini bertujuan memperlancar pergerakan regional dan mengurangi ketimpangan aksesibilitas.
6. Kemacetan Perkotaan dan Metropolitan: Kemacetan di kawasan metropolitan seperti Jabodetabek, Bandung, Semarang, dan Surabaya menjadi tantangan utama. Penanganan diarahkan melalui pembangunan jalan lingkar, jalan tol perkotaan, flyover, underpass, serta manajemen lalu lintas yang terintegrasi dengan sistem transportasi lainnya.
7. Pembangunan Jalan Tol: Pada periode 2025–2029, pembangunan jalan tol difokuskan pada penuntasan Tol Trans Jawa, khususnya ruas Probolinggo–Banyuwangi.



Gambar 4.14 Peta Indikasi Penanganan Jalur Pantai Selatan (Pansela) dalam Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029

Pelaksanaan program di Pulau Jawa menghadapi sejumlah risiko utama, antara lain:

- Banjir rob dan penurunan tanah di kawasan Pantura yang berdampak pada umur layanan jalan dan biaya pemeliharaan,
- Tantangan pengadaan lahan di wilayah metropolitan dengan harga lahan tinggi,

Kepadatan utilitas perkotaan yang memerlukan koordinasi lintas sektor. Mitigasi risiko dilakukan melalui penyesuaian desain, penggunaan struktur elevated, integrasi program pengendalian rob, serta penguatan koordinasi dan perencanaan pengadaan lahan sejak tahap awal.

4.1.4.3 Pulau Kalimantan

Pulau Kalimantan memiliki peran strategis sebagai penyangga logistik nasional, wilayah sumber daya alam, serta kawasan pengembangan baru, termasuk Ibu Kota Nusantara (IKN). Pada kondisi eksisting tahun 2025, jaringan jalan nasional di Kalimantan masih menghadapi tantangan besar terkait keterhubungan antarwilayah, kemantapan jalan, serta keterbatasan akses pada kawasan pedalaman dan perbatasan. Permasalahan utama jaringan jalan di Kalimantan meliputi masih adanya *missing link* jalan nasional, panjang ruas dengan kondisi kemantapan rendah, tingginya tekanan kendaraan logistik dan tambang, serta keterbatasan infrastruktur dasar pada wilayah perbatasan dan kawasan prioritas nasional.

Untuk mencapai target kinerja jaringan jalan nasional pada tahun 2029, fokus penanganan diarahkan pada penuntasan koridor lintas utama, peningkatan kemantapan jalan, serta penguatan konektivitas menuju kawasan strategis, pusat logistik, dan perbatasan negara (lihat **Gambar 4.19**) yaitu:

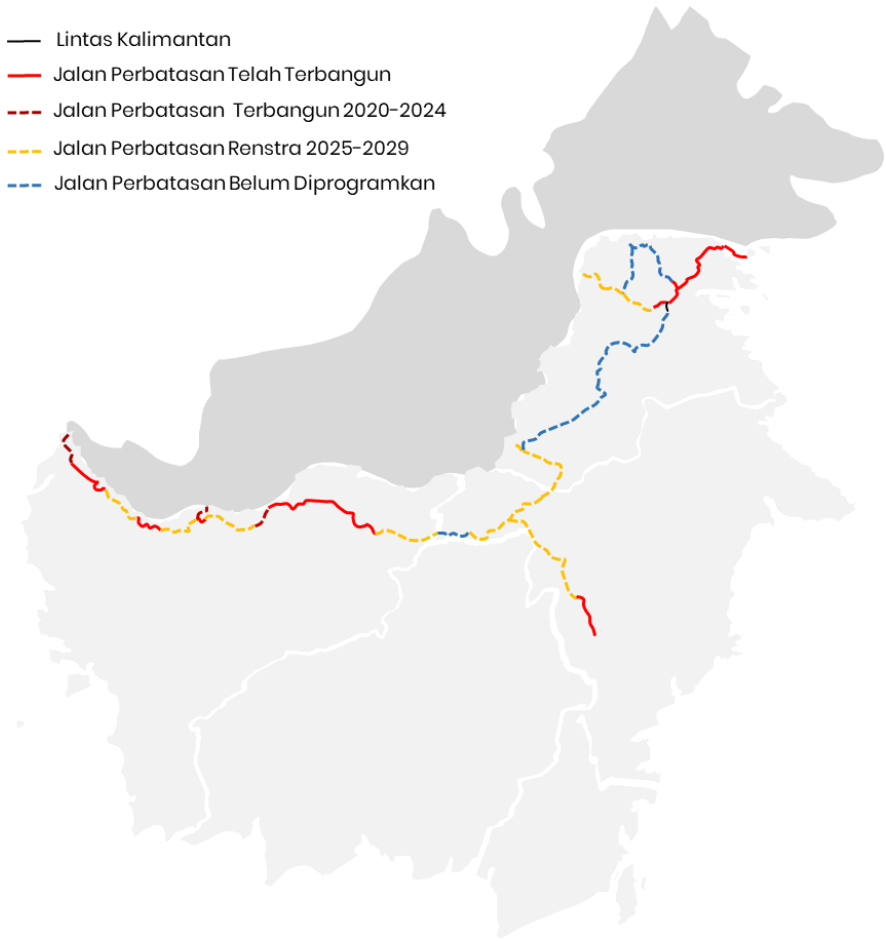
1. Penuntasan Koridor Perbatasan dan *Missing Link*: Prioritas utama diarahkan pada penuntasan jalan Lintas Utara/sejajar perbatasan, *missing link* Lintas Tengah Kalimantan dan Lintas Selatan Kalimantan. Penuntasan *missing link* ini menjadi kunci untuk membentuk jaringan jalan nasional yang utuh dan berkesinambungan di Pulau Kalimantan (**Gambar 4.15**).
2. Kemantapan Jalan: Rawan Banjir dan Longsor: Beberapa koridor strategis di Kalimantan terdampak banjir dan longsor, antara lain Koridor MA Muning–Balimau–Kandangan di Kalimantan Selatan yang sebagian ruasnya berada pada lahan gambut dan terdampak banjir. Penanganan difokuskan pada perbaikan drainase, penguatan struktur perkerasan, serta penerapan desain jalan yang adaptif terhadap kondisi hidrologi dan geoteknik setempat.
3. Kemantapan Jalan Akibat Kendaraan Logistik dan Tambang: Lintas Tengah Kalimantan di Provinsi Kalimantan Timur dan Kalimantan Tengah merupakan jalur utama angkutan batu bara, kayu, dan sawit yang memberikan tekanan tinggi terhadap struktur jalan. Selain itu, Koridor Sp. Sambera–Santan–Sp. 3 Bontang–Sangatta memiliki banyak titik rawan longsor. Penanganan

diarahkan pada penguatan struktur jalan, peningkatan kapasitas, serta manajemen lalu lintas angkutan berat.

4. Kondisi Jalan Tanah: Masih terdapat sejumlah ruas jalan nasional di Lintas Tengah Kalimantan dengan kondisi jalan tanah sepanjang ±189 km. Ruas-ruas ini menjadi prioritas untuk ditingkatkan menjadi perkerasan aspal guna meningkatkan keandalan konektivitas antarwilayah dan mendukung aktivitas ekonomi lokal.
5. Konektivitas Jalan Tol: Penguatan konektivitas tol difokuskan pada penuntasan jalan tol akses IKN sebagai tulang punggung mobilitas menuju kawasan inti Ibu Kota Nusantara dan pembangunan Jalan Tol Bandara Supadio–Pelabuhan Kijing untuk meningkatkan konektivitas logistik dan akses ke pelabuhan internasional.
6. Konektivitas Kawasan Prioritas Non-Tol: Pembangunan jalan akses menuju PLBN di kawasan perbatasan, jembatan penghubung Pulau Kalimantan–Pulau Laut, serta jalan akses menuju Kawasan Industri dan Pelabuhan Internasional (KIPI) Tanah Kuning. Langkah ini bertujuan membuka keterisolasian wilayah dan memperkuat pertumbuhan ekonomi kawasan perbatasan dan industri.

Pelaksanaan pembangunan jalan di Pulau Kalimantan menghadapi sejumlah risiko strategis, antara lain:

- Ketidakpastian penetapan batas negara pada wilayah perbatasan Indonesia–Malaysia,
- Kondisi geografis yang berat dan minimnya infrastruktur awal menuju PLBN,
- Biaya investasi dan pemeliharaan yang tinggi dengan volume lalu lintas relatif rendah,
- Keterbatasan partisipasi swasta akibat rendahnya kelayakan finansial proyek. Oleh karena itu, diperlukan dukungan pendanaan kreatif di luar APBN, penguatan koordinasi lintas sektor, serta perencanaan teknis yang adaptif untuk mempercepat penuntasan jaringan jalan nasional di Kalimantan.



Gambar 4.15 Peta Indikasi Penanganan Perbatasan dan *Missing Link* Pulau Kalimantan dalam Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029

4.1.4.4 Pulau Bali

Pulau Bali merupakan destinasi pariwisata internasional dengan pergerakan orang dan barang yang sangat tinggi, terutama menuju dan dari kawasan bandara, pusat pariwisata, serta pusat kegiatan ekonomi. Pada kondisi eksisting tahun 2025, jaringan jalan nasional di Pulau Bali memiliki panjang sekitar 172,36 km, dengan tingkat pelayanan yang masih perlu ditingkatkan untuk mendukung mobilitas pariwisata dan aktivitas masyarakat lokal. Tantangan utama penyelenggaraan jalan di Pulau Bali meliputi waktu tempuh lintas utama yang relatif tinggi, kemacetan di simpul-simpul pariwisata, risiko longsor dan banjir pada lintas tertentu, serta aspek keselamatan akibat kondisi geometrik jalan di wilayah perbukitan.

Prioritas kegiatan penanganan jalan di Pulau Bali ditetapkan berdasarkan kriteria utama, meliputi peningkatan kinerja jalan nasional, keselamatan pengguna jalan, dukungan terhadap konektivitas pariwisata, serta penanganan risiko bencana alam. Seluruh kegiatan diarahkan untuk mendukung target kinerja jaringan jalan nasional Pulau Bali pada tahun 2029 (lihat **Gambar 4.20**) yaitu:

1. Waktu Tempuh Lintas Utama Jaringan Jalan Nasional: Lintas utama Bali masih memiliki waktu tempuh eksisting lebih dari 1,9 jam per 100 km. Kondisi ini berdampak langsung pada kelancaran pergerakan wisatawan, distribusi logistik pariwisata, serta kenyamanan dan daya saing destinasi pariwisata Bali secara keseluruhan.
2. Kemantapan Jalan: Kemantapan jalan nasional di Pulau Bali masih menghadapi tantangan pada Lintas Utara Bali dengan sejumlah titik rawan longsor dan banjir, Lintas Selatan Bali yang meskipun sebagian ruas telah memiliki kemantapan di atas 90% tetapi masih terdapat titik rawan bencana yang memerlukan penanganan khusus. Upaya penanganan difokuskan pada stabilisasi lereng, peningkatan sistem drainase, serta preservasi jalan untuk menjaga kemantapan layanan.
3. Kemacetan pada Kawasan Pariwisata: Kemacetan lalu lintas terjadi terutama di simpang strategis, seperti Simpang Universitas Udayana, yang menjadi akses utama menuju Bandara I Gusti Ngurah Rai dan kawasan pariwisata Jimbaran, Uluwatu, serta Nusa Dua. Penanganan kemacetan diarahkan pada peningkatan kapasitas simpang, rekayasa lalu lintas, serta pembangunan infrastruktur pendukung yang terintegrasi.
4. Keselamatan Jalan: Aspek keselamatan menjadi perhatian utama, khususnya pada ruas Singaraja–Mengwi yang memiliki kondisi geometrik menantang dengan tikungan tajam dan tanjakan curam. Perbaikan geometrik dan peningkatan fasilitas keselamatan jalan menjadi prioritas untuk menurunkan risiko kecelakaan, terutama bagi kendaraan wisata dan angkutan logistik.

Pelaksanaan pembangunan jalan di Pulau Bali menghadapi risiko utama berupa:

- Tantangan pengadaan lahan akibat struktur kepemilikan tanah adat dan tingginya nilai lahan di kawasan wisata,
- Potensi konflik sosial apabila pendekatan adat dan konsultasi publik tidak dilakukan secara optimal,
- Risiko longsor di wilayah perbukitan yang berdampak pada keselamatan dan keandalan jalan.

Mitigasi risiko dilakukan melalui pendekatan berbasis adat, konsultasi publik yang intensif, desain jalan yang adaptif terhadap kondisi topografi, serta penguatan sistem perlindungan lereng.

4.1.4.5 Kepulauan Nusa Tenggara

Kepulauan Nusa Tenggara merupakan wilayah strategis yang terdiri atas gugusan pulau dengan karakteristik geografis dan geologis yang kompleks. Wilayah ini memiliki berbagai kawasan tematik prioritas, antara lain kawasan industri, destinasi pariwisata prioritas nasional seperti Lombok–Gili–Tramena dan Labuan Bajo, pelabuhan utama Kupang, kawasan transmigrasi, kawasan lumbung pangan di NTT, serta kawasan perbatasan negara di Pulau Timor dan Alor. Jaringan jalan nasional di wilayah ini memegang peran penting dalam menjaga keterhubungan antar-pulau, antar-kawasan, dan akses menuju wilayah perbatasan. Penyelenggaraan jalan nasional di Kepulauan Nusa Tenggara masih dihadapkan

pada berbagai tantangan, antara lain keterbatasan kemantapan jalan, tingginya kerawanan bencana alam, kondisi tanah problematik, serta keterbatasan infrastruktur jembatan. Kondisi ini berdampak pada waktu tempuh perjalanan, kelancaran logistik, serta akses masyarakat terhadap pusat-pusat pelayanan dan kegiatan ekonomi.

Fokus penanganan periode 2025–2029 diarahkan pada penguatan konektivitas wilayah, khususnya melalui penuntasan jalan perbatasan, peningkatan kemantapan jalan nasional, serta penggantian jembatan yang telah melewati umur layan atau tidak lagi memenuhi standar keselamatan (lihat **Gambar 4.21**), yaitu:

1. Penuntasan Jalan Perbatasan: Penuntasan jalan perbatasan di Provinsi Nusa Tenggara Timur menjadi prioritas utama, termasuk pembangunan jalan akses menuju PLBN Oepoli. Pembangunan ini bertujuan memperkuat konektivitas wilayah terluar, mendukung pertahanan dan keamanan negara, serta meningkatkan akses ekonomi dan kesejahteraan masyarakat perbatasan.
2. Kemantapan Jalan: Rawan Banjir dan Longsor: Terdapat sekitar 245 titik rawan banjir dan longsor yang tersebar di berbagai koridor utama, khususnya pada koridor Lintas Pulau Flores – Timor, koridor Lintas Pulau Sumbawa, ruas-ruas jalan perbatasan dan akses PLBN. Penanganan difokuskan pada stabilisasi lereng, perbaikan drainase, serta penguatan struktur jalan untuk menjaga keberlanjutan layanan jaringan jalan nasional.
3. Kemantapan Jalan (Tanah Problematik): Sebagian ruas jalan, terutama di jalan perbatasan dan koridor Flores–Timor, berada pada tanah dengan karakteristik *bobonaro clay* yang rentan terhadap kerusakan. Kondisi ini memerlukan *treatment* khusus melalui perbaikan tanah dasar, penggunaan material dan struktur perkerasan yang adaptif, serta desain teknis yang sesuai dengan kondisi geoteknik setempat.
4. Kemantapan Jembatan: Masih terdapat jembatan dengan kondisi tidak mantap, termasuk jembatan dengan nilai NK = 4 dan jembatan tipe CH yang belum dilakukan penggantian. Penggantian jembatan menjadi prioritas untuk menjamin keselamatan, meningkatkan kapasitas layanan, dan menjaga kesinambungan jaringan jalan nasional.

Pelaksanaan Renstra 2025–2029 di Kepulauan Nusa Tenggara menghadapi risiko strategis berupa tingginya kerawanan longsor akibat kondisi geologi dan iklim ekstrem, serta tantangan penuntasan jalan perbatasan yang memerlukan pembiayaan dan dukungan lintas sektor. Risiko ini berpotensi mengganggu kelancaran transportasi, distribusi logistik, dan pertumbuhan ekonomi daerah apabila tidak dimitigasi secara komprehensif.

4.1.4.6 Pulau Sulawesi

Secara umum, Pulau Sulawesi memiliki jalan nasional dengan total panjang jaringan lebih dari 5.700 km. Kawasan tematik yang menjadi fokus meliputi kawasan industri, kawasan strategis pariwisata nasional (KSPN/DPP), pelabuhan utama, serta wilayah metropolitan. Keberadaan kawasan-kawasan ini menunjukkan peran strategis Sulawesi sebagai penggerak pertumbuhan ekonomi nasional, khususnya pada sektor industri, logistik, dan pariwisata. Pulau Sulawesi

memiliki beberapa kawasan industri utama seperti Morowali, Pomalaa, Konawe, Takalar, dan kawasan industri lainnya yang menjadi tulang punggung hilirisasi industri, khususnya nikel. Selain itu, terdapat kawasan pariwisata prioritas seperti Likupang dan Wakatobi, serta pelabuhan utama Bitung dan Makassar New Port yang berfungsi sebagai simpul logistik nasional dan internasional. Wilayah metropolitan seperti Mamminasata dan Bimindo berperan sebagai pusat aktivitas perkotaan dan distribusi.

Meskipun seluruh jaringan telah terbangun, masih terdapat berbagai isu teknis yang mempengaruhi kinerja jalan nasional. Di antaranya adalah masih banyaknya ruas jalan tanah, tanah problematik, titik rawan longsor dan banjir, serta ruas yang belum memenuhi standar lebar jalan. Selain itu, terdapat tantangan khusus pada ruas akses tambang dan logging yang mengalami penurunan kemantapan akibat kendaraan berat dan ODOL.

Untuk mencapai target tahun 2029, fokus penanganan diarahkan pada peningkatan kinerja jaringan jalan nasional. Salah satu indikator utama adalah waktu tempuh di Lintas Utama Sulawesi yang saat ini masih lebih dari 2 jam per 100 km (lihat **Gambar 4.22**) yaitu:

1. Kemantapan Jalan: Prioritas penanganan meliputi peningkatan jalan tanah; penanganan tanah problematik di ruas Tawaeli – Kebon Kopi – Toboli (Sulawesi Tengah), Pelabuhan Gorontalo – Taludaa dan Isimu – Paguyaman yang merupakan jalur strategis penghubung lintas barat–tengah Sulawesi; perbaikan ruas rawan longsor dan banjir; pelebaran jalan menuju standar; serta peningkatan ruas akses tambang dan logging. Selain itu, pembangunan jalan penghubung lintas wilayah di Gorontalo dan Sulawesi Barat menjadi perhatian untuk meningkatkan konektivitas antarwilayah yang saat ini masih terbatas.
2. Infrastruktur Jalan Perkotaan: Pengembangan infrastruktur perkotaan difokuskan pada lintas utama yang melintasi wilayah metropolitan seperti Manado, Makassar, Gorontalo, dan Mamuju. Pembangunan outer ring road, bypass, dan middle ring road bertujuan mengurangi kemacetan di pusat kota serta meningkatkan kapasitas jaringan jalan. Namun demikian, tantangan utama yang dihadapi adalah pembebasan lahan akibat kepadatan kawasan perkotaan.
3. Aksesibilitas dan *Missing Link*: Untuk meningkatkan aksesibilitas, dilakukan pembangunan ruas jalan baru atau *missing link* jalan nasional, termasuk jalan penghubung di Gorontalo dan rencana Jembatan Muna–Buton di Sulawesi Tenggara. Infrastruktur ini diharapkan dapat memperkuat konektivitas antarwilayah dan antar-pulau, menurunkan biaya logistik, serta mendukung pemerataan pembangunan.
4. Keselamatan Jalan: Isu pada jalan di Pulau Sulawesi khususnya Provinsi Sulawesi Tengah adalah rendahnya tingkat kemantapan jalan akibat kendaraan yang melintas ODOL, khususnya karena kegiatan produksi tambang nikel. Merespons isu tersebut, pembangunan jalur akses kegiatan produksi tambang nikel dilakukan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi distribusi hasil tambang.

Pelaksanaan pembangunan di Pulau Sulawesi dihadapkan pada risiko keterlambatan pelaksanaan pembangunan akibat sulitnya pembebasan tanah pada kawasan perkotaan dan koridor yang melintasi kawasan hutan lindung pada wilayah non perkotaan.

4.1.4.7 Kepulauan Maluku

Jaringan jalan nasional di Kepulauan Maluku dan Maluku Utara berperan penting dalam mendukung konektivitas wilayah kepulauan yang terfragmentasi. Jaringan ini melayani kawasan industri strategis seperti Kawasan Industri Pulau Obi, IWIP Teluk Weda, dan Buli, serta terhubung dengan simpul logistik utama berupa Pelabuhan Ambon. Infrastruktur jalan nasional menjadi elemen krusial dalam menjamin distribusi barang, mobilitas penduduk, dan keterhubungan antar-pusat kegiatan. Kawasan tematik di Maluku dan Maluku Utara didominasi oleh kawasan industri berbasis sumber daya alam dan simpul pelabuhan. Namun, pengembangan kawasan tersebut dihadapkan pada potensi isu utama berupa keterbatasan kualitas jalan, tantangan geografis kepulauan, serta kondisi geologi yang kompleks, sehingga memerlukan pendekatan penanganan yang spesifik dan berkelanjutan.

Target pembangunan jalan nasional hingga tahun 2029 diarahkan untuk meningkatkan kemantapan dan keandalan jaringan jalan di Maluku dan Maluku Utara. Fokus utama selain pada penambahan panjang jalan, juga pada peningkatan kualitas struktur, keselamatan, dan keberlanjutan layanan jalan nasional dalam mendukung konektivitas antarwilayah dan kawasan industri strategis (lihat **Gambar 4.23**), yaitu:

1. Pencapaian Target Waktu Tempuh: Kinerja waktu tempuh jaringan jalan nasional di Kepulauan Maluku dan Maluku Utara masih relatif rendah. Kondisi geometrik jalan, kemantapan yang belum optimal, serta gangguan akibat longsor menyebabkan waktu tempuh per 100 km masih tinggi, sehingga berdampak pada efisiensi logistik dan mobilitas masyarakat.
2. Pencapaian Target Pembangunan Jalan Nasional: Pencapaian target pembangunan jalan nasional di wilayah ini menghadapi berbagai kendala, antara lain kerentanan geologi, keterbatasan akses lokasi, serta tingginya risiko kerusakan berulang pada ruas-ruas strategis. Kondisi ini mempersulit upaya peningkatan persentase jalan mantap secara berkelanjutan.
3. Kemantapan Jalan (Banjir, Longsor, dan Tanah Problematik): Kemantapan jalan menjadi isu dominan akibat kondisi geologi kawasan yang berada pada jalur patahan aktif. Penanganan difokuskan pada Lintas Pulau Seram yang memiliki lima ruas rawan longsor serta Lintas Pulau Buru dengan dua ruas rawan longsor. Upaya penanganan diarahkan pada pengurangan risiko kerusakan berulang akibat longsor dan pergerakan tanah.
4. Penggantian Jembatan: Selain ruas jalan, kondisi jembatan juga menjadi perhatian utama. Terdapat tujuh jembatan dengan nilai kondisi NK = 4 di Provinsi Maluku yang memerlukan penggantian. Pada periode Renstra 2025–2029, direncanakan penanganan sepanjang 39 km atau sekitar 9%, sebagai langkah awal untuk meningkatkan keselamatan dan kelancaran lalu lintas.

Prioritas kegiatan pada periode 2025–2029 diarahkan pada penanganan ruas-ruas yang memiliki tingkat kerawanan longsor tinggi, penguatan struktur jalan pada wilayah yang berada di zona patahan, serta penggantian jembatan dengan kondisi fungsional kritis. Penetapan prioritas dilakukan berdasarkan tingkat risiko, kontribusi terhadap konektivitas utama, serta peran strategis ruas dalam mendukung kawasan strategis nasional. Melalui implementasi PP tersebut, capaian tahun 2029 ditujukan untuk meningkatkan kemantapan jaringan jalan nasional, meminimalkan gangguan layanan akibat bencana, dan meningkatkan efisiensi waktu tempuh. Kebijakan penanganan diformulasikan dengan pendekatan jangka panjang yang adaptif terhadap karakteristik geologi wilayah kepulauan. Indikasi risiko utama dalam pelaksanaan Renstra 2025–2029 di Kepulauan Maluku dan Maluku Utara berasal dari aktivitas geologi yang tinggi, yang berpotensi memicu longsor berulang, kerusakan struktur jalan, serta peningkatan kebutuhan biaya pemeliharaan, sehingga dapat menghambat pencapaian target kemantapan jalan dan menurunkan keandalan konektivitas wilayah apabila tidak dikelola secara menyeluruh.

4.1.4.8 Pulau Papua

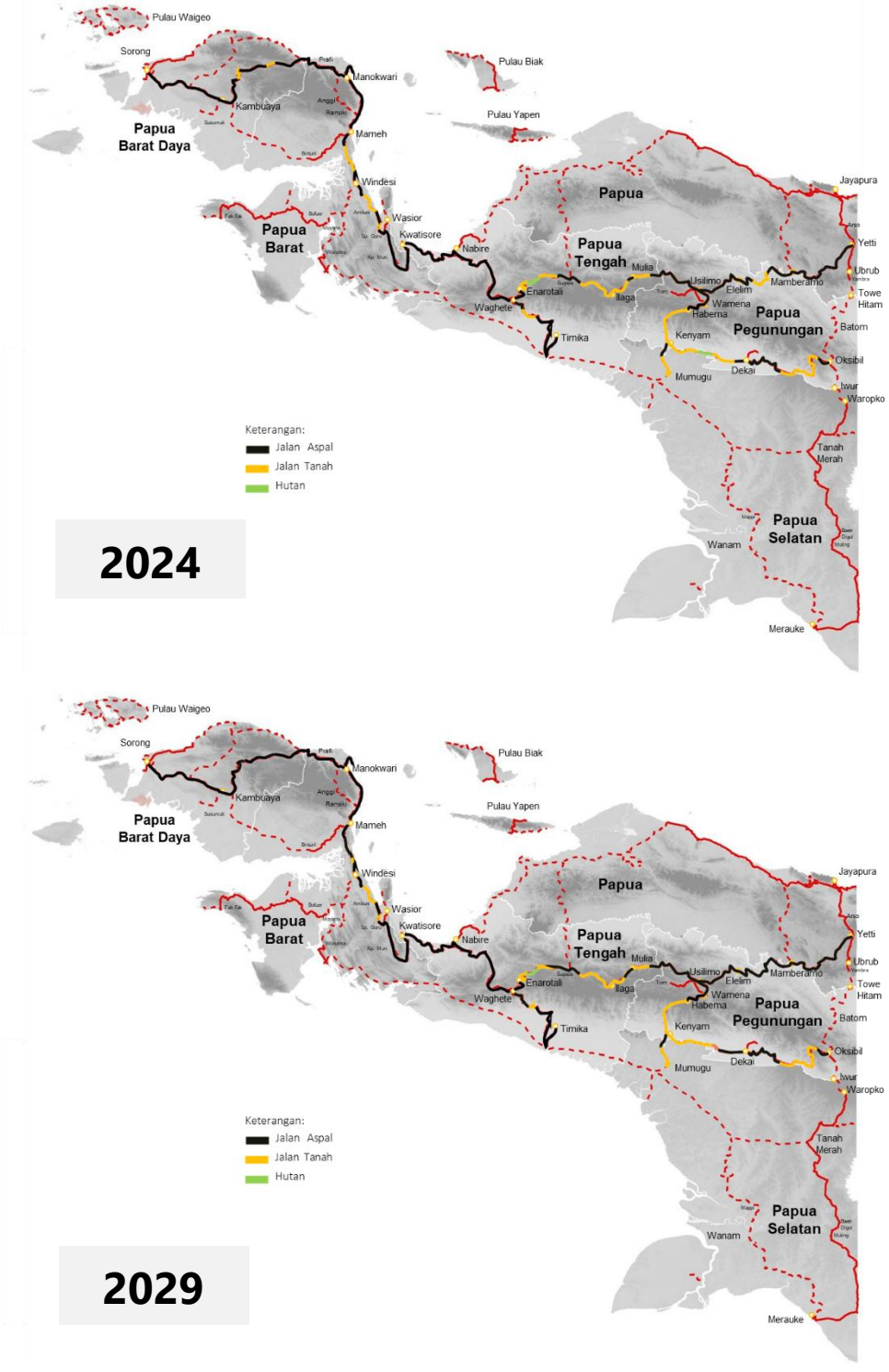
Jaringan jalan nasional di Pulau Papua berfungsi sebagai infrastruktur dasar dalam menghubungkan wilayah yang memiliki karakter geografis dan sosial yang sangat menantang. Jalan nasional melayani kawasan industri, pelabuhan utama, serta koridor strategis yang menghubungkan wilayah pesisir, dataran rendah, pegunungan, hingga kawasan perbatasan. Keberadaan jaringan ini menjadi kunci dalam membuka keterisolasian wilayah dan mendukung pelayanan dasar bagi masyarakat. Penyelenggaraan jalan nasional di Papua dihadapkan pada berbagai isu utama, antara lain keterbatasan kemantapan jalan, tingginya kerawanan banjir dan longsor, kondisi tanah problematik, gangguan keamanan di sejumlah ruas, serta keterbatasan infrastruktur jembatan. Isu-isu tersebut berdampak langsung pada keandalan jaringan jalan dan kontinuitas layanan transportasi.

Target pembangunan jalan nasional Pulau Papua hingga tahun 2029 diarahkan untuk meningkatkan kinerja Lintas Utama Papua, yang saat ini sebagian besar segmennya masih memiliki waktu tempuh lebih dari 2 jam per 100 kilometer. Fokus kebijakan bukan hanya pada keterhubungan jaringan, tetapi juga pada peningkatan kualitas layanan dan keselamatan pengguna jalan (lihat **Gambar 4.24**), yaitu:

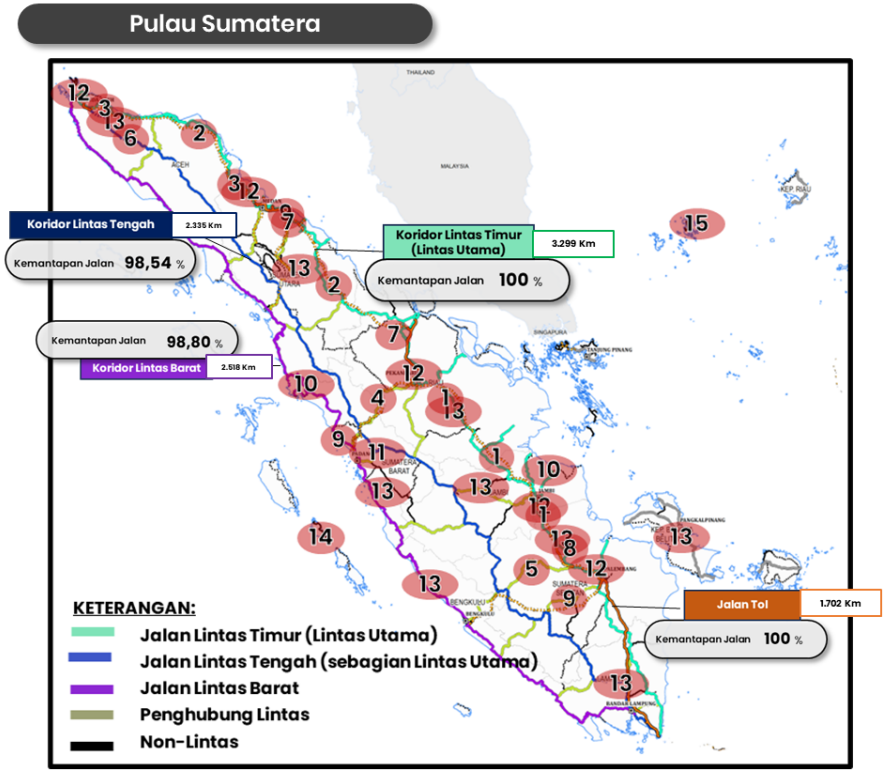
1. Waktu Tempuh Lintas Utama Papua: Waktu tempuh pada Lintas Utama Papua masih relatif tinggi akibat kondisi geometrik jalan, kemantapan yang belum optimal, serta hambatan akibat kondisi alam dan keamanan. Oleh karena itu, peningkatan struktur jalan, perbaikan geometrik, dan pengurangan titik-titik gangguan menjadi prioritas utama untuk meningkatkan efisiensi mobilitas dan distribusi logistik.
2. Kemantapan Jalan (Rawan Banjir dan Longsor): Kemantapan jalan menjadi isu krusial di Papua, khususnya pada ruas-ruas yang berada di wilayah rawan banjir dan longsor. Penanganan difokuskan pada koridor utama dan penghubung antarkabupaten agar jaringan jalan tetap berfungsi meskipun menghadapi kondisi cuaca ekstrem dan curah hujan tinggi.

3. Tanah Problematik: Beberapa ruas strategis di Papua berada pada kondisi tanah problematik dengan stabilitas rendah. Penanganan difokuskan pada ruas Moanemani–Bedudipa dan ruas Batas Kabupaten Boven Digoel/Merauke–Muting yang merupakan bagian dari Lintas Tengah dan Lintas Selatan Papua. Pendekatan teknis khusus diperlukan agar struktur jalan lebih tahan lama dan tidak mudah rusak.
4. Gangguan Keamanan: Gangguan keamanan menjadi salah satu tantangan signifikan dalam pembangunan dan pemeliharaan jalan nasional di Papua. Ruas-ruas seperti Kenyam–Dekai, Bedudipa–Batas Kota Nabire, Bupul–Erambu–Sota, serta Dekai–Oksibil memerlukan pendekatan penanganan yang adaptif, termasuk pengaturan pelaksanaan konstruksi dan koordinasi lintas sektor.
5. Penggantian Jembatan: Selain ruas jalan, kondisi jembatan juga menjadi perhatian utama. Terdapat 13 jembatan dengan kondisi NK = 4 di Pulau Papua yang memerlukan penggantian. Penggantian jembatan difokuskan pada koridor utama seperti Enarotali–Ilaga–Mulia–Wamena guna menjamin keselamatan, kelancaran lalu lintas, dan kesinambungan jaringan jalan.
6. Penuntasan Pembangunan Jalan Trans Papua: Penuntasan pembangunan Jalan Trans Papua menjadi prioritas strategis untuk meningkatkan konektivitas antarkabupaten, membuka wilayah tertinggal, serta memperkuat integrasi wilayah Papua dengan kawasan nasional. Namun, pelaksanaannya dihadapkan pada tantangan geografis, lingkungan, dan keamanan yang memerlukan penanganan lintas sektor.

Wilayah Papua memiliki dua karakter topografi ekstrem, yaitu pegunungan terjal dan dataran rendah berawa. Kondisi ini menyebabkan tingginya biaya konstruksi, kesulitan pemenuhan standar geometrik jalan, serta meningkatnya risiko banjir dan longsor. Banyaknya sungai yang mengalir dari wilayah tengah ke pesisir semakin memperkuat kompleksitas perencanaan dan pembangunan jalan. Risiko utama pelaksanaan Renstra di Pulau Papua meliputi kondisi topografi ekstrem, keberadaan kawasan konservasi seperti Taman Nasional Lorentz, gangguan keamanan di wilayah zona merah, serta tingginya sensitivitas lingkungan. Risiko-risiko ini berpotensi menghambat pelaksanaan proyek dan pencapaian target apabila tidak dikelola secara komprehensif dan adaptif.



Gambar 4.16 Peta Indikasi Trans Papua Sebelum dan Sesudah Penanganan Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029



Kegiatan 2025-2029

Pembangunan Jalan Nasional **Tol**	**1952,09 Km**
Pembangunan Jalan Nasional **Non Tol**	**258,28 Km**
Dukungan **Jalan Daerah** Untuk Konektivitas	**84,78 Km**

Target 2029

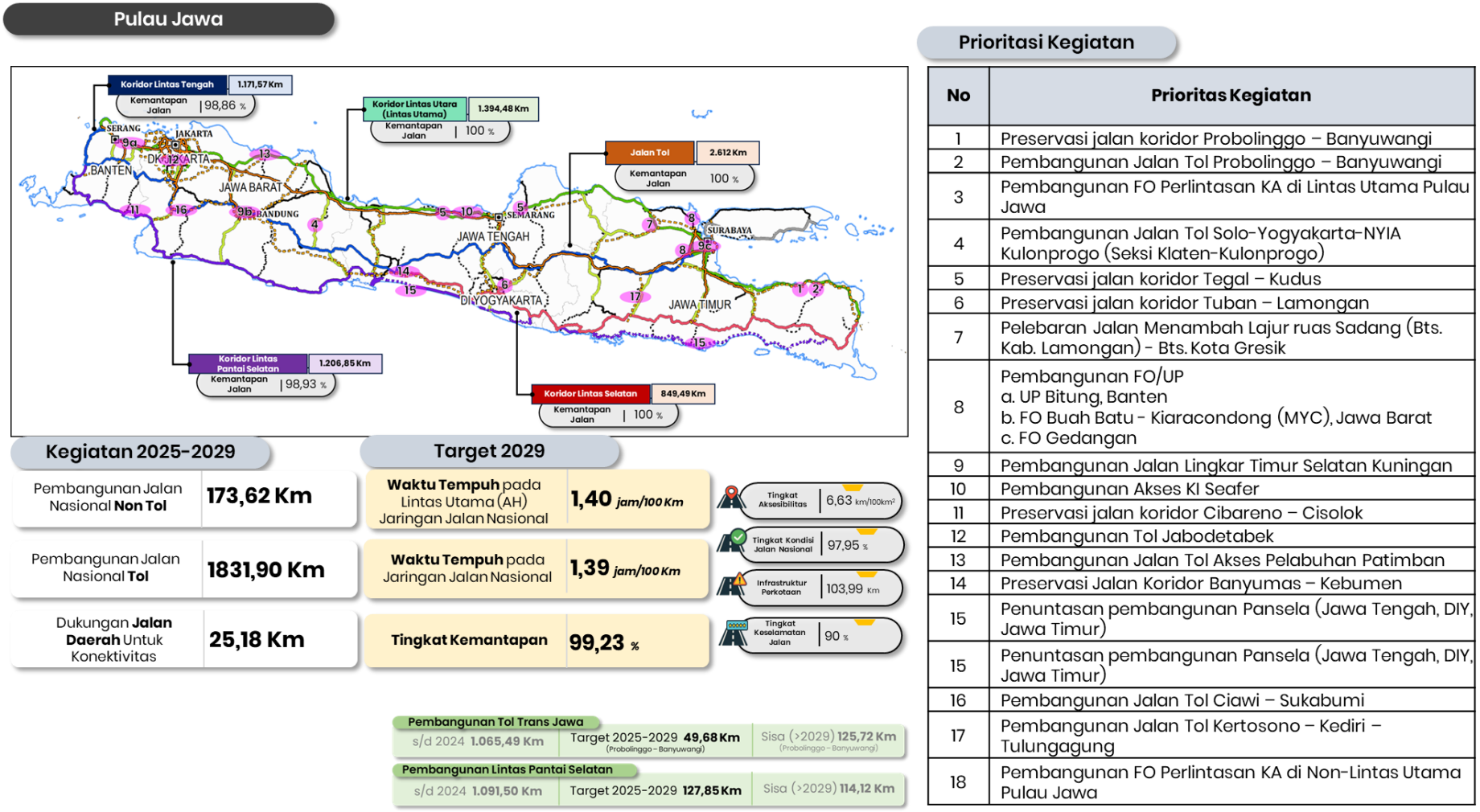
Waktu Tempuh pada Lintas Utama (AH) Jaringan Jalan Nasional	**1,84** *jam/100 Km*
Waktu Tempuh pada Jaringan Jalan Nasional	**2,00** *jam/100 Km*
Tingkat Kemantapan	**98,90** %

Tingkat Aksesibilitas	3,22 km/100km²
Infrastruktur Perkotaan	216,25 Km
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	96,23 %
Tingkat Keselamatan Jalan	57 %

Prioritasi Kegiatan

No	Prioritas Kegiatan	No	Prioritas Kegiatan
1	**Jalan Tol Trans Sumatera** (*backbone*) Bagian Selatan: 1. Betung – Tempino Jambi 2. Jambi-Rengat-Pekanbaru 3. Kayuagung-Palembang – Betung	9	Pembangunan FO/UP perlintasan kereta api
2	Preservasi Jalan pada **Koridor Lintas Timur** Sumatera di Provinsi Aceh – Sumatera Utara - Riau	10	Pembangunan akses simpul transportasi
3	**Jalan Tol Trans Sumatera** (*backbone*) Bagian Utara: 1. Binjai - Langsa 2. Sigli – Banda Aceh	11	Pembangunan FO Sitinjau Lauik I
4	Jalan Tol Pekanbaru - Padang	12	Peningkatan konetivitas perkotaan
5	Preservasi Jalan pada Koridor Penghubung Lintas Palembang - Bengkulu	13	Penggantian Jembatan CH
6	Pembangunan *missing link* Lintas Tengah Sumatera: 1. Geumpang-Pameu 2. Jantho – Keumala	14	Relokasi Sioban-Katiet (Mentawai)
7	Preservasi Jalan Lintas Timur Sumatera di Provinsi Riau (akibat tanah problematik)	15	Peningkatan Kondisi Jalan Tanah
8	Preservasi Jalan Lintas Timur Sumatera (Jambi – Palembang) (koridor tambang)		

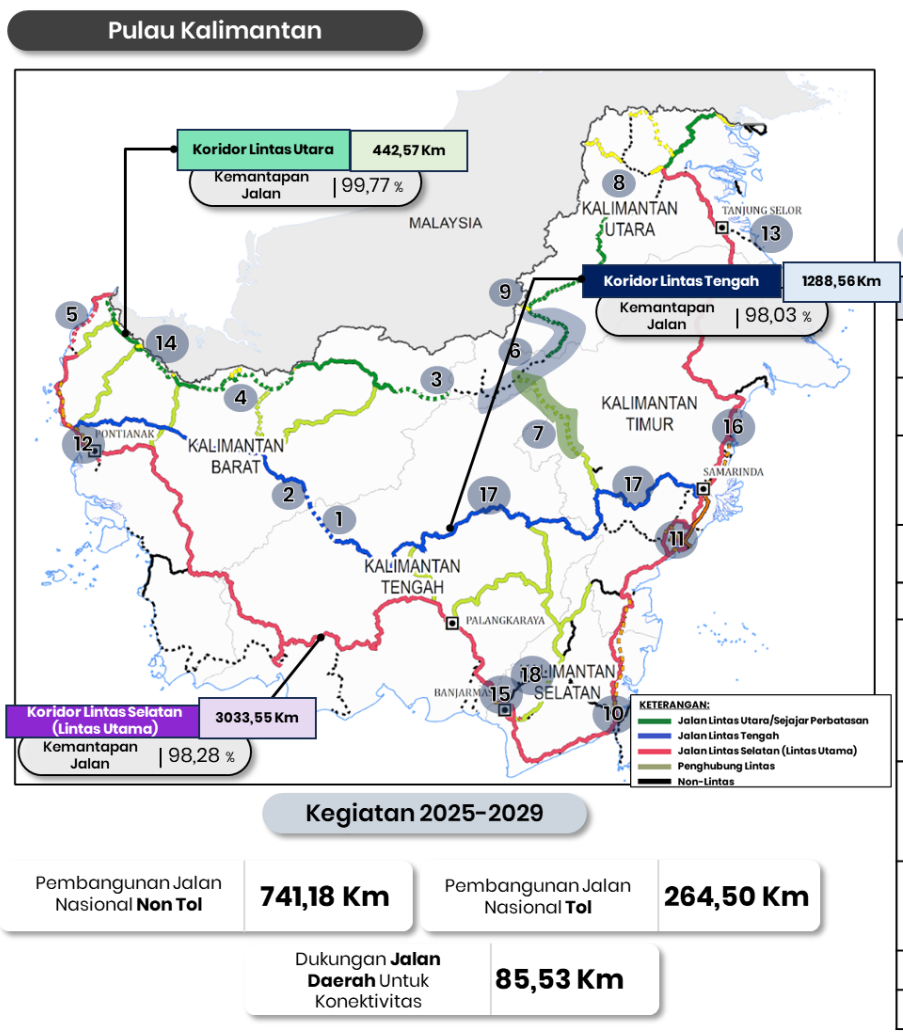
Gambar 4.17 Peta Indikasi Penanganan Jalan Nasional Pulau Sumatera 2025-2029



Prioritasi Kegiatan

No	Prioritas Kegiatan
1	Preservasi jalan koridor Probolinggo – Banyuwangi
2	Pembangunan Jalan Tol Probolinggo – Banyuwangi
3	Pembangunan FO Perlintasan KA di Lintas Utama Pulau Jawa
4	Pembangunan Jalan Tol Solo-Yogyakarta-NYIA Kulonprogo (Seksi Klaten-Kulonprogo)
5	Preservasi jalan koridor Tegal – Kudus
6	Preservasi jalan koridor Tuban – Lamongan
7	Pelebaran Jalan Menambah Lajur ruas Sadang (Bts. Kab. Lamongan) - Bts. Kota Gresik
8	Pembangunan FO/UP a. UP Bitung, Banten b. FO Buah Batu - Kiaracondong (MYC), Jawa Barat c. FO Gedangan
9	Pembangunan Jalan Lingkar Timur Selatan Kuningan
10	Pembangunan Akses KI Seafer
11	Preservasi jalan koridor Cibareno – Cisolok
12	Pembangunan Tol Jabodetabek
13	Pembangunan Jalan Tol Akses Pelabuhan Patimban
14	Preservasi Jalan Koridor Banyumas – Kebumen
15	Penuntasan pembangunan Pansela (Jawa Tengah, DIY, Jawa Timur)
15	Penuntasan pembangunan Pansela (Jawa Tengah, DIY, Jawa Timur)
16	Pembangunan Jalan Tol Ciawi – Sukabumi
17	Pembangunan Jalan Tol Kertosono – Kediri – Tulungagung
18	Pembangunan FO Perlintasan KA di Non-Lintas Utama Pulau Jawa

Gambar 4.18 Peta Indikasi Penanganan Jalan Nasional Pulau Jawa 2025-2029



Kegiatan 2025-2029

Pembangunan Jalan Nasional **Non Tol**	**741,18 Km**	Pembangunan Jalan Nasional **Tol**	**264,50 Km**
Dukungan **Jalan Daerah** Untuk Konektivitas	**85,53 Km**		

Target 2029

Tingkat Kemantapan	**97,95 %**
Waktu Tempuh	**2,00** ***jam/100 Km***

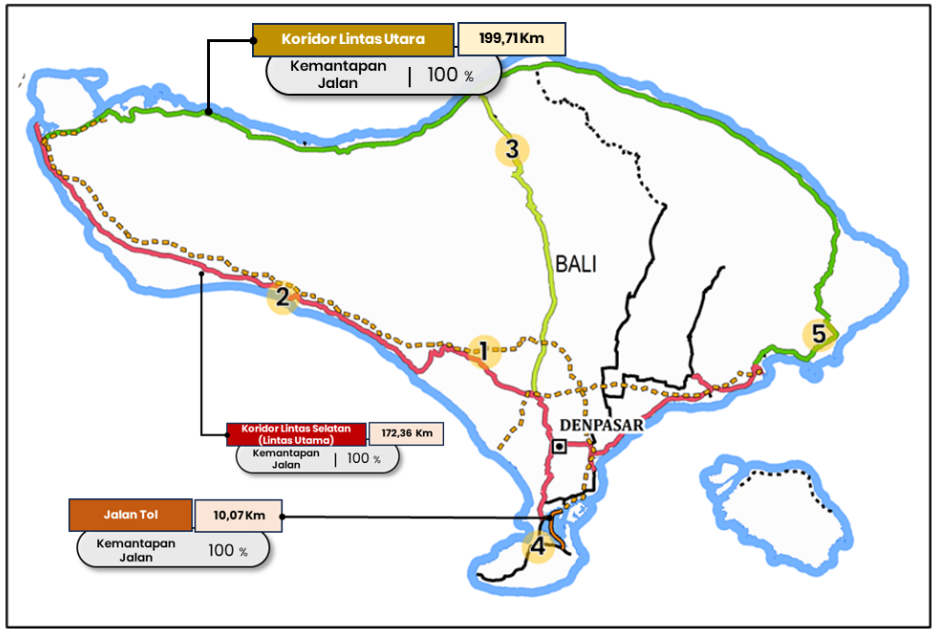
Tingkat Aksesibilitas	1,76 km/100km²
Infrastruktur Perkotaan	40,36 Km
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	94,21 %
Tingkat Keselamatan Jalan	67 %

Prioritasi Kegiatan

No	Prioritas Kegiatan	No	Prioritas Kegiatan
1	Pembangunan BTS. PROV. KALIMANTAN BARAT / BTS. PROV. KALIMANTAN TENGAH – TUMBANG SANAMANG	11	Pembangunan Jalan Tol Akses IKN
2	Pembangunan NANGA ELLA ILIR – BTS. PROV. KALIMANTAN BARAT / BTS. PROV. KALIMANTAN TENGAH	12	Pembangunan Jalan Tol Bandara Supadio – Pelabuhan Kijing
3	Pembangunan NANGA ERA – BTS. PROV. KALIMANTAN BARAT / BTS. PROV. KALIMANTAN TIMUR	13	Pembangunan Jalan Akses menuju KIPI Tanah Kuning 1. Tanjung Selor – Sajau 2. Sajau - Binai
4	Pembangunan SP. BALAI KARANGAN – RASAU*; RASAU – SP. NANGA KANTUK*	14	Pembangunan Sp. Take – Sp. Sontas
5	Pembangunan MERBAU-TEBAS	15	Pembangunan JEMBATAN BARITO I (DUPLIKASI)
6	Pembangunan Missing Link Koridor Lintas Sejajar Perbatasan Prov. Kaltim dan Kaltara: 1. Tiong Ohang – Long Pahangai 2. Long Pahangai – Long Boh 3. Long Boh – Long Metulang 4. Long Metulang – Long Nawang	16	Preservasi Jalan pada Koridor Lintas Selatan Sp. Sambera – Santan – Sp. 3 Bontang – Sangatta Prov. Kaltim
7	Pembangunan Lintas Penghubung (Lintas Tengah – Lintas Sejajar Perbatasan) Prov. Kaltim 1. Tering – Long Bagun 2. Long Bagun – Long Pahangai	17	Preservasi Jalan pada Koridor Lintas Tengah Prov. Kaltim & Kalteng (Tumbang Hiran – Kuala Kulurn – Muara Teweh – Bts. Prov Kalteng/Kaltim – Sp. Blusuh – Tenggarong)
8	Pembangunan Akses PLBN Long Midang 1. Malinau – Long Semamu (Paking-Semamu) 2. Semamu – Bts. Kab. Malinau/Nunukan 3. Binuang – Long Bawan	18	Preservasi Jalan Koridor MA. Muning – Balimau – Kandangan Prov. Kalsel
9	Pembangunan Long Nawang – Pos PLBN	19	Penggantian Jembatan CH
10	Pembangunan JEMBATAN TANAH BUMBU - PULAU LAUT		

Gambar 4.19 Peta Indikasi Penanganan Jalan Nasional Pulau Kalimantan 2025-2029

Pulau Bali



Target 2029

Waktu Tempuh pada Lintas Utama (AH) Jaringan Jalan Nasional	**2,11** *jam/100 Km*
Waktu Tempuh pada Jaringan Jalan Nasional	**2,11** *jam/100 Km*
Tingkat Kemantapan	**99,80** %

- Tingkat Aksesibilitas | 10,74 km/100km²
- Infrastruktur Perkotaan | 0,5 Km
- Tingkat Kondisi Jalan Nasional | 99,38 %
- Tingkat Keselamatan Jalan | 76 %

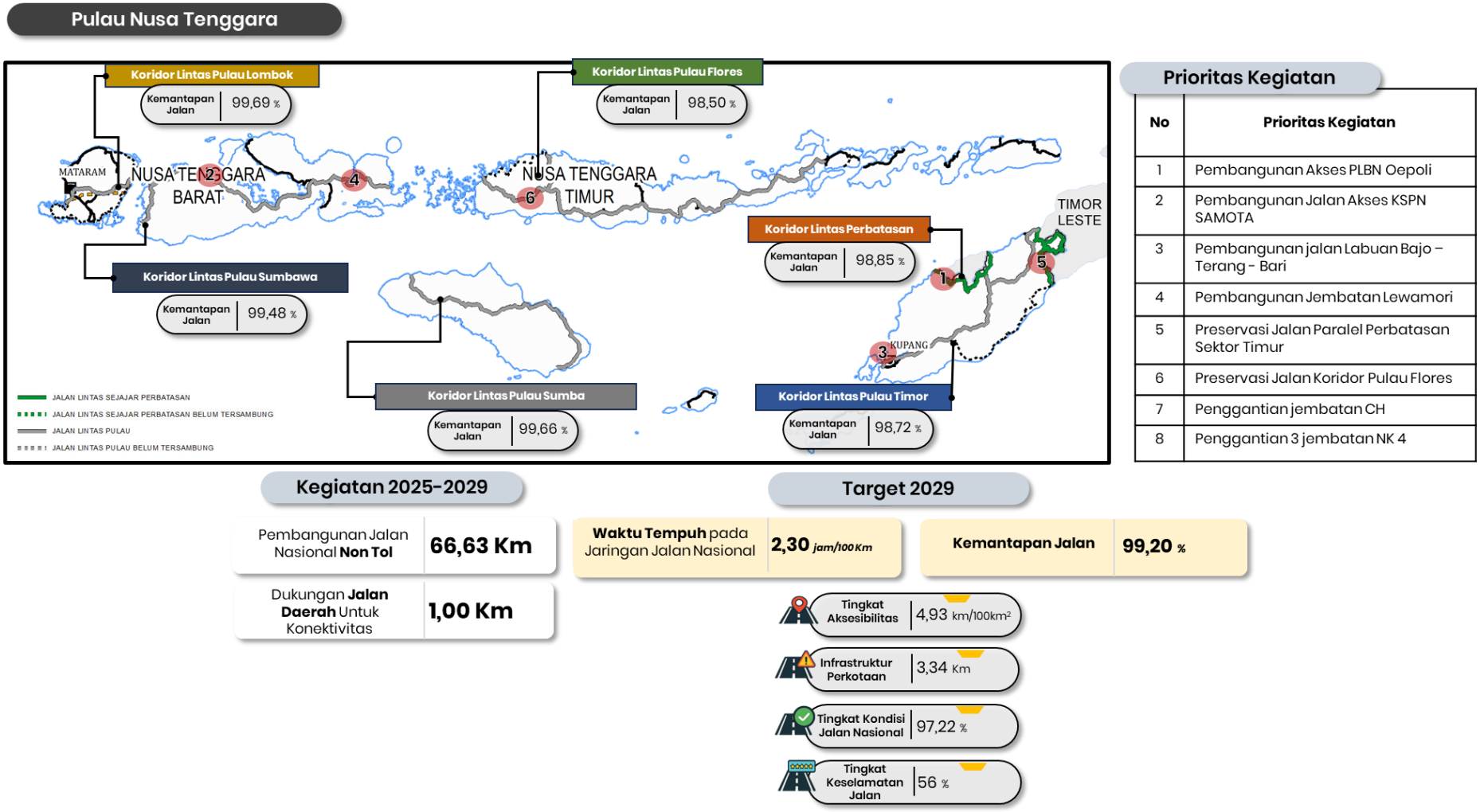
Kegiatan 2025-2029

Pembangunan Jalan Nasional **Non Tol**	**4,06 Km**	Pembangunan Jalan Nasional **Tol**	**98,26 Km**
Dukungan **Jalan Daerah** Untuk Konektivitas	**0 Km**		

Prioritasi Kegiatan

No	Prioritas Kegiatan
1	Preservasi ruas Lintas Selatan Bali (Koridor Gilimanuk – Mengwi)
2	Pembangunan Jalan Tol Gilimanuk – Mengwi (seksi Pekutatan – Mengwi)
3	UP Tugu Ngurah Rai – Nusa Dua
4	Perbaikan Geometrik Bts. Kota Singaraja - Mengwitani (SC 9&10)
5	Preservasi Lintas Utara Bali
6	Penggantian Jembatan CH

Gambar 4.20 Peta Indikasi Penanganan Jalan Nasional Pulau Bali 2025-2029

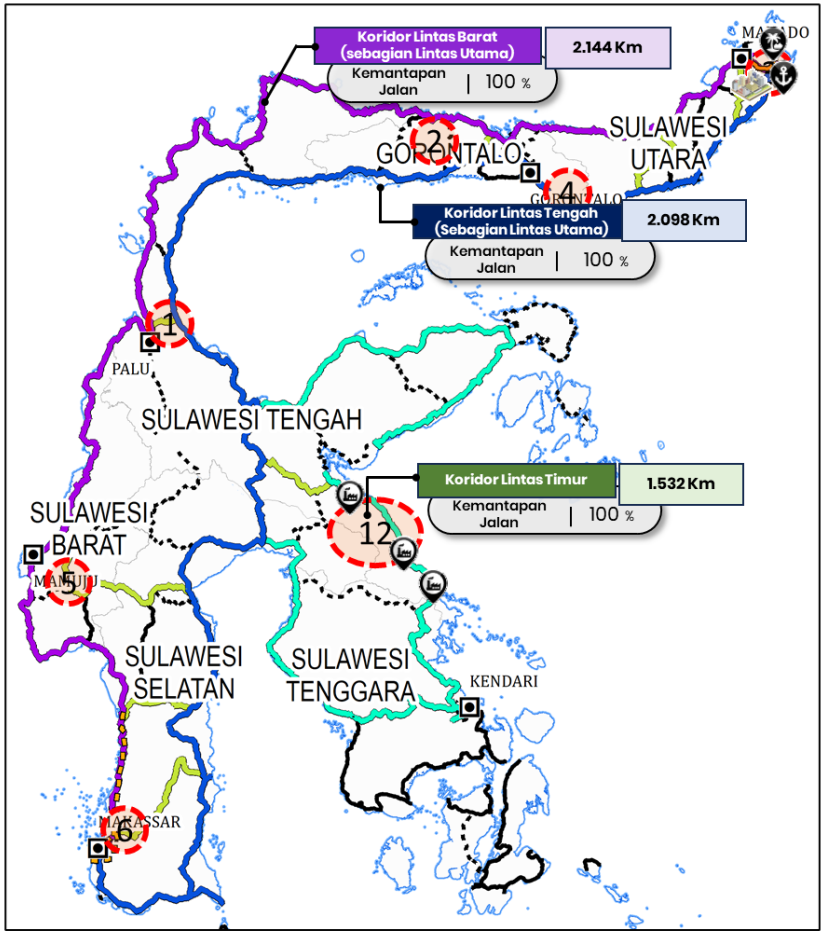


Prioritas Kegiatan

No	Prioritas Kegiatan
1	Pembangunan Akses PLBN Oepoli
2	Pembangunan Jalan Akses KSPN SAMOTA
3	Pembangunan jalan Labuan Bajo – Terang - Bari
4	Pembangunan Jembatan Lewamori
5	Preservasi Jalan Paralel Perbatasan Sektor Timur
6	Preservasi Jalan Koridor Pulau Flores
7	Penggantian jembatan CH
8	Penggantian 3 jembatan NK 4

Gambar 4.21 Peta Indikasi Penanganan Jalan Nasional Kepulauan Nusa Tenggara 2025-2029

Pulau Sulawesi



Kegiatan 2025-2029

Pembangunan Jalan Nasional **Tol**	**54,60 Km**
Pembangunan Jalan Nasional **Non Tol**	**119,29 Km**
Dukungan **Jalan Daerah** Untuk Konektivitas	**25,90 Km**

Target 2029

Waktu Tempuh pada Jaringan Jalan Nasional	**2.25** *jam/100 Km*
Tingkat Kemantapan	**99.83%**

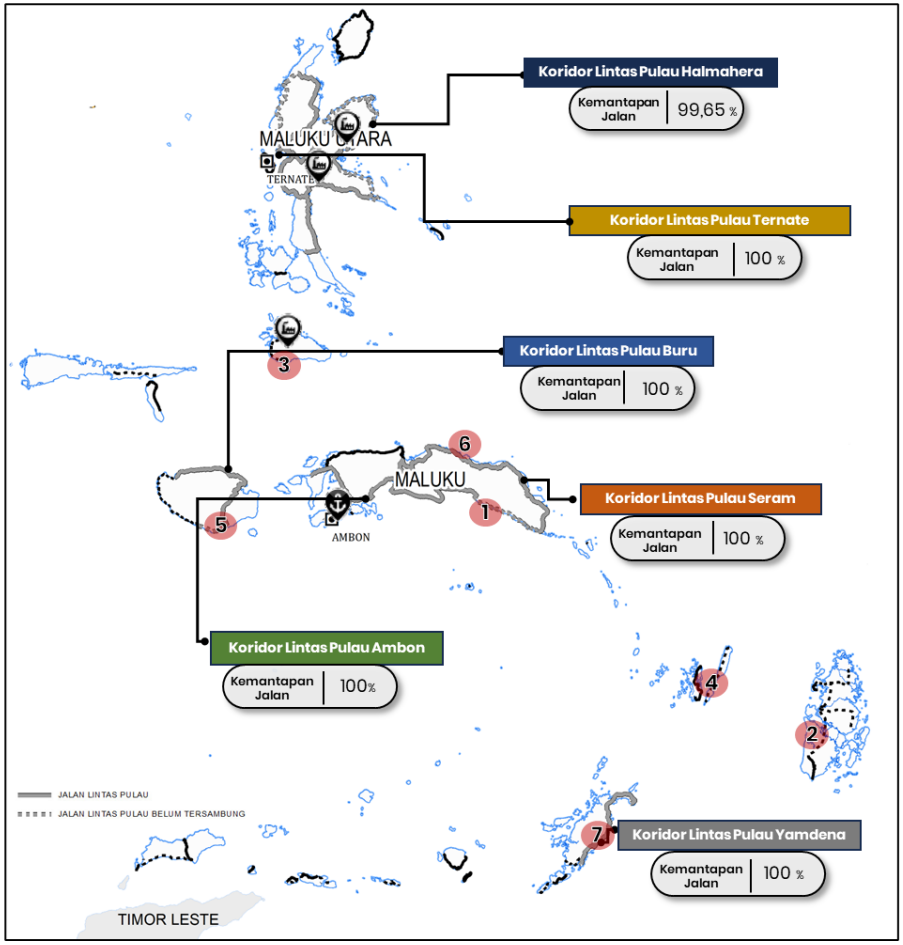
- Tingkat Aksesibilitas | 4,94 km/100km²
- Infrastruktur Perkotaan | 58,32 Km
- Tingkat Kondisi Jalan Nasional | 97,34 %
- Tingkat Keselamatan Jalan | 42 %

Prioritasi Kegiatan

No	Prioritas Kegiatan	No	Prioritas Kegiatan
1	Penanganan longsor dan tanah problematik di Tawaeli-Kebon Kopi-Toboli (Sulteng)	8	Peningkatan jalan tanah di Gorontalo : Randangan-Desa Taluditi dan Tolinggula-Desa Cempaka Putih
2	Penanganan longsor dan tanah problematik di koridor waktu tempuh: Pel. Gorontalo – Taludaa, Isimu-Paguyaman (Gorontalo)	9	Peningkatan jalan tanah di Sulawesi Barat: Mamasa-Tabang
3	Pembangunan jalan Manado Outer Ring Road	10	Pembangunan jalan Middle Ring Road
4	Pembangunan jalan Gorontalo Outer Ring Road	11	Pembangunan missing link jalan nasional di Gorontalo: Taluditi-Desa Cempaka Putih
5	Pembangunan jalan Mamuju Arterial Ring Road	12	Preservasi jalan nasional yang dilalui kegiatan pertambangan di Sulawesi Tengah: koridor Bahonsuai-Bts. Sultra, Tompira-Keuno
6	Pembangunan jalan Bypass Maminasata	13	Pembangunan Jembatan Muna-Buton
7	Penggantian Jembatan CH		

Gambar 4.22 Peta Indikasi Penanganan Jalan Nasional Pulau Sulawesi 2025-2029

Pulau Maluku-Maluku Utara



Kegiatan 2025-2029

Pembangunan Jalan Nasional **Non Tol**	**113,95 Km**	Dukungan **Jalan Daerah** Untuk Konektivitas	**109,36 Km**

Target 2029

Tingkat Kemantapan	**99,88 %**	**Waktu Tempuh** pada Jaringan Jalan Nasional	**2,06** *jam/100 Km*

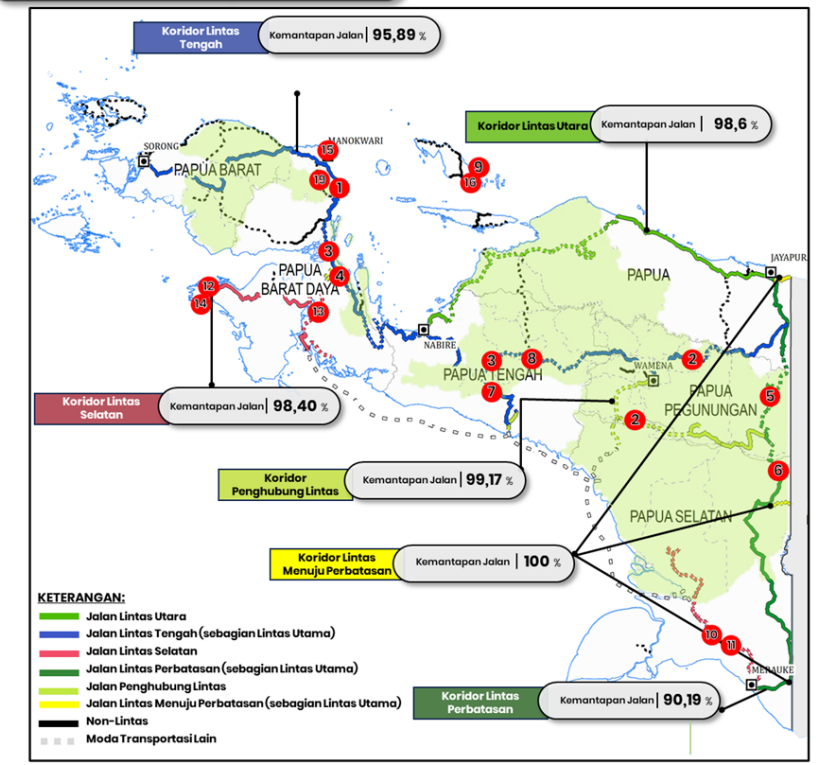
Tingkat Aksesibilitas	4,12 km/100km²
Infrastruktur Perkotaan	1,76 Km
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	98,39 %
Tingkat Keselamatan Jalan	97 %

Prioritas Kegiatan

No	Prioritas Kegiatan
1	Pembangunan jalan dan jembatan Werinama – Kota Baru – Air Nanang
2	Pembangunan jalan dan jembatan Popjetur – Batu Goyang
3	Pembangunan jalan Laiwui – Jikodolong – Soligi (Kawasi)
4	Pembangunan Elat - Sp. Ngurdu - Fako - Holat - Ohairaut (Pulau Kei Besar)
5	Pembangunan Leksula - Namrole (Pulau Buru)
6	Preservasi jalan di Lintas Pulau Seram
7	Preservasi jalan di Lintas Pulau Yamdena
8	Penggantian 7 jembatan NK 4

Gambar 4.23 Peta Indikasi Penanganan Jalan Nasional Kepulauan Maluku 2025-2029

Pulau Papua



Kegiatan 2025-2029

Pembangunan Jalan Nasional **Non Tol**	**398,59 Km**	Dukungan **Jalan Daerah** Untuk Konektivitas	**151,35 Km**

Target 2029

Tingkat Kemantapan	**95,62 %**	**Waktu Tempuh** pada Jaringan Jalan Nasional	**2,26** *jam/100 Km*
Tingkat Aksesibilitas	1,21 km/100km²	Tingkat Kondisi Jalan Nasional	93,41 %
Infrastruktur Perkotaan	11,67 Km	Tingkat Keselamatan Jalan	49 %

Prioritasi Kegiatan

No	Nama Program/Ruas	No	Nama Program/Ruas
1	Preservasi Jalan Trans Papua Merauke-Sorong	9	Pembangunan Jembatan Akses Simpul Transportasi
		10	Merauke - Kaliki - Nakias – Bade
2	**Segmen IV** (Wamena - Elelim - Jayapura) **Segmen V** (Wamena - Habema - Kenyam - Mamugu) **Segmen VI** (Kenyam - Dekai)	11	Dan Jalan Pendekat Jembatan Bian - Simpang Kwensid
3	**Segmen II** (Manokwari - Mameh - Bts. Prov. Papua) **Segmen III** (Enarotali - Ilaga - Wamena) Mulia - Sinak **Segmen III**	12	Jalan Akses KI Fakfak
4	Windesi - Ambuni	13	Moyana – Wonama
5	Yambra - Towe Hitam - Oksibil II	14	Jalan Akses Bandara Siboru
6	Oksibil - Iwur - Waropko	15	Akses Jalan Bandara Rendani (Manokwari)
7	Timika – Waghete	16	Jalan Akses Pelabuhan Dawai
8	Pembangunan Jembatan Trans Papua Merauke-sorong	17	Warmare - Anggi – Ransiki

Gambar 4.24 Peta Indikasi Penanganan Jalan Nasional Pulau Papua 2025-2029

4.1.5 Dukungan Ditjen Bina Marga terhadap Prioritas Nasional RPJMN 2025-2029

4.1.5.1 Pertimbangan Penyusunan Proyek Prioritas Bidang Jalan 2025-2029

Proyek prioritas bidang jalan 2025-2029 disusun dengan menerapkan pendekatan terstruktur yang difokuskan pada penilaian terhadap daftar panjang *(long-list)* rencana pembangunan jalan dan jembatan (termasuk jalan tol) yang berasal dari 3 (tiga) sumber, yaitu: (1) rencana pembangunan jalan pada RUJJN 2020-2040 (Kepmen PUPR Nomor 367 Tahun 2023), (2) lanjutan (*carry over*) dari Renstra 2020-2024 sebelumnya, dan (3) usulan jalan akses ke sejumlah lokasi prioritas yang ditetapkan pada RPJMN 2025-2029. Daftar panjang tersebut selanjutnya dikonfirmasi lebih lanjut ke Balai dan Direktorat Kompetensi untuk mendapatkan detail informasi mengenai kesiapan dan kemajuan masing-masing proyek.

Evaluasi dilakukan terhadap daftar panjang rencana pembangunan jalan dan jembatan dengan membandingkan antara biaya proyek dengan manfaat dari aspek ekonomi/sosial/lingkungan, baik manfaat langsung (penghematan biaya operasi kendaraan dan nilai waktu) maupun manfaat tidak langsung (terutama pengurangan emisi GRK) dan pengaruhnya terhadap pencapaian target kinerja pembangunan dalam RPJMN dan Renstra 2025-2029 serta dukungannya terhadap sasaran utama Kementerian PU (PU 608), yaitu efisiensi investasi (ICOR < 6), pengentasan kemiskinan (menuju 0%) dan mendorong pertumbuhan ekonomi (menuju 8%).

Proses penyusunan proyek prioritas menggunakan Analisis Multi Kriteria (AMK) yang secara komprehensif mempertimbangkan semua aspek terkait yang terbagi ke dalam 3 (tiga) kelompok faktor penentu sebagai berikut:

1) Faktor ekonomi (total bobot 30%), yang berkenaan dengan potensi kemanfaatan ekonomi dari setiap proyek yang terdiri dari 4 (empat) kriteria:
    a. Evaluasi ekonomi (bobot 15%), di mana proyek dengan hasil evaluasi ekonomi yang lebih tinggi mencerminkan pengembalian investasi yang lebih baik.
    b. Estimasi ICOR (bobot 5%), di mana nilai ICOR menandakan tingkat kebutuhan input untuk menghasilkan satu unit output ekonomi. Proyek pada daerah dengan ICOR yang lebih rendah menandakan tingkat efisiensi investasi yang lebih tinggi.
    c. Tingkat kemiskinan (bobot 5%), di mana proyek pada daerah dengan tingkat kemiskinan yang lebih tinggi akan menghasilkan kemanfaatan yang lebih optimal dalam menurunkan kesenjangan antar potensi pendapatan dengan pendapatan aktual.
    d. Pertumbuhan ekonomi (bobot 5%), di mana proyek pada daerah dengan tingkat pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi akan dapat menghasilkan manfaat yang lebih signifikan.

2) Faktor teknis (bobot 60%), yang berkenaan dampak proyek terhadap pencapaian dukungan ataupun indikator utama bidang jalan dalam RPJMN 2025-2029, yang terdiri dari 3 (tiga) kriteria:

    a. Dampak pada kecepatan (bobot 5%), di mana proyek yang berdampak lebih besar kepada peningkatan kecepatan (penurunan waktu tempuh) akan lebih diutamakan.

    b. Tematik proyek (40%), di mana proyek yang mendukung tematik RPJMN 2025-2029 (seperti: ketahanan pangan, koridor logistik, kawasan industri, daerah 3T (Terdepan, Terluar, Tertinggal), daerah transmigrasi, dll) akan lebih diutamakan sebagai wujud dukungan bidang jalan terhadap prioritas Presiden.

    c. Kepadatan jalan (15%), dimana proyek pada daerah dengan kepadatan jaringan jalan yang lebih rendah (km/km2) akan lebih diutamakan untuk pemerataan pembangunan.

3) Faktor proyek, yang berkenaan dengan kesiapan dan kemajuan pelaksanaan proyek, yang terdiri dari 2 (dua) kriteria:

    a. Kesiapan proyek (5%), dimana prioritas akan diberikan kepada proyek yang memiliki kesiapan pelaksanaan yang lebih baik, dilihat dari: (i) kesiapan lahan, (ii) studi kelayakan, dan (iii) dokumen lingkungan.

    b. Kemajuan proyek (5%), dimana prioritas akan diberikan kepada proyek yang progress fisiknya lebih maju, yang dibagi ke dalam 3 (tiga) kategori: (i) inisiasi/awal pelaksanaan proyek, (ii) proyek lanjutan, dan (iii) penyelesaian proyek.

4.1.5.2 Proyek Prioritas Bidang Jalan Tahun 2025-2029

Pada gambar-gambar berikut ini **(Lampiran VII)** disampaikan ilustrasi mengenai proyek-proyek prioritas bidang jalan pada Renstra 2025-2029 yang dihasilkan dari proses evaluasi. Secara umum, daftar proyek prioritas tersebut memiliki peran besar dalam (1) mendukung pencapaian target kinerja penyelenggaraan bidang jalan (IKSS dan IKP Ditjen Bina Marga 2025-2029), dan (2) mendukung pelaksanan berbagai agenda pembangunan multisektoral dalam RPJMN 2025-2029 (ketahanan pangan/energi/air, hilirisasi, industrialisasi, dsb).

Adapun detail informasi mengenai masing-masing proyek prioritas bidang jalan tersebut selengkapnya disampaikan pada **Lampiran I**.

4.2 Kerangka Pendanaan Ditjen Bina Marga 2025-2029

Untuk mencapai sejumlah target keluaran dan target kinerja Ditjen Bina Marga 2025-2029 pada **Sub Bab 4.1** sebelumnya, diperlukan dukungan pendanaan, khususnya yang berasal dari APBN serta sumber-sumber pendanaan alternatif lainnya.

4.2.1 Kebutuhan Pendanaan APBN Ditjen Bina Marga 2025-2029

Perkiraan kebutuhan pendanaan yang bersumber dari APBN untuk melaksanakan seluruh program dan kegiatan Ditjen Bina Marga selama Tahun

2025-2029 sebesar Rp783 Triliun yang terdiri dari APBN Rp357 Triliun dan Investasi Rp426 Triliun. Dari Rp357 Triliun, 64% merupakan Rupiah Murni, 6% PBBL dan KPBU-AP, 18% Pinjaman (baik Luar Negeri maupun Dalam Negeri), 12% SBSN. Pendetailan sebagai berikut:

1) Ditjen Bina Marga untuk Renstra 2025-2029 akan melaksanakan 2 (dua) program, yaitu (i) Program Infrastruktur Konektivitas dan (ii) Program Dukungan Manajemen. Program tersebut merupakan program kolaboratif dengan K/L lainnya dalam rangka mencapai Sasaran Nasional (SN) yang ditetapkan dalam RPJMN 2025-2029.
2) Proporsi kebutuhan alokasi APBN untuk pelaksanaan Program Infrastruktur Konektivitas yang merupakan *core business* dari Ditjen Bina Marga sangat dominan (93-97% dari total kebutuhan APBN 2025-2029), yang mencakup pelaksanaan preservasi dan peningkatan kapasitas jalan nasional (termasuk dukungan konstruksi jalan tol, dukungan jalan daerah, serta dukungan bagi sejumlah Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029).
3) Kebutuhan alokasi APBN untuk pelaksanaan Program Dukungan Manajemen Ditjen Bina Marga 2025-2029 proporsinya relatif kecil (3-7%). Angka indikatif ini dapat berubah sesuai perkembangan organisasi Ditjen Bina Marga serta kebutuhan untuk menerapkan tata kelola pemerintahan yang lebih baik sesuai agenda Transformasi Tata Kelola yang dicanangkan dalam RPJPN 2025-2045.
4) Realisasi alokasi APBN melalui DIPA Ditjen Bina Marga pada setiap tahun selama periode 2025-2029 akan sangat mempengaruhi pencapaian target output utama Ditjen Bina Marga serta pencapaian target kinerja IKP dan IKK. Oleh karenanya, terdapat potensi terjadinya koreksi atas target output utama, IKP dan IKSS sesuai realisasi alokasi APBN pada setiap tahun anggaran. Penyesuaian terhadap pengalokasiaan APBN tersebut akan dimuat dalam PK di lingkungan Ditjen Bina Marga.

4.2.2 Rencana Penyiapan Pendanaan Alternatif Fisik Ditjen Bina Marga 2025–2029

Skema KPBU merupakan bentuk pelibatan badan usaha dalam penyediaan dan pembiayaan infrastruktur layanan publik berdasarkan prinsip-prinsip usaha yang sehat. Sesuai Perpres Nomor 38 Tahun 2015, termasuk jenis infrastruktur publik yang dapat menerapkan KPBU termasuk jalan (termasuk jalan tol).

Beberapa kegiatan penyediaan dan pendanaan infrastruktur dalam Renstra 2025-2029 yang dilaksanakan menggunakan skema KPBU antara lain adalah:

1) Pembangunan jalan tol, khususnya lanjutan pembangunan jaringan jalan tol Trans Sumatera, Jalan Tol Trans Jawa, serta beberapa ruas tol di Pulau Bali, serta persiapan proyek jalan tol di Pulau Kalimantan, Sulawesi, dan Lombok;
2) Penerapan PBBL pada Jalan Tol Betung - Tempino - Jambi yang dengan masa layanan selama 15 tahun sejak 2025-2041

3) Pelaksanaan preservasi jalan nasional, penggantian/duplikasi jembatan CH di Pulau Jawa, pembangunan flyover, dan pembangunan jalan dengan rincian:

   a. Preservasi Jalan Lintas Timur Sumatra di Provinsi Sumatera Selatan dan Provinsi Riau
   b. Penggantian/Duplikasi Jembatan CH di Pulau Jawa
   c. Pembangunan Flyover Sitinjau Lauik/Panorama I di Provinsi Sumatra Barat
   d. Pembangunan Jalan Trans Papua Ruas Jayapura - Wamena Segmen Mamberamo - Elelim di Provinsi Papua Pegunungan

Ditjen Bina Marga tetap mengkaji untuk memperluas penerapan skema KPBU ini pada lokasi lain. Beberapa Badan Usaha juga telah menjajaki peluang penerapan skema KPBU diantaranya Penggantian Jembatan CH di Sumatera dan Pembangunan Simpang Tidak Sebidang Jalur Kereta Api dengan Jalan Nasional di 7 (tujuh) Provinsi (Sumatera Utara, Sumatera Barat, Sumatera Selatan, Banten, Jawa Barat, Jawa Tengah, dan Jawa Timur).

4.2.3 Rencana Penyiapan Pendanaan Alternatif Non-Fisik Ditjen Bina Marga 2025–2029

Selain mendorong pemanfaatan berbagai skema pendanaan alternatif untuk pembangunan fisik infrastruktur jalan, Ditjen Bina Marga juga membuka ruang yang lebih luas bagi penerapan skema KPBU pada aspek penyediaan layanan non-fisik. Salah satu fokus utama pengembangan KPBU non-fisik diarahkan pada penyediaan, pengelolaan, dan pemutakhiran data jalan yang terintegrasi dan berkelanjutan. Penerapan KPBU dalam penyediaan data jalan diharapkan dapat menjamin ketersediaan sistem informasi jalan yang andal, akurat, dan berkesinambungan, sehingga mendukung proses perencanaan, pemrograman, pelaksanaan, serta evaluasi penyelenggaraan jalan nasional secara lebih berbasis data.

Lebih lanjut, skema KPBU penyediaan data jalan dirancang untuk mencakup seluruh rantai proses bisnis penyediaan data secara end-to-end, mulai dari perencanaan dan penyediaan data, pengumpulan data kondisi jalan, jembatan, dan lereng, pengolahan data melalui proses validasi dan verifikasi, hingga penyajian dan visualisasi data secara digital dan daring (online/real-time). Dengan cakupan proses yang menyeluruh, KPBU diharapkan tidak hanya berperan sebagai penyedia data, tetapi juga sebagai mitra strategis dalam menjaga konsistensi mutu, keterkinian, dan interoperabilitas data.

Melalui mekanisme pembagian risiko dan pembiayaan yang lebih optimal antara pemerintah dan badan usaha, skema KPBU ini diharapkan mampu meningkatkan efisiensi pembiayaan jangka panjang serta mendorong percepatan pemanfaatan inovasi teknologi, seperti sistem manajemen aset jalan berbasis digital, pemantauan kondisi jalan secara real time, dan integrasi data spasial. Pada akhirnya, hal ini akan memperkuat tata kelola penyelenggaraan

jalan dan mendukung terwujudnya layanan infrastruktur jalan nasional yang lebih efektif, efisien, dan berkelanjutan.

4.3 Mekanisme Evaluasi dan Perubahan

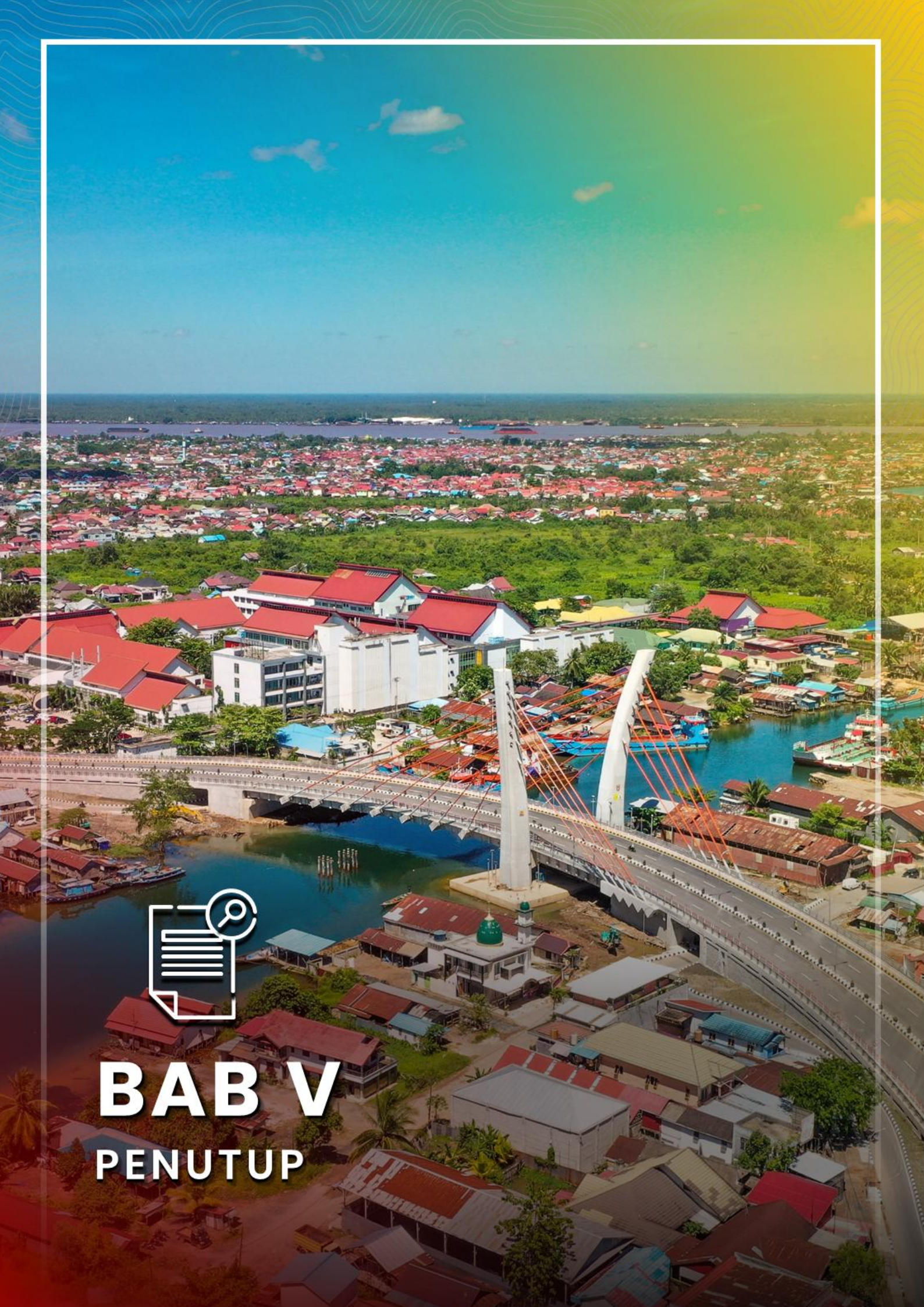
Sesuai ketentuan dalam Permen PPN/Bappenas Nomor 10 Tahun 2023 Tentang Tata Cara Penyusunan Renstra K/L Tahun 2025-2029, dokumen Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 ini hanya dapat ditinjau ulang jika terdapat perubahan yang mendasar dalam lingkungan strategis maupun arahan Pimpinan yang mengharuskan adanya penyesuaian terhadap arah kebijakan, rencana kegiatan, maupun target kinerja yang harus dilaksanakan.

Perubahan terhadap target kinerja serta target pelaksanaan kegiatan setiap tahun untuk disesuaiakan dengan salokasi APBN dalam DIPA Ditjen Bna Marga dapat dilakukan pada PK setiap Pimpinan Unit Kerja di Lingkungan Ditjen Bina Marga.

Laporan tahunan terhadap hasil pelaksanaan Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029 ini dituangkan dalam LKIP yang disampaikan kepada Menteri PU melalui Sekretariat Jenderal, untuk selanjutnya dievaluasi oleh Inspektorat Jenderal. Laporan Hasil Evaluasi (LHE) atas LKIP Ditjen Bina Marga merupakan bagian dari penilaian prestasi kemajuan pelaksanaan reformasi birokrasi dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) di lingkungan Ditjen Bina Marga.

Evaluasi Paruh Waktu (EPW) terhadap pelaksanaan Renstra Ditjen Bina Marga 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 Periode (EAP) dari pelaksanaan Renstra Ditjen Bina Marga 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 periode pembangunan selanjutnya (Tahun 2030-2034).



BAB V
PENUTUP

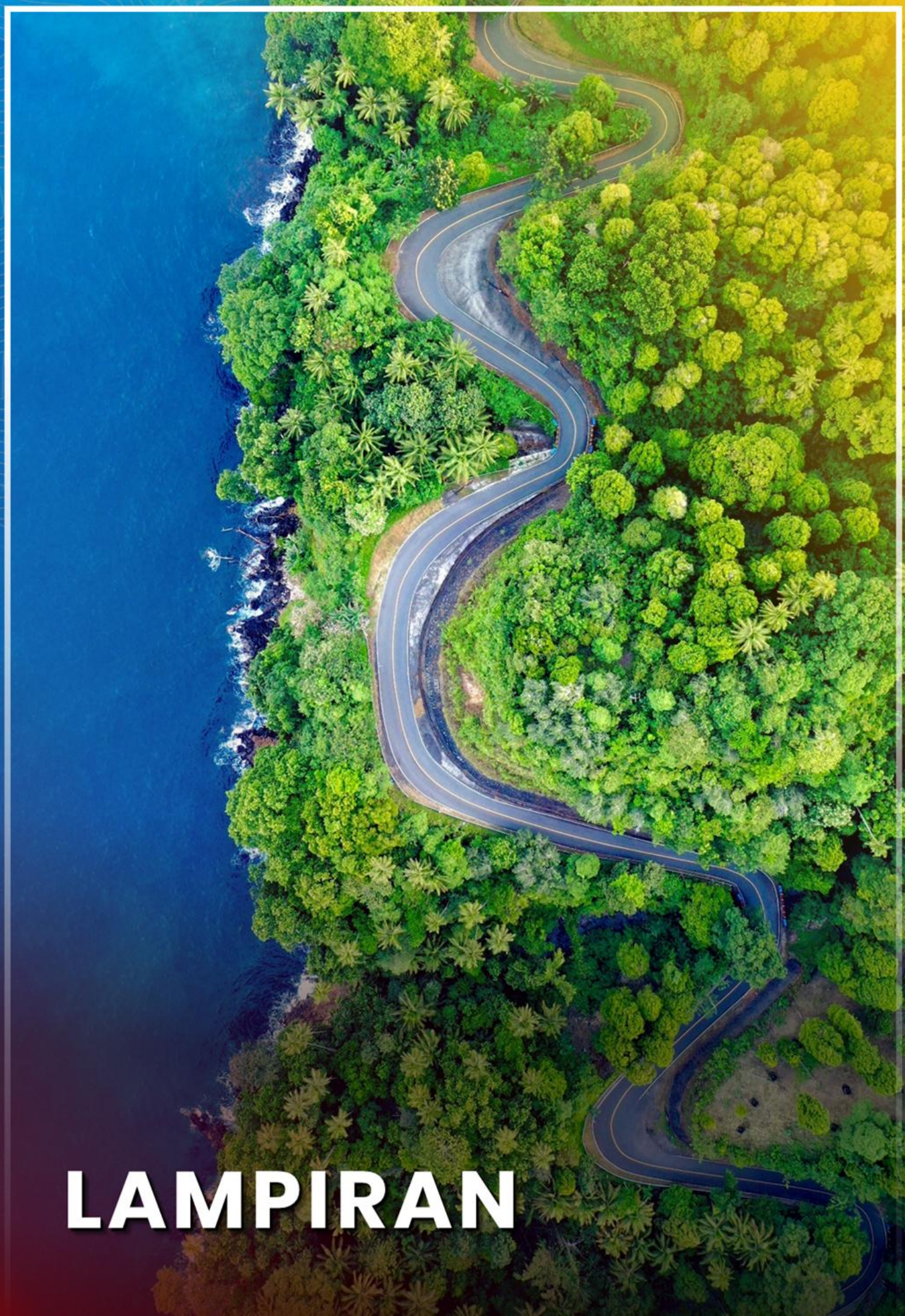
PENUTUP

Penyusunan Renstra Ditjen Bina Marga 2025–2029 menjadi pedoman dan arah kebijakan penyelenggaraan pembangunan dan pengelolaan jalan nasional dalam jangka menengah, selaras dengan visi pembangunan nasional, RPJPN 2025–2045, RPJMN 2025–2029, serta kebijakan Kementerian PU 2025-2029. Renstra ini disusun sebagai instrumen perencanaan strategis guna memastikan keterpaduan antara tujuan, sasaran, program, dan kegiatan Ditjen Bina Marga dalam mendukung pembangunan infrastruktur jalan yang berkelanjutan dan berdaya saing.

Renstra Ditjen Bina Marga 2025–2029 diharapkan dapat meningkatkan kinerja penyelenggaraan jalan nasional melalui penguatan konektivitas antarwilayah, peningkatan kemantapan dan keselamatan jalan, serta perbaikan kualitas layanan infrastruktur jalan dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pemerataan pembangunan, dan peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Dokumen ini menjadi acuan dalam penetapan prioritas pembangunan, alokasi sumber daya, serta pengendalian dan evaluasi pelaksanaan program dan kegiatan secara terukur dan akuntabel. Selain itu, Renstra ini bertujuan untuk memperkuat tata kelola penyelenggaraan jalan melalui penerapan prinsip *good governance*, manajemen risiko, serta pengambilan keputusan berbasis data dan kinerja. Renstra Ditjen Bina Marga diharapkan mampu meningkatkan efektivitas dan efisiensi penyelenggaraan jalan nasional, menjaga keberlanjutan infrastruktur, serta merespons secara adaptif berbagai tantangan dan dinamika pembangunan pada periode 2025–2029.

Lebih lanjut, Renstra Ditjen Bina Marga 2025–2029 sebagai dasar pemantauan dan evaluasi kinerja secara berkesinambungan. Melalui mekanisme pengendalian yang terstruktur, capaian kinerja dapat diukur dan dievaluasi secara periodik, sehingga hasil evaluasi tersebut dapat dimanfaatkan sebagai umpan balik dalam penyempurnaan kebijakan dan perencanaan pada periode berikutnya. Dengan demikian, Renstra ini tidak hanya menjadi dokumen perencanaan, tetapi juga instrumen strategis dalam mendorong peningkatan kinerja dan keberlanjutan penyelenggaraan jalan nasional.



LAMPIRAN

Lampiran I. Matriks Kinerja Pendanaan Ditjen Bina Marga

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/INDIKATOR		SATUAN	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	Total Anggaran 2025-2029 /Pelaksana
UNIT ORGANISASI: DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA														
	SASARAN STRATEGIS								**37.312.579.383**	**70.119.340.806**	**95.098.010.225**	**90.152.914.316**	**77.467.095.316**	**370.149.940.046**
	SS-02	Meningkatnya kinerja pelayanan infrastruktur konektivitas jalan												
		INDIKATOR KINERJA SASARAN STRATEGIS												
		IKSS-1	Waktu tempuh pada lintas utama jaringan jalan nasional	jam/100 km	1,90	1,85	1,80	1,75	1,70					
		IKSS-1	Waktu tempuh pada jaringan jalan nasional	jam/100 km	2,20	2,15	2,10	2,05	2,00					
PROGRAM 1:														
INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS									35.123.511.337	67.109.701.931	92.591.746.218	87.471.211.830	74.597.673.656	356.893.844.973
	SASARAN PROGRAM													
	SP-02.01	Meningkatnya kinerja pelayanan jalan nasional												
		INDIKATOR KINERJA PROGRAM												
		IKP-1	Tingkat aksesibilitas jalan jalur utama daerah tertinggal dan perbatasan	km/100km2	2,60	2,62	2,67	2,75	2,84					
		IKP-2	Tingkat kondisi prasarana jalan nasional	%	93,33	94,88	95,53	96,03	96,39					
		IKP-3	Infrastruktur jalan perkotaan yang dibangun (kumulatif)	km (kumulatif)	54,50 (2020 - 2025)	79,64 (2020 - 2026)	113,00 (2020 - 2027)	145,00 (2020 - 2028)	155,00 (2020 - 2029)					
		IKP-4	Persentase jalan nasional yang berkeselamatan	%	57	58	60	61	62					
KEGIATAN 1 [7696]														
Pembangunan dan Preservasi Jalan Nasional									29.673.356.238	47.190.851.787	61.089.885.185	58.902.421.380	52.311.914.277	249.168.428.867
	SASARAN KEGIATAN													
	SK-02.01.01	Meningkatnya Kinerja Pelaksanaan Pembangunan dan Preservasi Jalan												
		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN												
		IKK-1	Capaian tingkat aksesibilitas jalan jalur utama daerah tertinggal dan kawasan perbatasan	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00					BBPJN/BPJN
		IKK-2	Capaian tingkat kondisi prasarana jalan	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00					BBPJN/BPJN
		IKK-3	Capaian Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (kumulatif)	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00					BBPJN/BPJN
		IKK-4	Capaian target jalan nasional yang berkeselamatan	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00					BBPJN/BPJN

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/INDIKATOR		SATUAN	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	Total Anggaran 2025-2029 /Pelaksana
		OUTPUT												
	Dukungan Teknis													
	7696	PELAKSANAAN PRESERVASI DAN PENINGKATAN KAPASITAS JALAN NASIONAL							2.109.251.005	3.344.407.477	5.937.002.007	5.905.126.907	5.995.043.849	23.290.831.245
	CBR	Dukungan Teknis							2.101.692.365	3.344.407.477	5.937.002.007	5.905.126.907	5.995.043.849	
	001	Layanan Penyiapan dan Pengendalian Pelaksanaan	Dok	292,00	37,00	37,00	37,00	37,00	1.051.257.787	1.243.274.155	2.337.402.365	2.441.969.774	2.544.658.900	
	002	Layanan Perencanaan dan Pengawasan Teknik	Dok	339,00	37,00	37,00	37,00	37,00	1.050.434.578	2.101.133.322	3.599.599.642	3.463.157.133	3.450.384.949	
	RBR	Dukungan Teknis							7.558.640	-	-	-	-	
	001	Layanan Penyiapan dan Pengendalian Pelaksanaan	Dok	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7.558.640	-	-	-	-	
	Capaian tingkat aksesibilitas jalan jalur utama daerah tertinggal dan kawasan perbatasan													
	7696	PELAKSANAAN PRESERVASI DAN PENINGKATAN KAPASITAS JALAN NASIONAL							9.579.490.647	8.583.086.637	12.944.890.208	12.174.906.966	8.831.229.578	52.113.604.035
	CBC	Prasarana Bidang Konektivitas Darat (Jalan)							1.107.399.760	-	-	-	-	
	001	Pembangunan Jalan	Km	30,57	0,00	0,00	0,00	0,00	1.107.399.760					
	CBF	Prasarana Bidang Konektivitas Darat (Jembatan)							488.072.908	-	-	-	-	
	001	Pembangunan Jembatan	M	2149,00	0,00	0,00	0,00	0,00	488.072.908					
	RBC	Prasarana Bidang Konektivitas Darat (Jalan)							7.141.752.507	7.652.264.640	10.707.693.265	10.301.400.526	6.927.699.065	
	002	Pembangunan Jalan Trans Papua Merauke-Sorong	Km	19,80	95,34	69,24	68,61	74,24	240.750.000	627.540.000	896.440.000	904.040.000	884.040.000	
	003	Pembangunan Jalan Koridor Logistik (Backbone)	Km	33,83	75,65	93,13	74,08	51,07	512.700.137	2.366.040.863	2.645.857.191	1.885.164.695	1.236.143.065	
	004	Dukungan Kawasan Prioritas	Km	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-	-	-	-	-	
	005	Pembangunan Jalan Akses Simpul Transportasi Utama dan Hinterland (Kawasan)	Km	0,01	0,00	5,00	5,00	5,00	37.000.000	-	77.000.000	77.000.000	77.000.000	
	006	Pembangunan Jalan Daerah Tertinggal dan Perbatasan	Km	4,55	126,75	291,74	275,32	192,48	50.733.332	3.174.740.966	6.043.738.416	6.475.604.331	3.687.933.000	
	027	Dukungan Infrastruktur IKN (Pembangunan)	Km	18,12	22,00	0,00	0,00	0,00	6.300.569.038	1.202.143.561	661.256.408	-	-	
	034	Pembangunan Jalan Mendukung Kawasan Industri Seafer	Km	0,00	0,00	0,00	2,00	4,00	-	21.400.000	85.600.000	67.000.000	134.000.000	
	038	Pembangunan Jalan Mendukung Kawasan Industri Kalimantan Industrial Park Indonesia	Km	0,00	0,00	0,00	19,03	19,03	-	-	-	577.705.000	577.705.000	
	055	Pembangunan Jalan Akses Simpul Transportasi	Km	0,00	12,10	19,12	20,42	20,83	-	260.399.250	297.801.250	314.886.500	330.878.000	

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/INDIKATOR		SATUAN	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	Total Anggaran 2025-2029 /Pelaksana
	RBF	Prasarana Bidang Konektivitas Darat (Jembatan)							842.265.472	930.821.997	2.237.196.943	1.873.506.440	1.903.530.513	
	001	Pembangunan Jembatan Trans Papua Merauke-Sorong	M	47,00	221,00	332,00	228,00	131,00	50.386.773	125.649.780	193.887.837	137.458.438	69.335.278	
	002	Pembangunan Jembatan Koridor Logistik (Backbone)	M	586,00	709,22	1972,64	4327,96	3395,71	219.102.534	718.543.523	1.530.083.063	1.317.844.897	1.688.330.089	
	004	Pembangunan Jembatan Akses Simpul Transportasi Utama dan Hinterland (Kawasan)	M	208,00	0,00	0,00	0,00	0,00	131.079.412	-	-	-	-	
	005	Pembangunan Jembatan Daerah Tertinggal dan Perbatasan	M	180,00	553,00	983,80	638,00	235,00	36.555.180	73.770.863	487.994.278	379.304.679	130.095.936	
	020	Pembangunan Jembatan Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Morotai	M	224,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-	-	-	-	-	
	025	Dukungan Infrastruktur IKN [PN-05]	M	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	405.141.573	-	-	-	-	
	034	Pembangunan Jembatan Mendukung Kawasan Industri Seafer	M	0,00	0,00	0,00	51,41	77,12	-	-	-	10.512.690	15.769.210	
	055	Pembangunan Jembatan Akses Simpul Transportasi	M	0,00	75,60	150,00	150,00	0,00	-	12.857.832	25.231.765	28.385.735	-	
	Capaian tingkat kondisi prasarana jalan													
	7696	PELAKSANAAN PRESERVASI DAN PENINGKATAN KAPASITAS JALAN NASIONAL							17.550.027.897	28.764.708.805	31.317.846.256	30.226.538.579	29.443.216.793	137.302.338.331
	CDC	OM Prasarana Bidang Konektivitas Darat (jalan)							8.241.222.033	7.124.228.128	9.987.869.139	9.603.512.229	9.567.058.393	
	001	Preservasi Pemeliharaan Rutin jalan	Km	22562,00	47603,00	47603,00	47603,00	47603,00	2.242.625.504	3.989.988.586	5.331.937.766	5.192.857.606	5.298.476.844	
	002	Preservasi Rekonstruksi, Rehabilitasi Jalan	Km	726,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.004.980.806	-	-	-	-	
	003	Pelebaran Jalan Menuju Standar	Km	107,50	158,63	162,50	163,01	156,11	760.802.566	670.831.560	693.798.900	692.318.200	662.089.480	
	005	Preservasi Rutin Jalan Baru	Km	2574,80	0,00	0,00	0,00	0,00	265.222.224	-	-	-	-	
	007	Penanganan Bencana dan Longsoran	M	0,00	72,35	116,16	99,99	126,28	-	2.463.407.982	3.962.132.473	3.718.336.424	3.606.492.069	
	012	Preservasi Pemeliharaan Rutin jalan [Padat Karya]	Km	16965,00	0,00	0,00	0,00	0,00	967.590.933	-	-	-	-	
	CDF	OM Prasarana Bidang Konektivitas Darat (jembatan)							2.714.108.279	1.795.000.235	2.057.730.704	3.370.904.813	1.844.148.727	
	001	Preservasi Rutin Jembatan *total pembulatan	M	44460,00	563000,0	563000,0	563000,0	563000,0	86.425.691	1.508.011.615	1.552.594.154	1.741.065.499	1.474.678.817	
	002	Preservasi Jembatan	M	104392,0	0,00	0,00	0,00	0,00	1.543.424.575	-	-	-	-	
	003	Penggantian Jembatan	M	2821,00	791,92	1568,22	4240,77	1332,70	738.417.741	286.988.620	505.136.550	1.629.839.314	369.469.910	
	004	Pemeliharaan Rutin Jembatan di Jalan Baru	M	19405,00	0,00	0,00	0,00	0,00	33.407.324	-	-	-	-	
	010	Preservasi Rutin Jembatan (Padat Karya)	M	33165,00	0,00	0,00	0,00	0,00	312.432.948	-	-	-	-	
	CBC	Prasarana Bidang Konektivitas Darat (Jalan)**												

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/INDIKATOR		SATUAN	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	Total Anggaran 2025-2029 /Pelaksana
	CBF	Prasarana Bidang Konektivitas Darat (Jembatan)**												
	RDC	OM Prasarana Bidang Konektivitas Darat (Jalan)							5.586.830.128	16.236.152.310	15.669.664.412	15.245.938.421	14.556.385.688	
	001	Preservasi Pemeliharaan Rutin jalan	Km	6847,00	0,00	0,00	0,00	0,00	696.162.979	-	-	-	-	
	002	Preservasi Jalan Trans Papua Merauke-Sorong	Km	99,03	123,70	169,80	131,70	97,20	1.158.279.088	611.695.382	830.945.666	860.232.801	534.621.794	
	003	Preservasi Jalan Koridor Logistik (Backbone)	Km	429,00	5316,60	4503,00	4371,60	3432,80	3.098.878.487	11.107.386.166	11.199.340.884	10.901.386.725	10.543.024.730	
	004	Preservasi Jalan Dukungan Kawasan Prioritas	Km	37,00	431,90	281,20	251,80	255,80	181.367.249	779.966.933	629.579.317	657.405.764	758.771.188	
	005	Preservasi Jalan Akses Simpul Transportasi Utama dan Hinterland (Kawasan)	Km	26,00	124,80	90,40	136,60	66,50	198.917.922	251.723.595	309.775.176	307.021.218	246.719.758	
	006	Preservasi Jalan Daerah Tertinggal dan Perbatasan	Km	42,00	513,10	316,30	269,70	210,20	253.224.403	1.658.787.413	831.601.949	789.085.342	737.153.623	
	007	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Sentra Pangan/Food Estate Kalimantan Tengah	Km	0,00	3,70	4,30	14,70	17,20	-	11.841.060	11.295.063	24.129.552	43.369.472	
	008	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Sentra Pangan/Food Estate Sumatera Utara	Km	0,00	43,90	47,80	56,30	32,20	-	83.636.199	82.300.067	101.077.940	75.939.159	
	009	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Sentra Pangan/Food Estate Sumatera Selatan	Km	0,00	16,90	18,80	10,30	8,50	-	32.562.356	50.934.037	32.052.964	29.575.681	
	010	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Sentra Pangan/Food Estate Nusa Tenggara Timur	Km	0,00	15,30	9,50	16,10	12,50	-	47.250.286	29.132.612	41.155.206	30.703.968	
	011	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Sentra Pangan/Food Estate Papua	Km	0,00	8,40	4,20	5,90	2,50	-	26.252.869	12.792.541	10.262.878	2.752.749	
	012	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Sentra Pangan/Food Estate Papua Selatan	Km	0,00	0,00	1,50	5,10	6,40	-	-	7.410.954	26.134.523	33.416.014	
	013	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Lombok-Gili-Tramena	Km	0,00	0,04	0,10	0,14	0,53	-	10.285.967	32.130.660	16.582.798	20.389.228	
	014	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Manado-Likupang	Km	0,00	0,10	0,10	0,80	0,30	-	139.973	279.946	2.327.261	591.600	
	015	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Labuan Bajo	Km	0,00	0,50	0,40	0,60	0,90	-	1.100.310	793.930	1.173.041	2.098.590	
	016	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Danau Toba	Km	0,00	84,70	69,00	62,20	41,00	-	148.758.835	130.841.481	143.040.210	134.885.271	
	018	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Bangka Belitung	Km	0,00	2,60	4,50	3,70	4,30	-	3.616.310	5.441.420	6.356.580	7.138.000	
	019	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Borobudur dan Sekitarnya	Km	0,00	0,10	0,00	0,10	0,20	-	414.000	156.706	167.647	313.412	
	020	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Bromo Tengger Semeru	Km	0,00	1,70	1,20	0,90	1,10		2.775.464	2.328.619	3.554.053	2.580.308	

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/INDIKATOR		SATUAN	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	Total Anggaran 2025-2029 /Pelaksana
	021	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Morotai	Km	0,00	16,00	10,40	6,60	6,60		33.664.787	17.858.541	12.822.207	17.637.662	
	022	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Wakatobi	Km	0,00	2,30	1,20	2,20	3,00	-	4.670.588	2.283.706	3.766.176	5.435.587	
	023	Preservasi Jalan Mendukung Destinasi Regeneratif Bali	Km	0,00	59,10	51,80	42,90	34,50		121.046.437	86.984.931	82.986.510	88.181.512	
	024	Preservasi Jalan Mendukung Destinasi Regeneratif Kepulauan Riau	Km	0,00	65,60	77,90	97,30	88,90	-	62.512.993	98.662.484	133.280.509	103.480.629	
	026	Dukungan Infrastruktur IKN (Preservasi)	Km	0,00	44,90	17,60	62,00	31,90	-	-	-	-	-	
	030	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Industri Bintan Inti Industrial Estate	Km	0,00	1,10	1,30	2,80	3,40	-	1.121.215	1.288.036	2.968.499	2.897.690	
	031	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Krakatu Industrial Estate Cilegon	Km	0,00	1,00	2,50	1,90	0,90	-	1.736.653	9.726.166	6.458.145	3.464.507	
	032	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Industri Wilmar	Km	0,00	16,80	3,80	14,10	0,80	-	14.103.712	7.935.618	5.973.644	1.343.965	
	033	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Industri Batang	Km	0,00	11,20	8,10	7,90	4,30	-	25.433.639	43.401.957	13.742.890	11.486.166	
	035	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Industri Sentra Lamongan	Km	0,00	3,80	2,80	4,10	1,30	-	7.066.779	4.407.302	5.789.955	4.948.045	
	039	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Industri IPIP Pomalaa	Km	0,00	3,00	1,70	1,60	2,10	-	6.883.117	3.758.627	3.342.765	5.044.824	
	040	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Industri VDNIP Konawe	Km	0,00	3,30	1,80	4,40	2,30	-	2.848.961	2.160.828	3.590.281	2.305.287	
	042	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Industri IHIP Huabao	Km	0,00	3,30	23,10	8,60	1,20	-	8.747.122	30.792.669	14.668.633	3.316.613	
	043	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Industri IMIP Morowali	Km	0,00	14,60	16,50	7,60	4,90	-	26.834.672	21.334.717	15.891.374	17.218.105	
	046	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Industri IWIP Teluk Weda	Km	0,00	11,30	10,20	4,10	4,00	-	28.220.249	38.871.041	25.507.975	22.745.114	
	047	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Industri Buli	Km	0,00	11,50	6,70	3,90	4,80	-	22.937.446	20.572.358	20.832.603	24.601.460	
	049	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Ekonomi Khusus Arun Lhokseumawe	Km	0,00	0,30	2,70	7,40	6,90	-	1.158.214	11.651.137	22.487.371	27.131.754	
	050	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Ekonomi Khusus Sei Mangkei	Km	0,00	0,80	1,20	0,90	0,70	-	1.499.690	2.782.378	2.672.455	2.402.031	
	052	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Ekonomi Khusus Kendal	Km	0,00	3,70	0,80	2,60	1,00	-	5.236.169	4.046.276	2.179.830	1.632.879	
	053	Preservasi Jalan Mendukung Kawasan Ekonomi Khusus JIIPE Gresik	Km	0,00	2,20	4,50	2,70	1,00	-	5.912.168	10.252.119	9.739.679	6.874.363	
	055	Preservasi Jalan Akses Simpul Transportasi	Km	0,00	523,00	456,70	414,00	346,80	-	1.076.324.578	1.083.526.374	932.630.978	1.000.192.950	
	RDF	OM Prasarana Bidang Konektivitas Darat (Jembatan)							1.007.867.457	**3.609.328.133**	**3.602.582.001**	**2.006.183.116**	**3.475.623.986**	
	001	Preservasi Rutin Jembatan	M	38331,00	0,00	0,00	0,00	0,00	48.733.185	-	-	-	-	
	002	Preservasi Jembatan Trans Papua Merauke-Sorong	M	6881,00	4298,13	6894,42	3795,86	4680,03	190.740.956	143.173.726	356.372.631	239.033.776	243.168.977	

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/INDIKATOR		SATUAN	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	Total Anggaran 2025-2029 /Pelaksana
	003	Preservasi Jembatan Koridor Logistik (Backbone)	M	9740,00	83606,84	62793,96	34478,78	87657,35	507.926.322	2.642.139.267	2.503.418.416	1.312.733.345	2.474.691.948	
	004	Preservasi Jembatan Dukungan Kawasan Prioritas	M	1278,00	5935,08	4957,36	2841,38	6504,08	144.029.331	170.340.089	167.005.298	82.559.263	164.615.322	
	005	Preservasi Jembatan Akses Simpul Transportasi Utama dan Hinterland (Kawasan)	M	2313,00	1236,75	1789,60	918,75	1399,85	54.940.434	46.891.923	84.132.515	43.136.583	50.916.651	
	006	Preservasi Jembatan Daerah Tertinggal dan Perbatasan	M	1574,00	4217,25	3851,85	3240,10	4623,95	61.497.229	121.558.346	128.086.296	100.250.612	124.310.196	
	007	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Sentra Pangan/Food Estate Kalimantan Tengah	M	0,00	280,50	175,30	10,00	280,50	-	9.841.034	7.210.945	1.023.881	9.841.034	
	008	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Sentra Pangan/Food Estate Sumatera Utara	M	0,00	563,20	128,40	499,30	568,60	-	13.999.858	2.820.316	15.525.546	12.087.879	
	009	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Sentra Pangan/Food Estate Sumatera Selatan	M	0,00	335,86	97,30	135,60	342,46	-	6.744.079	1.661.031	3.305.550	8.177.222	
	010	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Sentra Pangan/Food Estate Nusa Tenggara Timur	M	0,00	118,10	79,40	11,90	118,10	-	2.945.118	3.009.505	980.920	2.945.118	
	013	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Lombok-Gili-Tramena	M	0,00	19,20	12,80	0,00	19,20	-	1.335.587	789.172	-	1.121.955	
	015	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Labuan Bajo	M	0,00	17,20	0,00	0,00	17,20	-	457.497	-	-	457.497	
	016	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Danau Toba	M	0,00	515,90	417,40	195,00	495,90	-	11.706.513	11.792.053	4.974.133	8.665.426	
	018	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Bangka Belitung	M	0,00	0,00	43,80	55,20	0,00	-	-	1.118.621	1.375.358	-	
	019	Dukungan Infrastruktur IKN (Preservasi)	M	0,00	169,50	68,00	65,30	224,50	-	-	-	-	-	
	022	Preservasi Rutin Jembatan (Padat Karya)	M	20082,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-	-	-	-	-	
	023	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Sentra Pangan/Food Estate Papua Selatan	M	0,00	117,70	30,40	105,70	117,70	-	3.497.841	1.071.890	2.697.012	3.497.841	
	024	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Borobudur dan Sekitarnya	M	0,00	29,00	25,00	0,00	29,00	-	671.109	437.121	-	671.109	
	025	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Bromo Tengger Semeru	M	0,00	14,80	0,00	0,00	14,80	-	460.891	-	-	460.891	
	026	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Morotai	M	0,00	550,91	107,70	108,00	550,91	-	13.280.915	2.575.333	2.550.960	12.971.889	
	028	Preservasi Jembatan Mendukung Destinasi Regeneratif Bali	M	0,00	1168,36	1489,90	1118,30	1155,66	-	69.474.534	36.119.473	30.357.998	26.313.608	
	029	Preservasi Jembatan Mendukung Destinasi Regeneratif Kepulauan Riau	M	0,00	367,60	1014,60	382,90	424,80	-	12.413.761	34.535.010	8.733.806	13.228.429	
	031	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Krakatu Industrial Estate Cilegon	M	0,00	0,00	0,00	12,10	-	-	-	508.645	-	-	

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/INDIKATOR		SATUAN	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	Total Anggaran 2025-2029 /Pelaksana
	032	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Industri Wilmar	M	0,00	82,90	109,90	6,40	76,50	-	4.226.871	3.365.879	243.371	2.766.561	
	033	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Industri Batang	M	0,00	243,30	102,00	207,10	243,30	-	8.346.911	3.453.542	23.577.272	8.346.911	
	035	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Industri isentra Lamongan	M	0,00	90,20	27,20	0,00	122,20	-	3.464.984	751.962	-	6.982.385	
	039	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Industri IPIP Pomalaa	M	0,00	204,00	60,00	30,00	218,00	-	6.141.268	1.682.802	2.980.311	4.128.222	
	040	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Industri VDNIP Konawe	M	0,00	81,45	56,00	0,00	81,45	-	2.451.335	1.413.072	-	2.451.335	
	042	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Industri IHIP Huabao	M	0,00	312,70	345,90	149,80	344,50	-	7.319.640	19.119.868	6.094.131	7.944.888	
	043	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Industri IMIP Morowali	M	0,00	296,60	104,60	34,70	308,80	-	7.793.239	3.855.915	2.827.225	7.113.817	
	046	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Industri IWIP Teluk Weda	M	0,00	119,40	135,15	218,60	119,40	-	2.972.299	4.637.369	4.617.193	2.972.299	
	047	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Industri Buli	M	0,00	93,20	42,80	81,80	92,20	-	3.732.235	1.189.125	1.813.612	3.521.177	
	049	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Ekonomi Khusus Arun Lhokseumawe	M	0,00	46,50	41,40	0,00	46,50	-	2.155.181	2.019.474	-	2.155.181	
	052	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Ekonomi Khusus Kendal	M	0,00	15,00	19,80	0,00	15,00	-	1.478.498	1.951.617	-	1.478.498	
	053	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Ekonomi Khusus JIIPE Gresik	M	0,00	7,50	0,00	8,20	7,50	-	486.696	-	278.200	299.985	
	055	Preservasi Jembatan Akses Simpul Transportasi	M	0,00	9220,65	5880,63	3776,70	9701,65	-	284.627.872	215.646.021	114.513.058	264.120.719	
	056	Preservasi Jembatan Mendukung Kawasan Sentra Pangan/Food Estate Papua	M	0,00	147,80	40,00	0,00	147,80	-	3.199.016	831.084	-	3.199.016	
	Capaian infrastruktur jalan perkotaan yang dibangun (kumulatif)													
	7696	PELAKSANAAN PRESERVASI DAN PENINGKATAN KAPASITAS JALAN NASIONAL							130.327.787	3.812.592.525	5.760.337.203	5.726.095.445	5.004.069.762	20.433.422.721
	CBC	Prasarana Bidang Konektivitas Darat (Jalan)							59.230.356	764.883.334	642.868.416	1.148.689.877	515.653.652	
	002	Pelebaran Jalan Menambah Lajur	Km	2,20	36,06	28,70	46,26	25,76	59.230.356	**764.883.334**	**642.868.416**	**1.148.689.877**	**515.653.652**	
	CBF	Prasarana Bidang Konektivitas Darat (Jembatan)							71.097.431	1.283.250.603	2.814.219.000	1.961.099.040	2.078.199.364	
	002	Pembangunan Flyover/ Underpass/ Terowongan (Perkotaan)	M	305,00	697,00	4014,67	3436,33	4430,00	71.097.431	**1.233.757.120**	**2.051.888.960**	**1.211.995.180**	**1.428.199.364**	
	001	Pembangunan Jembatan	M	0,00	96,22	608,40	570,00	450,00		**49.493.483**	**762.330.040**	**749.103.860**	**650.000.000**	
	RBC	Prasarana Bidang Konektivitas Darat (Jalan)							-	788.742.500	1.253.533.043	1.630.933.937	1.150.727.150	
	024	Pembangunan Jalan Perkotaan	m	0,00	3,65	13,39	34,81	40,09	-	788.742.500	1.253.533.043	1.630.933.937	1.150.727.150	
	RBF	Prasarana Bidang Konektivitas Darat (Jembatan)							-	-	30.000.000	68.750.000	325.000.000	

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/INDIKATOR			SATUAN	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	Total Anggaran 2025-2029 /Pelaksana
		026	Pembangunan Jembatan Perkotaan	M	0,00	0,00	0,00	550,00	2260,00	-	-	30.000.000	68.750.000	325.000.000	
		RDC	OM Prasarana Bidang Konektivitas Darat (Jalan)							-	806.538.896	848.329.613	809.859.398	771.736.750	
		029	Preservasi Jalan Perkotaan	Km	0,00	378,30	290,60	347,70	254,20	-	806.538.896	848.329.613	809.859.398	771.736.750	
		RDF	OM Prasarana Bidang Konektivitas Darat (Jembatan)							-	169.177.192	171.387.130	106.763.193	162.752.847	
		012	Preservasi Jembatan di Jalan Perkotaan	M	0,00	4942,92	3186,54	2205,40	5109,32	-	169.177.192	171.387.130	106.763.193	162.752.847	
	Capaian target jalan nasional yang berkeselamatan														
		7696	PELAKSANAAN PRESERVASI DAN PENINGKATAN KAPASITAS JALAN NASIONAL							164.756.966	2.686.056.344	5.129.809.513	4.869.753.482	3.038.354.294	15.888.730.600
		CDC	OM Prasarana Bidang Konektivitas Darat (jalan)							164.756.966	1.314.100.000	1.480.000.000	1.377.700.000	1.747.200.000	
		004	Penanganan Drainase dan Trotoar	Km	660,00	0,00	0,00	0,00	0,00	158.921.916					
		015	Penanganan Drainase dan Trotoar (Padat Karya)	Km	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.835.050					
		022	Peningkatan Keselamatan Jalan	Km		499,80	567,80	517,40	570,60	-	1.314.100.000	1.480.000.000	1.377.700.000	1.747.200.000	
		CBF	Prasarana Bidang Konektivitas Darat (Jembatan)							-	303.621.169	1.349.929.499	2.067.912.436	1.127.143.651	
		003	Pembangunan Flyover/Underpass Sebidang Dengan Kereta Api	M	0,00	248,48	2088,86	7204,48	4140,76		303.621.169	1.349.929.499	2.067.912.436	1.127.143.651	
		CDF	**OM Prasarana Bidang Konektivitas Darat (jembatan)	M						-	-	-	-	-	
		CBC	Prasarana Bidang Konektivitas Darat (Jalan)							-	1.068.335.175	2.299.880.014	1.424.141.046	164.010.643	
		007	Peningkatan Jalan Baru	Km	0,00	14,64	33,63	25,22	3,07		1.068.335.175	2.299.880.014	1.424.141.046	164.010.643	
	SASARAN PROGRAM														
	SP-02.02	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Tol													
		INDIKATOR KINERJA PROGRAM													
		IKP-1	Panjang jalan tol yang beroperasi (kumulatif angka dasar tahun 2020)	km (kumulatif)	994,00	1459,00	2383,00	3558,00	5134,00						
KEGIATAN 2 [7697]															
Pengaturan, Pengusahaan dan Pengawasan Jalan Tol										3.313.815.105	9.388.829.845	14.907.232.430	8.288.262.418	1.845.684.739	37.743.824.538
	SASARAN KEGIATAN														
	SK-02.02.01	Meningkatnya kinerja Pembinaan dan dukungan pembangunan jalan tol													
		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN													
		IKK-1	Tingkat kinerja pelaksanaan dukungan konstruksi jalan tol	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00						BBPJN/BPJN

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/INDIKATOR		SATUAN	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	Total Anggaran 2025-2029 /Pelaksana
	IKK-2	Tingkat kinerja pembinaan teknis jalan tol	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00						Dit.JBH
	IKK-3	Tingkat kinerja pengaturan pengusahaan jalan tol	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00						BPJT
		OUTPUT												
	Tingkat kinerja pelaksanaan dukungan konstruksi jalan tol													
	7697	PELAKSANAAN PRESERVASI DAN PENINGKATAN KAPASITAS JALAN NASIONAL							3.162.479.277	9.183.788.276	14.687.837.951	8.053.510.326	1.594.500.000	36.682.115.830
	RBC	Prasarana Bidang Konektivitas Darat (Jalan)							3.162.479.277	9.183.788.276	14.687.837.951	8.053.510.326	1.594.500.000	
	001	Pembangunan Jalan Bebas Hambatan	Km	13,15	15,12	51,42	71,05	23,90	3.162.479.277	9.183.788.276	14.687.837.951	8.053.510.326	1.594.500.000	
	Tingkat kinerja pembinaan teknis jalan tol													
	7698	PENGATURAN DAN PEMBINAAN PENYELENGGARAAN JALAN DAN JEMBATAN							84.855.232	139.020.485	148.751.919	159.164.553	170.306.072	906.447.994
	ABF	KEBIJAKAN BIDANG SARANA DAN PRASARANA							84.855.232	139.020.485	148.751.919	159.164.553	170.306.072	
	002	*Layanan Pengadaan Tanah	rekomendasi kebijakan	1,00					204.349.733	-	-	-	-	
	003	Pembinaan Teknik Penyelenggaraan Jalan Bebas Hambatan	rekomendasi kebijakan	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	84.855.232	139.020.485	148.751.919	159.164.553	170.306.072	
	Tingkat kinerja pengaturan pengusahaan jalan tol													
	7697	PENGATURAN, PENGUSAHAAN DAN PENGAWASAN JALAN TOL							66.480.596	66.021.084	70.642.560	75.587.539	80.878.667	359.610.447
	ABF	KEBIJAKAN BIDANG SARANA DAN PRASARANA							66.480.596	66.021.084	70.642.560	75.587.539	80.878.667	
	010	Pengaturan, Pengusahaan, Pengawasan Jalan Tol	rekomendasi kebijakan	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	66.480.596	66.021.084	70.642.560	75.587.539	80.878.667	
PROGRAM 1:														
INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS														
	SASARAN PROGRAM													
	SP-02.03	Meningkatnya konektivitas jalan daerah												
		INDIKATOR KINERJA PROGRAM												
	IKP-1	Tingkat pencapaian kinerja peningkatan konektivitas jalan daerah	persen	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00						
KEGIATAN 3 [7996]														
Pembinaan dan Dukungan Penyelenggaraan Jalan Daerah										5.880.799.171	10.607.301.699	13.575.223.985	13.657.445.438	43.720.770.293

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/INDIKATOR		SATUAN	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	Total Anggaran 2025-2029 /Pelaksana
	SASARAN KEGIATAN													
	SK-02.03.01	Meningkatnya kinerja pembinaan dan dukungan pembangunan jalan daerah												
		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN												
		IKK-1 Tingkat kinerja pelaksanaan dukungan pembangunan jalan daerah	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00						BBPJN/BPJN
		IKK-2 Tingkat kinerja pembinaan teknis penyelenggaraan jalan daerah	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00						Dit.SSPJJ
		OUTPUT												
		Tingkat kinerja pembinaan teknis penyelenggaraan jalan daerah												
		7996 PELAKSANAAN PEMBINAAN DAN DUKUNGAN PEMBANGUNAN JALAN DAERAH							-	61.776.496	66.100.851	70.727.910	75.678.864	274.284.121
		ABF KEBIJAKAN BIDANG SARANA DAN PRASARANA							-	61.776.496	66.100.851	70.727.910	75.678.864	
		012 Pembinaan Penyelenggaraan Jalan Daerah	rekomendasi kebijakan		1,00	1,00	1,00	1,00	-	61.776.496	66.100.851	70.727.910	75.678.864	
		RBR Dukungan Teknis							-	-	-	-	-	
		Tingkat kinerja pelaksanaan dukungan pembangunan jalan daerah												
		7996 PELAKSANAAN PEMBINAAN DAN DUKUNGAN PEMBANGUNAN JALAN DAERAH								5.819.022.675	10.541.200.847	13.504.496.074	13.581.766.574	43.585.988.106
		CDC ***OM Prasarana Bidang Konektivitas Darat (jalan)							-	-	-	-	-	
		CDF ***OM Prasarana Bidang Konektivitas Darat (jembatan)							-	-	-	-	-	
		CBC Prasarana Bidang Konektivitas Darat (Jalan)							65.100.000	-	-	-	-	
		023 Dukungan Penanganan Jalan Daerah	Km	3,44	0,00	0,00	0,00	0,00	65.100.000	-	-	-	-	
		004 Dukungan Penanganan Jalan Daerah	Km	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-	-	-	-	-	
		CBF Prasarana Bidang Konektivitas Darat (Jembatan)							74.401.936	-	-	-	-	
		004 Dukungan Penanganan Jembatan Daerah	M	841,00	0,00	0,00	0,00	0,00	74.401.936					
		RBC Prasarana Bidang Konektivitas Darat (Jalan)							-	917.526.000	2.212.506.833	1.934.755.833	2.012.026.333	
		001 Dukungan Penanganan Jalan Daerah	Km	0,00	55,32	153,71	134,46	138,33	-	917.526.000	2.212.506.833	1.934.755.833	2.012.026.333	
		RBF Prasarana Bidang Konektivitas Darat (Jembatan)							-	603.333.330	592.000.000	592.000.000	592.000.000	
		001 Dukungan Penanganan Jembatan Daerah	M	0,00	20,00	0,00	0,00	0,00	-	11.333.330	-	-	-	
		002 Pembangunan Jembatan Gantung	unit	0,00	74,00	74,00	74,00	74,00	-	592.000.000	592.000.000	592.000.000	592.000.000	

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/INDIKATOR			SATUAN	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	Total Anggaran 2025-2029 /Pelaksana
		RDC	OM Prasarana Bidang Konektivitas Darat (Jalan)							-	4.298.163.345	7.736.694.014	10.977.740.241	10.977.740.241	
		001	Dukungan Penanganan Jalan Daerah	Km	0,00	655,04	1179,07	1661,75	1661,21	-	4.298.163.345	7.736.694.014	10.977.740.241	10.977.740.241	
		RDF	OM Prasarana Bidang Konektivitas Darat (Jembatan)							-	-	-	-	-	
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	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00					
KEGIATAN 4 [7698]															
Pengaturan dan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan										2.136.339.994	4.649.221.128	5.987.326.904	6.705.304.047	6.782.629.202	26.260.821.274
	SASARAN KEGIATAN														
	SK-02.04.01		Meningkatnya Kinerja Pengaturan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan												
			INDIKATOR KINERJA KEGIATAN												
		IKK-1		Tingkat kinerja pelayanan kebencanaan	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00					Setditjen
		IKK-2		Tingkat kinerja perencanaan dan evaluasi penyelenggaraan jalan		100,00	100,00	100,00	100,00	100,00					Dit.SSPJJ
		IKK-3		Kondisi mantap jalan nasional/provinsi/kabupaten/kota	%	94/ 71/ 56/ 82	96/ 72/ 57/ 83	97/ 73/ 61/ 84	98/ 75/ 63/ 84	98/ 76/ 66/ 85					Dit.SSPJJ
		IKK-4		Tingkat kinerja pembinaan keteknikan bidang jalan dan jembatan	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00					Dit.Bintek
		IKK-5		Tingkat kinerja pelayanan keteknikan bidang jalan dan jembatan	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00					Balai Teknik
		IKK-6		Tingkat kinerja pembinaan pelaksanaan pembangunan jalan	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00					Dit. Pembangunan Jalan
		IKK-7		Tingkat aksesibilitas jalan daerah tertinggal dan kawasan perbatasan	km/100km2	2,23	2,25	2,29	2,31	2,33					Dit. Pembangunan Jalan
		IKK-8		Tingkat kinerja pembinaan pelaksanaan pembangunan jembatan dan terowongan	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00					Dit. Pembangunan Jembatan
		IKK-9		Tingkat kinerja pembinaan pelaksanaan preservasi jalan dan jembatan	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00					Dit. Preservasi Wil I dan Wil II
			OUTPUT												
		Tingkat kinerja pelayanan kebencanaan													

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/INDIKATOR		SATUAN	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	Total Anggaran 2025-2029 /Pelaksana
	7698	PENGATURAN DAN PEMBINAAN PENYELENGGARAAN JALAN DAN JEMBATAN							203.345.351	209.982.146	224.680.896	240.408.559	257.237.158	1.135.654.109
	BEE	BANTUAN KEBENCANAAN							203.345.351	209.982.146	224.680.896	240.408.559	257.237.158	
	008	Fasilitasi Penanggulangan Darurat Akibat Bencana	rekomendasi kebijakan	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	203.345.351	209.982.146	224.680.896	240.408.559	257.237.158	
Tingkat kinerja perencanaan dan evaluasi penyelenggaraan jalan														
	7698	PENGATURAN DAN PEMBINAAN PENYELENGGARAAN JALAN DAN JEMBATAN							64.310.629	61.776.496	66.100.851	70.727.910	75.678.864	338.594.750
	ABF	KEBIJAKAN BIDANG SARANA DAN PRASARANA							64.310.629	61.776.496	66.100.851	70.727.910	75.678.864	
	009	Pengaturan dan Pembinaan Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	rekomendasi kebijakan	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	64.310.629	61.776.496	66.100.851	70.727.910	75.678.864	
Tingkat kinerja pembinaan keteknikan bidang jalan dan jembatan														
	7698	PENGATURAN DAN PEMBINAAN PENYELENGGARAAN JALAN DAN JEMBATAN							83.948.244	95.449.932	102.131.427	109.280.627	116.930.271	507.740.501
	ABF	KEBIJAKAN BIDANG SARANA DAN PRASARANA							83.948.244	95.449.932	102.131.427	109.280.627	116.930.271	
	007	Pembinaan Teknik Bidang Jalan dan Jembatan	rekomendasi kebijakan	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	83.948.244	95.449.932	102.131.427	109.280.627	116.930.271	
Tingkat kinerja pelayanan keteknikan bidang jalan dan jembatan														
	7698	PENGATURAN DAN PEMBINAAN PENYELENGGARAAN JALAN DAN JEMBATAN							50.291.294	79.500.765	85.065.818	91.020.425	97.391.855	403.270.157
	ABF	KEBIJAKAN BIDANG SARANA DAN PRASARANA							50.291.294	79.500.765	85.065.818	91.020.425	97.391.855	
	001	Layanan Keteknikan Bidang Jalan dan Jembatan	rekomendasi kebijakan	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	50.291.294	79.500.765	85.065.818	91.020.425	97.391.855	
Tingkat kinerja pembinaan pelaksanaan pembangunan jalan														
	7698	PENGATURAN DAN PEMBINAAN PENYELENGGARAAN JALAN DAN JEMBATAN							19.878.330	27.643.062	29.578.076	31.648.541	33.863.939	142.611.948
	ABF	KEBIJAKAN BIDANG SARANA DAN PRASARANA							19.878.330	27.643.062	29.578.076	31.648.541	33.863.939	
	005	Pengaturan dan Pembinaan Pembangunan Jalan	rekomendasi kebijakan	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	19.878.330	27.643.062	29.578.076	31.648.541	33.863.939	
Tingkat kinerja pembinaan pelaksanaan pembangunan jembatan dan terowongan														
	7698	PENGATURAN DAN PEMBINAAN PENYELENGGARAAN JALAN DAN JEMBATAN							113.563.569	168.628.056	180.432.020	193.062.261	206.576.620	862.262.526

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/INDIKATOR		SATUAN	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	Total Anggaran 2025-2029 /Pelaksana
	ABF	KEBIJAKAN BIDANG SARANA DAN PRASARANA							113.563.569	168.628.056	180.432.020	193.062.261	206.576.620	
	006	Pengaturan dan Pembinaan Pembangunan Jembatan	rekomendasi kebijakan	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	113.563.569	168.628.056	180.432.020	193.062.261	206.576.620	
	Tingkat kinerja pembinaan pelaksanaan preservasi jalan dan jembatan													
	7698	PENGATURAN DAN PEMBINAAN PENYELENGGARAAN JALAN DAN JEMBATAN							33.109.403	30.448.331	32.579.714	34.860.294	37.300.515	168.298.257
	ABF	KEBIJAKAN BIDANG SARANA DAN PRASARANA							33.109.403	30.448.331	32.579.714	34.860.294	37.300.515	
	004	Pengaturan dan Pembinaan Preservasi Jalan dan Jembatan	rekomendasi kebijakan	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	33.109.403	30.448.331	32.579.714	34.860.294	37.300.515	
	7698	PENGATURAN DAN PEMBINAAN PENYELENGGARAAN JALAN DAN JEMBATAN							1.349.850.000	3.963.040.453	5.253.113.583	5.919.695.795	5.942.028.371	22.427.728.202
	PBF	KEBIJAKAN BIDANG SARANA DAN PRASARANA							-	-	565.905.370	1.232.385.411	1.254.922.330	
	023	Pembiayaan Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU - AP) Pembangunan Fly Over Panorama I (Sitinjau Lauik I)	Layanan	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	-	-	-	610.230.411	632.767.330	
	025	Pembiayaan Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU - AP) Pembangunan Jalan Trans Papua Ruas jayapura-Wamena Segmen Maberamo-Elelim di Provinsi Papua Pegunungan	Layanan	0,00	0,00	1,00	1,00	1,00	-	-	565.905.370	622.155.000	622.155.000	
	PBF	KEBIJAKAN BIDANG SARANA DAN PRASARANA							440.500.000	3.053.750.000	3.778.000.000	3.778.000.000	3.778.000.000	
	026	*Proyek Jalan Tol Trans Sumatera Ruas Betung - Tempino - Jambi dengan Skema PBBL	Layanan	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	440.500.000	3.053.750.000	3.778.000.000	3.778.000.000	3.778.000.000	
	PBF	KEBIJAKAN BIDANG SARANA DAN PRASARANA							374.050.000	373.990.453	373.990.453	374.092.624	373.888.281	
	027	Pembiayaan Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU - AP) Jalintim Sumsel	Layanan	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	225.710.000	225.630.880	225.630.880	225.630.880	225.630.880	
	028	Pembiayaan Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU - AP) Jalintim Riau	Layanan	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	148.340.000	148.359.573	148.359.573	148.461.744	148.257.401	
	PBF	KEBIJAKAN BIDANG SARANA DAN PRASARANA							535.300.000	535.300.000	535.217.760	535.217.760	535.217.760	
	020	Pembiayaan Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU - AP) Penggantian dan/atau Duplikasi Jembatan CH di Pulau Jawa	Layanan	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	535.300.000	535.300.000	535.217.760	535.217.760	535.217.760	
SASARAN KEGIATAN														
SK-02.04.02	Meningkatnya Kepatuhan Internal dan Manajemen Risiko Ditjen Bina Marga													
	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN													

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/INDIKATOR		SATUAN	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	Total Anggaran 2025-2029 /Pelaksana
	IKK-1	Persentase Pembinaan dan Pengembangan Kepatuhan Intern	%	64,55	68,03	71,57	75,60	82,54						Dit.KI
	IKK-2	Persentase Pengendalian Kepatuhan Intern	%	85,00	88,00	90,00	95,00	100,00						Dit.KI
	IKK-3	Persentase Pemantauan Kepatuhan Intern	%	94,69	94,75	94,81	94,88	94,94						Dit.KI
	Tingkat kepatuhan intern dalam penyelenggaraan jalan													
	7698	PENGATURAN DAN PEMBINAAN PENYELENGGARAAN JALAN DAN JEMBATAN							13.693.441	12.751.887	13.644.519	14.599.635	15.621.609	70.311.091
	ABF	KEBIJAKAN BIDANG SARANA DAN PRASARANA							13.693.441	12.751.887	13.644.519	14.599.635	15.621.609	
	011	Pengaturan dan Pembinaan Kepatuhan Internal	rekomendasi kebijakan	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	13.693.441	12.751.887	13.644.519	14.599.635	15.621.609	
SASARAN STRATEGIS														
SS-06	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kementerian PU dan Tugas Teknis Lainnya													
	INDIKATOR KINERJA SASARAN STRATEGIS													
	IKSS-06.01	Tingkat Kualitas Tata Kelola Kementerian Pekerjaan Umum	%	91,14	91,38	91,63	91,88	92,13						
PROGRAM:														
Dukungan manajemen									2.189.068.046	3.009.638.875	2.506.264.006	2.681.702.486	2.869.421.660	13.256.095.073
SASARAN PROGRAM														
SP-06.01	Meningkatnya Dukungan Manajemen Kementerian PU dan Tugas Teknis Lainnya													
	INDIKATOR KINERJA PROGRAM													
	IKP-06.01	Tingkat Kualitas Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya (DJBM)	%	86,60	87,24	87,91	88,55	89,35						
KEGIATAN 5 [7756]														
Dukungan Manajemen Ditjen Bina Marga									2.189.068.046	3.009.638.875	2.506.264.006	2.681.702.486	2.869.421.660	13.256.095.073
SASARAN KEGIATAN														
SK-06.01.01	Layanan Dukungan Manajemen dan Pelaksanaan Tugas Teknis Lainnya Unit Kerja dan Unit Pelaksanaan Teknis													
	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN													
	IKK-1	Tingkat Dukungan Manajemen Sekretariat Direktorat Jenderal Bina Marga	%	82,14	82,79	83,18	83,73	84,23						Setditjen
	IKK-2	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	%	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91						Dit.SSPJJ

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/INDIKATOR		SATUAN	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	Total Anggaran 2025-2029 /Pelaksana
	IKK-3	Tingkat Dukungan Manajemen Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol	%	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91						BPJT
	IKK-4	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan	%	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91						Dit.Bintek
	IKK-5	Tingkat Dukungan Manajemen Balai Teknik Bidang Jalan dan Jembatan	%	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91						Balai Teknik
	IKK-6	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat Pembangunan Jalan	%	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91						Dit. Pembangunan Jalan
	IKK-7	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat Pembangunan Jembatan	%	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91						Dit. Pembangunan Jembatan
	IKK-8	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah I	%	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91						Dit. Preservasi Wil I
	IKK-9	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II	%	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91						Dit. Preservasi Wil II
	IKK-10	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat Jalan Bebas Hambatan	%	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91						Dit. JBH
	IKK-11	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat Kepatuhan Intern	%	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91						Dit. KI
	IKK-12	Tingkat Dukungan Manajemen BBPJN/BPJN	%	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91						BBPJN/BPJN
		OUTPUT												
	Tingkat kinerja dukungan manajemen													
	7766	DUKUNGAN MANAJEMEN DITJEN. BINA MARGA							2.189.068.046	3.009.638.875	2.506.264.006	2.681.702.486	2.869.421.660	13.256.095.073
	EBA	Layanan Dukungan Manajemen Internal							2.148.503.522	2.983.681.742	2.459.011.179	2.631.141.962	2.815.321.899	
	956	Layanan BMN	Layanan	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	10.410.718		11.919.231	12.753.577	13.646.328	
	957	Layanan Hukum	Layanan	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4.436.318		5.079.140	5.434.680	5.815.108	
	960	Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal	Layanan	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	49.294.055		55.626.260	59.520.098	63.686.505	
	962	Layanan Umum	Layanan	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	155.521.666	151.127.867	178.056.755	190.520.728	203.857.179	
	994	Layanan Perkantoran	Layanan	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1.928.840.765	2.832.553.875	2.208.329.792	2.362.912.877	2.528.316.779	
	EBB	Layanan Sarana dan Prasarana Internal							40.564.524	25.957.133	47.252.827	50.560.525	54.099.761	
	951	Layanan Sarana Internal	Unit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	28.250.263	23.129.870	33.154.229	35.475.026	37.958.277	
	971	Layanan Prasarana Internal	Unit	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	12.314.261	2.827.263	14.098.597	15.085.499	16.141.484	
	EBD	Layanan Manajemen Kinerja Internal												

* PBF khusus PBBL dihitung di IKK Pengaturan Pengusahaan Jalan Tol, Layanan Pengadaan Tanah termasuk dalam Tingkat pembinaan teknis jalan tol
** CDF CBC, CBF Longsoran, Komponen Peningkatan Keselamatan Jembatan, dan Penataan Kawasan Sekitar Jembatan termasuk dalam perhitungan masuk kedalam perhitungan IKP Jalan Nasional yang Berkeselamatan
*** CDC, CDF, RDF Penanganan Daerah masuk kedalam perhitungan IKP Tingkat Pencapaian Kinerja Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah

Lampiran II. Matriks Kerangka Regulasi Ditjen Bina Marga

NO	ARAH KERANGKA REGULASI DAN/ATAU KEBUTUHAN REGULASI	URGENSI PEMBENTUKAN BERDASARKAN EVALUASI REGULASI EKSISTING, KAJIAN DAN PENELITIAN	UNIT PENANGGUNGJAWAB	UNIT TERKAIT /INSTITUSI	TARGET PENYELESAIAN
1	Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan	Menjalankan amanat UU No 2 Tahun 2022 tentang Jalan yang menyatakan beberapa ketentuan lebih lanjut diatur dalam Peraturan Pemerintah	Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Jenderal Bina Marga	2026
2	Penyusunan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum tentang Pedoman Pengendalian Ruang di Sekitar Jalan	Menjalankan amanat Pasal 24 PP No 34 Tahun 2006 tentang Jalan. Pedoman ini berisi setidaknya berkaitan dengan (a) pemberian patok batas ruang pengawasan jalan, dan (b) pemberian izin pembatasan jumlah jalan masuk, serta (c) ketentuan lainnya terkait penggunaan ruang di sekitar jalan dalam rangka menjaga agar penyediaan jalan tetap sesuai dengan persyaratan teknis yang ditetapkan Permen PUPR No 5 Tahun 2023 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Perencanaan Teknis Jalan	Sekretariat Direktorat Jenderal Bina Marga	Direktorat Jenderal Bina Marga	2026
3	Penyusunan Peraturan Menteri tentang Tata Cara Pemberian Rekomendasi Pengambilalihan Pelaksanaan Urusan Pembangunan Jalan	Penyusunan Peraturan Menteri tentang Tata Cara Pemberian Rekomendasi Pengambilalihan Pelaksanaan Urusan Pembangunan Jalan	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan (SSPJJ)	Direktorat Jenderal Bina Marga	2026
4	Revisi Permen PU 03/PRT/M/2012 tentang Pedoman Penetapan Fungsi Jalan dan Status Jalan	Menjalankan amanat Pasal 9 UU No 2 Tahun 2022 tentang Jalan (Pasal 61 Ayat (4) dan Pasal 62 Ayat (6) tentang PP Jalan), khususnya terkait dengan penajaman pengaturan tentang tata cara perubahan status jalan dan konsekuensi administratif terkait perubahan status jalan	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan (SSPJJ)	Direktorat Jenderal Bina Marga	2026
5	Revisi Permen PU No 07/PRT/M/2012 tentang Penyelenggaraan Penelitian, dan Pengembangan di Bidang Jalan	Menjalankan amanat Pasal 82 Ayat (6) PP No 34 Tahun 2006 tentang Jalan, khususnya berkenaan dengan perubahan kelembagaan dalam pelaksanaan penelitian dan pengembangan secara nasional dengan dibentuknya BRIN (Perpres No 78 Tahun 2021) tentang Badan Riset dan Inovasi Nasional	Direktorat Bina Teknik	Direktorat Jenderal Bina Marga	2026

NO	ARAH KERANGKA REGULASI DAN/ATAU KEBUTUHAN REGULASI	URGENSI PEMBENTUKAN BERDASARKAN EVALUASI REGULASI EKSISTING, KAJIAN DAN PENELITIAN	UNIT PENANGGUNGJAWAB	UNIT TERKAIT /INSTITUSI	TARGET PENYELESAIAN
6	Penyusunan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum tentang Pedoman Penyusunan Program dan Anggaran Jalan	Menjalankan amanat Pasal 31 s.d Pasal 34 UU No 2 Tahun 2022 tentang Jalan (Pasal 84 ayat (4) PP No 34 Tahun 2006 tentang Jalan). Dalam pedoman ini diatur tentang penetapan rencana tingkat kinerja, perkiraan biaya, dan prioritas penanganan jalan, termasuk mekanisme penganggaran, dukungan pemerintah Pusat ke pemerintah daerah, serta penerapan model pembiayaan berbasis ketersediaan layanan	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan (SSPJJ)	Direktorat Jenderal Bina Marga	2029
7	Penyusunan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) Jalan Umum	Menjalankan amanat Pasal 35F UU No 2 Tahun 2022 tentang Jalan (Pasal 113 Ayat (2) PP No 34 Tahun 2006 tentang Jalan). Mengatur mengenai ketentuan mengenai penyelenggaraan SPM jalan umum sesuai dengan kewenangan masing-masing penyelenggaran jalan	Direktorat Bina Teknik/ Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan (SSPJJ)	Direktorat Jenderal Bina Marga	2026
8	Revisi Permen PU No 13/PRT/M/2011 Tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan	Menjalankan amanat Pasal 35G UU No 2 Tahun 2022 tentang Jalan (Pasal 101 Ayat (3), Pasal 104, Pasal 106 PP No 34 Tahun 2006 tentang Jalan). Revisi ini akan menyempurnakan ketentuan teknis serta mekanisme pembiayaan dan pelaksanaan preservasi jalan	Direktorat Preservasi Jalan*	Direktorat Jenderal Bina Marga	2027
9	Penyusunan Peraturan Menteri tentang Ketentuan Teknis dan Tata Cara Pelaksanaan Audit Keselamatan Jalan dan Inspeksi Keselamatan Jalan	Menjalankan amanat Pasal 35F Ayat (5) UU No 2 Tahun 2022 tentang Jalan. Memberikan ketentuan tentang hukum pelaksanaan Audit dan Inspeksi Keselamatan Jalan terhadap proses perencanaan, konstruksi, operasional jalan	Direktorat Bina Teknik	Direktorat Jenderal Bina Marga	2027
10	Revisi Permen PU No: 04/PRT/M/2012 tentang Tata Cara Pengawasan Jalan	Menjalankan amanat Pasal 36 UU No 2 Tahun 2022 tentang Jalan (Pasal 111 PP No 34 Tahun 2006 tentang Jalan). Menyesuaikan dengan peraturan terbaru terkait dengan tata cara, mekanisme, serta tindak lanjut dari hasil pengawasan jalan, termasuk di dalamnya pengendalian muatan berlebih	Direktorat Bina Teknik/ Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan (SSPJJ)	Direktorat Jenderal Bina Marga	2027

NO	ARAH KERANGKA REGULASI DAN/ATAU KEBUTUHAN REGULASI	URGENSI PEMBENTUKAN BERDASARKAN EVALUASI REGULASI EKSISTING, KAJIAN DAN PENELITIAN	UNIT PENANGGUNGJAWAB	UNIT TERKAIT /INSTITUSI	TARGET PENYELESAIAN
11	Revisi Peraturan Menteri Nomor 78 Tahun 2005 tentang Leger Jalan	Menjalankan amanat Pasal 61A UU No 2 Tahun 2022 tentang Jalan (Pasal 117 Ayat (6) PP No 34 Tahun 2006 tentang Jalan) yang menambahkan pengaturan mengenai penyediaan sistem data dan informasi yang dikelola secata terintegrasi	Direktorat Bina Teknik	Direktorat Jenderal Bina Marga	2026
12	Revisi Permen PUPR No 01/PRT/M/2012 Tahun 2012 tentang Pedoman Peran Masyarakat dalam Penyelenggaraan Jalan	Menjalankan amanat Pasal 62 UU No 2 Tahun 2022 tentang Jalan (Pasal 120 Ayat (2) PP No 34 Tahun 2006 tentang Jalan). Mempertajam mekanisme dan manifestasi pelaksanaan peran masyarakat dalam penyelenggaraan jalan, khususnya dalam tahap penyusunan program dan anggaran, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, serta pengoperasian dan preservasi	Direktorat Bina Teknik/ Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan (SSPJJ)	Direktorat Jenderal Bina Marga	2028
13	Revisi Permen PUPR No 11/PRT/M/2011 Tahun 2011 tentang Pedoman Penyelenggaraan Jalan Khusus	Menjalankan amanat Pasal 57A-57F UU No 2 Tahun 2022 tentang Jalan (Pasal 121 Ayat (2) PP No 34 Tahun 2006 tentang Jalan). Mempertajam mengenai aspek teknis (pemenuhan persyaratan teknis jalan khusus) dan aspek administrasi (aset negara) dalam penyerahan dan pengambilalihan jalan khusus menjadi jalan umum	Direktorat Bina Teknik/ Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan (SSPJJ)	Direktorat Jenderal Bina Marga	2029
14	Penyusunan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum tentang Pelayanan, Pemberdayaan, serta Penelitian dan Pengembangan di Bidang Jalan Tol	Melaksanakan amanat dari Pasal 22, Pasal 23, dan Pasal 24 PP No 23 Tahun 2024 tentang Jalan Tol. Permen PU ini mengatur tentang pemberian izin, sosialisasi, dan informasi, serta pemberdayaan, penelitian, dan pengembangan di bidang jalan tol	Direktorat Jalan Bebas Hambatan	Direktorat Jenderal Bina Marga	2028
15	Penyusunan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum tentang Pengembalian Investasi Penugasan Pengusahaan Jalan Tol	Melaksanaan amanat Pasal 32 PP No 23 Tahun 2024 tentang Jalan Tol. Permen PU ini mengatur tentang kriteria dan tata cara pelaksanaan pengembalian investasi badan usaha milik negara dalam rangka penugasan yang bersumber dari dana yang diperoleh dari Pemerintah Pusat	Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT)	Direktorat Jenderal Bina Marga	2027

NO	ARAH KERANGKA REGULASI DAN/ATAU KEBUTUHAN REGULASI	URGENSI PEMBENTUKAN BERDASARKAN EVALUASI REGULASI EKSISTING, KAJIAN DAN PENELITIAN	UNIT PENANGGUNGJAWAB	UNIT TERKAIT /INSTITUSI	TARGET PENYELESAIAN
16	Penyusunan Peraturan Menteri tentang Perencanaan Teknis Jalan Tol	Menjalankan amanat pasal 53 PP Nomor 23 tahun 2024 tentang Jalan Tol. Permen PU ini mengatur tentang ketentuan teknis dan administratif yang harus dipenuhi dalam pelaksanaan perencanaan jalan tol, khususnya untuk mendapatkan	Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT)	Direktorat Jenderal Bina Marga	2026
17	Revisi Permen PUPR No 16/PRT/M/2014 Tahun 2014 Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol	Menjalankan amanat Pasal 63 dan Pasal 64 PP No 23 Tahun 2024 tentang Jalan Tol. Revisi ini diperlukan untuk menambahkan pengaturan tentang pengenaan sanksi administratif SPM jalan tol	Direktorat Jalan Bebas Hambatan	Direktorat Jenderal Bina Marga	2026
18	Revisi Permen PUPR No 18 Tahun 2020 tentang Transaksi Tol Nontunai Nirsentuh di Jalan Tol	Menjalankan amanat Pasal 67 dan Pasal 106 PP No 23 Tahun 2024 tentang Jalan Tol. Revisi ini diperlukan untuk menambahkan ketentuan terkait teknologi dan pengelolaan sistem elektronik menggunakan teknologi nontunai nirsentuh nirhenti, termasuk tata cara pengenaan denda administratif	Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT)	Direktorat Jenderal Bina Marga	2026
19	Penyusunan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum tentang Penggunaan dan Pemanfaatan Bagian Jalan Tol	Menjalankan amanat Pasal 70, Pasal 71, Pasal 72 PP No 23 Tahun 2024 tentang Jalan Tol. Peraturan Menteri ini akan mengatur tentang perizinan penggunaan jalan tol serta pemanfaatan bagian jalan tol, termasuk pemasangan iklan di jalan tol	Direktorat Jalan Bebas Hambatan	Direktorat Jenderal Bina Marga	2027
20	Penyusunan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum tentang Pengambilalihan dan Pengoperasian setelah Masa Konsesi Berakhir	Menjalankan amanat Pasal 78 PP No 23 Tahun 2024 tentang Jalan Tol. Peraturan ini akan mengatur tentang tatacara evaluasi konsesi, penetapan pengusahaan jalan tol setelah masa konsesi berakhir, dan penetapan tarif tol baru setelah masa konsesi berakhir	Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT)	Direktorat Jenderal Bina Marga	2028
21	Revisi Permen PUPR Nomor 28 Tahun 2021 tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan Pada Jalan Tol	Menjalankan amanat Pasal 80 PP No 23 Tahun 2024 tentang Jalan Tol. Revisi ini diperlukan untuk menambahkan pengaturan tentang pengusahaan tanah untuk tempat istirahat dan pelayanan	Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT)	Direktorat Jenderal Bina Marga	2026

NO	ARAH KERANGKA REGULASI DAN/ATAU KEBUTUHAN REGULASI	URGENSI PEMBENTUKAN BERDASARKAN EVALUASI REGULASI EKSISTING, KAJIAN DAN PENELITIAN	UNIT PENANGGUNGJAWAB	UNIT TERKAIT /INSTITUSI	TARGET PENYELESAIAN
22	Penyusunan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum tentang Pedoman Penetapan Tarif Jalan Tol	Menjalankan amanat Pasal 82 dan Pasal 86 PP No 23 Tahun 2024 tentang Jalan Tol. Peraturan Menteri ini akan mengatur mengenai tatacara penetapan pengoperasian jalan tol dan pemberlakuan tarif awal tol serta evaluasi dan penyesuaian tarif tol	Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT)	Direktorat Jenderal Bina Marga	2027
23	Revisi Peraturan Menteri Keuangan No 30 Tahun 2023 Tentang Jenis dan Tarif atas Jenis PNBP yang Berlaku Pada Sekretariat BPJT, Kementerian PUPR	Menjalankan amanat Pasal 87 PP No 23 Tahun 2024 tentang Jalan Tol. Revisi Peraturan ini diperlukan untuk memasukkan pengaturan tentang PNBP terkait kelebihan tingkat kelayakan finansial dan penurunan tingkat kelayakan finansial	Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT)	Direktorat Jenderal Bina Marga	2026
24	Penetapan Keputusan Menteri PU pengganti Nomor 430/KPTS/M/2022 tentang Penetapan Ruas Jalan Dalam Jaringan Jalan Primer Menurut Fungsinya Sebagai Jalan Arteri Primer (JAP) dan Jalan Kolektor Primer-1 (JKP-1)	Merupakan pelaksanaan kewenangan Pemerintah Pusat (c.q. Kementerian PU) yang tertuang dalam Pasal 8 UU No 2 Tahun 2022 tentang Jalan (Pasal 60 dan Pasal 61 Ayat (1) PP No 34 Tahun 2006 tentang Jalan). Update penetapan fungsi Jalan pada suatu ruas Jalan sebagai ruas jalan arteri dan jalan kolektor yang menghubungkan simpul transportasi nasional lainnya dalam sistem jaringan jalan primer dilakukan paling singkat setiap 5 (lima) tahun dengan Keputusan Menteri.	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan (SSPJJ)	Direktorat Jenderal Bina Marga	2027
25	Penetapan Keputusan Menteri PU pengganti Keputusan Menteri PUPR Nomor 1688/KPTS/M/2022 tentang Penetapan Ruas Jalan Menurut Statusnya sebagai Jalan Nasional	Merupakan pelaksanaan kewenangan Pemerintah Pusat (c.q) Kementerian PU yang tertuang dalam Pasal 18 Ayat (2) UU No 2 Tahun 2022 tentang Jalan (Pasal 62 Ayat (1) PP No 34 Tahun 2006 tentang Jalan). Update penetapan status Jalan pada suatu ruas Jalan sebagai Jalan nasional paling singkat setiap 5 (lima) tahun dengan keputusan Menteri.	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan (SSPJJ)	Direktorat Jenderal Bina Marga	2028

NO	ARAH KERANGKA REGULASI DAN/ATAU KEBUTUHAN REGULASI	URGENSI PEMBENTUKAN BERDASARKAN EVALUASI REGULASI EKSISTING, KAJIAN DAN PENELITIAN	UNIT PENANGGUNGJAWAB	UNIT TERKAIT /INSTITUSI	TARGET PENYELESAIAN
26	Reviu Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 367/KPTS/M/2023 tentang Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional 2020-2040	Merupakan pelaksanaan kewenangan Pemerintah Pusat (c.q Kementerian PU) yang tertuang dalam Pasal 14 Ayat (2) dan Pasal 18 Ayat (2) UU No 2 Tahun 2022 tentang Jalan, Pasal 72 Ayat (2) PP No 34 Tahun 2006 tentang Jalan), dimana evaluasi rencana umum jangka panjang jaringan Jalan nasional, provinsi, kabupaten, kota, dan desa dilakukan paling lama setiap 5 (lima) tahun.	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan (SSPJJ)	Direktorat Jenderal Bina Marga	2028
27	Penyusunan Permen Pekerjaan Umum tentang Badan Layanan Umum Jalan Tol	Pembentukan Badan Layanan Umum Jalan Tol diperlukan untuk mengelola PNBP kelebihan kelayakan finansial, pendapatan tol yang sudah diambilalih Pemerintah (melaksanakan ketentuan Pasal 87 PP No 23 Tahun 2024 tentang Jalan Tol)	Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT)	Direktorat Jenderal Bina Marga	2028
28	*Update* Permen PUPR No 5 Tahun 2023 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Perencanaan Teknis Jalan	Perubahan diperlukan untuk menyesuaikan parameter persyaratan teknis dan potongan melintang jalan dalam rangka mengantisipasi dampak perubahan iklim khususnya yang diakibatkan oleh curah hujan ekstrim dan kenaikan temperatur (melaksanakan ketentuan pada Pasal 24 PP No 34 Tahun 2006 tentang Jalan)	Direktorat Bina Teknik	Direktorat Jenderal Bina Marga	2029

*)Dit. Preservasi Wilayah 1 dan Dit. Preservasi Wilayah 2

Lampiran III. Formulasi Indikator Kinerja Program (IKP) dalam Renstra Ditjen Bina Marga 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	$ATML = \frac{\sum_1^n \left(100 \Big/ \left(\frac{D_{ML}i}{TT_{ML}i}\right) \right)}{n}$ 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	$ATNR = \frac{\sum_1^n \left(100 \Big/ \left(\frac{D_{NRC}i}{TT_{NRC}i}\right) \right)}{n}$ 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-02.01	Meningkatnya kinerja pelayanan jalan nasional	IKP-1	Tingkat aksesibilitas jalan jalur utama daerah tertinggal dan perbatasan	Non Komposit	$ALNR = \frac{BNR}{ILA} \, x \, 100$ Keterangan: *ALNR = Tingkat aksesibilitas jalan jalur utama daerah tertinggal dan perbatasan (km/ 100 km2)* *BNR = Total panjang jalan yang telah dibangun di seluruh wilayah Indonesia (km)* *ILA =Total luas wilayah daratan Indonesia (km^2)*	Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
		IKP-2	Tingkat kondisi prasarana jalan	Komposit	$RRNR = 0{,}70 \times SRP + 0{,}15 \times CRB + 0{,}15 \times RLS$	Non Kumulatif	Internal Ditjen

Kode Sasaran	Sasaran Strategis/ Sasaran Program/ Sasaran Kegiatan	Kode Indikator	Indikator Kinerja	Jenis Indikator	Metode Perhitungan	Tipe Perhitungan	Sumber Data
					Keterangan: *RRNR = Tingkat kondisi jalan nasional (%)* *SRP = Tingkat kemantapan perkerasan (%), nilai IRI < 8 m/km (jalan berpenutup), IRI < 12 m/km (jalan tanah)* *CRB = Tingkat kemantapan jembatan (%), nilai kondisi < 3* *RLS = Tingkat kondisi lereng (%), tingkat risiko rendah/sedang*		Bina Marga
		IKP-3	Infrastruktur jalan perkotaan yang dibangun (kumulatif angka dasar tahun 2020)	Non Komposit	$TLUR = LUR(n-1) + LUR(n)$ Keterangan: *TLUR = Infrastruktur jalan perkotaan yang dibangun (kumulatif angka dasar tahun 2020) (km)* *LUR (n-1) = Akumulasi panjang jalan dan jembatan di kawasan perkotaan yang selesai dibangun/ditingkatkan hingga tahun (n-1)*	Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
		IKP-4	Persentase jalan nasional yang berkeselamatan	Non Komposit	$SLNR = \frac{\sum NRL_{(SR\geq 3)}}{SNRL} \times 100\%$ Keterangan: *SLNR = Persentase jalan nasional yang berkeselamatan (%)* *SNRL(SR>3) = Panjang jalan nasional yang memenuhi kriteria star rating 3 (km)* *SNRL = Total Panjang jalan nasional km)*	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
7696 - Kegiatan Pembangunan dan Preservasi Jalan Nasional							
SK-02.01.01	Meningkatnya Kinerja Pelaksanaan Pembangunan dan Preservasi Jalan	IKK-1	Capaian tingkat aksesibilitas jalan jalur utama daerah tertinggal dan perbatasan	Non Komposit	$AALMUDB(i) = \left(\frac{RALMUDB(i)}{TALMUDB(i)}\right) x100\%$ Keterangan: *AALMUDB(i) = Capaian tingkat aksesibilitas jalan jalur utama daerah tertinggal dan perbatasan* *RALMUDB(i) = Realisasi tingkat aksesibilitas jalur utama daerah tertinggal dan kawasan perbatasan pada wilayah kerja Balai i (km/100km2)* *TALMUDB(i) = Target tingkat aksesibilitas jalur utama daerah tertinggal dan kawasan perbatasan pada wilayah kerja Balai i (km/100km2)*	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
		IKK-2	Capaian tingkat kondisi prasarana Jalan	Non Komposit	$ARCNR(i) = \left(\frac{RRCNR(i)}{TRCNR(i)}\right) x100\%$ Keterangan:	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
					ARCNR(i) = Capaian tingkat kondisi prasarana jalan Balai i (%) *RRCNR(i) = Realisasi tingkat kondisi prasarana jalan Balai i (%)* *TRCNR(i) = Target tingkat kondisi prasarana jalan Balai i (%)*		
		IKK-3	Capaian Infrastruktur jalan perkotaan yang dibangun (kumulatif)	Komposit	$RJLNR = \left(\frac{\frac{RJLKNR}{TRJLKNR}x100\% + \frac{RFOUPNR}{TFOUPNR}x100\% + \frac{RPMLNR}{TPMLNR}x100\%}{3}\right)$ Keterangan: *CIKNR = Capaian Infrastruktur jalan perkotaan yang dibangun (kumulatif angka dasar Tahun 2020) (%)* *RJLKNR = Realisasi pembangunan jalan lingkar balai i (km)* *TJLKNR = Target pembangunan jalan lingkar balai i (km)* *RFOUPNR = Realisasi pembangunan FO/UP perkotaan balai i (m)* *TFOUPNR = Target pembangunan FO/UP perkotaan balai i (m)* *RPMLNR = Realisasi pelebaran jalan menambah lajur balai i (km)** *TPMLNR = Target pelebaran jalan menambah lajur jembatan balai i (km)**	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
		IKK-4	Capaian target jalan nasional yang berkeselamatan	Non Komposit	$ASLNR(i) = \left(\frac{ASLNR(i)}{ASLNR(i)}\right) x\ 100\%$ Keterangan: *ASLNR(i) = Capaian panjang jalan nasional yang berkeselamatan (%)* *RSLNR(i) = Realisasi panjang jalan nasional dgn Star Rating > 3 di Balai i (km)* *TSLNR(i) = Target panjang jalan nasional dgn Star Rating > 3 di Balai i (km)*	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
SP-02.02	Meningkatnya kinerja pelayanan jalan tol	IKP-1	Panjang Jalan Tol yang beroperasi (Kumulatif angka dasar tahun 2020)	Non Komposit	$TLTR = LTR(n-1) + LTR(n)$ Keterangan: *TLTR = Panjang jalan tol yang beroperasi (kumulatif angka dasar tahun 2020) (km)* *LTR (n-1) =Akumulasi panjang jalan tol yang selesai dibangun dan dioperasikan pada tahun (n-1)* *LTR (n) = Panjang jalan tol yang selesai dibangun dan dioperasikan pada tahun (n)*	Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
7697 - Kegiatan Pengaturan, Pengusahaan, dan Pengawasan Jalan Tol							
SK-02.02.01	Meningkatnya kinerja Pembinaan dan Dukungan Pembangunan Jalan Tol	IKK-1	Tingkat kinerja pelaksanaan dukungan konstruksi jalan tol	Non Komposit	$CSPLTR = \left(\frac{RCSTR(i)}{TCSTR(i)}\right)x100\%$ Keterangan: *CSPLTR = Tingkat kinerja pelaksanaan dukon jalan tol (%)*	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
					RCSTR(i) = Realisasi dukungan konstruksi jalan tol pada Balai i (km) *TCSTR(i) = Target dukungan konstruksi jalan tol pada Balai i (km)*		
		IKK-2	Tingkat kinerja pembinaan teknis jalan tol	Komposit	$TRTAPL = \left(\frac{\frac{TRRTR}{TRRTT} x\ 100\% + \frac{TRLAR}{TRLAT} x\ 100\% + \frac{TRCSR}{TRCST} x\ 100\% + \frac{TRFCR}{TRFCP} x\ 100\% + \frac{TRSPR}{TRSPT} x\ 100\%}{5}\right)$ Keterangan: *TRTAPL = Tingkat kinerja pembinaan teknis jalan tol (%)* *TRRTR = Realisasi rekomendasi teknis rencana pembangunan jalan tol yang dikeluarkan (rekomendasi)* *TRRTT = Rencana*) dan usulan rekomendasi teknis rencana pembangunan jalan tol yang diterima (rekomendasi)* *TRLAR = Realisasi kegiatan fasilitasi pengadaan tanah jalan tol yang dilaksanakan (paket)* *TRLAT = Jumlah pengajuan fasilitasi pengadaan tanah jalan tol yang diterima (paket)* *TRCSR = Realisasi dukungan konstruksi jalan tol keseluruhan (km)* *TRCST = Target dukungan konstruksi jalan tol keseluruhan (km)* *TRFCR = Realisasi jalan tol yang dinyatakan laik fungsi dan operasi (dok)* *TRFCT = Jumlah pengajuan uji laik fungsi dan operasi jalan tol (dok)* *TRSPR = Jumlah ruas jalan tol yang memenuhi SPM (ruas)* *TRSPT = Jumlah ruas jalan tol yang beroperasi (ruas)* **) Rencana rekomendasi teknis mencakup rencana kegiatan Pra FS (Solicited) yang akan dilakukan oleh Subdit Perencanaan Teknis JBH*	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
		IKK-3	Tingkat kinerja pengaturan pengusahaan jalan tol	Komposit	$TRBRPL = \left(\frac{\frac{TRBCR}{TRBCT} x100\% + \frac{TRBER}{TRBET} x100\%}{2}\right)$ Keterangan: *TRBRPL = Tingkat kinerja pengaturan pengusahaan jalan tol* *TRBCR = Realisasi jumlah PPJT yang ditandatangani (perjanjian)* *TRBCT = Target jumlah PPJT yang ditandatangani (perjanjian)* *TRBER = Realisasi evaluasi pengusahaan yang diselesaikan (dok)* *TRBET = Usulan pelaksanaan evaluasi pengusahaan (dok)*	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
SP-02.03	Meningkatnya konektivitas jalan daerah	IKP-1	Tingkat pencapaian kinerja peningkatan	Non Komposit	$PLSNR = \frac{RCP_{SNR\ (N)}}{TCP_{SNR\ (N)}} \times 100\%$ Keterangan:	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
			konektivitas jalan daerah		*PLSNR* = Tingkat pencapaian kinerja peningkatan konektivitas jalan daerah (%) *RCPSNR(n)* = Realisasi kegiatan dukungan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan daerah di Tahun-n *TCPSNR(n)* = Target kegiatan dukungan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan daerah di Tahun-n		
7996 - Kegiatan Pembinaan dan Dukungan Pembangunan Jalan Daerah							
SK-02.03.01	Meningkatnya kinerja pembinaan dan dukungan pembangunan jalan daerah	IKK-1	Tingkat kinerja pelaksanaan dukungan pembangunan jalan Daerah	Komposit	$CSPLSNR = \left(\frac{\frac{SNRRCR}{SNRRCT}x100\% + \frac{SNRRPR}{SNRRPT}x100\% + \frac{SNRBCR}{SNRBCT}x100\%}{3}\right)$ Keterangan: *CSPLSNR = Tingkat kinerja pelaksanaan dukungan pembangunan jalan daerah (%)* *SNRRCR = Realisasi dukungan pembangunan jalan daerah balai i (km)* *SNRRCT = Target dukungan pembangunan jalan daerah balai i (km)* *SNRRPR = Realisasi dukungan preservasi jalan daerah balai i (km)* *SNRRPT = Target dukungan preservasi jalan daerah balai i (km)* *SNRBCR = Realisasi dukungan pembangunan jembatan daerah balai i(m)* *SNRBCT = Target dukungan pembangunan jembatan daerah balai i(m)*	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
		IKK-2	Tingkat kinerja pembinaan teknis penyelenggaraan jalan daerah	Komposit	$SNRTAPL = \frac{\left(\frac{SNRTAR}{SNRTAT}x100\% + \frac{SNRCSR}{SNRCST}x100\%\right)}{2}$ Keterangan: *SNRTAPL = Tingkat kinerja pembinaan teknis penyelenggaraan jalan daerah* *SNRTAR = Realisasi jumlah pemerintah daerah yang mendapatkan pembinaan penyelenggaraan jalan daerah (Pemda)* *SNRTAT = Target jumlah pemerintah daerah yang mendapatkan pembinaan penyelenggaraan jalan daerah (Pemda)* *SNRCSR = Rata-rata realisasi dukungan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan daerah (%)* *SNRCST = Rata-rata target dukungan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan daerah (%)*	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
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 (%)*	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
					RIKPNR(N) = Realisasi kinerja penyelenggaraan jalan dan jemnatan (IKP 01, IKP 02, IKP03, IKP04, IKP05, dan IKP 06) di Tahun-n *RFIKNR(N) = Realisasi penyerapan APBN Ditjen Bina Marga Tahun untuk Program Infrastrukur 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-1	Tingkat kinerja pelayanan Kebencanaan	Non Komposit	$DADL = \left(\frac{SDAR}{SDAP}\right) X\ 100\%$ Keterangan: *DADL = Tingkat kinerja pelayanan kebencanaan (%)* *DAR = Total realisasi penyaluran dana bantuan tanggap bencana (Rp)* *DAP = Total pengajuan dana bantuan tanggap bencana (Rp)*	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
		IKK-2	Tingkat kinerja perencanaan dan evaluasi penyelenggaraan jalan	Komposit	$PEPL = \left(\frac{CSR}{CST}x100\% + \frac{FPR}{FPT}x100\% + \frac{PCRR}{PCRT}x100\%\right)/3$ Keterangan: PEPL = Tingkat kinerja perencanaan dan evaluasi penyelenggaraan jalan (%) CSR = Realisasi dukungan konektivitas jalan nasional terhadap simpul dan kawasan prioritas (lokasi) CST = Target dukungan konektivitas jalan nasional terhadap simpul dan kawasan prioritas (lokasi) FPR = Realisasi PHLN dan KPBU yang difasilitasi (kegiatan) FPT = Rencana PHLN dalam Greenbook dan rencana KPBU dalam rencana umum KPBU Kementerian (kegiatan) PCRR = Realisasi dokumen PK yang ditandatangani dan dokumen LAKIN yang disusun oleh Entitas di Lingkungan Ditjen Bina Marga (dokumen) PCRT = Target jumlah dokumen PK dan LAKIN dari seluruh entitas di lingkungan Ditjen Bina Marga (dokumen)	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
		IKK-3	Kondisi mantap jalan Nasional/ Provinsi/ Kabupaten/ Kota	Komposit	$ARSL = (NRSL + PRSL + KRSL + CRSL)/4$ Keterangan: *ARSL = Kondisi mantap jalan Nasional/ Provinsi/ Kabupaten/ Kota (%)** *NRSL = Kondisi mantap jalan Nasional (%)* *PRSL = Kondisi mantap jalan Provinsi (%)* *KRSL = Kondisi mantap jalan Kabupaten (%)* *CRSL = Kondisi mantap jalan Kota (%)*		

Kode Sasaran	Sasaran Strategis/ Sasaran Program/ Sasaran Kegiatan	Kode Indikator	Indikator Kinerja	Jenis Indikator	Metode Perhitungan	Tipe Perhitungan	Sumber Data
		IKK-4	Tingkat kinerja pembinaan keteknikan bidang jalan dan jembatan	Komposit	$TARBPL = \left(\frac{\frac{NSPKR}{NSPKT}x100\% + \frac{RSLR}{RSLT}x100\% + \frac{DRBR}{DRBT}x100\% + \frac{FCIR}{FCIT}x\ 100\%}{4}\right)$ Keterangan: *TARBPL = Tingkat kinerja pembinaan keteknikan jalan dan jembatan (%)* *NSPKR = Realisasi legalisasi NSPK jalan/jembatan (dokumen)* *NSPKT = Target legalisasi NSPK jalan/jembatan (dokumen)* *RSLR = Realisasi persentase jalan nasional yang berkeselamatan (%)* *RSLT = Target persentase jalan nasional yang berkeselamatan (%)* *DRBR = Realisasi layanan (verifikasi validasi data, downtime, tingkat keamanan dan pelayanan keluhan jaringan) data jalan, jembatan, dan lereng (%)* *DRBT = Target layanan (verifikasi validasi data, downtime, tingkat keamanan, dan pelayanan keluhan jaringan) data jalan, jembatan, dan lereng (%)* *FCIR = Realisasi jumlah peserta peningkatan kompetensi fungsional (orang)* *FCIT = Target jumlah peserta peningkatan kompetensi fungsional (orang)*	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
		IKK-5	Tingkat kinerja pelayanan keteknikan bidang jalan dan jembatan	Komposit	$TSRBPL = \left(\frac{\frac{RBTR}{RBTT}x100\% + \frac{LTAFR}{LTAFT}X100\%}{2}\right)$ 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
		IKK-6	Tingkat kinerja pembinaan pelaksanaan pembangunan jalan	Komposit	$RCAPL = \left(\frac{\frac{NRCR}{NRCT}x100\% + \frac{RWDR}{RWDT}x100\% + \frac{NRIR}{NRIT}x100\%}{3}\right)$ Keterangan:	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
					RCAPL = Tingkat kinerja pembinaan pelaksanaan pembangunan jalan (%) *NRCR = Realisasi panjang jalan yang dibangun (km)* *NRCT = Target panjang jalan yang dibangun (km)* *RWDR = Realisasi panjang jalan yang dilebarkan (14 m) (km)* *RWDT = Target panjang jalan yang dilebarkan (14 m) (km)* *NRIR = Realisasi panjang jalan baru yang ditingkatkan (km)* *NRIT = Target panjang jalan baru yang ditingkatkan (km)*		
		IKK-7	Tingkat aksesibilitas daerah tertinggal dan Kawasan perbatasan	Non Komposit	$AALMUD(i) = S\left(\frac{RALUD(i)}{100 * TALUD(i)}\right)$ Keterangan: *AALUD(i) = Tingkat aksesibilitas daerah tertinggal dan kawasan perbatasan (km/ 100km2)* *RALUD(i) = Panjang jalan nasional pada daerah tertinggal dan kawasan perbatasan i (km)* *TALUD (i) = Luas wilayah daerah tertinggal dan kawasan perbatasan i (100km2)*	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
		IKK-8	Tingkat kinerja pembinaan pelaksanaan pembangunan jembatan dan terowongan	Komposit	$BCA_{PL} = \left(\frac{\frac{NBCR}{NBCT}x100\% + \frac{DBCR}{DBCT}x100\% + \frac{RBCR}{RBCT}x100\% + \frac{NFUCR}{NFUCT}x100\% + \frac{NRBCR}{NRBCT}x100\%}{5}\right)$ Keterangan: *BCAPL = Tingkat kinerja pembinaan pelaksanaan pembangunan jembatan (%)* *NBCR = Realisasi panjang jembatan yang dibangun (m)* *NBCT = Target panjang jembatan yang dibangun (m)* *DBCR = Realisasi panjang jembatan yang diduplikasi (m)* *DBCT = Target panjang jembatan yang diduplikasi (m)* *RBCR = Realisasi panjang jembatan yang diganti (m)* *RBCT = Target panjang jembatan yang diganti (m)* *NFUCR = Realisasi panjang flyover/ underpass yang dibangun (m)* *NFUCT = Target panjang flyover/ underpass yang dibangun (m)* *NRBCR = Realisasi panjang jembatan gantung daerah yg dibangun (m)* *NRBCT = Target panjang pembangunan jembatan gantung daerah yang dibangun (m)*	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
		IKK-9	Tingkat kinerja pembinaan pelaksanaan preservasi jalan dan jembatan	Komposit	$RBAPL = \left(\frac{\frac{RMR}{RMT}x100\% + \frac{BMR}{BMT}x100\% + \frac{RIR}{RIT}x100\% + \frac{BIR}{BIT}x100\%}{4}\right)$ Keterangan: *RBPAPL = Tingkat kinerja pembinaan pelaksanaan preservasi (%)* *RMR = Realisasi panjang jalan yang dipreservasi (km)* *RMT = Target panjang jalan yang dipreservasi (km)*	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
					BMR = Realisasi panjang jembatan yang dipreservasi (km) *BMT = Target panjang jembatan yang dipreservasi (km)* *RIR = Realisasi panjang jalan yang ditingkatkan (km)* *RIT = Target panjang jalan yang ditingkatkan (km)* *BIR = Realisasi panjang jembatan yang ditingkatkan (m)* *BIT = Target panjang jembatan yang ditingkatkan (m)*		
SK-02.04.02	Meningkatnya Kepatuhan Internal dan Manajemen Risiko Ditjen Bina Marga	IKK-1	Persentase Pembinaan dan Pengembangan Kepatuhan Intern	Komposit	Rata-rata dari nilai persentase: 1. Indeks Integritas Unit Organisasi 2. Unit Kerja yang berhasil melakukan pembangunan ZI 3. Tingkat Pelaporan Penerapan MR UPR T-2 dan UPR T-3 4. Tingkat Pelaporan Kinerja Pengendalian Gratiifikasi 5. Tingkat Deklarasi Benturan Kepentingan 6. Tingkat Rekomendasi Laporan Hasil Audit/Pengawasan APIP yang ditindaklanjuti 7. Tingkat Efektiifitas Penerapan MR UPT T1 Unit Organisasi	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
		IKK-2	Persentase Pengendalian Kepatuhan Intern	Komposit	Rata-rata dari nilai persentase: 1. Tingkat Pengelolan Penanganan Pengaduan 2. Tingkat Penyelesaian Penelaahan Pengawasan Intern	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
		IKK-3	Persentase Pemantauan Kepatuhan Intern	Komposit	Rata-rata dari nilai persentase: 1. Tingkat Pelaporan Harta Kekayaan dan Perpajakan 2. Tingkat Pelaporan Pelaksanaan Pelayanan Bidang Jalan 3. Tingkat Rekomendasi Laporan Hasil Pemeriksaan BPK RI yang Ditindaklanjuti 4. Tingkat Fasilitasi Pemanfaatan Sistem Informasi Kepatuhan Intern	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 Keasripan (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							

Kode Sasaran	Sasaran Strategis/ Sasaran Program/ Sasaran Kegiatan	Kode Indikator	Indikator Kinerja	Jenis Indikator	Metode Perhitungan	Tipe Perhitungan	Sumber Data
SK-06.01.01	Layanan Dukungan Manajemen dan Pelaksanaan Tugas Teknis Lainnya Unit Kerja dan Unit Pelaksana Teknis	IKK-1	Tingkat Dukungan Manajemen Sekretariat Ditjen Bina Marga	Komposit	1. Tingkat Layanan Pengelolaan Kearsipan (10%) 2. Tingkat Efektivitas Pengelolaan BMN (10%) 3. Tingkat Layanan Kepegawaian yang Diselesaikan Tepat Waktu (10%) 4. Tingkat Layanan Hukum (10%) 5. Nilai Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (10%) 6. Nilai SAKIP unit Kerja (10%) 7. Tingkat Tindak Lanjut Rekomendasi atas Temuan LHP BPK, RITL, LHP (10%) 8. Tingkat Efektivitas Penerapan Manajemen Risiko T2 (10%) 9. Transformasi Digital Unit Kerja (10%) 10. Tingkat Layanan Komunikasi Publik (10%)	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
		IKK-2	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	Komposit	1. Tingkat Efektivitas Pengelolaan BMN (50%) 2. Tingkat Layanan Kepegawaian yang Diselesaikan Tepat Waktu (50%)	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
		IKK-3*	Tingkat Dukungan Manajemen Sekretariat BPJT	Komposit	1. Tingkat Efektivitas Pengelolaan BMN (50%) 2. Tingkat Layanan Kepegawaian yang Diselesaikan Tepat Waktu (50%)	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
		IKK-4	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan	Komposit	1. Tingkat Efektivitas Pengelolaan BMN (50%) 2. Tingkat Layanan Kepegawaian yang Diselesaikan Tepat Waktu (50%)	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
		IKK-5*	Tingkat Dukungan Manajemen Balai Teknik Bidang Jalan dan Jembatan	Komposit	1. Tingkat Efektivitas Pengelolaan BMN (50%) 2. Tingkat Layanan Kepegawaian yang Diselesaikan Tepat Waktu (50%)		
		IKK-6	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat	Komposit	1. Tingkat Efektivitas Pengelolaan BMN (50%) 2. Tingkat Layanan Kepegawaian yang Diselesaikan Tepat Waktu (50%)	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
			Pembangunan Jalan				
		IKK-7	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat Pembangunan Jembatan	Komposit	1. Tingkat Efektivitas Pengelolaan BMN (50%) 2. Tingkat Layanan Kepegawaian yang Diselesaikan Tepat Waktu (50%)	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
		IKK-8	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah I	Komposit	1. Tingkat Efektivitas Pengelolaan BMN (50%) 2. Tingkat Layanan Kepegawaian yang Diselesaikan Tepat Waktu (50%)	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
		IKK-9	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II	Komposit	1. Tingkat Efektivitas Pengelolaan BMN (50%) 2. Tingkat Layanan Kepegawaian yang Diselesaikan Tepat Waktu (50%)	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
		IKK-10	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat Jalan Bebas Hambatan	Komposit	1. Tingkat Efektivitas Pengelolaan BMN (50%) 2. Tingkat Layanan Kepegawaian yang Diselesaikan Tepat Waktu (50%)	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
		IKK-11	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat Kepatuhan Intern	Komposit	1. Tingkat Efektivitas Pengelolaan BMN (50%) 2. Tingkat Layanan Kepegawaian yang Diselesaikan Tepat Waktu (50%)	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga
		IKK-12	Tingkat Dukungan Manajemen BBPJN/BPJN	Komposit	1. Tingkat Efektivitas Pengelolaan BMN (50%) 2. Tingkat Layanan Kepegawaian yang Diselesaikan Tepat Waktu (50%)	Non Kumulatif	Internal Ditjen Bina Marga

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

**Rincian penjelasan tercantum dalam Pedoman Perhitungan yang menurpakan Bagian dari Dokumen Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029

Lampiran IV. Detail Output Ditjen Bina Marga 2025-2029

Lampiran IV.1 Output Kegiatan Pembangunan Jalan

a. Kegiatan Pembangunan Jalan

Kegiatan	Target Penanganan (km)
Pembangunan Jalan	1564
Perbaikan Geometrik Jalan	79
Pelebaran Menambah Jalur	142
Pembangunan Jalan Lingkar Perkotaan	96
Total	**1881**

b. Pembangunan Jalan

No	Pulau	Provinsi	Nama Ruas	Total Panjang Ruas Terbangun (km)	Total Panjang Penanganan (km)	Panjang Penanganan (km)				
						2025	2026	2027	2028	2029
1	Sumatera	Aceh	JANTHO - KEUMALA	38,42	74,14	6,47	8,99	20,45	16,39	21,84
2	Sumatera	Aceh	GEUMPANG - PAMEU	8,82	8,82	0,00	8,82	0,00	0,00	0,00
3	Sumatera	Sumatera Barat	BUNGA TANJUNG - TELUK TAPANG	7,84	7,84	0,00	0,00	3,92	3,92	0,00
4	Sumatera	Kepulauan Riau	SP. RINTIS - KONJO	0,70	0,70	0,00	0,00	0,70	0,00	0,00
5	Sumatera	Jambi	JALAN AKSES PELABUHAN UJUNG JABUNG	15,00	15,00	0,00	0,00	5,00	5,00	5,00
6	Jawa	Jawa Barat	PEMBANGUNAN JALAN AKSES PELABUHAN PATIMBAN	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
7	Jawa	Jawa Tengah	AYAH - JLADRI	14,10	14,10	0,00	0,00	1,10	6,50	6,50
8	Jawa	Jawa Tengah	JALAN AKSES KI SEAFER	6,00	6,00	0,00	0,00	0,00	2,00	4,00
9	Jawa	DI Yogyakarta	KRETEK (PARANGTRITIS) - GIRIJATI	2,19	2,19	1,55	0,64	0,00	0,00	0,00

No	Pulau	Provinsi	Nama Ruas	Total Panjang Ruas Terbangun (km)	Total Panjang Penanganan (km)	Panjang Penanganan (km)				
						2025	2026	2027	2028	2029
10	Jawa	Jawa Timur	BRUMBUN - P. SINE	4,97	4,97	4,97	0,00	0,00	0,00	0,00
11	Jawa	Jawa Timur	BULULAWANG - SIDOMULYO - TAMBAKREJO	12,02	12,02	3,90	8,12	0,00	0,00	0,00
12	Jawa	Jawa Timur	PANTAI SERANG - SUMBERSIH	2,39	2,39	2,39	0,00	0,00	0,00	0,00
13	Jawa	Jawa Timur	PUGER – SUMBEREJO	15,40	15,40	2,00	5,21	6,95	1,23	0,00
14	Jawa	Jawa Timur	SUMBEREJO - SIDODADI	14,60	14,60	0,00	0,00	4,17	5,26	5,17
15	Jawa	Jawa Timur	SIDODADI - SANENREJO	7,45	7,45	0,00	5,24	2,21	0,00	0,00
16	Jawa	Jawa Timur	SANENREJO - BTS. KAB. BANYUWANGI	25,93	25,93	2,00	8,05	7,15	6,33	2,39
17	Jawa	Jawa Timur	TENGKINOL - MALANGSARI - KEDUNGLEMBU	5,10	5,10	0,00	1,71	1,40	1,40	0,59
18	Jawa	Jawa Timur	MALANGSARI -BTS. KAB. JEMBER	7,70	7,70	0,00	2,59	2,11	2,11	0,88
19	Jawa	Jawa Timur	SUMBERSIH - RINGINREJO	13,06	13,06	0,00	1,96	3,70	3,70	3,70
20	Jawa	Jawa Timur	AKSES PELABUHAN PACITAN	3,20	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	3,20
21	Jawa	Jawa Timur	RINGINREJO - JOLOSUTRO	7,54	7,54	0,00	4,31	3,23	0,00	0,00
22	Kalimantan	Kalimantan Barat	SP. TAKE - SP. SONTAS*	78,30	78,30	0,00	15,46	30,00	15,00	17,84
23	Kalimantan	Kalimantan Barat	SP. BALAI KARANGAN - RASAU*	31,68	31,68	0,00	5,00	10,00	10,00	6,68
24	Kalimantan	Kalimantan Barat	RASAU - SP. NANGA KANTUK*	77,95	77,95	0,00	10,00	22,00	22,00	23,95
25	Kalimantan	Kalimantan Barat	NANGA ELLA ILIR - BTS. PROV. KALIMANTAN BARAT / BTS. PROV. KALIMANTAN TENGAH	31,53	31,53	4,00	4,00	8,00	8,00	7,53
26	Kalimantan	Kalimantan Barat	NANGA ERA - BTS. PROV. KALIMANTAN BARAT / BTS. PROV. KALIMANTAN TIMUR	23,27	23,27	1,80	3,16	2,50	7,50	8,31
27	Kalimantan	Kalimantan Barat	MERBAU -TEBAS	11,21	11,21	0,00	0,00	2,00	5,00	4,21
28	Kalimantan	Kalimantan Tengah	BTS. PROV. KALIMANTAN BARAT / BTS. PROV. KALIMANTAN TENGAH - TUMBANG SANAMANG	10,00	100,5	0,00	20,00	40,00	30,50	10,00
29	Kalimantan	Kalimantan Timur	TIONG OHANG - LONG PAHANGAI	62,05	62,05	0,00	15,52	15,51	15,51	15,51
30	Kalimantan	Kalimantan Timur	TERING - LONG BAGUN	43,72	43,72	6,00	15,61	14,29	7,81	0,00

No	Pulau	Provinsi	Nama Ruas	Total Panjang Ruas Terbangun (km)	Total Panjang Penanganan (km)	Panjang Penanganan (km)				
						2025	2026	2027	2028	2029
31	Kalimantan	Kalimantan Timur	LONG PAHANGAI - LONG BOH	48,58	48,58	0,00	9,21	17,72	21,65	0,00
32	Kalimantan	Kalimantan Timur	LONG BAGUN - LONG PAHANGAI	85,78	85,78	0,00	23,34	28,87	33,57	0,00
33	Kalimantan	Kalimantan Utara	BINUANG - LONG BAWAN	24,70	24,70	0,00	0,00	7,41	7,41	9,88
34	Kalimantan	Kalimantan Utara	LONG BOH - LONG METULANG	45,40	45,40	0,00	0,00	13,62	15,89	15,89
35	Kalimantan	Kalimantan Utara	SEMAMU - BTS. KAB. MALINAU/NUNUKAN	6,93	6,93	0,00	0,00	2,02	2,56	2,35
36	Kalimantan	Kalimantan Utara	LONG METULANG - LONG NAWANG	19,00	19,00	0,00	0,00	9,50	9,50	0,00
37	Kalimantan	Kalimantan Utara	TANJUNG SELOR - SAJAU	25,58	25,58	0,00	0,00	0,00	12,79	12,79
38	Kalimantan	Kalimantan Utara	SAJAU - BINAI	12,48	12,48	0,00	0,00	0,00	6,24	6,24
39	Kalimantan	Kalimantan Utara	LONG NAWANG - POS PLBN	12,74	12,74	0,00	0,00	0,00	6,37	6,37
40	Kalimantan	Kalimantan Utara	MALINAU - LONG SEMAMU (PAKING - SEMAMU)*	58,44	58,44	1,00	0,00	14,37	24,14	18,93
41	Bali-Nusra	Nusa Tenggara Barat	JALAN AKSES KSPN SAMOTA	1,30	1,30	0,00	0,00	0,65	0,65	0,00
42	Bali-Nusra	Nusa Tenggara Timur	AKSES PLBN OEPOLI	1,50	1,50	0,00	0,00	0,00	0,00	1,50
43	Bali-Nusra	Nusa Tenggara Timur	LABUAN BAJO - TERANG	36,75	36,75	0,00	9,00	9,00	9,00	9,75
44	Bali-Nusra	Nusa Tenggara Timur	TERANG - BARI	23,88	23,88	0,00	3,00	6,00	7,00	7,88
45	Sulawesi	Gorontalo	TALUDITI - DESA CEMPAKA PUTIH (RANDANGAN - TOLINGGULA)*	33,24	33,24	0,00	0,00	0,00	16,62	16,62
46	Sulawesi	Gorontalo	TALUDITI - DESA CEMPAKA PUTIH (RANDANGAN - TOLINGGULA)**	30,21	30,21	0,00	0,00	0,00	15,11	15,11
47	Maluku	Maluku	KOTA BARU - WERINAMA (PULAU SERAM)	32,93	32,93	0,00	0,00	10,00	12,93	10,00
48	Maluku	Maluku	KOTA BARU - AIR NANANG (PULAU SERAM)	59,25	59,25	2,50	3,20	33,00	13,75	6,80
49	Maluku	Maluku	POPJETUR - BATU GOYANG (KEPULAUAN ARU)	19,72	19,72	2,05	4,35	13,32	0,00	0,00
50	Papua	Papua	YAMBRA - TOWE HITAM	15,00	15,00	0,00	0,00	5,00	5,00	5,00
51	Papua	Papua Pegunungan	SEGMEN IV (WAMENA - ELELIM - JAYAPURA)	50,14	50,14	0,00	50,14	0,00	0,00	0,00

No	Pulau	Provinsi	Nama Ruas	Total Panjang Ruas Terbangun (km)	Total Panjang Penanganan (km)	Panjang Penanganan (km)				
						2025	2026	2027	2028	2029
52	Papua	Papua Pegunungan	SEGMEN V (WAMENA - HABEMA - KENYAM - MAMUGU)	18,00	18,00	0,00	0,00	6,00	6,00	6,00
53	Papua	Papua Pegunungan	SEGMEN VI (KENYAM - DEKAI)	12,00	12,00	0,00	0,00	0,00	6,00	6,00
54	Papua	Papua Pegunungan	OKSIBIL - IWUR	25,00	25,00	2,00	6,90	6,10	5,00	5,00
55	Papua	Papua Pegunungan	TOWE HITAM - OKSIBIL II	23,70	23,70	2,80	5,50	15,40	0,00	0,00
56	Papua	Papua Tengah	TIMIKA - WAGHETE	67,39	67,39	3,00	10,00	9,04	20,11	25,24
57	Papua	Papua Tengah	SEGMEN III (ENAROTALI - ILAGA - WAMENA)	40,00	40,00	0,00	10,00	10,00	10,00	10,00
58	Papua	Papua Tengah	MULIA - SINAK SEGMEN III	7,40	7,40	2,70	4,70	0,00	0,00	0,00
59	Papua	Papua Selatan	IWUR - WAROPKO	25,90	25,9	5,00	5,50	15,40	0,00	0,00
60	Papua	Papua Selatan	JALAN PENDEKAT JEMBATAN BIAN - SIMPANG KWENSID	19,00	19,00	0,00	7,50	7,00	4,50	0,00
61	Papua	Papua Barat	AKSES JALAN BANDARA RENDANI (MANOKWARI)	0,80	0,80	0,00	0,10	0,20	0,50	0,00
62	Papua	Papua Barat	SEGMEN II (MANOKWARI - MAMEH - BTS. PROV. PAPUA)	31,30	31,30	4,80	5,00	7,50	5,00	9,00
63	Papua	Papua Barat	MOYANA - WONAMA	42,76	42,76	5,76	0,00	12,00	12,00	13,00
64	Papua	Papua Barat	WINDESI - AMBUNI	25,20	25,20	4,50	8,00	12,70	0,00	0,00
Total				**1564,15**	**1690,37**	**71,20**	**309,85**	**478,22**	**464,45**	**366,65**

* Pembentukan badan jalan dan Pembangunan sampai perkerasan

** Pembentukan badan jalan

c. Perbaikan Geometrik Jalan

No	Pulau	Provinsi	Nama Ruas	Total Panjang Ruas Terbangun (km)	Total Panjang Penanganan (km)	Panjang Penanganan (km)				
						2025	2026	2027	2028	2029
1	Sumatera	Aceh	BTS. BIREUEN/BENER MERIAH - BTS. BENER MERIAH/ACEH TENGAH (ENANG - ENANG)	2,10	2,10	0,00	0,00	0,00	2,10	0,00
2	Sumatera	Sumatera Utara	RELOKASI AEK LATONG	34,70	34,70	0,00	6,94	17,35	10,41	0,00
3	Sumatera	Sumatera Utara	SHORTCUT MEDAN - BERASTAGI	1,54	1,54	0,00	0,31	0,77	0,46	0,00
4	Sumatera	Sumatera Barat	RELOKASI RUAS SIOBAN - KATIET (PULAU SIPORA)	15,61	15,61	0,00	0,00	7,00	8,61	0,00
5	Sumatera	Kepulauan Riau	SELAT LAMPA - TELUK DEPIH - SP. SEKUNYAM	0,70	0,70	0,00	0,00	0,70	0,00	0,00
6	Jawa	Jawa Timur	GLONGGONG - BTS. KOTA PACITAN	1,09	1,09	0,00	0,00	0,42	0,25	0,42
7	Jawa	Jawa Timur	PLOSO - PACITAN DAN BTS. KOTA PACITAN - BTS. KAB. TRENGGALEK	5,30	5,30	0,00	0,00	0,00	2,65	2,65
8	Bali-Nusra	Bali	BTS. KOTA SINGARAJA - MENGWITANI (SC 9&10)	4,06	4,06	0,55	1,39	1,39	0,74	0,00
9	Nustra	Nusa Tenggara Barat	PENANGANAN TITIK RAWAN KECELAKAAN JEREWEH - BENETE	1,25	1,25	1,25	0,00	0,00	0,00	0,00
10	Sulawesi	Sulawesi Tenggara	TOLALA - LELEWAWO	12,00	12,00	0,00	6,00	6,00	0,00	0,00
11	Maluku	Maluku	ALIH TRASE MAKO - MODAN MOHE (RELOKASI DAMPAK BENDUNGAN WAY APU)	0,29	0,29	0,29	0,00	0,00	0,00	0,00
Total				**78,64**	**78,64**	**2,09**	**14,64**	**33,63**	**25,22**	**3,07**

d. Pelebaran Menambah Lajur

No	Pulau	Provinsi	Nama Ruas	Total Panjang Ruas yang Dilebarkan (km)	Total Panjang Penanganan (km)	Panjang Penanganan (km)				
						2025	2026	2027	2028	2029
1	Sumatera	Aceh	JALAN ISKANDAR MUDA (BANDA ACEH)	0,47	0,47	0,00	0,47	0,00	0,00	0,00
2	Sumatera	Aceh	JALAN KRUENG RAYA - BTS. KOTA BANDA ACEH	5,15	5,15	0,00	0,00	0,00	5,15	0,00
3	Sumatera	Sumatera Utara	JLN. KOLONEL BEJO (MEDAN)	1,65	1,65	0,00	0,00	1,65	0,00	0,00
4	Sumatera	Sumatera Utara	JLN. PANCING (MEDAN)	1,40	1,40	0,00	0,00	0,00	1,40	0,00
5	Sumatera	Sumatera Utara	SEI BULUH - SEI RAMPAH	4,35	4,35	1,50	2,85	0,00	0,00	0,00
6	Sumatera	Sumatera Utara	JALAN YOS SUDARSO (SIMPANG DOBI)	0,60	0,60	0,00	0,60	0,00	0,00	0,00
7	Sumatera	Sumatera Utara	SP. UJUNG AJI BTS. KOTA KABANJAHE	0,70	0,70	0,70	0,00	0,00	0,00	0,00
8	Sumatera	Riau	SP. PANAM – SP. KUBANG (PEKANBARU), SP. PANAM – SP. AIR HITAM (PEKANBARU)	7,50	7,50	0,00	3,55	3,95	0,00	0,00
9	Sumatera	Riau	JLN. SIAK II (PEKANBARU)	7,10	7,10	0,00	0,00	0,00	4,30	2,80
10	Sumatera	Jambi	JLN. MAYOR MARZUKI (SP. KOTA BARU - SP. KENALI ASAM BAWAH)	1,56	1,56	0,00	0,00	0,00	1,56	0,00
11	Sumatera	Jambi	JLN. SURYA DARMA (SP. KENALI ASAM BAWAH - SP. PAL SEPULUH - BTS. KOTA JAMBI/KAB. MUARO JAMBI)	2,50	2,50	0,00	0,00	0,00	0,00	2,50
12	Sumatera	Jambi	SAROLANGUN - BTS. PROV. SUMSEL	1,90	1,90	0,00	0,00	0,00	0,00	1,90
13	Sumatera	Bengkulu	NAKAU – AIR SEBAKUL – PAGAR DEWA	6,44	6,44	0,00	0,00	6,44	0,00	0,00
14	Sumatera	Bengkulu	JLN. BUDI UTOMO (BENGKULU)	1,59	1,59	0,00	1,59	0,00	0,00	0,00
15	Sumatera	Sumatera Selatan	JLN. H.A. BASTARI (PALEMBANG)	4,40	4,40	0,00	4,40	0,00	0,00	0,00
16	Sumatera	Sumatera Selatan	BETUNG - BTS. KOTA PALEMBANG	14,00	14,00	0,00	14,00	0,00	0,00	0,00
17	Sumatera	Sumatera Selatan	JLN. SUDIRMAN (PRABUMULIH)	6,20	6,20	0,00	6,20	0,00	0,00	0,00
18	Sumatera	Kep. Bangka Belitung	JALAN SEI LIAT - BTS KOTA PANGKALPINANG	16,80	16,80	0,00	0,00	6,80	10,00	0,00

No	Pulau	Provinsi	Nama Ruas	Total Panjang Ruas yang Dilebarkan (km)	Total Panjang Penanganan (km)	Panjang Penanganan (km)				
						2025	2026	2027	2028	2029
19	Sumatera	Lampung	BTS. KOTA AGUNG - RANTAU TIJANG	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00
20	Sumatera	Lampung	RANTAU TIJANG - GEDONGTATAAN	5,00	5,00	0,00	0,00	3,00	1,00	1,00
21	Sumatera	Lampung	GEDONGTATAAN - BTS. KOTA BANDAR LAMPUNG	4,00	4,00	0,00	0,00	2,00	1,00	1,00
22	Sumatera	Lampung	JLN. IMAM BONJOL (B. LAMPUNG)	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00
23	Jawa	Banten	JLN. LETNAN JIDUN	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
24	Jawa	Banten	MERAK – BTS. KOTA CILEGON	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
25	Jawa	Banten	JLN. RAYA CILEGON	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
26	Jawa	Banten	JALAN RAYA MERAK (CILEGON)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
27	Jawa	Banten	BTS.DKI/BANTEN - GANDARIA/BTS.DEPOK/ TANGERANG (CIPUTAT - BOGOR)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
28	Jawa	Banten	JLN. JAKSA AGUNG R. SOEPRAPTO	4,00	4,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00
29	Jawa	DI Yogyakarta	JALAN MENAMBAH LAJUR YOGYAKARTA - BTS KOTA BANTUL	4,76	4,76	0,00	0,00	0,00	2,30	2,46
30	Jawa	Jawa Timur	LOHGUNG- SADANG (BTS. KAB. LAMONGAN) - BTS. KOTA GRESIK	1,90	1,90	0,00	1,90	0,00	0,00	0,00
31	Kalimantan	Kalimantan Barat	JALAN LINTAS MELAWI (SP. TUGU JAM) KAB. SINTANG	0,50	0,50	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00
32	Kalimantan	Kalimantan Selatan	ANJIR PASAR (BTS. PROV. KALTENG) - SP. HANDIL BAKTI/SP.SERAPAT - BTS. KOTA BANJARMASIN	2,53	2,53	2,53	0,00	0,00	0,00	0,00
33	Kalimantan	Kalimantan Timur	KADEMAN - PENAJAM	24,20	24,20	0,00	0,00	2,10	10,00	12,10
34	Kalimantan	Kalimantan Timur	MULAWARMAN - SP.3 TOL BALSAM	4,60	4,60	0,00	0,00	1,00	3,60	0,00
35	Bali-Nusra	Nusa Tenggara Barat	JALAN SALEH SUNGKAR 2 - SALEH SUNGKAR 1 - ENERGI	1,95	1,95	0,00	0,00	0,00	1,95	0,00
36	Maluku	Maluku	JLN. JEND. SUDIRMAN - JLN. RIJALI (AMBON)	1,66	1,66	0,00	0,00	1,66	0,00	0,00

No	Pulau	Provinsi	Nama Ruas	Total Panjang Ruas yang Dilebarkan (km)	Total Panjang Penanganan (km)	Panjang Penanganan (km)				
						2025	2026	2027	2028	2029
37	Maluku	Maluku	JLN. PANTAI BATU MERAH (AMBON)	0,10	0,10	0,00	0,00	0,10	0,00	0,00
Total				**141,51**	**141,51**	**4,73**	**36,06**	**28,70**	**46,26**	**25,76**

e. Pembangunan Jalan Lingkar Perkotaan

No	Pulau	Provinsi	Nama Ruas	Total Panjang Ruas Terbangun (km)	Total Panjang Penanganan (km)	Panjang Penanganan (km)				
						2025	2026	2027	2028	2029
1	Sumatera	Sumatera Selatan	JLN. AKSES JEMBATAN MUSI IV	0,88	0,88	0,00	0,88	0,00	0,00	0,00
2	Sumatera	Sumatera Selatan	LINGKAR TIMUR KOTA PALEMBANG	36,85	36,85	0,00	0,00	0,00	15,23	21,62
3	Jawa	Jawa Barat	LINGKAR TIMUR SELATAN KUNINGAN	12,03	12,03	2,50	0,00	3,18	3,18	3,18
4	Jawa	DI Yogyakarta	KALASAN/PRAMBANAN - PIYUNGAN (KALASAN/PRAMBANAN - BOKOHARJO)	1,35	1,35	0,00	0,00	0,95	0,40	0,00
5	Jawa	Jawa Timur	LINGKAR UTARA LAMONGAN	1,53	1,53	1,53	0,00	0,00	0,00	0,00
6	Sulawesi	Sulawesi Utara	LINGKAR KOTA MANADO (MORR III)	6,30	6,3	0,50	0,80	1,30	2,20	1,50
7	Sulawesi	Sulawesi Utara	LINGKAR KOTA MANADO (MORR IV)	6,35	6,35	0,00	0,00	0,00	3,18	3,18
8	Sulawesi	Gorontalo	JALAN LINGKAR LUAR GORONTALO (GORR III)	15,17	15,17	0,00	0,00	4,00	5,00	6,17
9	Sulawesi	Sulawesi Barat	MAMUJU ARTERIAL RING ROAD II	1,90	1,9	0,00	0,00	1,00	0,90	0,00
10	Sulawesi	Sulawesi Selatan	MAMINASATA BYPASS	9,86	9,86	0,00	1,97	2,96	2,96	1,97
11	Sulawesi	Sulawesi Selatan	MIDDLE RING ROAD TAHAP I	1,83	1,83	0,00	0,00	0,00	0,76	1,07
12	Sulawesi	Sulawesi Selatan	MIDDLE RING ROAD TAHAP II	2,42	2,42	0,00	0,00	0,00	1,01	1,41
Total				**96,47**	**96,47**	**4,53**	**3,65**	**13,39**	**34,81**	**40,09**

Lampiran IV.2 Output Kegiatan Pembangunan Jembatan

a. Kegiatan Pembangunan Jembatan

Kegiatan	Target Output (km)
Pembangunan Jembatan	15.209
Pembangunan Jembatan di Perkotaan	2.844
Duplikasi Jembatan	2.244
Pembangunan FO/UP Perkotaan	12.678
Pembangunan FO/UP Perlintasan Kereta Api	13.825
Total	**46.800**

b. Pembangunan Jembatan

No	Pulau	Provinsi	Nama Ruas	Total Ruas Terbangun (Meter)	Panjang Penanganan (Meter)				
					2025	2026	2027	2028	2029
1	Sumatera	Aceh	JEMBATAN RUAS JANTHO - KEUMALA	1034	0	120	338	176	400
2	Sumatera	Aceh	JEMBATAN BTS. KOTA BANDA ACEH-BTS. ACEH JAYA (RELOKASI GEOMETRIK GUNUNG PARO DAN KULU)	1968	0	0	0	590	1378
3	Sumatera	Sumatera Utara	JEMBATAN AEK BATAHAN	120	120	0	0	0	0
4	Sumatera	Sumatera Utara	JEMBATAN SIROMBU - AFULU (MYC)	21	21	0	0	0	0
5	Sumatera	Jambi	JEMBATAN SEI RAMBUT	1200	0	0	600	500	100
6	Jawa	Jawa Tengah	JEMBATAN SEAFER	129	0	0	0	51	77
7	Jawa	Jawa Timur	JEMBATAN RUAS SUMBERREJO - SIDODADI	166	0	0	33	66	66
8	Jawa	Jawa Timur	JEMBATAN RUAS SANENREJO - BTS. KAB. BANYUWANGI I	216	0	0	54	108	54

No	Pulau	Provinsi	Nama Ruas	Total Ruas Terbangun (Meter)	Panjang Penanganan (Meter)				
					2025	2026	2027	2028	2029
9	Jawa	Jawa Timur	JEMBATAN RUAS SANENREJO - BTS. KAB. BANYUWANGI II	283	0	0	94	94	94
10	Jawa	Jawa Timur	JEMBATAN RUAS SANENREJO - BTS. KAB. BANYUWANGI III	498	0	0	165	165	168
11	Jawa	Jawa Timur	JEMBATAN KALIBEDANDUNG	325	0	81	162	81	0
12	Kalimantan	Kalimantan Barat	JEMBATAN NANGA ERA - BTS. PROVINSI KALIMANTAN TIMUR	301	40	0	89	92	80
13	Kalimantan	Kalimantan Barat	JEMBATAN PILE SLAB DI RUAS ARUK - BTS. KEC SIDING/SELUAS	525	110	340	75	0	0
14	Kalimantan	Kalimantan Barat	JEMBATAN SUNGAI BELUBU	26	0	26	0	0	0
15	Kalimantan	Kalimantan Tengah	JEMBATAN BTS. PROV. KALIMANTAN BARAT / BTS. PROV. KALIMANTAN TENGAH - TUMBANG SANAMANG	181	0	0	0	71	110
16	Kalimantan	Kalimantan Selatan	JEMBATAN TANAH BUMBU - PULAU LAUT	452		57	200	195	0
17	Kalimantan	Kalimantan Utara	JEMBATAN SEI SERIMAN 1	40	0	0	40	0	0
18	Kalimantan	Kalimantan Utara	JEMBATAN SEI SERIMAN 2	40	0	0	40	0	0
19	Kalimantan	Kalimantan Utara	JEMBATAN BANGAO	80	0	0	80	0	0
20	Kalimantan	Kalimantan Utara	JEMBATAN KURA-KURA CS	180	0	0	150	30	0
21	Kalimantan	Kalimantan Utara	JEMBATAN MELASUK KECIL	120	0	0	0	120	0
22	Kalimantan	Kalimantan Utara	JEMBATAN SUNGAI KRAYAN CS	244	122	122	0	0	0
23	Kalimantan	Kalimantan Utara	JEMBATAN JEMPOLON 2 CS	90	0	30	60	0	0
24	Kalimantan	Kalimantan Utara	JEMBATAN SEMUNTI CS	60	0	0	0	60	0
25	Kalimantan	Kalimantan Utara	JEMBATAN SEBULUNG CS	140	0	50	90	0	0
26	Kalimantan	Kalimantan Utara	JALAN MALINAU - SEMAMU 2	10	10	0	0	0	0
27	Kalimantan	Kalimantan Utara	JALAN MALINAU - SEMAMU 1	10	10	0	0	0	0
28	Bali - Nusra	Bali	JALAN PERBAIKAN GEOMETRIK BTS. KOTA SINGARAJA - MENGWITANI (SC 910) SEGMEN 1	25	25	0	0	0	0
29	Bali - Nusra	Nusa Tenggara Barat	JEMBATAN LEWAMORI	2454	0	0	0	2200	254

No	Pulau	Provinsi	Nama Ruas	Total Ruas Terbangun (Meter)	Panjang Penanganan (Meter)				
					2025	2026	2027	2028	2029
30	Bali - Nusra	Nusa Tenggara Barat	JEMBATAN PADAK TUI I	40	0	0	40	0	0
31	Bali - Nusra	Nusa Tenggara Barat	JEMBATAN PADAK TUI II	15	0	0	15	0	0
32	Bali - Nusra	Nusa Tenggara Barat	JEMBATAN PADAK TUI III	40	0	0	40	0	0
33	Sulawesi	Sulawesi Utara	JEMBATAN MOPUSI CS	196	105	91	0	0	0
34	Sulawesi	Sulawesi Utara	JEMBATAN MUSOLANG I	100	100	0	0	0	0
35	Sulawesi	Gorontalo	JEMBATAN RUAS MARISSA - TOLINGGULA (DESA BOGO-BOGO - TALUDITI)	500	0	0	0	0	500
36	Sulawesi	Sulawesi Tenggara	JEMBATAN JEMBATAN MUNA - BUTON	1484	0	371	371	371	371
37	Maluku	Maluku Utara	JEMBATAN AKE JATONG CS	154	0	0	108	46	0
38	Maluku	Maluku	JEMBATAN POPJETUR - BATU GOYANG	128	0	0	73	0	55
39	Maluku	Maluku	JEMBATAN MASIWANG - AIR NANANG	39	0	0	39	0	0
40	Maluku	Maluku	JEMBATAN WAI KAWANUA BARU	180	180	0	0	0	0
41	Papua	Papua	JEMBATAN RUAS MAMBERAMO ELELIM	262	18	47	100	44	53
42	Papua	Papua Pegunungan	JEMBATAN WERI 10 (TUNTAS) / PN	10	0	10	0	0	0
43	Papua	Papua Pegunungan	JEMBATAN RUAS ELELIM - PASVALLEY-BTS. KOTA WAMENA	235	0	30	57	70	78
44	Papua	Papua Selatan	JEMBATAN BIAN - SP 3 KWENSID	180	0	51	75	54	0
45	Papua	Papua Tengah	JEMBATAN KALI MAWAR	7	0	7	0	0	0
46	Papua	Papua Tengah	JEMBATAN WEYEGE CS	21	0	21	0	0	0
47	Papua	Papua Tengah	JEMBATAN ILU 4 (HUAGE)	20	0	0	20	0	0
48	Papua	Papua Tengah	JEMBATAN PINA - PINA (ABLI)	20	0	20	0	0	0
49	Papua	Papua Tengah	JEMBATAN ILU 6 (TIGU)	20	0	0	20	0	0
50	Papua	Papua Tengah	JEMBATAN ILU 7 (OENEGE)	20	0	0	20	0	0
51	Papua	Papua Tengah	JEMBATAN KALI SEMEN	60	0	0	0	60	0
52	Papua	Papua Tengah	JEMBATAN BUNA	10	0	10	0	0	0

No	Pulau	Provinsi	Nama Ruas	Total Ruas Terbangun (Meter)	Panjang Penanganan (Meter)				
					2025	2026	2027	2028	2029
53	Papua	Papua Tengah	JEMBATAN YAMEWO	10	0	0	10	0	0
54	Papua	Papua Tengah	JEMBATAN ASRUL	25	0	25	0	0	0
55	Papua	Papua Tengah	JEMBATAN KASUARI	30	0	0	30	0	0
56	Papua	Papua Tengah	JEMBATAN OKSIBIL - IWUR II	29	29	0	0	0	0
57	Papua	Papua Barat	JEMBATAN AKSES BANDARA RENDANI	438	88	50	150	150	0
Total				15209	978	1559	3438	5395	3839

c. Pembangunan Jembatan di Perkotaan

No	Pulau	Provinsi	Nama Ruas	Total Ruas Terbangun (Meter)	Panjang Penanganan (Meter)				
					2025	2026	2027	2028	2029
1	Sulawesi	Sulawesi Utara	JALAN MANADO BY PASS (MORR 3 TAHAP 4)	34	34	0	0	0	0
1	Sulawesi	Sulawesi Barat	JEMBATAN MAMUJU ARTERIAL ROAD II	60	0	0	0	0	60
2	Sumatera	Sumatera Selatan	JEMBATAN JALAN LINGKAR TIMUR PALEMBANG	2750	0	0	0	550	2200
Total				2844	34	0	0	550	2260

d. Duplikasi Jembatan

No	Pulau	Provinsi	Nama Ruas	Total Ruas Terbangun (Meter)	Panjang Penanganan (Meter)				
					2025	2026	2027	2028	2029
1	Sumatera	Sumatera Utara	JEMBATAN AEK SIAIS A	130	130	0	0	0	0
2	Sumatera	Riau	JEMBATAN TERATAK BULUH	269	45	45	179	0	0
3	Sumatera	Riau	JEMBATAN RANTAU BERANGIN	215	0	0	95	120	0
4	Sumatera	Lampung	JEMBATAN WAY BASOHAN	70	0	0	70	0	0
5	Sumatera	Lampung	JEMBATAN WAY SEPUTIH	85	0	0	85	0	0
6	Jawa	Jawa Tengah	JEMBATAN SRUWEN - TERMINAL BOYOLALI	51	0	51	0	0	0
7	Jawa	Jawa Timur	JEMBATAN MANYAR NO.10 B	80	80	0	0	0	0
8	Kalimantan	Kalimantan Selatan	JEMBATAN BARITO I	1080	0	0	180	450	450
9	Kalimantan	Kalimantan Timur	JEMBATAN PULAU BALANG BENTANG PENDEK II	224	224	0	0	0	0
10	Sulawesi	Sulawesi Tenggara	JEMBATAN BALANDETE CS	40	40	0	0	0	0
Total				2244	519	96	608	570	450

e. Pembangunan FO/UP Perkotaan

No	Pulau	Provinsi	Nama Ruas	Total Terbangun (Meter)	Panjang Penanganan (Meter)				
					2025	2026	2027	2028	2029
1	Sumatera	Aceh	FLYOVER SANTAN	2120	0	0	0	600	1520
2	Sumatera	Aceh	FLYOVER SP. KR. GEUKUEH	750	0	0	0	750	0
3	Sumatera	Sumatera Utara	FLYOVER KAYU BESAR	1250	0	500	750	0	0
4	Sumatera	Sumatera Barat	FLYOVER PANORAMA I (SITINJAU LAUIK I)	2781	0	0	2781	0	0
5	Sumatera	Riau	FLYOVER SIMPANG PANAM	150	0	0	32	118	0
6	Sumatera	Jambi	FLYOVER PAL X	200	0	0	0	0	200
7	Sumatera	Sumatera Selatan	UNDERPASS SP CHARITAS (PALEMBANG)	300	0	0	0	150	150
8	Jawa	Banten	UNDERPASS BITUNG	225	100	125	0	0	0
9	Jawa	Banten	FLYOVER SIMPANG PALIMA	650	0	0	0	325	325
10	Jawa	Banten	FLYOVER SIMPANG KEBON JAHE	325	0	0	0	0	325
11	Jawa	Jawa Barat	FLYOVER CIBIRU	900	0	0	0	0	900
12	Jawa	Jawa Barat	FLYOVER BUAH BATU – KIARACONDONG (MYC)	1960	0	0	0	980	980
13	Jawa	Jawa Timur	FLYOVER GEDANGAN	477	0	72	270	135	0
14	Bali-Nusra	Bali	UNDERPASS JL TUGU NGURAH RAI 0 NUSA DUA	500	0	0	167	333	0
15	Sulawesi	Sulawesi Utara	UNDERPASS WINANGUN, MANADO - TOMOHON RR	90	0	0	15	45	30
Total				**12678**	**100**	**697**	**4015**	**3436**	**4430**

f. Pembangunan FO/UP Perlintasan Kereta Api

No	Pulau	Provinsi	Nama Ruas	Total Terbangun (Meter)	Panjang Penanganan (Meter)				
					2025	2026	2027	2028	2029
1	Sumatera	Sumatera Utara	FLYOVER KA PERLANAAN	575	0	0	173	403	0
2	Sumatera	Sumatera Utara	UNDERPASS KA LIMA PULUH	1676	0	0	559	1117	0
3	Sumatera	Sumatera Utara	FLYOVER KA SIMPANG KUALA TANJUNG	192	0	0	58	134	0
4	Sumatera	Sumatera Barat	FLYOVER KA DUKU-BIM	750	0	0	0	350	400
5	Sumatera	Sumatera Selatan	FLYOVER KA GUNUNG MEGANG I	398	0	60	119	219	0
6	Sumatera	Sumatera Selatan	FLYOVER KA MUARAENIM	653	142	113	398	0	0
7	Sumatera	Sumatera Selatan	FLYOVER KA SUNGAI TUHA	507	0	76	152	279	0
8	Jawa	Banten	FLYOVER KA RANGKASBITUNG	550	0	0	0	175	375
9	Jawa	Banten	FLYOVER KA JLN. SUDIRMAN (AKSES TERMINAL PORIS PLAWAD)	500	0	0	0	165	335
10	Jawa	Banten	FLYOVER KA BTS KOTA CILEGON - PASAURAN	500	0	0	0	250	250
11	Jawa	Banten	FLYOVER KA JL. RAYA CIKANDE - RANGKASBITUNG	400	0	0	0	200	200
12	Jawa	Banten	FLYOVER KA JALAN SUDIRMAN SERANG	650	0	0	130	520	0
13	Jawa	Jawa Barat	FLYOVER KA JLN. RAYA CIAWI	690	0	0	0	173	517
14	Jawa	Jawa Barat	FLYOVER KA JLN. SLAMET RIYADI (CIREBON)	270	0	0	0	135	135
15	Jawa	Jawa Barat	FLYOVER KA BTS. KOTA CIBADAK - BTS. KOTA SUKABUMI	270	0	0	0	135	135
16	Jawa	Jawa Barat	FLYOVER KA JL. MOCH HATTA (TASIKMALAYA)	270	0	0	0	135	135
17	Jawa	Jawa Barat	FLYOVER KA JL. RAYA INDIHIANG I	270	0	0	0	135	135
18	Jawa	Jawa Barat	FLYOVER KA GEDEBAGE - SOEKARNO HATTA	270	0	0	0	135	135
19	Jawa	Jawa Tengah	FLYOVER KA DIPONEGORO (KLATEN)	428	0	0	171	257	0
20	Jawa	Jawa Tengah	FLYOVER KA SIDAREJA – SP. 3 JERUK LEGI (KUBANGKANGKUNG)	209	0	0	0	84	125,538
21	Jawa	Jawa Tengah	FLYOVER KA PATIKRAJA - RAWALO (FLYOVER NOTOG)	446	0	0	0	178	267,39
22	Jawa	Jawa Tengah	FLYOVER KA BTS. BANYUMAS/KEBUMEN - SP. 3 BARAT	300	0	0	120	180	0

No	Pulau	Provinsi	Nama Ruas	Total Terbangun (Meter)	Panjang Penanganan (Meter)				
					2025	2026	2027	2028	2029
23	Jawa	Jawa Tengah	FLYOVER KA SP. 3 TIMUR JLN. LINGKAR SELATAN KEBUMEN - PREMBUN	442	0	0	177	265	0
24	Jawa	Jawa Tengah	FLYOVER KA KARTINI	0	0	0	0	0	0
25	Jawa	Jawa Timur	FLYOVER KA JALAN KENJERAN (SURABAYA)	300	0	0	0	210	90
26	Jawa	Jawa Timur	FLYOVER KA JALAN BTS. KAB NGAWI - MAOSPATI	400	0	0	0	240	160
27	Jawa	Jawa Timur	FLYOVER KA JALAN BTS KAB MADIUN - BTS KOTA NGANJUK II	350	0	0	0	210	140
28	Jawa	Jawa Timur	FLYOVER KA JALAN JAMPIROGO - MLIRIP	350	0	0	0	210	140
29	Jawa	Jawa Timur	FLYOVER KA JALAN BTS. KOTA WLINGI - BTS. KAB. MALANG I	254	0	0	0	178	76,2
30	Jawa	Jawa Timur	FLYOVER KA JL. K.S. TUBUN (MALANG)	300	0	0	0	200	100
31	Jawa	Jawa Timur	FLYOVER KA KERTOSONO - BTS. KAB. JOMBANG	655	0	0	33	333	289,63
Total				13825	142	248	2089	7204	4141

Lampiran IV.3 Output Kegiatan Dukungan Jalan Daerah Mendukung Simpul Berskala Nasional dan Konektivitas

No	Pulau	Provinsi	Nama Ruas	Total Ruas Terbangun (km)	Total Panjang Penanganan (km)	Panjang Penanganan (km)				
						2025	2026	2027	2028	2029
1	Sumatera	Sumatera Utara	AKSES MENUJU PELABUHAN PARLIMBUNGAN KETEK	8,85	8,85	0,00	0,00	0,00	0,00	8,85
2	Sumatera	Sumatera Barat	LABUAN BAJAU - SIGAPOKNA (TRANS MENTAWAI)	14,45	14,45	0,00	4,00	10,45	0,00	0,00
3	Sumatera	Sumatera Barat	SIGAPOKNA - SIRILANGGAI (TRANS MENTAWAI)	23,00	23,00	0,00	8,00	5,00	5,00	5,00
4	Sumatera	Sumatera Barat	SIRILANGGAI - MAILEPET (TRANS MENTAWAI)	2,00	2,00	0,00	0,00	1,20	0,40	0,40
5	Sumatera	Sumatera Barat	MAILEPET - MABUKUK (TRANS MENTAWAI)	2,00	2,00	0,00	0,00	1,20	0,40	0,40
6	Sumatera	Sumatera Barat	AKSES TERMINAL ANAK AIR (PADANG)	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
7	Sumatera	Sumatera Barat	AIR BALAM - BUNGA TANJUNG	9,92	9,92	0,00	0,00	3,31	3,31	3,31
8	Sumatera	Riau	SP. MAMUGU - LUBUK GAUNG (DUMAI)	8,71	8,71	0,00	2,18	2,18	2,18	2,18
9	Sumatera	Kepulauan Riau	AKSES PLBN SERASAN	14,35	14,35	0,00	3,00	3,00	3,00	5,35
10	Sumatera	Jambi	AKSES PELABUHAN KUALA TUNGKAL	0,50	0,50	0,00	0,00	0,50	0,00	0,00
11	Jawa	Jawa Timur	GONDANGLEGI - BALEKAMBANG	25,18	25,18	10,56	8,77	5,85	0,00	0,00
12	Kalimantan	Kalimantan Barat	BTS. KOTA KETAPANG - PESAGUAN	23,00	23,00	0,00	0,00	7,67	7,67	7,67
13	Kalimantan	Kalimantan Barat	PESAGUAN - KENDAWANGAN	44,30	44,30	0,00	0,00	14,77	14,77	14,77
14	Kalimantan	Kalimantan Tengah	AKSES PELABUHAN SERUYAN / TELUK SEGINTUNG	9,00	9,00	0,00	0,00	0,00	9,00	0,00
15	Kalimantan	Kalimantan Tengah	AKSES MENUJU PELABUHAN BATANJUNG	15,00	15,00	0,00	0,00	5,00	5,00	5,00
16	Kalimantan	Kalimantan Timur	AKSES MENUJU PELABUHAN PENAJAM PASER	7,00	7,00	0,00	0,00	7,00	0,00	0,00
17	Kalimantan	Kalimantan Timur	AKSES MENUJU PELABUHAN PALARAN	2,00	2,00	0,00	0,00	2,00	0,00	0,00
18	Bali-Nusra	Nusa Tenggara Timur	PERBAIKAN ALINYEMEN JALAN AKSES PELABUHAN MULTIPURPOSE PETI KEMAS (WAE KELAMBU)	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00

No	Pulau	Provinsi	Nama Ruas	Total Ruas Terbangun (km)	Total Panjang Penanganan (km)	Panjang Penanganan (km)				
						2025	2026	2027	2028	2029
19	Sulawesi	Sulawesi Selatan	AKSES KI TAKALAR	15,30	15,30	0,00	0,00	5,10	5,10	5,10
20	Sulawesi	Sulawesi Tenggara	LINGKAR KOTA KENDARI	8,60	8,60	0,00	0,00	5,30	3,30	0,00
21	Sulawesi	Sulawesi Tenggara	AKSES KENDARI NEW PORT	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
22	Maluku	Maluku	ELAT - SP. NGURDU - FAKO - HOLAT - OHAIRAUT (PULAU KEI BESAR)	5,00	5,00	0,00	2,00	1,00	1,00	1,00
23	Maluku	Maluku	LEKSULA - NAMROLE (PULAU BURU)	39,36	39,36	0,00	7,87	9,84	9,84	11,81
24	Maluku	Maluku Utara	LAIWUI - JIKODOLONG	35,00	35,00	0,00	10,50	7,00	8,75	8,75
25	Maluku	Maluku Utara	JIKODOLONG - SOLIGI (KAWASI)	30,00	30,00	0,00	9,00	6,00	7,50	7,50
26	Papua	Papua	AKSES PELABUHAN DAWAI	2,10	2,10	0,00	0,00	2,10	0,00	0,00
27	Papua	Papua Selatan	MERAUKE - KALIKI - NAKIAS - BADE	80,00	80,00	0,00	0,00	26,67	26,67	26,67
28	Papua	Papua Barat	AKSES BANDARA SIBORU	34,00	34,00	0,00	0,00	11,33	11,33	11,33
29	Papua	Papua Barat	AKSES KI FAKFAK	17,00	17,00	0,00	0,00	5,67	5,67	5,67
30	Papua	Papua Barat	WARMARE - ANGGI - RANSIKI	18,25	18,25	4,50	0,00	4,58	4,58	4,58
Total				**497,87**	**497,87**	**16,06**	**55,32**	**153,71**	**134,46**	**138,33**

Lampiran IV.4 Koridor Prioritas Preservasi Jalan dan Jembatan Ditjen Bina Marga

No	Nama Koridor
1	Sumatera
	Koridor Palembang - Jambi
	Koridor Palembang - Bengkulu
	Koridor Dumai - Padang
	Koridor Lintas Tengah Sumatera di Aceh
	Koridor Jalan Nasional di Kepulauan Mentawai
	Koridor Lintas Barat Sumatera di Provinsi Lampung
	Koridor Lintas Penghubung Pekanbaru - Sawahlunto - Padang
	Koridor Pekanbaru - Dumai - Bts Sumut
	Koridor Jalan Nasional di Kepulauan Anambas
	Koridor Muara Enim - Bts Prov. Lampung
	Koridor Muara Bungo - Sungai Penuh - Bts. Sumbar (Jambi)
	Koridor Bukittinggi - Balige (Kawasan KSPB Toba)
	Koridor Bts. Kota Medan - Sidikalang
	Koridor Lintas Penghubung Kota Pinang - Pal XI (Sumut)
	Koridor Kisaran - Rantau Prapat - Bts. Prov. Riau
	Koridor Bireuen - Langsa - Bts. Prov. Sumut
2	Kalimantan
	Koridor Lintas Tengah Kalimantan
	Koridor Lintas Tengah Kalimantan Prov. Kalimantan Timur
	Koridor Sambera- Santan - Bontang - Sangatta
	Koridor Ma. Muning - Balimau - Kandangan
	Koridor Nanga Tayap - Sei Kelik - Ketapang
	Koridor Pontianak - Sambas - PLBN Aruk
	Koridor Lintas Penghubung Palangka Raya- Buntok - Muara Teweh
	Koridor Palangka Raya - Bts. Kalbar (Kalimantan Tengah)
	Koridor Sp 3 Muara Wahau - Tanjung Redep - Bts. Prov. Kaltara
	Koridor Penajam - Kuaro - Batuaji
	Koridor Lintas Penghubung Banjarmasin - Bts. Kaltim
	Koridor Pelabuhan Trisakti (Banjarmasin) - Pelaihari - Batulicin
	Koridor Kandangan - Mentewe - Bts. Kab. Tanah Bumbu
	Koridor Bts. Kaltim - Tj. Selor - Malinau (Kalimantan Utara)
3	Jawa
	Koridor Surabaya - Banyuwangi
	Koridor DIY - Surakarta
	Koridor Tegal - Demak
	Koridor Wonosobo - Temanggung
	Koridor Banyumas - Kebumen
	Koridor Tuban - Lamongan
	Koridor Lumajang - Jember
	Koridor Lintas Pantai Selatan Banten

No	Nama Koridor
	Koridor Serang - Bandung
	Koridor Lintas Pantai Selatan Jawa Barat
	Koridor Bandung - Tasikmalaya - Bts. Jateng
	Koridor Purwokerto - Wonosobo
	Koridor Pejagan - Cilacap - Btw. Jawa Barat (Patimuan)
	Koridor Blitar - Trenggalek - Pacitan - Bts. Jateng
	Koridor Ngawi - Caruban - Nganjuk - Mojokerto
	Koridor Ngawi - Bojonegoro - Babat
4	Bali
	Koridor Lintas Selatan Bali
	Koridor Lintas Utara Bali
5	Sulawesi
	Koridor Gorontalo - Bts Sulawesi Tengah
	Koridor Molosipat (Bts Gorontalo) - Tinombo
	Koridor Poso - Bts Kendari
	Koridor Takalar - Masamba
	Koridor Palu - Mamuju
	Koridor Mamuju - Makassar
	Koridor Toboli - Poso
	Koridor Manado - Gorontalo
	Koridor Lintas Penghubung Palu - Parigi
	Koridor Pohara - Kendari
6	Nusa Tenggara
	Koridor Lintas Pulau Flores
	Koridor Lintas Pulau Timur
	Koridor Lintas Perbatasan
	Koridor Pulau Lombok
	Koridor Lintas Sumba
7	Maluku
	Koridor Lintas Pulau Halmahera
	Koridor Lintas Pulau Seram
	Koridor Dalam Kota Ternate
8	Papua
	Koridor Sorong - Manokwari Trans Papua
	Manokwari - Nabire
	Nabire - Wamena
	Wamena - Jayapura
	Nabire - Wagete - Timika
	Jayapura - Sentani - Sarmi - Arbais
	Jayapura - Arso - Waris - Yetti
	Merauke - Tanah Merah - Gententiri - Osibil
	Wamena - Habema - Elelim - Passvaley

Lampiran V. Target Sasaran Strategis (SS), Sasaran Program (SP), dan Kinerja Kegiatan

Lampiran V.1 Target Indikator Kinerja Program (IKP) Tingkat Aksesibilitas Jalan Jalur Utama Daerah Tertinggal dan Perbatasan

No.	Provinsi	Target Aksesibilitas Jalan Jalur Utama Daerah Tertinggal dan Perbatasan (Km/100 Km²)				
		2025	2026	2027	2028	2029
1	BPJN Aceh	3,89	3,91	3,91	3,94	4,21
2	BBPJN Sumatera Utara	4,00	4,00	4,00	4,00	4,20
3	BPJN Sumatera Barat	3,38	3,38	3,39	3,40	3,58
4	BPJN Riau	1,60	1,60	1,60	1,60	1,95
5	BPJN Kepulauan Riau	5,20	5,20	5,20	5,20	5,32
6	BPJN Jambi	2,72	2,72	2,73	2,74	2,75
7	BPJN Bengkulu	3,97	3,97	3,97	3,97	4,13
8	BBPJN Sumatera Selatan	2,07	2,07	2,07	2,07	2,07
9	BPJN Bangka Belitung	3,59	3,59	3,59	3,59	3,59
10	BPJN Lampung	4,62	4,62	4,62	4,62	4,72
11	BPJN Banten	8,01	8,01	8,01	8,01	8,13
12	BBPJN DKI Jakarta - Jawa Barat	6,96	6,96	6,96	6,96	6,98
13	BBPJN Jawa Tengah - DIY	6,04	6,05	6,05	6,07	6,59
14	BBPJN Jawa Timur - Bali	6,38	6,45	6,51	6,55	6,59
15	BPJN Kalimantan Barat	1,72	1,74	1,79	1,83	2,02
16	BPJN Kalimantan Tengah	1,37	1,37	1,37	1,37	1,43
17	BBPJN Kalimantan Timur	1,61	1,66	1,72	1,78	1,83
18	BPJN Kalimantan Utara	0,95	0,95	0,95	0,96	0,99
19	BPJN Kalimantan Selatan	3,24	3,24	3,24	3,24	3,25
20	BPJN NTB	4,78	4,78	4,78	4,79	5,10
21	BPJN NTT	4,68	4,71	4,74	4,78	4,85
22	BPJN Sulawesi Utara	11,88	11,88	11,88	11,88	11,97
23	BPJN Gorontalo	6,25	6,25	6,25	6,39	6,58
24	BPJN Sulawesi Tengah	3,83	3,83	3,83	3,83	4,12

No.	Provinsi	Target Aksesibilitas Jalan Jalur Utama Daerah Tertinggal dan Perbatasan (Km/100 Km²)				
		2025	2026	2027	2028	2029
25	BPJN Sulawesi Barat	4,63	4,63	4,63	4,63	5,24
26	BBPJN Sulawesi Selatan	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88
27	BPJN Sulawesi Tenggara	4,12	4,12	4,12	4,13	4,13
28	BPJN Maluku	4,12	4,14	4,26	4,32	4,37
29	BPJN Maluku Utara	3,77	3,77	3,77	3,77	3,78
30	BBPJN Papua Barat – Papua Barat Daya	1,60	1,61	1,63	1,64	1,70
31	BBPJN Papua – Papua Pegunungan	1,21	1,26	1,27	1,29	1,32
32	BPJN Papua Tengah	1,26	1,30	1,33	1,38	1,44
33	BPJN Papua Selatan	0,52	0,54	0,55	0,56	0,56

Lampiran V.2 Target Indikator Kinerja Program (IKP) Tingkat Kondisi Prasarana Jalan

No.	Provinsi	Kemantapan jalan (%)					Kemantapan jembatan (%)					Tingkat risiko lereng (%)					Tingkat Kondisi Jalan (%)				
		2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029
1	BPJN Aceh	96,25	96,59	97,13	97,74	98,20	75,92	76,02	76,16	76,16	77,04	96,30	96,27	96,58	97,23	97,40	93,21	93,46	93,90	94,42	94,90
2	BBPJN Sumatera Utara	96,45	97,40	98,41	99,17	99,64	91,21	91,23	91,33	91,94	92,18	96,95	97,27	97,30	97,69	97,94	95,74	96,46	97,18	97,86	98,26
3	BPJN Sumatera Barat	91,16	95,47	96,52	97,87	98,85	91,53	91,72	91,75	92,39	92,39	97,48	97,65	97,89	98,65	98,80	92,16	95,23	96,01	97,17	97,87
4	BPJN Riau	94,41	97,58	97,91	98,51	99,05	72,49	72,49	72,49	72,49	72,49	97,86	97,94	98,25	98,73	99,23	91,64	93,87	94,15	94,64	95,09
5	BPJN Kepulauan Riau	99,14	99,88	99,88	99,93	99,98	59,06	59,39	59,39	59,39	59,39	97,71	97,93	98,24	99,06	99,36	92,92	93,52	93,56	93,72	93,80
6	BPJN Jambi	93,22	95,24	96,56	97,47	98,06	80,70	81,36	81,47	82,15	82,15	97,84	98,01	98,08	98,34	99,05	92,04	93,58	94,52	95,30	95,82
7	BPJN Bengkulu	90,76	93,97	96,73	98,62	99,28	67,89	67,89	68,07	69,42	69,85	98,12	98,18	98,30	98,43	98,73	88,43	90,69	92,67	94,21	94,78
8	BBPJN Sumatera Selatan	96,69	97,54	98,01	98,61	99,26	88,25	88,46	88,59	88,70	88,70	97,81	97,80	98,39	98,88	99,16	95,59	96,22	96,65	97,17	97,66
9	BPJN Bangka Belitung	99,80	99,87	99,93	99,97	99,97	73,16	74,55	75,51	76,28	76,28	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	95,83	96,09	96,28	96,42	96,42
10	BPJN Lampung	93,91	95,64	96,36	97,15	97,89	71,62	71,62	71,68	71,68	71,68	96,70	96,94	97,01	97,70	97,97	90,98	92,23	92,75	93,41	93,97
11	BPJN Banten	98,39	99,68	99,72	99,75	99,81	89,38	89,78	90,44	90,90	90,90	99,64	99,71	99,71	99,83	99,83	97,22	98,20	98,33	98,44	98,47
12	BBPJN DKI Jakarta - Jawa Barat	98,72	99,23	99,32	99,49	99,74	84,68	85,25	86,15	86,30	86,67	99,65	99,62	99,67	99,68	99,71	96,75	97,19	97,40	97,54	97,77
13	BBPJN Jawa Tengah – DI Yogyakarta	97,44	98,12	98,14	98,23	98,23	93,35	93,42	93,60	94,02	94,02	98,31	98,41	98,65	98,88	99,15	96,96	97,46	97,54	97,70	97,82
14	BBPJN Jawa Timur – Bali	98,18	98,71	98,96	99,34	99,61	90,13	90,29	90,78	92,05	92,05	98,76	98,82	98,89	99,00	99,18	97,06	97,47	97,72	98,19	98,41
15	BPJN Kalimantan Barat	97,16	98,00	98,90	99,14	99,41	84,71	85,17	85,25	85,50	85,77	99,09	99,10	99,13	99,27	99,35	95,58	96,24	96,89	97,11	97,35
16	BPJN Kalimantan Tengah	86,82	96,64	97,16	97,86	98,46	44,85	44,85	44,87	44,87	44,92	99,09	99,18	99,34	99,39	99,58	82,36	89,25	89,64	90,14	90,59
17	BBPJN Kalimantan Timur	88,75	90,52	92,32	93,20	94,19	80,58	80,86	80,93	80,93	80,93	99,29	99,26	99,29	99,37	99,50	89,11	90,38	91,66	92,28	93,00
18	BPJN Kalimantan Utara	97,43	97,83	98,17	98,54	98,82	93,72	93,72	93,72	93,72	93,72	98,21	98,33	98,48	98,98	99,53	96,99	97,29	97,55	97,89	98,16
19	BPJN Kalimantan Selatan	96,92	97,50	98,56	99,08	99,50	85,64	86,04	86,12	86,22	86,38	97,24	97,48	97,83	98,57	98,74	95,27	95,77	96,58	97,08	97,42

No.	Provinsi	Kemantapan jalan (%)					Kemantapan jembatan (%)					Tingkat risiko lereng (%)					Tingkat Kondisi Jalan (%)				
		2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029
20	BPJN NTB	98,91	99,13	99,23	99,43	99,57	94,72	94,72	94,79	94,79	94,79	96,98	97,02	97,51	97,92	99,08	97,99	98,15	98,31	98,51	98,78
21	BPJN NTT	95,18	96,49	97,47	98,33	99,10	78,75	79,51	80,21	80,21	80,21	98,78	98,76	98,79	99,09	99,39	93,26	94,28	95,08	95,73	96,31
22	BPJN Sulawesi Utara	98,43	99,24	99,57	99,79	99,89	94,66	95,06	95,12	95,12	95,12	95,71	95,38	95,52	95,75	96,12	97,46	98,03	98,29	98,48	98,61
23	BPJN Gorontalo	97,44	98,45	99,06	99,50	99,82	80,77	81,62%	82,59%	83,10%	83,10%	96,81	96,71	97,30	97,46	98,03	94,84	95,66	96,32	96,73	97,04
24	BPJN Sulawesi Tengah	97,86	98,96	99,40	99,66	99,82	73,45	74,60	74,75	75,33	75,33	96,26	96,19	96,23	96,27	96,33	93,96	94,89	95,23	95,50	95,62
25	BPJN Sulawesi Barat	96,83	98,02	99,29	99,41	99,58	84,81	85,46	85,79	85,79	85,79	87,99	87,59	90,16	92,73	96,08	93,70	94,57	95,90	96,36	96,99
26	BBPJN Sulawesi Selatan	98,62	99,54	99,66	99,74	99,83	83,51	84,97	85,77	85,84	85,84	90,95	90,77	92,61	96,21	97,62	95,21	96,04	96,52	97,13	97,40
27	BPJN Sulawesi Tenggara	98,48	99,21	99,58	99,85	99,93	92,83	94,08	94,45	94,45	94,45	98,52	98,46	98,54	98,57	98,67	97,64	98,33	98,65	98,85	98,92
28	BPJN Maluku	96,76	98,78	99,32	99,66	99,98	89,88	89,95	90,10	90,10	90,10	99,28	99,40	99,50	99,66	99,96	96,10	97,54	97,97	98,23	98,50
29	BPJN Maluku Utara	95,83	97,95	98,83	99,39	99,73	89,76	90,39	90,60	90,60	90,73	98,54	98,62	98,76	99,11	99,28	95,32	96,92	97,59	98,03	98,31
30	BBPJN Papua Barat – Papua Barat Daya	87,98	93,04	95,34	95,51	95,52	74,46	74,58	74,73	74,73	74,73	97,97	97,92	98,01	98,31	98,80	87,45	91,01	92,65	92,81	92,89
31	BBPJN Papua - Papua Pegunungan	77,72	91,91	96,13	97,56	98,33	80,93	81,09	81,16	81,30	82,39	94,63	94,49	95,79	96,68	97,69	80,74	90,67	93,83	94,99	95,84
32	BPJN Papua Tengah	86,13	89,24	91,48	94,27	95,51	74,34	74,34	74,34	74,34	74,34	95,02	94,97	95,48	95,90	97,68	85,70	87,87	89,51	91,52	92,66
33	BPJN Papua Selatan	87,68	88,17	88,46	88,67	88,87	84,16	84,16	84,16	84,16	84,16	99,17	99,08	99,31	99,39	99,54	88,88	89,20	89,45	89,60	89,76

Lampiran V.3 Target Indikator Kinerja Program (IKP) Infrastruktur jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif)

No.	Provinsi	Target 2025 (Kumulatif)	Target 2026 (Kumulatif)	Target 2027 (Kumulatif)	Target 2028 (Kumulatif)	Target 2029 (Kumulatif)
1	BPJN Aceh	7,77	8,24	8,24	14,74	16,26
2	BBPJN Sumatera Utara	33,76	37,71	40,11	41,51	41,51
3	BPJN Sumatera Barat	7,04	7,04	9,82	9,82	9,82
4	BPJN Riau	17,65	21,24	25,50	30,03	32,83
5	BPJN Kepulauan Riau	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6	BPJN Jambi	4,85	4,85	4,85	6,41	11,01
7	BPJN Bengkulu	1,72	3,31	9,75	9,75	9,75
8	BBPJN Sumatera Selatan	0,88	26,36	26,36	42,29	66,26
9	BPJN Bangka Belitung	0,00	0,00	6,80	16,80	16,80
10	BPJN Lampung	0,85	0,85	6,00	10,00	12,00
11	BPJN Banten	2,04	2,16	2,16	4,49	7,14
12	BBPJN DKI Jakarta - Jawa Barat	11,55	11,55	14,73	18,89	23,95
13	BBPJN Jawa Tengah – DI Yogyakarta	18,97	19,02	19,97	22,67	25,13
14	BBPJN Jawa Timur – Bali	45,40	47,37	47,81	48,28	48,28
15	BPJN Kalimantan Barat	4,10	4,60	4,60	4,60	4,60
16	BPJN Kalimantan Tengah	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
17	BBPJN Kalimantan Timur	0,99	0,99	4,09	17,69	29,79
18	BPJN Kalimantan Utara	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
19	BPJN Kalimantan Selatan	4,88	4,88	5,06	5,51	5,96
20	BPJN NTB	1,39	1,39	1,39	1,39	1,39
21	BPJN NTT	0,00	0,00	0,00	1,95	1,95
22	BPJN Sulawesi Utara	5,69	6,49	7,81	13,23	17,94
23	BPJN Gorontalo	2,99	2,99	6,99	11,99	18,16
24	BPJN Sulawesi Tengah	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
25	BPJN Sulawesi Barat	0,12	0,12	1,12	2,02	2,08
26	BBPJN Sulawesi Selatan	5,94	7,91	10,87	15,60	20,05
27	BPJN Sulawesi Tenggara	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09
28	BPJN Maluku	0,00	0,00	1,76	1,76	1,76
29	BPJN Maluku Utara	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30	BBPJN Papua Barat – Papua Barat Daya	11,67	11,67	11,67	11,67	11,67
31	BBPJN Papua - Papua Pegunungan	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
32	BPJN Papua Tengah	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
33	BPJN Papua Selatan	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Lampiran V.4 Target Indikator Kinerja Program (IKP) Persentase Jalan Nasional Yang Berkeselamatan

No.	Provinsi	Indikator Kinerja Program (IKP) Persentase Jalan Nasional Yang Berkeselamatan				
		2025	2026	2027	2028	2029
1	BPJN Aceh	39	40	42	43	46
2	BBPJN Sumatera Utara	8	12	16	20	24
3	BPJN Sumatera Barat	78	78	78	78	78
4	BPJN Riau	31	39	47	54	62
5	BPJN Kepulauan Riau	100	100	100	100	100
6	BPJN Jambi	38	38	38	38	38
7	BPJN Bengkulu	100	100	100	100	100
8	BBPJN Sumatera Selatan	82	87	87	87	87
9	BPJN Bangka Belitung	38	38	38	38	38
10	BPJN Lampung	67	67	67	67	67
11	BPJN Banten	100	100	100	100	100
12	BBPJN DKI Jakarta - Jawa Barat	94	94	94	94	94
13	BBPJN Jawa Tengah - DIY	74	75	75	75	75
14	BBPJN Jawa Timur - Bali	90	90	91	92	92
15	BPJN Kalimantan Barat	68	68	68	68	68
16	BPJN Kalimantan Tengah	31	34	37	41	43
17	BPJN Kalimantan Timur	88	90	90	93	93
18	BPJN Kalimantan Utara	100	100	100	100	100
19	BPJN Kalimantan Selatan	48	48	48	48	48
20	BPJN NTB	78	79	82	85	88
21	BPJN NTT	34	35	39	40	42
22	BPJN Sulawesi Utara	36	39	41	43	45
23	BPJN Gorontalo	77	77	80	80	80
24	BPJN Sulawesi Tengah	12	14	18	23	27
25	BPJN Sulawesi Barat	95	95	95	95	95
26	BBPJN Sulawesi Selatan	51	51	51	51	51
27	BPJN Sulawesi Tenggara	6	6	6	6	6
28	BPJN Maluku	94	94	94	94	94
29	BPJN Maluku Utara	100	100	100	100	100
30	BBPJN Papua Barat – Papua Barat Daya	80	84	84	84	84
31	BBPJN Papua – Papua Pegunungan	24	24	24	24	26
32	BPJN Papua Tengah	11	11	11	25	25
32	BPJN Papua Selatan	28	28	34	34	54

Lampiran V.5 Target Indikator Kinerja Program (IKP) Panjang Jalan Tol yang Beroperasi Dukungan Konstruksi (Kumulatif)

No	Nama Ruas Jalan Tol	Seksi	Target Panjang Dukon Beroperasi per Tahun (KM)				
			2025	2026	2027	2028	2029
1	Jakarta - Cikampek II Selatan	Paket 1 Jatiasih-Setu	0	0	0	0	7,25
2	Binjai-Langsa	Seksi 4 Pangkalan Brandan-Kuala Simpang	0	0	0	44,2	0
		Seksi 5 Kuala Simpang-Langsa	0	0	29	0	0
3	Yogyakarta - Bawen	Seksi 3 Borobudur-Magelang	0	0	0	8,1	0
		Seksi 4 Magelang-Temanggung	0	0	0	0	16,65
4	Gilimanuk-Mengwi	Seksi 2 Pekutatan-Soka	0	0	22,42	0	0
5	Jambi-Rengat	Sp Ness-Cinto Kenang	0	0	0	18,75	0
6	Jalan Tol Patimban	Patimban Access Toll Road Construction Project Package 4	1,84	1,02	0	0	0
		Patimban Access Toll Road Construction Project Package 1	2,39	4,70	0	0	0
		Patimban Access Toll Road Construction Project Package 3	2,57	2,33	0	0	0
		Patimban Access Toll Road Construction Project Package 2	2,64	2,96	0	0	0
7	Semarang - Demak*	Toll Road Development Of Semarang - Demak 1A	0,79	0,80	0	0	0
		Toll Road Development Of Semarang - Demak 1B	0,35	2,60	0	0	0
		Toll Road Development Of Semarang - Demak 1C	0	0	0	0	0
8	Serang Panimbang	Jalan Tol Serang Panimbang Seksi III (Cileles - Panimbang)	2,57	12,13	0	0	0
9	Bekasi-Cawang-Kampung Melayu	Jalan Tol Bekasi - Cawang - Kampung Melayu Seksi 2B Paket 1	0	0	0	0	0
		Jalan Tol Bekasi - Cawang - Kampung Melayu Seksi 2B Paket 2	0	0	0	0	0
10.	Jalan Tol IKN	JBH/Jalan Tol IKN Seksi 5B Segmen Jembatan Pulau Balang – Sp. Riko	2,53	0,5	0,27	0	0
		JBH/Jalan Tol IKN Seksi 1A Segmen Bandara Sepinggan – Tol Balsam	0,21	0,08	0,04	0	0
		JBH/Jalan Tol IKN Seksi 1B Segmen Bandara Sepinggan – Tol Balsam	0,52	0,10	0,06	0	0
		JBH/Jalan Tol IKN Seksi 3A-2 Segmen Karang Joang – KKT Kariangau	0,85	0,17	0,09	0	0

No	Nama Ruas Jalan Tol	Seksi	Target Panjang Dukon Beroperasi per Tahun (KM)				
			2025	2026	2027	2028	2029
		JBH/Jalan Tol IKN Seksi 3B-2 Segmen KKT Kariangau – Sp. Tempadung	0,32	0,06	0,03	0	0
		JBH/Jalan Tol IKN Seksi 6A Segmen Riko – Rencana Outer Ring Road IKN	1,06	0,19	0,10	0	0
		JBH/Jalan Tol IKN Seksi 6B Rencana Outer Ring Road – Sp. 3 ITCI	1,88	0,53	0,29	0	0

Lampiran V.6 Target Indikator Kinerja Program (IKP) Panjang Jalan Tol yang Beroperasi Investasi (Kumulatif)

Target Operasional RPJMN 2025-2029	**5.134,00**
Total Jalan Tol Operasional 1978-2024	**3.020,49**
Jalan Tol Operasi 2020-2024	**932,60**
Konsep Penyesuain RPJMN +4000	**4.201,40**

Nama Ruas Jalan Tol	Seksi	Panjang Penanganan (Km)	Target Panjang Penanganan per Tahun (KM)				
			2025	2026	2027	2028	2029
Renstra Penyesuaian 4.201,40 Km		**4.201,78**	**61,40**	**465,00**	**924,01**	**1.175,00**	**1.576,00**
Prioritas Renstra 1.571,76 Km		**1.571,76**	**61,40**	**465,00**	**924,01**	**114,46**	**6,90**
A. Sudah PPJT		**1.135,18**	**61,40**	**465,00**	**580,29**	**21,60**	**6,90**
Solo-Yogyakarta-NYIA Kulonprogo	Klaten-Kulonprogo	74,27	-	23,33	50,95	-	-
Ancol Timur-Pluit Elevated (HBR 2)	Ancol Timur-Pluit Elevated	9,02			9,02	-	-
Serpong-Balaraja	Legok-Balaraja	30,08	-	-	30,08	-	-
Kamal-Teluknaga-Rajeg	Kamal-Rajeg	38,60	-	6,70	31,90	-	-
Kediri-Tulungagung	Kediri-Tulungagung	44,51	-	23,47	21,04	-	-
JORR Elevated (Cikunir-Ulujami)	Cikunir-Ulujami	21,60	-	-	-	21,60	-
Semanan - Grogol (6 Ruas Tol DKI)	Semanan-Grogol	10,20	-		10,20		
Grogol - Kelapa Gading (6 Ruas Tol DKI)	Grogol-Kelapa Gading	11,68	-		11,68		
Sigli-Banda Aceh	Padang Tiji - Selimeum	24,67	-	24,67	-	-	-
Rengat-Pekanbaru	Lingkar Pekanbaru	30,50	-	30,50	-	-	-
Kertosono-Kediri	Kertosono-Kediri	20,30	-	-	20,30	-	-
Probolinggo-Banyuwangi	Gending-Besuki	49,68	-	49,68	-		-
Ciawi - Sukabumi	Cibadak-Sukabumi Timur	26,75	-	13,70	13,05	-	-

Nama Ruas Jalan Tol	Seksi	Panjang Penanganan (Km)	Target Panjang Penanganan per Tahun (KM)				
			2025	2026	2027	2028	2029
Depok-Antasari	Sawangan-Salabenda	15,90	-	15,90	-	-	-
Kayu Agung-Palembang-Betung	Palembang-Betung	69,19	-	69,19	-	-	-
Bogor Ring Road	Semplak-Salabenda	1,70	-	1,70	-	-	-
Pekanbaru-Padang	Pekanbaru-Bangkinang, Kayutanam-Padang	44,45	35,45	-	9,00	-	-
Betung (Sp Sekayu) - Tempino - Jambi	Betung-Bayung Lencir dan Tempino-Jambi	136,63	-	18,49	118,14	-	-
Jakarta - Cikampek II Selatan	Jatiasih-Sadang	62,00	-	54,75	7,25	-	-
Binjai-Langsa	Tanjung Pura-Langsa	92,05	3,43	15,42	73,20	-	-
Serang - Panimbang	Serang-Panimbang	57,17	-	41,33	15,84	-	-
Yogyakarta - Bawen	Sleman-Bawen	76,30	-	15,10	61,20	-	-
Semarang - Demak	Semarang-Sayung	10,39	-	-	10,39	-	-
Bekasi - Cawang - Kp. Melayu	Margajaya-Tambun	6,90	-	-	-	-	6,90
Akses Pelabuhan Patimban	Akses Pelabuhan Patimban	37,05	-	-	37,05	-	-
Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Parapat	Inderapura - Kuala Tanjung dan Sinaksak-Parapat	72,52	22,52	-	50,00	-	-
Jalan Tol Akses IKN	Seksi 1, 3A-1, 3A-2, 3B-1, 3B-2, 5A, 5B, 6A, dan 6B	61,07	-	61,07	-	-	-
B. Persiapan PPJT+Tahap Lelang		**129,78**	**-**	**-**	**129,78**	**-**	**-**
Bogor - Serpong (Via Parung) (JORR III)	Bogor-Serpong	31,12	-	-	31,12	-	-
Gedebage-Tasikmalaya-Cilacap	Gedebage-Garut Utara	44,85	-	-	44,85	-	-

Nama Ruas Jalan Tol	Seksi	Panjang Penanganan (Km)	Target Panjang Penanganan per Tahun (KM)				
			2025	2026	2027	2028	2029
Gilimanuk-Mengwi	Pekutatan-Mengwi	43,24	-	-	43,24	-	-
Jalan Tol Sentul Selatan - Karawang Barat	Jagorawi-Klapanunggal	10,57			10,57		
C. Perencanaan		**306,80**	**-**	**-**	**213,94**	**92,86**	**-**
Dumai-Sp Sigambal-Rantau Prapat	Kota Pinang-Rantau Prapat	36,20	-	-	36,20	-	-
Rengat-Pekanbaru Seksi Rengat-Junction Pekanbaru	Teratak Buluh - JC Pekanbaru	10,10	-	-	10,10	-	-
Rantau Prapat-Kisaran	Kuala Hulu-Kisaran	40,20	-	-	40,20	-	-
Jambi-Rengat	Sp Ness-Cinto Kenang	18,75	-	-	18,75	-	-
Harbour Toll Road Semarang	Kaliwungu - Bandara Jend. A. Yani	13,20			13,20		
Cikunir-Karawaci (Elevated)	Cikunir-Cawang	10,00			10,00		
Semanan-Balaraja	Semanan-Lebakwangi	10,00			10,00		
Jalan Tol Malang – Kepanjen	Sawojajar-Pakisaji	12,59	-	-	12,59	-	-
Jalan Tol Caringin - Dramaga – Salabenda	Salabenda-Ciampea	9,95			9,95		
Jalan Tol Pelabuhan panjang - Lematang	Pelabuhan panjang - Lematang	11,74			11,74		
Jalan Tol Pejagan-Cilacap	Brebes Barat-Karanganyar	21,66			21,66		
Tuban-Babat-Lamongan-Gresik	Bunder-Manyar	9,40			9,40		
Jalan Tol Bandara Supadio - Pelabuhan Kijing	Bandara Supadio-SS Ambawang	11,61			10,15	1,46	
Simpang Indralaya - Muara Enim	Prabumulih-Muara Enim	56,85				56,85	

Nama Ruas Jalan Tol	Seksi	Panjang Penanganan (Km)	Target Panjang Penanganan per Tahun (KM)				
			2025	2026	2027	2028	2029
Sukabumi-Ciranjang	Sukabumi-IC Warung Kondang	18,05	-	-	-	18,05	-
Ciranjang-Padalarang	Batas Sukabumi-Ciranjang - SS Rajamandala/Cisaat	16,50	-	-	-	16,50	-
D. Perencanaan (Ruas Tambahan 4.201,40 km)		**2.630,02**	**-**	**-**	**-**	**1.060,54**	**1.569,10**
D1. JTTS		1.188,48	-	-	-	1.404,44	345,82
Jambi-Rengat	Cinto Kenang-Rengat	179,38	-	-	-	179,38	-
Rengat-Pekanbaru Seksi Rengat-Junction Pekanbaru	Rengat-Teratak Buluh	166,00	-	-	-	166,00	-
Rantau Prapat-Kisaran	Rantau Prapat-Kuala Hulu	71,30	-	-	-	71,30	-
Dumai-Sp Sigambal-Rantau Prapat	Batin Solapan-Bagan Batu	145,10	-	-	-	145,10	-
Lhoksumawe - Sigli	Lhoksumawe - Sigli	157,00				157,00	
Langsa - Lhoksumawe	Langsa - Lhoksumawe	134,00					134,00
Parapat - Tarutung - Sibolga	Parapat - Tarutung - Sibolga	100,00					100,00
Batu Ampar - Mukakuning - Bandara Hang Nadim	Batu Ampar - Mukakuning - Bandara Hang Nadim	25,00					25,00
Lubuk Linggau - Curup - Bengkulu	Lubuk Linggau - Taba Penanjung	78,20					78,20
Muara Enim - Lahat - Lubuk Linggau	Muara Enim - Lahat - Lubuk Linggau	115,00				115,00	
Akses Pelabuhan Dumai	Akses Pelabuhan Dumai	17,50				8,88	8,62
D2. Non JTTS		1.441,54					
Probolinggo-Banyuwangi	Besuki-Banyuwangi	125,72	-	-	-	-	125,72

Nama Ruas Jalan Tol	Seksi	Panjang Penanganan (Km)	Target Panjang Penanganan per Tahun (KM)				
			2025	2026	2027	2028	2029
Gedebage-Tasikmalaya-Cilacap	Garut Utara-Tasikmalaya	50,05	-	-	-	50,05	-
Harbour Toll Road Semarang	Bandara Jend. A. Yani - Kaligawe	6,96					6,96
Jalan Tol Sentul Selatan - Karawang Barat	BORR-Jagorawi dan Klapanunggal-Karawang Barat	49,79					49,79
Cikunir-Karawaci (Elevated)	Cawang-Karawaci	30,00					30,00
Semanan-Balaraja	Lebakwangi-Balaraja	22,39					22,39
Jalan Tol Malang – Kepanjen	Pakisaji-Kepanjen	17,13					17,13
Jalan Tol Caringin - Dramaga – Salabenda	Caringin-Ciampea	19,05					19,05
Jalan Tol Pejagan-Cilacap	Karanganyar-Cilacap	71,90					71,90
Tuban-Babat-Lamongan-Gresik	Tuban-Babat-Lamongan-Gresik	52,52					52,52
Jalan Tol Bandara Supadio - Pelabuhan Kijing	SS Ambawang-Pelabuhan Kijing	88,66					88,66
Sukabumi-Ciranjang	Sukabumi-Ciranjang	10,25	-	-	-	10,25	-
Ciranjang-Padalarang	Ciranjang-Padalarang	12,18	-	-	-	12,18	-
Duri Pulo - Kampung Melayu (6 Ruas Tol DKI)	Duri Pulo - Kampung Melayu (6 Ruas Tol DKI)	12,65					12,65
Kemayoran - Kampung Melayu (6 Ruas Tol DKI)	Kemayoran - Kampung Melayu (6 Ruas Tol DKI)	9,60					9,60
Ulujami - Tanah Abang (6 Ruas Tol DKI)	Ulujami - Tanah Abang (6 Ruas Tol DKI)	8,70					8,70
Pasar Minggu - Casablanca (6 Ruas Tol DKI)	Pasar Minggu - Casablanca (6 Ruas Tol DKI)	9,16					9,16
Tomang-Pluit-Bandara (Elevated)	Tomang-Pluit-Bandara (Elevated)	15,40					15,40

Nama Ruas Jalan Tol	Seksi	Panjang Penanganan (Km)	Target Panjang Penanganan per Tahun (KM)				
			2025	2026	2027	2028	2029
Akses Patimban Extend (Sadang - Subang)	Akses Patimban Extend (Sadang - Subang)	22,69					22,69
Caringin-Cianjur	Caringin-Cisarua	18,42					18,42
Bandara Juanda - Tj. Perak	Bandara Juanda - Tj. Perak	27,50					27,50
Bandung Inter Urban Toll Road	Bandung Inter Urban Toll Road	18,10				18,10	
North - South Link Bandung	North - South Link Bandung	14,20					14,20
Krian-Pucukan	Krian-Pucukan	25,52					25,52
Cibadak - Pelabuhan Ratu	Cibadak - Pelabuhan Ratu	34,23					34,23
Samarinda - Bontang	Samarinda - Bontang	95,61					95,61
Kertajati - Indramayu	Kertajati - Indramayu	46,00					46,00
Demak - Rembang	Demak - Rembang	90,00					90,00
Mojokerto - Gempol	Mojokerto - Gempol	19,00					19,00
Ngawi - Bojonegoro	Ngawi - Bojonegoro	52,00					52,00
Bojonegoro - Babat	Bojonegoro - Babat	49,00					49,00
Medan - Berastagi	Medan - Berastagi	53,60				53,60	
Berastagi - Seribudolok	Berastagi - Seribudolok	34,00					34,00
Jalan Tol Dalam Kota Medan	Jalan Tol Dalam Kota Medan	32,16					32,16
Balikpapan - Penajam (Tol Teluk Balikpapan)	Balikpapan - Penajam (Tol Teluk Balikpapan)	7,60					7,60

Nama Ruas Jalan Tol	Seksi	Panjang Penanganan (Km)	Target Panjang Penanganan per Tahun (KM)				
			2025	2026	2027	2028	2029
Canggu-Mengwi-Singapadu	Canggu-Mengwi-Singapadu	19,61					19,61
Bandara Ngurah Rai (Benoa) - Mengwi Via Singapadu	Bandara Ngurah Rai (Benoa) - Mengwi Via Singapadu	35,41					35,41
Makassar - Maros - Sungguminasa - Takalar	Makassar - Maros - Sungguminasa - Takalar	34,50				34,50	
Kohod (Pakuhaji) - Lebakwangi (Neglasari) (JORR III)	Kohod (Pakuhaji) - Lebakwangi (Neglasari) (JORR III)	13,25					13,25
Maros-Makassar	Maros-Makassar	20,10					20,10
Probolinggo-Lumajang	Probolinggo-Lumajang	27,35					27,35
Cilacap-Yogyakarta	Kulonprogo-Soempioh	39,58				39,20	

Lampiran V.7 Target Indikator Kinerja Program (IKP) Pencapaian Kinerja Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah (%)

No.	Provinsi	IKP Tingkat Pencapaian Kinerja Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah (%)				
		2025	2026	2027	2028	2029
		100	100	100	100	100
-	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan (Subdirektorat Jalan Daerah)	100	100	100	100	100
1	BPJN Aceh	100	100	100	100	100
2	BBPJN Sumatera Utara	100	100	100	100	100
3	BPJN Sumatera Barat	100	100	100	100	100
4	BPJN Riau	100	100	100	100	100
5	BPJN Kepulauan Riau	100	100	100	100	100
6	BPJN Jambi	100	100	100	100	100
7	BPJN Bengkulu	100	100	100	100	100
8	BBPJN Sumatera Selatan	100	100	100	100	100
9	BPJN Bangka Belitung	100	100	100	100	100
10	BPJN Lampung	100	100	100	100	100
11	BPJN Banten	100	100	100	100	100
12	BBPJN DKI Jakarta - Jawa Barat	100	100	100	100	100
13	BBPJN Jawa Tengah - DIY	100	100	100	100	100
14	BBPJN Jawa Timur - Bali	100	100	100	100	100
15	BPJN Kalimantan Barat	100	100	100	100	100
16	BPJN Kalimantan Tengah	100	100	100	100	100
17	BBPJN Kalimantan Timur	100	100	100	100	100
18	BPJN Kalimantan Utara	100	100	100	100	100
19	BPJN Kalimantan Selatan	100	100	100	100	100
20	BPJN Nusa Tenggara Barat	100	100	100	100	100
21	BPJN Nusa Tenggara Timur	100	100	100	100	100
22	BPJN Sulawesi Utara	100	100	100	100	100
23	BPJN Gorontalo	100	100	100	100	100
24	BPJN Sulawesi Tengah	100	100	100	100	100
25	BPJN Sulawesi Barat	100	100	100	100	100
26	BBPJN Sulawesi Selatan	100	100	100	100	100
27	BPJN Sulawesi Tenggara	100	100	100	100	100
28	BPJN Maluku	100	100	100	100	100
29	BPJN Maluku Utara	100	100	100	100	100

No.	Provinsi	IKP Tingkat Pencapaian Kinerja Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah (%)				
		2025	2026	2027	2028	2029
30	BBPJN Papua Barat – Papua Barat Daya	100	100	100	100	100
31	BBPJN Papua - Papua Pegunungan	100	100	100	100	100
32	BPJN Papua Tengah	100	100	100	100	100
33	BPJN Papua Selatan	100	100	100	100	100

Lampiran V.8 Target Indikator Kinerja Program (IKP) Efektivitas Kinerja Proses Bisnis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan

No.	Provinsi	IKP Tingkat Efektivitas Kinerja Proses Bisnis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan (%)				
		2025	2026	2027	2028	2029
		100	100	100	100	100
1	Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	100	100	100	100	100
2	Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan	100	100	100	100	100
3	Direktorat Pembangunan Jalan	100	100	100	100	100
4	Direktorat Pembangunan Jembatan	100	100	100	100	100
5	Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah I	100	100	100	100	100
6	Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II	100	100	100	100	100
7	Direktorat Jalan Bebas Hambatan	100	100	100	100	100
8	Direktorat Kepatuhan Intern	100	100	100	100	100
9	Sekretariat Direktorat Jenderal	100	100	100	100	100
10	Balai Teknik	100	100	100	100	100

Lampiran V.9 Target Indikator Kinerja Program (IKP) Kualitas Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya Ditjen Bina Marga

NO	Unit Kerja	IKP Kualitas Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya Ditjen Bina Marga (%)				
		2025	2026	2027	2028	2029
-	Tingkat Kualitas Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya (DJBM)	86,60	87,24	87,91	88,55	89,35
1	Tingkat Dukungan Manajemen Sekretariat Direktorat Jenderal Bina Marga	82,14	82,79	83,18	83,73	84,23
2	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
3	Tingkat Dukungan Manajemen Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
4	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
5	Tingkat Dukungan Manajemen Balai Teknik Bidang Jalan dan Jembatan	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
6	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat Pembangunan Jalan	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
7	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat Pembangunan Jembatan	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
8	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah I	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
9	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
10	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat Jalan Bebas Hambatan	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
11	Tingkat Dukungan Manajemen Direktorat Kepatuhan Intern	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
12	Tingkat Dukungan Manajemen BPJN Aceh	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
13	Tingkat Dukungan Manajemen BBPJN Sumatera Utara	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
14	Tingkat Dukungan Manajemen BPJN Sumatera Barat	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
15	Tingkat Dukungan Manajemen BPJN Riau	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
16	Tingkat Dukungan Manajemen BPJN Kepulauan Riau	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
17	Tingkat Dukungan Manajemen BPJN Jambi	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
18	Tingkat Dukungan Manajemen BPJN Bengkulu	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91

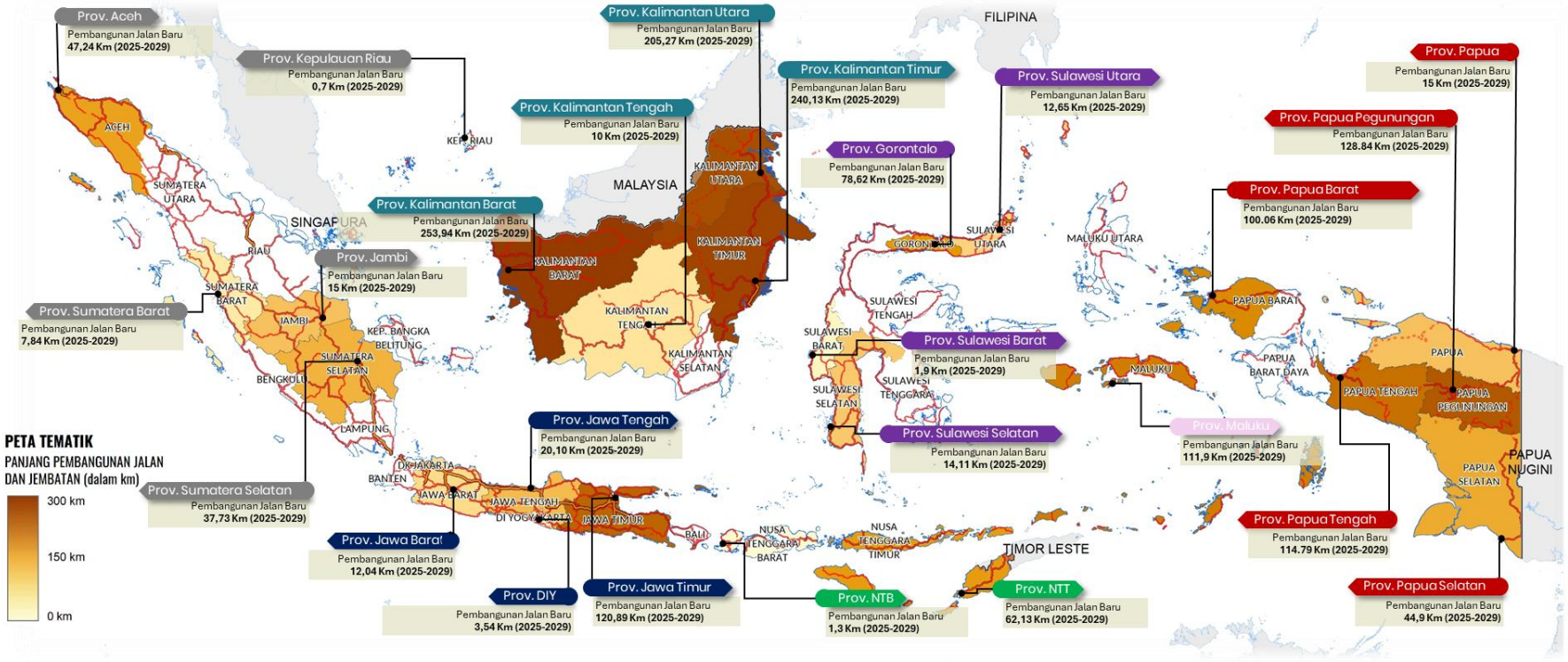
NO	Unit Kerja	IKP Kualitas Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya Ditjen Bina Marga (%)				
		2025	2026	2027	2028	2029
19	Tingkat Dukungan Manajemen BPJN Bangka Belitung	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
20	Tingkat Dukungan Manajemen BBPJN Sumatera Selatan	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
21	Tingkat Dukungan Manajemen BPJN Lampung	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
22	Tingkat Dukungan Manajemen BPJN Banten	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
23	Tingkat Dukungan Manajemen BBPJN DKI Jakarta - Jawa Barat	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
24	Tingkat Dukungan Manajemen BBPJN Jawa Tengah - DI Yogyakarta	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
25	Tingkat Dukungan Manajemen BBPJN Jawa Timur - Bali	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
26	Tingkat Dukungan Manajemen BPJN Kalimantan Barat	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
27	Tingkat Dukungan Manajemen BPJN Kalimantan Tengah	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
28	Tingkat Dukungan Manajemen BBPJN Kalimantan Timur	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
29	Tingkat Dukungan Manajemen BBPJN Kalimantan Utara	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
30	Tingkat Dukungan Manajemen BPJN Kalimantan Selatan	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
31	Tingkat Dukungan Manajemen BBPJN Jawa Timur - Bali	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
32	Tingkat Dukungan Manajemen BPJN NTB	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
33	Tingkat Dukungan Manajemen BPJN NTT	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
34	Tingkat Dukungan Manajemen BBPJN Sulawesi Utara	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
35	Tingkat Dukungan Manajemen BPJN Gorontalo	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
36	Tingkat Dukungan Manajemen BBPJN Sulawesi Tengah	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
37	Tingkat Dukungan Manajemen BPJN Sulawesi Barat	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
38	Tingkat Dukungan Manajemen BBPJN Sulawesi Selatan	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
39	Tingkat Dukungan Manajemen BPJN Sulawesi Tenggara	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
40	Tingkat Dukungan Manajemen BPJN Maluku	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91

NO	Unit Kerja	IKP Kualitas Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya Ditjen Bina Marga (%)				
		2025	2026	2027	2028	2029
41	Tingkat Dukungan Manajemen BPJN Maluku Utara	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
42	Tingkat Dukungan Manajemen BBPJN Papua - Papua Pegunungan	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
43	Tingkat Dukungan Manajemen BPJN Papua Tengah	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
44	Tingkat Dukungan Manajemen BPJN Papua Selatan	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91
45	Tingkat Dukungan Manajemen BBPJN Papua Barat - Papua Barat Daya	85,76	87,05	88,33	89,62	90,91

Lampiran VI. Peta Detail Output Ditjen Bina Marga 2025-2029

Lampiran VI.1 Dukungan Rencana Pembangunan Jalan pada Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029

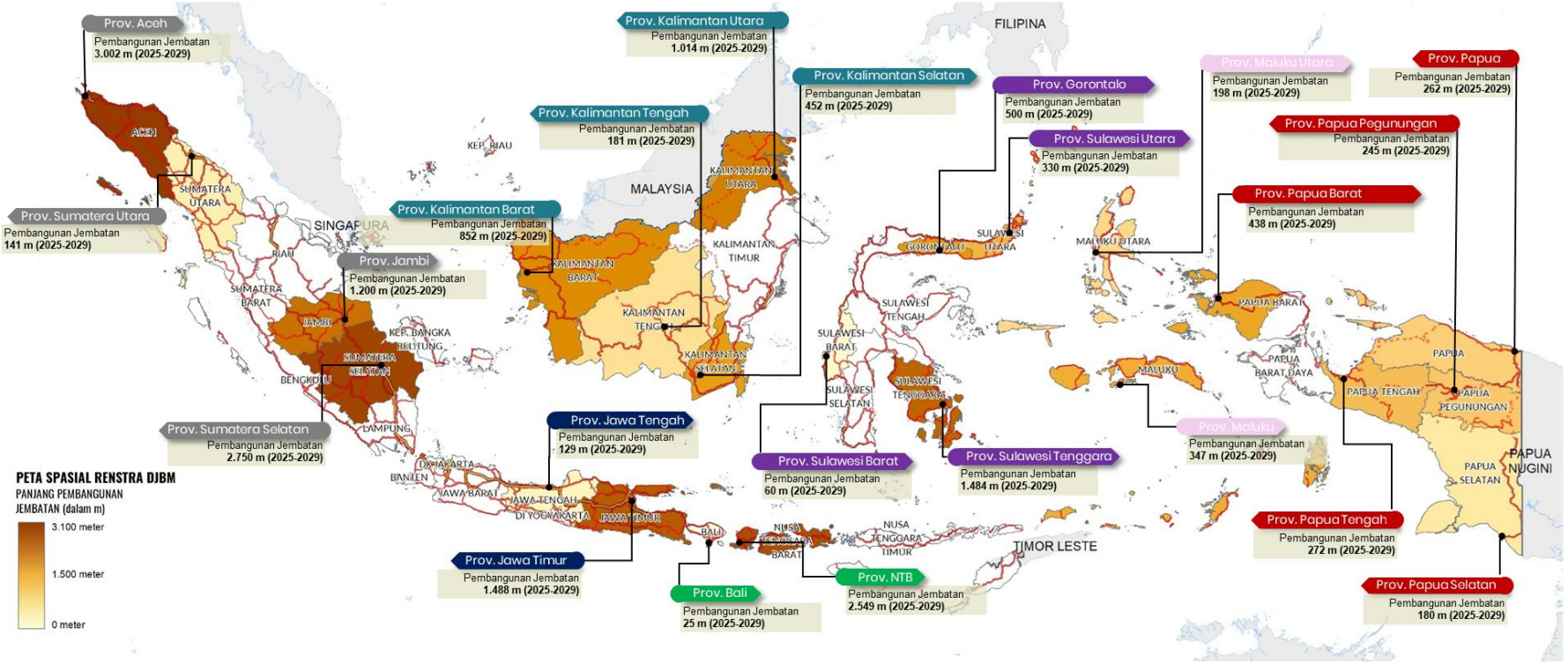
Rencana Pembangunan Jalan



Pulau Sumatera	Pulau Jawa	Pulau Bali, Nustra	Pulau Kalimantan	Pulau Sulawesi	Pulau Maluku	Pulau Papua
108,51 Km	156,57 Km	63,43 Km	709,35 Km	107,28 Km	111,90 Km	403,59 Km

Lampiran VI.2 Dukungan Rencana Pembangunan Jembatan pada Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029

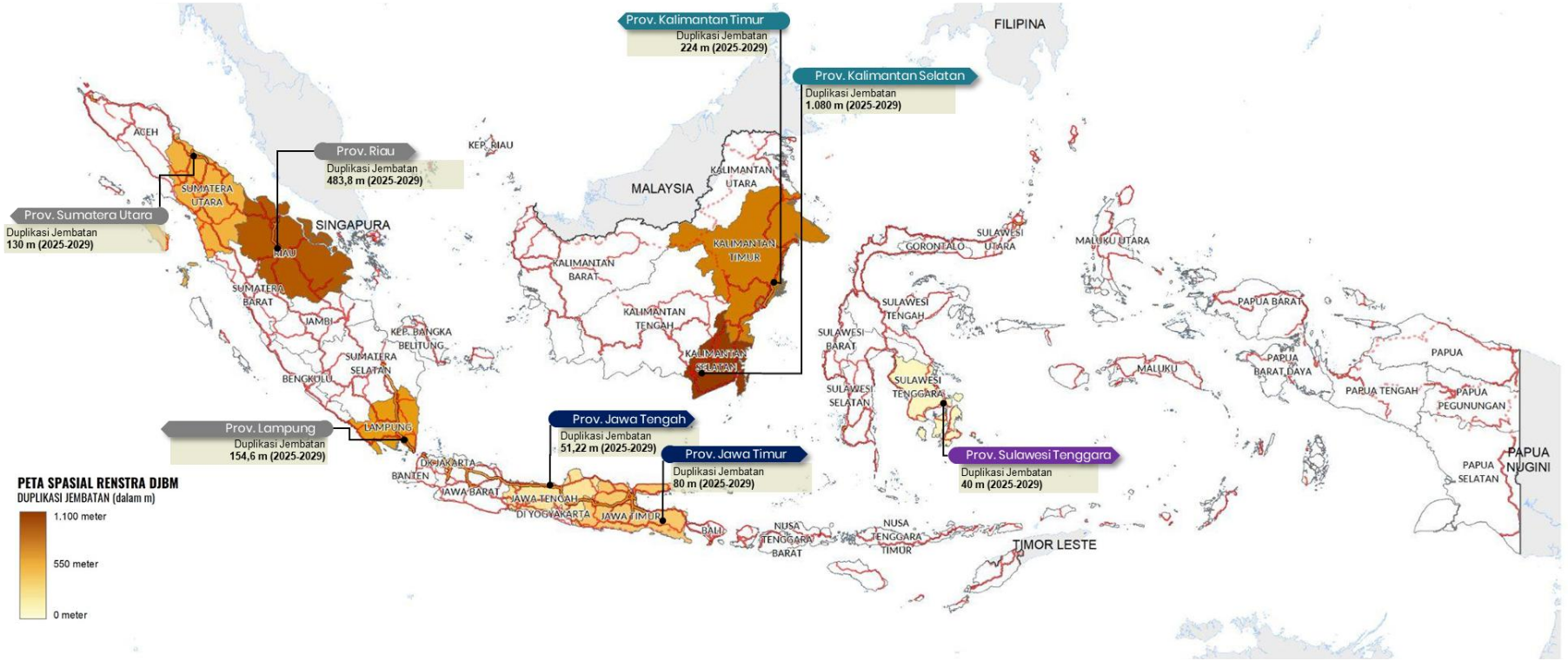
Rencana Pembangunan Jembatan



Pulau Sumatera	Pulau Jawa	Pulau Bali, Nustra	Pulau Kalimantan	Pulau Sulawesi	Pulau Maluku	Pulau Papua
7.093 m	1.616 m	2.574 m	2.499 m	2.374 m	545 m	1.397 m

Lampiran VI.3 Dukungan Rencana Duplikasi Jembatan pada Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029

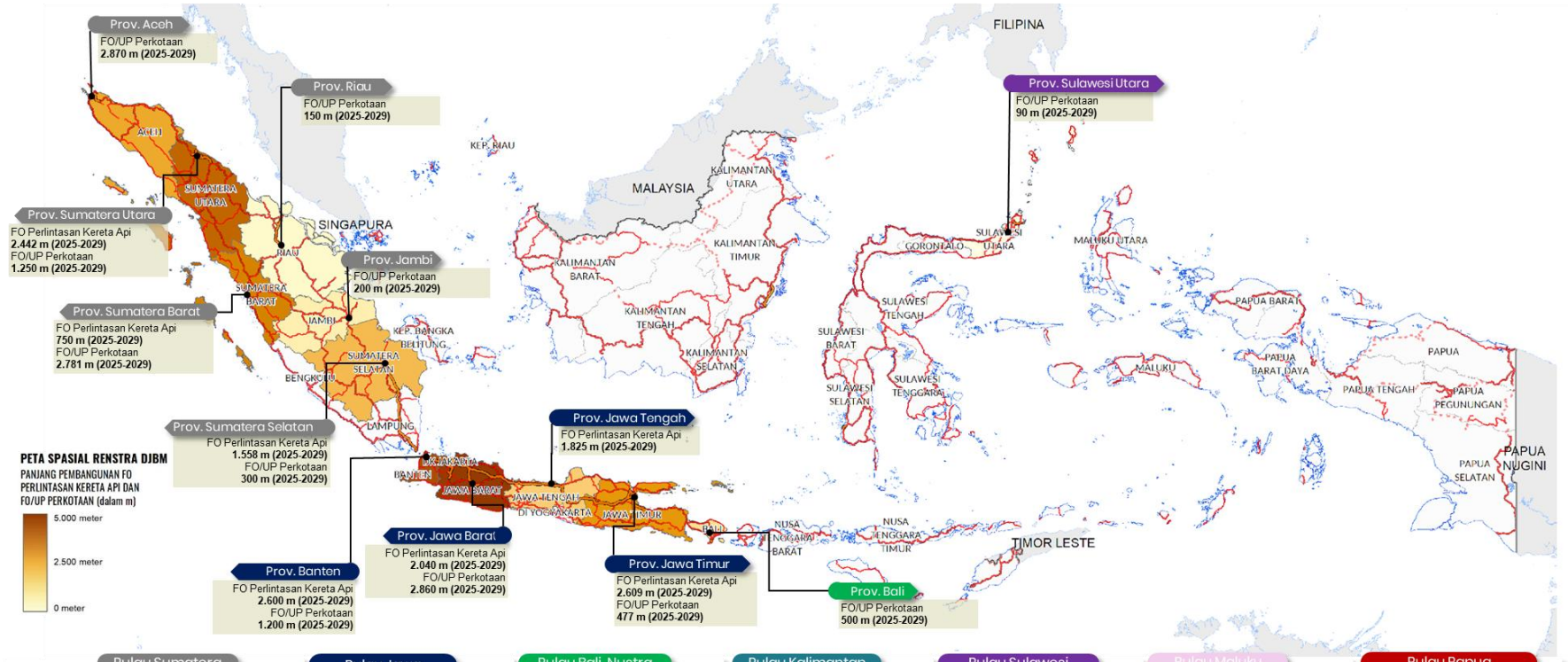
Rencana Duplikasi Jembatan



Pulau Sumatera	Pulau Jawa	Pulau Bali, Nustra	Pulau Kalimantan	Pulau Sulawesi	Pulau Maluku	Pulau Papua
768 m	131 m	- m	1.304 m	40 m	- m	- m

Lampiran VI.4 Dukungan Rencana Pembangunan *Flyover/Underpass* Perlintasan Kereta Api dan Perkotaan pada Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029

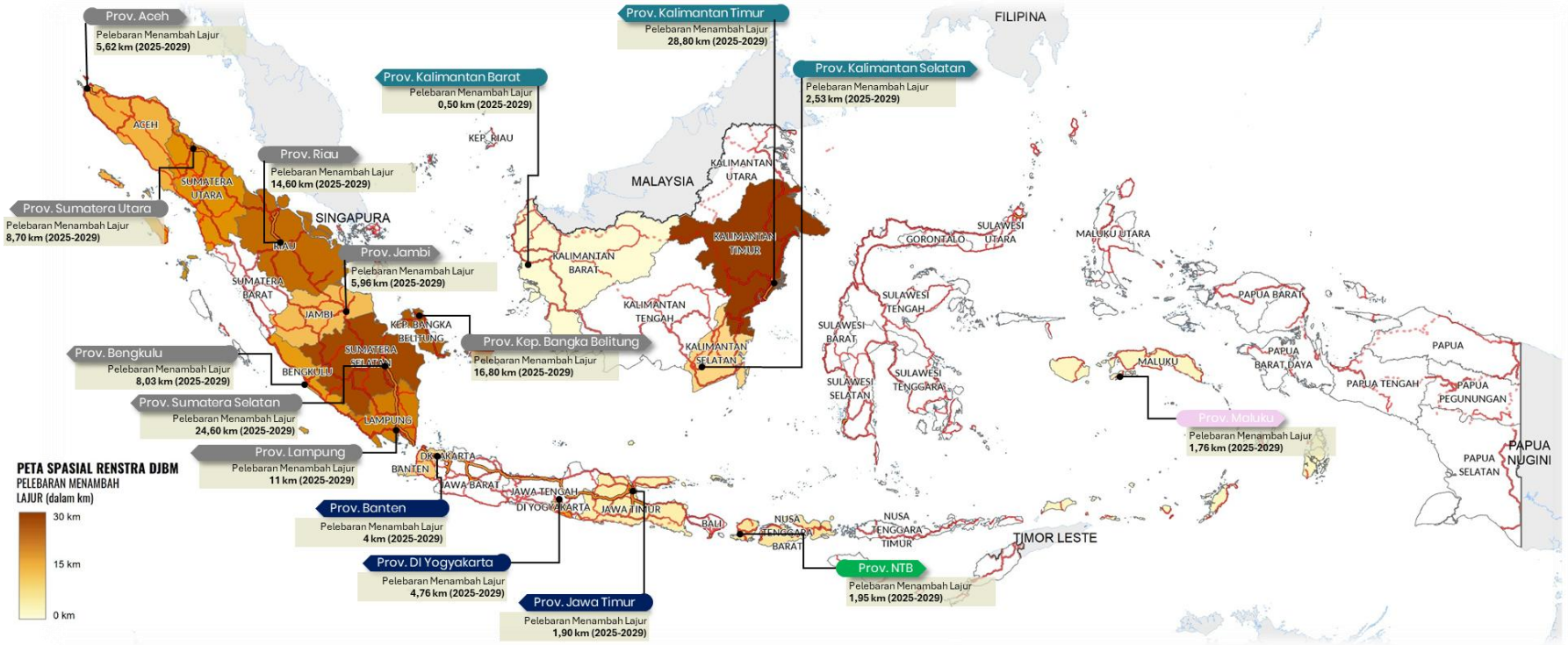
Rencana Pembangunan FO (*Flyover*)Perlintasan KA dan FO/UP (*Underpass*) Perkotaan



	Pulau Sumatera	Pulau Jawa	Pulau Bali, Nustra	Pulau Kalimantan	Pulau Sulawesi	Pulau Maluku	Pulau Papua
FO Perlintasan KA	4.750 m	9.074 m	0 m	0 m	0 m	0 m	0 m
FO/UP Perkotaan	7.551 m	4.537 m	500 m	0 m	90 m	0 m	0 m

Lampiran VI.5 Dukungan Rencana Pelebaran Menambah Lajur pada Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029

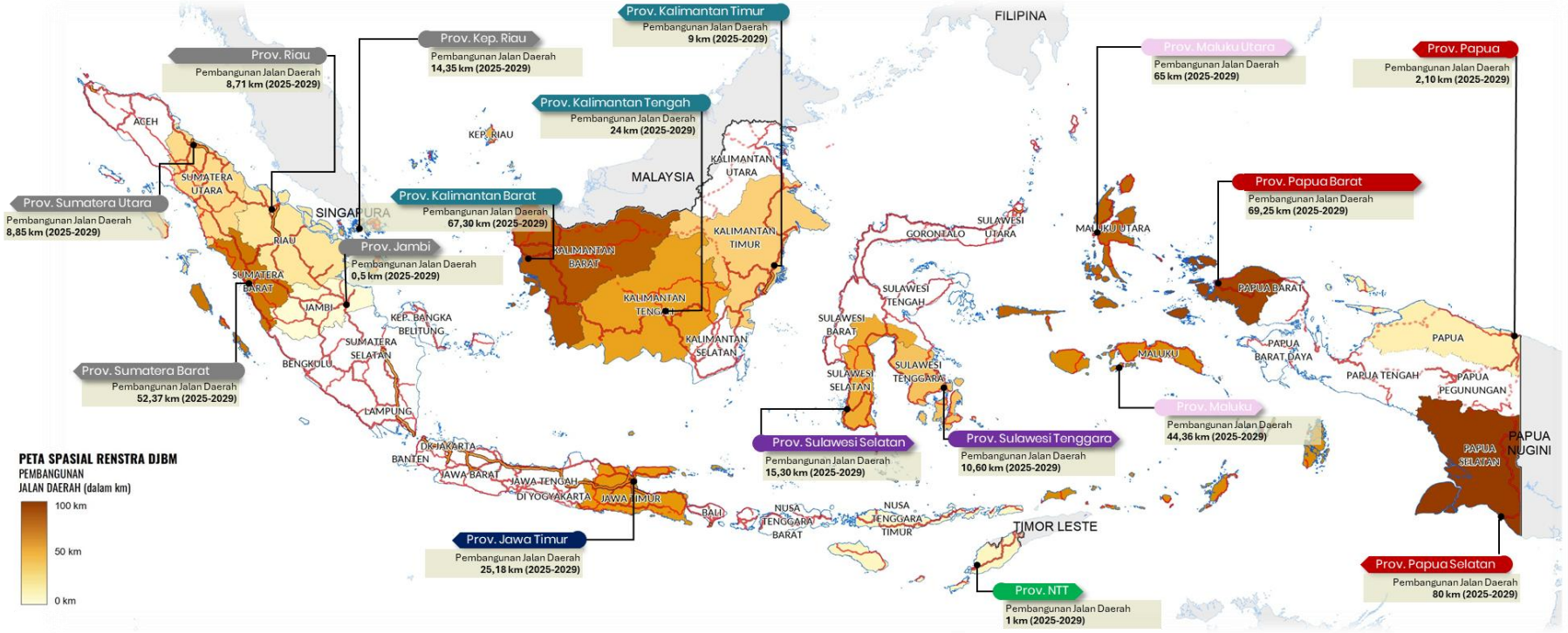
Rencana Pelebaran Menambah Lajur



Pulau Sumatera	Pulau Jawa	Pulau Bali, Nustra	Pulau Kalimantan	Pulau Sulawesi	Pulau Maluku	Pulau Papua
95,31 km	10,66 km	1,95 km	31,83 km	- km	1,76 km	- km

Lampiran VI.6 Dukungan Rencana Jalan Daerah Mendukung Simpul Berskala Nasional dan Konektivitas Pada Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029

Rencana Dukungan Jalan Daerah Mendukung Simpul Berskala Nasional dan Konektivitas

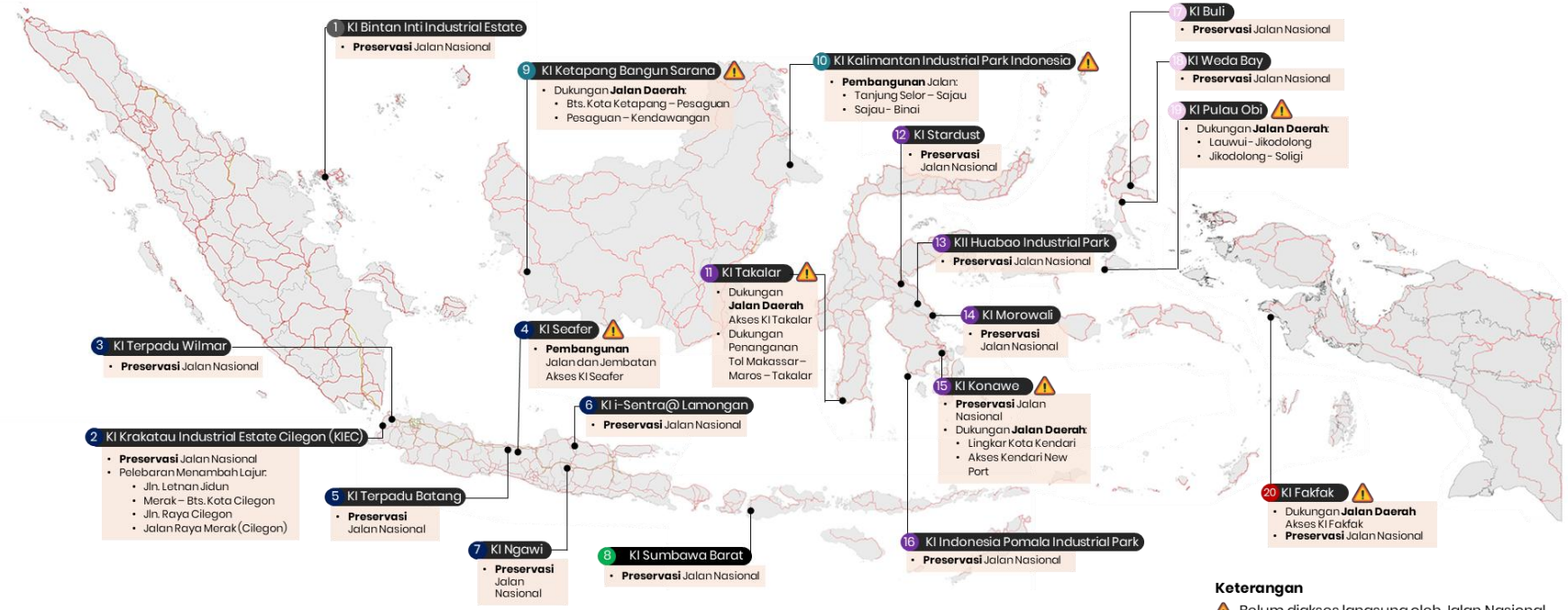


Pulau Sumatera	Pulau Jawa	Pulau Bali, Nustra	Pulau Kalimantan	Pulau Sulawesi	Pulau Maluku	Pulau Papua
84,78km	25,18km	1km	100,30km	25,90km	109,36km	151,35km

Lampiran VII. Peta Proyek Prioritas Bidang Jalan 2025-2029

Lampiran VII.1 Dukungan Ditjen Bina Marga pada Kawasan Industri (KI) Prioritas RPJMN 2025-2029

Dukungan Jalan Pada Kawasan Prioritas RPJMN 2025 – 2029 | Kawasan Industri (KI)



**Dukungan Jalan yang dicantumkan adalah Dukungan yang berada pada sekitar kawasan dimaksud*

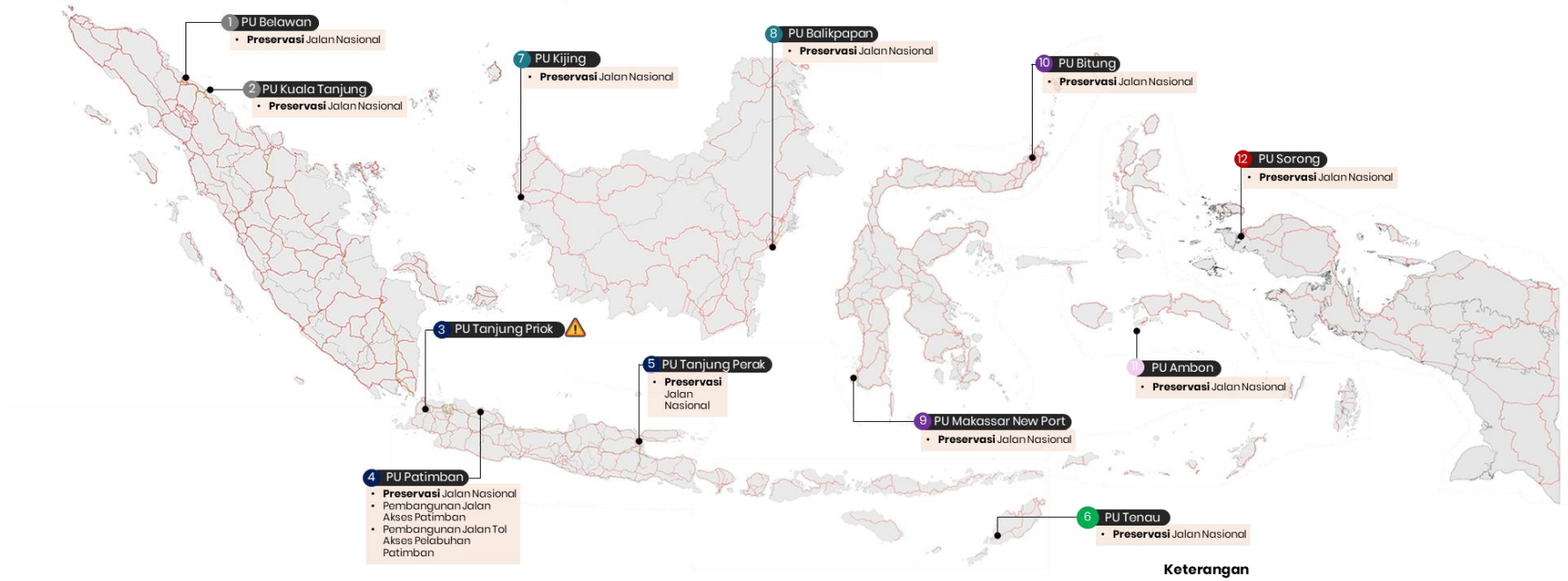
Lampiran VII.2 Dukungan Ditjen Bina Marga pada Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Prioritas RPJMN 2025-2029

Dukungan Jalan Pada Kawasan Prioritas RPJMN 2025 – 2029 | Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)

**Dukungan Jalan yang dicantumkan adalah Dukungan yang berada pada sekitar kawasan dimaksud*

Lampiran VII.3 Dukungan Ditjen Bina Marga pada Pelabuhan Utama Prioritas RPJMN 2025-2029

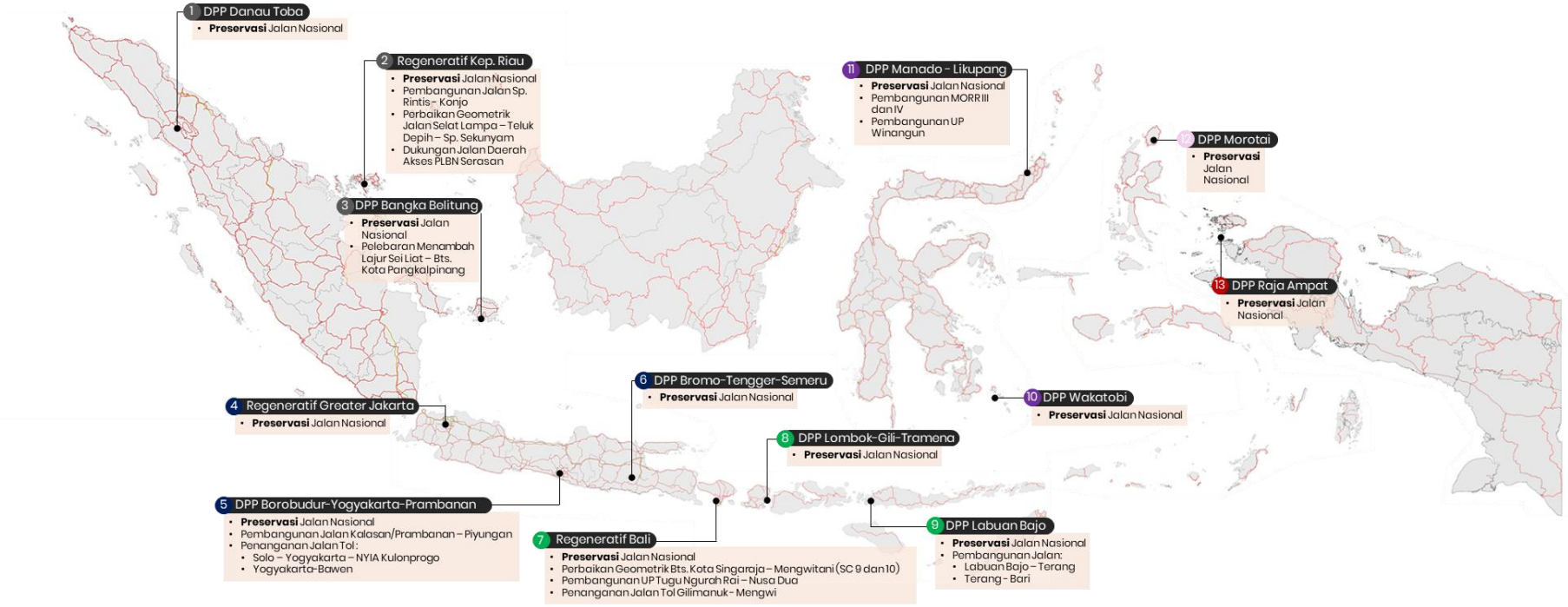
Dukungan Jalan Pada Kawasan Prioritas RPJMN 2025 – 2029 | 12 Pelabuhan Utama dan Hinterlandnya



**Dukungan Jalan yang dicantumkan adalah Dukungan yang berada pada sekitar kawasan dimaksud*

Lampiran VII.4 Dukungan Ditjen Bina Marga pada Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP) Prioritas RPJMN 2025-2029

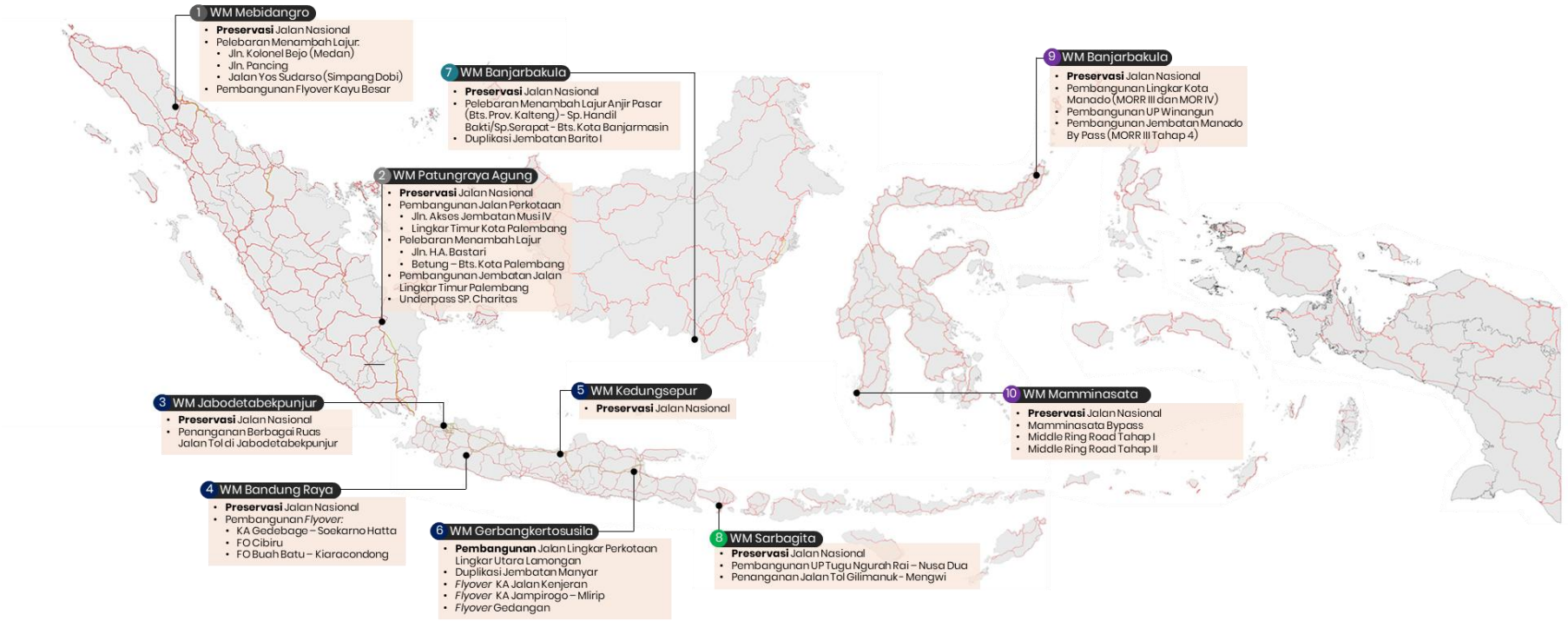
Dukungan Jalan Pada Kawasan Prioritas RPJMN 2025 – 2029 | Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP)



**Dukungan Jalan yang dicantumkan adalah Dukungan yang berada pada sekitar kawasan dimaksud*

Lampiran VII.5 Dukungan Ditjen Bina Marga pada Wilayah Metropolitan (WM) Prioritas RPJMN 2025-2029

Dukungan Jalan Pada Kawasan Prioritas RPJMN 2025 – 2029 | Wilayah Metropolitan



**Dukungan Jalan yang dicantumkan adalah Dukungan yang berada pada sekitar kawasan dimaksud*

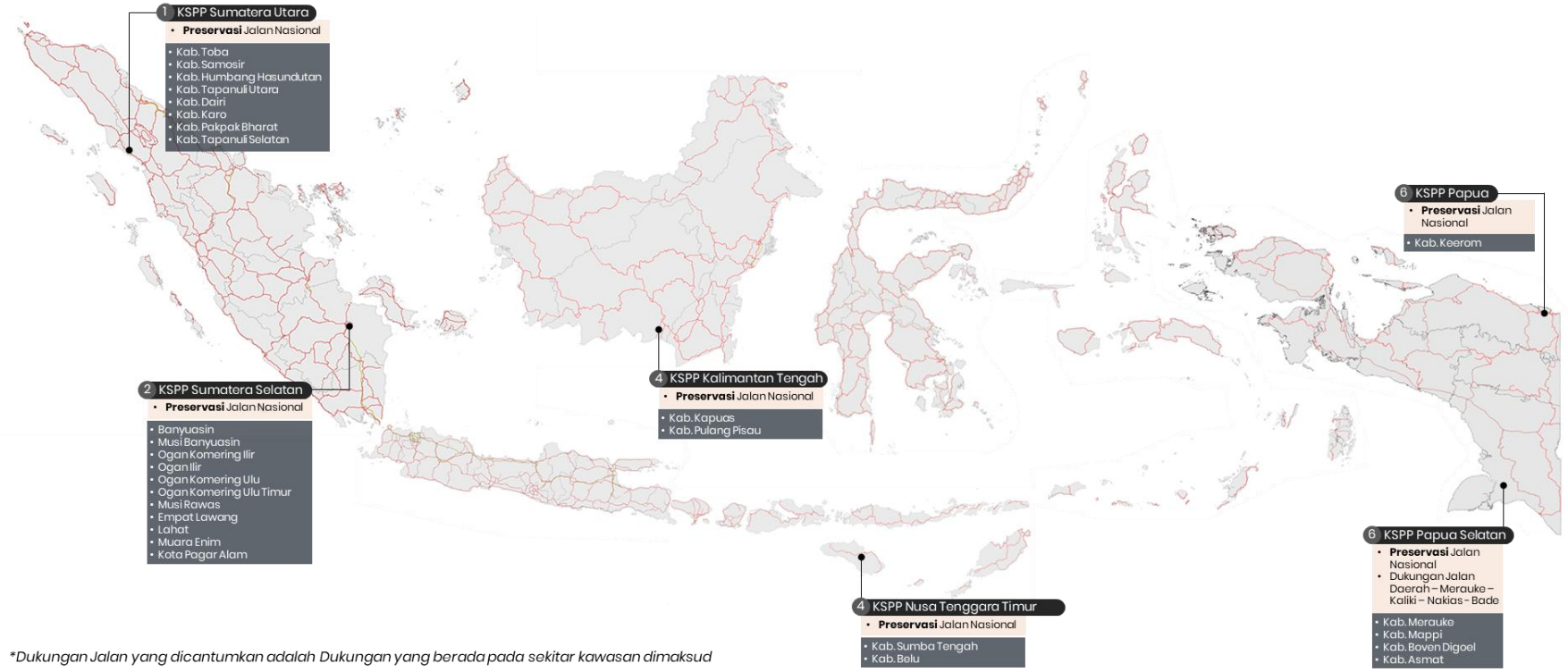
Lampiran VII.6 Dukungan Ditjen Bina Marga pada Kawasan Pelabuhan Bebas dan Perdagangan Bebas (KPBPB) RPJMN 2025-2029

Dukungan Jalan Pada Kawasan Prioritas RPJMN 2025 – 2029 | KPBPB

**Dukungan Jalan yang dicantumkan adalah Dukungan yang berada pada sekitar kawasan dimaksud*

Lampiran VII.7 Dukungan Ditjen Bina Marga pada Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP) Prioritas RPJMN 2025-2029

Dukungan Jalan Pada Kawasan Prioritas RPJMN 2025 – 2029 | KSPP



**Dukungan Jalan yang dicantumkan adalah Dukungan yang berada pada sekitar kawasan dimaksud*

Lampiran VIII. Peta Sebaran Target Renstra Ditjen Bina Marga 2025-2029

Lampiran VIII.1 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Aceh

1 Provinsi Aceh

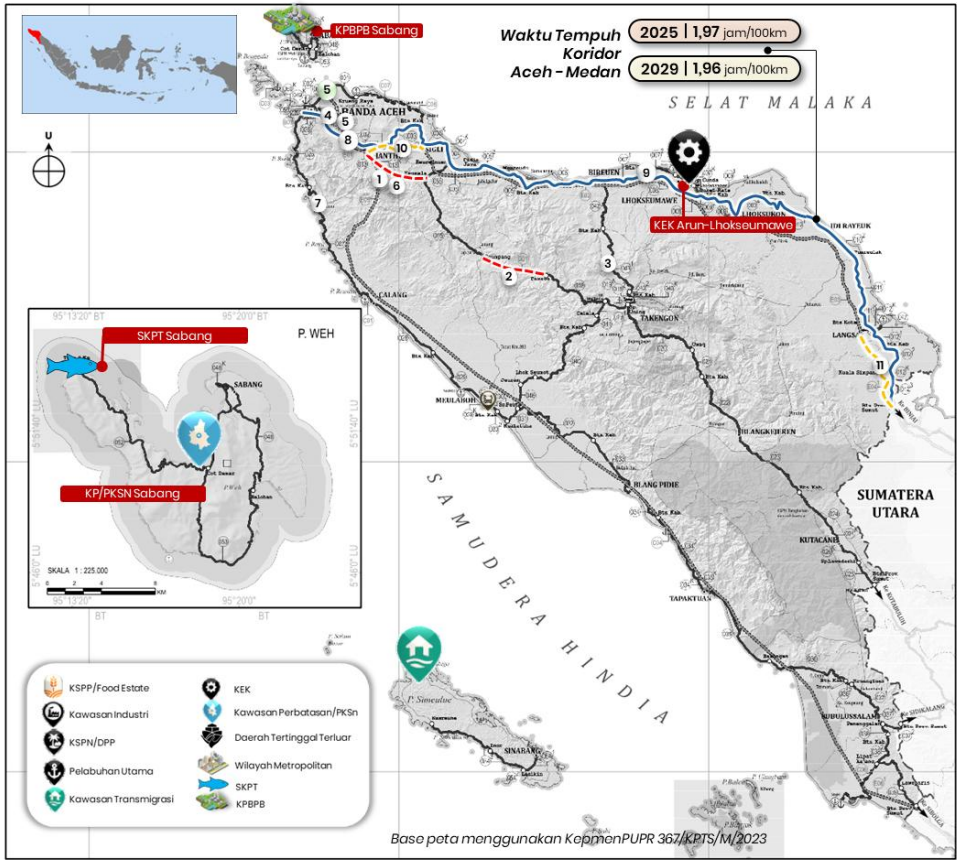
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

	2025	2029
Tingkat Aksesibilitas	3,89 km/100km²	4,21 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	93,21%	94,90%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	7,77 km	16,26 km
Tingkat Keselamatan Jalan	39,%	46%

Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029:
- KEK Arun Lhokseumawe
- KPBPB Sabang
- SKPT Sabang
- Kawasan Perbatasan/PKSN Sabang
- Kawasan Transmigrasi Selaut (Simeluleu)

Arah Penyelenggaraan Jalan
- Penuntasan Missing Link Lintas Tengah Sumatera
- Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera
- Peningkatan Aksesibilitas Perkotaan Banda Aceh
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	PEMBANGUNAN JALAN JANTHO - KEUMALA
2	PEMBANGUNAN JALAN GEUMPANG – PAMEU
3	PERBAIKAN GEOMETRIK JALAN BTS. BIREUEN/BENER MERIAH - BTS. BENER MERIAH/ACEH TENGAH (ENANG - ENANG)
4	PELEBARAN MENAMBAH LAJUR JALAN ISKANDAR MUDA (BANDA ACEH)
5	PELEBARAN MENAMBAH LAJUR JALAN KRUENG RAYA - BTS. KOTA BANDA ACEH
6	PEMBANGUNAN JEMBATAN RUAS JANTHO – KEUMALA
7	PEMBANGUNAN JEMBATAN BTS. KOTA BANDA ACEH-BTS. ACEH JAYA (RELOKASI GEOMETRIK GUNUNG PARO DAN KULU)
8	PEMBANGUNAN FO/UP PERKOTAAN - FLYOVER SANTAN
9	PEMBANGUNAN FO/UP PERKOTAAN FLYOVER SP. KR. GEUKUEH
10	PENANGANAN JALAN TOL SIGLI-BANDA ACEH
11	PENANGANAN JALAN TOL BINJAI-LANGSA



*Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional

Panjang Jalan Nasional	2.112,07 Km	Penanganan Jalan Non Tol	90,68 Km	Penanganan Jalan Tol	315,67 km	Penanganan Jembatan	3.002 m	Penanganan FO/UP	2,9 km	Penanganan Jalan Daerah	- Km

Lampiran VIII.2 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Sumatera Utara

2 Provinsi Sumatera Utara

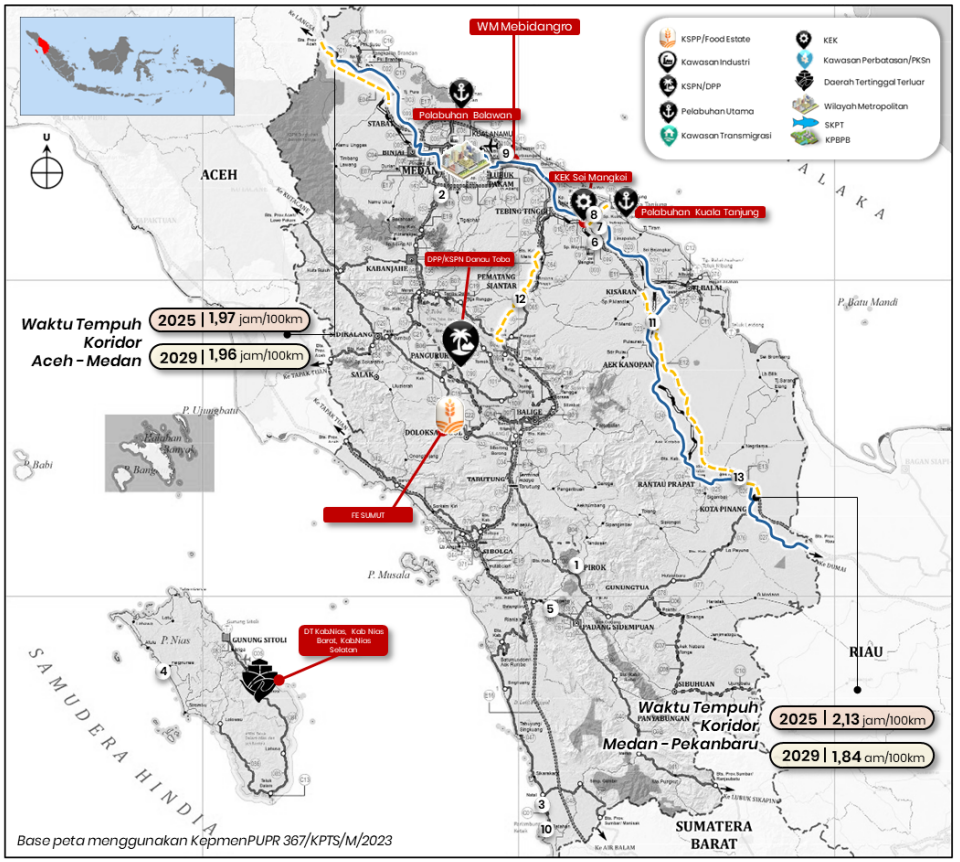
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

	2025	2029
Tingkat Aksesibilitas	4,00 km/100km²	4,20 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	95,74%	98,26%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	33,76 km	41,51 km
Tingkat Keselamatan Jalan	8 %	24 %

Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029:
- DPP/KSPN Danau Toba
- Pelabuhan Belawan dan Hinterlandnya
- Pelabuhan Kuala Tanjung dan Hinterlandnya
- KEK Sei Mangkei
- Wilayah Metropolitan Mebidangro
- Food Estate Sumatera Utara
- Daerah Tertinggal Kab. Nias, Nias Barat, Nias Selatan

Arah Penyelenggaraan Jalan
- Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera
- Peningkatan Aksesibilitas Metropolitan Mebidangro
- Peningkatan Keselamatan Perlintasan Kereta Api
- Preservasi Jalan Nasional
- Relokasi jalan nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	PERBAIKAN GEOMETRIK JALAN - RELOKASI AEK LATONG
2	PERBAIKAN GEOMETRIK JALAN - SHORTCUT MEDAN – BERASTAGI
3	PEMBANGUNAN JEMBATAN AEK BATAHAN
4	PEMBANGUNAN JEMBATAN SIROMBU - AFULU (MYC)
5	DUPLIKASI JEMBATAN AEK SIAIS A
6	PEMBANGUNAN FLYOVER KA PERLANAAN
7	PEMBANGUNAN UNDERPASS KA LIMA PULUH
8	PEMBANGUNAN FLYOVER KA SIMPANG KUALA TANJUNG
9	PEMBANGUNAN FO/UP PERKOTAAN - FLYOVER KAYU BESAR
10	PENANGANAN JALAN DAERAH - AKSES MENUJU PELABUHAN PARLIMBUNGAN KETEK
11	PENANGANAN JALAN TOL RANTAU PRAPAT-KISARAN
12	PENANGANAN JALAN TOL KUALA TANJUNG-TEBING TINGGI-PARAPAT (SERBELAWAN-PARAPAT)
13	PENANGANAN JALAN TOL DUMAI-SP.SIGAMPAL-RANTAU PRAPAT (KOTA PINANG – RANTAU PRAPAT)



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	**2.619,52 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**44,94 Km**	Penanganan Jalan Tol	**532,03 Km**	Penanganan Jembatan	**271 m**	Penanganan FO/UP	**3.692 m**	Penanganan Jalan Daerah	**8.85 Km**

Lampiran VIII.3 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Sumatera Barat

3 Provinsi Sumatera Barat

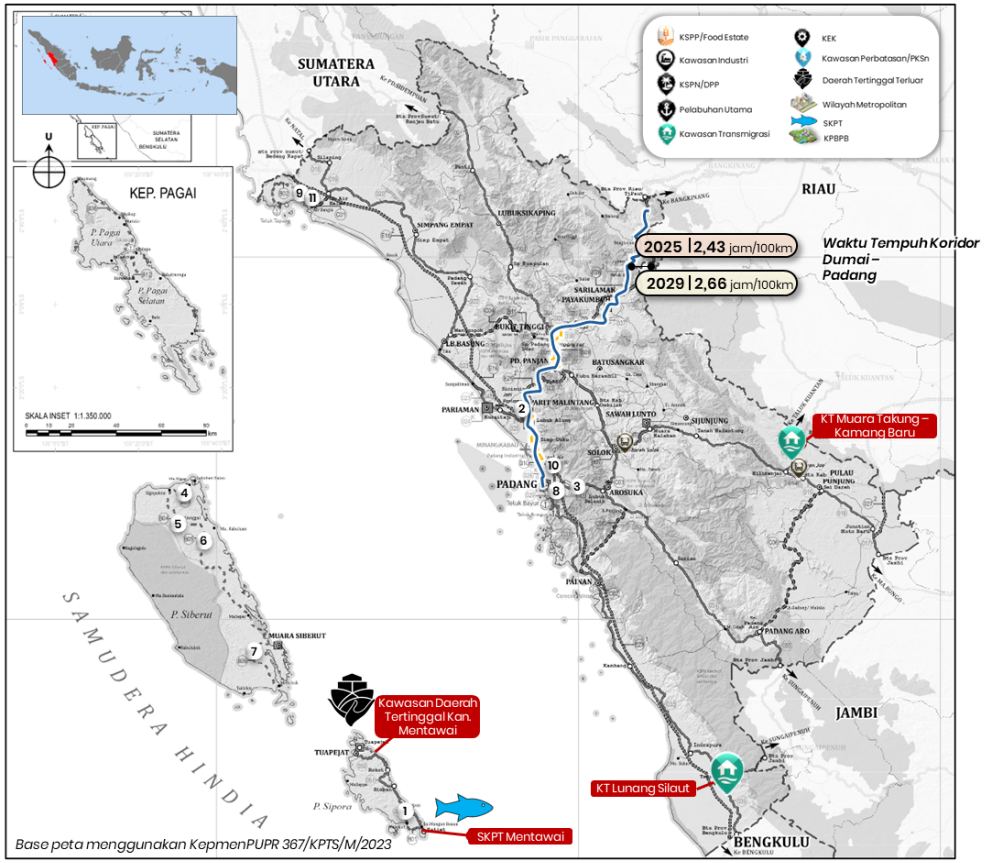
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

	2025	2029
Tingkat Aksesibilitas	3,38 km/100km²	3,58 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	92,16%	97,87%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	7,04 km	9,82 km
Tingkat Keselamatan Jalan	78%	78%

Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029:
- KT Lunang Silaut di Pesisir Selatan
- KT Muara Takung – Kamang Baru di Sijunjung
- Kawasan Daerah Tertinggal Kab. Mentawai
- SKPT Mentawai

Arah Penyelenggaraan Jalan
- Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera
- Pembangunan Flyover Sitinjau lauik I
- Peningkatan Keselamatan Perlintasan Kereta Api
- Pembangunan jalan akses simpul transportasi
- Peningkatan Aksesbilitas Trans Mentawai
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	PERBAIKAN GEOMETRIK JALAN - RELOKASI RUAS SIOBAN - KATIET (PULAU SIPORA)
2	PEMBANGUNAN FLYOVER KA DUKU-BIM
3	PEMBANGUNAN FO/UP PERKOTAAN - FLYOVER PANORAMA I (SITINJAU LAUIK I)
4	PENANGANAN JALAN DAERAH - LABUAN BAJAU - SIGAPOKNA (TRANS MENTAWAI)
5	PENANGANAN JALAN DAERAH - SIGAPOKNA - SIRILANGGAI (TRANS MENTAWAI)
6	PENANGANAN JALAN DAERAH - SIRILANGGAI - MAILEPET (TRANS MENTAWAI)
7	PENANGANAN JALAN DAERAH - MAILEPET - MABUKUK (TRANS MENTAWAI)
8	PENANGANAN JALAN DAERAH - AKSES TERMINAL ANAK AIR (PADANG)
9	PENANGANAN JALAN DAERAH - AIR BALAM - BUNGA TANJUNG
10	PENANGANAN JALAN TOL PEKANBARU - PADANG
11	PEMBANGUNAN JALAN RUAS BUNGA TANJUNG – TELUK TAPANG



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	**1.423,42 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**23,45 Km**	Penanganan Jalan Tol	**- Km**	Penanganan Jembatan	**- m**	Penanganan FO/UP	**3.531 m**	Penanganan Jalan Daerah	**52,37 Km**

Lampiran VIII.4 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Riau

4 Provinsi Riau

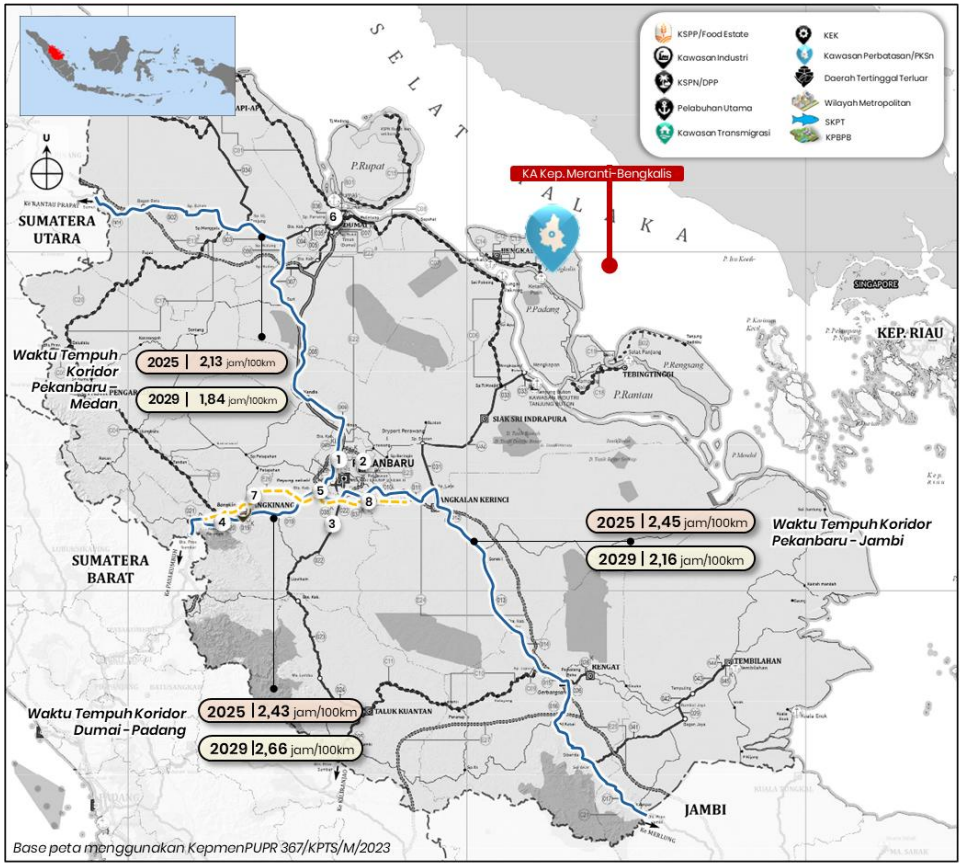
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

Tingkat Aksesibilitas	2025	1,60 km/100km²	2029	1,95 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	2025	91,64%	2029	95,09%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	2025	17,65 km	2029	32,83 km
Tingkat Keselamatan Jalan	2025	31%	2029	62%

Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029:
- Kawasan Perbatasan/PKSN Bengkalis

Arah Penyelenggaraan Jalan
- Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera
- Peningkatan Aksesibilitas Perkotaan Pekanbaru
- Preservasi Jalan Nasional
- Duplikasi Jembatan di ruas jalan nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	PEMBANGUNAN MENAMBAH LAJUR SP. PANAM – SP. KUBANG (PEKANBARU), SP. PANAM – SP. AIR HITAM (PEKANBARU)
2	PEMBANGUNAN MENAMBAH LAJUR JLN. SIAK II (PEKANBARU)
3	PEMBANGUNAN JEMBATAN TERATAK BULUH
4	PEMBANGUNAN JEMBATAN RANTAU BERANGIN
5	PEMBANGUNAN FO/UP PERKOTAAN - FLYOVER SIMPANG PANAM
6	PENANGANAN JALAN DAERAH - SP. MAMUGU - LUBUK GAUNG (DUMAI)
7	PENANGANAN JALAN TOL PEKANBARU PADANG (PEKANBARU – BANGKINANG)
8	PENANGANAN JALAN TOL RENGAT – PEKANBARU



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	1.254,12 Km	Penanganan Jalan Non Tol	14,60 Km	Penanganan Jalan Tol	593,03 Km	Penanganan Jembatan	484 m	Penanganan FO/UP	150 m	Penanganan Jalan Daerah	8,71 Km

Lampiran VIII.5 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Kepulauan Riau

5 Provinsi Kepulauan Riau

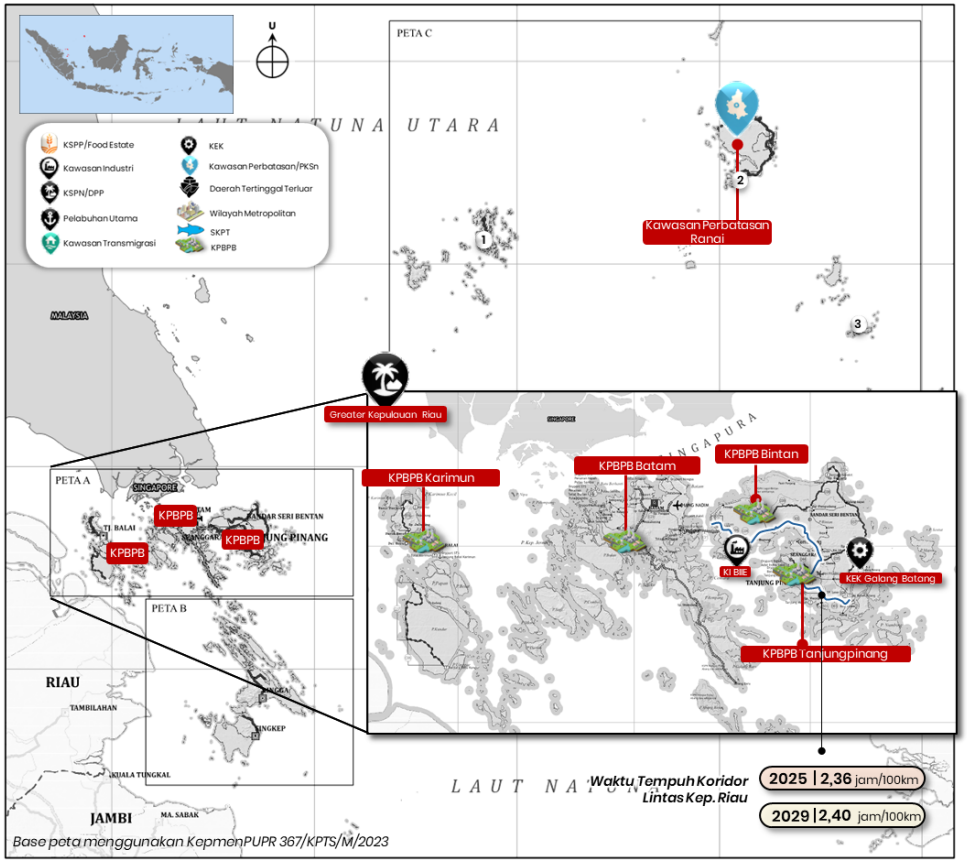
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

Tingkat Aksesibilitas	2025 | 5,20 km/100km²	2029 | 5,32 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	2025 | 92,92%	2029 | 93,80%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	2025 | 0 km	2029 | 0 km
Tingkat Keselamatan Jalan	2025 | 100%	2029 | 100%

Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029:
- KI Bintan Inti Industrial Estate
- DPP/KSPN Greater Kepulauan Riau
- KEK Galang Batang
- KPBPB Batam, Bintan, Karimun
- SKPT Natuna
- Kawasan Perbatasan Ranai

Arah Penyelenggaraan Jalan
- Preservasi Jalan Nasional
- Dukungan Akses PLBN Sarasan dan Pulau terluar (Kep. Anambas dan Natuna)

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	PEMBANGUNAN JALAN SP. RINTIS – KONJO
2	PERBAIKAN GEOMETRIK JALAN SELAT LAMPA - TELUK DEPIH - SP. SEKUNYAM
3	DUKUNGAN JALAN DAERAH - AKSES PLBN SERASAN



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	**429,66 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**1,40 Km**	Penanganan Jalan Tol	**- Km**	Penanganan Jembatan	**- m**	Penanganan FO/UP	**- m**	Penanganan Jalan Daerah	**14,35 km**

Lampiran VIII.6 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Jambi

6 Provinsi Jambi

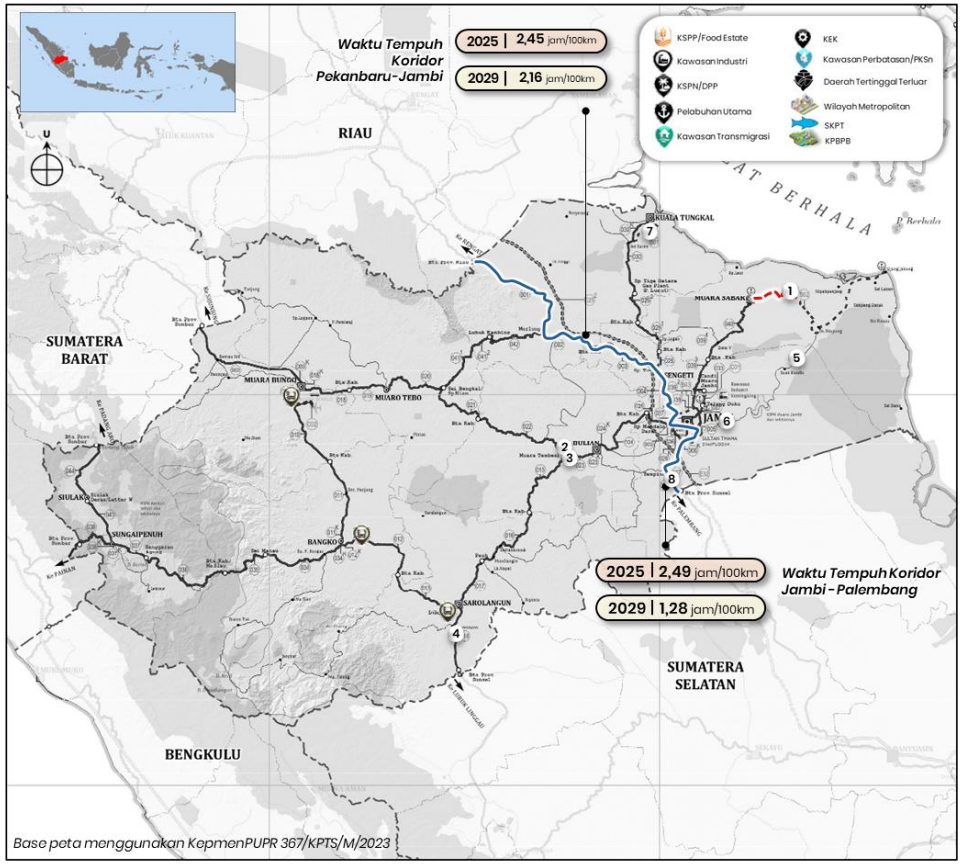
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

	2025	2029
Tingkat Aksesibilitas	2,72 km/100km²	2,75 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	92,04%	95,82%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	4,85 km	11,01 km
Tingkat Keselamatan Jalan	38%	38%

Arah Penyelenggaraan Jalan

- Peningkatan Aksesibilitas Pelabuhan
- Peningkatan Aksesibilitas Perkotaan Jambi
- Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	PEMBANGUNAN JALAN AKSES PELABUHAN UJUNG JABUNG
2	PEMBANGUNAN MENAMBAH LAJUR JLN. MAYOR MARZUKI (SP. KOTA BARU - SP. KENALI ASAM BAWAH)
3	PEMBANGUNAN MENAMBAH LAJUR (SP. KENALI ASAM BAWAH - SP. PAL SEPULUH - BTS. KOTA JAMBI/KAB. MUARO JAMBI)
4	PEMBANGUNAN MENAMBAH LAJUR SAROLANGUN - BTS. PROV. SUMSEL
5	PEMBANGUNAN JEMBATAN SEI RAMBUT
6	PEMBANGUNAN FO/UP PERKOTAAN - FLYOVER PAL X
7	DUKUNGAN JALAN DAERAH - AKSES PELABUHAN KUALA TUNGKAL
8	PENANGANAN JALAN TOL BETUNG – TEMPINO – JAMBI



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	1.318,90 Km	Penanganan Jalan Non Tol	20,96 Km	Penanganan Jalan Tol	- Km	Penanganan Jembatan	1,2 Km	Penanganan FO/UP	0,2 Km	Penanganan Jalan Daerah	0,5 km

Lampiran VIII.7 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Bengkulu

7 Provinsi Bengkulu

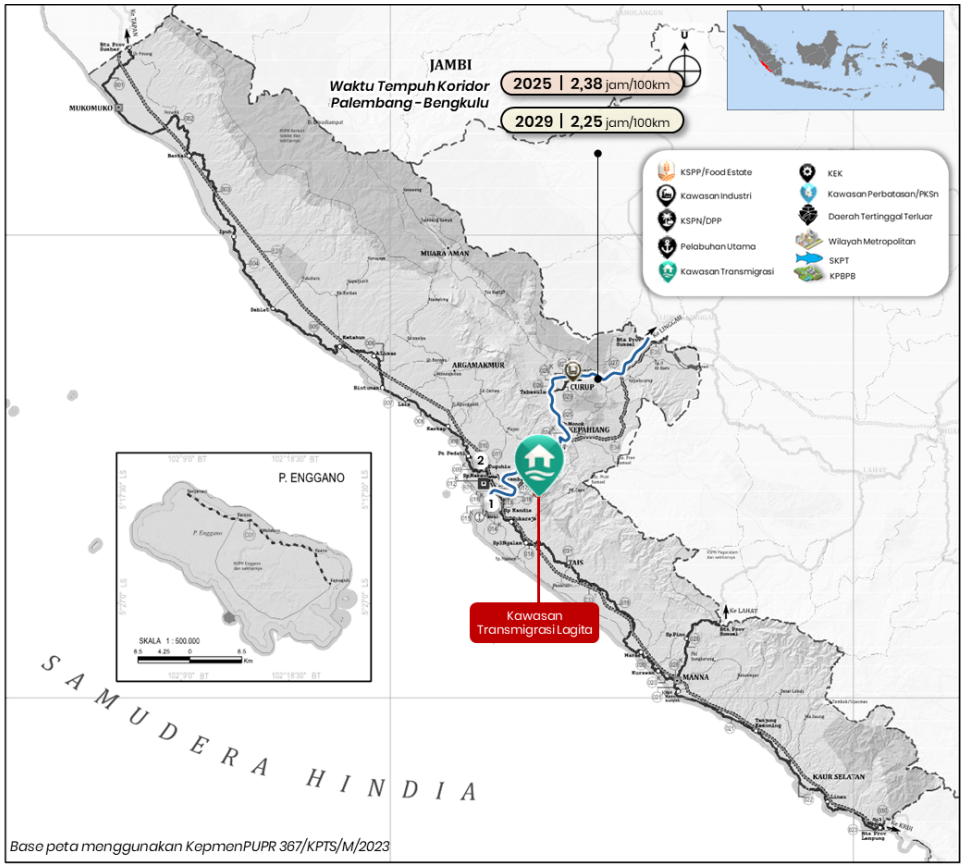
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

Tingkat Aksesibilitas	2025 | 3,97 km/100km²	2029 | 4,13 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	2025 | 88,43%	2029 | 94,78%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	2025 | 1,72 km	2029 | 9,75 km
Tingkat Keselamatan Jalan	2025 | 100%	2029 | 100%

Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029:
- Kawasan Transmigrasi Lagita

Arah Penyelenggaraan Jalan
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	PEMBANGUNAN MENAMBAH LAJUR PAGAR DEWA - SP. BANDARA - BETUNGAN
2	PEMBANGUNAN MENAMBAH LAJUR JLN. BUDI UTOMO (BENGKULU)



Base peta menggunakan KepmenPUPR 367/KPTS/M/2023

**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	**781,99 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**8,03 Km**	Penanganan Jalan Tol	**- Km**	Penanganan Jembatan	**- Km**	Penanganan FO/UP	**- Km**	Penanganan Jalan Daerah	**- Km**

Lampiran VIII.8 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Sumatera Selatan

8 Provinsi Sumatera Selatan

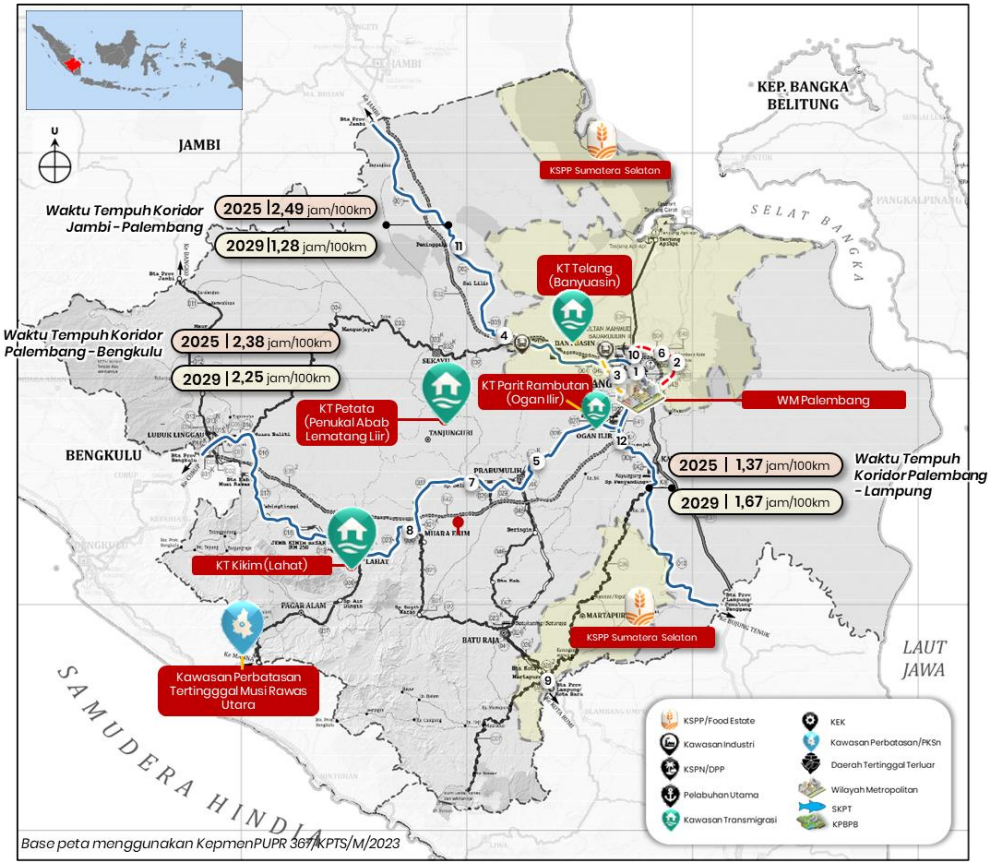
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

Tingkat Aksesibilitas	2025	2,07 km/100km²	2029	2,07 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	2025	95,59%	2029	97,66%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	2025	0,88 km	2029	66,26 km
Tingkat Keselamatan Jalan	2025	82%	2029	87%

Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029:
- Kawasan Perbatasan Musi Rawas Utara
- WM Palembang
- KSPP Sumatera Selatan
- Kawasan Transmigrasi Parit Rambutan (Ogan Ilir)
- Kawasan Transmigrasi Telang (Banyuasin)
- Kawasan Transmigrasi Kikim (Lahat)
- Kawasan Transmigrasi Petata (Penukal Abab Lematang Liir)

Arah Penyelenggaraan Jalan
- Peningkatan Aksesibilitas Perkotaan WM Palembang
- Peningkatan Keselamatan Perlintasan Kereta Api
- Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera
- Preservasi Jalan Nasional

NO	PROGRAM DALAM RENCANA STRATEGIS DITJEN BINA MARGA 2025-2029 (DI LUAR PRESERVASI)
1	PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR PERKOTAAN JLN. AKSES JEMBATAN MUSI IV
2	PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR PERKOTAAN - LINGKAR TIMUR KOTA PALEMBANG
3	PEMBANGUNAN MENAMBAH LAJUR JLN. H.A. BASTARI (PALEMBANG)
4	PEMBANGUNAN MENAMBAH LAJUR BETUNG - BTS. KOTA PALEMBANG
5	PEMBANGUNAN MENAMBAH LAJUR JLN. SUDIRMAN (PRABUMULIH)
6	PEMBANGUAN JEMBATAN PERKOTAAN - JALAN LINGKAR TIMUR PALEMBANG
7	PEMBANGUNAN FLYOVER KA GUNUNG MEGANG I
8	PEMBANGUNAN FLYOVER KA MUARAENIM
9	PEMBANGUNAN FLYOVER KA SUNGAI TUHA
10	PEMBANGUNAN FO/UP PERKOTAAN - UNDERPASS SP CHARITAS (PALEMBANG)
11	DUKUNGAN PENANGANAN JALAN TOL BETUNG- TEMPINO-JAMBI
12	DUKUNGAN PENANGANAN PEMBANGUNAN JALAN TOL KAYU AGUNG – PALEMBANG – BETUNG



Base peta menggunakan KepmenPUPR 367/KPTS/M/2023

**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	1.580,70 Km	Penanganan Jalan Non Tol	62,33 Km	Penanganan Jalan Tol	474,62 Km	Penanganan Jembatan	2.750 m	Penanganan FO/UP	1,86 Km	Penanganan Jalan Daerah	- Km

Lampiran VIII.9 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Kepulauan Bangka Belitung

9 Provinsi Bangka Belitung

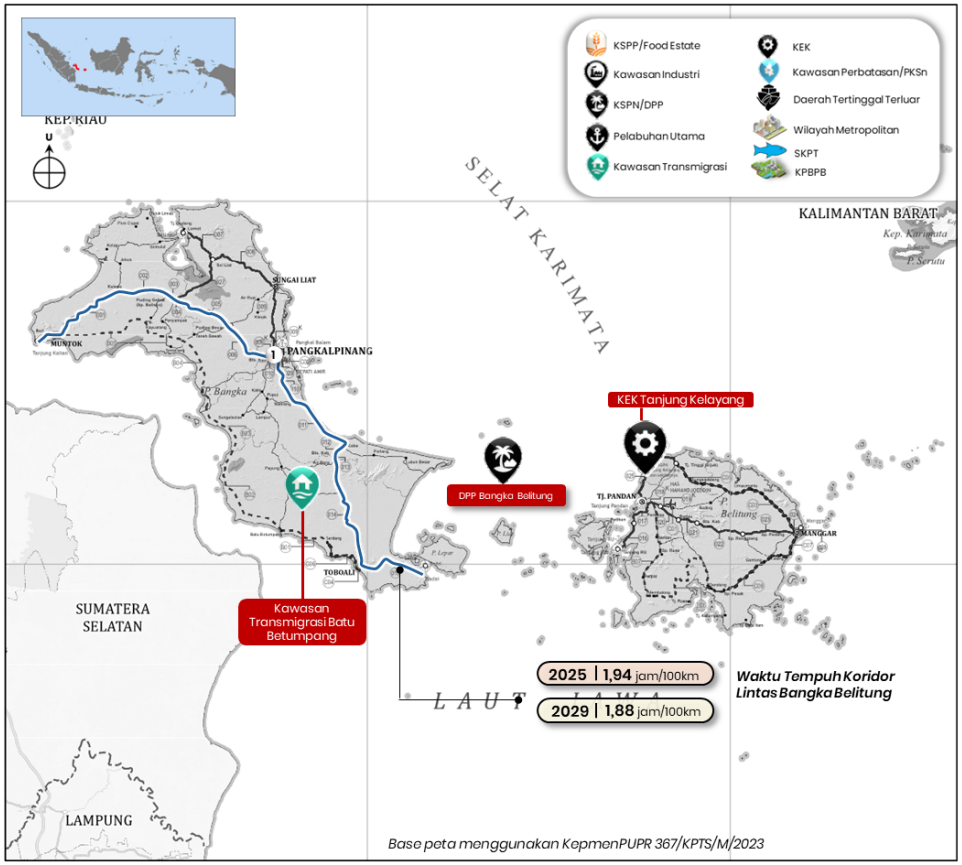
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

		2025	2029
Tingkat Aksesibilitas		3,59 km/100km²	3,59 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional		95,83%	96,42%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)		0 km	16,80 km
Tingkat Keselamatan Jalan		38%	38%

Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029:
- DPP/KSPN Bangka Belitung
- Kawasan Transmigrasi Batu Betumpang
- KEK Tanjung Kelayang

Arah Penyelenggaraan Jalan
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program
1	PEMBANGUNAN MENAMBAH LAJUR JALAN MENAMBAH LAJUR JALAN SEI LIAT - BTS KOTA PANGKALPINANG



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	**598,65 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**16.80 Km**	Penanganan Jalan Tol	**- km**	Penanganan Jembatan	**- m**	Penanganan FO/UP	**- m**	Penanganan Jalan Daerah	**- Km**

Lampiran VIII.10 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Lampung

10 Provinsi Lampung

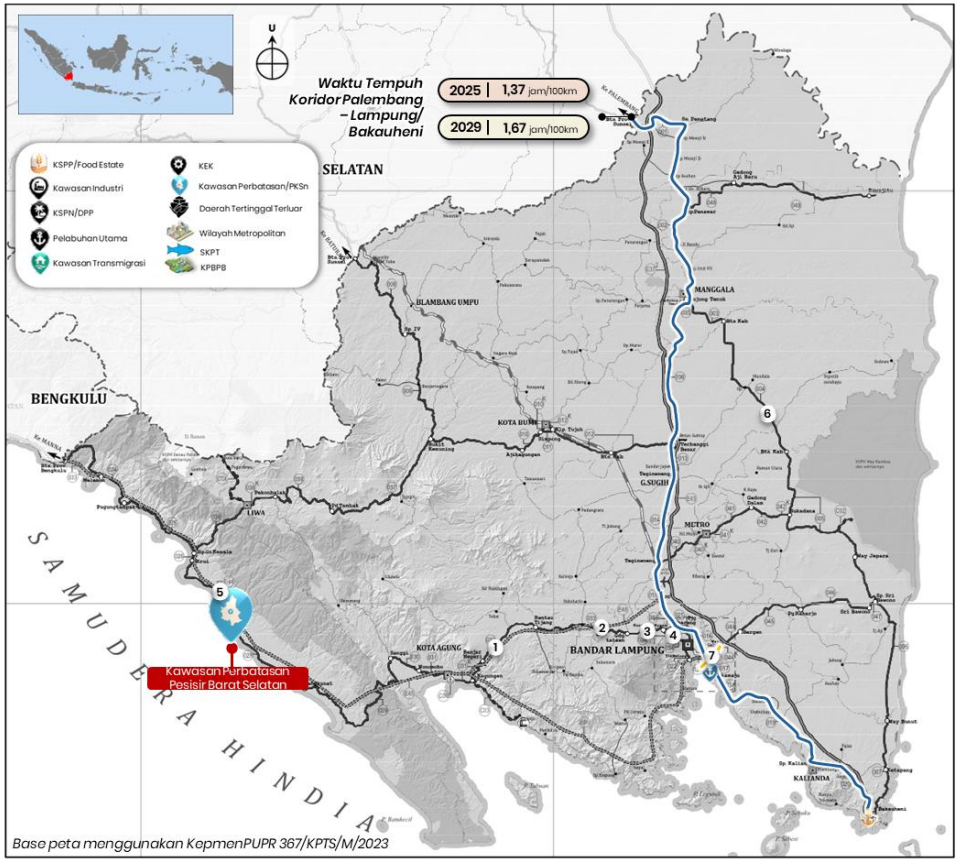
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

Tingkat Aksesibilitas	2025	4,62 km/100km²	2029	4,72 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	2025	90,98%	2029	93,97%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	2025	0,85 km	2029	12,00 km
Tingkat Keselamatan Jalan	2025	67%	2029	67%

Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029:
- Kawasan Perbatasan Pesisir Barat Selatan

Arah Penyelenggaraan Jalan
- Peningkatan aksesibilitas pada koridor logistik nasional
- Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	PEMBANGUNAN MENAMBAH LAJUR BTS. KOTA AGUNG - RANTAU TIJANG
2	PEMBANGUNAN MENAMBAH LAJUR RANTAU TIJANG – GEDONGTATAAN
3	PEMBANGUNAN MENAMBAH LAJUR GEDONGTATAAN - BTS. KOTA BANDAR LAMPUNG
4	PEMBANGUNAN MENAMBAH LAJUR JLN. IMAM BONJOL (B. LAMPUNG)
5	PEMBANGUNAN JEMBATAN JEMBATAN WAY BASOHAN
6	PEMBANGUNAN JEMBATAN JEMBATAN WAY SEPUTIH
7	DUKUNGAN PENANGANAN JALAN TOL PELABUHAN PANJANG - LEMATANG



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	1.298.41 Km	Penanganan Jalan Non Tol	11,00 Km	Penanganan Jalan Tol	11,74 Km	Penanganan Jembatan	155 m	Penanganan FO/UP	- m	Penanganan Jalan Daerah	- Km

Lampiran VIII.11 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Banten

11 Provinsi Banten

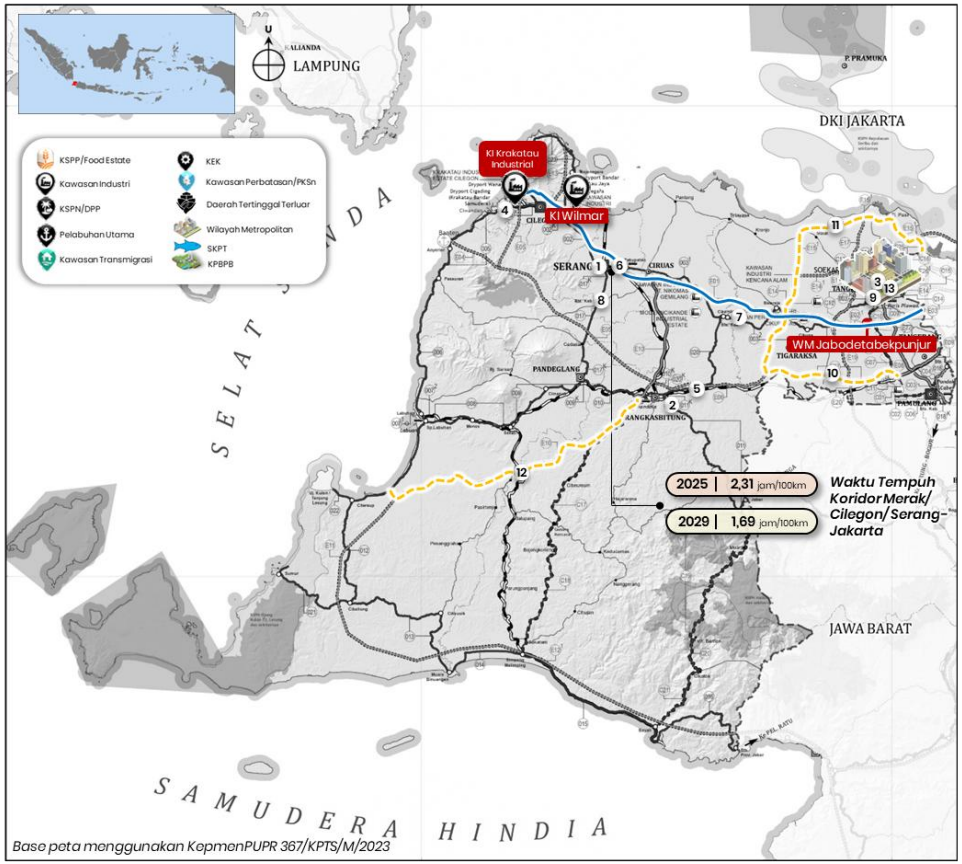
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

Tingkat Aksesibilitas	2025 | 8,01 km/100km²	2029 | 8,13 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	2025 | 97,22%	2029 | 98,47%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	2025 | 2,04 km	2029 | 7,14 km
Tingkat Keselamatan Jalan	2025 | 100%	2029 | 100%

Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025–2029:
- KI Krakatau Industrial Cilegon
- KI Wilmar
- WM Jabodetabekpunjur

Arah Penyelenggaraan Jalan
- Peningkatan Aksesibilitas Perkotaan
- Peningkatan Keselamatan Perlintasan KA
- Pembangunan Jalan Tol
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	PELEBARAN MENAMBAH LAJUR JLN. JAKSA AGUNG R. SOEPRAPTO
2	PEMBANGUNAN FLYOVER KA RANGKASBITUNG
3	PEMBANGUNAN FLYOVER KA JLN. SUDIRMAN (AKSES TERMINAL PORIS PLAWAD)
4	PEMBANGUNAN FLYOVER KA BTS KOTA CILEGON – PASAURAN
5	PEMBANGUNAN FLYOVER KA JL. RAYA CIKANDE – RANGKASBITUNG
6	PEMBANGUNAN FLYOVER KA JALAN SUDIRMAN SERANG
7	PEMBANGUNAN FO/UP PERKOTAAN - UNDERPASS BITUNG
8	PEMBANGUNAN FO/UP PERKOTAAN FLYOVER SIMPANG PALIMA
9	PEMBANGUNAN FO/UP PERKOTAAN FLYOVER SIMPANG KEBON JAHE
10	DUKUNGAN PENANGANAN JALAN TOL SERPONG – BALARAJA
11	DUKUNGAN PENANGANAN JALAN TOL KAMAL – TELUKNAGA – RAJEG
12	DUKUNGAN KONSTRUKSI JALAN TOL SERANG – PANIMBANG
13	DUKUNGAN PENANGANAN JALAN TOL SEMANAN – BALARAJA



Base peta menggunakan KepmenPUPR 367/KPTS/M/2023

**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	**567,90 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**4 Km**	Penanganan Jalan Tol	**161,49 Km**	Penanganan Jembatan	**- m**	Penanganan FO/UP	**3.800 m**	Penanganan Jalan Daerah	**- Km**

Lampiran VIII.12 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi DKI Jakarta

12 Provinsi DKI Jakarta

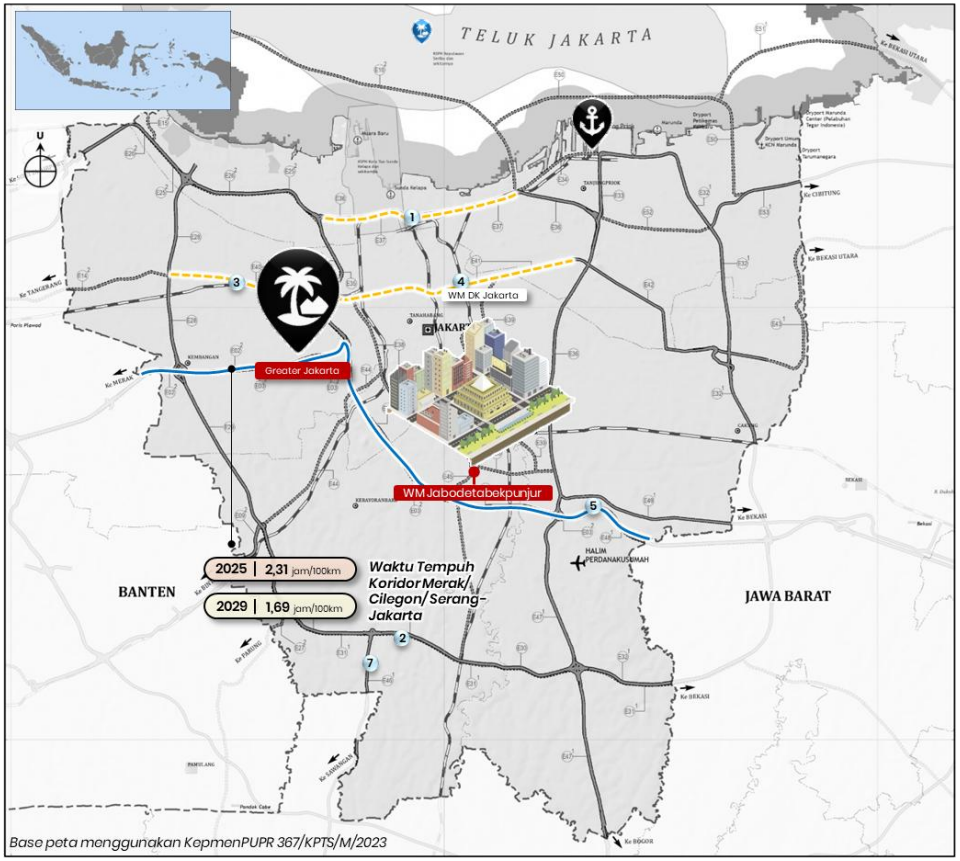
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

Tingkat Aksesibilitas	2025 | 27,35 km/100km²	2029 | 27,35 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	2025 | Tidak masuk target	2029 | Tidak masuk target
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	2025 | 0 km	2029 | 0 km
Tingkat Keselamatan Jalan	2025 | Tidak masuk target	2029 | Tidak masuk target

Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029:
- DPP/KSPN Greater Jakarta
- Pelabuhan Tanjung Priok
- WM Jabodetabekpunjur

Arah Penyelenggaraan Jalan
- Pembangunan Jalan Tol

No	Program Prioritas
1	Penanganan Jalan Tol Ancol Timur – Pluit Elevated (HBR 2)
2	Penanganan JORR Elevated (Cikunir-Ulujami) (meliputi 2 provinsi)
3	Penanganan Jalan Tol Semanan – Grogol (6 Ruas Tol DKI)
4	Penanganan Jalan Tol Grogol – Kelapa Gading (6 Ruas Tol DKI)
5	Penanganan Jalan Tol Cikunir – Karawaci (meliputi 3 provinsi)
6	Penanganan Jalan Tol Bekasi-Cawang-Kp. Melayu
7	Depok – Antasari (meliputi 2 provinsi)



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	- Km	Penanganan Jalan Non Tol	-	Penanganan Jalan Tol	96,41 Km	Penanganan Jembatan	-	Penanganan FO/UP	-	Penanganan Jalan Daerah	-

Lampiran VIII.13 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Jawa Barat

13 Provinsi Jawa Barat

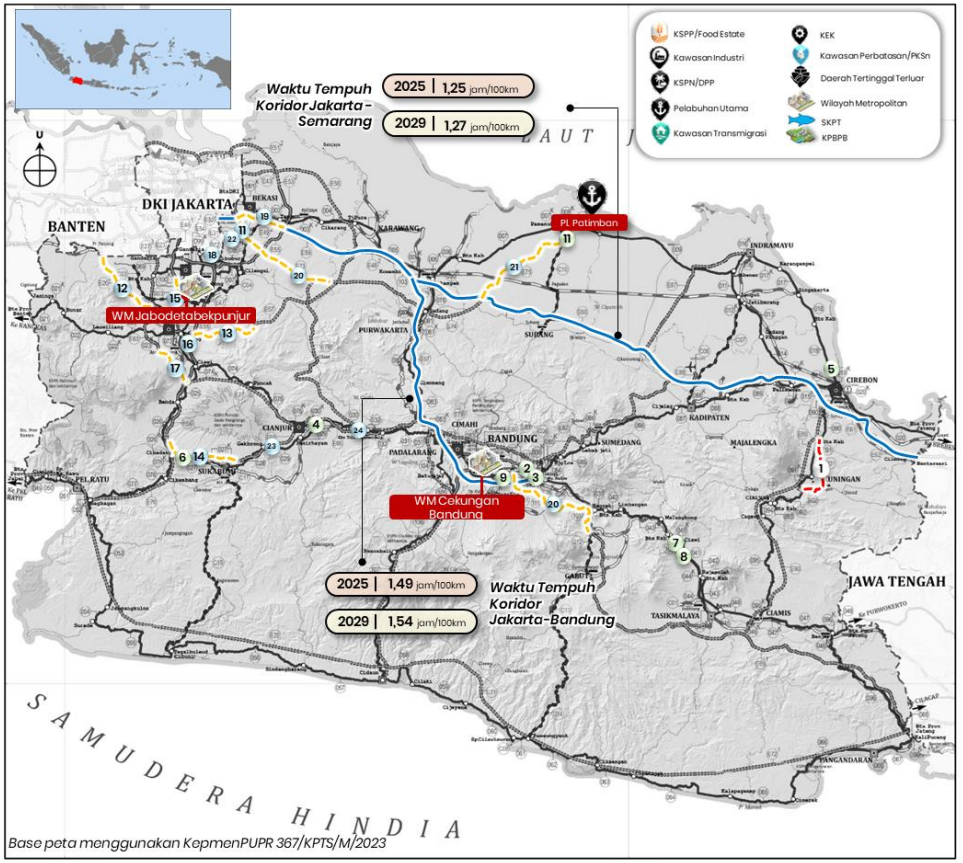
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

	2025	2029
Tingkat Aksesibilitas	6,60 km/100km²	6,61 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	96,75%	97,77%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	11,55 km	23,95 km
Tingkat Keselamatan Jalan	94%	94%

Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029:
- Pelabuhan Patimban
- WM Cekungan Bandung
- WM Jabodetabekpunjur

Arah Penyelenggaraan Jalan
- Peningkatan Aksesibilitas Perkotaan
- Peningkatan Keselamatan Perlintasan KA
- Pembangunan Jalan Tol
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR PERKOTAAN - LINGKAR TIMUR SELATAN KUNINGAN
2	FLYOVER CIBIRU
3	FLYOVER BUAH BATU – KIARACONDONG (MYC)
4	FLYOVER KA JLN. RAYA CIAWI
5	FLYOVER KA JLN. SLAMET RIYADI (CIREBON)
6	FLYOVER KA BTS. KOTA CIBADAK - BTS. KOTA SUKABUMI
7	FLYOVER KA JL. MOCH HATTA (TASIKMALAYA)
8	FLYOVER KA JL. RAYA INDIHIANG I
9	FLYOVER KA GEDEBAGE - SOEKARNO HATTA
10	PEMBANGUNAN JALAN AKSES PELABUHAN PATIMBAN
11	PENANGANAN JORR ELEVATED (CIKUNIR-ULUJAMI) (MELIPUTI 2 PROVINSI)
12	PENANGANAN BOGOR-SERPONG (VIA PARUNG) (JORR III)
13	PENANGANAN JALAN TOL SENTUL SELATAN – KARAWANG BARAT



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	**1.782,65 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**12 Km**	Penanganan Jalan Tol	**637,90 Km**	Penanganan Jembatan	**-**	Penanganan FO/UP	**4.900 m**	Penanganan Jalan Daerah	**- Km**

13 Provinsi Jawa Barat

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

		2025	2029
Tingkat Aksesibilitas		6,60 km/100km²	6,61 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional		96,75%	97,77%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)		11,55 km	23,95 km
Tingkat Keselamatan Jalan		94%	94%

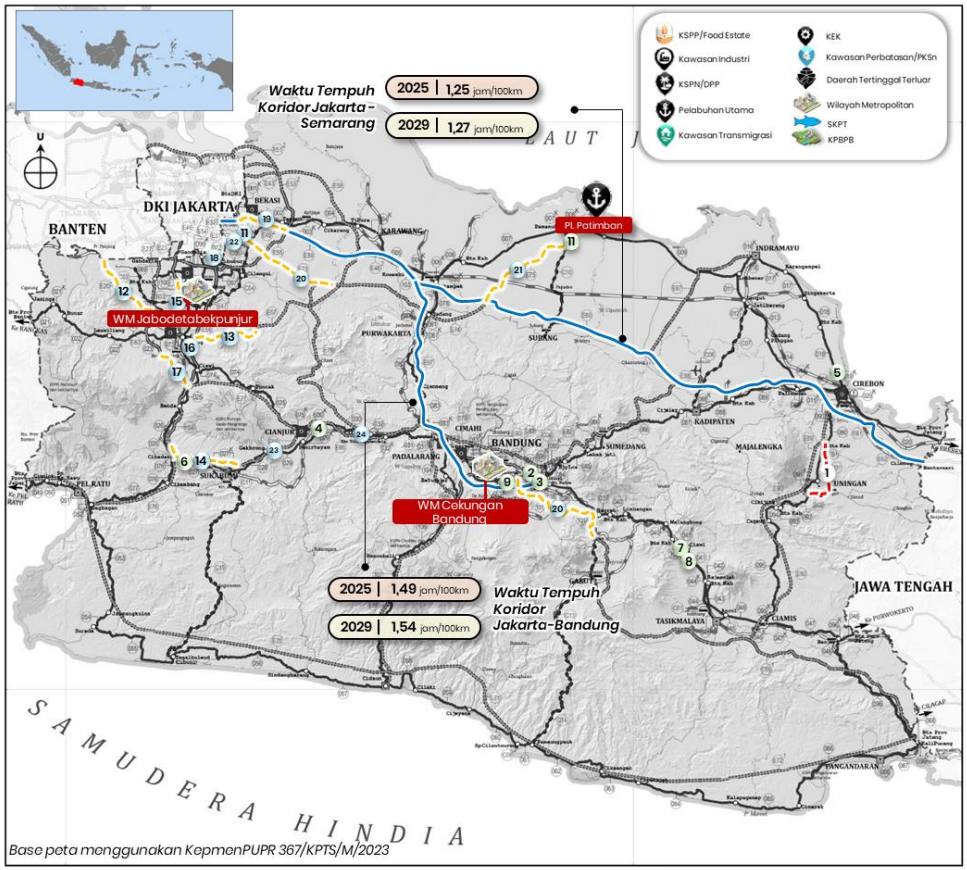
Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029:

- Pelabuhan Patimban
- WM Cekungan Bandung
- WM Jabodetabekpunjur

Arah Penyelenggaraan Jalan

- Peningkatan Aksesibilitas Perkotaan
- Peningkatan Keselamatan Perlintasan KA
- Pembangunan Jalan Tol
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
14	PENANGANAN TOL CIAWI-SUKABUMI
15	PENANGANAN JALAN TOL DEPOK – ANTASARI (MELIPUTI 2 PROVINSI)
16	PENANGANAN BOGOR RING ROAD
17	PENANGANAN JALAN TOL CARINGIN – DRAMAGA – SALABENDA
18	PENANGANAN JALAN TOL JAKARTA – CIKAMPEK II SELATAN
19	PENANGANAN JALAN TOL BEKASI – CAWANG – KP. MELAYU
20	PENANGANAN JALAN TOL GEDEBAGE – TASIKMALAYA – CILACAP (MELIPUTI 2 PROVINSI)
21	PENANGANAN JALAN TOL AKSES PELABUHAN PATIMBAN
22	PENANGANAN JALAN TOL CIKUNIR – KARAWACI (MELIPUTI 2 PROVINSI)
23	PENANGANAN JALAN TOL SUKABUMI – CIRANJANG
24	PENANGANAN JALAN TOL CIRANJANG - PADALARANG



Base peta menggunakan KepmenPUPR 367/KPTS/M/2023

**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	**1.782,65 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**12 Km**	Penanganan Jalan Tol	**637,90 Km**	Penanganan Jembatan	**-**	Penanganan FO/UP	**4.900 m**	Penanganan Jalan Daerah	**- Km**

Lampiran VIII.14 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Jawa Tengah

14 Provinsi Jawa Tengah

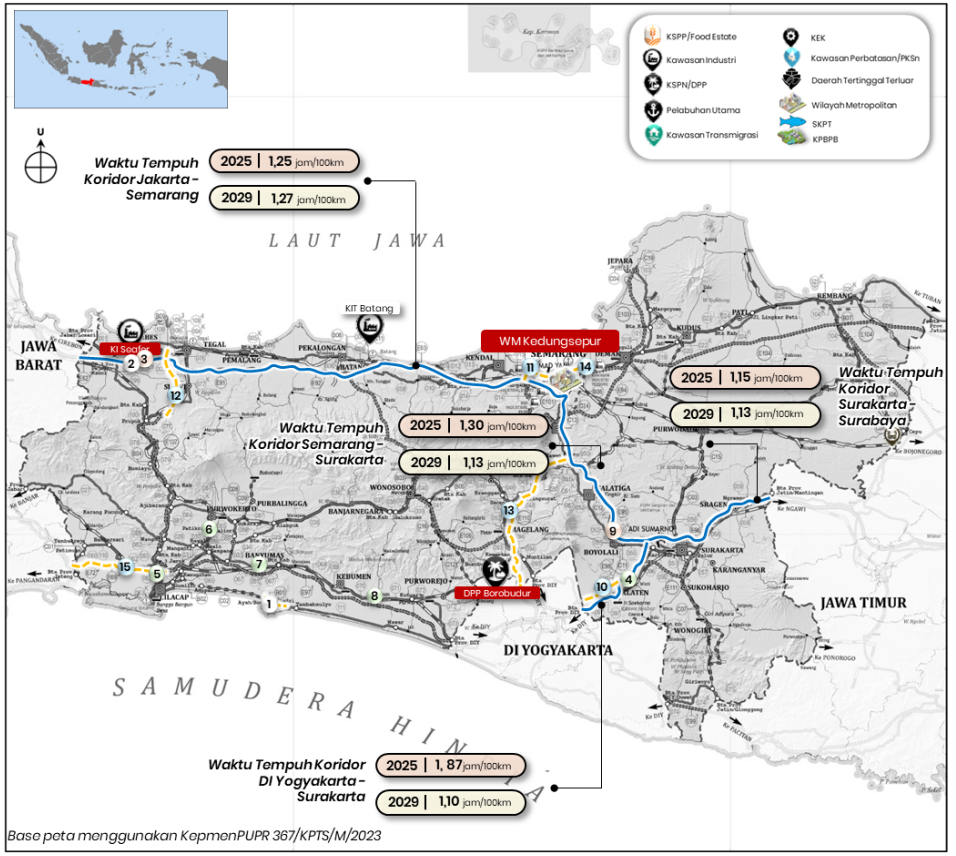
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

Tingkat Aksesibilitas	2025 | 5,70 km/100km²	2029 | 6,16 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	2025 | 96,46%	2029 | 97,44%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	2025 | 17,46 km	2029 | 17,51 km
Tingkat Keselamatan Jalan	2025 | 70%	2029 | 71%

Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029:
- KI Batang
- KI Seafer
- DPP Borobudur – Yogyakarta - Prambanan
- WM Kedungsepur

Arah Penyelenggaraan Jalan
- Penuntasan Missing Link
- Pembangunan Jalan Akses KI
- Peningkatan Keselamatan Perlintasan KA
- Pembangunan Jalan Tol
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	Pembangunan Jalan Ayah - Jladri
2	Jalan Akses KI Seafer
3	Pembangunan Jembatan Seafer
4	Flyover Diponegoro (Klaten)
5	Sidaroja – Sp. 3 Jeruk Legi (Kubangkangkung) (Perlintasan Ka)
6	Patikraja - Rawalo (Perlintasan KA)
7	Bts. Banyumas/Kebumen - Sp. 3 Barat (Perlintasan KA)
8	Sp. 3 Timur Jln. Lingkar Selatan Kebumen-Prembun (Perlintasan KA)
9	Jembatan Sruwen – Terminal Boyolali
10	Penanganan Jalan Tol Solo – Yogyakarta – NYIA Kulonprogo (*gabungan 2 provinsi)
11	Penanganan Harbour Toll Road Semarang
12	Penanganan Jalan Tol Pejagan-Cilacap
13	Penanganan Jalan Tol Yogyakarta-Bawen (meliputi 2 provinsi)
14	Penanganan Jalan Tol Semarang – Demak (Seksi Semarang-Sayung)
15	Penanganan Jalan Tol Gedebage – Tasikmalaya – Cilacap (Meliputi 2 Provinsi)



Base peta menggunakan KepmenPUPR 367/KPTS/M/2023

**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	**1.581,30 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**20,1 Km**	Penanganan Jalan Tol	**288,38 Km**	Penanganan Jembatan	**179,75 m**	Penanganan FO/UP	**1.825 m**	Penanganan Jalan Daerah	**-**

Lampiran VIII.15 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

15 Provinsi DI Yogyakarta

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

		2025	2029
Tingkat Aksesibilitas		9,82 km/100km²	11,22 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional		99,32%	99,61%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)		1,51 km	7,62 km
Tingkat Keselamatan Jalan		95%	95%

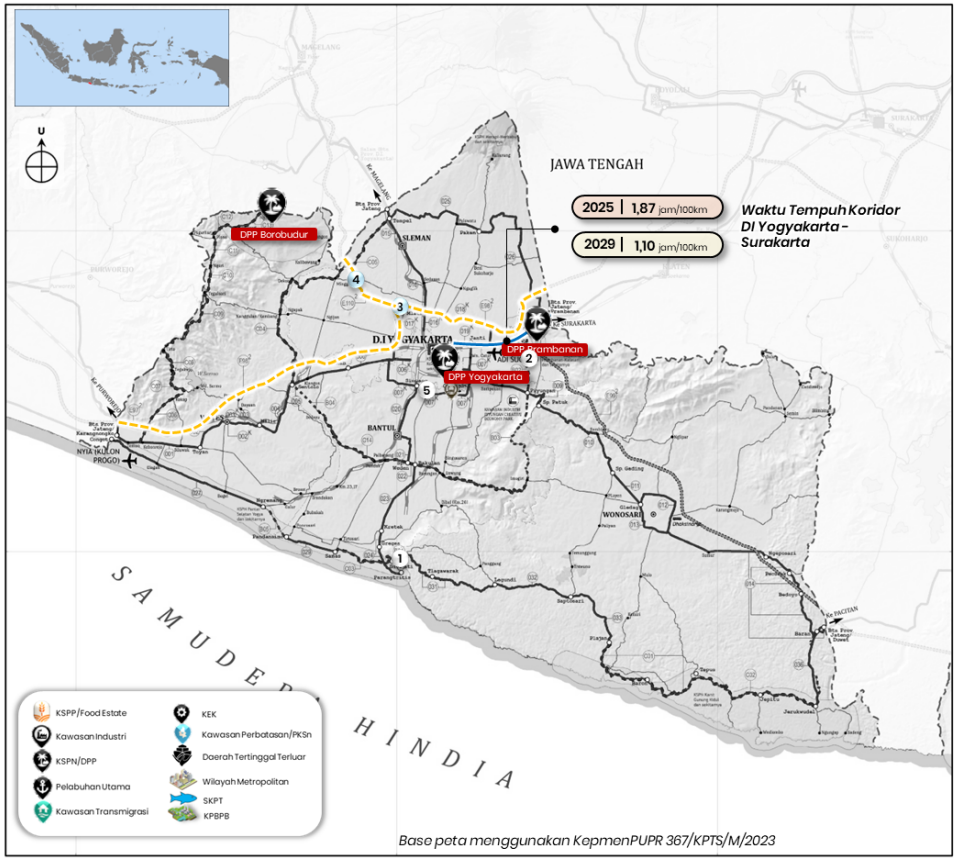
Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029:

- DPP Borobudur – Yogyakarta - Prambanan

Arah Penyelenggaraan Jalan

- Penuntasan Missing Link
- Pembangunan Jalan Tol
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025–2029 (di Luar Preservasi)
1	Pembangunan Jalan Kretek (Parangtritis) - Girijati
2	Pembangunan Jalan Kalasan/Prambanan - Piyungan (Kalasan/Prambanan - Bokoharjo)
3	Penanganan Jalan Tol Solo – Yogyakarta – NYIA Kulonprogo (*gabungan 2 provinsi)
4	Penanganan Jalan Tol Yogyakarta-Bawen (meliputi 2 provinsi)
5	Pelebaran Menambah Lajur Yogyakarta – Bts. Kota Bantul



*Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional

Panjang Jalan Nasional	**307,23 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**8,30 Km**	Penanganan Jalan Tol	**115,88 Km**	Penanganan Jembatan	-	Penanganan FO/UP	-	Penanganan Jalan Daerah	-

Lampiran VIII.16 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Jawa Timur

16 Provinsi Jawa Timur

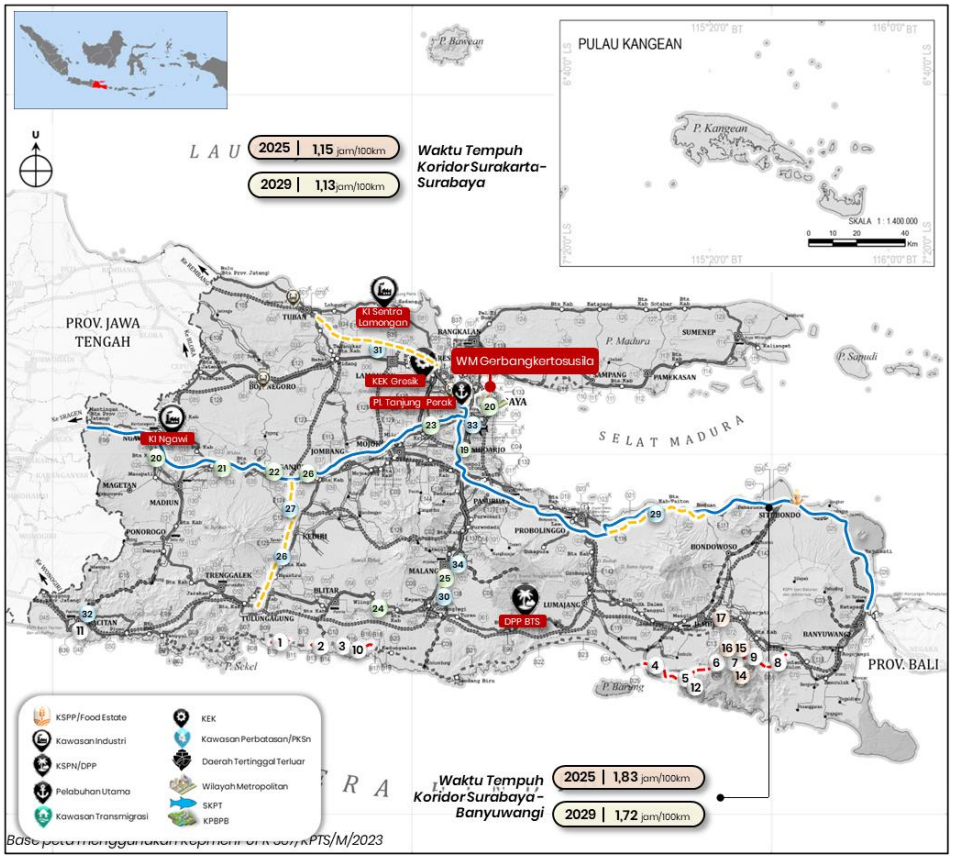
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

	2025	2029
Tingkat Aksesibilitas	5,87 km/100km²	6,11 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	96,46%	98,08%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	45,40 km	47,78 km
Tingkat Keselamatan Jalan	96%	96%

Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029:
- KI Ngawi
- KI Sentra Lamongan
- KEK JIIPE Gresik
- DPP Bromo – Tengger – Semeru
- PU Tanjung Perak
- WM Gerbangkertosusila

Arah Penyelenggaraan Jalan
- Penuntasan Missing Link
- Peningkatan aksesibilitas perkotaan
- Peningkatan Keselamatan Perlintasan KA
- Pembangunan Jalan Tol
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	Pembangunan Jalan Brumbun – P.Sine
2	Pembangunan Jalan Bululawang – Sidomulyo – Tambakrejo
3	Pembangunan Jalan Pantai Serang – Sumbersih
4	Pembangunan Jalan Puger – Sumberejo
5	Pembangunan Jalan Sumberejo – Sidodadi
6	Pembangunan Jalan Sidodadi – Sanenrejo
7	Pembangunan Jalan Sanenrejo – Bts. Kab. Banyuwangi
8	Pembangunan Jalan Tengkinol – Malangsari – Kedunglembu
9	Pembangunan Jalan Malangsari – Bts. Kab. Jember
10	Pembangunan Sumbersih – Ringinrejo
11	Pembangunan Akses Pelabuhan Pacitan
12	Pembangunan Jalan Ringinrejo - Jolosutro
13	Pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Lamongan
14	Pembangunan Jembatan Ruas Sumberrejo - Sidodadi
15	Pembangunan Jembatan Ruas Sanenrejo – Bts. Kab. Banyuwangi I
16	Pembangunan Jembatan Ruas Sanenrejo – Bts. Kab. Banyuwangi II
17	Pembangunan Jembatan Ruas Sanenrejo – Bts. Kab. Banyuwangi III



Base peta menggunakan Kepmen PUPR No. 367/KPTS/M/2023

**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	2.261,68 Km	Penanganan Jalan Non Tol	129,18 Km	Penanganan Jalan Tol	532,22 km	Penanganan Jembatan	1.568 m	Penanganan FO/UP	3.086,29 m	Penanganan Jalan Daerah	25,18 Km

16 Provinsi Jawa Timur

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

Tingkat Aksesibilitas	2025	5,87 km/100km²	2029	6,11 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	2025	96,46%	2029	98,08%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	2025	45,40 km	2029	47,78 km
Tingkat Keselamatan Jalan	2025	96%	2029	96%

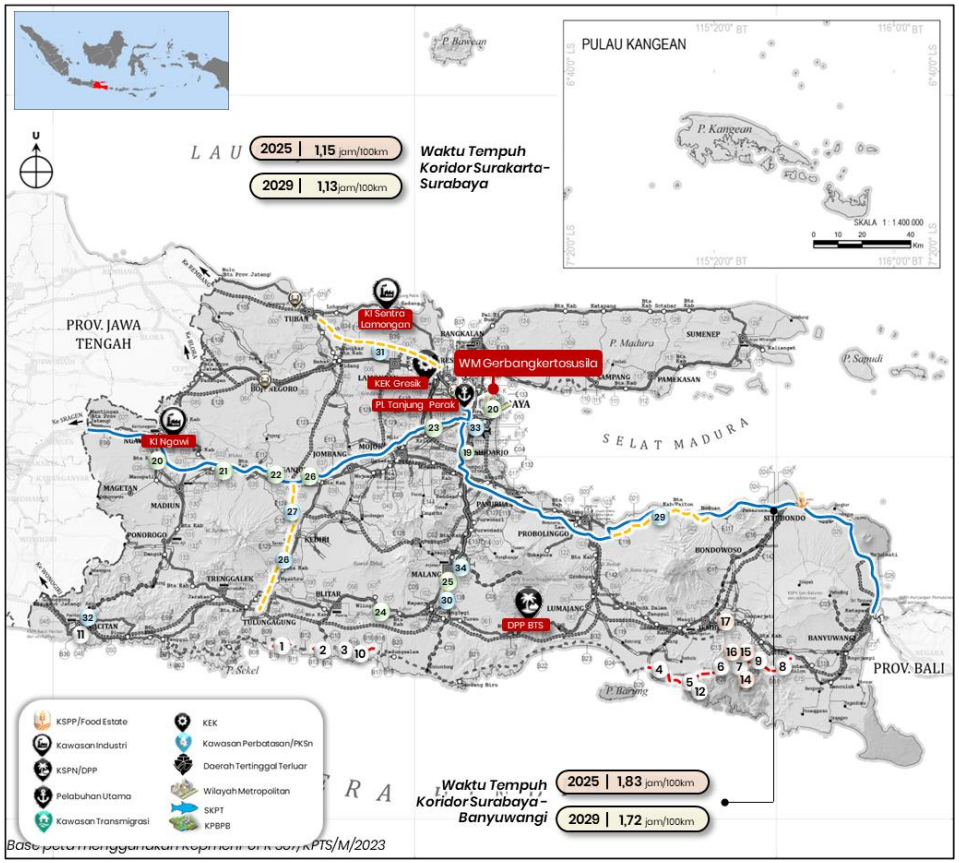
Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029:

- KI Ngawi
- KI Sentra Lamongan
- KEK JIIPE Gresik
- DPP Bromo – Tengger – Semeru
- PU Tanjung Perak
- WM Gerbangkertosusila

Arah Penyelenggaraan Jalan

- Penuntasan Missing Link
- Peningkatan aksesibilitas perkotaan
- Peningkatan Keselamatan Perlintasan KA
- Pembangunan Jalan Tol
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
18	Jembatan Kalibedandung
19	Pembangunan FO Gedangan
20	Perlintasan Kereta Api Jalan Kenjeran (Surabaya)
21	Jalan Bts. Kab Ngawi - Maospati (PERLINTASAN KA)
22	Jalan BTS Kab Madiun - BTS Kota Nganjuk II (PERLINTASAN KA)
23	Jalan Jampirogo-mlirip (PERLINTASAN KA)
24	Jalan Bts. Kota Wlingi - Bts. Kab. Malang I (PERLINTASAN KA)
25	Jl. K.S. Tubun (Malang) (PERLINTASAN KA)
26	Pembangunan Perlintasan Kereta Api Kertosono - Bts. Kab. Jombang
27	Penanganan Jalan Tol Kediri - Tulungagung
28	Penanganan Jalan Tol Kertosono - Kediri
29	Penanganan Jalan Tol Probolinggo - Banyuwangi
30	Penanganan Jalan Tol Malang – Kepanjen
31	Penanganan Tuban – Babat – Lamongan – Gresik
32	Perbaikan Geometrik Jalan GLONGGONG - BTS. KOTA PACITAN
33	Duplikasi Jembatan Manyar 10B
34	Dukungan Jalan Daerah – Gondanglegi - Balekambang



Base peta menggunakan Kepmen ATR 367/KPTS/M/2023

**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	2.261,68 Km	Penanganan Jalan Non Tol	129,18 Km	Penanganan Jalan Tol	532,22 km	Penanganan Jembatan	1.568 m	Penanganan FO/UP	3.086,29 m	Penanganan Jalan Daerah	25,18 Km

Lampiran VIII.17 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Kalimantan Barat

17 Provinsi Kalimantan Barat

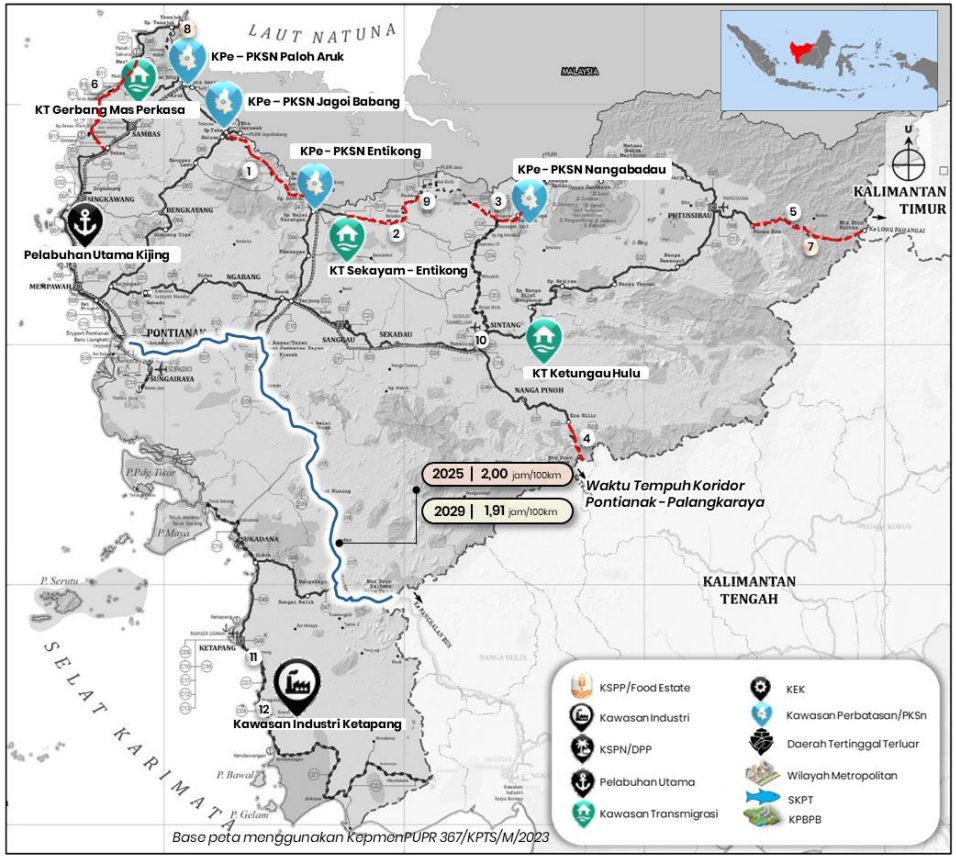
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

Tingkat Aksesibilitas	2025 | 1,72 km/100km²	2029 | 2,02 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	2025 | 95,58%	2029 | 97,35%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	2025 | 4,10 km	2029 | 4,60 km
Tingkat Keselamatan Jalan	2025 | 68%	2029 | 68%

Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029:
- Pelabuhan Kijing
- KI Ketapang
- KT Gerbang Mas Perkasa (Sambas)
- KT Sekayam – Entikong (Sanggau)
- KT Ketungau Hulu (Sintang)
- Kawasan Perbatasan/PKSN Paloh-Aruk
- Kawasan Perbatasan/ PKSN Entikong
- Kawasan Perbatasan/ PKSN Nangau Badau
- Kawasan Perbatasan/ PKSN Jagoi Babang

Arah Penyelenggaraan Jalan
- Pembangunan Jalan Daerah Tertinggal dan Perbatasan
- Pembangunan Jalan *Missing Link* Lintas Selatan
- Pembangunan Jalan *Missing Link* Lintas Tengah
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	Pembangunan Jalan Sp. Take – Sp. Sontas
2	Pembangunan Jalan Sp. Balai Karangan - Rasau
3	Pembangunan Jalan Rasau – Sp. Nanga Kantuk
4	Pembangunan Jalan Nanga Ella Ilir – Bts. Prov. Kalimantan Barat/Bts. Prov. Kalimantan Tengah
5	Pembangunan Jalan Nanga Era – Bts. Prov. Kalimantan Barat/Bts. Prov. Kalimantan Timur
6	Pembangunan Jalan Merbau - Tebas
7	Pembangunan Jembatan Nanga Era – Bts. Prov. Kalimantan Timur
8	Pembangunan Jembatan Pile Slab di Ruas Aruk – Bts. Kec Siding/Seluas
9	Jembatan Sungai Belubu
10	Pelebaran Menambah Lajur – Jalan Lintas Melawi
11	Dukungan Jalan Daerah – Bts. Kota Ketapang – Pesaguan
12	Dukungan Jalan Daerah – Pesaguan – Kendawangan



Base peta menggunakan KepmenPUPR 367/KPTS/M/2023

**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	**2.287,52 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**254,44 Km**	Penanganan Jalan Tol	**200,54 Km**	Penanganan Jembatan	**852,0 m**	Penanganan FO/UP	**- m**	Penanganan Jalan Daerah	**67,30 Km**

Lampiran VIII.18 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Kalimantan Tengah

18 Provinsi Kalimantan Tengah

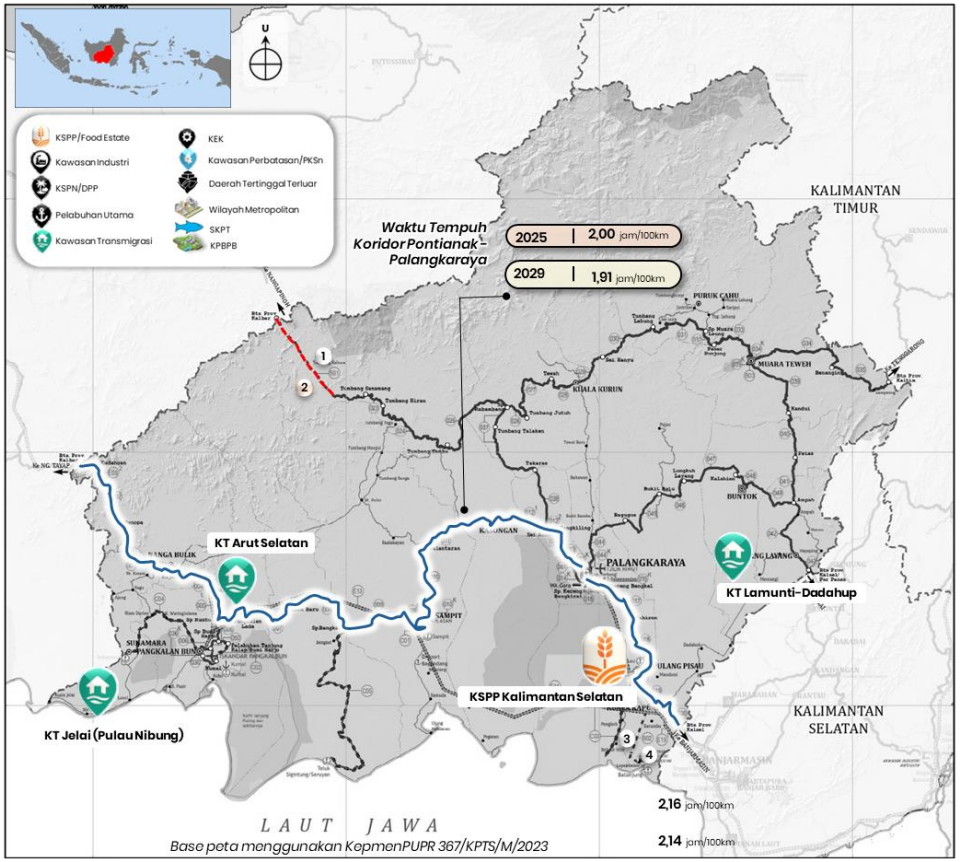
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

Tingkat Aksesibilitas	2025 | 1,37 km/100km²	2029 | 1,43 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	2025 | 82,36%	2029 | 90,59%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	2025 | 0 km	2029 | 0 km
Tingkat Keselamatan Jalan	2025 | 31%	2029 | 43%

Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029
- KT Lamunti – Dadahup
- KT Jelai (Pulau Nibung)
- KT Arun Selatan
- Food Estate Kalimantan Tengah

Arah Penyelenggaraan Jalan
- Pembangunan Jalan *Missing Link* Lintas Tengah
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	Pembangunan Jalan Bts. Prov. Kalimantan Barat / Bts. Prov. Kalimantan Tengah – Tumbang Senamang
2	Pembangunan Jembatan Bts. Prov. Kalimantan Barat / Bts. Prov. Kalimantan Tengah – Tumbang Sanamang
3	Dukungan Jalan Daerah – Akses Pelabuhan Seruyan/Teluk Segintung
4	Dukungan Jalan Daerah - Akses Menuju Pelabuhan Batanjung



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	**2.094,29 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**100,5 Km**	Penanganan Jalan Tol	**-**	Penanganan Jembatan	**181,0 m**	Penanganan FO/UP	**- m**	Penanganan Jalan Daerah	**24,00 Km**

Lampiran VIII.19 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Kalimantan Selatan

19 Provinsi Kalimantan Selatan

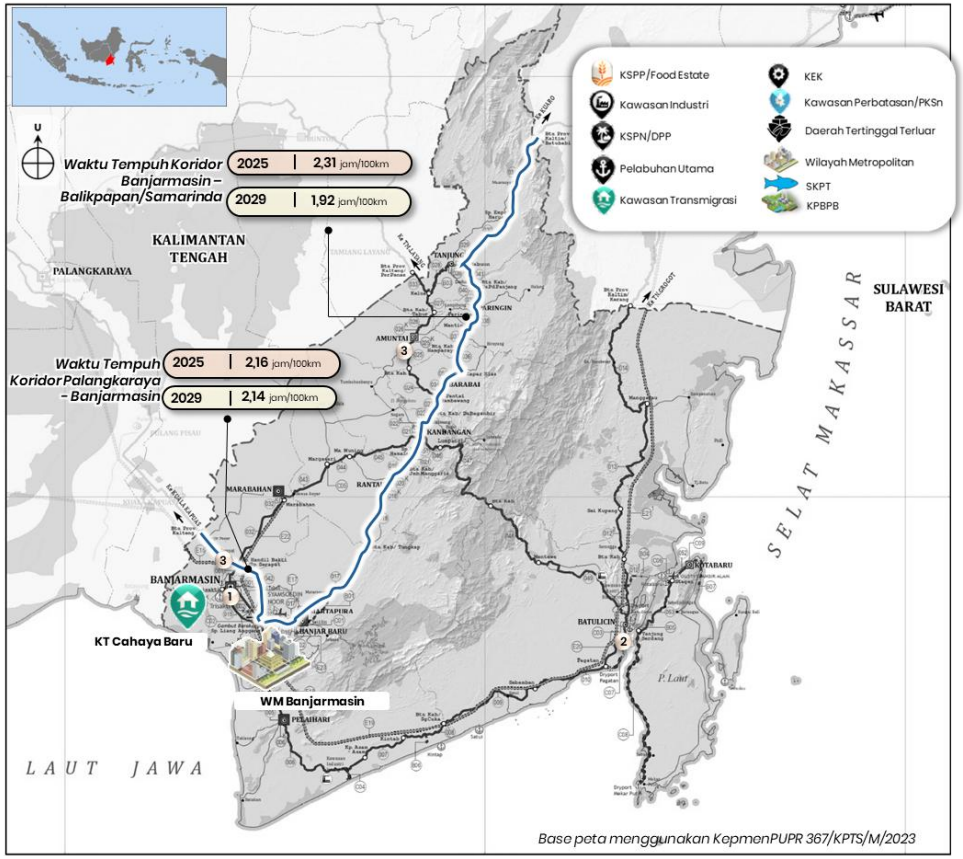
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

	2025	2029
Tingkat Aksesibilitas	3,24 km/100km²	3,25 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	95,27%	97,42%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	4,88 km	5,96 km
Tingkat Keselamatan Jalan	48%	48%

Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029
- WM Kota Banjarmasin
- KT Cahaya Baru (Barito Kuala)

Arah Penyelenggaraan Jalan
- Pembangunan Jembatan Koridor Jalan Logistik *(Backbone)*
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	Pembangunan Jembatan Barito I (Duplikasi)
2	Pembangunan Jembatan Tanah Bumbu – Pulau Laut
3	Pelebaran Menuju Standar - ANJIR PASAR (BTS. PROV. KALTENG) - SP. HANDIL BAKTI/SP.SERAPAT - BTS. KOTA BANJARMASIN



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	1.204,18 Km	Penanganan Jalan Non Tol	2,53 Km	Penanganan Jalan Tol	-	Penanganan Jembatan	1.532 m	Penanganan FO/UP	- m	Penanganan Jalan Daerah	-

Lampiran VIII.20 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Kalimantan Timur

20 Provinsi Kalimantan Timur

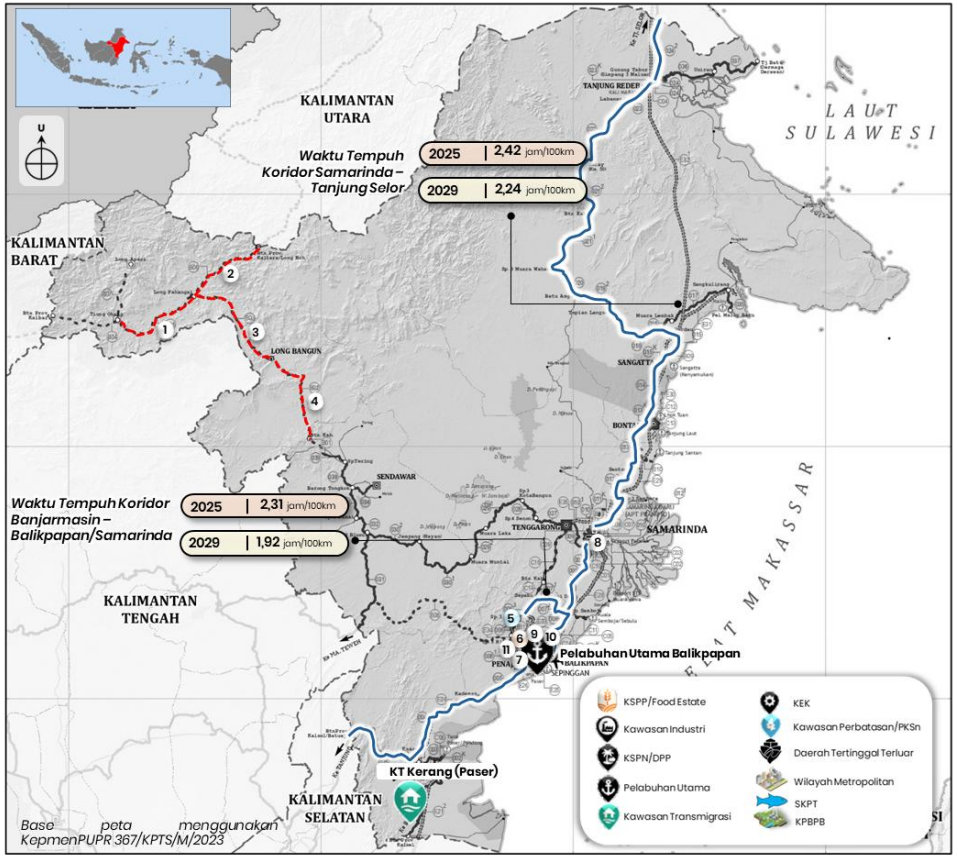
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

Tingkat Aksesibilitas	2025 | 1,61 km/100km²	2029 | 1,83 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	2025 | 89,11%	2029 | 93,00%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	2025 | 0,99 km	2029 | 29,79 km
Tingkat Keselamatan Jalan	2025 | 88%	2029 | 93%

Simpul dan Kawasan Prioritas Prioritas
- Pelabuhan Utama Balikpapan
- KT Kerang (Paser)

Arah Penyelenggaraan Jalan
- Pembangunan Jalan Daerah Tertinggal dan Perbatasan
- Pembangunan Jalan Tol mendukung IKN
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	Pembangunan Jalan Tiong Ohang – Long Pahangai
2	Pembangunan Jalan Long Pahangai – Long Boh
3	Pembangunan Jalan Long Bagun – Long Pahangai
4	Pembangunan Jalan Tering – Long Bagun
5	Penanganan Jalan Tol Akses IKN
6	Duplikasi Jembatan Pulau Balang Bentang Pendek II
7	Dukungan jalan daerah Akses menuju Pelabuhan Penajam Paser
8	Dukungan jalan daerah akses Pelabuhan Palaran
9	Pelebaran Menambah Lajur Kademan – Penajam
10	Pelebaran Menambah Lajur Mulawarman – Sp.3 Tol Balsam
11	Dukungan pada Jalan Tol IKN



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	**1.806,76 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**268,93 Km**	Penanganan Jalan Tol	**181,15 km**	Penanganan Jembatan	**224 m**	Penanganan FO/UP	**- m**	Penanganan Jalan Daerah	**9,00 km**

Lampiran VIII.21 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Kalimantan Utara

21 Provinsi Kalimantan Utara

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

	2025	2029
Tingkat Aksesibilitas	0,95 km/100km²	0,99 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	96,99%	98,16%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	0 km	0 km
Tingkat Keselamatan Jalan	100%	100%

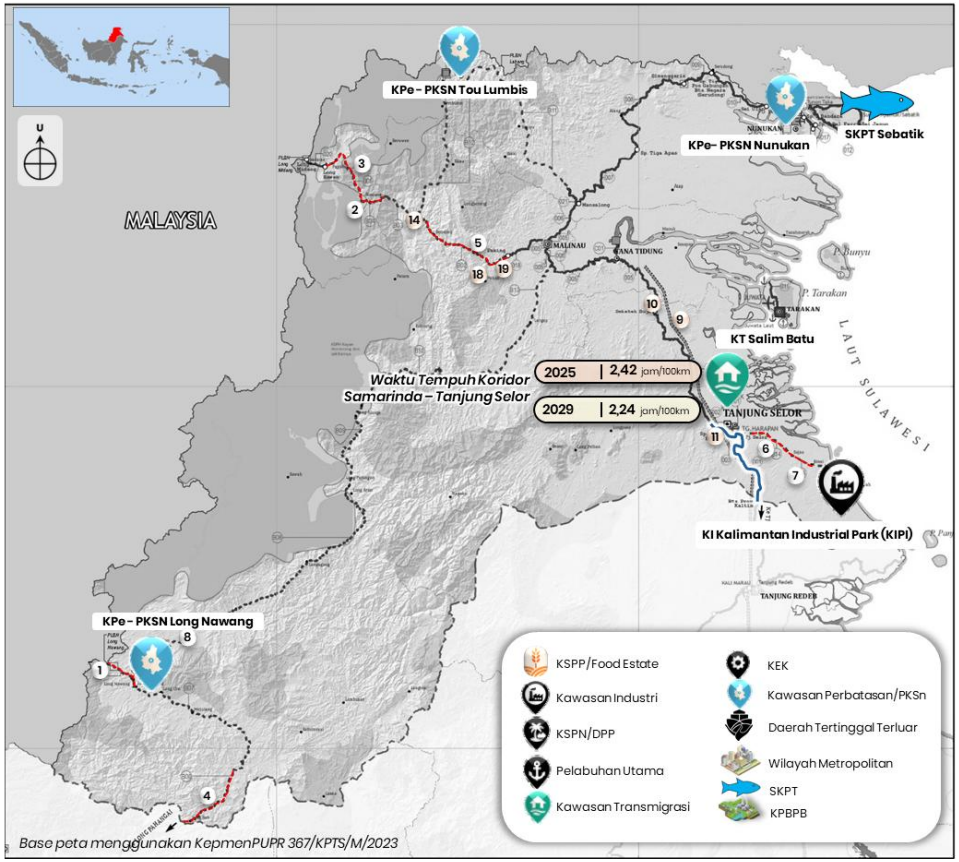
Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029

- KT Salim Batu
- KI Kalimantan Industrial Park
- Kawasan Perbatasan/PKSN Nunukan
- Kawasan Perbatasan/PKSN PKSN Tou Lumbis
- Kawasan Perbatasan/PKSN PKSN Long Nawang
- SKPT Sebatik

Arah Penyelenggaraan Jalan

- Pembangunan Jalan Daerah Tertinggal dan Perbatasan
- Pembangunan Jalan Mendukung Kawasan Industri Kalimantan Industrial Park Indonesia
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	Pembangunan Jalan Long Nawang – Pos PLBN
2	Pembangunan Jalan Semamu – Bts. Kab. Malinau/Nunukan
3	Pembangunan Jalan Binuang – Long Bawan
4	Pembangunan Jalan Long Boh – Long Metulang
5	Pembangunan Jalan Malinau – Long Semamu (Paking – Semamu)*
6	Pembangunan Jalan Tanjung selor – Sajau
7	Pembangunan Jalan Sajau - Binai
8	Pembangunan Jalan Long Metulang – Long Nawang
9	Pembangunan Jembatan Sei Seriman 1
10	Pembangunan Jembatan Sei Seriman 2



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	**643,52 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**205,27 Km**	Penanganan Jalan Tol	**-**	Penanganan Jembatan	**1.014,0 m**	Penanganan FO/UP	**- m**	Penanganan Jalan Daerah	**-**

21 Provinsi Kalimantan Utara

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

		2025	2029
Tingkat Aksesibilitas		0,95 km/100km²	0,99 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional		96,99%	98,16%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)		0 km	0 km
Tingkat Keselamatan Jalan		100%	100%

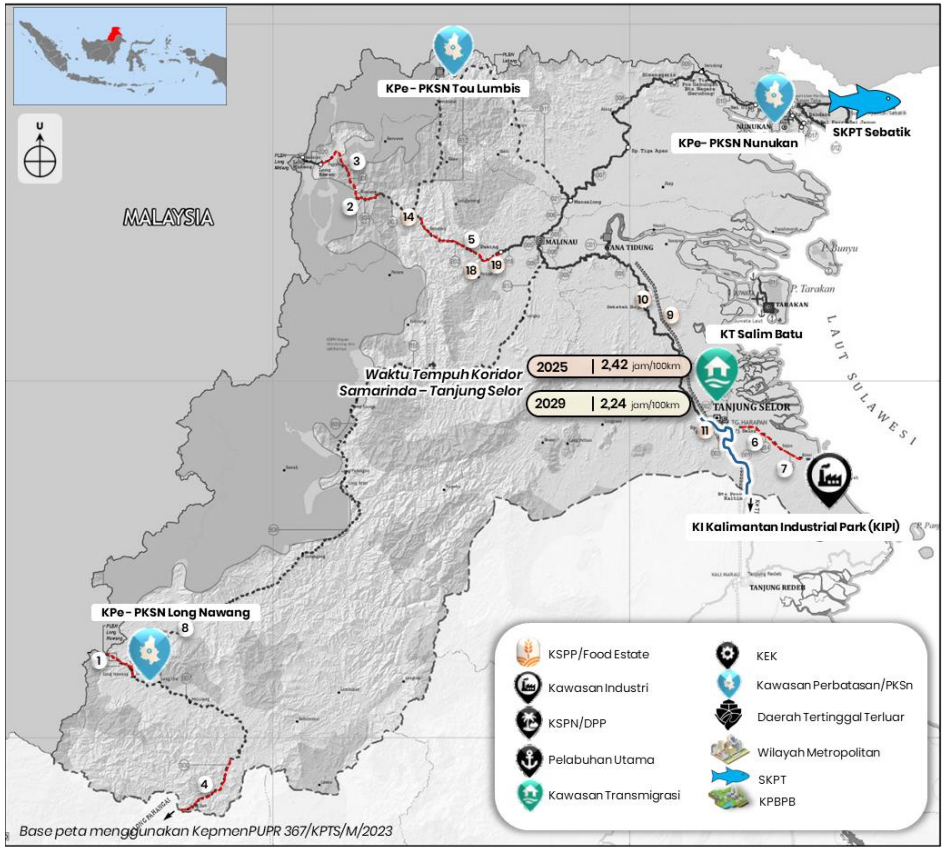
Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029

- KT Salim Batu
- KI Kalimantan Industrial Park
- Kawasan Perbatasan/PKSN Nunukan
- Kawasan Perbatasan/PKSN PKSN Tou Lumbis
- Kawasan Perbatasan/PKSN PKSN Long Nawang
- SKPT Sebatik

Arah Penyelenggaraan Jalan

- Pembangunan Jalan Daerah Tertinggal dan Perbatasan
- Pembangunan Jalan Mendukung Kawasan Industri Kalimantan Industrial Park Indonesia
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
11	PEMBANGUNAN JEMBATAN BANGAO
12	PEMBANGUNAN JEMBATAN KURA-KURA CS
13	PEMBANGUNAN JEMBATAN MELASUK KECIL
14	PEMBANGUNAN JEMBATAN SUNGAI KRAYAN CS
15	PEMBANGUNAN JEMBATAN JEMPOLON 2 CS
16	PEMBANGUNAN JEMBATAN SEMUNTI CS
17	PEMBANGUNAN JEMBATAN SEBULUNG CS
18	PEMBANGUNAN JALAN MALINAU - SEMAMU 2
19	PEMBANGUNAN JALAN MALINAU - SEMAMU 1



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	**643,52 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**205,27 Km**	Penanganan Jalan Tol	**-**	Penanganan Jembatan	**1.014,0 m**	Penanganan FO/UP	**- m**	Penanganan Jalan Daerah	**-**

Lampiran VIII.22 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Bali

22 Provinsi Bali

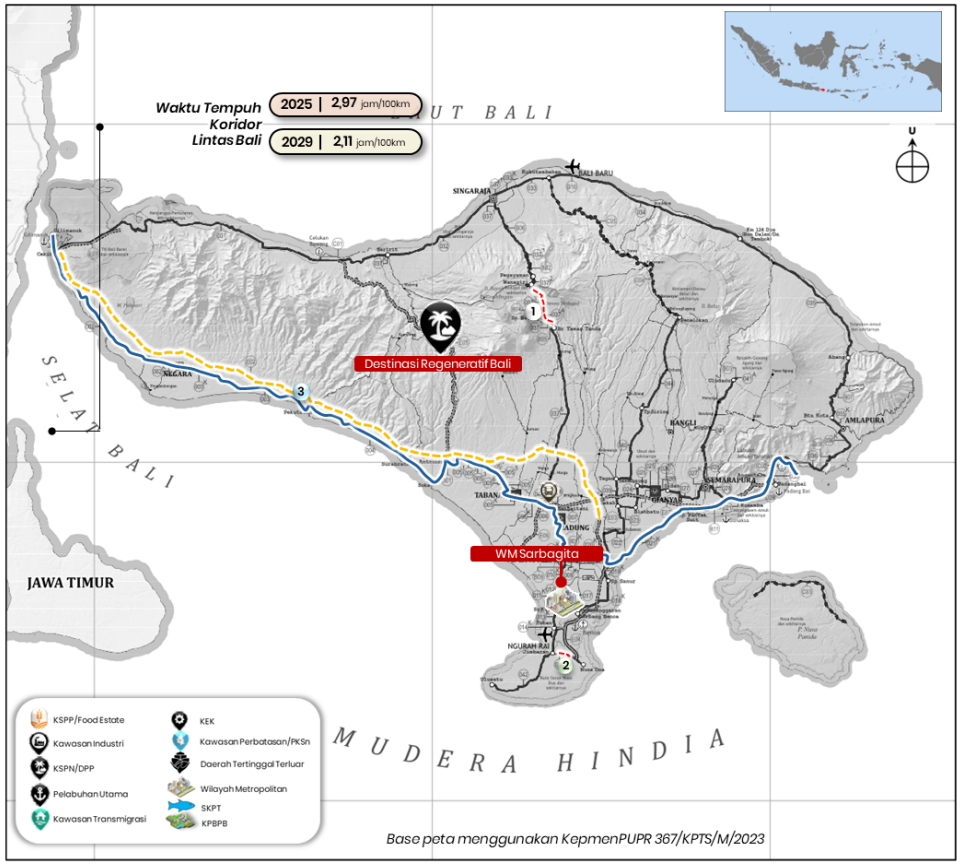
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

	2025	2029
Tingkat Aksesibilitas	10,73 km/100km²	10,74 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	99,04%	99,39%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	0 km	0,50 km
Tingkat Keselamatan Jalan	65%	76%

Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029:
- DPP/KSPN Destinasi Regeneratif Bali
- WM Sarbagita

Arah Penyelenggaraan Jalan
- Pembangunan shortcut Jalan Nasional
- Pembangunan Jalan Tol
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	PERBAIKAN GEOMETRIK BTS. KOTA SINGARAJA - MENGWITANI (SC 9&10)
2	UP Jl Tugu Ngurah Rai – Nusa Dua
3	Penanganan Jalan Tol Gilimanuk - Mengwi



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	589,64 Km	Penanganan Jalan Non Tol	4,06 Km	Penanganan Jalan Tol	98,26 Km	Penanganan Jembatan	25 m	Penanganan FO/UP	500 m	Penanganan Jalan Daerah	-

Lampiran VIII.23 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Nusa Tenggara Barat

23 Provinsi Nusa Tenggara Barat

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

	2025	2029
Tingkat Aksesibilitas	4,78 km/100km²	5,10 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	97,99%	98,78%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	1,39 km	1,39 km
Tingkat Keselamatan Jalan	78%	88%

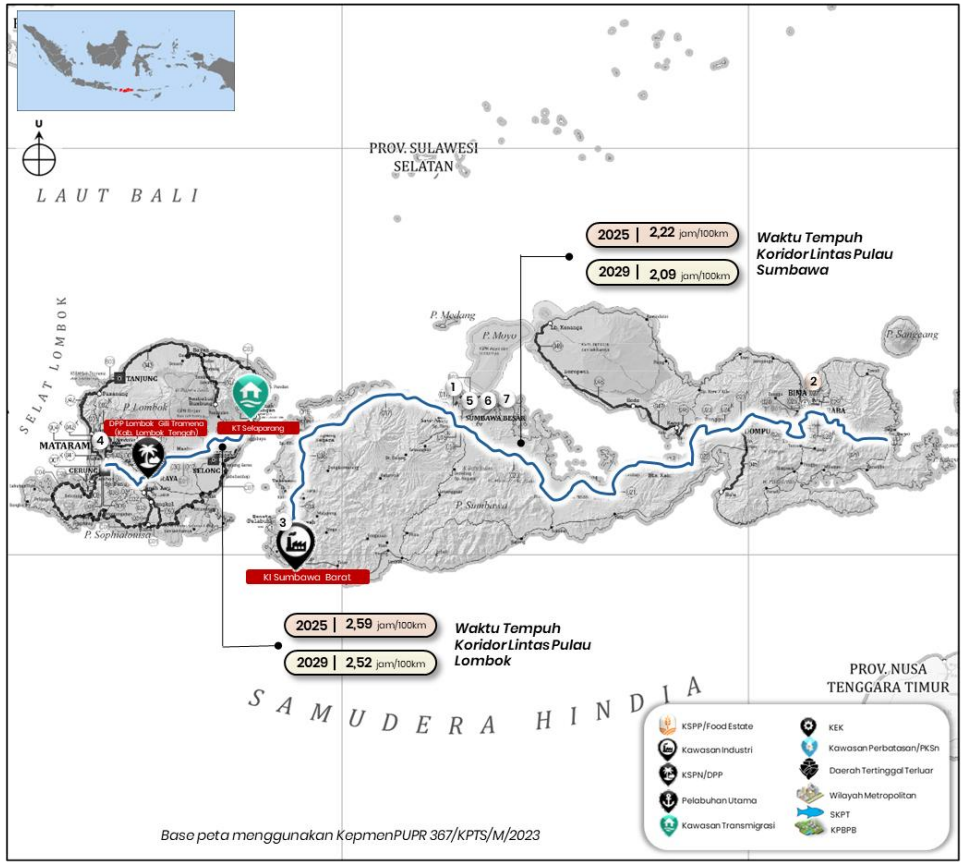
Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029:

- KI Sumbawa Barat
- DPP Lombok Gili Tramena
- Kawasan Transmigrasi Selaparang (Lombok Timur)
- DTSDT di Kab. Lombok Utara

Arah Penyelenggaraan Jalan

- Pembangunan jalan koridor logistik

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	Pembangunan Jalan Akses KSPN Samota
2	Pembangunan Jembatan Lewamori
3	PENANGANAN TITIK RAWAN KECELAKAAN JEREWEH – BENETE
4	JALAN SALEH SUNGKAR 2 – SALEH SUNGKAR 1 – ENERGI
5	Jembatan Padak Tui I
6	Jembatan Padak Tui II
7	Jembatan Padak Tui III



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	939,64 Km	Penanganan Jalan Non Tol	4,50 Km	Penanganan Jalan Tol	-	Penanganan Jembatan	2,55 Km	Penanganan FO/UP	- m	Penanganan Jalan Daerah	-

Lampiran VIII.24 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Nusa Tenggara TImur

24 Provinsi Nusa Tenggara Timur

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

Tingkat Aksesibilitas	2025 | 4,68 km/100km²	2029 | 4,85 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	2025 | 93,26%	2029 | 96,31%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	2025 | 0 km	2029 | 1,95 km
Tingkat Keselamatan Jalan	2025 | 34%	2029 | 42%

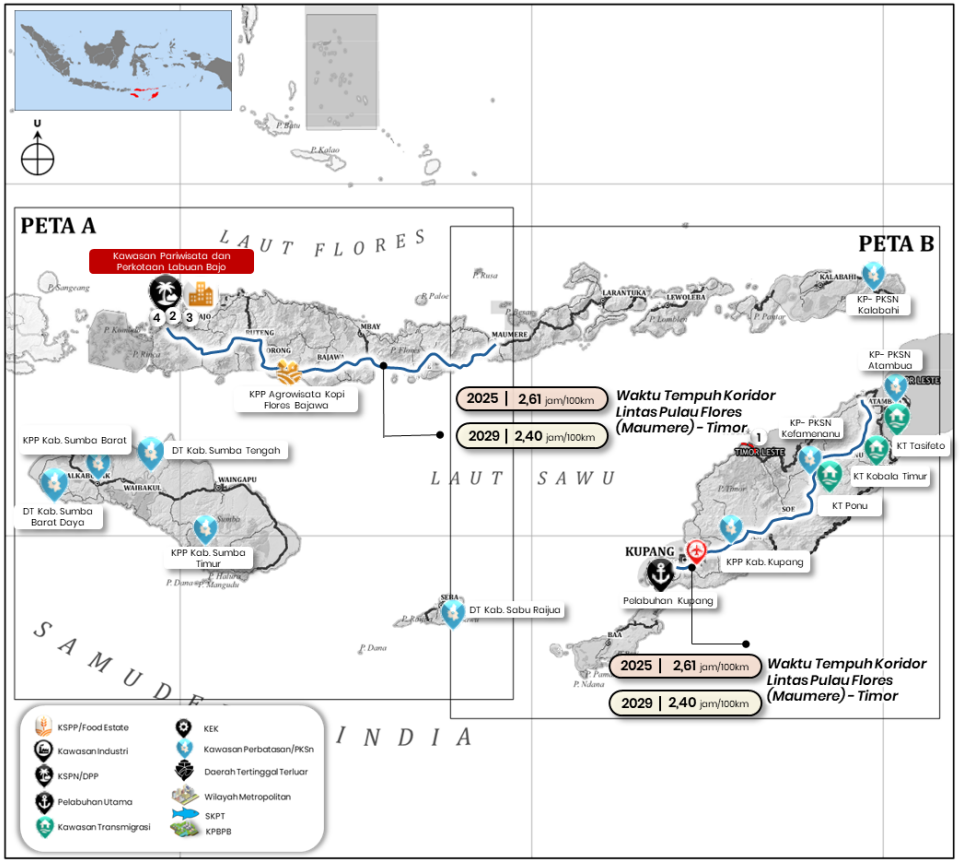
Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029:

- DPP Labuan Bajo
- Pelabuhan Kupang
- SKPT Rote Ndao
- SKPT Sumba Timur
- KT Kobalima Timur (Malaka)
- KT Ponu (Timor Tengah Utara)
- KT Tasifteo – Mandeu (Belu)
- FE NTT
- Kawasan Perbatasan Kefamenanu
- Kawasan Perbatasan Atambua
- Kawasan Perbatasan Kalabahi
- DTDST Kabupaten Sumba Tengah
- DTDST Kabupaten Timor Tengah
- DTDST Kabupaten Manggarai Timur
- DTDST Kabupaten Sabu Raijua
- DTDST Kabupaten Sumba Timur
- DTDST Kabupaten Kupang
- DTDST Kabupaten Belu
- DTDST Kabupaten Alor
- DTDST Kabupaten Lembata
- DTDST Kabupaten Rote Ndao

Arah Penyelenggaraan Jalan

Perbatasan dan Akses Kawasan PLBN

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	Pembangunan Jalan Akses PLBN Oepoli
2	Labuan Bajo – Terang
3	Terang - Bari
4	PERBAIKAN ALINYEMEN JALAN AKSES PELABUHAN MULTIPURPOSE PETI KEMAS (WAE KELAMBU)



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	**2.153,28 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**62,13 Km**	Penanganan Jalan Tol	-	Penanganan Jembatan	-	Penanganan FO/UP	-	Penanganan Jalan Daerah	**1,00 km**

Lampiran VIII.25 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Sulawesi Utara

25 Provinsi Sulawesi Utara

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

		2025	2029
Tingkat Aksesibilitas		11,88 km/100km²	11,97 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional		97,45%	98,61%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)		5,69 km	17,94 km
Tingkat Keselamatan Jalan		36%	45%

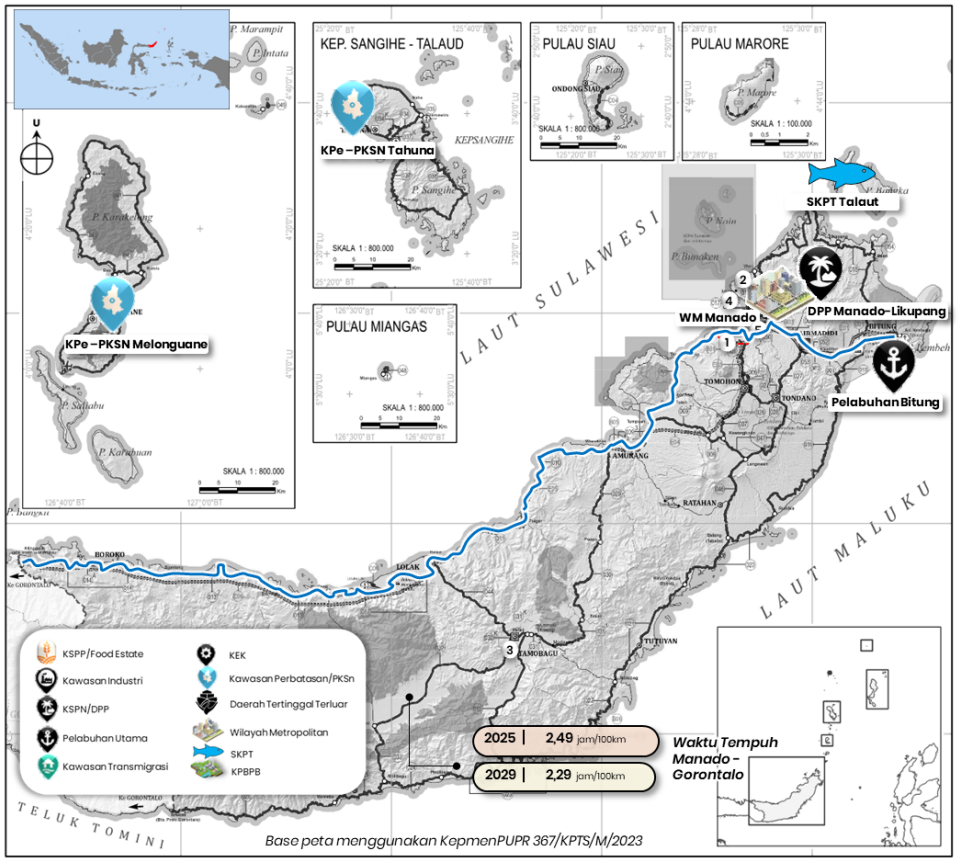
Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029

- Pelabuhan Bitung
- DPP Manado Likupang
- WM Manado
- SKPT Talaut
- Kawasan Perbatasan/PKSN Tahuna
- Kawasan Perbatasan/PKSN Melonguane

Arah Penyelenggaraan Jalan

- Pembangunan jalan lingkar perkotaan (WM Manado)
- Pembangunan jembatan daerah tertinggal dan perbatasan
- Pembangunan Underpass perkotaan (WM Manado)
- Preservasi jalan nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	Pembangunan Jalan Lingkar Manado (Morr III)
2	Pembangunan Jalan Lingkar Manado (Morr IV)
3	Pembangunan Jembatan Mopusi CS
4	Pembangunan UP Winangun, Manado – Tomohon RR
5	Pembangunan Jembatan Perkotaan Jalan Manado By Pass (MORR III Tahap 4)
6	Pembangunan Jembatan Musolang I



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	**1.682,41 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**12,7 Km**	Penanganan Jalan Tol	**-**	Penanganan Jembatan	**330,0 m**	Penanganan FO/UP	**90 m**	Penanganan Jalan Daerah	**-**

Lampiran VIII.26 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Gorontalo

26 Provinsi Gorontalo

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

Tingkat Aksesibilitas	2025	6,25 km/100km²	2029	6,58 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	2025	94,84%	2029	97,04%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	2025	2,99 km	2029	18,16 km
Tingkat Keselamatan Jalan	2025	77%	2029	80%

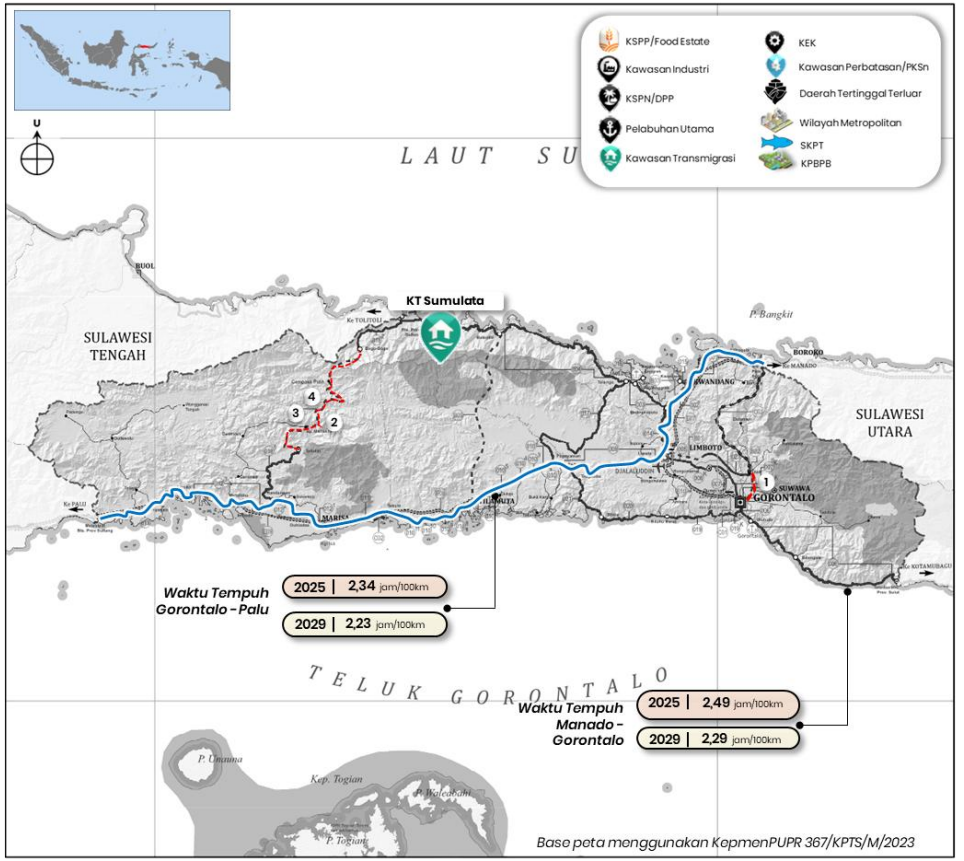
Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029

- KT Sumulata, Kab. Gorontalo Utara

Arah Penyelenggaraan Jalan

- Pembangunan jalan lingkar perkotaan
- Pembangunan jalan missing link di daerah tertinggal dan perbatasan
- Pembangunan jembatan missing link di daerah tertinggal dan perbatasan
- Preservasi jalan nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	Pembangunan Jalan Lingkar Gorontalo (GORR III)
2	Pembangunan Jalan Taluditi – Desa Cempaka Putih (Randangan – Tolinggula)_Pembangunan Jalan s/d Perkerasan
3	Pembangunan Jalan Taluditi – Desa Cempaka Putih (Randangan – Tolinggula)_Pembentukan Badan Jalan
4	Pembangunan Jembatan Ruas Marissa – Tolinggula (Desa Bogo – Bogo – Taluditi)



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	**751,78 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**78,62 Km**	Penanganan Jalan Tol	-	Penanganan Jembatan	**500 m**	Penanganan FO/UP	-	Penanganan Jalan Daerah	-

Lampiran VIII.27 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Sulawesi Tengah

27 Provinsi Sulawesi Tengah

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

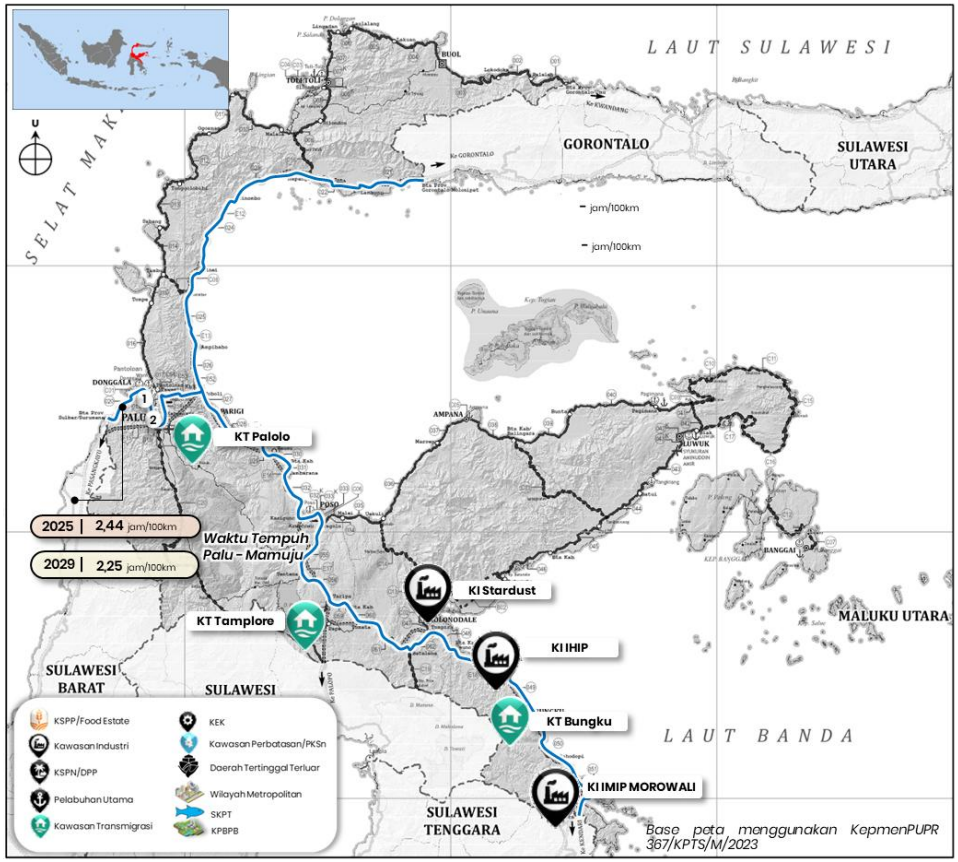
	2025	2029
Tingkat Aksesibilitas	3,83 km/100km²	4,12 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	93,96%	95,62%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	0 km	0 km
Tingkat Keselamatan Jalan	12%	27%

Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029

- KT Tampolore
- KT Bungku
- KT Palolo
- KI Stardust Estate Investment
- KI IMIP Morowali
- KI Indonesia Huabao Industrial Park

Arah Penyelenggaraan Jalan

- Pembangunan Jembatan di Daerah Tertinggal dan Perbatasan
- Preservasi jalan nasional



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	2.361,61 Km	Penanganan Jalan Non Tol	-	Penanganan Jalan Tol	-	Penanganan Jembatan	-	Penanganan FO/UP	-	Penanganan Jalan Daerah	- km

Lampiran VIII.28 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Sulawesi Barat

28 Provinsi Sulawesi Barat

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

Tingkat Aksesibilitas	2025	4,63 km/100km²	2029	5,24 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	2025	93,70%	2029	96,99%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	2025	0,12 km	2029	2,08 km
Tingkat Keselamatan Jalan	2025	95%	2029	95%

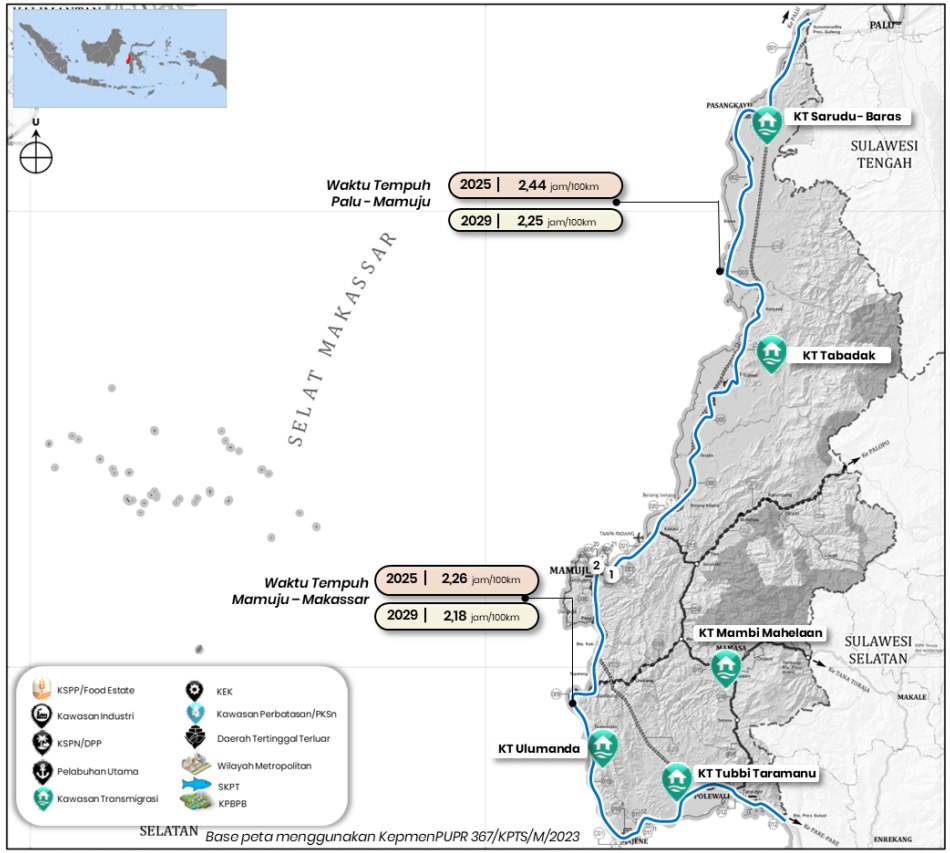
Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029

- KT Ulumanda
- KT Tubbi Taramanu
- KT Tobadak
- KT Sarudu
- KT Baras
- KT Mambi Mahelaan

Arah Penyelenggaraan Jalan

- Pembangunan jalan perkotaan
- Pembangunan jembatan perkotaan
- Preservasi jalan nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	Pembangunan Jalan Mamuju Arteral Ring Road II
2	Pembangunan Jembatan Mamuju Arteral Ring Road II



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	**768,17 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**1,9 Km**	Penanganan Jalan Tol	-	Penanganan Jembatan	**60 m**	Penanganan FO/UP	-	Penanganan Jalan Daerah	-

Lampiran VIII.29 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Sulawesi Selatan

29 Provinsi Sulawesi Selatan

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

	2025	2029
Tingkat Aksesibilitas	3,88 km/100km²	3,88 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	95,21%	97,40%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	5,94 km	20,05 km
Tingkat Keselamatan Jalan	51%	51%

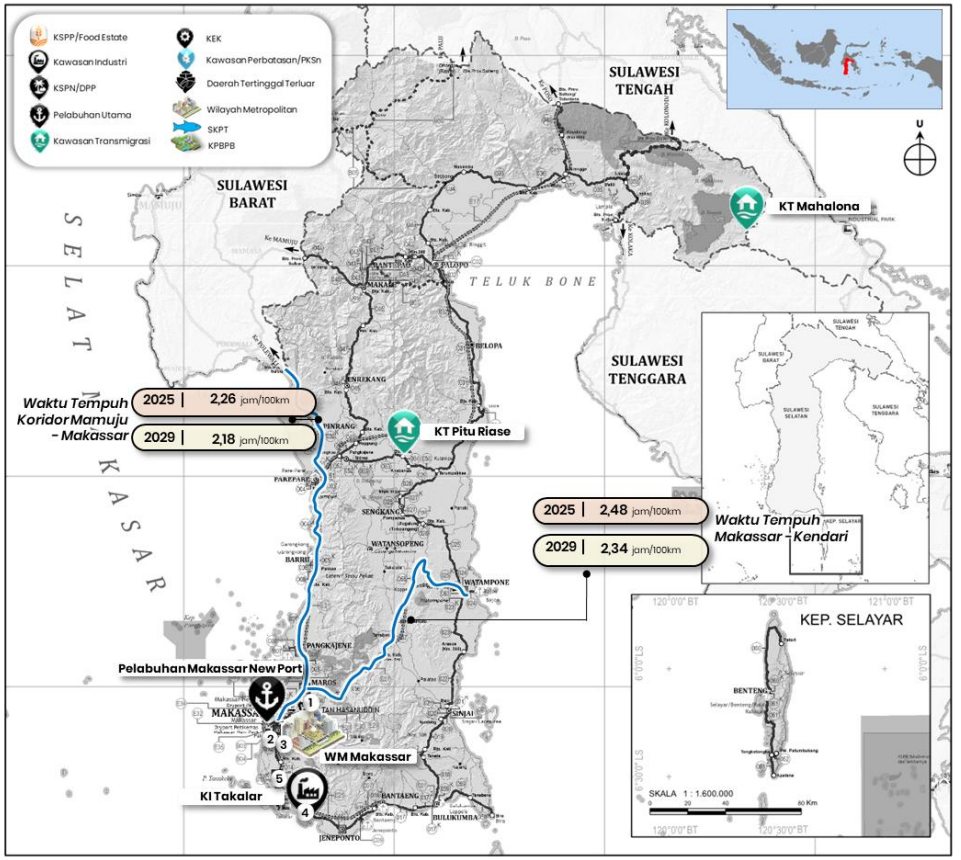
Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025–2029

- Pelabuhan Makassar New Port
- KI Takalar
- WM Makassar dan sekitarnya
- KT Mahalona
- KT Pitu Riase

Arah Penyelenggaraan Jalan

- Pembangunan jalan perkotaan (WM Makassar)
- Preservasi jalan nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	Pembangunan Jalan Maminasata Bypass
2	Pembangunan Jalan Middle Ring Road Tahap I
3	Pembangunan Jalan Middle Ring Road Tahap II
4	Dukungan Jalan Daerah – Akses KI Takalar
5	Dukungan Penanganan Tol – Makassar – Maros - Takalar



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	**1.739,20 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**14,11 Km**	Penanganan Jalan Tol	**54,60 Km**	Penanganan Jembatan	**-**	Penanganan FO/UP	**-**	Penanganan Jalan Daerah	**15,3 km**

Lampiran VIII.30 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Sulawesi Tenggara

30 Provinsi Sulawesi Tenggara

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

	2025	2029
Tingkat Aksesibilitas	4,12 km/100km²	4,13 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	97,64%	98,92%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	0,09 km	0,09 km
Tingkat Keselamatan Jalan	6%	6%

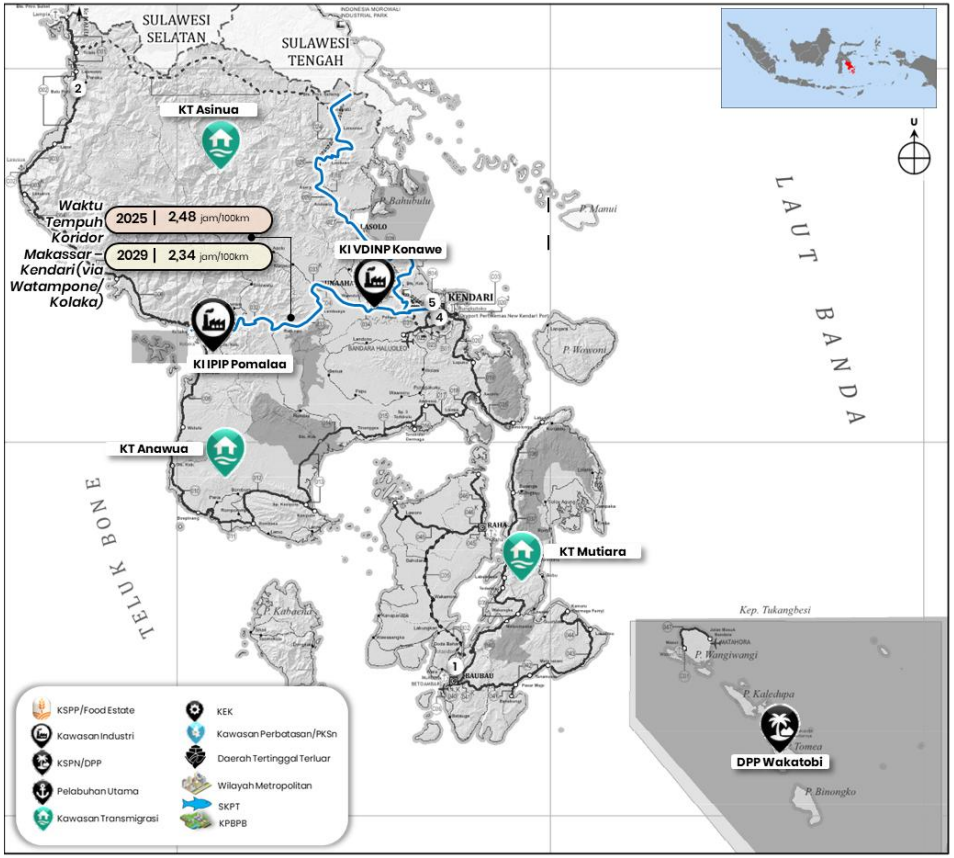
Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029

- KT Asinua (Konawe)
- KT Mutiara (Muna)
- KT Anawua (Kolaka)
- KSPN/DPP Wakatobi
- KI IPIP Pomalaa
- KI VDNIP Konawe

Arah Penyelenggaraan Jalan

- Pembangunan jembatan koridor logistik (backbone)
- Preservasi jalan nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	Pembangunan Jembatan Muna - Buton
2	Perbaikan Geometrik Jalan Tolala = Lelewawo
3	Jembatan Balandete CS
4	Lingkar Kota Kendari
5	Akses Kendari New Port



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	**1.490,84 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**12 Km**	Penanganan Jalan Tol	**-**	Penanganan Jembatan	**1.524 m**	Penanganan FO/UP	**-**	Penanganan Jalan Daerah	**10,60 km**

Lampiran VIII.31 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Maluku Utara

31 Provinsi Maluku Utara

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

	2025	2029
Tingkat Aksesibilitas	3,77 km/100km²	3.78 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	95,32%	98,31%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	0 km	0 km
Tingkat Keselamatan Jalan	100%	100%

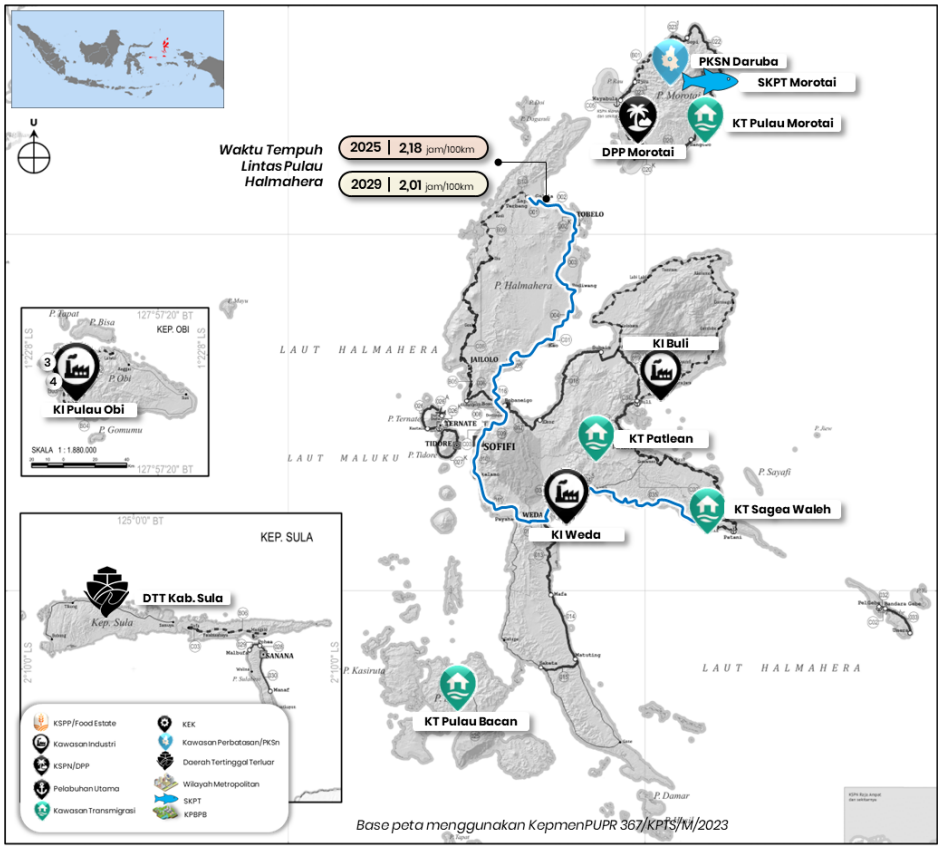
Arah Penyelenggaraan Jalan

- Pembangunan Jalan DTP (Daerah Tertinggal Perbatasan)
- Preservasi Jalan Nasional

Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029

- KI Pulau Obi
- KI Buli
- KI Weda
- KSPN/DPP Morotai
- Kawasan Perbatasan/PKSN Daruba
- SKPT Morotai
- KT Pulau Morotai
- KT Patlean
- KT Sagea Waleh
- KT Pulau Bacan
- Kawasan DTT Kab. Sula
- Kawasan DTT Kab. P. Taliabu

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	Pembangunan Jembatan Sungai Kalibutu
2	Pembangunan Jembatan Ake Jatong CS
3	Dukungan Jalan Daerah – Lauwui - Jikodolong
4	Dukungan Jalan Daerah – Jukodolong - Soligi



*Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional

Panjang Jalan Nasional	**1.208,50 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	-	Penanganan Jalan Tol	-	Penanganan Jembatan	**0,2 km**	Penanganan FO/UP	-	Penanganan Jalan Daerah	**65,00**

Lampiran VIII.32 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Maluku

32 Provinsi Maluku

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

	2025	2029
Tingkat Aksesibilitas	4,12 km/100km²	4,37 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	96,10%	98,50%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	0 km	1,76 km
Tingkat Keselamatan Jalan	94%	94%

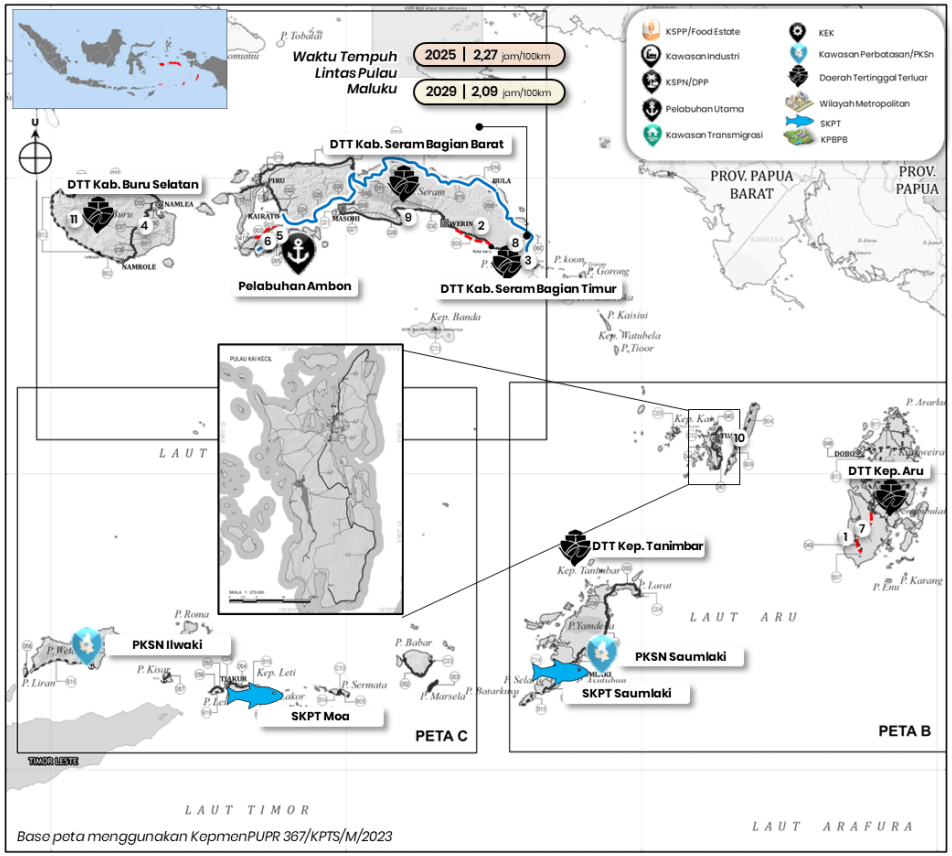
Simpul dan Kawasa Prioritas RPJMN 2025-2029

- Pelabuhan Ambon
- SKPT Saumlaki dan SKPT Moa
- Kaw. Perbatasan Ilwaki (PKSN Ilwaki)
- PKSN Saumlaki
- Kawasan DTT di Kab. Seram Bagian Barat, Timur, Tanimbar, Kawasan DTT di Kab. Buru Selatan, Kep. Aru dan Kab. Maluku Barat Daya

Arah Penyelenggaraan Jalan

- Pembangunan Jalan DTP (Daerah Tertinggal Perbatasan)
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	Pembangunan Jalan Popjetur – Batu Goyang (Kepulauan Aru)
2	Pembangunan Jalan Kota Baru – Werinama (Pulau Seram)
3	Pembangunan Jalan Kota Baru – Air Nanang (Pulau Seram)
4	Alih Trase Jalan Mako – Modan Mohe (Relokasi Dampak Bendungan Way Apu)
5	JLN. JEND. SUDIRMAN - JLN. RIJALI (AMBON)
6	JLN. PANTAI BATU MERAH (AMBON)
7	JEMBATAN POPJETUR - BATU GOYANG
8	JEMBATAN MASIWANG - AIR NANANG
9	JEMBATAN WAI KAWANUA BARU
10	DUKUNGAN JALAN DAERAH ELAT - SP. NGURDU - FAKO - HOLAT - OHAIRAUT (PULAU KEI BESAR)
11	DUKUNGAN JALAN DAERAH LEKSULA - NAMROLE (PULAU BURU)



Base peta menggunakan KepmenPUPR 367/KPTS/M/2023

**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	1.850,22 Km	Penanganan Jalan Non Tol	113,95	Penanganan Jalan Tol	-	Penanganan Jembatan	347 m	Penanganan FO/UP	-	Penanganan Jalan Daerah	44,36 km

Lampiran VIII.33 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Papua Barat Daya

33 Provinsi Papua Barat Daya

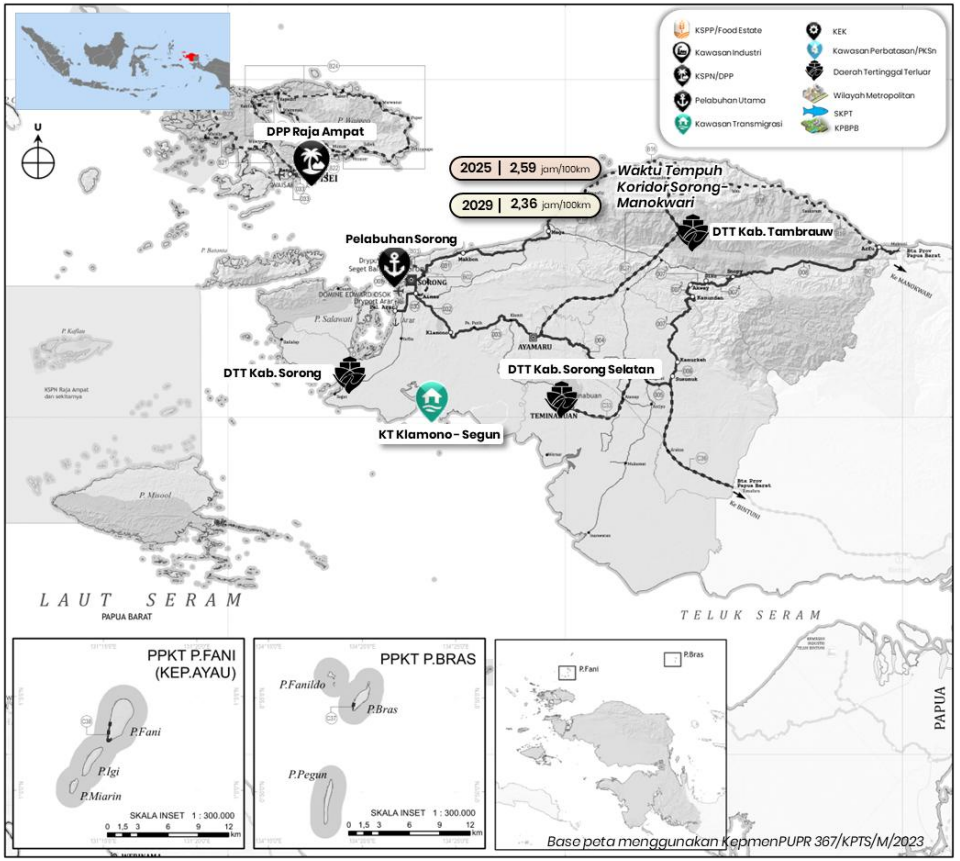
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

	2025	2029
Tingkat Aksesibilitas	1,60 km/100km²*	1,70 km/100km²*
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	87,45%*	92,89%*
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	11,67 km	11,67 km
Tingkat Keselamatan Jalan	81%	95%

*Angka merupakan gabungan dari Provinsi Papua Barat

Simpul dan Kawasan Prioritas RPJMN 2025–2029
- Pelabuhan Sorong
- KSPN/DPP Raja Ampat
- KT Klamono–Segun
- Kawasan DTT di Kab. Tambrauw
- Kawasan DTT di Kab. Sorong
- Kawasan DTT Kab. Sorong Selatan

Arah Penyelenggaraan Jalan
- Pembangunan Jalan Perkotaan
- Preservasi Jalan Nasional



*Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional

Panjang Jalan Nasional	533 Km	Penanganan Jalan Non Tol	-	Penanganan Jalan Tol	-	Penanganan Jembatan	-	Penanganan FO/UP	-	Penanganan Jalan Daerah	-

Lampiran VIII.34 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Papua Barat

34 Provinsi Papua Barat

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

	2025	2029
Tingkat Aksesibilitas	1,60 km/100km²*	1,70 km/100km²*
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	87,45%*	92,89%*
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	0 km	0 km
Tingkat Keselamatan Jalan	79%	79%

**Angka merupakan gabungan dari Provinsi Papua Barat Daya*

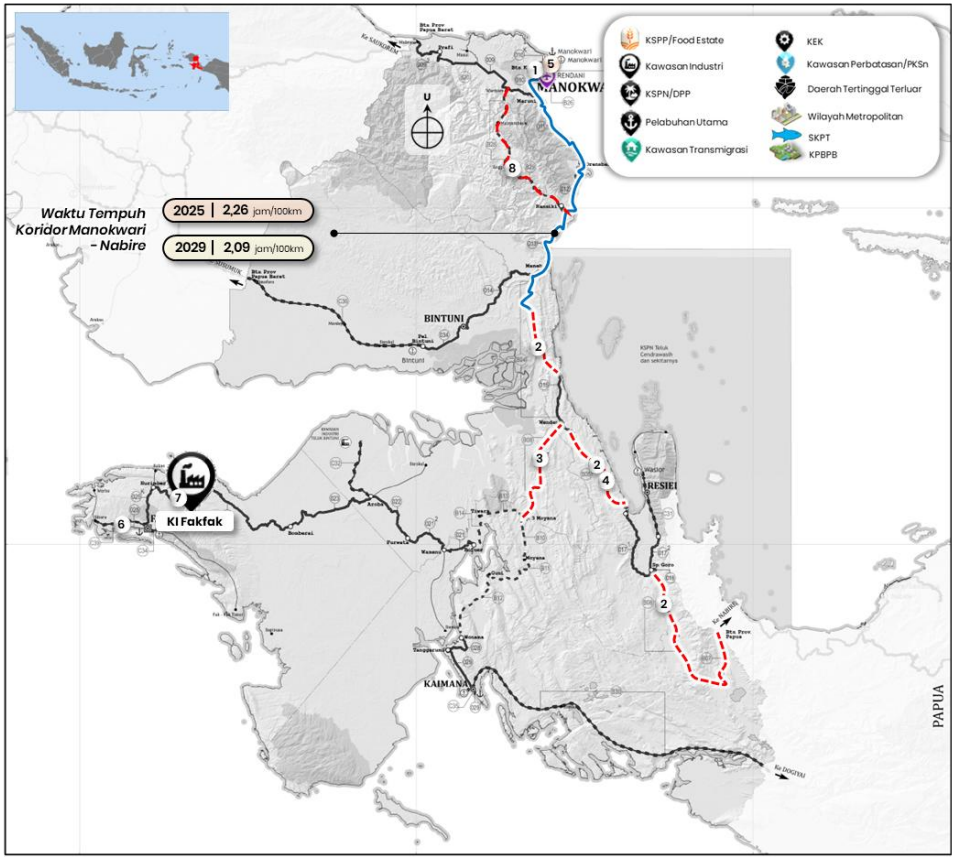
Arah Penyelenggaraan Jalan

- Pembangunan Jalan Trans Papua Merauke – Sorong
- Pembangunan Jalan Akses Simpul Transportasi
- Preservasi Jalan Nasional

Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029

- KI Fakfak

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	Pembangunan Jalan Akses Bandara Rendani (Manokwari)
2	Pembangunan Jalan Segmen II (Manokwari – Mameh – Bts. Prov. Papua)
3	Pembangunan Jalan Moyana – Wonama
4	Pembangunan Jalan Windesi – Ambuni
5	Jembatan Akses Bandara Rendani
6	Dukungan Jalan Daerah – Akses Bandara Siboru
7	Dukungan Jalan Daerah - Akses KI Fakfak
8	Dukungan Jalan Daerah - Warmare – Anggi - Ransiki



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	**991,1 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**100,06 Km**	Penanganan Jalan Tol	**-**	Penanganan Jembatan	**438 m**	Penanganan FO/UP	**-**	Penanganan Jalan Daerah	**69,25 km**

Lampiran VIII.35 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Papua Tengah

35 Provinsi Papua Tengah

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

	2025	2029
Tingkat Aksesibilitas	1,26 km/100km²	1,44 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	85,70%	92,66%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	0 km	0 km
Tingkat Keselamatan Jalan	11%	25%

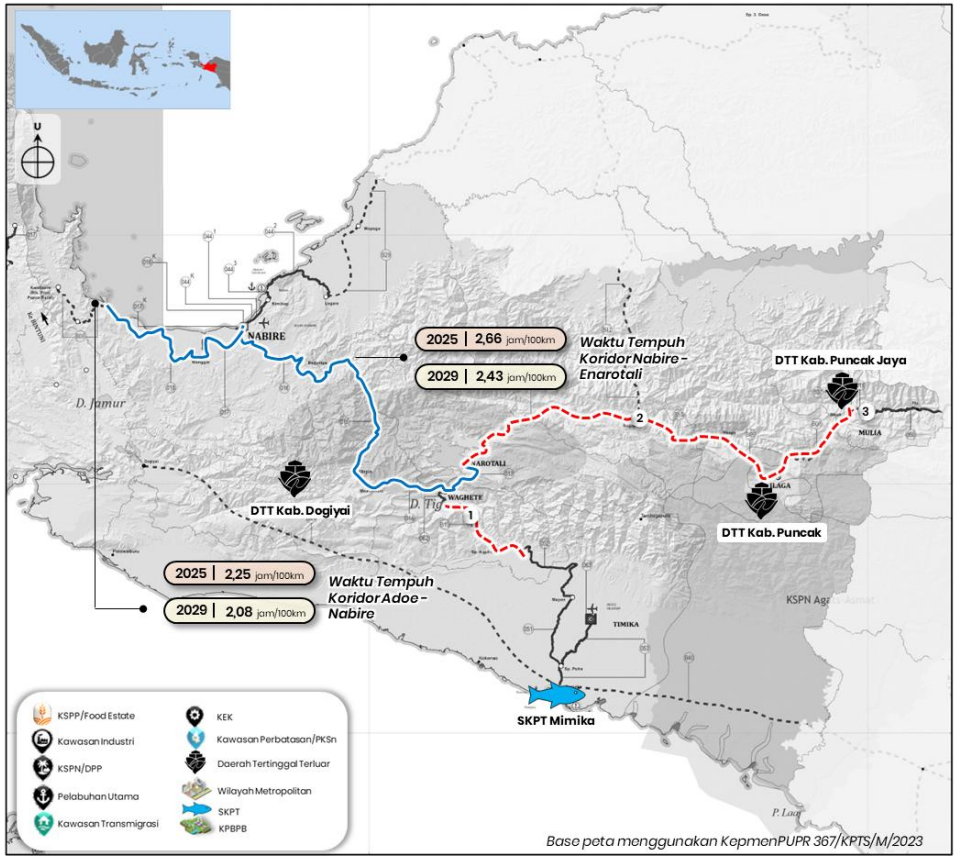
Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029

- SKPT Mimika
- Kawasan DTT di Kab. Dogiyai
- Kawasan DTT di Kab. Puncak
- Kawasan DTT di Kab. Puncak Jaya

Arah Penyelenggaraan Jalan

- Pembangunan Jalan Trans Papua Merauke – Sorong
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	Pembangunan Jalan Timika - Waghete
2	Pembangunan Jalan Segmen III (Enarotali – Ilaga – Wamena)
3	Mulia – Sinak Segmen III
4	Pembangunan 12 Jembatan Prioritas di Papua Tengah*



*Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional

Panjang Jalan Nasional	**696,56 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**114,79 Km**	Penanganan Jalan Tol	-	Penanganan Jembatan	**272 m**	Penanganan FO/UP	-	Penanganan Jalan Daerah	-

Lampiran VIII.36 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Papua

36 Provinsi Papua

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

	2025	2029
Tingkat Aksesibilitas	1,21 km/100km²*	1,32 km/100km²*
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	80,74%*	95,84%*
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	0 km	0 km
Tingkat Keselamatan Jalan	36%	40%

**Angka merupakan gabungan dari Provinsi Papua Pegunungan*

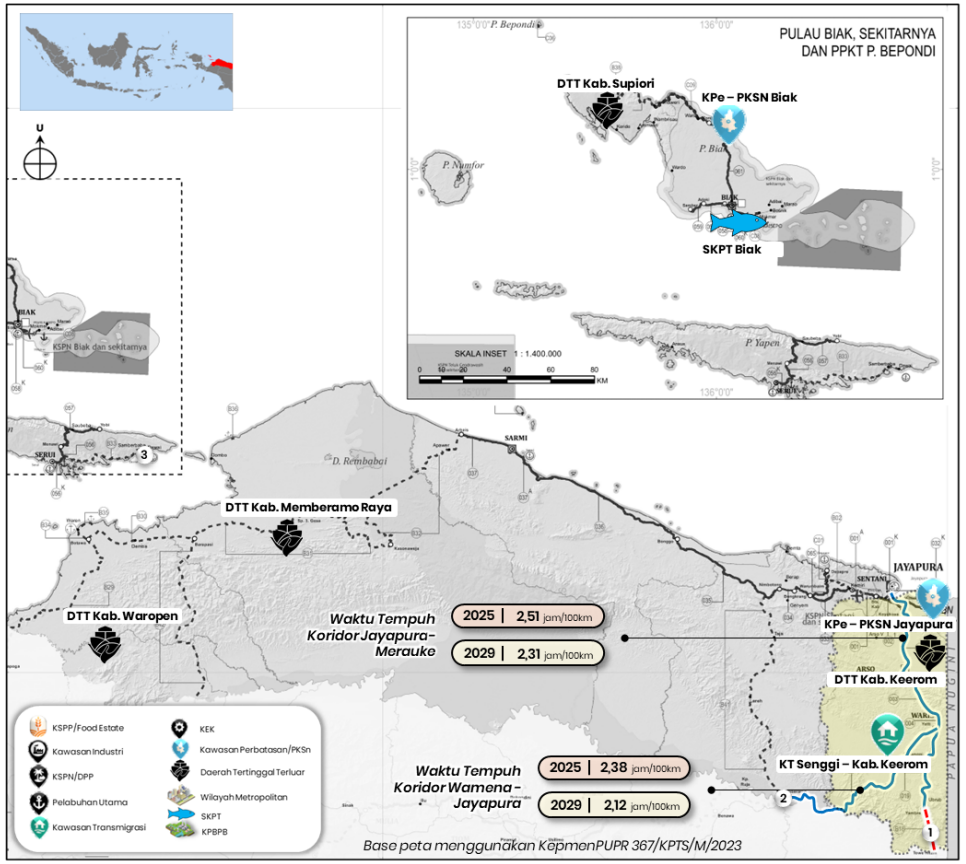
Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029

- SKPT Biak
- KT Senggi (Keerom)
- Kawasan Perbatasan/PKSN Jayapura
- Kawasan Perbatasan/PKSN Biak
- Kawasan DTT di Kab. Mamberamo Raya
- Kawasan DTT Kab. Supiori
- Kawasan DTT di Kab. Waropen
- Kawasan DTT Kab. Keerom

Arah Penyelenggaraan Jalan

- Pembangunan Jalan Trans Papua Merauke – Sorong
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	Yambra – Towe Hitam
2	Pembangunan Jembatan Ruas Memberamo – Elelim
3	Jalan Akses Pelabuhan Dawai



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	**918,81 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**15 Km**	Penanganan Jalan Tol	**-**	Penanganan Jembatan	**262 m**	Penanganan FO/UP	**-**	Penanganan Jalan Daerah	**2,10 km**

Lampiran VIII.37 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Papua Pegunungan

37 Provinsi Papua Pegunungan

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

	2025	2029
Tingkat Aksesibilitas	1,21 km/100km²*	1,32 km/100km²*
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	80,74%*	95,84%*
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	0 km	0 km
Tingkat Keselamatan Jalan	1%	1%

**Angka merupakan gabungan dari Provinsi Papua*

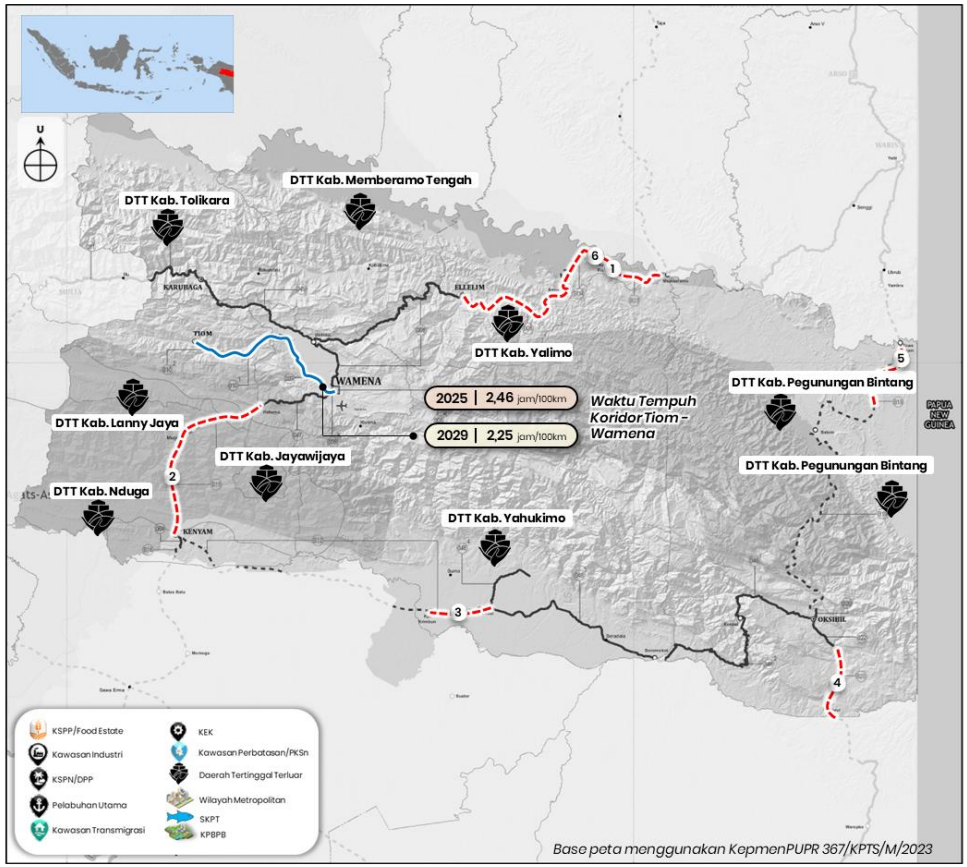
Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029

- Kawasan DTT di Kab. Puncak Jaya
- Kawasan DTT di Kab. Puncak
- Kawasan DTT di Kab. Nduga
- Kawasan DTT di Kab. Yahukimo
- Kawasan DTT di Kab. Tolikara
- Kawasan DTT di Kab. Yalimo
- Kawasan DTT di Kab. Lanny Jaya
- Kawasan DTT di Kab. Mamberamo Tengah
- Kawasan DTT di Kab. Pegunungan Bintang
- Kawasan DTT di Kab. Jayawijaya

Arah Penyelenggaraan Jalan

- Pembangunan Jalan Trans Papua Merauke-Sorong
- Pembangunan Jalan Daerah Tertinggal dan Perbatasan
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	Pembangunan Segmen IV (Wamena – Elelim – Jayapura)
2	Segmen V (Wamena – Habema – Kenyam – Mamugu)
3	Segmen VI (Kenyam – Dekai)
4	Pembangunan Jalan Oksibil - Iwur
5	Pembangunan Jalan Towe Hitam – Oksibil II
6	Pembangunan Jembatan Ruas Elelim – Pasvalley – Bts. Kota Wamena
7	Pembangunan Jembatan Wei 10 (Tuntas)



**Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional*

Panjang Jalan Nasional	**594,57 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**128,84 Km**	Penanganan Jalan Tol	-	Penanganan Jembatan	**245 m**	Penanganan FO/UP	-	Penanganan Jalan Daerah	-

Lampiran VIII.38 Ilustrasi Peta Sebaran Target Renstra Provinsi Papua Selatan

38 Provinsi Papua Selatan

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

	2025	2029
Tingkat Aksesibilitas	0,52 km/100km²	0,56 km/100km²
Tingkat Kondisi Jalan Nasional	88,88%	89,76%
Infrastruktur Jalan Perkotaan yang Dibangun (Kumulatif 2020)	0 km	0 km
Tingkat Keselamatan Jalan	28%	54%

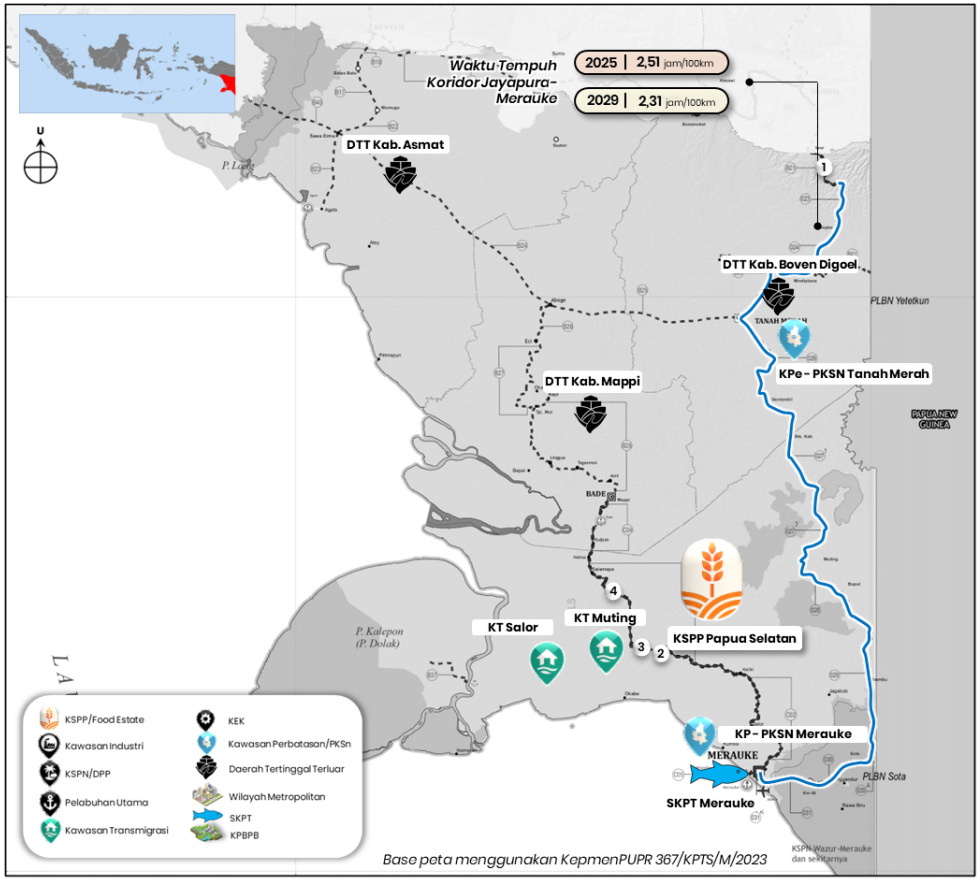
Kawasan Prioritas RPJMN 2025-2029

- KSPP/Food Estate Papua Selatan
- SKPT Merauke
- KT Salor Indah
- KT Muting
- Kawasan Perbatasan/PKSN Merauke
- Kawasan Perbatasan/PKSN Tanah Merah
- DTT di Kab. Asmat
- DTT di Kab. Boven Digoel
- DTT di Kab. Mappi

Arah Penyelenggaraan Jalan

- Pembangunan Jalan Trans Papua Merauke-Sorong
- Pembangunan Jalan Daerah Tertinggal dan Perbatasan
- Preservasi Jalan Nasional

No	Program dalam Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2025-2029 (di Luar Preservasi)
1	Pembangunan jalan Iwur - Waropko
2	Jalan Pendekat Jembatan Bian – Simpang Kwensid
3	Pembangunan Jembatan Bian – Sp.3 Kwensid
4	Dukungan Jalan Daerah pada Jalan Merauke – Kaliki – Nakias - Bade



*Penanganan Jalan Daerah dimaksud yang mendukung konektivitas berskala nasional

Panjang Jalan Nasional	**696,6 Km**	Penanganan Jalan Non Tol	**44,90 Km**	Penanganan Jalan Tol	**-**	Penanganan Jembatan	**180 m**	Penanganan FO/UP	**-**	Penanganan Jalan Daerah	**80 km**

RENCANA STRATEGIS

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA 2025-2029