



DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA

Kepada yang terhormat,

1. Sekretariat Direktorat Jenderal Bina Marga;
2. Para Direktur di Direktorat Jenderal Bina Marga;
3. Para Kepala Balai di Direktorat Jenderal Bina Marga; dan
4. Para Kepala Satuan Kerja di Direktorat Jenderal Bina Marga.

SURAT EDARAN
NOMOR: 15.1/SE/Db/2020
TENTANG
RENCANA STRATEGIS DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
TAHUN 2020-2024

A. UMUM

Dalam rangka menyelenggarakan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat telah ditetapkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 09/PTR/M/2018 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Berdasarkan Pasal 6 Peraturan Menteri dimaksud 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, perlu menetapkan Surat Edaran Direktorat Jenderal Bina Marga tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Bina Marga 2020-2024 sebagai acuan untuk seluruh entitas di lingkungan Direktorat Jenderal Bina Marga dalam menyusun Renstra 2020-2024.

B. DASAR PEMBENTUKAN

1. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132);
2. Peraturan Presiden Nomor 68 Tahun 2019 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 203);
3. Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020- 2024 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 10);
4. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 52/TPA Tahun 2020 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Dari dan Dalam Jabatan Pimpinan Tinggi Madya di Lingkungan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat;
5. Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2020 tentang Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 40);
6. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 13 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 473);

7. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 16 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 554);
8. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 23 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Tahun 2020-2024 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 1120);
9. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 5 Tahun 2019 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2020-2024 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 663) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 6 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 5 Tahun 2019 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2020-2024 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 635);
10. Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 09/SE/M/2020 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Strategis Unit Organisasi, Unit Kerja/ Unut Pelaksana Teknis, dan Penyusunan Dokumen Perencanaan Lainnya untuk Satuan Kerja di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

C. MAKSUD DAN TUJUAN

Surat Edaran ini dimaksudkan sebagai pedoman bagi seluruh direktorat, unit kerja/unit pelaksana teknis dalam menyusun renstra dan satker untuk menyusun dokumen perencanaan lainnya. Surat Edaran ini bertujuan untuk mengefektifkan proses perencanaan, penganggaran, evaluasi kinerja, pengendalian, dan pengawasan penyelenggaraan pembangunan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan rakyat yang sesuai dengan kaidah dan ketentuan peraturan perundang-undangan.

D. RUANG LINGKUP

Ruang lingkup Surat Edaran ini meliputi perencanaan pemogramma bidang penyelenggaraan jalan selama 5 tahun (2020-2024) dan juga target kinerja yang merupakan bagian (pendetailan) dari Renstra Kementerian PUPR tahun 2020-2024 (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 23 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Tahun 2020-2024) terutama pada bidang infrastruktur konektivitas sebagaimana tertuang dalam RPJMN tahun 2020-2024 (Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020- 2024).

E. ISI

Rencana Strategi Direktorat Jenderal Bina Marga 2020-2024 memiliki Sasaran Stratefi untuk meningkatkan konektivitas jaringan jalan nasional berupa waktu tempuh pada koridor lintas utama terpilih hingga mencapai 1,9 jam per 100 km. Sasaran Strategi tersebut merupakan amanat dari Renstra PUPR Tahun 2020-2024.

- F. Rencana Strategis Direktorat Jenderal Bina Marga 2020-2024, 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 disampaikan terima kasih.

Ditetapkan di Jakarta Pada
tanggal 26 Oktober 2020

DIREKTUR JENDERAL BINA MARGA

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Rahadian', with a long, sweeping flourish extending to the right.

HEDY RAHADIAN

RENCANA STRATEGIS

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

2020-2024



KATA PENGANTAR



Sesuai dengan amanat Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, pimpinan kementerian/lembaga (K/L) menyiapkan rancangan rencana strategis (renstra) K/L sesuai dengan tugas dan fungsinya yang berpedoman pada Rancangan Awal Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional dan amanat Peraturan Menteri PUPR Nomor 9 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Kementerian PUPR. Di dalamnya disebutkan bahwa komponen akuntabilitas di Kementerian PUPR terdiri atas entitas di tingkat kementerian, unit organisasi, unit kerja/unit pelaksana teknis, dan satuan kerja. Oleh karena itu, penyusunan

renstra harus dilakukan secara berjenjang dari tingkat entitas yang lebih tinggi ke entitas yang lebih rendah.

Tema Pembangunan dalam RPJMN 2020—2024 adalah “Indonesia Berpenghasilan Menengah—Tinggi yang Sejahtera, Adil, dan Berkesinambungan”. Sehubungan dengan itu, salah satu dari tujuh agenda pembangunannya adalah “Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar” yang menjadi acuan dalam penyusunan Renstra Kementerian PUPR Tahun 2020—2024.

Dalam rangka penjabaran Renstra Kementerian PUPR Tahun 2020—2024, khususnya untuk Program Infrastruktur Konektivitas, disusunlah Renstra Direktorat Jenderal (Ditjen) Bina Marga Tahun 2020—2024 sebagai acuan perencanaan dan penganggaran untuk periode 5 tahun. Selaku pimpinan Ditjen Bina Marga, saya mengharapkan agar seluruh unit kerja di lingkungan Ditjen Bina Marga dapat secara konsekuen melaksanakan seluruh program dan kegiatan yang telah ditetapkan sehingga Ditjen Bina Marga dapat memenuhi amanat RPJMN serta meningkatkan kualitas kinerja pelayanan jalan dan jembatan nasional untuk masyarakat. Dengan demikian, konektivitas jaringan jalan nasional untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar dapat mencapai target waktu tempuh pada jalan lintas utama pulau yang telah ditetapkan.

Jakarta, 26 Oktober 2020
Direktur Jenderal Bina Marga

Hedy Rahadian

DAFTAR ISI

| | |
|--|-----------|
| DAFTAR ISI | 2 |
| DAFTAR GAMBAR | 4 |
| DAFTAR TABEL | 5 |
| LAMPIRAN | 6 |
| DAFTAR ISTILAH | 7 |
| BAB 1 PENDAHULUAN | 9 |
| 1.1 Kondisi Umum | 9 |
| 1.1.1 Konteks Penyusunan Dokumen | 9 |
| 1.1.2 Pelaksanaan Renstra Ditjen Bina Marga 2015—2019 | 11 |
| 1.2 Potensi dan Permasalahan Program Infrastruktur Konektivitas Jalan dan Jembatan 2020—2024 | 19 |
| 1.2.1 Potensi dan Ancaman dari Perkembangan Lingkungan Strategis | 19 |
| 1.2.2 Isu Strategis Infrastruktur Konektivitas | 27 |
| BAB 2 TUJUAN, SASARAN, DAN INDIKATOR | 35 |
| 2.1 Visi, Misi, serta Sasaran Pembangunan Nasional 2020-2024 | 35 |
| 2.1.1 Visi, Misi, dan Arah Presiden dan Wakil Presiden 2020-2024 | 35 |
| 2.1.2 Agenda Pembangunan Nasional 2020—2024 | 37 |
| 2.2 Visi, Misi, Tujuan, dan Sasaran Kementerian PUPR Tahun 2020—2024 | 41 |
| 2.2.1 Visi dan Misi Kementerian PUPR | 41 |
| 2.2.2 Tujuan Kementerian PUPR | 42 |
| 2.2.3 Sasaran Kementerian PUPR | 43 |
| 2.3 Tujuan, dan Sasaran Ditjen Bina Marga 2020—2024 | 45 |
| 2.3.1 Tujuan dan Sasaran Ditjen Bina Marga | 45 |
| BAB 3 ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN | 52 |
| 3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Nasional 2020—2024 | 52 |
| 3.1.1 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian | 52 |
| 3.1.2 Arah Kebijakan dan Strategi RPJMN 2020—2024 Terkait dengan Bidang Jalan | 54 |
| 3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian PUPR 2020—2024 | 58 |
| 3.2.1 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian PUPR dalam Penyelenggaraan Jalan | 58 |
| 3.2.2 Arah Kebijakan dan Strategi Lintas Sektor Kementerian PUPR | 60 |
| 3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Ditjen Bina Marga 2020—2024 | 66 |
| 3.3.1 Arah Kebijakan Umum Ditjen Bina Marga | 66 |
| 3.3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024 | 66 |
| 3.4 Kerangka Regulasi Penyelenggaraan Jalan 2020—2024 | 70 |
| 3.4.1 Konteks Regulasi dalam Penyelenggaraan Jalan | 70 |
| 3.4.2 Kebutuhan Penguatan Regulasi dalam Penyelenggaraan Jalan | 70 |
| 3.5 Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Jalan 2020—2024 | 76 |
| BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN | 81 |
| 4.1 Target Kinerja Penyelenggaraan Jalan 2020—2024 | 81 |
| 4.1.1 Target Sasaran Program Infrastruktur Konektivitas | 81 |
| 4.1.2 Strategi Pencapaian Sasaran Program | 85 |
| 4.1.3 Strategi Pencapaian Output Kinerja | 89 |
| 4.2 Kerangka Pendanaan Penyelenggaraan Jalan 2020—2024 | 93 |
| 4.2.1 Kebutuhan Dana APBN untuk Program Penyelenggaraan Jalan | 93 |
| 4.2.2 Skema Pendanaan Penyelenggaraan Jalan | 94 |



| | |
|------------------------------|-----------|
| BAB 5 PENUTUP | 97 |
| 5.1 Simpulan | 97 |
| 5.2 Arahan Pimpinan | 97 |
| 5.3 Mekanisme Evaluasi | 98 |



DAFTAR GAMBAR

| | |
|--|----|
| Gambar 1. 1 Grafik Peringkat Indonesia (GCI 2010—2019) | 28 |
| Gambar 1. 2 Grafik Peringkat Kualitas Jalan dan Infrastruktur (GCI 2019)..... | 28 |
| Gambar 1. 3 Tren Tingkat Fatalitas Akibat Kecelakaan Lalu Lintas, 2010–2019..... | 30 |
| Gambar 2. 1 Agenda Pembangunan Nasional ke – 5 (PN5)..... | 38 |
| Gambar 2. 2 Sorotan (Highlight) Target Ditjen Bina Marga..... | 41 |
| Gambar 2. 3 Peta Strategi Kementerian PUPR 2020—2024 | 44 |
| Gambar 2. 4 Peta Strategi Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024 | 48 |
| Gambar 2. 5 Struktur dan Indikator Kinerja Ditjen Bina Marga 2020—2024 (1) | 49 |
| Gambar 2. 6 Struktur dan Indikator Kinerja Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024 (2) | 50 |
| Gambar 3. 1 Organisasi dan Tata Kerja Ditjen Bina Marga Periode Renstra 2020-2024 | 80 |
| Gambar 4. 1 Perincian Sasaran Kegiatan Program Infrastruktur Konektivitas..... | 82 |
| Gambar 4. 2 Perincian Sasaran Kegiatan Program Infrastruktur Konektivitas (Lanjutan) | 83 |
| Gambar 4. 3 Peta Koridor Terpilih untuk Perhitungan Waktu Tempuh | 86 |
| Gambar 4. 4 Skema Pendanaan Penyelenggaraan Jalan 2020—2024 | 94 |

DAFTAR TABEL

| | | |
|------------|--|----|
| Tabel 1. 1 | Rencana, Alokasi, dan Penyerapan Anggaran Ditjen Bina Marga | 11 |
| Tabel 1. 2 | Keluaran (Output) Pelaksanaan Kegiatan Penanganan Jalan Ditjen Bina Marga 2015—2019 | 14 |
| Tabel 1. 3 | Sasaran Strategis, Sasaran Program Renstra dan Reviu Renstra..... | 15 |
| Tabel 1. 4 | Pencapaian Indikator Kinerja (Outcome) Sasaran Strategis dan Sasaran Program Penyelenggaraan Jalan Sesuai dengan Renstra Ditjen Bina Marga | 16 |
| Tabel 1. 5 | Pencapaian Indikator Kinerja (Outcome) Sasaran Strategis dan Sasaran Program Penyelenggaraan Jalan Sesuai dengan Reviu Renstra Ditjen Bina Marga..... | 16 |
| Tabel 1. 6 | Komposisi Pegawai Ditjen Bina Marga Tahun 2018..... | 31 |
| Tabel 1. 7 | Laporan Nilai Barang Milik Negara (BMN) Ditjen Bina Marga | 34 |
| Tabel 2. 1 | Lima Arahlan Utama Presiden sebagai Strategi Pembangunan Nasional 2020—2024 | 36 |
| Tabel 2. 2 | Sasaran, Indikator, dan Target Pembangunan Transportasi dalam RPJMN 2020— 2024 (Perpres Nomor 18 Tahun 2020) | 39 |
| Tabel 3. 1 | Arah Kebijakan dan Strategi Umum untuk Tiap Agenda Pembangunan Nasional Tahun 2020—2024..... | 52 |
| Tabel 3. 2 | Arah Kebijakan dan Strategi RPJMN 2020—2024 Terkait dengan Bidang Jalan .. | 56 |
| Tabel 3. 3 | Penjabaran Strategi Peningkatan Konektivitas Jalan Nasional | 58 |
| Tabel 3. 4 | Arah kebijakan dan Strategi Lintas Sektor pada Renstra Kementerian PUPR 2020— 2024..... | 61 |
| Tabel 3. 5 | Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran | 67 |
| Tabel 3. 6 | Kerangka Regulasi 2020-2024..... | 71 |
| Tabel 4. 1 | Perincian Sasaran Kegiatan Program Infrastruktur Konektivitas | 82 |
| Tabel 4. 2 | Target Kinerja Sasaran Program Penyelenggaraan Jalan 2020—2024 | 84 |
| Tabel 4. 3 | Daftar Perincian Koridor Terpilih untuk Perhitungan Waktu Tempuh | 85 |
| Tabel 4. 4 | Target Keluaran (Output) Kegiatan Tahun 2020—2024 | 89 |
| Tabel 4. 5 | Daftar Lintas Utama Pulau | 91 |
| Tabel 4. 6 | Kebutuhan Pendanaan APBN Program Penyelenggaraan Jalan Tahun 2020—2024 | 95 |

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1. Arah Pengembangan Wilayah RPJMN 2020-2024

LAMPIRAN 2. Matriks Kinerja dan Anggaran Direktorat Jenderal Bina Marga

LAMPIRAN 3. Peta Renstra 2020-2024

LAMPIRAN 4. Target Kinerja Provinsi

LAMPIRAN 5. Data Kaki Provinsi



DAFTAR ISTILAH

| | | | |
|------------|--|------------|---|
| 3TP | Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan | FS | Feasibility Study |
| ADB-RRDP | Asian Development Bank-Regional Roads Development Project | GCI | Global Competitiveness Index |
| AIPRD | Australia and Indonesia Partnership for Reconstruction and Development | GINI RATIO | Koefisien Gini |
| AP | Availability Payment | EMDEs | Emerging Market Developing Countries |
| APBD | Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah | IBP | Internal Business Process |
| APBN | Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara | KI | Kawasan Industri |
| APJII | Asosiasi Penyelenggara Jasa Internet Indonesia | KIE | Komunikasi Informasi dan Edukasi |
| ASEAN/AFTA | ASEAN Free Trade Area | KP | Kegiatan Prioritas |
| BBPJN | Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional | KPBPB | Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas |
| BIMP-EAGA | Brunei Indonesia Malaysia Philippines East Asean Growth Area | KPBU | Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha |
| BMN | Barang Milik Negara | KPPN | Kawasan Pedesaan Prioritas Nasional |
| BPJN | Balai Pelaksanaan Jalan Nasional | KSPN | Kawasan Strategis Pariwisata Nasional |
| BPJT | Badan Pengatur Jalan Tol | KTI | Kawasan Timur Indonesia |
| BSC | Balanced Score Card | LAKIP | Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah |
| BUMN | Badan Usaha Milik Negara | LGP | Learning and Growth Perspectives |
| CSO | Civil Society Organization | LHE | Laporan Hasil Evaluasi |
| CSR | Corporate Social Responsibility | LLAJ | Lalu Lintas dan Angkutan Jalan |
| DAK | Dana Alokasi Khusus | LPI | Logistic Performance Index |
| DAS | Daerah Aliran Sungai | MDGs | Millennium Development Goals |
| DIPA | Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran | MDP | Manual Desain Perkerasan |
| DPP | Destinasi Pariwisata Prioritas | MEA | Masyarakat Ekonomi ASEAN |
| DTPK | Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan | MERCOSUR | The Southern Common Market |
| EBT | Energi Baru Terbarukan | MLFF | Multi Lane Free Flow |
| EDCF | Economic Development Cooperation Fund | Permen | Peraturan Menteri |

| | | | |
|---------|---|--------|---|
| Perpres | Peraturan Presiden | SDGs | Sustainable Development Goals |
| PFID | Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah | SDM | Sumber Daya Manusia |
| PINA | Pembiayaan Investasi Non Anggaran Pemerintah | SK | Sasaran Kegiatan |
| PK | Penetapan Kinerja | SMM | Sistem Manajemen Mutu |
| PKN | Pusat Kegiatan Nasional | SNI | Standar Nasional Indonesia |
| PKS | Perjanjian Kerjasama | SOP | Standard Operating Procedure |
| PKSN | Pusat Kegiatan Strategis Nasional | SP | Sasaran Program |
| PN | Prioritas Nasional | SPM | Standar Pelayanan Minimal |
| POKJA | Kelompok Kerja | SS | Sasaran Strategis |
| PP | Program Prioritas | TKDN | Tingkat Komponen Dalam Negeri |
| PPRG | Perencanaan dan Penganggaran Reponsif Gender | TKN | Tatanan Kebandarudaraan Nasional |
| PUG | Pengarusutamaan Gender | UE | European Union |
| Renja | Rencana Kerja | UMKM | Usaha Mikro Kecil Menengah |
| Renstra | Rencana Strategis | UNFP | United Nation Population Fund |
| RIJLLAJ | Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan JALAN | UPRKP | Unit Pemeliharaan RutinKegiatan Prioritas |
| RIPN | Rencana Induk Pelabuhan Nasional | UPT | Unit Pelaksana Teknis |
| RIPNas | Rencana Induk Perkeretaapian Nasional | US-NIC | United States-National Intelligence Council |
| RKA | Rencana Kerja dan Anggaran | UU | Undang-Undang |
| RKJ | Rating Kondisi Jalan | UUD | Undang-Undang Dasar |
| RKT | Rencana Kerja Tahunan | WEF | World Economic Forum |
| ROW | Right Of Way | WM | Wilayah Metropolitan |
| RPJMN | Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional | WPS | Wilayah Pengembangan Strategi |
| RSL | Remaining Service Life (Sisa Umur Perkerasan) | WTO | World Trade Organization |
| RUJPJJ | Rencana Umum Jangka Panjang Jaringan Jalan | | |
| RUNK | Rencana Umum Nasional Keselamatan | | |
| SADC | Southern African Development Community | | |
| SAKIP | Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah | | |

BAB 1

PENDAHULUAN

RENCANA STRATEGIS

2020-2024

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Kondisi Umum

1.1.1 Konteks Penyusunan Dokumen

Berdasarkan Pasal 12 dan Pasal 13 PP Nomor 40 Tahun 2004 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional, setiap K/L wajib menyusun renstra dengan berpedoman pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020—2024 (RPJMN) yang termuat dalam Perpres Nomor 18 Tahun 2020. Selanjutnya, di dalam Perpres Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) diamanatkan bahwa penyelenggaraan SAKIP dilakukan secara berjenjang sesuai dengan tingkatan satuan kerja dan unit organisasi K/L dalam bentuk: a) renstra; b) perjanjian kinerja; c) pengukuran kinerja; d) pengelolaan data kinerja; e) pelaporan kinerja; dan f) reviu dan evaluasi kinerja. Dengan demikian, dokumen Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024 diartikan sebagai dokumen perencanaan jangka menengah (5 tahunan) untuk melaksanakan pembangunan di bidang yang menjadi tugas dan kewenangan Ditjen Bina Marga (yakni bidang jalan sesuai dengan UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan) untuk mencapai sasaran pembangunan.

A. Peran Jalan bagi Pembangunan Nasional

Sebagaimana tertuang dalam Pasal 5 UU 38 Tahun 2004 tentang Jalan, peran jalan adalah

1. sebagai bagian prasarana transportasi yang berperan penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta berguna untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat;
2. sebagai prasarana distribusi barang dan jasa yang merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara; dan
3. sebagai satu kesatuan sistem jaringan yang menghubungkan dan mengikat seluruh wilayah Republik Indonesia.

Dalam hal ini, baik pemerintah pusat maupun daerah, sesuai kewenangannya masing-masing, memiliki kewajiban untuk dapat menghadirkan peranan jalan tersebut sesuai dengan perkembangan kebutuhan dan kemampuan pemerintah dalam menyelenggarakan jalan.

B. Tugas dan Fungsi Ditjen Bina Marga

Secara organisasi, sesuai dengan Permen PUPR 13/PRT/M/2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PUPR, Ditjen Bina Marga adalah unit organisasi yang membidangi jalan nasional. **Tugas** dari Ditjen Bina Marga (Pasal 183 Permen PUPR 13/PRT/M/2020) adalah **menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.**

Dalam rangka melaksanakan tugas tersebut, Ditjen Bina Marga menyelenggarakan **fungsi** sebagai berikut (pasal 184 Permen 13/PRT/M/2020):

1. perumusan kebijakan di bidang penyelenggaraan jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
2. pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan jalan nasional sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;

3. pelaksanaan kebijakan di bidang penguatan konektivitas yang menjadi prioritas nasional;
4. penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang penyelenggaraan jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
5. pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang penyelenggaraan jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
6. pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang penyelenggaraan jalan;
7. pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Bina Marga; dan
8. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri.

Susunan organisasi Ditjen Bina Marga berdasarkan Permen PUPR Nomor 13 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat adalah sebagai berikut:

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

Selanjutnya, sesuai dengan Permen PUPR 16/PRT/M/2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis (UPT) di Kementerian PUPR, di bawah Ditjen Bina Marga terdapat 33 UPT berbentuk balai¹ yang memiliki tugas melaksanakan pemrograman, perencanaan, pengadaan, pembangunan, preservasi dan pengendalian penerapan norma, standar, pedoman dan kriteria bidang jalan dan jembatan termasuk konektivitas jaringan jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dalam kaitannya dengan dokumen Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024 ini, renstra harus mencakup upaya dari seluruh unit organisasi di lingkungan Ditjen Bina Marga untuk melaksanakan tugas dan fungsinya sehingga menghasilkan keluaran kegiatan (*output*) dan pemanfaatan hasil kegiatan tersebut (*outcome/impact*) dalam kerangka program penyelenggaraan jalan. Hal itu dirumuskan dalam Perpres Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020—2024 sebagai infrastruktur konektivitas sesuai dengan target pembangunan nasional yang diembankan kepada Ditjen Bina Marga.

C. Posisi dan Fungsi Renstra Ditjen Bina Marga 2020—2024

Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024 dapat diartikan sebagai rumusan rencana Ditjen Bina Marga untuk melaksanakan tugas dan fungsinya agar peran jalan sesuai dengan Pasal 5 UU 38 Tahun 2004 tentang Jalan dapat terwujud sesuai dengan kebutuhan dan prioritas pembangunan nasional pada periode 2020—2024 sebagaimana tertuang dalam RPJMN (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional) Tahun 2020—2024 (Perpres Nomor 18 Tahun 2020).

¹ Sesuai dengan lampiran Permen PUPR 16/PRT/M/2020, 33 balai di lingkungan Ditjen Bina Marga terdiri atas 4 klasifikasi berikut: (i) 6 balai besar pelaksanaan jalan nasional tipe A, (ii) 1 balai besar pelaksanaan jalan nasional tipe B, (iii) 26 balai pelaksanaan jalan nasional tipe A, dan (iv) 4 Balai Teknik

Sebagai unit organisasi yang berada di bawah Kementerian PUPR, Ditjen Bina Marga menyusun renstra yang merupakan bagian (pendetailan) dari Renstra Kementerian PUPR Tahun 2020—2024, terutama dalam menjalankan program infrastruktur konektivitas.

Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024 memiliki fungsi sebagai arah dan pedoman bagi:

1. pelaksanaan penyelenggaraan jalan selama 5 tahun ke depan (2020—2024), khususnya yang menjadi kewenangan pusat, yakni infrastruktur konektivitas nasional;
2. penyusunan renstra tahun 2020—2024 untuk unit eselon II di pusat dan balai besar/balai pelaksanaan jalan (BBPJN/BPJN) di lingkungan Ditjen Bina Marga;
3. penyusunan dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) yang terdiri atas dokumen rencana kerja (Renja), rencana kerja dan anggaran (RKA), penetapan kinerja (PK) dan peninjauan kembali, rencana aksi atas PK, serta Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) di Lingkungan Ditjen Bina Marga selama periode 2020—2024; dan
4. pelaksanaan penilaian risiko dalam implementasi Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) dan penyusunan Laporan SPIP Direktorat Jenderal Bina Marga selama periode 2020-2024.

1.1.2 Pelaksanaan Renstra Ditjen Bina Marga 2015—2019

Pada bagian ini disampaikan hasil pelaksanaan program penyelenggaraan jalan oleh Ditjen Bina Marga selama periode Renstra Tahun 2015—2019. Hasil evaluasi ini menjadi dasar bagi penyusunan Renstra Ditjen Bina Marga Periode 2020—2024.

A. Rencana, Alokasi, dan Penyerapan Anggaran

Tabel 1.1 menggambarkan rangkuman data tentang rencana, alokasi, serta penyerapan anggaran (APBN) Ditjen Bina Marga Tahun 2015—2019.

Tabel 1.1
Rencana, Alokasi, dan Penyerapan Anggaran Ditjen Bina Marga
Tahun 2015—2019

| Tahun | Pendanaan APBN (Milyar Rupiah) | | | Proporsi | |
|-------|--------------------------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|---------------------------|
| | Rencana ^{a)} | Alokasi ^{b)} | Realisasi ^{c)} | % Alokasi = (c)/(b) | % Penyerapan = (d)/(c) |
| (a) | (b) | (c) | (d) | | |
| 2015 | 57.051 | 57.394 | 53.368 | 100,6% | 93,0% |
| 2016 | 69.948 | 41.195 | 34.445 | 58,9% | 83,6% |
| 2017 | 52.105 | 45.397 | 42.440 | 87,1% | 93,5% |
| 2018 | 55.121 | 46.352 | 41.393 | 84,1% | 89,3% |
| 2019 | 43.952 | 46.008 | 40.326 | 104,7% | 87,7% |
| TOTAL | 278.177 | 236.346 | 211.972 | 85,0% | 89,7% |

Sumber: ^{a)} Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2015—2019

^{b)} LAKIP Ditjen Bina Marga Tahun 2015, 2016, 2017, dan 2018 serta DIPA Tahun 2019

^{c)} LAKIP Ditjen Bina Marga Tahun 2015, 2016, 2017, 2018, dan 2019

Dalam Renstra Kementerian PUPR Tahun 2015—2019 (Permen PUPR 13.1/PRT/M/2015) serta Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2015—2019 direncanakan kebutuhan anggaran pelaksanaan program penyelenggaraan jalan nasional sebesar Rp278,18 triliun untuk 5 tahun (2015—2019). Namun, berdasarkan perolehan DIPA Tahun 2015—2019, total alokasi APBN yang dapat

diperoleh Ditjen Bina Marga pada tahun 2015—2019 adalah sebesar Rp236,35 triliun atau sekitar 85,0% dari kebutuhan yang direncanakan.

Realisasi penyerapan anggaran Ditjen Bina Marga hingga tahun 2019 mencapai rata-rata sekitar 89,7% (termasuk yang tertinggi dibandingkan dengan unit eselon I lainnya di lingkungan Kementerian PUPR).

Tidak terpenuhinya 100% alokasi dan penyerapan APBN Ditjen Bina Marga sangat memengaruhi capaian pelaksanaan kegiatan penyelenggaraan jalan nasional. Namun, Ditjen Bina Marga berkomitmen untuk melakukan optimalisasi pemanfaatan anggaran agar sejumlah target strategis, khususnya dalam pembangunan dan pemeliharaan jalan dan jembatan dapat terealisasi sesuai dengan kebutuhan agar konektivitas jalan dan kemantapan jalan dapat ditingkatkan.

B. Keluaran (*Output*) Pelaksanaan Kegiatan

Tabel 1.2 menggambarkan keluaran (*output*) dari kegiatan yang tercakup dalam program penyelenggaraan jalan, khususnya kegiatan fisik penanganan jalan nasional (termasuk penanganan jembatan) yang dilaksanakan selama periode Renstra 2015—2019. Sebagai catatan, target keluaran (*output*) panjang jalan yang terpelihara dan panjang jembatan yang terpelihara mengalami penyesuaian seiring dengan perkembangan pembangunan jalan dan jembatan serta perubahan status jalan sesuai dengan Kepmen 290/KPTS/M/2015 tentang Penetapan Status Jalan Nasional. Sementara itu, target keluaran (*output*) penanganan jalan lainnya juga mengalami penyesuaian seiring dilakukannya Reviu Renstra Ditjen Bina Marga pada tahun 2018.

Dari **Tabel 1.2** terlihat bahwa tidak seluruh keluaran (*output*) penanganan jalan mencapai target dalam Reviu Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2015—2019. Secara umum, jika seluruh jenis keluaran (*output*) (dalam **Tabel 1.2** terdapat 8 jenis) dibuat rata-rata, tingkat capaian kinerja penanganan jalan Ditjen Bina Marga adalah 91,38% (sangat baik). Penjelasan secara rinci mengenai capaian kinerja terhadap target Reviu Renstra 2015—2019 adalah sebagai berikut.

1. Terdapat dua keluaran (*output*) yang melampaui target (capaian s.d. tahun 2019 di atas 100%), yakni (i) panjang jembatan yang dibangun (116,41%) dan (ii) panjang jalan bebas hambatan yang dibangun (129,85%). Capaian kinerja panjang jembatan yang dibangun banyak disokong oleh program pembangunan jembatan gantung (35,8%). Sementara itu, capaian kinerja panjang jalan bebas hambatan yang dibangun merupakan keberhasilan dari kebijakan penugasan BUMN untuk melakukan percepatan pembangunan jalan tol (bebas hambatan) di Pulau Jawa dan Sumatra.
2. Terdapat dua keluaran (*output*) dengan capaian tepat 100%, yakni (i) panjang jalan yang terpelihara dan (ii) panjang jembatan yang terpelihara. Kegiatan pemeliharaan jalan dan jembatan pada setiap tahun selalu diupayakan untuk mencakup seluruh panjang ruas jalan nasional berikut dengan jembatan yang ada di dalamnya.
3. Terdapat dua keluaran (*output*) dengan capaian di atas 90% (kategori capaian tinggi), yakni (i) panjang jalan yang ditingkatkan dan (ii) panjang jalan yang dibangun. Target penting terkait dengan panjang jalan dibangun, termasuk di dalamnya adalah Jalan Trans-Papua, jalan perbatasan, serta jalan di pulau terluar yang umumnya terkendala dalam hal pengadaan tanah, kecukupan pendanaan hambatan dalam proses lelang, serta kondisi teknis di lapangan (termasuk gangguan sosial dan keamanan).

4. Terdapat dua keluaran (*output*) dengan capaian di bawah 80% (kategori capaian rendah), yakni (i) panjang jembatan yang ditingkatkan (capaian 75,52%) dan (ii) dukungan jalan daerah (capaian 19,06%). *Output* panjang jembatan yang ditingkatkan mengalami banyak kendala secara teknis di lapangan. Sementara itu, dukungan jalan daerah terkendala oleh kebijakan pengalokasian anggaran yang sangat membatasi pemanfaatan APBN untuk jalan daerah.

Tabel 1. 2
Keluaran (*Output*) Pelaksanaan Kegiatan Penanganan Jalan Ditjen Bina Marga 2015—2019

| No. | Indikator Kinerja <i>Output</i> | Satuan | Target Renstra 2015—2019 | Target Reviu Renstra 2015—2019 | Realisasi ^{a)} (Tahun) | | | | | Capaian s.d. Tahun 2019 | Capaian s.d. Tahun 2019 ^{b)} (%) |
|------------------|---------------------------------------|--------|--------------------------|--------------------------------|---------------------------------|------------|------------|------------|------------|-------------------------|---|
| | | | | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | | |
| 1. | Panjang jalan terpelihara | km | 47.017,00 | 47.017,00 | 35.437,28 | 45.715,38 | 46.572,79 | 44.749,32 | 46.419,52 | 47.017,00 | 100,00 |
| 2. | Panjang jembatan terpelihara | m | 445.875,00 | 445.875,00 | 354.421,00 | 382.773,47 | 488.709,12 | 486.737,39 | 490.854,35 | 445.875,00 | 100,00 |
| 3. | Panjang jalan ditingkatkan | km | 3.073,00 | 3.334,00 | 1.928,83 | 1.176,78 | 66,50 | 58,88 | 46,22 | 3.277,21 | 98,30 |
| 4. | Panjang jembatan ditingkatkan | m | 19.952,00 | 19.953,00 | 8.084,00 | 4.004,60 | 714,00 | 1.038,99 | 1.226,64 | 15.068,23 | 75,52 |
| 5. | Panjang jalan dibangun | km | 2.650,00 | 4.185,00 | 1.286,00 | 559,00 | 775,59 | 766,36 | 456,43 | 3.843,38 | 91,95 |
| | 5.1 Pembangunan jalan | km | | | 1.108,76 | 559,00 | 724,37 | 766,36 | 456,43 | | |
| | 5.2 Nonpembangunan | km | | | 177,24 | 0,00 | 51,22 | 2.509,20 | 354,48 | | |
| | 5.3 Pemeliharaan rutin jalan baru | km | | | | | | | 2.128,00 | | |
| 6. | Panjang jembatan dibangun | m | 29.859,00 | 49.827,00 | 7.970,00 | 6.982,00 | 9.473,00 | 16.638,06 | 16.939,49 | 58.002,55 | 116,41 |
| | 6.1 Pembangunan | m | | | 6.354,00 | 5.665,00 | 8.490,00 | 9.071,30 | 6.063,87 | | |
| | 6.2 Jembatan gantung | m | | | 812,00 | 720,00 | 854,00 | 7.566,76 | 10.875,62 | | |
| | 6.3 Nonpembangunan | m | | | 804,00 | 597,00 | 129,00 | 224,04 | 1.624,48 | | |
| 7. | Panjang jalan bebas hambatan dibangun | km | 1.000,00 | 1.000,00 | 132,35 | 43,69 | 156,60 | 451,06 | 516,00 | 1.298,49 | 129,85 |
| | 7.1 Pemerintah | km | | | 20,87 | 15,71 | 27,96 | 30,13 | 20,55 | 115,53 | |
| | 7.2 Swasta | km | | | 132,35 | 43,69 | 156,60 | 451,06 | 516,00 | 1298,49 | |
| 8. | Dukungan jalan daerah | km | 500,00 | 500,00 | 0 | 74,37 | 6,91 | 11,00 | 3,00 | 95,28 | 19,06 |
| Rata-rata | | | | | | | | | | | 91,38 |

Sumber: a) LAKIP Ditjen Bina Marga Tahun 2015, 2016, 2017, 2018, dan 2019

b) Capaian (%) s.d. tahun 2019 dibandingkan dengan Reviu Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2015—2019

C. Outcome Program Penyelenggaraan Jalan

Dengan capaian *output* kegiatan seperti pada **Subbab 1.1.2.2** di atas, dihasilkan *outcome* berupa layanan publik yang dijadikan sebagai indikator kinerja dari pencapaian Sasaran Program Penyelenggaraan Jalan sebagaimana digambarkan dalam **Tabel 1.4** dan **Tabel 1.5** (tiap-tiap tabel digunakan sebagai pengukuran capaian sasaran strategis dan sasaran program serta indikator kinerjanya sesuai dengan dokumen awal Renstra 2015—2019 serta hasil Reviu Renstra 2015—2019 pada tahun 2017).

Terdapat perbedaan jumlah indikator kinerja pada dokumen Renstra 2015—2019 (**Tabel 1.3**) dan indikator kinerja yang tercantum dalam dokumen Reviu Renstra 2015—2019 (**Tabel 1.4**), yaitu dari lima indikator menjadi tiga indikator. Sasaran strategis (SS) pada Renstra 2015—2019 memiliki dua indikator kinerja, sedangkan Reviu Renstra 2015—2019 hanya memiliki satu indikator kinerja. Selain itu, jumlah indikator kinerja untuk sasaran program (SP) pada Renstra 2015—2019, yaitu tiga indikator berubah menjadi satu indikator kinerja pada Reviu Renstra 2015—2019 (**Tabel 1.3**).

Tabel 1.3
Sasaran Strategis, Sasaran Program Renstra dan Reviu Renstra

| SASARAN STRATEGIS | |
|--|--|
| RENSTRA | REVIU RENSTRA |
| Meningkatnya dukungan konektivitas bagi penguatan daya saing | Meningkatnya dukungan konektivitas bagi penguatan daya saing |
| Meningkatnya kemantapan jalan nasional | |
| SASARAN PROGRAM | |
| RENSTRA | REVIU RENSTRA |
| Menurunnya waktu tempuh pada koridor utama | Meningkatnya kemantapan dan aksesibilitas jalan nasional |
| Meningkatnya pelayanan jalan nasional | |
| Meningkatnya fasilitasi terhadap jalan daerah | |

Tidak digunakannya lagi ketiga indikator tersebut dalam Reviu Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2015—2019 disebabkan oleh hal-hal sebagai berikut.

1. Indikator waktu tempuh pada koridor utama sulit dicapai, khususnya pada jalan Pantura Jawa dan sejumlah jalan nasional di wilayah perkotaan karena kondisi *eksisting* jalan adalah 4 lajur 2 arah. Di sisi lain, dana APBN pada periode 2015—2019 difokuskan pada pembangunan dan peningkatan jalan di wilayah terpencil, tertinggal, terisolasi, dan terluar (daerah perbatasan).
2. Indikator tingkat pelayanan jalan nasional memiliki ketergantungan yang cukup besar terhadap pencapaian program dari K/L lain, di antaranya, adalah pengembangan kawasan dan pertumbuhan ekonomi.
3. Indikator tingkat fasilitasi terhadap jalan daerah berupa pelaksanaan pembangunan/peningkatan jalan berstatus jalan daerah dalam mendukung pengembangan kawasan yang menjadi prioritas nasional terkendala faktor administrasi keuangan. Selain itu, kebijakan ini sudah diakomodasi melalui dana alokasi khusus (DAK) bidang jalan.

Tabel 1. 4

Pencapaian Indikator Kinerja (*Outcome*) Sasaran Strategis dan Sasaran Program Penyelenggaraan Jalan Sesuai dengan Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2015—2019

| No. | Sasaran | Indikator Kinerja | Target (Realisasi) 2015 | Target (Realisasi) 2016 | Target (Realisasi) 2017 | Target 2018 | Target 2019 |
|-------------------------------|--|---|-------------------------|-----------------------------|----------------------------|-------------|-------------|
| SASARAN STRATEGIS (SS) | | | | | | | |
| 1. | Meningkatnya dukungan konektivitas bagi penguatan daya saing | Tingkat dukungan terhadap penguatan konektivitas nasional (%) | 73 (74,5) | 74 (75,35) | 75 (75,98) | 76 | 77 |
| 2. | Meningkatnya kemantapan jalan nasional | Tingkat kemantapan jalan nasional (%) | 86 (89,36) | 91 (89,38) | 94 (90,35) | 97 | 98 |
| SASARAN PROGRAM (SP) | | | | | | | |
| 1. | Menurunnya waktu tempuh pada koridor utama | Waktu tempuh pada koridor utama (100 km/jam) | 2,7 (2,7) | 2,6 (2,64) | 2,5 (2,56) | 2,4 | 2,2 |
| 2. | Meningkatnya pelayanan jalan nasional | Tingkat penggunaan jalan nasional (miliar kendaraan/km) | 101 (102) | 116 (117,13) | 122 (134,86) | 127 | 133 |
| 3. | Meningkatnya fasilitas terhadap jalan daerah untuk mendukung kawasan | Tingkat fasilitas terhadap jalan daerah untuk mendukung kawasan (% atau km) | - | 25% / 125 km (14%/74 km) | 50%/250 km (32,4%/81km) | 75% | 100% |

Sumber: Renstra KemenPUPR 2015—2019 serta LAKIP DJBM Tahun 2015, 2016, dan 2017

Tabel 1. 5

Pencapaian Indikator Kinerja (*Outcome*) Sasaran Strategis dan Sasaran Program Penyelenggaraan Jalan Sesuai dengan Reviu Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2015—2019

| No. | Sasaran | Indikator Kinerja | Target 2015 | Target 2016 | Target 2017 | Target (Realisasi) 2018 | Target (Realisasi) 2019 |
|-------------------------------|--|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------------------|-------------------------|
| SASARAN STRATEGIS (SS) | | | | | | | |
| 1. | Meningkatnya dukungan konektivitas bagi penguatan daya saing | Tingkat konektivitas Jalan nasional | 86.9% | 87.4% | 88.1% | 89.7% (89.7%) | 94.10% (90,49%) |
| SASARAN PROGRAM (SP) | | | | | | | |
| 2. | Meningkatnya Kemantapan Jalan Nasional | Tingkat kemantapan jalan nasional | 89.36% | 89.38% | 89.7% | 91.5% (91.7%) | 98,00% (92,81%) |
| 3. | Meningkatnya Aksesibilitas Jalan | Tingkat Aksesibilitas Jalan | 83.1% | 84.4% | 85.7% | 87% (86.41%) | 88.30% (87,00%) |

Sumber: Reviu Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2015—2019 dan LAKIP DJBM Tahun 2018 dan 2019

Level sasaran strategis (SS), capaian indikator kinerja Tingkat Dukungan terhadap Penguatan Konektivitas Nasional dari Tahun 2015—2017 yang diukur dengan “persentase panjang jalan terbangun pada lintas utama dan jalan tol dibandingkan dengan rencana panjang jalan terbangun pada lintas tersebut” umumnya melampaui target yang ditetapkan dalam Renstra 2015—2019. Namun, indikator kinerja Tingkat Kemantapan Jalan Nasional stagnan pada level 89—90%, yang berarti target pada Renstra 2015—2019 belum tercapai. Sementara itu, sasaran

program Meningkatkan Aksesibilitas Jalan yang memiliki target 88,30% pada akhir tahun 2019 tercapai hanya 87,00% (menghubungkan 897 pusat kegiatan berskala pelayanan nasional).

Adapun capaian indikator kinerja pada level sasaran program (SP), hanya indikator kinerja Tingkat Pelayanan Jalan Nasional yang capaian kinerjanya berada di atas target Renstra 2015—2019. Namun, mengingat indikator tersebut memiliki ketergantungan yang cukup besar terhadap pencapaian program dari K/L lain, indikator tersebut tidak lagi menjadi indikator dalam SP pada Reviu Renstra Ditjen Bina Marga. Sementara itu, capaian indikator kinerja Waktu Tempuh Pada Koridor Utama serta indikator kinerja Tingkat Fasilitas terhadap Jalan daerah tidak mencapai target Renstra 2015—2019.

Adapun capaian indikator kinerja, baik di level sasaran strategis maupun di level sasaran program sesuai dengan Reviu Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2015—2019, rata-rata mencapai 96,5% pada tahun 2019. Namun, apabila di-*breakdown* per indikator kinerja, capaian masing-masing cenderung merata antara 94,7% dan 98,5% (seluruhnya mendekati, tidak ada yang melampaui target dari Reviu Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2015—2019).

A. Permasalahan Pelaksanaan Renstra 2015—2019

Berdasarkan pada dokumen Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) Ditjen Bina Marga Tahun 2015, 2016, 2017, 2018, dan 2019, teridentifikasi sejumlah permasalahan dalam pelaksanaan Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2015—2019 sebagai berikut.

1. Permasalahan Pengadaan Tanah

Pembangunan jalan merupakan salah satu kegiatan prioritas dalam RPJMN Tahun 2015—2019 yang dalam pelaksanaannya harus didahului oleh proses pengadaan tanah. Regulasi tentang pengadaan tanah mengikuti UU Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum beserta peraturan pelaksanaannya melalui Perpres 148 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum dan Perpres Nomor 62 Tahun 2018 tentang Penanganan Dampak Sosial Masyarakat dalam Rangka Penyediaan Tanah untuk Pembangunan Nasional. Dengan mengacu pada regulasi tentang pengadaan tanah tersebut, ditemukan sejumlah permasalahan pada proses implementasi di lapangan yang meliputi:

- a) hambatan dalam pembebasan tanah dengan status tanah adat terkait dengan jenis dan besaran ganti rugi yang harus diberikan;
- b) proses negosiasi harga dengan beberapa pemilik tanah yang dapat berlarut-larut, bahkan bisa melebihi tahun anggaran;
- c) perubahan yang menyita cukup banyak waktu, baik dari segi tahapan maupun kelembagaan dalam pengadaan tanah sesuai dengan Perpres Nomor 148 Tahun 2015 yang mengharuskan adanya penyamaan persepsi terhadap pelaksanaan peraturan baru dan perubahan pola/mekanisme pengadaan tanah sehingga pelaksanaan pengadaan tanah berjalan dengan lambat;
- d) adanya sejumlah aturan baru yang belum diantisipasi sebelumnya, di antaranya, adalah penanganan terhadap sisa bidang tanah yang tidak dibebaskan dan penanganan dampak sosial; dan
- e) perlunya dukungan dari pemerintah daerah dalam pembebasan lahan sehingga Ditjen Bina Marga dapat memfokuskan kebutuhan pendanaan pada

pembiayaan konstruksi, mengingat pengadaan lahan merupakan salah satu *readiness criteria* yang sangat menentukan keberhasilan pembangunan.

2. Perubahan Struktur Organisasi Ditjen Bina Marga

Perubahan struktur organisasi di lingkungan Ditjen Bina Marga sesuai dengan Permen PUPR 15/PRT/M/2015, khususnya pada tingkat eselon II pusat yang sebelumnya berbasis wilayah (Direktorat Bina Pelaksanaan Wilayah Barat, Tengah, dan Timur) menjadi berbasis kompetensi (Direktorat Pembangunan, Preservasi, dan Jembatan) yang secara efektif berlaku per Mei 2015 mengharuskan adanya sejumlah penyesuaian terkait dengan administrasi kegiatan dan kebijakan-kebijakan baru dalam penyelenggaraan jalan nasional. Dampak perubahan struktur organisasi ini sangat terasa pada tahun 2015 hingga tahun 2016. Hal itu sudah sepenuhnya dapat teratasi mulai tahun 2017. Namun, pada tahun 2020 melalui Permen PUPR Nomor 13 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PUPR kembali terjadi perubahan struktur organisasi yang cukup signifikan yang memadukan antara basis kompetensi dan wilayah, termasuk dalam hal pembentukan balai di setiap provinsi.

3. Kualitas Penyedia Jasa

Kegiatan perencanaan teknis dan pelaksanaan konstruksi umumnya dilakukan dengan melibatkan penyedia jasa, baik sebagai konsultan maupun kontraktor. Di sejumlah paket kegiatan masih ditemukan penyedia jasa yang tidak mampu menyelesaikan permasalahan internalnya sehingga mengakibatkan keterlambatan pelaksanaan pekerjaan, menurunnya kualitas pekerjaan akibat ketidaktercapaian volume dan/atau kriteria teknis, dan bahkan terjadinya putus kontrak. Hal tersebut mengindikasikan bahwa ke depannya diperlukan profesionalisme dari penyedia jasa dengan tidak menutup kemungkinan melalui pemberdayaan penyedia jasa lokal guna mendukung program padat karya.

4. Pemotongan dan Realokasi Anggaran

Pendanaan program penyelenggaraan jalan nasional yang dilaksanakan oleh Ditjen Bina Marga sebagian besar berasal dari APBN yang memiliki mekanisme pengalokasian sesuai dengan UU Nomor 13 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara. Sebagaimana telah disampaikan pada **Subbab 1.1.2.1** bahwa alokasi APBN yang diperoleh Ditjen Bina Marga pada periode 2015—2019 tidak sebesar skenario pendanaan APBN yang direncanakan dalam RPJMN Tahun 2015—2019 atau Renstra 2015—2019. Hal itu berdampak pada capaian *output* kegiatan dan *outcome* sasaran dari program penyelenggaraan jalan.

Pada Tahun Anggaran 2016 dan 2017, terkait dengan Instruksi Presiden untuk melakukan penghematan anggaran, seluruh K/L diminta untuk melakukan *self-blocking* untuk sejumlah paket kegiatan. Kebijakan tersebut, berdampak terhadap capaian *output* kegiatan pembangunan/peningkatan jalan, termasuk kegiatan dukungan terhadap jalan daerah.

5. Backlog Anggaran

Pada periode 2015—2019 kemampuan pendanaan Ditjen Bina Marga tidak dapat memenuhi kebutuhan investasi jalan nasional sebesar 2—6 triliun rupiah per tahun. World Bank dalam Kajian Belanja Publik Indonesia 2015—2019 menyebutkan bahwa untuk memenuhi kebutuhan investasi infrastruktur, diperlukan keterlibatan aktif sektor swasta dalam pembiayaan pembangunan infrastruktur, terutama di bidang jalan (baik tol maupun bukan tol).

6. Hambatan Pelaksanaan Proyek-Proyek yang Didanai Pinjaman Luar Negeri

Terdapat sejumlah paket kegiatan/proyek pembangunan dan peningkatan jalan yang didanai melalui pinjaman luar negeri (*loan*), baik yang bersumber dari *World Bank* IBRD, JICA, China, EDCF Korea, *Islamic Development Bank* (IsDB), ADB-RRDP, maupun Australia-AIPRD.

Hambatan yang dialami dalam pelaksanaan proyek yang didanai oleh pinjaman luar negeri umumnya berasal dari adanya perbedaan administrasi proyek serta persyaratan teknis yang sedikit banyak berbeda dengan proyek yang didanai melalui APBN. Tercatat selama periode 2015—2019 terdapat beberapa permasalahan yang menghambat pelaksanaan proyek-proyek yang didanai pinjaman luar negeri tersebut, di antaranya, meliputi administrasi *loan-agreement* dan proses pencairan dana yang berkepanjangan, tidak tercapainya standar teknis pekerjaan, dan hambatan pembebasan tanah (termasuk izin penggunaan tanah serta pemindahan utilitas).

1.2 Potensi dan Permasalahan Program Infrastruktur Konektivitas Jalan dan Jembatan 2020—2024

Berikut ini disampaikan identifikasi potensi dan permasalahan yang memengaruhi infrastruktur konektivitas nasional pada periode Renstra 2020—2024, baik yang berasal dari perkembangan lingkungan strategis yang berkembang secara global dan nasional maupun dari permasalahan internal dalam penyelenggaraan jalan.

1.2.1 Potensi dan Ancaman dari Perkembangan Lingkungan Strategis

A. Perkembangan Lingkungan Strategis Global

Pembangunan nasional pada periode tahun 2020—2024 akan berada dalam pusaran migrasi sistem ekonomi dunia menuju Revolusi Industri 4.0 yang mengharuskan adanya transformasi mendasar dalam infrastruktur konektivitas nasional, baik sebagai sebuah industri tersendiri maupun dalam rangka mendukung pembangunan di segala bidang. Beberapa butir berikut ini menggambarkan sejumlah perkembangan lingkungan strategis global yang perlu dipertimbangkan sebagai faktor pengaruh terhadap kebijakan infrastruktur konektivitas nasional dalam 5 tahun ke depan.

1. Perkembangan Demografi Global

Total populasi dunia diperkirakan sebanyak 7,75 miliar jiwa per Desember 2019. Hampir 2/3 dari populasi tersebut tinggal di Benua Asia yang umumnya merupakan penduduk urban dan suburban, dengan urbanisasi terbesar umumnya terjadi di *emerging countries* dan lebih dari 2,5 miliar orang tinggal di negara China dan India. United Nation (2015)² memproyeksikan jumlah penduduk dunia mencapai 8,14 miliar jiwa pada tahun 2025, menjadi 8,5 miliar jiwa pada tahun 2030, dan menjadi sekitar 9,7 miliar jiwa pada tahun 2050.

² United Nations. (2015). *World Population Prospects*. The 2015 Revision, Key Findings and Advance Tables. New York.

Tren demografi dunia mendorong adanya urbanisasi ekstensif serta arus migrasi antarnegara dalam jumlah besar. Jumlah penduduk usia lanjut pun makin bertambah. Hal itu akan berdampak pada pergeseran sistem produksi dan sistem konsumsi global yang merujuk pada perubahan kebutuhan transportasi, baik dalam skala nasional maupun global.

2. Pergeseran Pendulum Ekonomi Dunia (*Global Shift*)

Dicken (2010)³ memproyeksikan bahwa pendulum ekonomi dunia yang sebelumnya berada di Eropa dan Amerika akan bergeser ke sejumlah *emerging countries*, terutama di wilayah Asia, khususnya Asia Timur (China). Proyeksi tersebut sudah terbukti saat ini, yaitu saat peran produksi negara berkembang mencapai 71% dari total sehingga produksi dari negara berkembang di Asia berperan sebagai pendorong utama dengan komposisi sebesar 54%.

World Bank (2018)⁴ menyatakan bahwa pada periode 2000—2008 permintaan komoditas global mengalami lonjakan akibat adanya pertumbuhan yang cepat di sejumlah negara yang disebut EMDEs (*Emerging Market Developing Countries*). Harga komoditas mencapai puncaknya pada tahun 2011 dan jatuh tajam pada tahun 2014 akibat jatuhnya harga minyak bumi. Berdasarkan fakta tersebut, dalam jangka panjang pertumbuhan ekonomi di negara-negara EMDEs utama akan menjadi faktor kritis terhadap perkembangan kebutuhan dan harga komoditas.

World Bank memberikan fokus khusus terhadap peran 7 negara EMDEs (*Emerging Market Developing Countries*), yakni Brazil, China, India, Indonesia, Meksiko, Federasi Rusia, dan Turki atau dikenal sebagai EM7. Secara bersama, negara EM7 menyumbang 25% dari PDB global dan sekitar 50% dari populasi dunia karena mengonsumsi sekitar 60% logam serta 40% dari konsumsi energi dan makanan dunia.

Dalam kondisi tersebut konektivitas transportasi nasional terhadap jaringan logistik global akan menjadi kunci dari daya saing ekonomi Indonesia untuk mendapatkan *resource* sehingga mampu memenangkan/mengamankan pasar.

3. Perkembangan Golongan Ekonomi Kelas Menengah (*Middle and Upper Class*)

Perkembangan kelas menengah secara global akan menjadi tren besar (*mega-trend*) yang melanda dunia pada tahun 2025 (US-NIC, 2008⁵). Catatan luar biasa terjadi selama periode 1999—2014, yaitu sebanyak 135 juta orang terlepas dari garis kemiskinan. Kondisi itu akan berlanjut dalam beberapa dekade ke depan. *World Bank* menyatakan bahwa 72% dari populasi dunia hidup pada *middle income class* pada tahun 2011. Ke depan, diproyeksikan bahwa jumlah kelas menengah dunia akan terus bertambah. Hingga tahun 2050 jumlah *middle and upper class* secara global akan mencapai 8,1 miliar orang (lebih dari 84%) yang akan didominasi oleh Asia dan Amerika Latin.

Dominasi kelas menengah menjadi pemicu perubahan mendasar dalam struktur sosial yang memerlukan kebijakan tepat karena kelas ini sangat rentan. Transportasi harus dapat menjamin sistem distribusi barang dan jasa berjalan

³ Peter Dicken. (2010). *Global Shift: Mapping The Changing Contours Of The World Economy*. Sixth Edition. The Guilford Press.

⁴ *World bank*. (2018). *Global Economic Prospects: The Turning of the Tide?*

⁵ US-NIC. (2008). *Global Trends 2025: A Transformed World*

seefisien mungkin agar tidak terjadi ekonomi biaya tinggi sehingga beban publik minimal untuk mendapatkan layanan dasar serta barang kebutuhan pokok dan penting dapat ditekan sedemikian rupa sehingga tidak menjadi beban hidup.

4. Perkembangan Perdagangan Global

WTO (2018)⁶ menyampaikan bahwa volume perdagangan dunia pada periode 1981—2018 berkisar antara 4—6% per tahun dan dalam 5 tahun terakhir terjadi penurunan pertumbuhan perdagangan global menjadi hanya sekitar 3,4% per tahun akibat tekanan yang juga dialami dalam pertumbuhan ekonomi di sejumlah negara. Selain itu, terjadi perubahan yang mendasar dalam pola perdagangan dunia, yaitu arus perdagangan dunia sebagian besar saat ini mengarah dari/ke wilayah Asia Timur (China, Korea, Hongkong, Jepang, dan Taiwan). Dalam konteks skala perdagangan dunia, Indonesia masuk ke dalam 20 negara dengan ekspor/impur terbesar di dunia (di Asia Tenggara bersama Singapura, Thailand, Malaysia, dan Filipina).

Peralihan hegemoni perdagangan dunia dari Amerika Serikat ke China memunculkan adanya peran dagang di antara kedua negara tersebut meskipun hal itu disinyalir hanya temporer. Namun, dalam skala yang lebih besar sejumlah negara justru telah membentuk aliansi berbasis kewilayahan (*Regional Trade Agreement/ RTA's*) untuk mengamankan pasar regional (UE, NAFTA, ASEAN/AFTA, SADC, MERCOSUR, dll.) yang akan menjadi basis persaingan perdagangan pada masa mendatang. Fenomena lain yang perlu diperhatikan adalah percepatan yang luar biasa dalam perdagangan dunia melalui *e-commerce* yang telah mencapai angka 27,7 triliun dolar Amerika pada tahun 2016 (atau tumbuh sekitar 9,45% per tahun sejak tahun 2011 atau 2/5 kali lipat lebih tinggi dibandingkan dengan pertumbuhan umum).

5. Perebutan Sumber Daya Alam (SDA)

Peningkatan peranan ekonomi dan kependudukan di wilayah Asia dan Afrika pada masa mendatang akan mendorong adanya persaingan untuk memperebutkan SDA yang makin langka. Klare (2002)⁷ telah meramalkan bahwa perang SDA (*resource wars*) telah dan akan menjadi pemandangan baru dalam konflik global. Fakta membuktikan bahwa perebutan ladang minyak di Arab dan sekitar Delta Nil, perebutan jalur pelayaran di Laut China Selatan, hingga perebutan jaringan pipa Asia Tengah menjadi pertanda akan dampak dari kelangkaan sumber daya alam yang telah memengaruhi kebijakan militer di sejumlah negara.

Cadangan minyak bumi dunia mengalami penurunan (*declining*) dan diperkirakan akan habis dalam jangka waktu kurang dari 100 tahun mendatang. IEA (2018)⁸ menyatakan bahwa jika mengikuti *Sustainable Development Scenario*, puncak permintaan akan minyak dan gas bumi akan tercapai pada tahun 2020, yang seterusnya secara gradual akan diambil alih oleh sumber energi terbarukan.

Dalam kaitan ini, ketahanan SDA (energi) suatu negara akan sangat ditentukan oleh kemampuan negara untuk mengelola cadangan SDA yang dimiliki dan

⁶ WTO. (2018). Pres Release PRESS/820: Strong trade growth in 2018 rests on policy choices

⁷ Michael Klare. (2002). Resource Wars: The New Landscape of Global Conflict, March 13, 2002

⁸ IEA. (2018). World Energy Outlook 2018

pemanfaatan teknologi (*technology advancement*) untuk meningkatkan efisiensi eksploitasi SDA.

6. Perkembangan Teknologi Menuju Revolusi Industri 4.0

Seiring dengan makin ketatnya persaingan ekonomi dunia serta makin langkanya SDA, tren ekonomi dengan perkembangan teknologi pendukungnya pada masa mendatang akan lebih didominasi oleh perkembangan pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi, bioteknologi dan rekayasa genetika, pengembangan *wearable devices*, energi terbarukan, otomatisasi, dan *artificial intelligence*.

Dalam konteks ekonomi industri, Schwab (2017)⁹ menyatakan bahwa dunia sudah mulai masuk ke tahap Revolusi Industri Keempat (4.0)¹⁰ sehingga akan mengubah cara kita hidup dan bekerja dengan didorong oleh dua elemen dasar, yaitu otomatisasi dan pertukaran data secara masif, termasuk di dalamnya adalah pemanfaatan *cyber-physical systems*, *the Internet of things*, *cloud computing*, serta upaya rintisan untuk mendukung terwujudnya *smart highway*.

Tren bukan hanya akan menghasilkan manfaat berupa efisiensi dalam produksi barang serta penyediaan jasa layanan yang luar biasa, melainkan juga memberikan ancaman (*disruption*) bagi sejumlah sektor ekonomi dan profesi konvensional.

7. Sustainable Development Goals (SDGs)

Resolusi PBB yang disetujui oleh 159 negara pada 21 Oktober 2015 tentang *The Agenda of 2030 of Sustainable Development Goals* atau sering dikenal sebagai SDGs merupakan kelanjutan dari MDG's (Millennium Development Goals). SDG's mencakup 17 tujuan (*goals*) dan 169 capaian (*achievement*) dengan tenggat waktu sebagaimana telah ditetapkan sebagai agenda pembangunan dunia demi kemaslahatan manusia dan planet bumi dalam jangka panjang.

Semua tujuan dalam SDG's mencakup seluruh aspek pembangunan holistik dan terintegrasi (termasuk di dalamnya mencakup isu gender dan fasilitasi terhadap kaum difabel) sehingga diharapkan mampu menjawab berbagai tantangan zaman.

8. Keterlibatan Indonesia dalam Pembangunan Sektor Jalan Dunia

Sebagai bagian dari Asia Tenggara, Indonesia menyadari pentingnya untuk berperan serta secara aktif dalam berbagai kerja sama di tingkat regional. Kondisi Asia Tenggara sebagai salah satu kawasan yang stabil dan terus tumbuh secara ekonomi di tingkat internasional menjadikan kawasan ini merupakan salah satu tujuan investasi utama sekaligus motor pertumbuhan ekonomi global. Oleh karena itu, sebagai negara terbesar sekaligus bagian dari masyarakat Asia Tenggara, Indonesia perlu untuk terus memberikan kontribusi sekaligus mengambil keuntungan dari berbagai proses kerja sama tingkat regional di Asia Tenggara.

Dalam rangka memperkuat kerjasama ASEAN, pada tahun 2015 negara anggota ASEAN sepakat untuk mewujudkan ASEAN *Community* dengan 3 (tiga) pilar yaitu: (i) Komunitas Politik - Keamanan ASEAN; (ii) Komunitas Ekonomi ASEAN; dan (iii) Komunitas Sosial - Budaya ASEAN. Dalam konteks ini, konektivitas

⁹ Klaus Schwab. (2017). *The Fourth Industrial Revolution*, January 3, 2017

¹⁰ Menurut A.T. Kearney, sebelum mencapai tahap revolusi industri keempat (4th atau 4.0) didahului oleh Revolusi Industri 1st mekanisasi, 2nd mass production, 3rd digitalisasi

merupakan salah satu aspek terpenting dalam rangka mewujudkan visi dari Komunitas ASEAN tersebut, yang diterjemahkan dalam bentuk proyek Trans Asia - ASEAN *Highways*.

Disamping kerjasama pada tingkat ASEAN, kerjasama pada skala yang lebih sempit yang tidak kalah pentingnya bagi Indonesia adalah antara Indonesia, Malaysia dan Thailand yang dikenal sebagai Indonesia - Malaysia - Thailand *Growth Triangle* (IMT - GT) dan Brunei - Indonesia - Malaysia - Philippines *East ASEAN Growth Area* (BIMP - EAGA). Ditinjau dari perspektif transportasi, kerjasama ini pada dasarnya berupaya untuk meningkatkan konektivitas antar negara-negara yang menjadi anggotanya khususnya terkait dengan infrastruktur jalan. Hal ini diwujudkan dengan mempercepat pelaksanaan proyek-proyek pengembangan jalan pada wilayah-wilayah yang menjadi bagian dari koridor yang dikembangkan.

Lima koridor ekonomi IMT - GT terdiri atas koridor Songkhla - Penang - Medan, Selat Malaka, Banda Aceh - Medan - Pekanbaru - Palembang, Melaka - Dumai dan Ranong - Phuket - Aceh. Dukungan Ditjen Bina Marga pada kelima koridor ini terutama pada pengembangan Jalan Tol Trans Sumatera guna meningkatkan konektivitas bagian utara dan selatan Pulau Sumatera dan dukungan terhadap Roll on roll off (RO-RO) *ferry link* antara Dumai dan Melaka.

Sama halnya dengan IMT - GT, tiga koridor ekonomi prioritas dicanangkan guna mendukung interaksi mobilitas lintas batas antar negara anggota BIMP EAGA yaitu *West Borneo Economic Corridor*, *East Borneo Economic Corridor*, dan *Greater Sulu Sulawesi Corridor*. Dukungan Ditjen Bina Marga pada ketiga koridor ekonomi tersebut terutama difokuskan pada peningkatan kualitas jalan perbatasan Tanjung Selor, ruas jalan Tayan - Serawak, pembangunan jembatan Pulau Balang, serta pemeliharaan tol Manado – Bitung dan tol Balikpapan - Samarinda.

Selain kerjasama dengan negara-negara ASEAN, Indonesia juga berperan aktif dalam kerjasama dengan The World Association-Permanent International Association of Road Congress (PIARC), The Road Engineering Association of Asia and Australasia (REAAA), International Tunneling and Underground Space Association (ITA), Indonesia–Korea Road Conference, dll.

B. Perkembangan Lingkungan Strategis Nasional

Dalam skala nasional, infrastruktur konektivitas akan dihadapkan pada sejumlah perkembangan dari lingkungan strategis yang menjadi faktor penentu dalam merumuskan kebijakan infrastruktur konektivitas dalam 5 tahun ke depan (2020—2024).

1. Perkembangan Sosial Demografi

BPS, Bappenas, dan UNFP (2013) memproyeksikan bahwa hingga tahun 2035 jumlah penduduk Indonesia akan bertambah menjadi 305,6 juta jiwa dengan tingkat pertumbuhan menurun dari 1,38% per tahun (periode 2010—2015) menjadi 0,62% per tahun (periode 2030—2035). Diproyeksikan bahwa jumlah penduduk Indonesia pada tahun 2025 adalah sekitar 284,8 juta jiwa dengan karakteristik spesifik sebagai berikut.

- a) Penyebaran penduduk antarpulau tidak merata, yaitu $\pm 55,73\%$ penduduk Indonesia tinggal di Pulau Jawa.

- b) Penurunan *dependency-ratio* terjadi dari 50,5 pada tahun 2010 menjadi 47,2 pada tahun 2025. Perkiraan puncak *dependency-ratio* terjadi pada tahun 2030, yaitu mencapai angka 46,9.
- c) Jumlah penduduk di wilayah perkotaan mengalami perkembangan pesat, dengan kondisi tingkat urbanisasi secara nasional akan mencapai angka 60% pada tahun 2025.

2. Pemanfaatan Teknologi Informasi Semakin Ekstensif

Hasil survei yang dilakukan oleh Asosiasi Penyelenggara Jasa Internet Indonesia (APJII)¹¹ pada Tahun 2017 menunjukkan bahwa lebih dari 50% penduduk Indonesia atau sekitar 143 juta orang telah terhubung jaringan internet sepanjang tahun 2017.

Seiring dengan proses Revolusi Industri 4.0 yang sedang mengglobal, pemanfaatan internet di Indonesia saat ini sudah jauh berkembang, bukan hanya dimanfaatkan sebagai media untuk berkomunikasi, melainkan juga digunakan untuk retail, jasa transportasi, hingga berbisnis dan berkarya. Omset bisnis *e-commerce*, terutama retail di Indonesia pada tahun 2018 mencapai angka 8,6 miliar dolar Amerika (atau setara dengan Rp129 triliun). Angka tersebut akan terus bertambah pesat dengan pertumbuhan rata-rata 50%—80% per tahun sehingga diperkirakan pada tahun 2025 akan mencapai 23—24 miliar dolar Amerika (Rp350—400 triliun) atau sekitar 9,5% dari PDB Nasional.

Pemanfaatan teknologi informasi yang makin intensif mengakibatkan adanya perubahan dalam kebutuhan perjalanan masyarakat secara keseluruhan. Kebutuhan transportasi orang menjadi berkurang karena kebutuhan komunikasi dan informasi tatap muka sudah banyak terfasilitasi secara daring (*online*). Namun, kebutuhan transportasi barang dengan pola perjalanan acak akan meningkat tajam seiring dengan berkembangnya bisnis *e-commerce*.

3. Pertumbuhan, pemerataan, dan stabilitas ekonomi

Ekonomi Indonesia sejak tahun 2000 hingga tahun 2017 mengalami pertumbuhan rata-rata sekitar 5,30% per tahun (Bappenas, 2018)¹². Ditargetkan untuk periode 2020—2024, pertumbuhan ekonomi Indonesia akan berada pada kisaran 5,40—6,00% per tahun (dengan asumsi terdapat reformasi struktural melalui peningkatan investasi dan produktivitas).

Diproyeksikan pada tahun 2025¹³, PDB per kapita masyarakat Indonesia mencapai 6.305 dolar Amerika per tahun dan masih tergolong ke dalam *middle-income country*. Dengan asumsi pertumbuhan ekonomi antara 5,10% s.d. 5,70% per tahun diperkirakan Indonesia akan masuk ke kelompok *high-income country* dengan PDB per kapita di atas 12.500 dolar Amerika dan akan terlepas dari *middle-income trap* pada tahun 2036—2038.

Namun, disparitas ekonomi Indonesia masih sangat tinggi, baik antargolongan maupun antarwilayah. *Gini ratio* Indonesia pada September 2018 adalah $\pm 0,384$. Meskipun terus mengalami penurunan sejak tahun 2015, *gini ratio* tersebut masih tergolong rawan. Selain itu, disparitas ekonomi antarwilayah juga relatif masih cukup tinggi. Data BPS tahun 2017 menyatakan bahwa PDRB Pulau Jawa

¹¹ APJII. (2017). Hasil Survei Penetrasi dan Perilaku Pengguna Internet Indonesia 2017

¹² Bappenas. (2018). Visi Indonesia 2025: Rancangan Teknokratik RPJMN 2020-2024, disampaikan pada Diseminasi RPJPN 2005—2025 kepada Peserta Pemilu Presiden 2019, KPU, 25 September 2018

¹³ Bappenas. (2018). Draft Visi Indonesia 2045

menyumbang sekitar 58,5% dari total PDRB Nasional, sedangkan 21,66% PDRB disumbang oleh Pulau Sumatra, dan 19,85% disumbang oleh pulau-pulau lain.

Stabilitas ekonomi Indonesia saat ini tidak dapat dilepaskan dari kondisi perekonomian dunia. Setelah adanya krisis pada tahun 1998, dalam sejumlah episode ekonomi Indonesia hingga sekarang terus mengalami tekanan global pada siklus sepuluh tahunan (*bubble-economy* AS di Tahun 2008 serta perang dagang AS-China 2018). Nilai tukar rupiah mengalami tekanan hebat dalam 4 tahun terakhir (2014—2018). Selain itu, defisit transaksi telah berjalan sejak tahun 2012 seiring dengan menurunnya kontribusi industri. Hal itu menunjukkan adanya pengaruh tekanan/persaingan global terhadap ekonomi Indonesia.

4. Degradasi Lingkungan, Bencana Akibat Perubahan Iklim, dan Kelangkaan Energi

Penurunan kondisi lingkungan di Indonesia merupakan konsekuensi logis dari upaya pembangunan yang selama ini dilakukan. Laju deforestasi Indonesia merupakan salah satu yang tertinggi di dunia. Meskipun sejak tahun 2000 hingga sekarang laju deforestasi di Indonesia terus melambat (menjadi sekitar 0,5 juta Ha/tahun), secara total, luas hutan Indonesia sudah berkurang hingga lebih 73 juta Ha sejak tahun 1950—sekarang¹⁴.

Di perkotaan daya dukung kawasan dan infrastruktur perkotaan untuk menopang perikehidupan sosial ekonomi masyarakat dari tahun ke tahun terus mengalami penurunan. Tingkat urbanisasi dan perluasan wilayah perkotaan yang tinggi, tetapi tidak disertai dengan kemampuan kota untuk menyediakan infrastruktur sesuai dengan standar menjadi masalah utama. Sejumlah kota besar tidak mampu menyediakan rasio luas jalan yang memadai sebagaimana tersedia di sejumlah kota di negara maju, yaitu hingga 20% dari luas area. Sebagai contoh, DKI Jakarta hanya mampu menyediakan rasio ruas jalan sekitar 6,2% dan Bandung hanya 4,4%. Kondisi tersebut menyebabkan kemacetan lalu lintas menjadi hal yang biasa di sejumlah kota besar di Indonesia, dengan kecepatan rata-rata kendaraan di jalan pada jam sibuk sudah kurang dari 20 km/jam. Sebagai contoh, di wilayah Jabodetabek kecepatan rata-rata kendaraan hanya sekitar 5 km/jam, Bandung 12 km/jam, dan Surabaya 11 km/jam.

Indonesia berada di daerah tropis dan *ring-of-fire* dunia yang menyebabkan Indonesia kerap dilanda bencana, seperti gempa, tsunami, gunung meletus, tanah longsor, kebakaran, angin ribut, dan banjir. Data dalam DIBI-BNPB menyatakan bahwa sepanjang tahun 2017 terjadi sebanyak 2.862 kejadian bencana (terbanyak selama 1 dekade terakhir), yaitu sejak tahun 2010—2018 rata-rata terjadi sebanyak 1.500—2.000 kejadian bencana per tahun.

5. Politik Infrastruktur

Selama periode 2015—2019, infrastruktur jalan menjadi salah satu prioritas presiden dan telah menjadi agenda/komoditas politik yang signifikan karena menjadi media pemerataan pembangunan dan pemersatu bangsa.

Dalam RPJMN 2015—2019 ditargetkan kondisi kemandirian jalan nasional sebesar 100% (jalan provinsi 80% dan jalan kabupaten 70%), pembangunan jalan baru sepanjang 2.650 km, peningkatan kapasitas jalan sepanjang 1.807

¹⁴Gapki (2013) <https://gapki.id/news/tag/pengurangan-luas-hutan-deforestasi-yang-mencapai-73-juta-hektar-selama-periode-1950-2013-penyebab-utamanya-bukan-ekspansi-sawit>

km, pembangunan jalan tol sepanjang 1.000 km, serta perbaikan jalan (preservasi) sepanjang 47.017 km.

Tidak dapat dipungkiri bahwa konektivitas jalan di Indonesia masih belum sempurna, beberapa penggal jalan di Papua dan Kalimantan belum sepenuhnya terhubung. Masih banyak ruas jalan nasional substandar dengan lebar <7 meter dan waktu tempuh di koridor utama (khususnya di Jawa dan Sumatra) belum mampu menembus <2 jam/100 km.

Kondisi ruang fiskal APBN yang sempit memaksa adanya pergeseran kebijakan anggaran sehingga secara gradual APBN infrastruktur mengalami peningkatan: dari Rp256,1 triliun pada tahun 2015 menjadi Rp415,0 triliun pada tahun 2019. Selain itu, sumber pembiayaan swasta (PINA, KPBU, penunjukan BUMN) untuk infrastruktur juga mengalami peningkatan pesat. Khusus untuk jalan tol, diestimasikan kebutuhan investasi s.d. tahun 2019 sebesar Rp193 triliun (dan sebagian besar dari sektor swasta).

6. Transformasi dan Harmonisasi Regulasi Antarsektor

Reformasi regulasi di segala sektor dimulai sejak tahun 2000-an. Hampir semua regulasi (UU dan PP) di seluruh sektor, khususnya infrastruktur, mengalami revisi sehingga lebih modern dengan menempatkan kembali peran pemerintah agar berfokus sebagai regulator dan membuka berbagai sektor bagi keterlibatan pemerintah daerah (otonomi daerah) dan publik.

Sektor jalan mengalami perubahan regulasi dengan ditetapkannya UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (pengganti UU Nomor 13 Tahun 1980) yang memperkenalkan pembagian status jalan sebagai respons atas otonomi daerah, serta mereduksi peran Jasa Marga dalam pengelolaan jalan tol (serta menginisiasi pembentukan BPJT) yang membuka peluang bagi sektor swasta untuk lebih banyak berperan dalam investasi jalan tol.

Harmonisasi regulasi antarsektor sangat berpengaruh terhadap infrastruktur konektivitas. Contohnya adalah sebagai berikut.

- a) Hambatan pengadaan tanah merupakan salah satu faktor penentu tercapainya target pembangunan atau pelebaran jalan/jalan tol (termasuk izin penggunaan kawasan hutan).
- b) Penetapan sejumlah pusat kegiatan, seperti PKN, PKW, PKSN, simpul transportasi (pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul, bandara pengumpul primer, sekunder, tersier yang berada di ibukota provinsi, pelabuhan penyeberangan kelas I, pelabuhan angkutan sungai danau dan penyeberangan skala pengumpul, dan terminal tipe A) dalam RTRWN (PP 13/2017) serta dalam dokumen rencana induk setiap moda transportasi yang meliputi Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas), Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN), Tatanan Kebandarudaraan Nasional (TKN), dan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RIJLLAJ) mengharuskan adanya tambahan akses jalan nasional ke titik-titik strategis tersebut.
- c) Perubahan status jalan berkonsekuensi logis terhadap pengelolaan aset negara dan kewajiban penyediaan pendanaannya melalui APBN atau APBD, termasuk penggunaan DAK bidang jalan.
- d) Upaya percepatan penyelesaian Tol Trans Jawa dan Tol Trans Sumatra perlu mendapatkan dukungan regulasi dan kebijakan dari sektor-sektor terkait, khususnya dalam pengadaan tanah, termasuk Izin Pinjam Pakai Kawasan

Hutan (IPPKH), izin kolaborasi, pendanaan dan pembiayaan, serta regulasi terkait aspek teknis lainnya.

- e) Perencanaan merupakan hal yang dinamis. Penyesuaian strategi pengembangan jalan perlu dilakukan untuk mendukung prioritas nasional sesuai dengan arahan kebijakan Pemerintah RI sehingga dalam pelaksanaannya dapat mengubah target, strategi, dan fokus program penyelenggaraan jalan.

7. Penyediaan Infrastruktur Jalan bagi Semua

UU 38 tahun 2004 tentang Jalan menjelaskan bahwa infrastruktur konektivitas pada hakikatnya dimaksudkan untuk mewujudkan perkembangan antardaerah yang seimbang dan pemerataan hasil pembangunan (*road infrastructures for all*).

Dalam konteks etika kebijakan tersebut, infrastruktur konektivitas harus mampu memberikan akses bagi semua penduduk Indonesia. Baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah harus menjamin tersedianya akses jalan ke semua wilayah sesuai dengan kewenangan berdasarkan SPM (Pasal 37 (1) UU Nomor 38 tahun 2004) yang meliputi aspek aksesibilitas (kemudahan pencapaian), mobilitas, kondisi jalan, keselamatan, dan kecepatan tempuh rata-rata, serta peningkatan penyediaan prasarana, sarana, dan layanan serta fasilitas pejalan kaki mendukung responsif gender pada 13 metropolita (Mebidangro, Samarinda-Balikpapan-Bontang-Tenggarong, Mataram Raya, Palapa, Patungraya Agung, Jabodetabekpunjur, Cekungan Bandung, Kedung Sepur, Gerbangkertosusila, Sarbagita, Banjarbakula, Bimindo, dan Mamminasata) dan 10 kota besar (Kota Pontianak, Malang, Yogyakarta, Surakarta, Tasik, Serang, Bandar Lampung, Jambi, Batam, Pekanbaru). Termasuk dalam aspek aksesibilitas dan keselamatan juga harus dijamin ketersediaan/ pelayanannya bagi penyandang disabilitas (berkebutuhan khusus) serta responsif terhadap isu gender. Upaya ini dimaksudkan untuk menghadirkan penyelenggaraan jalan yang lebih humanis.

1.2.2 Isu Strategis Infrastruktur Konektivitas

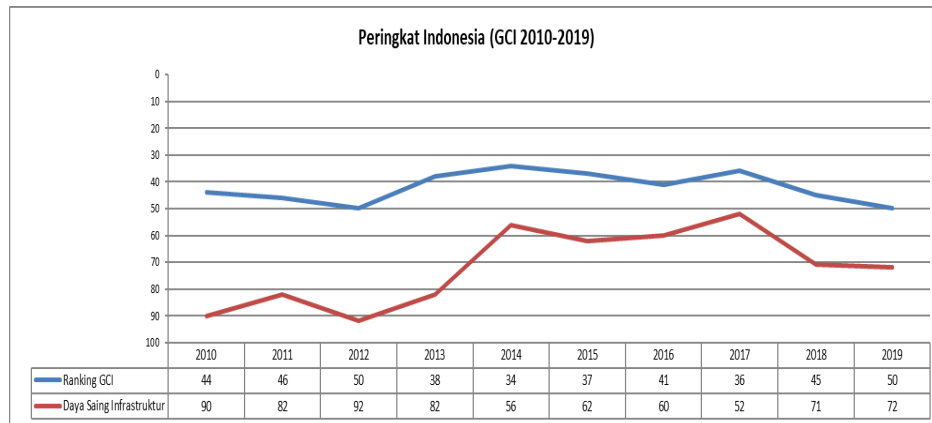
Kebijakan infrastruktur konektivitas pada tahun 2020—2024 harus mampu menyelesaikan sejumlah permasalahan yang menjadi isu strategis. Secara umum, permasalahan tersebut dapat dikategorikan menjadi dua, yaitu (1) permasalahan/ isu strategis terkait dengan capaian kinerja infrastruktur konektivitas, aksesibilitas jalan, keselamatan jalan, dan pemeringkatan (*rating*) kondisi jalan; dan (2) permasalahan internal dalam manajemen infrastruktur konektivitas, misalnya terkait dengan SDM, pendanaan, penyediaan NSPK, material dan peralatan, serta sistem informasi.

A. Kinerja Infrastruktur Konektivitas

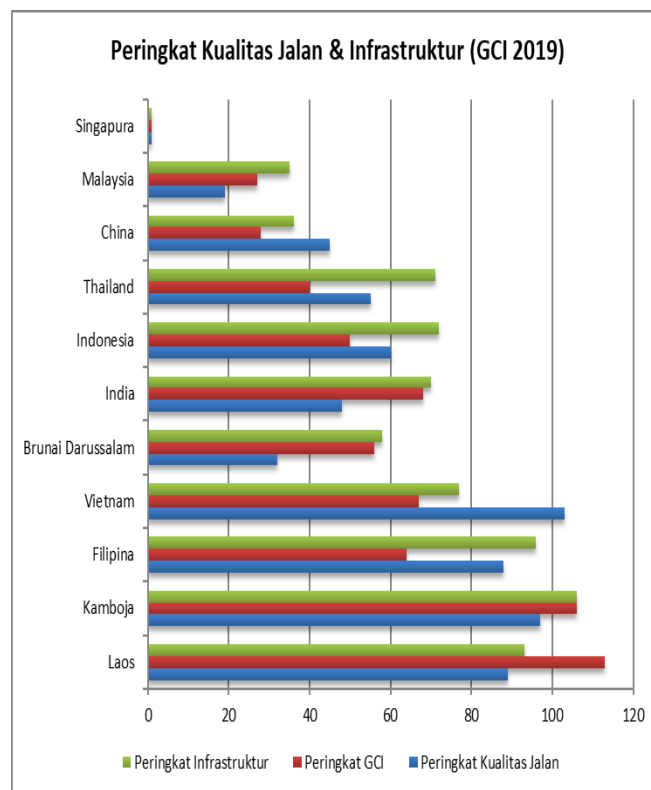
1. Pemosisian (*Positioning*) Kondisi Infrastruktur Jalan di Indonesia secara Internasional

Perbandingan internasional terhadap posisi penyediaan infrastruktur jalan di Indonesia sangat diperlukan untuk menyusun kebijakan infrastruktur konektivitas selama 5 tahun ke depan (2020—2024). Pandangan internasional yang baik terhadap penyediaan infrastruktur jalan di Indonesia akan berpengaruh positif terhadap daya saing investasi.

WEF (2012-2019)¹⁶ secara rutin melaporkan *Global Competitiveness Index* (GCI) dari sekitar 140 negara dengan salah satu indikatornya adalah kualitas jalan (*quality of road*). WEF membuat rentang penilaian antara 0—7. Indonesia sepanjang tahun 2012—2019 mengalami peningkatan nilai dari 3,4 (pada tahun 2012, dengan peringkat daya saing infrastruktur 92 dunia) menjadi 4,2 (pada tahun 2019, dengan peringkat infrastruktur 72 dunia). Bagaimanapun, kisaran peringkat kualitas jalan Indonesia yang masih berada pada level pertengahan (*mediocre*) masih memerlukan peningkatan setidaknya agar dapat berada di posisi ke-2 atau 3 di antara negara-negara Asia Tenggara.



Gambar 1. 1 Grafik Peringkat Indonesia (GCI 2010—2019)



Gambar 1. 2 Grafik Peringkat Kualitas Jalan dan Infrastruktur (GCI 2019)

¹⁶ WEF. (2012—2019). The Global Competitiveness Report 2012-2013, 2013-2014, 2014-2015, 2015-2016, 2017-2018, 2019

World Bank secara reguler juga merilis *Logistics Performance Index (LPI)*¹⁷ untuk sejumlah negara di dunia. Dalam laporan LPI pada tahun 2018 Indonesia berada di posisi 46 (skor 3,15) yang kemudian mengalami kenaikan signifikan dibandingkan tahun 2016, yaitu di posisi 63 (skor 2,98).

Secara regional, infrastruktur konektivitas tidak dapat dilepaskan dari berbagai agenda kerja sama ekonomi, khususnya di Asia Tenggara, baik BIMP-EAGA, IMT-GT maupun MEA yang di dalamnya terdapat *Masterplan of Asean Connectivity (MPAC)*. Dalam kaitan ini, jaringan jalan nasional merupakan bagian dari sistem *Asian Highway* yang tentu saja harus didorong penyiapan kondisi fisik dan pelayanan yang memenuhi standar internasional.

2. Kondisi Objektif Infrastruktur Jalan di Indonesia

Jika digunakan alat ukur berupa pencapaian standar pelayanan minimal (SPM), jalan sebagai hasil infrastruktur konektivitas yang harus dipenuhi sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 37 (1.a) UU 38/2004 tentang Jalan, kondisi objektif infrastruktur jalan di Indonesia secara umum adalah penyediaan panjang jaringan jalan nasional di Indonesia hingga tahun 2019 mencapai 48.315 km dengan komposisi jalan nasional 47.017 km. Jika ditambah dengan jalan tol 1.298 km. Tidak ada referensi internasional mengenai rasio ideal aksesibilitas jalan (km/km² wilayah atau pun km/1.000 penduduk). Namun, secara umum, WEF (2019) masih menempatkan Indonesia di urutan ke-109 dunia terkait dengan indikator *road connectivity index* dengan skor 59,8 (rentang 0—100).

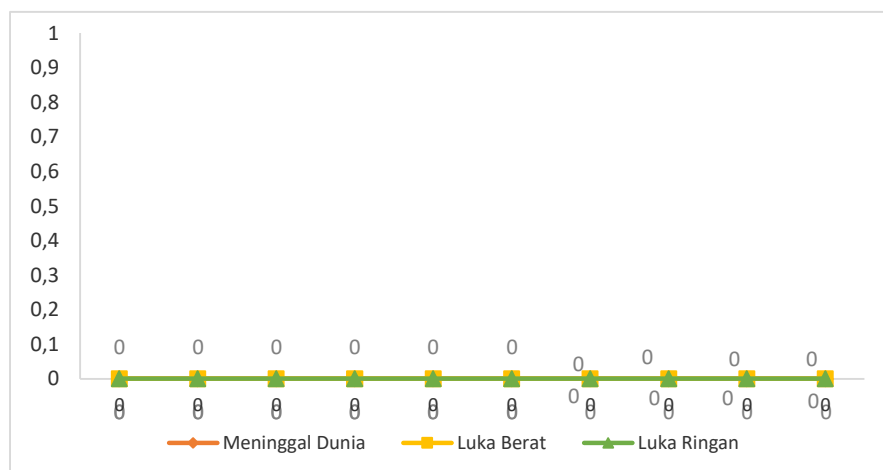
Dari sisi kemantapan jalan nasional, masih belum mencapai target RPJMN 2015—2019. Hal ini menunjukkan perlu adanya evaluasi menyeluruh atau pun rasionalisasi target kemantapan jalan tersebut padai masa mendatang serta perbaikan strategi manajemen aset jalan agar lebih efektif memanfaatkan sumber pembiayaan yang ada (APBN, APBD, DAK, dll.). Realisasi dana preservasi jalan sebagaimana diamanatkan dalam UU 22/2009 tentang LLAJ akan makin mendesak untuk memastikan kualitas penyediaan jalan tercapai sesuai dengan standar pelayanan dan standar keselamatan yang ditetapkan.

3. Isu Keselamatan Jalan

Kematian akibat kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu isu keselamatan dan keamanan transportasi. Selain itu, kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab kematian ke-3 terbesar di Indonesia, setelah penyakit jantung dan stroke. Berdasarkan data Korlantas Polri, angka kecelakaan lalu lintas (laka lintas) di Indonesia tahun 2019 mengalami kenaikan sebesar 6,6 persen. Pada tahun 2019, angka kecelakaan lalu lintas mencapai 116.411 kasus, sedangkan pada tahun 2018 tercatat sebanyak 109.244 kasus. Fatalitas akibat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2019 mencapai 25.671 orang, lalu mengalami penurunan dibandingkan dengan tahun 2018 sebesar 29.478 orang. Total korban kecelakaan lalu lintas pada tahun 2019 adalah sebanyak 175.488 orang dengan proporsi korban meninggal dunia sebanyak 25.671 orang (15%), korban luka berat sebanyak 12.475 orang (7%), dan korban luka ringan sebanyak 137.342 orang (78%). Berdasarkan data korban kecelakaan pada tahun 2019 tersebut,

¹⁷ *World bank* merilis laporan LPI per 2 tahun, tercatat sampai dengan saat ini, Laporan LPI yang sudah dirilis adalah Tahun 2007, Tahun 2010, Tahun 2012, Tahun 2014, Tahun 2016, dan Tahun 2018

diketahui bahwa indeks fatalitas tahun 2019 per 10.000 kendaraan adalah 1,66. Data ini menunjukkan pencapaian penurunan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan sudah sesuai, bahkan melampaui target yang ditentukan pada tahun 2019, yaitu sebesar 2,20. Selain itu, tren yang ada selama periode 2010—2019 menunjukkan bahwa proporsi jumlah korban kecelakaan meninggal dunia cenderung stagnan, korban luka berat cenderung mengalami penurunan, sedangkan korban luka ringan mengalami peningkatan. Pada **Gambar.1.3** dapat dilihat bahwa penurunan proporsi korban luka berat bergeser ke peningkatan proporsi korban luka ringan. Hal tersebut menunjukkan bahwa upaya program-program keselamatan lalu lintas dan jalan yang telah dilaksanakan sejauh ini cukup berhasil dalam menurunkan tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas dari luka berat ke luka ringan, namun masih diperlukan upaya yang lebih kuat untuk menurunkan tingkat kematian korban kecelakaan lalu lintas.



Gambar 1. 3 Tren Tingkat Fatalitas Akibat Kecelakaan Lalu Lintas, 2010–2019

Sumber: *Korlantas Polri diolah 2020*

Dalam RPJMN 2020—2024, peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan diarahkan melalui pelaksanaan terpadu lima pilar keselamatan jalan yang meliputi manajemen keselamatan jalan, jalan yang berkeselamatan, kendaraan yang berkeselamatan, perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan, dan penanganan pra dan pasca kecelakaan lalu lintas. Kebijakan ini diperkuat dengan penerbitan regulasi Peraturan Presiden tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ) yang memuat rencana aksi keselamatan jalan pada tiap-tiap pilar. Pada Pilar II Jalan yang Berkeselamatan, kegiatan yang dilakukan berfokus pada peningkatan kinerja jalan dan jembatan melalui upaya memenuhi kelaikan fungsi jalan nasional yang telah beroperasi, dengan menginventarisasi kebutuhan teknis jalan dari segi geometrik, perkerasan, perlengkapan, dan bangunan pelengkap jalan agar memastikan jalan berkeselamatan secara teknis dan memberi kepastian hukum dari penyelenggara dan pengguna jalan sehingga dapat dioperasikan untuk umum.

B. Manajemen Infrastruktur Konektivitas

Berikut ini disampaikan sejumlah kondisi/permasalahan terkait dengan aspek sarana dan fungsi manajemen infrastruktur konektivitas.

Permasalahan/isu strategis terkait dengan sarana manajemen (*management tools*) penyelenggaraan jalan, antara lain, berkenaan dengan penyediaan SDM, dana, NSPK, material dan peralatan, dan data/informasi.

1. Sumber Daya Manusia Infrastruktur Konektivitas

Berdasarkan LAKIP Ditjen Bina Marga Tahun 2019, jumlah SDM Ditjen Bina Marga adalah 16.256 pegawai yang terdiri atas 7.296 pegawai PNS dan 8.960 pegawai non-PNS (**Tabel 1.6**). Hal pertama yang perlu diperhatikan dari tabel tersebut adalah hasil analisis beban kerja dari setiap ASN Ditjen Bina Marga. Pegawai yang sesungguhnya dibutuhkan adalah sebanyak 17.695 orang untuk mencapai komposisi organisasi ideal. Namun, perlu diperhatikan bahwa saat ini rasio pegawai Ditjen Bina Marga mencapai 34 orang/100 km jalan nasional, jauh di atas angka normatif internasional, yakni 2 orang/100 km¹⁸, dengan asumsi seluruh kegiatan teknis dikerjakan oleh pihak ketiga.

Tabel 1. 6
Komposisi Pegawai Ditjen Bina Marga Tahun 2018

| No. | Jenis | Data (Orang) | Persen terhadap Total Pegawai DJBM |
|-----|--|--------------|------------------------------------|
| 1. | Jumlah ASN Ditjen Bina Marga | | |
| | PNS | 7.296 | 44,88 |
| | Non-PNS | 8.960 | 55,12 |
| 2. | Jumlah PNS menurut jenis kelamin | | |
| | Pria | 12.508 | 75,83 |
| | Wanita | 3.986 | 24,17 |
| 3. | Jumlah ASN menurut tingkat pendidikan | | |
| | Doktor (S-3) | 14 | 0,08 |
| | Magister (S-2) | 1.334 | 8,09 |
| | Sarjana (S-1) | 6.470 | 39,23 |
| | Diploma (D-1—D-3) | 965 | 5,85 |
| | SLTA ke bawah | 7.711 | 46,75 |
| 4. | Jumlah pegawai menurut golongan | | |
| | Golongan I | 199 | 2,64 |
| | Golongan II | 2620 | 34,78 |
| | Golongan III | 4326 | 57,42 |
| | Golongan IV | 389 | 5,16 |
| 5. | Jumlah pegawai menurut penempatan | | |
| | Eselon I | 1 | 0,001 |
| | Eselon II | 15 | 0,20 |
| | Eselon III | 84 | 1,11 |
| | Eselon IV | 202 | 2,68 |
| | Staf Jabatan Fungsional Tertentu (JFT) | 1.153 | 15,30 |
| | Staf Jabatan Fungsional umum (JFU) | 6.079 | 80,69 |

Sumber: Ditabelkan dari LAKIP Ditjen Bina Marga Tahun 2019

Pegawai Ditjen Bina Marga sebagian besar ditempatkan di balai besar/balai pelaksanaan jalan dan jembatan, yaitu 14.667 orang (88,92%) yang memiliki

¹⁸ *World Bank* (2012) Investing in Indonesia's Roads: Improving Efficiency and Closing the Financing Gap

tugas dan fungsi utama sebagai pelaksana bidang teknis, administrasi, dan pengendalian infrastruktur konektivitas nasional di lapangan. Secara komposisi, porsi penempatan tersebut sudah relatif ideal. Namun, tetap ada risiko pengendalian yang cukup besar karena kinerja organisasi sangat bergantung pada pencapaian pelaksanaan pekerjaan fisik di lapangan yang rentang kendalanya sangat panjang. Oleh karena itu, perlu adanya kolaborasi dari seluruh SDM Ditjen Bina Marga untuk mewujudkan program infrastruktur konektivitas pada periode 2020—2024.

2. Pendanaan Penyelenggaran Jalan

Dana untuk pelaksanaan infrastruktur konektivitas secara umum terdiri atas empat sumber, yakni APBN (termasuk DAK), APBD, sektor swasta, dan masyarakat. Kecukupan dana APBN terhadap program infrastruktur konektivitas nasional merupakan faktor penentu utama dalam tercapainya target yang telah ditetapkan oleh Ditjen Bina Marga. Seperti halnya terjadi pada RPJMN/Renstra 2015—2019 yang memiliki total rencana APBN bidang jalan sekitar Rp278,18 triliun. Namun, dalam realisasinya hanya diperoleh anggaran sebesar Rp211,97 triliun (76,20% dari rencana). Berdasarkan hasil kajian Bappenas (2014)¹⁹, idealnya selama periode 2015—2019 diperlukan biaya investasi untuk jalan sekitar Rp1.274 triliun. Jika alokasi APBN tersebut ditambahkan dengan perkiraan investasi jalan tol s.d. tahun 2019 sekitar Rp193,3 triliun, total realisasi APBN bidang jalan hanya sekitar 42,21% dari kebutuhan ideal.

Proporsi alokasi APBN sebagian besar digunakan untuk kegiatan preservasi jalan nasional serta peningkatan jalan dan jembatan eksisting (54,99%), selebihnya dialokasikan untuk pembangunan jalan dan jembatan baru (24,55%), serta dukungan manajemen dan teknis (20,46%). Dalam kondisi pendanaan yang terbatas (*budget constraint*) tersebut, kebijakan porsi anggaran untuk tiap-tiap kegiatan penanganan jalan akan menjadi penentu efektivitasnya dalam pencapaian target kinerja yang ditetapkan.

Dukungan pendanaan pusat untuk penanganan jalan daerah salah satunya diupayakan melalui DAK bidang jalan. Selama Tahun 2015—2019 total alokasi DAK jalan adalah Rp113,97 triliun. Jika alokasi DAK digabungkan dengan APBD provinsi/kabupaten/kota untuk jalan, pada dasarnya dana tersebut masih kurang memadai untuk menangani ±500 ribu km jalan daerah. Adanya potensi pelibatan dana dari masyarakat melalui dana preservasi jalan, CSR, kompensasi dampak lalu lintas, dan berbagai skema investasi dan pembiayaan, akan sangat membantu dalam meningkatkan kualitas penyediaan jaringan jalan daerah.

Selain menggunakan APBN dan APBD, pemerintah juga dituntut untuk kreatif mencari sumber pendanaan alternatif dengan melibatkan sektor swasta ke dalam pembangunan infrastruktur melalui skema KPBU. KPBU adalah kerja sama antara pemerintah dan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh menteri/kepala lembaga/kepada daerah/kepala badan usaha milik negara/kepala badan usaha milik daerah, yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya badan usaha dengan memperhatikan pembagian risiko di antara para pihak. Penyiapan dokumen KPBU mengacu pada Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Permen Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, Perpres Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerja sama Pemerintah

¹⁹ Bappenas. (2014). Rancangan Teknokratik Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015—2019 Sektor Transportasi.

dengan Badan Usaha, dan Permen Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 2 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Permen Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 4 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan KPBU dalam Penyelenggaraan Infrastruktur.

Saat ini Ditjen Bina Marga telah berhasil melaksanakan kontrak dengan skema KPBU Ketersediaan Layanan/*Availability Payment* (AP) untuk koridor Jalan Lintas Timur Sumatra di Provinsi Sumatra Selatan pada bulan Agustus 2020. Saat ini juga sedang dilaksanakan proses persiapan pengadaan badan usaha untuk preservasi Jalan Lintas Timur Sumatra di Provinsi Riau dengan skema yang sama.

Dalam rangka memastikan tingkat pelayanan dan tingkat keselamatan jalan, diperlukan kepastian kecukupan dana untuk preservasi jalan. Dengan sudut pandang ini, implementasi dana preservasi jalan, sebagaimana diamanatkan dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, menjadi sangat relevan. Dana preservasi jalan didefinisikan sebagai dana yang khusus digunakan untuk kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi, dan rekonstruksi jalan secara berkelanjutan sesuai dengan standar yang ditetapkan. Dana preservasi jalan dapat bersumber dari pengguna jalan yang pengelolaannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Sebagaimana arahan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dana preservasi jalan dikelola oleh Unit Pengelola Dana Preservasi Jalan (UPDPJ) yang bertanggung jawab kepada menteri bidang jalan. Namun, ketentuan selanjutnya terkait dengan organisasi dan tata kerja UPDPJ diatur dengan PP Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjelaskan bahwa ketentuan mengenai pengelolaan dana preservasi jalan diatur dengan peraturan pemerintah tersendiri. Namun, hingga saat ini masih terdapat kendala terkait dengan mekanisme penganggaran sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan bidang keuangan sehingga usulan konsep dana preservasi jalan belum dapat diimplementasikan. Tertundanya atau tidak tersedianya biaya preservasi jalan akan meningkatkan biaya transportasi. Oleh karena itu, dana preservasi jalan diharapkan dapat memberikan kepastian ketersediaan dana preservasi jalan untuk seluruh jaringan jalan, baik jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, maupun jalan desa. Meskipun demikian, mekanisme pengumpulan dan pendistribusian akan sangat terkait erat dengan pengaturan pendanaan yang merupakan wewenang dari menteri yang menyelenggarakan urusan keuangan.

3. Penyediaan dan Pengelolaan Sarana dan Prasarana Pendukung

Sarana dan prasarana pendukung pelaksanaan tugas dan fungsi Ditjen Bina Marga dalam rangka mencapai sasaran pembangunan yang ditetapkan dapat dilihat pada **Tabel 1.7**. Aset terbesar yang dimiliki oleh Ditjen Bina Marga adalah (1) tanah (tanah gedung/bangunan dan tanah jalan nasional) serta (2) infrastruktur jalan dan jembatan. Terkait dengan aset tanah, diperlukan upaya percepatan penyelesaian sertifikat. Sesuai dengan SK Fungsi Jalan Nasional 2015, saat ini Ditjen Bina Marga mengelola sebanyak 3.195 ruas dengan jumlah 47.187 bidang tanah. Dengan alokasi BPN yang hanya 5.000 bidang per tahun untuk semua K/L, penyelesaian sertifikat tanah jalan nasional akan memakan waktu sekitar 20 tahun.

Tabel 1. 7
Laporan Nilai Barang Milik Negara (BMN) Ditjen Bina Marga
Semester II Tahun 2019

| NO | URAIAN AKUN | NILAI (Rp) |
|--------------|--|------------------------------|
| 1 | Tanah | 635.498.307.926.395 |
| 2 | Gedung dan Bangunan | 1.005.807.228.174 |
| 3 | Jalan dan Jembatan | 413.653.849.939.879 |
| 4 | Peralatan dan Mesin | 2.880.310.430.695 |
| 5 | Aset Tetap dalam Renovasi | 23.076.265.693.188 |
| 6 | Aset Tetap Lainnya | 13.791.530.978 |
| 7 | Konstruksi dalam Pengerjaan | 33.652.202.705.414 |
| 8 | Aset Kemitraan Berupa Tanah Jalan Tol | 290.659.659.916.676 |
| 9 | Aset Takberwujud | 997.937.670.760 |
| 10 | Aset yang Tidak Digunakan dalam Operasional Pemerintahan | 1.562.132.840.453 |
| 11 | Aset Lancar Berupa Persediaan | 20.225.091.635.216 |
| TOTAL | | 1.423.225.357.517.830 |

Sumber: LAKIP Ditjen Bina Marga Tahun 2019

Aset berupa peralatan dan mesin (termasuk kendaraan operasional dan peralatan konstruksi dan unit pemeliharaan rutin (UPR) yang dikuasai Ditjen Bina Marga relatif kecil jika dibandingkan dengan aset jalan/jembatan yang ada.

4. Kelengkapan, Pembaharuan, dan Efektivitas Pelaksanaan NSPK

NSPK merupakan panduan bagi penyelenggara jalan serta mitra kerja dalam melaksanakan perannya masing-masing sesuai dengan persyaratan teknis dan administratif yang ditetapkan. Pelaksanaan seluruh lingkup infrastruktur konektivitas (turbinbangwas) harus dilengkapi dengan NSPK. Namun, belum seluruh amanat UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan untuk melakukan pengaturan lebih lanjut telah dilaksanakan.

Regulasi teknis (terkait dengan standar dan kriteria) dalam perencanaan, pembangunan, serta pemeliharaan jalan memerlukan sejumlah pembaruan untuk menyesuaikan dengan perkembangan teknologi dan kebutuhan. Standar desain perkerasan jalan telah dimutakhirkan melalui Manual Desain Perkerasan (MDP) Tahun 2017.

BAB 2

TUJUAN, SASARAN DAN INDIKATOR

RENCANA STRATEGIS

2020-2024

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

BAB 2 TUJUAN, SASARAN, DAN INDIKATOR

2.1 Visi, Misi, serta Sasaran Pembangunan Nasional 2020-2024

Pada bagian ini disampaikan visi dan misi, sasaran, serta arah kebijakan pembangunan nasional untuk periode RPJMN 2020-2024 sebagaimana tertuang dalam dokumen RPJMN 2020-2024 (Perpres No 18 Tahun 2020).

2.1.1 Visi, Misi, dan Arahan Presiden dan Wakil Presiden 2020-2024

Visi pembangunan nasional yang termuat di dalam dokumen RPJMN 2020—2024 (Perpres Nomor 18 Tahun 2020) serta sesuai dengan visi Presiden dan Wakil Presiden Republik Indonesia adalah sebagai berikut.

VISI

TERWUJUDNYA INDONESIA MAJU YANG BERDAULAT, MANDIRI, DAN BERKEPRIBADIAN BERLANDASKAN GOTONG-ROYONG

Penjelasan dari visi tersebut adalah sebagai berikut.

- 1) Indonesia yang mandiri adalah bangsa yang mampu mewujudkan kehidupan sejajar dan sederajat dengan bangsa lain dengan mengandalkan kemampuan dan kekuatan sendiri. Sikap kemandirian harus dicerminkan dalam setiap aspek kehidupan, baik hukum, ekonomi, politik, sosial budaya, maupun pertahanan keamanan.
- 2) Indonesia yang maju adalah bangsa yang memiliki kualitas sumber daya manusia tinggi, dan tingkat perekonomian baik, serta memiliki sistem dan kelembagaan politik, termasuk kemantapan hukum.
- 3) Indonesia yang adil dan makmur adalah bangsa yang memberikan kesempatan secara merata kepada seluruh rakyatnya dalam rangka meningkatkan taraf kehidupan; memperoleh lapangan pekerjaan; mendapatkan pelayanan sosial, pendidikan, dan kesehatan; mengemukakan pendapat; melaksanakan hak politik; mengamankan dan mempertahankan negara; serta mendapatkan perlindungan dan kesamaan di depan hukum.
- 4) Persatuan Indonesia dan gotong royong terus menjadi kekuatan kerja bersama kita dalam melakukan transformasi dan berbagai lompatan kemajuan. Selama empat tahun ini kita sudah membuktikan bahwa dengan persatuan dan kerja bersama, apa pun bisa dicapai oleh bangsa Indonesia. Karena itu, dalam 5 tahun ke depan, kita yakin nilai-nilai persatuan, akhlak yang baik, dan semangat gotong royong dapat membawa Indonesia menjadi negara yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian, sesuai dengan amanat Pancasila dan UUD 1945.

Dalam upaya mewujudkan visi pembangunan nasional tahun 2020—2024 tersebut, akan ditempuh sembilan misi Presiden dan Wakil Presiden yang diadopsi menjadi misi pembangunan nasional tahun 2020-2024 sebagaimana termuat dalam dokumen RPJMN 2020-2024 (Perpres Nomor 18 Tahun 2020) sebagai berikut.



MISI

1. *Peningkatan kualitas manusia Indonesia*
2. *Struktur ekonomi yang produktif, mandiri, dan berdaya saing*
3. *Pembangunan yang merata dan berkeadilan*
4. *Lingkungan hidup yang berkelanjutan*
5. *Kemajuan budaya yang mencerminkan kepribadian bangsa*
6. *Penegakan sistem hukum yang bermartabat, terpercaya, dan bebas korupsi*
7. *Pelindungan bagi segenap bangsa dan pemberian rasa aman kepada seluruh warga*
8. *Pengelolaan pemerintahan yang bersih, efektif, dan terpercaya*
9. *Sinergi pemerintah daerah dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia*

Selanjutnya, Presiden menetapkan lima arahan utama sebagai strategi dalam pelaksanaan misi nawacita dan pencapaian sasaran visi Indonesia 2045 sebagai berikut.



“Pencapaian visi 2045 melalui transformasi ekonomi yang didukung oleh hilirisasi industri dengan memanfaatkan sumber daya manusia, infrastruktur, penyederhanaan regulasi, dan reformasi birokrasi.”

Kelima arahan utama Presiden untuk pembangunan nasional 2020—2024 tersebut didetailkan pada **Tabel 2.1** berikut ini.

Tabel 2. 1

Lima Arahan Utama Presiden sebagai Strategi Pembangunan Nasional 2020-2024

| No. | Bidang | Arahan Presiden |
|-----|---------------------------|--|
| 1. | Pembangunan SDM | Membangun SDM pekerja keras yang dinamis, produktif, terampil, menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi didukung dengan kerja sama industri dan talenta global |
| 2. | Pembangunan Infrastruktur | Melanjutkan pembangunan infrastruktur untuk menghubungkan kawasan produksi dengan kawasan distribusi, mempermudah akses ke kawasan wisata, mendongkrak lapangan kerja baru, dan mempercepat peningkatan nilai tambah perekonomian rakyat |
| 3. | Penyederhanaan Regulasi | Menyederhanakan segala bentuk regulasi dengan pendekatan Omnibus Law, terutama dengan menerbitkan dua undang-undang, yaitu UU Cipta Lapangan Kerja dan UU Pemberdayaan UMKM |
| 4. | Penyederhanaan Birokrasi | Memprioritaskan investasi untuk penciptaan lapangan kerja, memangkas prosedur dan birokrasi yang panjang, dan menyederhanakan eselonisasi |
| 5. | Transformasi Ekonomi | Melakukan transformasi ekonomi dari ketergantungan SDA menjadi daya saing manufaktur dan jasa modern yang mempunyai nilai tambah tinggi bagi kemakmuran bangsa dan demi keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia |

Sumber: Lampiran I Narasi RPJMN 2020—2024 (Perpres Nomor 18 Tahun 2020)

2.1.2 Agenda Pembangunan Nasional 2020—2024

Pelaksanaan visi, misi, serta arahan Presiden dan Wakil Presiden tahun 2020—2024 yang tersebut pada **Bagian 2.1.1** di atas dilakukan melalui tujuh agenda pembangunan nasional RPJMN 2020-2024 (atau sering disebut sebagai Prioritas Nasional (PN)) sebagai berikut.

Prioritas Nasional 1 (PN1)

- *Memperkuat Ketahanan Ekonomi untuk Pertumbuhan yang Berkualitas dan Berkeadilan*

Prioritas Nasional 2 (PN2)

- *Mengembangkan Wilayah untuk Mengurangi Kesenjangan dan Menjamin Pemerataan*

Prioritas Nasional 3 (PN3)

- *Meningkatkan Sumber Daya Manusia yang Berkualitas dan Berdaya Saing*

Prioritas Nasional 4 (PN4)

- *Revolusi Mental dan Pembangunan Kebudayaan*

Prioritas Nasional 5 (PN5)

- *Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar*

Prioritas Nasional 6 (PN6)

- *Membangun Lingkungan Hidup, Meningkatkan Ketahanan Bencana, dan Perubahan Iklim*

Prioritas Nasional 7 (PN7)

- *Memperkuat Stabilitas Polhukhankam dan Transformasi Pelayanan Publik*

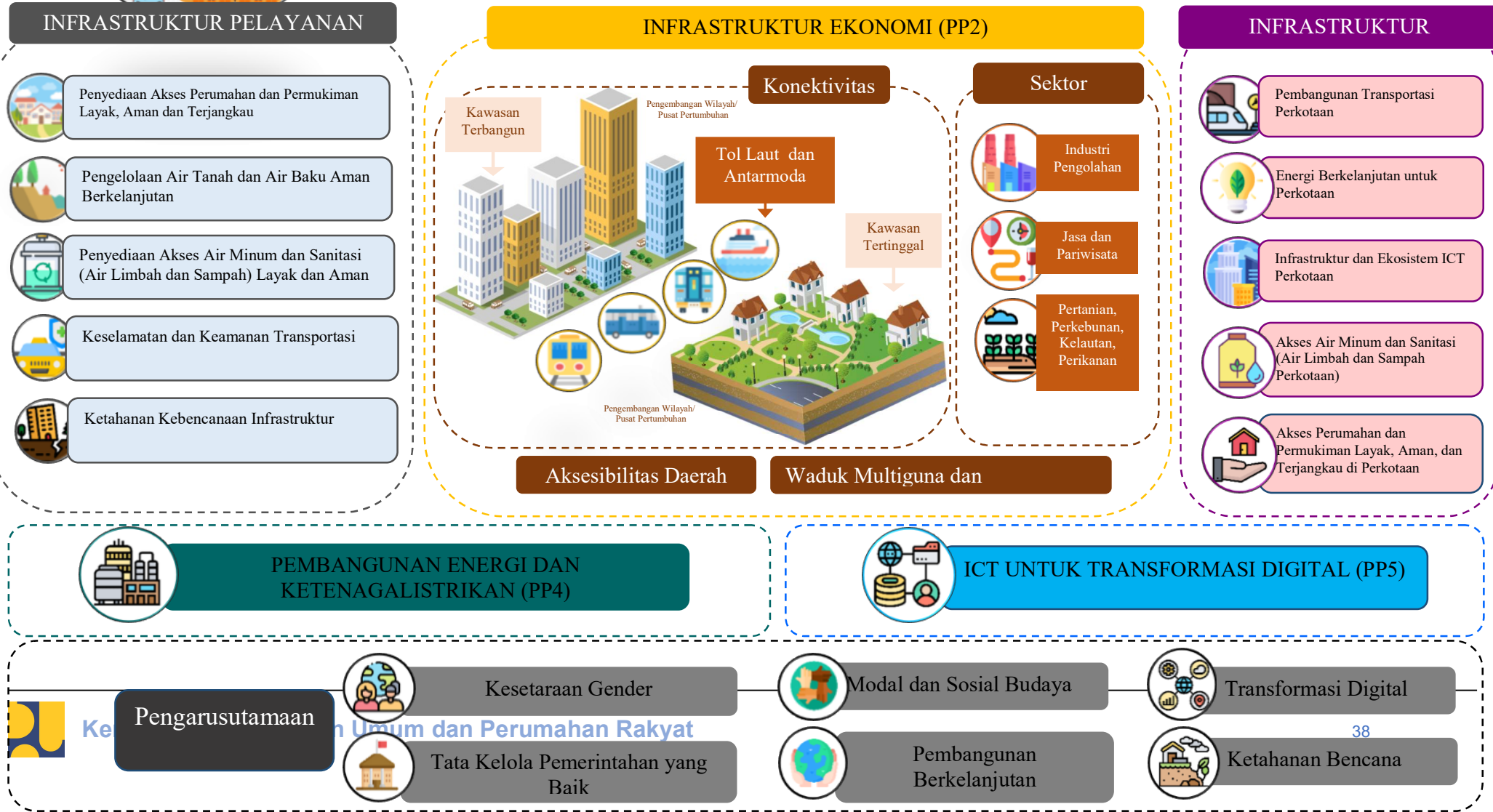
Secara lebih spesifik, sektor transportasi (jalan) masuk ke dalam agenda pembangunan nasional ke-5 (PN5), yaitu “Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar”. Kerangka nasional pembangunan infrastruktur nasional tahun 2020—2024 disampaikan pada **Gambar 2.1**. Secara umum, pembangunan infrastruktur nasional pada tahun 2020—2024 diarahkan pada tiga fokus, yakni (1) pemenuhan kebutuhan infrastruktur sebagai pelayanan dasar, (2) penyediaan infrastruktur sebagai pendukung ekonomi (baik dalam penyediaan konektivitas bagi daerah tertinggal, terpinggirkan, dan perbatasan (3TP) maupun untuk mendukung sektor ekonomi utama (khususnya industri, jasa, dan pariwisata, serta pertanian, perkebunan, perikanan dan kelautan), dan (3) penyediaan infrastruktur bagi wilayah perkotaan.

Secara lebih detail, PN5 memiliki lima program prioritas (PP), yakni PP1. Infrastruktur Pelayanan Dasar, PP2. Infrastruktur Ekonomi, PP3. Infrastruktur Untuk Mendukung Perkotaan, PP4. Energi dan Ketenagalistrikan, dan PP5. Transformasi Digital. Untuk setiap PP tersebut terdapat sejumlah kegiatan prioritas (KP) sebagai implementasinya. Sektor transportasi (jalan) masuk ke dalam PP1, PP2, dan PP3. Adapun penjelasan lebih detail terkait dengan KP serta sasaran, target, dan indikator untuk sektor transportasi (jalan) disampaikan pada **Tabel 2.2**.



Gambar 2. 1 Agenda Pembangunan Nasional ke – 5 (PN5)

MEMPERKUAT INFRASTRUKTUR UNTUK Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar



Tabel 2. 2

Sasaran, Indikator, dan Target Pembangunan Transportasi dalam RPJMN 2020—2024 (Perpres Nomor 18 Tahun 2020)

| KERANGKA PEMBANGUNAN | | | SASARAN | INDIKATOR | BASELINE 2019 | TARGET 2024 | | | | | |
|---|---|---------------------------------------|--|---|---|-------------------------|----------|--|---|--|------|
| PN | PP | KP | | | | | | | | | |
| PN5 | PP1 | | Memperkuat Infrastruktur untuk Infrastruktur Pelayanan Dasar | Meningkatnya penyediaan infrastruktur layanan dasar | Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar | | | | | | |
| | | | | | Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan per 10.000 kendaraan terhadap angka dasar tahun 2010 (%) | 53 | 65 | | | | |
| | | | | | Rata-rata waktu tanggap pencarian dan pertolongan (menit) | 28 | 25 | | | | |
| | | | | | Rasio kejadian kecelakaan pelayaran per 10.000 pelayaran (rasio) | | 1,19 | | | | |
| | | | | | Rasio kejadian kecelakaan penerbangan per 1 juta penerbangan (rasio) | | 50 | | | | |
| | KP4 | Keselamatan dan Keamanan Transportasi | | Meningkatnya konektivitas wilayah | Rasio kejadian kecelakaan KA per 1 juta km perjalanan KA (rasio) | | 0,23 | | | | |
| | | | | | Rata-rata waktu tanggap pencarian dan pertolongan (menit) | | 28 | | | | |
| | | | | | Waktu tempuh pada jalan lintas utama pulau (jam/100 km) | 2,3 | 1,9 | | | | |
| | | | | | Panjang jalan tol baru yang terbangun dan/atau beroperasi (km) | 1.298 | 2.500 | | | | |
| | | | | | Panjang jalan baru yang terbangun (km) | 3.387 | 3.000 | | | | |
| | PP2 | | | | Persentase kondisi mantap jalan nasional/provinsi/kabupaten/kota (%) | 92/68/57 | 97/75/65 | | | | |
| | | | | | Panjang jaringan KA yang terbangun (kumulatif) (Km's) | 6.164 | 7.451 | | | | |
| | | | | | Kondisi jalur KA sesuai standar <i>Track Quality Index</i> (TQI) kategori 1 dan 2 (%) | 81,5 | 94,0 | | | | |
| | | | | | Rute pelayaran yang paling terhubung (<i>loop</i>) (%) | 23 | 27 | | | | |
| | | | | | Jumlah pelabuhan utama yang memenuhi standar (lokasi) | 1 | 7 | | | | |
| | | | | | Jumlah rute subsidi tol laut (rute) | 14 | 25 | | | | |
| | | | | | Jumlah pelabuhan penyeberangan baru yang dibangun (lokasi) | 24 | 36 | | | | |
| | | | | | Jumlah bandara baru yang dibangun (lokasi) | 15 | 21 | | | | |
| | | | | | Jumlah rute jembatan udara (rute) | 35 | 43 | | | | |
| | | | | | KP1 | Konektivitas Jalan | | | Panjang jalan baru yang dibangun (km) | | 3000 |
| | | | | | | | | | Persentase kondisi mantap jalan nasional (%) | | 97 |
| | | | | | | | | | Persentase kondisi mantap jalan provinsi (%) | | 75 |
| | | | | | | | | | Persentase kondisi mantap jalan kabupaten/kota (%) | | 65 |
| | | | | | KP2 | Konektivitas Kereta Api | | | Panjang jalur KA yang dibangun (termasuk reaktivasi dan jalur ganda) (km) | | |
| | Persentase kondisi jalur KA sesuai standar <i>Track Quality Index</i> kategori 1 dan 2 (persen) | | 94 | | | | | | | | |
| | Panjang jalur KA yang beroperasi (km) | | | | | | | | | | |
| | KP3 | Konektivitas Laut | | | Jumlah simpul transportasi yang terakses kereta api (bandara dan pelabuhan) (lokasi) | | | | | | |
| | | | | | Jumlah pelabuhan pelabuhan utama yang mencapai standar pelayanan (lokasi) | | 28 | | | | |
| | KP4 | Konektivitas Udara | | | Jumlah trayek subsidi tol laut (trayek) | | 25 | | | | |
| Jumlah rute jembatan udara (rute) | | | | | | 34 | | | | | |
| Jumlah bandara baru yang dibangun (lokasi) | | | | | | 21 | | | | | |
| Jumlah bandara hub primer yang ditingkatkan kapasitasnya (lokasi) | | | | | | 10 | | | | | |



| KERANGKA PEMBANGUNAN | | SASARAN | INDIKATOR | BASELINE | TARGET | | |
|----------------------|-----|-------------------------|---|---|---|----|---|
| | KP5 | Konektivitas Darat | | Jumlah bandara perairan (<i>waterbased airport</i>) yang dibangun (lokasi) | | 5 | |
| | | | | Jumlah pelabuhan penyeberangan baru yang dibangun (lokasi) | | 36 | |
| | PP3 | Infrastruktur Perkotaan | Meningkatnya layanan angkutan umum massal di enam kota metropolitan | | Jumlah kota metropolitan dengan sistem angkutan umum massal perkotaan yang dibangun dan dikembangkan (kota) | 1 | 6 |
| | | | | | Jumlah kota yang dibangun perlintasan tidak sebidang (kota) | 3 | 6 |
| | KP6 | Transportasi Perkotaan* | | Jumlah angkutan massal berbasis rel yang dibangun (kota) | | 7 | |
| | | | | Jumlah Jalur Khusus BRT yang dibangun/ dikembangkan (kota) | | | |
| | | | | Jumlah angkutan umum perkotaan berbasis jalan (BRT dan sistem transit) yang dibangun (kota) | | | |

Sumber: Lampiran I dan Lampiran III RPJMN 2020—2024 (Perpres Nomor 18 Tahun 2020)

Catatan: *Ditjen Bina Marga mendukung PP3 dalam bentuk pembangunan perlintasan tidak sebidang dan pembangunan jalan lingkar yang telah terakomodir di PP2.



Gambar 2. 2 Sorotan (*Highlight*) Target Ditjen Bina Marga

2.2 Visi, Misi, Tujuan, dan Sasaran Kementerian PUPR Tahun 2020—2024

Pada bagian ini disampaikan visi, misi, tujuan, dan sasaran dari Kementerian PUPR berdasarkan dokumen Renstra Kementerian PUPR.

2.2.1 Visi dan Misi Kementerian PUPR

Visi Kementerian PUPR 2020—2024 yang disesuaikan dengan dukungan terhadap pencapaian visi dan misi Presiden dan Wakil Presiden pada tahun 2020—2024 dalam RPJMN 2020—2024 adalah sebagai berikut.

VISI (Kementerian PUPR)

KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN
RAKYAT YANG ANDAL, RESPONSIF, INOVATIF, DAN
PROFESIONAL DALAM PELAYANAN KEPADA PRESIDEN DAN
WAKIL PRESIDEN UNTUK MEWUJUDKAN VISI DAN MISI
PRESIDEN DAN WAKIL PRESIDEN: “INDONESIA MAJU YANG
BERDAULAT, MANDIRI, DAN BERKEPRIBADIAN
BERLANDASKAN GOTONG ROYONG”

Selanjutnya, misi Kementerian PUPR yang tercantum dalam Renstra Kementerian PUPR sebagai dukungan dalam melaksanakan misi Presiden dan Wakil Presiden adalah sebagai berikut.

MISI **(Kementerian PUPR)**

1. Memberikan dukungan teknis dan administratif yang responsif kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam pengambilan kebijakan dan pelaksanaan kebijakan pembangunan dan penyelenggaraan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan rakyat
2. Menyelenggarakan pembangunan, pelayanan dan pengelolaan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan rakyat yang andal dan terpadu dengan pengembangan wilayah serta memperhatikan kelestarian lingkungan
3. Menyelenggarakan pembinaan jasa konstruksi yang berkualitas dalam pengembangan inovasi penyelenggaraan pembangunan pekerjaan umum dan perumahan rakyat
4. Meningkatkan profesionalisme SDM aparatur serta meningkatkan efisiensi, efektivitas, dan akuntabilitas dalam penyelenggaraan pembangunan di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

2.2.2 Tujuan Kementerian PUPR

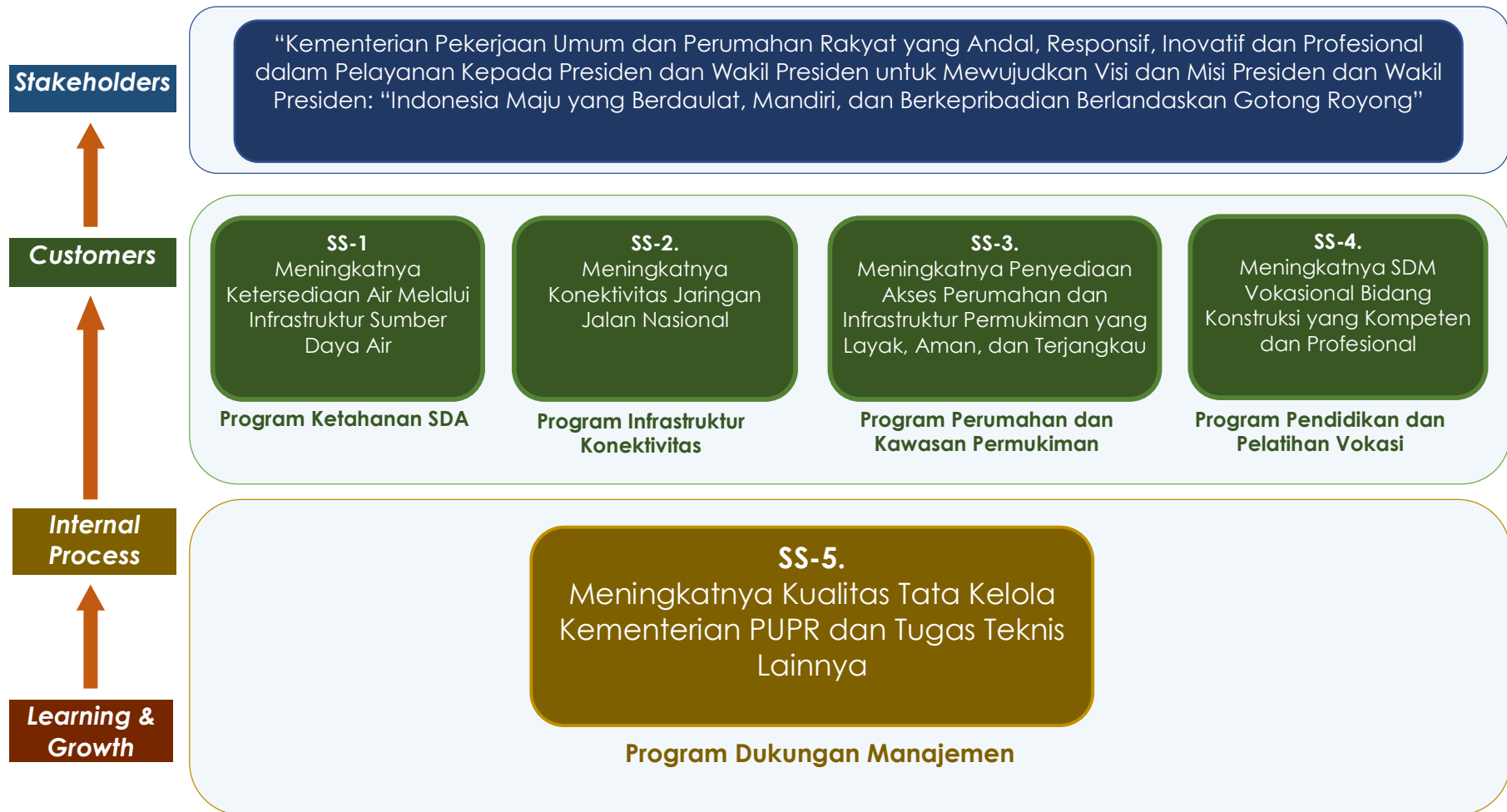
Tujuan sebagai representasi terukur dari visi yang diinginkan Kementerian PUPR selama periode perencanaan 2020—2024 adalah sebagai berikut:

1. meningkatkan ketersediaan dan kemudahan akses serta pemanfaatan air untuk memenuhi kebutuhan domestik, peningkatan produktivitas pertanian dan pengembangan energi, industri dan sektor ekonomi unggulan;
2. peningkatan kelancaran konektivitas dan akses jalan yang lebih merata bagi peningkatan pelayanan sistem logistik nasional yang lebih efisien dan penguatan daya saing;
3. peningkatan permukiman berkualitas yang makin merata dengan pemanfaatan dan pengelolaan yang partisipatif untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat;
4. pemenuhan kebutuhan perumahan yang makin merata untuk mencapai peningkatan kualitas hidup masyarakat;
5. peningkatan pelayanan infrastruktur sesuai dengan potensi dan upaya pengembangan wilayah di pusat-pusat pertumbuhan ekonomi dan kawasan strategis;
6. peningkatan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan yang terbangun dan terkelola dengan berbagai skema pembiayaan yang lebih efisien dan berkelanjutan;
7. peningkatan daya saing jasa konstruksi nasional serta peningkatan mutu, keselamatan, keamanan, dan keberlanjutan dalam penyelenggaraan dan hasil jasa konstruksi;
8. peningkatan penyelenggaraan pembangunan infrastruktur yang bersih dan terpercaya;

9. peningkatan SDM aparatur Kementerian PUPR yang berkinerja tinggi; dan
10. peningkatan efektifitas penyelenggaraan pembangunan infrastruktur.

2.2.3 Sasaran Kementerian PUPR

Sasaran strategis (SS) pembangunan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai oleh Kementerian PUPR sebagai *outcome/impact* dari beberapa program yang dilaksanakan untuk periode 5 tahun. Dalam penyusunannya, Kementerian PUPR menjabarkan empat misi dan menggunakan pendekatan metode *balanced scorecard* (BSC) yang dibagi ke dalam empat perspektif, yaitu perspektif *stakeholders*, perspektif *customers*, perspektif *internal process*, dan perspektif *learning and growth*. Deskripsi penerapan BSC tersebut diilustrasikan dalam bentuk peta strategi (*strategy map*) sebagaimana digambarkan pada **Gambar 2.3**.



Gambar 2. 3 Peta Strategi Kementerian PUPR 2020—2024
(Sumber: Renstra Kementerian PUPR)

Sebagai catatan, untuk mempermudah implementasi dalam pencapaian sasaran strategis (SS) dari sistem penganggaran, pendekatan BSC sebagaimana disampaikan pada **Gambar 2.3** di atas dikombinasikan dengan pendekatan penyusunan sistem penganggaran berbasis kinerja, yang setiap sasaran strategis (SS) dilekatkan/diasosiasikan dengan tiap-tiap program yang menjadi tanggung jawab dari setiap unit eselon I di lingkungan Kementerian PUPR. Dengan demikian, tanggung jawab dari Ditjen Bina Marga adalah untuk mencapai target kinerja dari *SS-2. Meningkatnya Dukungan Konektivitas Jaringan Jalan Nasional*. Tiap-tiap sasaran strategis dijabarkan ke dalam sasaran program yang memiliki indikator kinerja program sehingga menjadi indikator kinerja sasaran program (IKSP).

2.3 Tujuan, dan Sasaran Ditjen Bina Marga 2020—2024

Pada bagian ini disampaikan tujuan dan sasaran dari Ditjen Bina Marga untuk periode Renstra 2020—2024 yang disusun dengan memperhatikan visi, misi, dan sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2020—2024 (Perpres Nomor 18 Tahun 2020) (**Subbab 2.1**) serta visi, misi, tujuan, dan sasaran Kementerian PUPR dalam Renstra Kementerian PUPR 2020—2024 (**Subbab 2.2**).

2.3.1 Tujuan dan Sasaran Ditjen Bina Marga

Tujuan dan sasaran Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024 secara terstruktur dirumuskan dalam peta strategi (BSC) dan dikelompokkan ke dalam empat perspektif sebagai berikut.

1. *Stakeholder perspectives* (SP) mewakili perspektif kepentingan rakyat Indonesia, yang memandatkan pelaksanaan pemerintahan (termasuk penyelenggaraan jalan) untuk periode 2020—2024 kepada presiden dan wakil presiden terpilih (beserta jajaran kabinetnya).
2. *Customer perspectives* (SP) mewakili perspektif kepentingan pengguna (*customer*) jalan yang dilindungi haknya untuk mendapatkan layanan jalan sesuai dengan standar pelayanan minimal (SPM).
3. *Internal business perspectives* (SP) mewakili perspektif internal Ditjen Bina Marga untuk dapat menjalankan tugas dan fungsinya sebagai penyelenggara jalan (pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan) dengan sebaik-baiknya serta secara efektif dan efisien sesuai dengan kaidah peraturan perundang-undangan yang berlaku.
4. *Learning and growth perspectives* (SP) mewakili perspektif Ditjen Bina Marga dalam menyediakan sumber daya (SDM, keuangan, kelembagaan, sarana prasarana serta informasi pendukung) yang dibutuhkan untuk mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi yang diembankan.

Oleh karena itu, tujuan Ditjen Bina Marga dalam menyelenggarakan jalan nasional pada periode 2020—2024 terdiri atas empat butir sebagai berikut.

T U J U A N

(Ditjen Bina Marga)

- T.1 Mewujudkan konektivitas jalan nasional yang andal dan prima dalam mendukung perwujudan Indonesia maju yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian serta berlandaskan gotong royong
- T.2 Meningkatkan standar pelayanan jalan nasional sesuai dengan kebutuhan dan standar
- T.3 Meningkatkan efektivitas pelaksanaan kegiatan teknis dalam program penyelenggaraan jalan nasional
- T.4 Meningkatkan kualitas sumber daya dan kelembagaan di lingkungan Ditjen Bina Marga

Tiap-tiap tujuan Ditjen Bina Marga tersebut mewakili perspektif dalam BSC sebagai berikut.

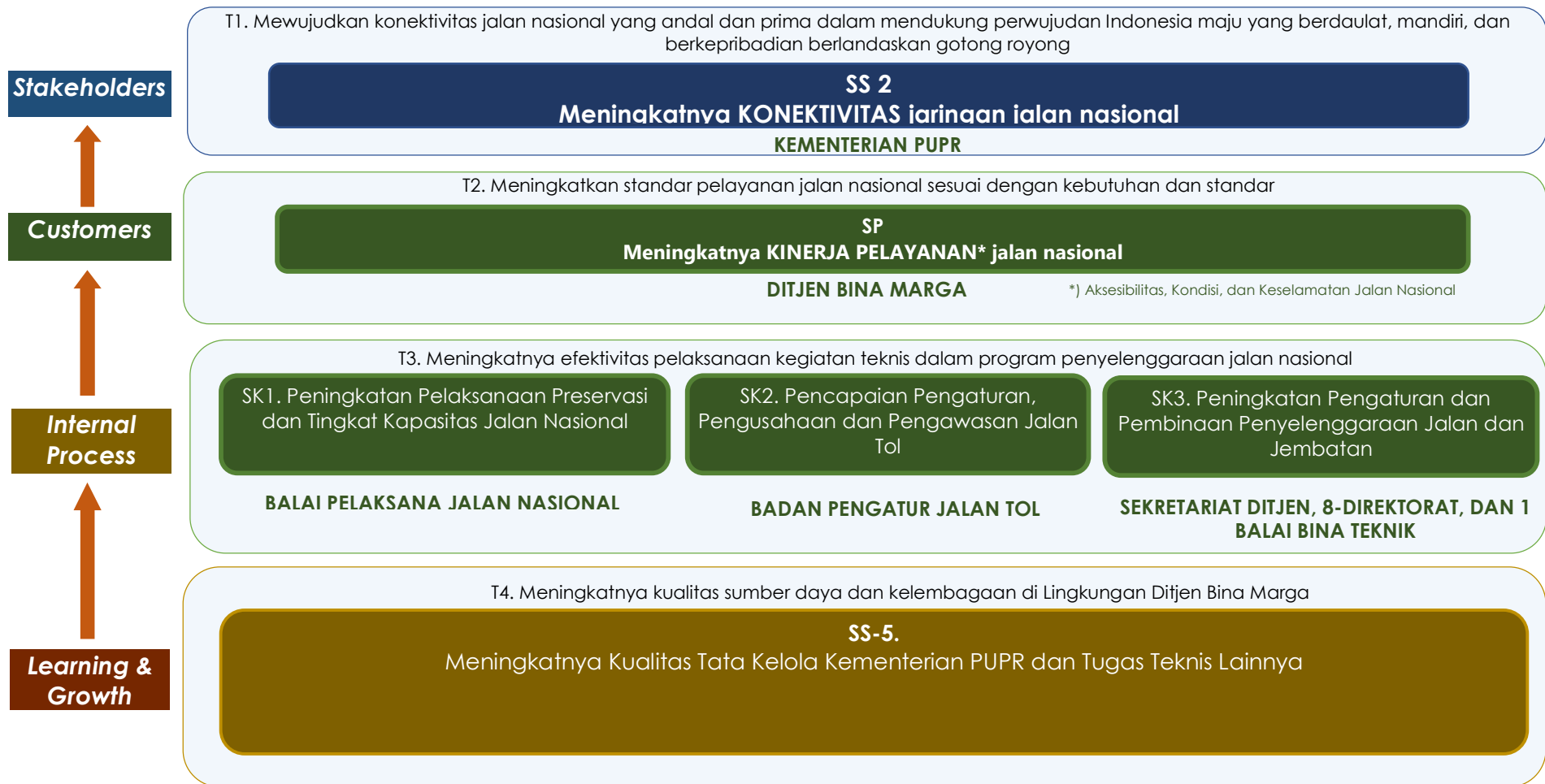
1. Tujuan pertama (T.1) mewakili tujuan dari pemberi mandat (*stakeholders perspectives*) yang dalam periode RPJMN 2020—2024 menginginkan terwujudnya konektivitas jalan nasional (Agenda Pembangunan Nasional PN.5 “Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar” yang diturunkan dalam PP2 [infrastruktur ekonomi] dengan sasaran utama, yaitu meningkatnya konektivitas wilayah);
2. Tujuan kedua (T.2) mewakili tujuan dari *customer perspectives*, yakni pengguna jalan nasional yang dapat memperoleh kinerja pelayanan jalan nasional melalui pengurangan waktu tempuh. Hal itu dicapai melalui peningkatan aksesibilitas, pemeringkatan kondisi jalan, dan pemeringkatan keselamatan jalan nasional.
3. Tujuan ketiga (T.3) mewakili tujuan pada level *internal business perspectives*, yang mencerminkan keberhasilan pelaksanaan tugas dan fungsi Ditjen Bina Marga (sesuai dengan UU Nomor 38 Tahun 2004 dan Permen PUPR 03/PRT/M/2019) melalui serangkaian kegiatan yang tercakup dalam program infrastruktur konektivitas, yang implementasinya dilaksanakan oleh setiap unit eselon II pusat dan UPT/balai di lingkungan Ditjen Bina Marga.
4. Tujuan keempat (T.4) mewakili tujuan pada level *Learning and Growth Perspectives* sebagai upaya dari Ditjen Bina Marga untuk memenuhi modal dasar organisasi agar dapat menjalankan tugas dan fungsinya dengan baik. Dalam konteks manajemen kinerja, modal dasar organisasi ini mencakup aspek SDM, pendanaan, sarana dan prasarana pendukung, sistem informasi, regulasi (NSPK), dan tata kelola/kelembagaan.

Sasaran Ditjen Bina Marga untuk periode 2020—2024 dalam menyelenggarakan jalan terdiri atas tiga jenis sasaran sebagai berikut.

1. Sasaran strategis (SS) merupakan sasaran Ditjen Bina Marga yang menjadi bagian dari sasaran pembangunan nasional di bidang jalan dan juga menjadi sasaran strategis di tingkat Kementerian PUPR (lihat **Gambar 2.3**, yakni SS.2 meningkatnya konektivitas jaringan jalan nasional). Dalam BSC, sasaran ini berada di level *stakeholders perspectives* yang mencerminkan pemenuhan terhadap keinginan pemberi mandat penyelenggaraan jalan kepada Ditjen Bina Marga, yakni masyarakat luas melalui UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan

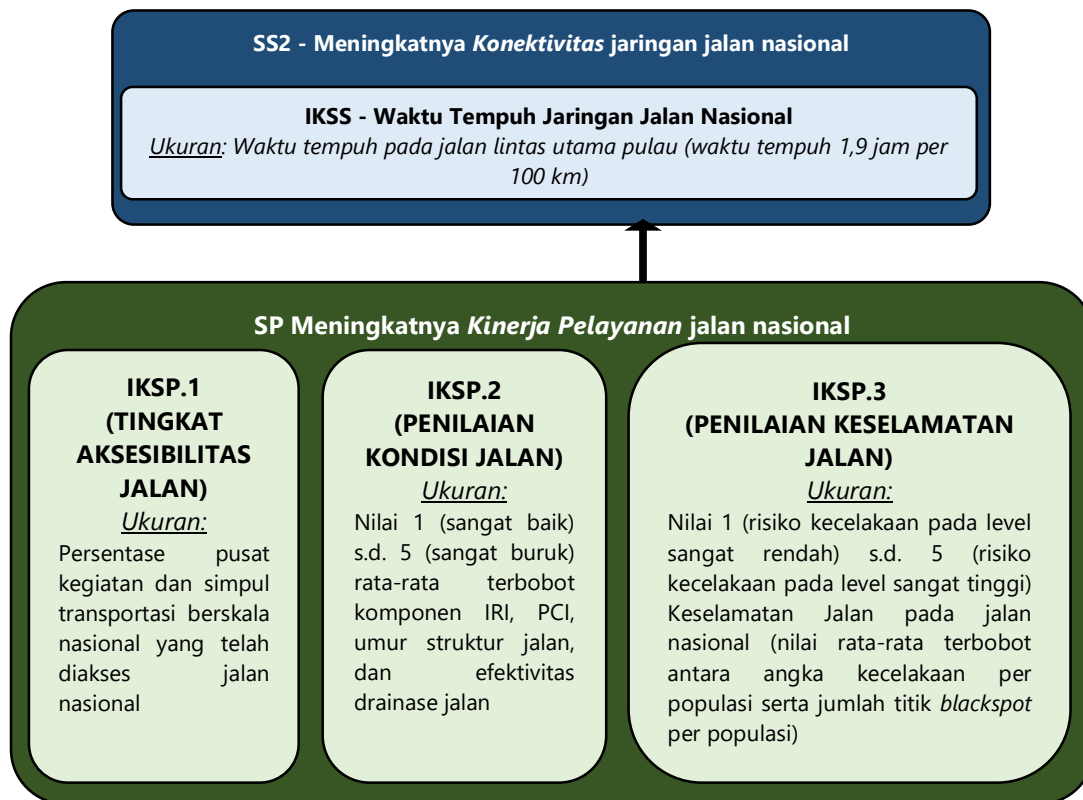
yang memberikan kewenangan kepada pemerintah (presiden dan wakil presiden terpilih *c.q.* Menteri PUPR dan Dirjen Bina Marga);

2. Sasaran program (SP) “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Nasional” merupakan sasaran dari program infrastruktur konektivitas yang dilaksanakan oleh Ditjen Bina Marga yang merupakan hasil (*outcome*) dari serangkaian kegiatan yang dilaksanakan oleh seluruh unit kerja di lingkungan Ditjen Bina Marga. Dalam struktur BSC, sasaran ini berada di level *customer perspectives*. Hal itu mencerminkan wujud layanan publik yang dihasilkan oleh Ditjen Bina Marga (melalui program infrastruktur konektivitas), yakni pelayanan jalan nasional melalui pengurangan waktu tempuh yang dicapai dengan peningkatan aksesibilitas, pemeringkatan kondisi jalan, dan pemeringkatan keselamatan jalan nasional. Berkaitan dengan indikator kinerja program Renstra Ditjen Bina Marga tahun 2020—2024, tingkat aksesibilitas jalan nasional menghubungkan 966 pusat kegiatan berskala pelayanan nasional. Meningkatnya jumlah pusat kegiatan berskala nasional ini menyebabkan turunnya angka Aksesibilitas jalan nasional pada perhitungan *baseline* 2019.
3. Sasaran Kegiatan (SK) merupakan sasaran sebagai keluaran (*output*) dari tiap-tiap kegiatan yang tercakup dalam program infrastruktur konektivitas yang dilaksanakan oleh tiap unit kerja, baik pusat maupun balai di lingkungan Ditjen Bina Marga. Dalam struktur BSC, sasaran ini berada di level *internal business process perspectives* (IBPP) dan *learning and growth perspectives* (LGP) yang secara umum akan mencakup seluruh kegiatan yang menjadi tugas dan fungsi dari Ditjen Bina Marga. Sesuai dengan Permen PUPR Nomor 13 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PUPR, tugas dan fungsi tersebut pada dasarnya terkelompok menjadi dua hal sebagai berikut.
 - a) Pelaksanaan fungsi Ditjen Bina Marga dalam infrastruktur konektivitas umum yang mencakup pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan nasional sesuai dengan Pasal 4 (a.) dalam UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan) atau dalam Pasal 184 butir a—h. Permen PUPR Nomor 13 Tahun 2020 terkait dengan fungsi perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan, penyusunan NSPK, pemberi bimbingan teknis dan supervisi, pelaksana evaluasi di bidang penyelenggaraan jalan, dan pelaksana fungsi lain yang diberikan oleh menteri. Karena kegiatan ini terkait dengan proses teknis dalam penyelenggaraan jalan, umumnya sasaran kegiatan kelompok ini akan berada di level IBPP.
 - b) Pelaksanaan fungsi Ditjen Bina Marga dalam melakukan administrasi sesuai dengan Pasal 184 butir g. Permen PUPR Nomor 13 Tahun 2020 yang umumnya terkait dengan administrasi kepegawaian, keuangan dan BMN, organisasi/kelembagaan, hukum, dan hubungan masyarakat. Karena sifat kegiatan ini adalah dukungan manajemen dan teknis dalam rangka perkuatan pranata organisasi Ditjen Bina Marga, umumnya sasaran kegiatan kelompok ini akan berada pada level LGP.



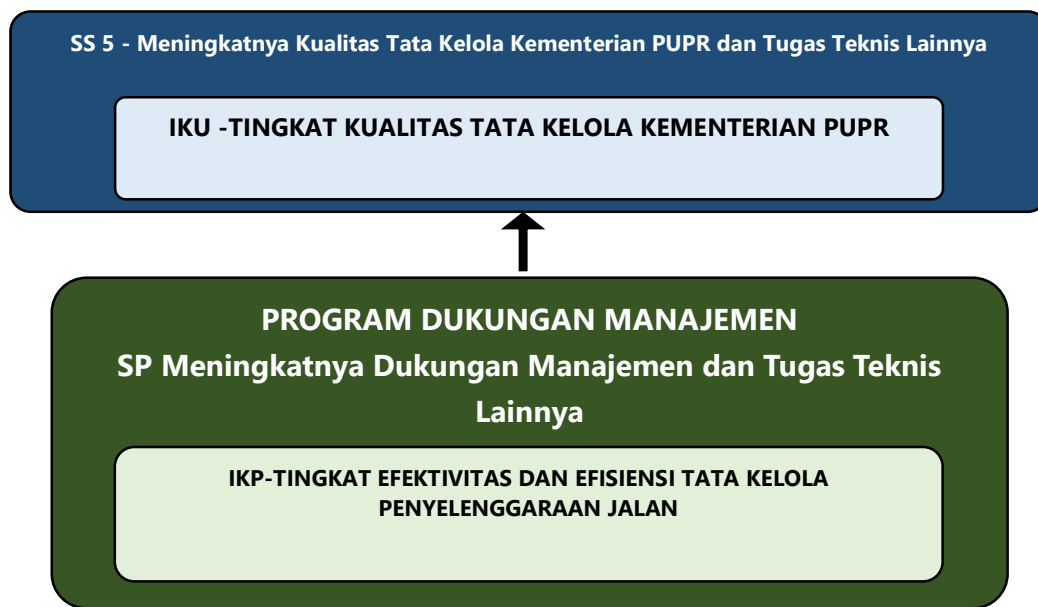
Gambar 2. 4 Peta Strategi Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024

Berdasarkan konsep dan struktur dari sasaran Ditjen Bina Marga yang sesuai dengan pendekatan *balanced scorecard* (BSC) tersebut, susunan sasaran strategis (SS) beserta indikator kinerja sasaran strategis (IKSS) dan sasaran program (SP) beserta indikator kinerja program (IKP) akan menjadi ukuran keberhasilan program penyelenggaraan jalan dalam Renstra Ditjen Bina Marga selama periode 2020—2024. Hal itu disampaikan pada **Gambar 2.5** dan **Tabel 2.2** berikut ini. Ada 2 sasaran (1 SS dan 1 SP) dengan 4 indikator kinerja (1 IKSS dan 3 IKP) (yang dalam peta strategi Ditjen Bina Marga (**Gambar 2.6**) berada di level *stakeholders perspective* dan *customer perspective*).



Gambar 2.5 Struktur dan Indikator Kinerja Ditjen Bina Marga 2020—2024 (1)

Di dalam arahan Renstra PUPR 2020—2024 terdapat program dukungan manajemen dan pelaksanaan tugas teknis lainnya yang difokuskan pada peningkatan kualitas administrasi dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang bersih, efektif, dan efisien untuk mendukung kinerja penyelenggaraan infrastruktur bidang pekerjaan umum dan perumahan rakyat. Program dukungan manajemen dan pelaksanaan tugas teknis lainnya terdiri atas pelaksanaan anggaran (indikator kinerja pelaksanaan anggaran (IKPA)), fasilitasi produk hukum dan advokasi hukum (berupa jumlah dokumen regulasi yang diterbitkan pada periode 2020—2024), pengelolaan barang milik negara (jumlah provinsi yang diberikan layanan BMN), dan pelayanan kepegawaian DJBM (jumlah orang yang diberikan layanan publik, baik PNS maupun non-PNS). Pelaksanaan tugas teknis lainnya adalah penyusunan norma, estándar, prosedur, dan kriteria (NSPK) bidang jalan dan jembatan.



Gambar 2. 6 Struktur dan Indikator Kinerja Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024 (2)

Adapun SK dan IKK dalam peta strategi Ditjen Bina Marga, akan menjadi SK dan IKK di level unit eselon II dan balai terkait. Selanjutnya, pembahasan mengenai sasaran kegiatan (SK) serta indikator kinerja kegiatan (IKK) (berikut dengan targetnya) dari setiap unit kerja di lingkungan Ditjen Bina Marga untuk periode 2020—2024 disampaikan di dalam **Lampiran**.

Penjelasan tentang pemilihan IKSS dan IKSP pada **Gambar 2.5** dan **Gambar 2.6** tersebut adalah sebagai berikut.

1. Harapan publik, terutama terhadap kinerja penyelenggaraan jalan (yang sebaiknya dijadikan sebagai SS yang diukur melalui IKSS/IKU) adalah terwujudnya konektivitas nasional, sebagaimana tertuang pula dalam dokumen Perpres Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJMN 2020—2024 dan Renstra Kementerian PUPR 2020—2024. Dalam hal ini konektivitas jaringan jalan diukur dari terhubungnya simpul transportasi dan pusat kegiatan nasional (berdasarkan Sistranas, RTRWN), arahan RPJMN, serta kawasan dan lokus prioritas nasional oleh jaringan jalan nasional sesuai dengan definisi jalan nasional dalam Pasal 26 PP 34/2006 tentang Jalan dan Permen PUPR 03/PRT/M/2012 tentang Pedoman Penetapan Fungsi Jalan dan Status Jalan. Waktu tempuh pada koridor lintas utama terpilih ditargetkan 1,9 jam per 100 km.
2. Sasaran program (SP) dan indikator kinerja program (IKP) merupakan hasil (*outcome*) utama dari program penyelenggaraan jalan untuk mendukung pencapaian SS dan IKSS/IKU pada butir (1) di atas. Oleh karena itu, SP dan IKP yang dipilih untuk program penyelenggaraan jalan adalah kinerja pokok yang menjadi prasyarat (*pre-requisite*) terwujudnya konektivitas jaringan jalan nasional sebagai berikut.
 - a) Tingkat aksesibilitas jalan nasional menunjukkan hasil kerja Ditjen Bina Marga dalam menyediakan aksesibilitas terhadap seluruh pusat kegiatan berskala nasional (PKN, PKW, dan PKS), simpul transportasi nasional (pelabuhan, bandara, terminal), dan kawasan prioritas nasional (KSPN, KEK, KI prioritas,

dan 3TP/DTPK) yang harus diakses oleh jaringan jalan nasional sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Ukuran yang digunakan adalah PKN, PKW, PKSN, simpul transportasi nasional (pelabuhan utama; pelabuhan pengumpul; bandara pengumpul primer, sekunder, dan tersier yang berada di ibu kota provinsi, pelabuhan penyeberangan kelas I; pelabuhan angkutan sungai danau dan penyeberangan skala pengumpul; dan terminal tipe A), dan kawasan strategis nasional (KSPN, KEK, KI prioritas, 3TP/DTPK) yang telah diakses jalan nasional. Pencapaian tingkat aksesibilitas jalan nasional didukung oleh kegiatan pembangunan baru pada jalan dan jembatan nasional (termasuk jalan tol);

- b) Pemingkatan (*rating*) kondisi jalan nasional menunjukkan hasil kerja Ditjen Bina Marga dalam melaksanakan kegiatan preservasi jalan yang diukur melalui tingkat kondisi seluruh bagian jalan (perkerasan, bahu, drainase, bangunan pelengkap, dan perlengkapan jalan) sesuai dengan umur rencana yang diharapkan. Penyediaan kondisi jalan sesuai dengan standar pelayanan minimal (SPM) dalam PP 34/2006 tentang Jalan dinyatakan melalui nilai kerataan permukaan jalan (*IRI/International Roughness Index*). Selanjutnya, secara teknis, indikator IRI (berserta indikator lainnya, seperti *pavement condition index* (PCI), umur struktur jalan, dan kondisi drainase digunakan untuk mengklasifikasikan kondisi jalan dengan metode *Rating* Kondisi Jalan dengan skor 1 (sangat baik atau baru) dan skor 5 (rusak berat).
- c) Tingkat keselamatan jalan nasional mewakili hasil kerja dari Ditjen Bina Marga dalam mengupayakan pemenuhan pilar jalan berkeselamatan sesuai dengan Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) jalan, khususnya melalui penanganan titik-titik rawan kecelakaan (*black spot*) di jalan nasional. Tingkat keselamatan jalan nasional diukur dengan suatu indeks/skor berskala 1 sampai dengan 5 dengan skor 1 (risiko kecelakaan pada level sangat rendah) dan skor 5 (risiko kecelakaan pada level sangat tinggi) yang menggabungkan antara dua indikator, yaitu tingkat kejadian kecelakaan (kecelakaan/populasi) dan tingkat keberadaan *blackspot* jalan nasional (*blackspot/populasi*).

Selanjutnya, penjelasan terperinci mengenai perhitungan tiga poin di atas, dijabarkan dalam buku Pedoman Perhitungan IKSS/IKSP Renstra Ditjen Bina Marga 2020—2024.

BAB 3

ARAH KEBIJAKAN,
STRATEGI, KERANGKA
REGULASI, DAN
KERANGKA KELEMBAGAAN

RENCANA STRATEGIS

2020-2024

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

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

3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Nasional 2020—2024

3.1.1 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian

Muatan tentang arah kebijakan dan strategi pembangunan nasional untuk periode 2020—2024 yang disampaikan pada bagian ini disadur dari RPJMN 2020—2024 yang ditetapkan melalui Perpres Nomor 18 Tahun 2020.

Tabel 3. 1

Arah Kebijakan dan Strategi Umum untuk Tiap Agenda Pembangunan Nasional Tahun 2020—2024

| No. | Agenda Pembangunan | Arah kebijakan dan Strategi Implementasi Strategi Implementasi |
|-----|---|---|
| 1. | Memperkuat Ketahanan Ekonomi untuk Pertumbuhan yang Berkualitas dan Berkeadilan | <p>Pengelolaan sumber daya ekonomi dilakukan melalui pemenuhan kebutuhan energi dengan mengutamakan peningkatan energi baru dan terbarukan (EBT), peningkatan kuantitas/ketahanan air untuk mendukung pertumbuhan ekonomi; peningkatan ketersediaan, akses dan kualitas konsumsi pangan; dan peningkatan pengelolaan kemaritiman, perikanan, dan kelautan.</p> <p>Peningkatan nilai tambah ekonomi meliputi penguatan kewirausahaan, usaha mikro, kecil dan menengah (UMKM) dan koperasi; peningkatan nilai tambah, lapangan kerja, dan investasi di sektor riil, dan industrialisasi; peningkatan ekspor bernilai tambah tinggi dan penguatan tingkat komponen dalam negeri (TKBN); dan penguatan pilar pertumbuhan dan daya saing ekonomi.</p> |
| 2. | Mengembangkan Wilayah untuk Mengurangi Kesenjangan dan Menjamin Pemerataan | <p>Jumlah kawasan pusat pertumbuhan yang difasilitasi dan dikembangkan adalah</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kawasan ekonomi khusus (KEK) yang meliputi 18 kawasan; 2) kawasan industri prioritas nasional (KI) yang meliputi 9 KI; dan 3) destinasi pariwisata prioritas yang meliputi 10 destinasi. <p>Kebijakan dan strategi pembangunan kewilayahan meliputi meningkatkan pemerataan antarwilayah KBI dan KTI, baik di Jawa maupun di luar Jawa melalui strategi pembangunan; meningkatkan keunggulan kompetitif pusat-pusat pertumbuhan wilayah melalui strategi pembangunan; meningkatkan kualitas tata kelola pelayanan dasar, daya saing, serta kemandirian daerah; dan meningkatkan sinergi pemanfaatan ruang wilayah, melalui strategi pembangunan.</p> |

| No. | Agenda Pembangunan | Arah kebijakan dan Strategi Implementasi Strategi Implementasi |
|-----|---|--|
| 3. | Meningkatkan Sumber Daya Manusia yang Berkualitas dan Berdaya Saing | Agenda Meningkatkan Sumber Daya Manusia yang Berkualitas dan Berdaya Saing dilakukan dengan cara mengendalikan pertumbuhan penduduk dan memperkuat tata kelola kependudukan; memperkuat pelaksanaan perlindungan sosial; meningkatkan pelayanan kesehatan menuju cakupan kesehatan semesta; meningkatkan pemerataan layanan pendidikan berkualitas; meningkatkan kualitas anak, perempuan, dan pemuda; mengentaskan kemiskinan; dan meningkatkan produktivitas dan daya saing. |
| 4. | Menggiatkan Revolusi Mental dan Pembangunan Kebudayaan | Revolusi mental dan pembangunan kebudayaan dilaksanakan secara terpadu melalui 1) menggiatkan revolusi mental dan pembinaan ideologi Pancasila untuk memperkuat ketahanan budaya bangsa dan membentuk mentalitas bangsa yang maju, modern, dan berkarakter; 2) meningkatkan pemajuan dan pelestarian kebudayaan untuk memperkuat karakter dan memperteguh jati diri bangsa, meningkatkan kesejahteraan rakyat, dan memengaruhi arah perkembangan peradaban dunia; 3) memperkuat moderasi beragama untuk mengukuhkan toleransi, kerukunan, dan harmoni sosial; dan 4) meningkatkan budaya literasi, inovasi, dan kreativitas bagi terwujudnya masyarakat berpengetahuan dan berkarakter. |
| 5. | Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar | 1) Penguatan infrastruktur pelayanan dilakukan melalui penyediaan akses perumahan dan permukiman layak, aman, dan terjangkau; pengelolaan air tanah dan air baku berkelanjutan; penyediaan akses air minum dan sanitasi layak dan aman; keselamatan dan keamanan transportasi; ketahanan kebencanaan infrastruktur; dan waduk multiguna dan modernisasi irigasi, 2) Penguatan infrastruktur ekonomi dilakukan melalui peningkatan kualitas konektivitas jalan, konektivitas kereta api, konektivitas laut, konektivitas udara, dan konektivitas darat. 3) Penguatan infrastruktur perkotaan dilakukan melalui peningkatan transportasi perkotaan dan infrastruktur dan ekosistem TIK perkotaan; penyediaan akses air minum dan sanitasi yang layak dan aman di perkotaan; dan penyediaan perumahan dan permukiman yang layak, aman dan terjangkau di perkotaan. 4) Penguatan energi dan ketenagalistrikan dilakukan melalui pembangunan energi dan ketenagalistrikan yang dihadapkan pada upaya menyeimbangkan tiga unsur, yaitu (i) keberlanjutan penyediaan energi dan ketenagalistrikan; (ii) akses serta keterjangkauan energi dan ketenagalistrikan; |

| No. | Agenda Pembangunan | Arah kebijakan dan Strategi Implementasi Strategi Implementasi |
|-----|---|--|
| | | serta (iii) kecukupan penyediaan energi dan ketenagalistrikan 5) Penguatan transformasi digital difokuskan pada penuntasan infrastruktur TIK; Pemanfaatan infrastruktur TIK; penyediaan fasilitas pendukung transformasi digital. |
| 6. | Membangun Lingkungan Hidup dan Meningkatkan Ketahanan Bencana dan Perubahan Iklim | Pembangunan lingkungan hidup serta peningkatan ketahanan bencana dan perubahan iklim akan diarahkan melalui kebijakan sebagai berikut: 1) peningkatan kualitas lingkungan hidup melalui pencegahan, penanggulangan, pemulihan pencemaran dan kerusakan SDA serta lingkungan hidup, serta penguatan kelembagaan dan penegakan hukum di bidang SDA dan lingkungan hidup; dan 2) peningkatan ketahanan bencana dan iklim melalui penguatan konvergensi antara pengurangan risiko bencana dan adaptasi perubahan iklim; dan 3) pembangunan rendah karbon. |
| 7. | Memperkuat Stabilitas Polhukhankam dan Transformasi Pelayanan Publik | Penguatan stabilitas polhukhankam dan transformasi pelayanan publik dilakukan melalui konsolidasi demokrasi; optimalisasi kebijakan luar negeri; penegakan hukum nasional; reformasi birokrasi dan tata kelola; dan penjagaan stabilitas keamanan nasional. |

3.1.2 Arah Kebijakan dan Strategi RPJMN 2020—2024 Terkait dengan Bidang Jalan

Arah kebijakan RPJMN 2020—2024 terkait dengan bidang jalan untuk mencapai sasaran dan indikator dirangkum pada **Tabel 3.2**. Arah kebijakan tersebut merupakan bagian dari agenda ke-5 (PN-5), yakni Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar, khususnya pada

1. program prioritas ke-1 (PP1) infrastruktur pelayanan dasar, terutama dalam kegiatan prioritas ke-4 (KP4), yaitu keselamatan dan keamanan transportasi, yang difokuskan pada infrastruktur perkotaan (pembangunan perlintasan tidak sebidang antara jalan dan KA di perkotaan serta pembangunan jalan lingkar perkotaan; dan
2. program prioritas ke-2 (PP2), yaitu infrastruktur ekonomi, terutama dalam kegiatan prioritas ke-1 (KP1), yaitu konektivitas jalan.

Secara umum, kebijakan dan strategi utama di dalam RPJMN 2020—2024 yang terkait dengan bidang jalan dapat dibagi ke dalam enam bagian, yakni

1. peningkatan penerapan jalan berkeselamatan sebagai salah satu pilar dari RUNK LLAJ (infrastruktur pelayanan strategi: keselamatan dan keamanan transportasi);
2. Optimalisasi sistem preservasi jalan nasional yang mengutamakan kegiatan pemeliharaan (infrastruktur ekonomi: konektivitas jalan);
3. skema kerja sama antara pemerintah dan badan usaha (KPBU) dengan *availability payment* (AP) yang berbasis kinerja serta Program Hibah Jalan Daerah yang mendorong kinerja pemeliharaan jalan perlu diperluas sehingga skema KPBU-AP juga mendukung kualitas jalan melalui keterpaduan

penyelenggaraan jalan dan pengoperasian jembatan timbang untuk mengendalikan perilaku pembebanan berlebih di jalan (*road overloading*) yang menjadi penyebab utama kerusakan jalan;

4. pembangunan jalan nasional pada lintas utama pulau untuk mendukung kawasan-kawasan prioritas nasional (KI, KEK, dan KSPN prioritas, simpul transportasi prioritas, jalan lingkaran/trans pulau terluar dan jalan akses mendukung wilayah 3T dan kawasan perbatasan);
5. peningkatan efektivitas perencanaan DAK bidang jalan agar pelaksanaannya selaras dengan prioritas pengembangan wilayah; dan
6. inovasi pendanaan infrastruktur, seperti KBPU, pemanfaatan dana jangka panjang, dan program dana bergulir (*revolving fund*), khususnya untuk pengembangan jalan tol.

Terdapat indikasi proyek prioritas (termasuk di dalamnya tiga *major project*) bidang jalan dalam RPJMN 2020—2024, yakni

1. peningkatan jalan berkeselamatan;
2. pembangunan jalan strategis;
3. pembangunan jalan tol;
4. pembangunan jalan nasional yang mendukung kawasan prioritas (KI prioritas, KEK, KSPN, dan kawasan perbatasan);
5. pembangunan jalan akses simpul transportasi (pelabuhan utama; pelabuhan pengumpul; bandara pengumpul primer, sekunder, dan tersier yang berada di ibu kota provinsi; pelabuhan penyeberangan kelas I; pelabuhan angkutan sungai danau dan penyeberangan skala pengumpul; dan terminal tipe A);
6. preservasi jalan nasional (peningkatan/pelebaran jalan nasional);
7. pembangunan dan pemeliharaan jalan daerah;
8. pengembangan Wilayah Suramadu;
9. pembangunan perlintasan tidak sebidang antara jalan dan KA di perkotaan; dan
10. pembangunan jalan lingkaran perkotaan.

Tabel 3. 2

Arah Kebijakan dan Strategi RPJMN 2020—2024 Terkait dengan Bidang Jalan

| PROGRAM PRIORITAS (PP) | KEGIATAN PRIORITAS (KP) | ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI TERKAIT DENGAN PEN |
|---|---|---|
| PN5 Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar | | |
| PP1 Pembangunan Infrastruktur Pelayanan Dasar | KP4 Keselamatan dan Keamanan Transportasi | <ul style="list-style-type: none"> • Kebijakan keselamatan transportasi difokuskan pada keselamatan (LLAJ) mengingat tingginya jumlah korban meninggal akibat kecelakaan • Peningkatan keselamatan LLAJ diarahkan melalui pelaksanaan t jalan, yang meliputi (1) manajemen keselamatan jalan, (2) ja kendaraan yang berkeselamatan, (4) perilaku pengguna jalan y penanganan pra dan pasca kecelakaan lalu lintas. • Kebijakan ini diperkuat dengan penerbitan regulasi Perpres tent Keselamatan LLAJ (RUNK LLAJ) yang memuat rencana aksi ke pilar. • Manajemen keselamatan jalan perlu berfokus pada penguat pemangku kepentingan pada K/L tingkat pemerintah pusat, pendidikan dan penelitian, serta badan usaha dan organisasi masy • Penguatan kelembagaan diperlukan, baik di tingkat pusat ma dilakukan melalui keterpaduan koordinasi, pemanfaatan data penelitian yang dapat menjadi basis bagi perencanaan dan keselamatan jalan nasional. |
| PP2 Infrastruktur Ekonomi | KP1 Konektivitas Jalan | <ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan kualitas jalan dilaksanakan melalui pemenuhan k termasuk pemeliharaan rutin jalan serta pemenuhan kelengkapan • Perbaikan tata kelola penyelenggaraan jalan diprioritaskan pada p • Skema KPBU-AP mendukung kualitas jalan melalui keterpadua pengoperasian jembatan timbang untuk mengendalikan perilaku (<i>road overloading</i>) • Peningkatan ketersediaan jaringan jalan yang mendukung penger melalui pembangunan jalan pada jalan lintas utama pulau, jal industri dan pariwisata prioritas, jalan akses ke simpul transport pulau terluar dan jalan akses mendukung wilayah 3T dan kawasan • Penguatan perencanaan DAK Bidang Jalan dilaksanakan sece pengembangan wilayah. |



| PROGRAM PRIORITAS (PP) | KEGIATAN PRIORITAS (KP) | ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI TERKAIT DENGAN PENYELENGGARAAN JALAN |
|---|----------------------------|---|
| PN5 Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Dalam hal penguatan pendanaan pembangunan jaringan jalan perlu dikembangkan inovasi pendanaan infrastruktur, seperti KBPU, pemanfaatan dana jangka panjang, dan program dana bergulir (<i>revolving fund</i>), khususnya untuk pengembangan jalan tol. • Proyek prioritas mendukung konektivitas jalan yang meliputi <ol style="list-style-type: none"> i) pembangunan jalan strategis, contoh: Jalan Trans Papua Merauke—Sorong (<i>major project</i>) dan jalan trans di 18 pulau tertinggal, terluar, dan terdepan (<i>major project</i>); ii) pembangunan jalan tol, contoh: Jalan Tol Trans Sumatra Aceh—Lampung (<i>major project</i>); iii) pembangunan jalan yang mendukung kawasan prioritas (KI, KEK, KSPN, dan kawasan perbatasan); iv) pembangunan jalan akses simpul transportasi (pelabuhan utama; pelabuhan pengumpul; bandara pengumpul primer, sekunder, dan tersier yang berada di ibu kota provinsi; pelabuhan penyeberangan kelas I; pelabuhan angkutan sungai danau dan penyeberangan skala pengumpul; dan terminal tipe A); v) preservasi jalan nasional (termasuk peningkatan/pelebaran); serta vi) pembangunan dan pemeliharaan jalan daerah. |
| PP3 Infrastruktur Perkotaan | KP1 Transportasi Perkotaan | <ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan diprioritaskan di enam kota metropolitan utama, yaitu kawasan metropolitan Jakarta, Surabaya, Bandung, Medan, Semarang, dan Makassar. • Proyek prioritas transportasi perkotaan meliputi <ol style="list-style-type: none"> i) pembangunan sistem angkutan umum massal termasuk di 6 wilayah metropolitan (<i>major project</i>); ii) pembangunan fasilitas alih moda yang terintegrasi dengan pusat kegiatan perekonomian di permukiman dan fasilitas umum dalam simpul-simpul transportasi; iii) pembangunan perlintasan tidak sebidang antara jalan dan KA di perkotaan; iv) pembangunan jalan lingkar perkotaan; serta v) penyediaan PSO dan subsidi angkutan umum massal perkotaan. <p>*Ditjen Bina Marga mendukung poin (iii) dan poin (iv)</p> |

Sumber: RPJMN 2020—2024 (Perpres Nomor 18 Tahun 2020)

3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian PUPR 2020—2024

Berikut ini disampaikan arah kebijakan dan strategi Kementerian PUPR untuk periode pembangunan 2020—2024 sebagaimana tercantum dalam Renstra Kementerian PUPR 2020—2024.

3.2.1 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian PUPR dalam Penyelenggaraan Jalan

Arah kebijakan dan strategi penyelenggaraan jalan dalam Renstra Kementerian PUPR 2020—2024 secara umum dirumuskan sebagai upaya untuk dijadikan acuan dalam pencapaian agenda pembangunan infrastruktur konektivitas 2020—2024.

Arah kebijakan penyelenggaraan jalan adalah peningkatan konektivitas jalan nasional yang dilakukan dengan strategi peningkatan kinerja pelayanan jalan nasional yang dijabarkan dalam (i) preservasi jalan dan jembatan; (ii) pembangunan jalan dan jembatan; (iii) penataan jalan nasional di kawasan perkotaan; (iv) dan pemenuhan *gap funding* melalui skema pembiayaan alternatif.

Tabel 3.3

Penjabaran Strategi Peningkatan Konektivitas Jalan Nasional

| No. | Strategi Peningkatan Konektivitas Jalan Nasional | Penjabaran |
|-----|--|---|
| 1. | Preservasi Jalan dan Jembatan | Peningkatan kualitas jalan dilaksanakan melalui pemenuhan kebutuhan pemeliharaan jalan, termasuk pemeliharaan rutin jalan serta pemenuhan kelengkapan jalan. Pemeliharaan jalan ini bertujuan untuk meningkatkan kualitas jalan nasional yang diukur dari rata-rata nilai kekasaran jalan (IRI), indeks perkerasan jalan (PCI), umur struktur jalan, dan drainase jalan. Pemenuhan kebutuhan pemeliharaan jalan didorong melalui perbaikan tata kelola penyelenggaraan jalan yang memprioritaskan kegiatan pemeliharaan rutin, berkala, rehabilitasi, dan rekonstruksi. |
| 2. | Pembangunan Jalan dan Jembatan | Peningkatan ketersediaan jaringan jalan yang mendukung pengembangan wilayah dilaksanakan melalui pembangunan jalan pada jalan lintas utama pulau, jalan yang mendukung kawasan industri dan pariwisata prioritas, jalan akses ke simpul transportasi prioritas, jalan lingkaran/trans pulau terluar, dan jalan akses mendukung wilayah 3T dan kawasan perbatasan. Sebagai contoh, penyelesaian jalan tol Trans Sumatra yang menghubungkan Aceh—Lampung menjadi program prioritas untuk menurunkan waktu tempuh dan menyediakan akses ke pelabuhan utama Kuala Tanjung sehingga mendorong berkembangnya kawasan industri di sepanjang koridor tersebut. Pembangunan jalan akses ke simpul prioritas diarahkan untuk menjamin kemanfaatan infrastruktur secara optimal seperti pelabuhan dan bandara. Untuk itu, diperlukan penguatan koordinasi perencanaan pembangunan simpul transportasi dan akses jalan dengan kementerian/lembaga terkait |

| No. | Strategi Peningkatan Konektivitas Jalan Nasional | Penjabaran |
|-----|--|---|
| 3. | Penataan Jalan Nasional di Kawasan Perkotaan | Rencana peningkatan pelayanan jaringan jalan perkotaan melalui pemeliharaan jalan perkotaan yang efektif dan efisien serta peningkatan kapasitas jalan perkotaan berkeselamatan yang mendukung keterpaduan transportasi massal perkotaan, di antaranya (i) revitalisasi jaringan jalan perkotaan, terutama penataan jalan nasional dengan konsep jalan lingkaran agar tidak mengganggu lalu lintas dalam kota; (ii) penataan simpang sebidang untuk mengurangi kemacetan jalan di persimpangan; (iii) dukungan jalan pada pengembangan moda transportasi angkutan massal; (iv) pengembangan jaringan jalan baru di wilayah perkotaan dengan memanfaatkan ROW jalan <i>eksisting</i> berupa <i>elevated/submerged road</i> untuk meminimalkan pengadaaan lahan yang biayanya sangat tinggi di perkotaan; (v) perbaikan kondisi jalan perkotaan dengan menyediakan sistem drainase yang lebih untuk mencegah banjir dan trotoar yang ramah pejalan kaki; (vi) Optimalisasi metode pembangunan simpang tak sebidang (<i>fly over</i>), terutama lintasan kereta api dengan pemanfaatan lahan seminimal mungkin. |
| 4. | Pemenuhan <i>Gap Funding</i> melalui Skema Pembiayaan Alternatif | Dengan ruang fiskal APBN yang sempit, agenda pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur jalan dan jembatan memaksa adanya pergeseran kebijakan anggaran yang secara gradual APBN infrastruktur mengalami peningkatan dari Rp256,1 Triliun pada tahun 2015 menjadi Rp415,0 triliun pada tahun 2019. Selain itu, sumber pembiayaan swasta (PINA, KPBU, penunjukan BUMN) untuk infrastruktur juga mengalami peningkatan pesat. Khusus untuk jalan tol, diestimasikan kebutuhan investasi s.d. tahun 2019 sekitar Rp224 triliun (dan sebagian besar dari swasta). Optimalisasi sistem preservasi jalan nasional yang mengutamakan kegiatan pemeliharaan dan diupayakan menggunakan skema KPBU-AP. Hampir sekitar 50% sumber pendanaan untuk program penyelenggaraan jalan periode 2020—2024 berasal dari APBN Ditjen Bina Marga yang dialokasikan untuk pembangunan dan preservasi jalan nasional berikut kegiatan dukungan manajemen dan teknisnya. Sumber terbesar kedua adalah dari skema KPBU/PINA sekitar 30% yang dialokasikan untuk kegiatan pembangunan, preservasi, dan pengoperasian jalan bebas hambatan (tol) serta pembangunan jembatan bentang panjang dengan mekanisme pengembalian investasi melalui <i>user pay/tol</i> . skema kerja sama pemerintah dan badan usaha (KPBU) <i>availability payment</i> (AP) yang berbasis kinerja serta program hibah jalan daerah yang mendorong kinerja pemeliharaan jalan perlu diperluas. Skema KPBU-AP juga mendukung kualitas jalan melalui keterpaduan penyelenggaraan jalan dan pengoperasian jembatan timbang untuk mengendalikan perilaku pembebanan berlebih di jalan (<i>Over Dimension Over Loading</i>). |

3.2.2 Arah Kebijakan dan Strategi Lintas Sektor Kementerian PUPR

Terdapat beberapa arah kebijakan dan strategi lintas sektor dalam Renstra Kementerian PUPR Tahun 2020—2024 terkait dengan arahan kebijakan dan strategi pengembangan wilayah; pengarusutamaan gender, dan pengarusutamaan infrastruktur PUPR tangguh bencana (**Tabel 3.4**)

Tabel 3. 4

Arah kebijakan dan Strategi Lintas Sektor pada Renstra Kementerian PUPR 2020—2024

| No. | Tema dan Isu Strategis (Renstra PUPR) |
|-----|--|
| 1. | <p>PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR PUPR BERBASIS PENGEMBANGAN WILAYAH</p> <p>4) Wilayah Pulau Papua</p> <p><u>Pengembangan Kawasan Strategis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a. Pengembangan industri di Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Sorong dan Kawasan Industri (KI) Teluk Bintuni b. Pengembangan destinasi pariwisata alam, budaya, dan sejarah sebagai salah satu motor penggerak pengembangan ekonomi lokal melalui sektor jasa, yaitu DPP/KEK Morotai c. Preservasi, penanganan jalan <i>existing</i>, penyiapan <i>readiness criteria</i>, dan pengembangan jaringan konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara yang terintegrasi, antara lain, pembangunan Jalan Lingkar/Trans Pulau Morotai, Jalan Lingkar/Trans Seram, Jalan Lingkar/Trans Pulau Kei Besar, Jalan Lingkar/Trans Pulau Buru, Jalan Lingkar/Trans Moea, Jalan Lingkar/Trans Pulau Wetar, Pelabuhan Ambon, Bandara Taliabu, dan Bandara Weda. <p><u>Pengembangan Kawasan Perkotaan</u></p> <p>Pengembangan kawasan perkotaan di Kota Jayapura dan Kota Baru Sorong serta penguatan keterkaitan desa—kota dalam pengembangan ekonomi lokal berbasis ekonomi digital.</p> <p><u>Pengembangan Daerah Tertinggal, Kawasan Perbatasan, Perdesaan, dan Daerah Transmigrasi</u></p> <p>Pengembangan di KPPN Jayapura, KPPN Manokwari, KPPN Raja Ampat, dan KPPN Merauke serta pengembangan ekonomi kawasan perbatasan di PKSN Jayapura, PKSN Tanah Merah, dan PKSN Merauke</p> <p>5) Kepulauan Maluku</p> <p><u>Pengembangan Kawasan Strategis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a. Pengembangan kawasan strategis dan pengolahan sumber daya alam berupa pertambangan yang difokuskan di KI Teluk Weda b. Pengembangan destinasi pariwisata alam, budaya, dan sejarah sebagai salah satu motor penggerak pengembangan ekonomi lokal melalui sektor jasa, yaitu DPP/KEK Morotai c. Preservasi, penanganan jalan <i>existing</i>; penyiapan <i>readiness criteria</i>; dan pengembangan jaringan konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara yang terintegrasi, antara lain, pembangunan Jalan Lingkar/Trans Pulau Morotai, Jalan Lingkar/Trans Seram, Jalan Lingkar/Trans Pulau Kei Besar, Jalan Lingkar/Trans Pulau Buru, Jalan Lingkar/Trans Moea, Jalan Lingkar/Trans Pulau Wetar, Pelabuhan Ambon, Bandara Taliabu, dan Bandara Weda. <p><u>Pengembangan Kawasan Perkotaan</u></p> <p>Pengembangan kawasan perkotaan di Kota Ambon, Kota Tual, Kota Ternate, dan pembangunan Kota Baru Sofifi serta Penguatan keterkaitan desa dan kota yang mendukung pusat pertumbuhan wilayah</p> <p><u>Pengembangan Daerah Tertinggal, Kawasan Perbatasan, Perdesaan dan Daerah Transmigrasi</u></p> <p>Pengembangan ekonomi perbatasan berbasis komoditas unggulan di PKSN Saumlaki, dan PKSN Daruba, KPPN Maluku Tengah, dan KPPN Morotai</p> |

| No. | Tema dan Isu Strategis (Renstra PUPR) |
|-----|--|
| 6) | <p>Pulau Nusa Tenggara</p> <p><u>Pengembangan Kawasan Strategis</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Pengembangan kawasan strategis dan pengolahan sumber daya alam berupa perkebunan dan pertambangan yang difokuskan pada KI Sumbawa Besar Destinasi pariwisata alam, budaya, dan sejarah sebagai salah satu motor penggerak pengembangan ekonomi lokal melalui sektor jasa, yaitu DPP Lombok—Mandalika/KEK Mandalika dan DPP Labuan Bajo Pengembangan kawasan Bandar Kayangan sebagai pusat pertumbuhan baru dengan bertumpu pada skema investasi swasta Preservasi; penanganan jalan <i>existing</i>; penyiapan <i>readiness criteria</i>; dan pengembangan jaringan konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara yang terintegrasi, antara lain, meliputi Jalan Akses Samota, Jalan Akses KEK Mandalika, Jalan Akses DPP Labuan Bajo, Jalan Paralel Perbatasan Sektor Timur Pos Perbatasan Motaain dan Motamasin, pembangunan Jalan Perbatasan Sektor Barat NTT, pengembangan Pelabuhan Gili Trawangan, Pelabuhan Labuan Bajo, dan Bandara Labuan Bajo <p><u>Pengembangan Kawasan Perkotaan</u> Pengembangan kawasan perkotaan di Kota Mataram dan Kota Kupang dan penguatan keterkaitan desa-kota yang mendukung pusat pertumbuhan wilayah.</p> <p><u>Pengembangan Daerah Tertinggal</u> Kawasan perbatasan, perdesaan dan daerah transmigrasi: pengembangan ekonomi perbatasan berbasis komoditas unggulan di PKSN Atambua dan Kefamenanu, Pengembangan KPPN di Manggarai Barat, Sumbang Timur, Sumbawa, Dompu, Lombok Timur, dan Lombok Tengah</p> |
| 7) | <p>Pulau Sulawesi</p> <p><u>Pengembangan Kawasan Strategis</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Pengembangan komoditas unggulan dan industri pengolahan (hilirisasi) sumber daya alam (pertanian, perkebunan, logam dasar, dan kemaritiman) melalui pemanfaatan dan pemaduan pembangunan infrastruktur yang difokuskan di KEK dan KI, yaitu KEK/KI Palu, KEK Bitung, dan KI Takalar Pengembangan kawasan strategis prioritas berbasis pariwisata, yaitu DPP dan/atau KEK antara lain yang meliputi DPP Manado—Likupang/KEK Likupang, DPP Baru Toraja—Makassar—Selayar, dan DPP Wakatobi Preservasi; penanganan jalan <i>existing</i>; penyiapan <i>readiness criteria</i>; dan pengembangan jaringan konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara yang terintegrasi yang meliputi pembangunan Jalan Lintas Gorontalo, Jalan Trans Sulawesi, Tol Manado Bitung, Jalan Lintas Tengah dan Tenggara Sulawesi, Jalan Trans/ Lingkar Pulau Buton, Jalan Trans/Lingkar Pulau Muna, Jalan Lingkar Pulau Wangi—Wangi (Wakatobi), Jalan Akses Wisata Likupang, Pengembangan Pelabuhan Bitung, Pengembangan Bandara Pohnuato, Bandara Bolaang Mongondow, Bandara Banggai Laut, Bandara Buntu Kunik, dan Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal di Metropolitan Makassar. <p><u>Pengembangan Kawasan Perkotaan</u> Wilayah Metropolitan Makassar dan WM Manado sebagai pemacu pertumbuhan ekonomi Pulau Sulawesi serta Kota Palu, Pare-Pare, Palopo, Kendari, Mamuju, dan Gorontalo</p> <p><u>Pengembangan Daerah Tertinggal</u> Kawasan perbatasan, perdesaan dan daerah transmigrasi: pengembangan ekonomi perbatasan berbasis komoditas unggulan di PKSN Tahuna dan PKSN Melonguane, Pengembangan KPPN Buol, Poso, Mamuju, Pinrang, Morowali, Mamuju Tengah, Konawe Selatan, Wakatobi, Muna, Barru, Luwu Timur, Bone, Minahasa Utara, Gorontalo, Boalemo, dan KPPN Gorontalo</p> |



| No. | Tema dan Isu Strategis (Renstra PUPR) |
|-----|--|
| 8) | <p>Pulau Kalimantan</p> <p><u>Pengembangan Kawasan Strategis</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Pengembangan komoditas unggulan dan industri pengolahan (hilirisasi) sumber daya alam perkebunan dan hasil tambang serta pertambangan yang difokuskan pada KI Ketapang, KI Surya Borneo, KI Jorong, KI Batulicin, KI Tanah Kuning, dan KI Batanjung dan/atau KEK MBTK Pengembangan kawasan strategis prioritas berbasis pariwisata alam, budaya, dan sejarah yang meliputi DPP Baru Sambas—Singkawang dan DPP Baru Derawan—Berau; Preservasi; penanganan jalan <i>existing</i>; penyiapan <i>readiness criteria</i>; dan pengembangan jaringan konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara yang terintegrasi yang meliputi pembangunan Jalan Akses KIPi Tanah Kuning, Jalan Akses KI Ketapang, Jalan Paralel Perbatasan Kalimantan (Kalbar, Kaltim, dan Kaltara), Jalan Akses Pelabuhan Pelaihari, Jalan Akses KI Batu Licin, Tol Balikpapan—Jembatan Penajam, Jalan Tol Samarinda—Bontang, Jalan Akses KEK Maloy, Pengembangan Pelabuhan Pelaihari, Pelabuhan Tanjung Selor, Bandara Baru Singkawang, Pengembangan Bandara Tanjung Harapan, dan KA IKN <p><u>Pengembangan Kawasan Perkotaan</u> Pengembangan kawasan perkotaan di Wilayah Metropolitan Banjarmasin, pembangunan Kota Baru Tanjung Selor, serta pengembangan Kota Pontianak, Singkawang, Palangka Raya, Balikpapan, Samarinda, Tarakan dan Pembangunan IKN di Kalimantan Timur</p> <p><u>Pengembangan Daerah Tertinggal, Kawasan Perbatasan, Perdesaan, dan Daerah Transmigrasi</u> Pengembangan ekonomi perbatasan berbasis komoditas unggulan di PKS N Long Nawang, Tou Lumbis, Paloh Aruk, Jagoi Babang, Nunukan, dan PKS N Long Midang</p> |
| 9) | <p>Pulau Sumatra</p> <p><u>Pengembangan Kawasan Strategis:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Pengembangan komoditas unggulan dan industri pengolahan di beberapa KEK, seperti KEK Arun Lhokseumawe, KEK Tanjung Api-Api, rencana pengembangan KEK Pulau Baai, KEK/KI Sei Mangke, KEK/KI Galan Batang, KI Kuala Tanjung, KI Bintang Aerospace, KI Tanjung Enim, KI Keminking, KI Sadai, KI Tenayan, KI Tanjung Buton, KI Tanggamus, KI Pesawaran, KI Way Pisang, KI Katibung, dan KI Ladong, serta Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) antara lain KPBPB Batam—Bintan—Karimun, dan KPBPB Sabang Pengembangan pariwisata daerah sebagai penggerak ekonomi lokal melalui pengembangan Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP) Danau Toba, DPP Baru Padang—Bukittinggi, DPP Baru Batam—Bintan, DPP Bangka Belitung/KEK Tanjung Kalayang Preservasi; penanganan jalan <i>existing</i>; penyiapan <i>readiness criteria</i>; dan pengembangan jaringan konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara yang terintegrasi yang meliputi pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra. Penanganan Lalu Lintas Timur Riau, Penanganan Lintas Barat Sumatera, Jalan Lintas Tengah Lampung, Jalan Akses DPP Sabang, Jalan Trans Pulau Simelu, Jalan Akses DPP Danau Toba. <p><u>Pengembangan Kawasan Perkotaan</u> Pengembangan kawasan perkotaan di Wilayah Metropolitan Palembang dan Medan sebagai pemacu pertumbuhan ekonomi Pulau Sumatra dan peningkatan kualitas transportasi perkotaan multimoda di WM Medan (Mebidangro) serta penguatan keterkaitan desa dan kota yang mendukung pusat pertumbuhan wilayah</p> <p><u>Pengembangan Daerah Tertinggal, Kawasan Perbatasan, Perdesaan, dan Daerah Transmigrasi</u> pengembangan ekonomi perbatasan berbasis komoditas unggulan di PKS N Sabang, Bengkalis, dan PKS N Ranai, KPPN Aceh Timur, Toba Samosir, Samosir, Agam, Banyuasin, Muaro Jambi, Belitung, Bangka Selatan, Belitung Timur, Bintang Kepulauan, Karimun, Tulang Bawang, dan KPPN Mesuji.</p> |

| No. | Tema dan Isu Strategis (Renstra PUPR) |
|-----|--|
| | <p>10) Pulau Jawa dan Bali</p> <p><u>Pengembangan Kawasan Strategis</u></p> <p>a. Pengembangan komoditas unggulan dan industri pengolahan di beberapa KEK, seperti KEK Kendal, Singhasari, KEK Tanjung Lesung dan di beberapa KI, seperti KI Brebes, Madura, dan kawasan ekonomi kreatif dan digital; pengembangan pariwisata DPP Baru Bandung—Halimun—Ciletuh, DPP Borobudur, DPP Bromo—Tengger—Semeru, DPP Banyuwangi, dan DPP Revitalisasi Bali</p> <p>b. Preservasi; penyiapan <i>readiness criteria</i>; dan pengembangan jaringan konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara yang terintegrasi yang meliputi pembangunan Jalan Tol Serang—Panimbang, Jalan Tol Yogya—Bawen, Solo—Yogyakarta, Cilacap—Yogyakarta, Tol Probolinggo—Banyuwangi, Jalan lintas Pansela, dan Jalan lintas Penghubung Utara.</p> <p><u>Pengembangan Kawasan Perkotaan</u></p> <p>Pengembangan kawasan perkotaan di Wilayah Metropolitan Jakarta, Bandung, Semarang, dan Surabaya, serta WM Denpasar serta pembangunan Kota Baru Maja.</p> <p><u>Pengembangan Daerah Tertinggal</u></p> <p>Kawasan perbatasan, perdesaan dan daerah transmigrasi: pengembangan ekonomi perbatasan berbasis komoditas unggulan di KPPN Pandeglang, Sukabumi, Magelang, Kendal, Pamekasan, Banyuwangi, Klungkung, dan KPPN Buleleng</p> |
| 2. | <p>PENGARUSTAMAAN GENDER</p> |
| | <p>Kebijakan pengarusutamaan gender ditujukan bagi terwujudnya kesetaraan gender dalam bidang penyelenggaraan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan rakyat untuk mendukung peningkatan Indeks Pembangunan Gender (IPG) dan Indeks Pemberdayaan Gender (IDG). Kegiatan tersebut dilakukan melalui langkah-langkah sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) peningkatan penyusunan produk kebijakan/pengaturan yang responsif gender (NSPK); 2) peningkatan dan pengembangan penyediaan dan pemanfaatan data terpilah sebagai alat pemetaan data, identifikasi isu dan analisis gender untuk mengurangi kesenjangan gender dan pembuatan kebijakan/program/kegiatan pembangunan yang responsif gender; 3) peningkatan penyusunan perencanaan dan penganggaran yang responsif gender (PPRG); 4) pengembangan kelembagaan dengan pembentukan kelompok kerja (pokja) dan <i>focal point</i>, serta peningkatan kapasitas SDM melalui berbagai program pelatihan gender, PUG dan PPRG di tingkat pusat dan daerah; 5) peningkatan penyebarluasan informasi dan kerja sama dalam pertukaran pengetahuan dan pengalaman lintas sektor dengan melakukan kegiatan Komunikasi, Informasi dan Edukasi (KIE) melalui media cetak, elektronik, pameran, pertemuan-pertemuan, dan lain-lain; 6) pengembangan inovasi-inovasi kegiatan yang responsif gender berdasarkan penelitian, kajian-kajian, dan fakta-fakta lapangan; 7) peningkatan kerja sama dengan multipihak (K/L, pemerintah provinsi, kabupten/kota, lembaga-lembaga nasional dan internasional, donor, pihak swasta, masyarakat sipil dan pihak pemangku kepentingan lainnya) melalui perjanjian kesepakatan bersama/<i>memorandum of understanding</i> (MoU), dan ditindaklanjuti dengan perjanjian kerja sama (PKS); dan 8) peningkatan pemantauan dan evaluasi kegiatan responsif gender secara berkala sebagai masukan dan umpan balik untuk penyusunan kebijakan serta keberlangsungan program kegiatan yang responsif gender. |



| No. | Tema dan Isu Strategis (Renstra PUPR) |
|-----|--|
| 3. | PENGARUSTAMAAN INFRASTRUKTUR PUPR TANGGUH BENCANA |
| | <p>Kebijakan ini ditempuh sebagai upaya untuk mengakomodasi kondisi kebencanaan di Indonesia yang ditujukan untuk menghasilkan infrastruktur PUPR yang tangguh dan bisa mengurangi risiko bencana serta dapat mengurangi jumlah kerusakan infrastruktur dan lingkungan. Cakupannya adalah sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. penyediaan NSPK dan peningkatan implementasi standar keamanan bangunan infrastruktur, termasuk di dalamnya termuat antisipasi terhadap bencana, seperti gedung, jalan, jembatan bentang panjang, dan bendungan; 2. penerapan SNI/<i>uniform building code</i> keamanan struktural bangunan tahan gempa di jalan dan jembatan dengan kategori <i>safety critical objective</i> yang tetap harus dapat beroperasi meskipun terjadi bencana dengan kategori kuat sebagai jalur evakuasi dan jalur logistik; 3. pembangunan infrastruktur konektivitas dengan memperhatikan zona rawan bencana sesuai dengan kondisi <i>hazard</i> dan karakteristik wilayah rawan bencana; 4. pembangunan infrastruktur transportasi yang sekaligus dapat difungsikan sebagai bangunan mitigasi bencana (misalnya: jalan yang dibangun sebagai tanggul di daerah pesisir untuk mengurangi dampak bencana banjir rob atau tsunami); 5. penataan bangunan dan lingkungan permukiman yang berada di lokasi rawan bencana; 6. pemeliharaan dan penataan lingkungan di sekitar daerah aliran sungai (DAS); 7. penyediaan infrastruktur mitigasi dan kesiapsiagaan (<i>shelter</i>/tempat evakuasi sementara, jalur evakuasi dan rambu-rambu evakuasi) menghadapi bencana, yang difokuskan pada kawasan rawan dan risiko tinggi bencana dengan pengelolaan dan pemeliharaan yang melibatkan peran serta aktif masyarakat; 8. pelaksanaan simulasi tanggap darurat secara berkala untuk meningkatkan kesiapsiagaan terhadap bencana; 9. pengembangan teknologi ramah bencana pada setiap pembangunan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan; 10. pengembangan sistem informasi dan pengelolaan data ketahanan kebencanaan infrastruktur PUPR; 11. pemantauan dan evaluasi ancaman bencana banjir dan kekeringan serta peningkatan penyebaran informasi kebencanaan kepada masyarakat; 12. penyediaan sistem peringatan dini bencana tsunami, longsor, banjir dengan memastikan berfungsinya sistem peringatan dini dengan baik; dan 13. meningkatkan kecepatan respons/tanggap bencana untuk pemulihan dan penyelesaian rehabilitasi dan rekonstruksi infrastruktur PUPR pascabencana. |

3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Ditjen Bina Marga 2020—2024

3.3.1 Arah Kebijakan Umum Ditjen Bina Marga

Sesuai dengan ketentuan dalam Permen PPN/Bappenas Nomor 5 Tahun 2019 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Renstra K/L, yang dimaksud dengan *arah kebijakan* adalah penjabaran urusan pemerintahan dan/atau prioritas pembangunan sesuai dengan visi dan misi presiden yang rumusannya mencerminkan bidang urusan tertentu dalam pemerintahan yang menjadi tanggung jawab kementerian/lembaga dan berisi satu atau beberapa program untuk mencapai sasaran strategis penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan dengan indikator kinerja yang terukur. Ementara itu, strategi adalah langkah-langkah yang berisikan program-program indikatif untuk mewujudkan visi dan misi.

Arah kebijakan umum Ditjen Bina Marga dalam upaya mendukung tercapainya Prioritas Nasional 5 (PN-5) RPJMN 2020—2024, yakni dengan peningkatan konektivitas jalan nasional yang didukung dengan penyediaan aksesibilitas jalan nasional, peningkatan kondisi jalan nasional, dan penerapan jalan berkeselamatan. Sesuai dengan tugas dan fungsi Ditjen Bina Marga sebagai penyelenggara jalan, Ditjen Bina Marga mendukung prioritas nasional yang terdapat dalam Perpres Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJMN 2020 dengan menindaklanjuti arahan dan penugasan dari Pemerintah Republik Indonesia.

3.3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024

Pada **Tabel 3.5** berikut ini disampaikan arah kebijakan dan strategi pencapaian sasaran Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024. Sesuai dengan ketentuan dalam Permen PPN/Bappenas Nomor 5 Tahun 2019 di atas, arah kebijakan Ditjen Bina Marga disusun untuk setiap sasaran kegiatan (SK) sesuai dengan setiap kegiatan yang dilakukan sehingga secara keseluruhan akan mengerucut pada pencapaian sasaran program (SP) Ditjen Bina Marga seperti yang disampaikan pada **Gambar 2.5**.

Tabel 3. 5
Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran
Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024

| No. | Sasaran Kegiatan | Arah Kebijakan Berdasarkan IKK | Strategi Implementasi |
|-----|---|---|--|
| 1. | Peningkatan Pelaksanaan Preservasi dan Tingkat Kapasitas Jalan | Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Preservasi dan Peningkatan Kapasitas Jalan Nasional | <ul style="list-style-type: none"> • Penyusunan dokumen perencanaan, pelaksanaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan preservasi dan peningkatan kapasitas jalan nasional • Pelaksanaan pemeliharaan dan peningkatan jalan dan jembatan nasional dalam rangka mencapai kondisi jalan sesuai dengan target pemeringkatan kondisi dan target pemeringkatan keselamatan jalan • Pembangunan jalan dan jembatan untuk meningkatkan aksesibilitas jalan nasional (jalan strategis pada lintas utama pulau, kawasan prioritas, simpul transportasi, dan jalan bebas hambatan) • Pembangunan jalan bebas hambatan yang dibangun dengan dukungan pemerintah • Pembangunan <i>fly over</i> dan <i>underpass</i> pada jaringan jalan nasional di kawasan perkotaan termasuk perlintasan tidak sebidang antara jalan dan KA • Pelaksanaan dukungan jalan daerah |
| 2. | Pencapaian Pengaturan, Pengusahaan dan Pengawasan Jalan Tol | Pelaksanaan Pengaturan, Pengusahaan, dan Pengawasan dalam Pembangunan Jalan Tol | <ul style="list-style-type: none"> • Penyusunan dokumen penyiapan, pengaturan, pengusahaan, pengawasan, pemantauan, dan perjanjian kerja sama jalan tol • Pencapaian pembangunan jalan tol untuk mempersingkat waktu tempuh dan memperlancar distribusi barang dan penumpang |
| 3. | Peningkatan Pengaturan dan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan | Pelayanan Penanggulangan Darurat Akibat Bencana | <ul style="list-style-type: none"> • Penyaluran bantuan tanggap darurat akibat bencana |
| | | Peningkatan Kualitas Perencanaan dan Evaluasi Kinerja Penyelenggaraan Jalan | <ul style="list-style-type: none"> • Penguatan implementasi perencanaan penyelenggaraan jalan • Penguatan implementasi penyelenggaraan SAKIP |
| | | Pembinaan Pencapaian Pembangunan Jalan | <ul style="list-style-type: none"> • Pembinaan penerapan norma, standar, prosedur, dan kriteria perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi kinerja pembangunan jalan termasuk kawasan metropolitan dan kota besar • Pembinaan perencanaan teknis dan perencanaan pembangunan jalan • Pemeriksaan teknis jalan arteri primer dan kolektor primer 1 berdasarkan kepada aspek geometrik, perkerasan dan drainase, geoteknik dan lereng, serta lingkungan dan keterpaduan jaringan jalan. |

| No. | Sasaran Kegiatan | Arah Kebijakan Berdasarkan IKK | Strategi Implementasi |
|-----|------------------|--|--|
| | | Pembinaan Pencapaian Kualitas Kondisi Jalan dan Jembatan Wilayah 1 (Pulau Sumatra, Jawa, Kalimantan, dan Bali termasuk kawasan metropolitan dan kota besar di wilayah tersebut) | <ul style="list-style-type: none"> • Pembinaan penerapan norma, standar, prosedur, dan kriteria perencanaan, pelaksanaan, serta evaluasi kinerja preservasi jalan dan jembatan di wilayah Pulau Sumatra, Pulau Kalimantan, Pulau Jawa, dan Pulau Bali termasuk kawasan metropolitan dan kota besar di wilayah tersebut • Pembinaan perencanaan teknis serta perencanaan preservasi jalan dan jembatan |
| | | Pembinaan Pencapaian Pembangunan Jembatan | <ul style="list-style-type: none"> • Pembinaan penerapan norma, standar, prosedur, dan kriteria perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi kinerja pembangunan jembatan dan terowongan termasuk kawasan metropolitan dan kota besar • Pembinaan perencanaan teknis dan perencanaan pembangunan jembatan |
| | | Pembinaan Pencapaian Pembangunan Jalan Bebas Hambatan | <ul style="list-style-type: none"> • Penyusunan pembinaan, penerapan standar dan pemantauan evaluasi kinerja jalan bebas hambatan serta pengadaan tanah • Pembinaan perencanaan teknis, perencanaan pembangunan, pembinaan operasi dan pemeliharaan, serta pengadaan tanah jalan bebas hambatan • Pelaksanaan pengadaan tanah jalan bebas hambatan |
| | | Pembinaan Pencapaian Kualitas Kondisi Jalan dan Jembatan Wilayah 2 (Kep. Nusra, Pulau Sulawesi, Kep. Maluku dan P. Papua termasuk kawasan metropolitan dan kota besar di wilayah tersebut) | <ul style="list-style-type: none"> • Pembinaan penerapan norma, standar, prosedur, dan kriteria perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi kinerja preservasi jalan dan jembatan di wilayah Kepulauan Nusa Tenggara, Pulau Sulawesi, Kepulauan Maluku, dan Pulau Papua termasuk kawasan metropolitan dan kota besar di wilayah tersebut • Pembinaan perencanaan teknis serta perencanaan preservasi jalan dan jembatan |
| | | Peningkatan Kualitas Layanan Keteknikan Bidang Jalan dan Jembatan | <ul style="list-style-type: none"> • Penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pembinaan teknis pengembangan keahlian dan profesi dan jabatan fungsional bidang jalan dan jembatan, keselamatan jalan, layanan teknik, dan pelaksanaan analisa data dan pengembangan sistem informasi manajemen jalan dan jembatan • Pengelolaan aset dan laboratorium jalan dan jembatan • Pengaturan data dan pengembangan sistem informasi jalan dan jembatan • Pengembangan keahlian dan profesi dan pengelolaan jabatan fungsional |

| No. | Sasaran Kegiatan | Arah Kebijakan Berdasarkan IKK | Strategi Implementasi |
|-----|---|--|--|
| | | Peningkatan Pelayanan Keteknikan Bidang Jalan dan Jembatan | <ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan dan penerapan teknologi dan memberikan layanan teknis • Pengembangan dan penerapan teknologi dan memberikan layanan teknis di bidang perkerasan jalan, lingkungan jalan, dan peralatan survey • Pengembangan dan penerapan teknologi dan memberikan layanan teknis di bidang bahan jalan • Melaksanakan evaluasi teknis dan pemantauan perilaku jembatan khusus dan terowongan, memberikan dukungan administrasi dan teknis kepada Komisi Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan dan memberikan layanan rekomendasi teknis |
| | | Peningkatan Kepatuhan Internal dalam Penyelenggaraan Jalan | <p>Penyusunan kebijakan teknis dan kerangka kerja, pembinaan, pengendalian, pemantauan, evaluasi dan pelaporan kepatuhan intern dan manajemen risiko:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Penyiapan Bahan Penyusunan kebijakan teknis dan kerangka kerja kepatuhan intern serta manajemen risiko di Direktorat Jenderal Bina Marga; • Penyiapan bahan dan pelaksanaan pengendalian kepatuhan intern dan manajemen risiko terkait kecurangan dan proses bisnis dalam pencapaian target program dan kegiatan; • Penyiapan bahan dan pelaksanaan pembinaan teknis kepatuhan intern dan manajemen risiko termasuk pelaksanaan pemantauan dan evaluasi penerapannya atas SOP, kode etik, kode perilaku dan disiplin pegawai, pemenuhan kewajiban pegawai dalam pelaporan harta kekayaan dan perpajakan, serta pengendalian gratifikasi, kepatuhan penyelenggaraan pelayanan publik; dan pengelolaan pengaduan masyarakat; • Pelaksanaan konsolidasi pelaporan penyelenggaraan kepatuhan intern dan manajemen risiko. |
| 4. | Peningkatan Efektifitas dan Efisiensi Tata Kelola Penyelenggaraan Jalan | Peningkatan Dukungan Manajemen | <ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan efektivitas dan efisiensi tata kelola penyelenggaraan jalan yang berupa pelaksanaan anggaran, fasilitasi produk dan advokasi hukum, pengelolaan BMN, dan pelayanan kepegawaian |

3.4 Kerangka Regulasi Penyelenggaraan Jalan 2020—2024

3.4.1 Konteks Regulasi dalam Penyelenggaraan Jalan

Tugas penyusunan regulasi bidang penyelenggaraan jalan kepada pemerintah (*c.q.* Ditjen Bina Marga) secara spesifik tertuang dalam Pasal 18 (1) UU 38 Tahun 2004 tentang Jalan yang diperkuat juga dengan Pasal 184 Permen PUPR Nomor 13/PRT/M/2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PUPR.

Kebutuhan penyusunan dan perubahan regulasi di bidang jalan dapat didasarkan pada dua sifat dasar, yakni (1) *mandatory*, berupa pemenuhan terhadap mandat dari UU/PP tentang Jalan dalam rangka pengaturan lebih detail/lanjut di tingkat peraturan yang lebih rendah dan (2) *complementary*, berupa pengaturan teknis pelaksanaan suatu aktivitas dalam penyelenggaraan jalan yang membutuhkan kejelasan pengaturan sebagai dampak perkembangan kondisi lapangan dan lingkungan strategis yang berpengaruh.

Berdasarkan fungsinya, regulasi memiliki tiga fungsi utama, yakni (1) fungsi perubahan untuk mendukung perubahan konsep/sistem penyelenggaraan jalan sesuai dengan kebutuhan dan perkembangan zaman, (2) fungsi stabilisasi untuk memberikan kepastian tentang ketentuan teknis dan prosedural/administratif untuk melaksanakan setiap pokok kegiatan penyelenggaraan jalan yang diatur dalam UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, dan (3) fungsi fasilitasi untuk memfasilitasi kebutuhan atau pun peran *stakeholders*, baik dalam proses maupun hasil penyelenggaraan jalan.

3.4.2 Kebutuhan Penguatan Regulasi dalam Penyelenggaraan Jalan

UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan telah memuat sejumlah aspek pokok pengaturan yang perlu diperhatikan dalam perumusan regulasi teknis (NSPK) di bidang jalan yang berfungsi dalam hal perubahan, stabilisasi, serta fasilitasi. **Tabel 3.6** menyampaikan hasil identifikasi terhadap keberadaan regulasi *existing* dalam pelaksanaan mandat pengaturan dalam UU jalan, dan kebutuhan penguatannya disesuaikan dengan perkembangan di lapangan serta tantangan yang dihadapi.

Tabel 3. 6
Kerangka Regulasi 2020-2024

| No. | Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi | Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi <i>Existing</i> , Kajian, dan Penelitian | Unit Terkait/Institusi | Target Penyelesaian |
|-----|---|--|---|---------------------|
| 1. | Penguatan Kelembagaan Penyelenggaraan Jalan Nasional | | | |
| 1.1 | Penyusunan SK Dirjen Bina Marga tentang Peta Proses Bisnis di Lingkungan Ditjen Bina Marga | Pelaksanaannya didasarkan pada amanat Permen PAN RB Nomor 19 Tahun 2018 tentang Penyusunan Peta Proses Bisnis Instansi Pemerintah yang menggambarkan hubungan kerja yang efektif dan efisien antarunit organisasi untuk menghasilkan kinerja sesuai dengan tujuan pendirian organisasi agar menghasilkan keluaran yang bernilai tambah bagi pemangku kepentingan. | Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan | 2021 |
| 2 | Penguatan Otonomi Daerah Dalam Penyelenggaraan Jalan | | | |
| 2.1 | Peninjauan Kembali Permen PU 03/PRT/M/2012 tentang Pedoman Penetapan Fungsi Jalan dan Status Jalan | Amanat PP 34 Tahun 2006 tentang Jalan, terutama dalam Pasal 61 dan Pasal 62 perlu ditajamkan dan ditambahkan pengaturan tentang <ul style="list-style-type: none"> kerangka waktu dalam penetapan fungsi dan status agar tidak terjadi jeda waktu terlalu panjang antara SK menteri dengan SK gubernur dan sk bupati/walikota; konsekuensi logis terhadap administrasi dan hukum dari penetapan fungsi dan status jalan daerah; dan pertimbangan teknis dan administratif tentang pengusulan perubahan fungsi dan status jalan agar tidak terlalu politis. | Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan | 2022 |
| 2.2 | Revisi SK No. 77/KPTS/Db/1990 tentang Petunjuk Teknis Perencanaan dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten | SK Nomor 77/KPTS/DB/1990 masih menggunakan sejumlah asumsi perhitungan yang belum disesuaikan dengan perkembangan teknologi dan kebijakan terkait dengan penyelenggaraan jalan (idealnya disediakan pula petunjuk teknis untuk jalan provinsi dan jalan kota). | Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan | 2024 |
| 2.3 | Penyusunan konsep Permen Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat tentang Penugasan Penanganan Ruas Jalan daerah dengan Pendanaan APBN | Amanat PP Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan , terutama dalam Pasal 85 perlu dipertajam tentang <ul style="list-style-type: none"> penganggaran dalam rangka pelaksanaan program penanganan jaringan jalan merupakan kegiatan pengalokasian dana yang diperlukan untuk mewujudkan sasaran program; dalam hal pemerintah daerah belum mampu membiayai pembangunan jalan yang menjadi tanggung jawabnya secara keseluruhan, pemerintah dapat membantu sesuai dengan peraturan perundang-undangan; dan ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan pemberian bantuan pembiayaan kepada pemerintah daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dalam Permen. | Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan | 2021 |

| No. | Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi | Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi <i>Existing</i> , Kajian, dan Penelitian | Unit Terkait/Institusi | Target Penyelesaian |
|-----|--|---|---------------------------------|---------------------|
| 3 | Penguatan Penyelenggaraan Jalan Bebas Hambatan (Jalan Tol) | | | |
| 3.1 | Revisi Permen PUPR 01/PRT/M/2017 tentang Tata Cara Pelaksanaan Pengadaan Badan Usaha Untuk Pengusahaan Jalan Tol | Belum ada pengaturan atau dasar hukum terkait dengan penunjukan BUMN untuk melakukan pembangunan dan pengoperasian jalan tol serta terkait dengan mekanisme pengambilalihan pengusahaan jalan tol. | Direktorat Jalan Bebas Hambatan | 2022 |
| 3.2 | Penetapan Permen PUPR tentang Dukungan dan Jaminan Pemerintah dalam Pengusahaan Jalan Tol | Belum ada pedoman yang mengatur mengenai kebijakan terkait dengan besar/nilai serta bentuk dukungan dan jaminan dari pemerintah dalam meningkatkan kepastian usaha jalan tol. | Direktorat Jalan Bebas Hambatan | 2022 |
| 3.3 | Revisi Permen PUPR 16/PRT/M/2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol | Belum ada aturan tentang konsekuensi serta kewajiban para pihak mengenai upaya pemenuhan standar pelayanan minimal (SPM) jalan tol (jika harus penilaian terbukti SPM di suatu ruas jalan tol tidak terpenuhi). | Direktorat Jalan Bebas Hambatan | 2022 |
| 3.4 | Penetapan Permen PUPR tentang Perubahan Rencana Usaha dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol | Belum ada aturan tentang perubahan rencana usaha dalam perjanjian pengusahaan jalan tol. | Direktorat Jalan Bebas Hambatan | 2020 |
| 3.5 | Penetapan Permen PUPR tentang Tata Cara Penetapan Pengusahaan Jalan Tol atas Prakarsa Badan Usaha | Belum ada aturan tata cara penetapan pengusahaan jalan tol atas rencana badan usaha di dalam Permen PUPR. | Direktorat Jalan Bebas Hambatan | 2020-2021 |
| 3.6 | Revisi Permen PUPR 10/PRT/M/2018 tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan pada Jalan Tol | Perlu ada penyesuaian peraturan tentang tempat peristirahatan dan pelayanan di jalan tol terkait dengan pengembangan tempat istirahat. | Direktorat Jalan Bebas Hambatan | 2020-2021 |
| 3.7 | Revisi Permen PUPR no 16/PRT/M/2017 tentang Transaksi Tol Nontunai di Jalan Tol | Perlu ada penyesuaian atas transaksi tol nontunai di jalan tol terkait dengan MLFF. | Direktorat Jalan Bebas Hambatan | 2020 |

| No. | Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi | Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi <i>Existing</i> , Kajian, dan Penelitian | Unit Terkait/Institusi | Target Penyelesaian |
|-----|---|---|--|---------------------|
| 4 | Standardisasi Teknis dan Pedoman Penyelenggaraan Jalan | | | |
| 4.1 | Peninjauan Kembali Permen PU Nomor 02/PRT/M/2012 Tentang Pedoman Penyusunan Rencana Umum Jaringan Jalan | <p>Ini merupakan implementasi amanat Pasal 72 dan Pasal 74 PP 34/2006 tentang Jalan. Pedoman ini berkaitan dengan bagaimana teknik dan prosedur pelaksanaan penyusunan dokumen perencanaan jalan serta kedudukannya di dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional dan dokumen perencanaan lainnya. Namun, terkait dengan hal itu</p> <ul style="list-style-type: none"> diperlukan reviu terkait dengan pemangku kepentingan dalam pelaksanaan konsultasi publik untuk menghindari usulan yang sifatnya politis; diperlukan reviu terkait dengan acuan dalam penyusunan usulan rencana mengingat kondisi kebijakan saat ini yang cukup dinamis; dan diperlukan penjelasan terkait dengan hubungan dan sinergitas antara rencana umum dan renstra (K/L dan unit organisasi). | Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan | 2023 |
| 4.2 | Penyiapan Rakepmen PUPR tentang Penetapan Rencana umum Jangka Panjang dan Rencana Umum Jangka Menengah Jaringan Jalan | <p>Ini merupakan implementasi amanat Pasal 72 dan Pasal 74 PP 34/2006 tentang Jalan. Rakepmen ini berisi daftar rencana penanganan ruas jalan pada periode jangka panjang (indikasi 5 tahunan) dan jangka menengah (indikasi tahunan).</p> | Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan | 2021 |
| 4.3 | Penetapan Permen PUPR tentang Penetapan Rencana Umum Jalan Tol | <p>Ini merupakan implementasi amanat Pasal 12 PP 15/2005 tentang Jalan Tol. Rakepmen ini berisi daftar rencana penanganan ruas jalan tol pada periode waktu sesuai dengan yang akan ditetapkan dalam rakepmen.</p> | <ul style="list-style-type: none"> Direktorat Jalan Bebas Hambatan Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan | 2021 |
| 4.4 | Penyusunan Permen PU Standar Pelayanan Minimal Jalan Nasional | <p>Belum ada SPM untuk bidang jalan sesuai dengan ketentuan dalam PP 34/2006 tentang Jalan, terutama dalam Pasal 113.</p> | Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan | 2024 |

| No. | Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi | Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi <i>Existing</i> , Kajian, dan Penelitian | Unit Terkait/Institusi | Target Penyelesaian |
|-----|--|---|---|---------------------|
| 4.5 | Penyiapan Rakepmen PUPR tentang Penetapan Kelas Jalan Nasional | Ini merupakan amanat UU 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta PP 79/2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. | <ul style="list-style-type: none"> • Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan • Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan • Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah I • Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II | 2022 |
| 4.6 | Revisi Permen PU No. 11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan | Ini merupakan implementasi amanat Pasal 102 PP 34/2006 tentang Jalan. | Direktorat Bina Teknik | 2022 |
| 4.7 | Revisi Permen PU 13/PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan | Ini merupakan implementasi amanat Pasal 101, Pasal 104, dan Pasal 106 dalam PP 34/2006 tentang Jalan. | <ul style="list-style-type: none"> • Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan • Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah I • Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II | 2022 |
| 4.8 | Revisi Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997 | Manual ini perlu dilakukan pembaruan karena telah cukup lama diterbitkan (1997). | Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan | 2023 |
| 5 | Kebijakan Pendukung Pelaksanaan Penyelenggaraan Jalan | | | |
| 5.1 | Penyusunan PP tentang Dana Preservasi Jalan (<i>Road fund</i>) | Ini merupakan implementasi amanat Pasal 32 UU 22/2009 tentang LLAJ dan Pasal 123 PP 79/2013 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Perpres ini mengatur tentang mekanisme pengelolaan serta organisasi dan tata kerja unit pengelola dana preservasi jalan. Dalam penyusunan PP ini diperlukan Kerja sama dan koordinasi bersama Kementerian Perhubungan dan Kementerian Keuangan. | Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan | 2024 |

| No. | Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi | Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi <i>Existing</i> , Kajian, dan Penelitian | Unit Terkait/Institusi | Target Penyelesaian |
|-----|--|--|---|---------------------|
| 5.2 | Penyusunan Perpres tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan | Ini merupakan implementasi amanat Pasal 3 pada PP 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan. | Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan | 2021 |
| 5.3 | Penyusunan Regulasi tentang penerapan <i>Green Road</i> | Ini merupakan implementasi amanat Pasal 93 pada PP 15 tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang dan Pasal 7 pada Permen PU 05 tahun 2015 tentang Pedoman Umum Implementasi Konstruksi Berkelanjutan pada Penyelenggaraan Infrastruktur Bidang Pekerjaan Umum dan Perumahan | Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan | 2021 |
| 5.4 | Penyusunan Petunjuk Teknis Laporan SPIP dan Manajemen Risiko | Ini merupakan implementasi amanat Permen PUPR Nomor 20 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) Kementerian PUPR | Direktorat Kepatuhan Intern | 2021 |
| 5.5 | Penyusunan Prosedur Evaluasi Midterm Review terhadap Sasaran dan Target Renstra Bina Marga | Ini merupakan implementasi amanat PP 39 Tahun 2006 tentang Tata Cara Pengendalian dan Evaluasi Pelaksanaan Rencana Pembangunan | Direktorat Kepatuhan Intern | 2021 |

3.5 Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Jalan 2020—2024

Dalam rangka menghadapi tantangan penyelenggaraan jalan di periode Renstra 2020—2024 serta memperhatikan kinerja kelembagaan *existing* dalam menyelenggarakan jalan di periode Renstra 2015—2019, telah dilakukan beberapa upaya penguatan kelembagaan, di antaranya, sebagai berikut.

1. Penguatan Kelembagaan Fasilitas Penyelenggaraan Jalan Daerah

Sebagaimana diketahui bahwa panjang jalan daerah (jalan provinsi dan jalan kabupaten/kota) mengkomposisi lebih dari 91,28% dari total panjang jalan secara keseluruhan di Indonesia. Dengan demikian, keberhasilan atau pun kinerja dari penyelenggaraan jalan daerah sangat signifikan terhadap pencapaian konektivitas nasional dan peran jalan secara keseluruhan.

Pada tahun 2019 tingkat kemantapan jalan daerah masih relatif rendah, yakni kemantapan jalan provinsi sekitar 68,49%, sedangkan kemantapan jalan Kabupaten/kota sebesar 56,93%. Angka ini masih cukup jauh dibandingkan dengan yang diharapkan dalam RPJMN 2015—2019 yang menginginkan capaian kemantapan jalan provinsi pada tahun 2019 mencapai 75% dan kemantapan jalan kabupaten/kota mencapai 65% pada tahun 2019. Berdasarkan kondisi tersebut, target kondisi jalan daerah pada RPJMN 2020—2024 tidak mengalami perubahan, yakni tetap 75% mantap untuk jalan provinsi dan 65% mantap untuk jalan kabupaten/kota.

Selama periode 2015—2019, pembinaan penyelenggaraan jalan daerah dilakukan oleh dua subdirektorat di Direktorat Jalan Bebas Hambatan, Perkotaan, dan Fasilitas Jalan Daerah, yakni (1) Subdirektorat Manajemen dan Evaluasi Jalan Daerah serta (2) Subdirektorat Bimbingan Teknik Jalan Daerah. Dalam praktiknya, aktivitas fasilitas penyelenggaraan jalan daerah, khususnya dalam pelaksanaan DAK, Subdirektorat Manajemen dan Evaluasi Jalan Daerah juga dibantu oleh Satker P2JN (BBPJN/BPJN) yang sebenarnya tidak memiliki tugas dan fungsi yang spesifik terkait dengan pembinaan jalan daerah.

Dengan cakupan jumlah pemerintahan daerah yang mencapai 548 daerah (terdiri atas 34 provinsi dan 514 kabupaten/kota), dirasakan harus ada suatu unit organisasi yang didedikasikan untuk memfasilitasi penyelenggaraan jalan daerah. Bahkan, dalam konteks yang lebih luas terkait dengan infrastruktur PUPR secara keseluruhan, idealnya terdapat suatu pusat yang mengoordinasikan proses fasilitas penyelenggaraan infrastruktur daerah, baik jalan dan jembatan, sumber daya air, maupun perumahan dan permukiman.

Salah satu upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan kinerja penyelenggaraan jalan daerah pada tahun 2019 adalah dibentuknya Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah (PFID) yang di dalamnya terdapat Bidang Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan (BPJJ) sebagaimana diatur dalam Pasal 1404 s.d. 1407 PUPR 03/PRT/M/2019 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PUPR. Dengan demikian, diharapkan Bidang Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan di PFID dapat mengoordinasikan pelaksanaan kegiatan pembinaan penyelenggaraan jalan provinsi/kabupaten/kota. Namun, berdasarkan pada evaluasi pelaksanaan kegiatan fasilitas penyelenggaraan jalan daerah yang dilakukan oleh PFID, dirasakan bahwa dengan sumber daya yang tersedia, fokus fasilitas secara optimal lebih ditekankan pada pengalokasian dan pengawasan DAK bidang jalan. Jadi, dalam Permen PUPR

Nomor 13 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PUPR telah dibentuk Subdirektorat Jalan Daerah pada Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan.

Selain itu, terdapat penambahan tugas dan fungsi dalam UPT BBPJN/BPJN untuk melakukan penyiapan, pelaksanaan, serta pengolahan data dan informasi jalan dan jembatan serta verifikasi data jaringan jalan daerah dan verifikasi usulan pemograman jalan daerah, sebagaimana tercantum dalam Permen PUPR Nomor 16 Tahun 2020 sebagai revisi Permen PUPR 20/PRT/M/2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

2. Penguatan Bisnis Proses Penyelenggaraan Jalan Nasional

Sebagaimana disampaikan pada **Subbab 3.5.1** bahwa kelembagaan penyelenggaraan jalan nasional periode 2015—2019 di Ditjen Bina Marga dilakukan dengan struktur (1) direktorat teknis di pusat yang berbasis kompetensi (Direktorat Pembangunan, Direktorat Preservasi, dan Direktorat Jembatan) yang bertugas merumuskan kebijakan dan mengendalikan pelaksanaannya secara makro nasional dengan dibantu implementasi kegiatan di lapangan oleh (2) UPT berupa balai (BBPJN/BPJN dan Balai Jembatan Khusus dan Terowongan).

Evaluasi atas kinerja kelembagaan tersebut menghasilkan simpulan bahwa struktur direktorat teknis di pusat yang berbasis kompetensi berdampak cukup baik terhadap aspek teknis dari tiap-tiap kegiatan penanganan jalan (pembangunan jalan, preservasi jalan, dan penanganan jembatan). Namun, hal itu cukup banyak mengalami kendala dalam proses perencanaan program dan anggaran tahunan terkait dengan koordinasi antara balai (yang sifatnya kewilayahan) dan direktorat teknis (yang berbasis kompetensi). Selain itu, risiko rentang kendali dari direktorat teknis menjadi lebih besar jika dibandingkan dengan direktorat yang berbasis wilayah (seperti pada periode Renstra 2010—2014).

Untuk periode RPJMN 2020—2024, Presiden memberikan arahan tentang lima prioritas pembangunan nasional 2020—2024. Salah satunya adalah pelaksanaan penyederhanaan birokrasi, termasuk di dalamnya adalah penyederhanaan eselon (unit kerja pusat dibatasi sampai dengan eselon II dengan dukungan struktur dibawahnya berupa jabatan fungsional). Artinya, ke depan di lingkungan Ditjen Bina Marga, khususnya di kantor pusat, hanya akan ada pejabat eselon II/direktur. Selanjutnya, fungsi eselon III dan eselon IV di setiap direktorat akan dilaksanakan oleh para pejabat fungsional.

Oleh karena itu, untuk meningkatkan kinerja penyelenggaraan jalan pada periode Renstra 2020—2024, dilakukan penyempurnaan dan penguatan dalam struktur kelembagaan serta bisnis proses penyelenggaraan jalan nasional, khususnya pada unit organisasi eselon II pusat serta UPT di lingkungan Ditjen Bina Marga sebagai berikut.

1. Sekretariat Ditjen memiliki tugas memberikan dukungan manajemen dan dukungan teknis bagi seluruh unit kerja di lingkungan Ditjen Bina Marga, termasuk di dalamnya organisasi dan tata laksana, keuangan, dan umum (termasuk BMN), hukum dan komunikasi publik serta kerja sama, serta pengelolaan dan pengukuran kinerja.
2. Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan memiliki tugas dalam hal penyiapan perumusan kebijakan di bidang keterpaduan sistem jaringan, strategi, pemrograman dan penganggaran, pengelolaan kerja sama luar negeri, serta pembinaan teknis jalan daerah.

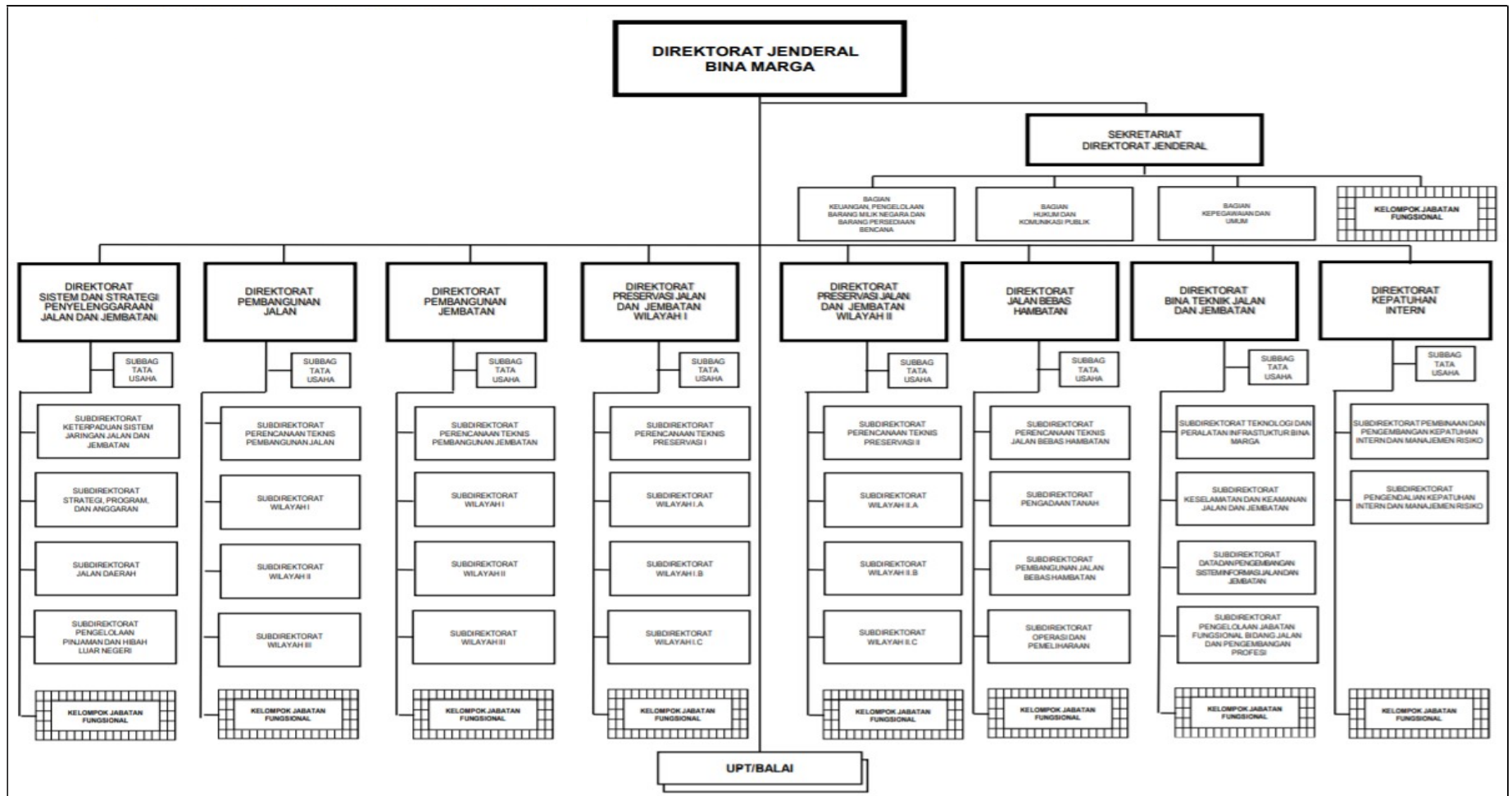
3. Direktorat Pembangunan Jalan memiliki tugas dalam perencanaan teknis dan pengendalian pelaksanaan pembangunan jalan nasional di seluruh wilayah NKRI (subdirektorat per wilayah I, II, dan III).
4. Direktorat Pembangunan Jembatan memiliki tugas dalam hal perencanaan teknis dan pengendalian pelaksanaan pembangunan jembatan pada jalan nasional di seluruh wilayah NKRI (subdirektorat per wilayah I, II, dan III).
5. Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah I dan Wilayah II (dipecah menjadi dua direktorat wilayah secara nasional karena skala kegiatannya sangat besar) memiliki tugas dalam hal perencanaan teknis dan pengendalian pelaksanaan preservasi jalan dan nasional di seluruh wilayah NKRI (subdirektorat per wilayah I.A, I.B, I.C, II.A, II.B, dan II.C);
6. Direktorat Jalan Bebas Hambatan memiliki tugas dalam perencanaan dan pemrograman, pengadaan tanah dan pengendalian pelaksanaan pembangunan, serta pengoperasian jalan bebas hambatan/jalan tol.
7. Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan memiliki tugas dalam hal perumusan standar dan pedoman, pengendalian keselamatan dan keamanan jalan, pengembangan sistem data dan informasi jalan, serta pengembangan profesi.
8. Direktorat Kepatuhan Intern memiliki tugas melaksanakan penyusunan kebijakan teknis kerangka kerja, pembinaan, pengendalian, pemantauan, evaluasi dan pelaporan kepatuhan intern dan manajemen risiko di Direktorat Jenderal Bina Marga.
9. Balai (UPT BBPJN/BPJN) memiliki tugas melaksanakan kegiatan teknis pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan nasional di lapangan (di setiap ruas jalan nasional) sesuai dengan pembagian wilayahnya masing-masing, yaitu sebagai berikut:
 - a) enam balai besar pelaksanaan jalan nasional tipe A, yaitu BBPJN Sumatra Utara; BBPJN Sumatra Selatan; BBPJN DKI Jakarta-Jawa Barat; BBPJN Jawa Tengah-DI Yogyakarta; BBPJN Jawa Timur-Bali; dan BBPJN Sulawesi Selatan;
 - b) satu balai besar pelaksana jalan nasional tipe B, yaitu BBPJN Kalimantan Timur;
 - c) dua puluh enam (26) balai pelaksana jalan, yaitu BPJN Aceh; BPJN Riau; BPJN Kepulauan Riau; BPJN Sumatera Barat; BPJN Jambi; BPJN Bengkulu; BPJN Bangka Belitung; BPJN Lampung; BPJN Banten; BPJN NTB; BPJN NTT; BPJN Kalimantan Barat; BPJN Kalimantan Selatan; BPJN Kalimantan Utara; BPJN Kalimantan Tengah; BPJN Sulawesi Utara; BPJN Gorontalo; BPJN Sulawesi Tengah; BPJN Sulawesi Tenggara; BPJN Sulawesi Barat; BPJN Maluku; BPJN Maluku Utara; BPJN Jayapura; BPJN Merauke; BPJN Papua Barat; dan BPJN Wamena; dan
 - d) empat (4) balai teknik, yaitu Balai Bahan Jalan; Balai Struktur Jembatan; Balai Geoteknik dan Terowongan; Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan.

Secara umum, bisnis proses penyelenggaraan jalan dimulai dari pelaksanaan peran Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan dengan penetapan fungsi dan status jalan serta dokumen RUJPJJ, Renstra Ditjen Bina Marga, serta Rencana Kerja Tahunan (RKT), Rencana Kegiatan dan Anggaran (RKA) Ditjen Bina Marga. Proses penyusunan perencanaan untuk jangka panjang, menengah, dan pendek tersebut dilakukan oleh Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan dengan mempertimbangkan masukan dari Direktorat Pembangunan Jalan, Direktorat Pembangunan Jembatan, Direktorat

Preservasi Wilayah I dan Wilayah II, Direktorat Jalan Bebas Hambatan, Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan, serta Direktorat Kepatuhan Intern.

Kemudian, proses perencanaan program dan anggaran serta pelaksanaan penanganan jalan/jembatan dilakukan oleh balai dengan bimbingan dan supervisi dari Direktorat Pembangunan Jalan, Direktorat Pembangunan Jembatan, Direktorat Preservasi Wilayah I dan Wilayah II, dan Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan. Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan secara khusus bertugas untuk menyusun standar dan pedoman teknis berikut dengan melakukan bimbingan teknik dan supervisi/pemantauan dan evaluasi terhadap pelaksanaan kegiatan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan yang dilakukan oleh balai untuk memastikan kesesuaiannya dengan standar teknis yang berlaku.

Penguatan sistem kelembagaan Ditjen Bina Marga untuk periode Renstra 2020—2024 disampaikan pada **Gambar 3.1**.



Gambar 3.1
 Organisasi dan Tata Kerja Ditjen Bina Marga Periode Renstra 2020-2024
 (Sumber: Permen PUPR Nomor 13 Tahun 2020)

BAB 4

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

RENCANA STRATEGIS

2020-2024

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 Target Kinerja Penyelenggaraan Jalan 2020—2024

4.1.1 Target Sasaran Program Infrastruktur Konektivitas

Program “Infrastruktur Konektivitas” di lingkungan Ditjen Bina Marga disusun secara hierarkis mulai dari

1. Sasaran Strategis (SS) Kementerian PUPR, yaitu “Meningkatnya Konektivitas Jaringan Jalan Nasional”;
2. Sasaran Program (SP) Unit Organisasi Ditjen Bina Marga, yaitu “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Nasional”;
3. sasaran kegiatan unit kerja/UPT (eselon II); dan
4. *outcome* kegiatan satuan kerja.

Terkait dengan SS “Meningkatnya Konektivitas Jaringan Jalan Nasional”, Ditjen Bina Marga memiliki indikator kinerja sasaran strategis (IKSS) berupa “Waktu tempuh pada jalan lintas utama pulau sebesar 1,9 jam per 100 km” pada akhir 2024 dalam rangka mencapai SP untuk “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Nasional”.

Pencapaian SP tersebut didukung oleh tiga indikator kinerja program (IKSP), antara lain, meliputi

1. tingkat aksesibilitas jalan nasional (target 2024=87,9%);
2. pemeringkatan kondisi jalan nasional (target 2024=2,50); dan
3. pemeringkatan keselamatan jalan nasional (target 2024=2,82).

Kegiatan IKSP tersebut diwujudkan dalam tiga kegiatan (detail pada **Tabel 4.1** dan **Tabel 4.2**) sebagai berikut.

1. Kegiatan 1 adalah pelaksanaan preservasi dan peningkatan kapasitas jalan nasional yang capaian *output* fisik dan nonfisiknya dilakukan oleh semua balai pelaksana jalan.
2. Kegiatan 2 adalah pengaturan, pengusahaan, dan pengawasan jalan tol yang dilaksanakan oleh BPJT.
3. Kegiatan 3 adalah pengaturan dan pembinaan penyelenggaraan jalan dan jembatan yang dilaksanakan oleh seluruh direktorat di lingkungan Ditjen Bina Marga.

Upaya pencapaian ketiga kegiatan tersebut membutuhkan peran serta dari semua unit eselon II (level direktorat), unit pelaksana teknis/unit kerja, hingga satker di lingkungan Ditjen Bina Marga guna terwujudnya sasaran strategis “Meningkatnya Konektivitas Jaringan Jalan Nasional”.

Tabel 4.1
Perincian Sasaran Kegiatan Program Infrastruktur Konektivitas

| PROGRAM 2: INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|------|------|-------------|---|---|-----------------------------------|-------|------------|---|---|---|--|---|---|---|-----|-----|-----|--------------------------------------|-------------------------------------|-----|-----|-----|---|---------------------------------|--------------------------------------|------|-------|-------|-------|----|-----|-----|-----|-----|-----|
| SASARAN PROGRAM: Meningkatnya kinerja pelayanan jalan nasional | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| KEGIATAN 1 | | | | | KEGIATAN 2. | | | | | KEGIATAN 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| KEGIATAN | PELAKSANAAN PRESERVASI DAN PENINGKATAN KAPASITAS JALAN NASIONAL | | | | | PENGATURAN, PENGUSAHAAN DAN PENGAWASAN JALAN TOL | | | | | PENGATURAN DAN PEMBINAAN PENYELENGGARAAN JALAN DAN JEMBATAN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | UNIT KERJA | BALAI PELAKSANA JALAN | | | | | BADAN PENGATUR JALAN TOL | | | | | SEKRETARIAT DIREKTORAT JENDERAL | | | | | DIREKTORAT SISTEM DAN STRATEGI PENYELENGGARAAN JALAN DAN JEMBATAN | | | | | DIREKTORAT PEMBANGUNAN JALAN | | | | | DIREKTORAT PEMBANGUNAN JEMBATAN | | | | | | | | | | | |
| SASARAN KEGIATAN | | Peningkatan pelaksanaan preservasi dan tingkat kapasitas jalan | | | | | Pencapaian pengaturan, pengusaha dan pengawasan jalan tol | | | | | Peningkatan Pengaturan dan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Tingkat pencapaian kinerja pelaksanaan preservasi dan peningkatan kapasitas jalan nasional | | | | | Tingkat pencapaian pembangunan jalan bebas hambatan | | | | | Tingkat layanan penanggulangan darurat akibat bencana | | | | | Tingkat kualitas perencanaan dan evaluasi kinerja penyelenggaraan jalan | | | | | Tingkat pencapaian pembangunan jalan | | | | | Tingkat pencapaian pembangunan jembatan | | | | | | | | | | | | |
| PARAMETER | 1 | Tingkat Aksesibilitas Jalnas (%) | | | | | 1 | Panjang Jalan Tol yang Beroperasi | | | | | 1 | Tingkat Penyaluran Bantuan Tanggap Bencana | 1 | Tingkat implementasi perencanaan penyelenggaraan jalan | | | | | 1 | Panjang jalan yang dibangun | | | | | 1 | Panjang jembatan yang dibangun | | | | | | | | | | |
| | % | 81,8 | 82,8 | 84,6 | 85,8 | 87,9 | | | | | | | | | % | 95 | 95 | 95 | 95 | 95 | km | 458 | 590 | 695 | 672 | 583 | km | 18,6 | 3,4 | 5,1 | 5,0 | 6,2 | | | | | | |
| | 2 | Rating kondisi jalnas | | | | | | | | | | | | | 2 | Tingkat implementasi penyelenggaraan SAKIP | | | | | 2 | Panjang jalan yang dilebarkan (14m) | | | | | 2 | Panjang Fly Over/Underpass Terbangun | | | | | | | | | | |
| | Nilai | 2,73 | 2,64 | 2,61 | 2,57 | 2,49 | Km | 338,4 | 346,1 | 262,8 | 646,8 | 919,3 | | | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | Nilai | 80 | 81 | 82 | 83 | 84 | km | 38,0 | 49,4 | 453,3 | 339,1 | 166,9 | km | 2,8 | 8,9 | 8,7 | 7,1 | 3,5 |
| | 3 | Rating keselamatan jalnas | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nilai | 3,51 | 3,14 | 2,95 | 2,89 | 2,82 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



Sesuai dengan struktur sasaran dan indikator kinerja utama program penyelenggaraan jalan tahun 2020—2024 dan dengan mempertimbangkan kebutuhan sesuai dengan perkembangan lingkungan strategis serta kemampuan Ditjen Bina Marga dari hasil evaluasi pelaksanaan Renstra 2015—2019, ditetapkan target sasaran program penyelenggaraan jalan untuk periode Renstra 2020—2024 sebagaimana digambarkan dalam **Tabel 4.2** berikut ini.

Tabel 4.2
Target Kinerja Sasaran Program Penyelenggaraan Jalan 2020—2024

| No. | Sasaran | Indikator Kinerja | Satuan | Target | | | | | |
|-----|---|--|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | | | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| 1. | Meningkatnya Konektivitas Jaringan Jalan Nasional | Waktu tempuh di jalan lintas utama pulau* (dalam jam per 100 km) (koridor jalan nasional dengan waktu tempuh <1,9 jam per 100 km) | Jam | 2,28 | 2,21 | 2,19 | 2,09 | 2,08 | 1,90 |
| 2. | Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Nasional | IKP1 Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional (% PKN, PKW, PKSN, simpul transportasi nasional, dan kawasan strategis nasional (KSPN, KEK, KI Prioritas, 3TP/DTPK) yang telah diakses jalan nasional) | % | 81,30 | 81,80 | 82,80 | 84,60 | 85,80 | 87,90 |
| | | IKP2 Pemeringkatan Kondisi Jalan Nasional (rata-rata pemeringkatan nilai IRI, PCI, umur struktur jalan, dan drainase jalan di seluruh ruas jalan nasional) | Nilai | 3,04 | 2,70 | 2,63 | 2,61 | 2,57 | 2,50 |
| | | IKP3 Tingkat Keselamatan Jalan Nasional (Indeks Keselamatan jalan) | Nilai | 3,52 | 3,51 | 3,14 | 2,95 | 2,89 | 2,82 |

Tabel 4.2 menggambarkan target keluaran dari kegiatan utama Ditjen Bina Marga untuk periode Renstra 2020—2024 sesuai dengan perkiraan kebutuhan perkembangan dan kapasitas (*delivery capacity*) dari unit kerja di lingkungan Ditjen Bina Marga. Target capaian untuk setiap indikator kinerja kegiatan (IKK) Ditjen Bina Marga yang menjadi pendukung dari kegiatan utama tersebut selengkapnya disampaikan di **Lampiran 2**.

4.1.2 Strategi Pencapaian Sasaran Program

A. Konektivitas

Target kinerja untuk SS adalah meningkatnya konektivitas jaringan jalan nasional dengan pencapaian IKSS waktu tempuh sebesar 1,9 jam per 100 km di lintas utama pulau. Ditjen Bina Marga menetapkan pencapaian waktu tempuh di atas pada 52 koridor terpilih dengan rincian sebagai berikut.

Tabel 4. 3
Daftar Perincian Koridor Terpilih untuk Perhitungan Waktu Tempuh

| PULAU | NO | RUTE | PULAU | NO | RUTE | PULAU | NO | RUTE |
|-----------------|----|-----------------------|-----------------|---------------------|----------------------------|-------------|----|--------------------------------------|
| BALI | 1 | Gilimanuk - Beringkit | SUMATERA (toll) | 18 | Banda Aceh - Medan | JAWA (Toll) | 36 | Merak - Jakarta |
| | 2 | Gilimanuk - Singaraja | | 19 | Banda Aceh - Sibolga | | 37 | Jakarta - Cikampek |
| | 3 | Beringkit - Singaraja | | 20 | Medan - Sibolga | | 38 | Jakarta - Sukabumi |
| | 4 | Singaraja -Klungkung | | 21 | Medan - Pekanbaru | | 39 | Cikampek - Cirebon |
| | 5 | Beringkit - Tohpati | | 22 | Pekanbaru - Padang | | 40 | Cikampek - Bandung |
| | 6 | Tohpati - Klungkung | | 23 | Pekanbaru - Jambi | | 41 | Sukabumi - Bandung |
| | 7 | Tohpati - Nusa Dua | | 24 | Jambi - Padang | | 42 | Bandung - Tasikmalaya |
| SULAWESI (toll) | 8 | Manado - Gorontalo | | 25 | Jambi - Palembang | | 43 | Cirebon - Tasikmalaya |
| | 9 | Gorontalo - Palu | | 26 | Palembang - Bengkulu | | 44 | Cirebon - Semarang |
| | 10 | Palu - Tarengge | | 27 | Palembang - Bandar Lampung | | 45 | Tasikmalaya - Yogyakarta |
| | 11 | Palu - Mamuju | | 28 | Bandar Lampung - Bakauheni | | 46 | Semarang - Yogyakarta |
| | 12 | Mamuju - Parepare | | 29 | Sibolga - Padang | | 47 | Semarang - Surakarta |
| | 13 | Tarengge - Kolaka | | 30 | Pontianak - Palangkaraya | | 48 | Yogyakarta - Surakarta |
| | 14 | Kolaka - Kendari | | 31 | Banjarmasin - Palangkaraya | | 49 | Surakarta - Surabaya |
| | 15 | Tarengge - Parepare | | 32 | Banjarmasin - Balikpapan | | 50 | Semarang - Surabaya (northern route) |
| | 16 | Parepare - Makassar | | 33 | Samarinda - Balikpapan | | 51 | Surabaya - Malang |
| | 17 | Makassar - Watampone | | 34 | Palangkaraya - Samarinda | | 52 | Surabaya - Banyuwangi |
| | | KALIMANTAN (toll) | 35 | Samarinda - Tarakan | | | | |

Pada **Tabel 4.3** ditunjukkan koridor terpilih di lima pulau besar dengan kinerja rata-rata *existing* waktu tempuh adalah 2,3 jam per 100 km yang masih tertinggal dibandingkan dengan negara tetangga, seperti Thailand dan Malaysia yang memiliki waktu tempuh rata-rata di bawah 2,0 jam per 100 km. Adanya waktu tempuh yang tinggi dapat berdampak pada biaya logistik yang tinggi sehingga dapat menghambat daya saing Indonesia di dunia global. Diharapkan pada tahun 2024 dapat diwujudkan dominasi jaringan jalan nasional yang memiliki waktu tempuh di bawah 1,9 jam per 100 km. Sebaran 52 koridor terpilih dapat dilihat pada **Gambar 4.1**.

B. Aksesibilitas Jalan Nasional

Target kinerja IKSP1 Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional adalah sebesar 87,90% pada tahun 2024. Artinya, sebanyak 87,90% dari pusat kegiatan (PKN, PKW, PKSN), simpul transportasi strategis (pelabuhan utama; pelabuhan pengumpul; bandara pengumpul primer, sekunder, tersier yang berada di ibu kota provinsi, pelabuhan penyeberangan kelas I; pelabuhan angkutan sungai danau dan penyeberangan skala pengumpul; dan terminal tipe A) serta kawasan strategis nasional (KSPN, KEK, KI prioritas, dll) telah diakses oleh jaringan jalan nasional. Dalam hal ini pusat kegiatan atau simpul transportasi didefinisikan telah terakses apabila jalan nasional telah terhubung sampai dengan pintu masuk (*gate*) dari tiap-tiap pusat kegiatan. Khusus untuk pelabuhan, bandara, kawasan industri (KI), dan kawasan ekonomi khusus (KEK) tempat jalan akses berada dalam kewenangan operator/pengembang (*developer*), akses jalan nasional hanya sampai pada titik awal jalan yang dikelola oleh operator/*developer*. Pada tahun 2019 pusat kegiatan dan simpul transportasi yang telah teridentifikasi untuk dihubungkan atau diakses oleh jalan nasional adalah sebanyak 897 *nodes*. Tingkat aksesibilitas pada tahun 2019 adalah 80,70%.

C. Pemeringkatan (*Rating*) Kondisi Jalan

Target Kinerja IKSP2 *Rating* Kondisi Jalan Nasional adalah sebesar 2,50 pada tahun 2024. Artinya, nilai pembobotan rata-rata untuk nilai IRI, PCI, sisa umur perkerasan (RSL), dan efektivitas drainase jalan di seluruh ruas jalan nasional adalah sekitar 2,50 (skor 1= sangat baik, skor 5 = sangat buruk) atau secara umum, dalam kondisi mantap (antara kondisi baik dan sedang). Bobot tiap-tiap komponen tersebut adalah (1) IRI 60%; (2) PCI 10%; (3) RSL 15%; dan (4) efektivitas drainase 15%. Tiap komponen juga memiliki skor individu yang berupa bilangan bulat dalam rentang 1 sampai dengan 5. Setiap skor kemudian dikalikan dengan faktor pembobot yang telah ditentukan untuk memperoleh nilai IKSP Komponen Final. Namun, apabila ada setidaknya satu dari keempat IKSP komponen tersebut yang memperoleh skor 5, nilai IKP *Rating* Kondisi Jalan Final secara otomatis adalah 5. Nilai final ini mengindikasikan perlu adanya penanganan/perbaikan pada segmen tersebut untuk mencapai tingkat layanan yang disyaratkan.

IKSP *Rating* Kondisi Jalan merupakan sistem pengukuran yang tepat bagi Ditjen Bina Marga karena mengombinasikan komponen-komponen penting dari aspek teknis kondisi jalan, tetapi dengan kemasan yang mudah dipahami.

D. Pemeringkatan (*Rating*) Keselamatan Jalan

Target Kinerja IKSP3 Tingkat Keselamatan Jalan Nasional adalah sebesar 2,82 pada tahun 2024. Artinya, nilai pembobotan rata-rata dari seluruh ruas jalan nasional di wilayah yang telah ditangani risiko terjadi kecelakaan sebesar 2,82 (skor 1=risiko kecelakaan pada level sangat rendah dan skor 5=risiko kecelakaan pada level sangat tinggi). Target nilai 2,82 menunjukkan kinerja keselamatan jalan pada level sedang, yaitu seluruh komponen dari aspek jalan yang berkeselamatan sudah ditangani (*zero blackspot*), tetapi tingkat kecelakaan di ruas jalan nasional masih ada kemungkinan terjadi karena diakibatkan oleh faktor lainnya.

Target kinerja ini diperoleh dari dua komponen, yaitu komponen kecelakaan dan komponen *blackspot*. Pembobotan pada dua komponen tersebut adalah komponen kecelakaan 70% dan komponen *blackspot* 30%. Komponen kecelakaan diperoleh dari rasio angka kecelakaan terhadap jumlah populasi pada level pelaksana tertentu (provinsi/balai/pulau/nasional). Sementara itu, komponen *blackspot* berada pada jumlah populasi di level pelaksana tertentu. Ditjen Bina Marga telah mengidentifikasi jumlah *blackspot* pada tahun 2019 di jaringan jalan nasional adalah 929 titik.

Sementara itu, jumlah kecelakaan yang terjadi di jalan nasional (2018) mencapai 65.382 kasus. Dengan data tersebut, *baseline* tingkat keselamatan jalan nasional pada tahun 2019 adalah 3,52.

Target kinerja keselamatan jalan sebesar 2,82 dikoordinasikan oleh Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan melalui penanganan rehabilitasi, pelebaran jalan menuju standar, perbaikan simpang, perbaikan bahu jalan, perbaikan drainase, dan pemasangan atribut perlengkapan jalan (pemasangan marka, *warning light*, perbaikan atau pemasangan *guardrail*, pemasangan rambu, mata kucing, penerangan jalan umum/ ampu jalan, APILL/ATCS, dan patok arah), perbaikan bagian jalan (median, *pedestrian*, *zebra cross*, pulau jalan, dan *rumble strip*), serta pemangkasan pohon, pemindahan tiang listrik dan pemindahan reklame. Namun, pembinaan pelaksanaannya dilakukan oleh Direktorat Pembangunan Jalan, Direktorat Pembangunan Jembatan, dan Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah I dan II berdasarkan pada jenis penanganan *blackspot*.

Adapun deskripsi lebih lanjut untuk setiap sasaran kegiatan (SK) dan indikator kinerja kegiatan (IKK) berikut dengan target capaiannya masing-masing pada tahun 2020—2024, selengkapnya disampaikan dalam **Lampiran 2**.

Dalam rangka akuntabilitas kinerja dalam penyelenggaraan jalan sebagai salah satu persyaratan terciptanya tata kelola pemerintahan yang baik, dibutuhkan pengukuran kinerja untuk menilai tingkat keberhasilan pencapaian sasaran Ditjen Bina Marga pada setiap tahun anggaran. Oleh karena itu, capaian kinerja setiap indikator kinerja tersebut harus diukur dan dilaporkan dalam dokumen LAKIP (Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) pada tiap tahunnya.

Pengukuran kinerja diperlukan selain untuk menginformasikan keberhasilan pelaksanaan program dan kegiatan penyelenggaraan jalan, juga digunakan sebagai alat evaluasi tentang berbagai permasalahan dan kendala yang dihadapi jika terdapat hambatan dan ketidakberhasilan dalam mencapai target kinerja yang ditetapkan sehingga dapat disusun kebijakan dan strategi penanganannya.

E. Penyelenggaraan Jalan yang Berkelanjutan

Dalam rangka melaksanakan penyelenggaraan jalan untuk mencapai IKSS dan IKSP tersebut, Ditjen Bina Marga mengupayakan pendekatan konstruksi berkelanjutan sesuai dengan amanat Permen PUPR Nomor 5/PRT/2015 tentang Pedoman Umum Implementasi Konstruksi Berkelanjutan pada Penyelenggaraan Infrastruktur Bidang Pekerjaan Umum dan Perumahan, yang menyebutkan bahwa penyelenggaraan infrastruktur Bidang Pekerjaan Umum dan Perumahan, khususnya kegiatan jalan dan jembatan, wajib memenuhi ketentuan pengelolaan lingkungan hidup dan mendukung pembangunan berkelanjutan dengan memperhatikan asas kemanfaatan, keselamatan, keseimbangan, serta keserasian infrastruktur dengan lingkungan hidupnya.

Sesuai dengan pendekatan konstruksi berkelanjutan, prinsip berkelanjutan, yang mencakup aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan, wajib diterapkan dalam penggunaan sumber daya yang digunakan pada setiap tahapan penyelenggaraan infrastruktur.

Prinsip berkelanjutan meliputi (i) kesamaan tujuan, pemahaman serta rencana tindak; (ii) pengurangan penggunaan sumber daya, baik berupa lahan, material, air, sumber daya alam, maupun sumber daya manusia (*reduce*); (iii) pengurangan timbulan limbah, baik fisik maupun nonfisik; (iv) penggunaan kembali sumber daya yang telah digunakan sebelumnya (*reuse*); (v) penggunaan sumber daya hasil siklus

ulang (*recycle*); (vi) perlindungan dan pengelolaan terhadap lingkungan hidup melalui upaya pelestarian; (vii) mitigasi risiko keselamatan, kesehatan, serta perubahan iklim dan bencana; (viii) orientasi siklus hidup; (ix) orientasi pencapaian mutu yang diinginkan; (x) inovasi teknologi untuk perbaikan yang berkelanjutan; dan (xi) dukungan kelembagaan, kepemimpinan, dan manajemen dalam implementasi.

Untuk melaksanakan prinsip berkelanjutan tersebut, Ditjen Bina Marga perlu menyusun rencana aksi, implementasi, pemantauan, dan evaluasi.

4.1.3 Strategi Pencapaian Output Kinerja

Target keluaran (*output*) kegiatan dalam Renstra 2020—2024 digambarkan dalam **Tabel 4.4** yang terdiri dari atas

1. panjang jalan yang terpelihara;
2. panjang jalan yang ditingkatkan;
3. panjang jembatan yang terpelihara;
4. panjang jembatan yang ditingkatkan;
5. panjang jalan strategis lintas utama pulau yang dibangun;
6. panjang Jalan yang mendukung kawasan prioritas yang dibangun;
7. panjang jalan akses simpul transportasi yang dibangun;
8. panjang jembatan dibangun;
9. panjang jalan bebas hambatan yang akan dibangun dengan dukungan pemerintah;
10. panjang *flyover* dan *underpass* yang dibangun; dan
11. kukungan Jalan daerah.

Tabel 4.4
Target Keluaran (*Output*) Kegiatan Tahun 2020—2024

| No. | Target Output Utama Renstra 2020—2024 | Satuan | Rencana Target per Tahun | | | | | Total |
|-----|--|--------|--------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | |
| 1. | Panjang jalan yang terpelihara | km | 47,071,0 | 47,071,0 | 47,071,0 | 47,071,0 | 47,071,0 | 47,071,0 |
| 2. | Panjang jalan yang ditingkatkan | km | 4.121,0 | 5.606,7 | 5.520,4 | 6.068,6 | 6.267,4 | 27.584,1 |
| 3. | Panjang jembatan yang terpelihara | m | 427.966,0 | 478.937,0 | 466.418,0 | 465.872,0 | 445.257,0 | 445.257,0 |
| 4. | Panjang jembatan yang ditingkatkan | m | 85.581,0 | 34.610,2 | 47.129,9 | 47.675,1 | 68.290,0 | 283.286,1 |
| 5. | Panjang Jalan Strategis Lintas Utama Pulau yang dibangun | km | 396,0 | 495,4 | 620,9 | 603,4 | 526,7 | 2.642,4 |
| 6. | Panjang Jalan yang mendukung Kawasan prioritas yang dibangun | km | 46,5 | 68,6 | 52,8 | 50,2 | 35,1 | 253,1 |
| 7. | Panjang jalan akses simpul transportasi yang dibangun (Pelabuhan, bandara) | km | 16,1 | 26,9 | 21,6 | 18,4 | 21,5 | 104,6 |

| No. | Target Output Utama Renstra 2020—2024 | Satuan | Rencana Target per Tahun | | | | | Total |
|-----|--|--------|--------------------------|---------|---------|---------|---------|----------|
| | | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | |
| 8. | Panjang jembatan dibangun | m | 18.624,3 | 3.374,9 | 5.090,2 | 5.038,5 | 6.200,7 | 38.328,6 |
| 9. | Panjang jalan bebas hambatan yang akan dibangun dengan dukungan pemerintah | km | 11,8 | 18,0 | 30,4 | 27,0 | 23,0 | 110,2 |
| 10. | Panjang Flyover dan Underpass yang dibangun | m | 2.815,0 | 8.948,9 | 8.705,9 | 7.070,2 | 3.513,5 | 31.053,5 |
| 11. | Dukungan Jalan daerah | km | | 250,0 | 250,0 | 250,0 | 250,0 | 1.000,0 |

A. Pembangunan Jalan

Target pembangunan jalan sepanjang 3.000 km dapat dicapai dengan pembangunan jalan strategis (2.642 km), pembangunan jalan yang mendukung kawasan prioritas (253 km), serta pembangunan jalan untuk akses simpul transportasi berupa pelabuhan utama; pelabuhan pengumpul; bandara pengumpul primer, sekunder, dan tersier yang berada di ibu kota provinsi; pelabuhan penyeberangan kelas I; pelabuhan angkutan sungai danau dan penyeberangan skala pengumpul; dan terminal tipe A (104 km). Pembangunan jalan tersebut terdiri atas pembangunan jalan baru dan penuntasan pembangunan jalan pada Renstra 2015—2019. Adapun definisi dari pembangunan jalan, antara lain, ialah

1. pembangunan dari pembukaan hutan hingga aspal, sepanjang 1.377,35 Km;
2. pembangunan dari pembukaan jalan hingga ke kondisi fungsional (bukan aspal), sepanjang 942,54 Km; dan
3. kondisi awal (agregat, urugan pilihan, dan pembukaan badan jalan) hingga menjadi aspal, sepanjang 680,15 Km.

Apabila terdapat *double counting* pada definisi poin 2 dan poin 3, yang tercatat dalam pembangunan 3.000 km hanya penanganan yang dilakukan pada awal tahun (pencatatan penambahan pembangunan tidak berlaku secara kumulatif pada STA yang sama walaupun jenis penanganan berbeda pada tiap tahun). Target pembangunan 3.000 km tidak terlepas dari daftar program pembangunan pada dokumen Rencana Umum Pembangunan Jalan Ditjen Bina Marga sebagai acuan *master plan* pembangunan jalan di Indonesia pada tahun 2020—2024.

Kategori jalan lintas pada target pembangunan jalan sepanjang 3.000 km dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.5
Daftar Lintas Utama Pulau

| No. | Pulau/Kepulauan | Lintas Utama Pulau | Lintas Utama Pulau 2 |
|-----|-----------------|--|---------------------------------------|
| 1. | Sumatera | Lintas Timur | Lintas Tengah dan Penghubung Lintas |
| 2. | Jawa | Lintas Utara | Lintas Tengah dan Penghubung Lintas |
| 3. | Sulawesi | Lintas Barat | Lintas Tengah |
| 4. | Kalimantan | Lintas Selatan | Lintas Tengah |
| 5. | Papua | Lintas Tengah | Lintas Utara |
| 6. | Bali | Lintas Selatan | Lintas Utara |
| 7. | Nusa Tenggara | Lintas Pulau Lombok dan Pulau Timor | Lintas Pulau Sumbawa dan Pulau Flores |
| 8. | Maluku | Lintas Pulau Seram dan Pulau Halmahera | Lintas Pulau Buru |

Mengenai rencana pembangunan jalan parallel perbatasan diantaranya pada segmen berikut:

| | | |
|---|------------------|---|
| 1 | KALIMANTAN BARAT | TEMAJUK - ARUK (SEGMENT 1); ARUK - BTS. KEC. SIDING/SELUAS (SEGMENT 2); BTS. KEC. SIDING/SELUAS - BTS. KEC. SEKAYAN/ENTIKONG (SEGMENT 3); BTS. KEC. SEKAYAN/ENTIKONG - RASAU (SEGMENT 4); RASAU - SEPULAU - U - BTS. KAPUAS HULU/SINTANG (SEGMENT 5). |
| 2 | KALIMANTAN TIMUR | LONG BAGUN – TERING; TIONG OHANG- LONG APARI; BATAS KALBAR - TIONG OHANG; TIONG OHANG - LONG PAHANGAI; LONG PAHANGAI - LONG BOH |
| 3 | KALIMANTAN UTARA | BTS. PROV KALTARA/KALTIM (LONG BOH)- LONG METULANG-LONG NAWANG; LONG NAWANG - LONG PUJUNGAN; LONG PUJUNGAN - LONG KEMUAT; LONG KEMUAT – LANGAP; LANGAP – MALINAU; MALINAU - LONG BAWAN - LONG MIDANG; MENSALONG - TOU LUMBIS |
| 4 | NTT | OEPOLI-NOELELO; NOELELO-OENAK; OENAEK-SAENAM; SAENAM-NUNPO (HAUMENIANA); NUNPO (HAUMENIANA)-INBATE; INBATE FAENAKE (NAPAN); SP.AMOL-MANAMAS; MANAMAS-WINI; AKSES PLBN OEPOLI; AKSES PLBN NAPAN; MOTOAIN-HAIWEN-HAIKESAK-NUALAIN-LATUTUS-MOTAMASIN (MOTOAIN-DAFALA-LAKTUTUS-MOTOMASIN) |
| 5 | PAPUA | TOWE-OXSIBIL; OXSIBIL - IWUR ; IWUR - WAROPKO |

B. Pembangunan Jembatan

Pembangunan jembatan diprioritaskan pada jembatan yang berada pada trase pembangunan jalan baru, *fly over/under pass* pada jaringan jalan nasional di kawasan perkotaan, termasuk perlintasan tidak sebidang antara jalan dan KA serta pembangunan baru/penggantian/pelebaran/duplikasi jembatan.

Dalam meningkatkan aksesibilitas penduduk di perdesaan menuju pusat-pusat kegiatan, sekolah, tempat peribadatan, dan perkebunan, Ditjen Bina Marga memberikan dukungan pembangunan jembatan gantung bagi pejalan kaki sesuai dengan mekanisme pengurusan yang berlaku. Selanjutnya, mengacu pada Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, pada dasarnya kewenangan dan tanggung jawab pembangunan jembatan gantung bagi pejalan kaki berada di tingkat pemerintah daerah, khususnya pemerintah kabupaten/kota. Perbaikan dan pemeliharaan jembatan gantung pejalan kaki agar mengutamakan penggunaan anggaran daerah sehingga wajib dilakukan serah terima kepada pemerintah daerah

setelah jembatan gantung dibangun. Mekanisme pengusulan jembatan gantung mengikuti SOP yang berlaku di Kementerian PUPR.

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat akan memberikan dukungan teknis yang dibutuhkan pemerintah daerah dalam pembangunan dan pemeliharaan jembatan gantung pejalan kaki. Persetujuan pembangunan atau hibah rangka jembatan gantung untuk pejalan kaki merupakan **Penugasan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat**

C. Preservasi Jalan dan Jembatan

Dalam pengelolaan aset jalan dan jembatan (*road asset management*), Ditjen Bina Marga melaksanakan preservasi jalan dan jembatan yang dikelola melalui sistem aset jalan terpadu (*integrated road management system [IRMS]*), yang memiliki fungsi analisis data kondisi dan merekomendasikan penanganan yang tepat beserta optimalisasi prioritas berdasarkan ketersediaan anggaran. IRMS terdiri atas dua subsistem manajemen, yaitu sistem manajemen perkerasan jalan (*pavement management system [PMS]*) dan sistem manajemen jembatan (*bridge management system [BMS]*).

Penanganan preservasi jalan masih mengacu pada Permen PUPR 13/ PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Pemilikan Jalan. Secara umum, penanganan preservasi atau disebut dengan pemeliharaan jalan dan jembatan adalah kegiatan penanganan jalan yang berupa pencegahan, perawatan, dan perbaikan yang diperlukan untuk mempertahankan kondisi jalan agar tetap berfungsi secara optimal melayani lalu lintas sehingga umur rencana yang ditetapkan dapat tercapai. Kegiatan pemeliharaan jalan terdiri dari atas

1. pemeliharaan rutin, yaitu kegiatan merawat serta memperbaiki kerusakan-kerusakan yang terjadi pada ruas-ruas jalan dengan kondisi pelayanan mantap;
2. pemeliharaan berkala, yaitu penanganan pencegahan terjadinya kerusakan yang lebih luas dan perhitungan tiap kerusakan dalam desain agar penurunan kondisi jalan dapat dikembalikan ke kondisi kemantapan sesuai dengan rencana;
3. rehabilitasi, yaitu kegiatan penanganan pencegahan terjadinya kerusakan yang luas dan kerusakan yang tidak diperhitungkan dalam desain sehingga berakibat pada menurunnya kondisi kemantapan di bagian/tempat tertentu dari suatu ruas jalan dengan kondisi rusak ringan agar penurunan kondisi kemantapan tersebut dapat dikembalikan pada kondisi kemantapan sesuai dengan rencana; dan
4. rekonstruksi, yaitu peningkatan struktur yang merupakan kegiatan penanganan untuk dapat meningkatkan kemampuan bagian ruas jalan yang dalam kondisi rusak berat agar bagian jalan tersebut mempunyai kondisi mantap kembali sesuai dengan umur rencana yang ditetapkan; rekonstruksi jalan meliputi kegiatan peningkatan struktur jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapan jalannya, tanpa peningkatan kapasitas.

D. Jalan Bebas Hambatan

Penyusunan program pengembangan jalan tol pada tahun 2020—2024 dilakukan dengan memperhatikan aspek kelayakan teknis, kelengkapan *readiness criteria*, progres pembebasan lahan, status PPJT, serta kelayakan finansial. Usulan pembangunan untuk memenuhi target jalan tol sepanjang ± 2500 km dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2024 terdiri atas:

1. Trans Jawa 102,20 km yang sudah memiliki PPJT;
2. Non-Trans Jawa 243,15 km sudah memiliki PPJT dan 266,17 km ruas baru yang belum memiliki PPJT;

3. Jabodetabek 200,70 km sudah memiliki PPJT dan 9,02 km ruas baru yang belum memiliki PPJT;
4. Sumatra 493,91 km sudah memiliki PPJT; dan 1.122 km ruas baru belum memiliki PPJT;
5. Kalimantan 33,00 km sudah memiliki PPJT; dan
6. Sulawesi 43,30 km sudah memiliki PPJT.

4.2 Kerangka Pendanaan Penyelenggaraan Jalan 2020—2024

4.2.1 Kebutuhan Dana APBN untuk Program Penyelenggaraan Jalan

Untuk menjalankan seluruh kegiatan dalam rangka mencapai target *output* dan capaian sasaran kinerja pada **Sub Bab 4.1** di atas, perkiraan kebutuhan pendanaan yang berasal dari APBN 2020—2024 untuk setiap kegiatan penyelenggaraan jalan adalah seperti yang disampaikan pada **Tabel 4.3**. Idealnya, kebutuhan pendanaan dari APBN 2020—2024 adalah sekitar Rp375 triliun. Namun, berdasarkan asumsi pembiayaan dari Bappenas serta riwayat pendanaan APBN Ditjen Bina Marga, pada **Tabel 4.3** disampaikan skenario pendanaan penanganan jalan nasional sebesar Rp290 triliun.

Salah satu inovasi pembiayaan dengan tujuan mengisi gap pendanaan infrastruktur, baik jalan nontol maupun jalan tol adalah dengan mengikutsertakan kontribusi badan usaha dalam menyediakan layanan infrastruktur jalan. Skema pembiayaan ini disebut dengan skema Kerja sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). KPBU adalah kerja sama antara pemerintah dan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh menteri/kepala lembaga/kepada daerah/badan usaha milik negara/badan usaha milik daerah yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya badan usaha dengan memperhatikan pembagian risiko di antara para pihak. Penyelenggaraannya didasarkan pada regulasi KPBU yang berlaku, yaitu Permen PPN 4 tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan KPBU dalam Penyelenggaraan Infrastruktur,

Pengembalian investasi badan usaha pelaksana atas penyediaan infrastruktur bersumber dari pembayaran oleh pengguna dalam bentuk tarif, pembayaran ketersediaan layanan (*availability payment*), atau bentuk lainnya sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan. Jalan tol termasuk salah satu infrastruktur yang dapat dilakukan dengan skema pembiayaan KPBU dengan pengembalian dalam bentuk tarif, sedangkan pengembalian investasi jalan nasional nontol dapat berupa ketersediaan layanan (*availability payment*). Hal itu didasarkan pada alasan bahwa infrastruktur jalan nasional nontol bukan merupakan infrastruktur ekonomi yang menghasilkan pendapatan atau pemasukan dari pengguna infrastruktur yang dibangun. Pembayaran ketersediaan layanan merupakan pembayaran secara berkala oleh menteri/kepala lembaga kepada badan usaha pelaksana atas tersedianya layanan Infrastruktur yang sesuai dengan kualitas atau kriteria yang ditentukan dalam perjanjian KPBU.

jalan nasional nontol yang diajukan untuk menggunakan pembiayaan KPBU skema AP memiliki beberapa kriteria. Kriteria tersebut meliputi (1) jalan nasional nontol yang terpilih merupakan lintas utama pertumbuhan ekonomi nasional, (2) jalan nasional merupakan misi kritikal untuk pertahanan nasional, (3) jalan nasional yang pembangunannya dan/atau pemeliharannya membutuhkan tingkat manajerial yang mumpuni sehingga tercapai efisiensi yang tinggi, dan (4) jalan nasional nontol yang

memerlukan peningkatan pelayanan yang efektif untuk menopang fungsi utamanya, terutama dalam konsistensi dan ketersediaannya (segera dan berkelanjutan).

4.2.2 Skema Pendanaan Penyelenggaraan Jalan

Total kebutuhan pembiayaan untuk tahun 2020—2024 adalah sekitar Rp470--Rp 565 triliun yang meliputi pendanaan pemerintah dan swasta. Porsi pembagian sumber pendanaan untuk penyelenggaraan jalan pada periode 2020—2024 disampaikan pada **Gambar 4.4** dengan alternatif sumber pendanaan dari APBN Ditjen Bina Marga, DAK fisik jalan daerah, KPBU/ PINA, serta APBD berikut dengan pengalokasian/penggunaan dananya.



Gambar 4. 2 Skema Pendanaan Penyelenggaraan Jalan 2020—2024

Hampir sekitar 50% sumber pendanaan untuk program penyelenggaraan jalan pada periode 2020—2024 berasal dari APBN Ditjen Bina Marga yang dialokasikan untuk pembangunan dan preservasi jalan nasional berikut kegiatan dukungan manajemen dan teknisnya. Sumber terbesar kedua adalah dari skema KPBU/PINA sekitar 30% yang dialokasikan untuk kegiatan pembangunan, preservasi, dan pengoperasian jalan bebas hambatan (tol). DAK jalan daerah untuk periode 2020—2024 diperkirakan sebesar Rp150—175 triliun (sekitar Rp30—35 triliun per tahun).

Adapun APBD yang dialokasikan daerah untuk penanganan jalan daerah (Jalan Provinsi/ Kabupaten/ Kota), tidak dapat diperkirakan jumlahnya karena sangat terkait dengan kebijakan di tiap-tiap daerah.

Tabel 4.6
Kebutuhan Pendanaan APBN Program Penyelenggaraan Jalan Tahun 2020—2024

| No. | Target Output Utama Renstra 2020—2024 | Anggaran (Juta Rupiah) per Tahun* | | | | | Total |
|-----|--|-----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | |
| 1. | Panjang Jalan yang Terpelihara | 5.037.345,5 | 5.389.959,6 | 5.821.261,7 | 5.943.556,4 | 5.562.262,0 | 27.754.385,2 |
| 2. | Panjang jalan yang Ditingkatkan | 14.918.260,0 | 18.357.710,0 | 19.362.880,0 | 19.063.110,0 | 20.041.270,0 | 91.743.230,0 |
| 3. | Panjang Jembatan yang Terpelihara | 492.923,2 | 519.456,6 | 504.567,8 | 505.838,9 | 482.492,6 | 2.505.279,1 |
| 4. | Panjang Jembatan yang Ditingkatkan | 2.898.904,4 | 4.290.245,2 | 4.449.598,8 | 4.487.956,1 | 4.644.454,1 | 20.771.158,5 |
| 5. | Panjang Jalan Strategis Lintas Utama Pulau yang Dibangun | 4.054.310,0 | 5.736.329,6 | 8.749.634,6 | 9.060.699,9 | 8.691.748,3 | 36.292.722,4 |
| 6. | Panjang Jalan yang Mendukung Kawasan Prioritas yang Dibangun | 765.082,0 | 1.221.018,5 | 589.677,5 | 799.850,0 | 691.850,0 | 4.067.477,9 |
| 7. | Panjang Jalan Akses Simpul Transportasi yang Dibangun (Pelabuhan, bandara) | 224.287,5 | 416.600,0 | 353.320,0 | 308.120,0 | 318.360,0 | 1.620.687,5 |
| 8. | Panjang Jalan Bebas Hambatan yang Akan Dibangun dengan Dukungan Pemerintah | 596.352,7 | 4.422.396,8 | 4.422.396,8 | 4.422.396,8 | 4.422.396,8 | 18.285.940,0 |
| 9. | Panjang Jembatan yang Dibangun | 3.976.705,4 | 1.859.960,2 | 3.049.190,4 | 4.267.121,5 | 4.016.330,5 | 17.169.307,9 |
| 10. | Panjang Flyover dan Underpass yang Dibangun | 610.867,0 | 2.693.240,3 | 2.636.526,1 | 4.087.780,2 | 2.963.269,6 | 12.991.683,2 |
| 11. | Dukungan Jalan Daerah | | 3.256.000,0 | 3.256.000,0 | 3.256.000,0 | 3.256.000,0 | 13.024.000,0 |

*) Catatan: Harga satuan adalah sebagai berikut:

1) Preservasi Jalan

- Pelebaran 10-15 M/ Km
- Peningkatan Jalan Tanah 5-10 M/ Km
- Rehabilitas = 5-10 M/ Km

2) Preservasi Jembatan

- Rutin = 1-5 Juta/ m
- Pelebaran 7m = 200-250 Juta/m
- Rehabilitas = 30-50 Juta/m
- Penggantian = 350-500 Juta/ m

3) Pembangunan Jembatan

- Duplikasi = 80-100 Juta/M
- Pembangunan = 500-750 Juta/M

4) Pembangunan Jalan

- Pembangunan Jalan s/d Perkerasan = 10-20 M/Km
- Pembentukan Badan Jalan = 8-25 M/Km
- Peningkatan Jalan Baru= 7-25 M/Km

5) Pelebaran Jalan Menambah Lajur = 15-20 M/Km

6) Pembangunan FO/UP = 300-420 Juta/m



BAB 5

PENUTUP

RENCANA STRATEGIS

2020-2024

DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

BAB 5 PENUTUP

5.1 Simpulan

Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024 ini disusun dengan mempertimbangkan berbagai mandat dari peraturan perundang-undangan, dokumen perencanaan, khususnya RPJMN 2020—2024 (Perpres Nomor 18 Tahun 2020), Renstra Kementerian PUPR Tahun 2020—2024, dan juga penugasan kepada Ditjen Bina Marga sesuai dengan amanat UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Berbagai tantangan akan dihadapi dalam penyelenggaraan jalan selama 5 tahun ke depan, mulai dari kesenjangan ekonomi dan kependudukan, reformasi birokrasi, keterbatasan pembiayaan, transformasi teknologi, kelangkaan energi, hingga persaingan ekonomi global.

Di satu sisi, diharapkan jaringan jalan dapat menyediakan konektivitas dalam rangka pemerataan pembangunan ke semua wilayah NKRI. Di sisi lain, jaringan jalan harus mampu mendukung daya saing ekonomi nasional di era persaingan global yang semakin ketat di masa mendatang. Sementara itu, kapasitas sumber daya yang dimiliki oleh Ditjen Bina Marga (SDM, dana, sarana, prasarana, dan teknologi) dirasakan sangat terbatas untuk dapat menjalankan berbagai peran strategis jalan tersebut. Oleh karena itu, dokumen Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024 ini perlu dipandang sebagai dokumen perencanaan kinerja sektor/bidang jalan yang membutuhkan peran seluruh pemangku kepentingan dalam menjalankannya.

Target capaian kinerja dan rencana investasi yang dimuat di dalam dokumen Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024 ini bersifat indikatif sehingga potensi terjadinya deviasi dalam implementasinya masih cukup terbuka. Namun, perlu dicatat bahwa pencapaian target pembangunan dan peningkatan kinerja jalan nasional akan sangat bermanfaat bagi pembangunan nasional di segala bidang karena ketersediaan jaringan dan kualitas layanan jalan nasional yang andal dan prima akan menjadi tulang punggung pembangunan negara kepulauan Indonesia dalam 5 tahun ke depan.

Untuk itu, diperlukan peningkatan kapasitas kelembagaan, sinkronisasi regulasi, dan berbagai upaya lainnya untuk dapat memastikan bahwa program penyelenggaraan jalan dapat terlaksana dengan baik dan dapat semaksimal mungkin melibatkan peran serta publik. Kebutuhan pendanaan penyelenggaraan jalan yang sedemikian besar tidak akan terpenuhi oleh APBN secara keseluruhan sehingga berbagai potensi alternatif pendanaan perlu diupayakan.

5.2 Arahan Pimpinan

Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024 ini merupakan acuan bagi pelaksanaan program dan kegiatan seluruh unit kerja di lingkungan Ditjen Bina Marga untuk Tahun Anggaran 2020 sampai dengan Tahun Anggaran 2024. Dengan demikian, diharapkan setiap unit kerja dapat menyusun renstra masing-masing dengan mengacu pada dokumen ini.

Untuk mengimplementasikan Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024 ini dalam program dan kegiatan tahunan, setiap unit kerja diharapkan menyusun rencana kerja (renja) dan rencana kerja dan anggaran (RKA) dengan mengacu pada prioritas program dan kebijakan pada dokumen renstra ini.

Selanjutnya, kinerja setiap pimpinan unit kerja di lingkungan Ditjen Bina Marga pada tahun 2020—2024 akan dinilai berdasarkan pencapaian *output* kegiatan serta pencapaian kinerja sebagaimana dituangkan dalam dokumen renstra ini. Setiap pimpinan unit kerja diwajibkan untuk mengusulkan dokumen penetapan kinerja (PK) pada awal tahun anggaran sebagai perwujudan akuntabilitas kinerja dengan memperhatikan susunan target dan capaian dalam dokumen renstra ini.

5.3 Mekanisme Evaluasi

Dokumen Renstra Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024 ini dapat ditinjau ulang jika terdapat perubahan yang mendasar dalam lingkungan strategis yang mengharuskan adanya penyesuaian, baik dalam arah kebijakan, target kinerja, maupun rencana program/kegiatan yang harus dilaksanakan.

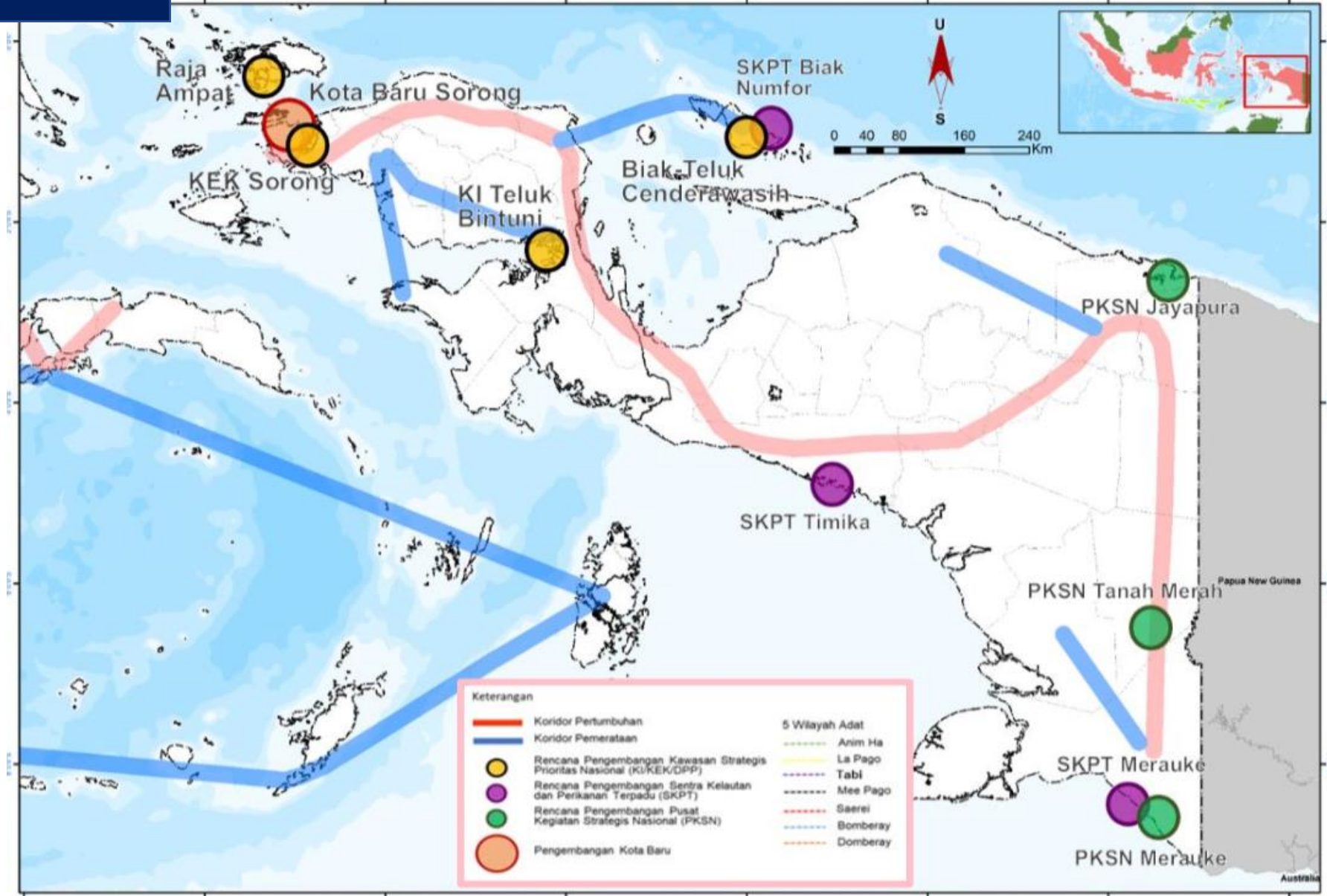
Evaluasi pelaksanaan Renstra Ditjen Ditjen Bina Marga Tahun 2020—2024 ini setidaknya dilakukan satu kali pada pertengahan masa berlaku (pertengahan tahun 2022) untuk mengukur keberhasilan pencapaian target kinerja yang ditetapkan serta menyesuaikan daftar program dan kegiatan yang diperlukan dalam rangka mencapai target pada akhir masa perencanaan (tahun 2024).

Evaluasi tahunan terhadap pelaksanaan renstra ini dilaporkan melalui Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) yang disampaikan kepada Menteri PUPR melalui Sekretariat Jenderal, untuk selanjutnya dievaluasi oleh Inspektorat Jenderal. Laporan hasil evaluasi (LHE) atas LAKIP Ditjen Bina Marga merupakan bagian dari penilaian prestasi dalam pelaksanaan reformasi birokrasi untuk mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*).

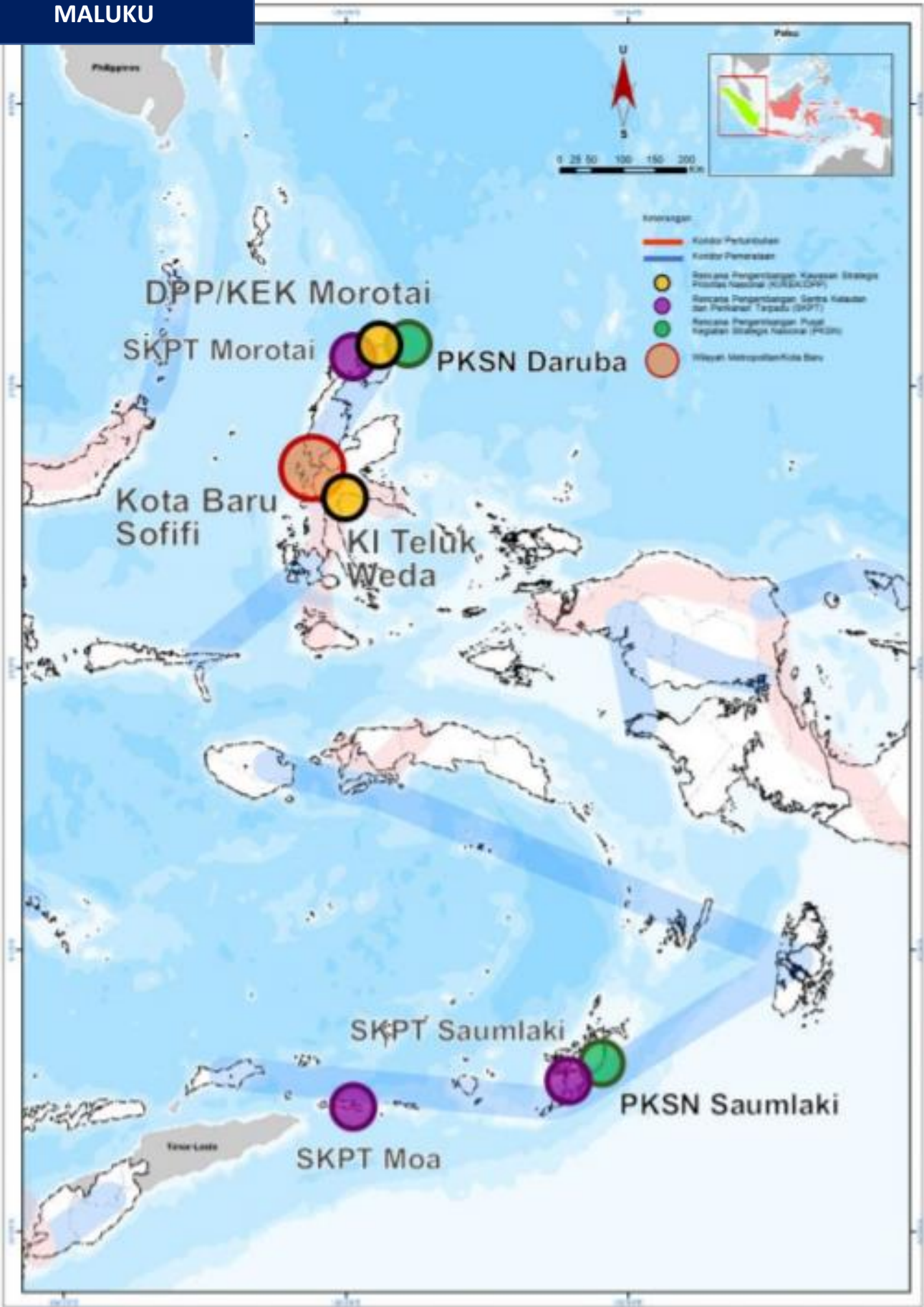
LAMPIRAN 1

ARAH PENGEMBANGAN WILAYAH
RPJMN 2020-2024

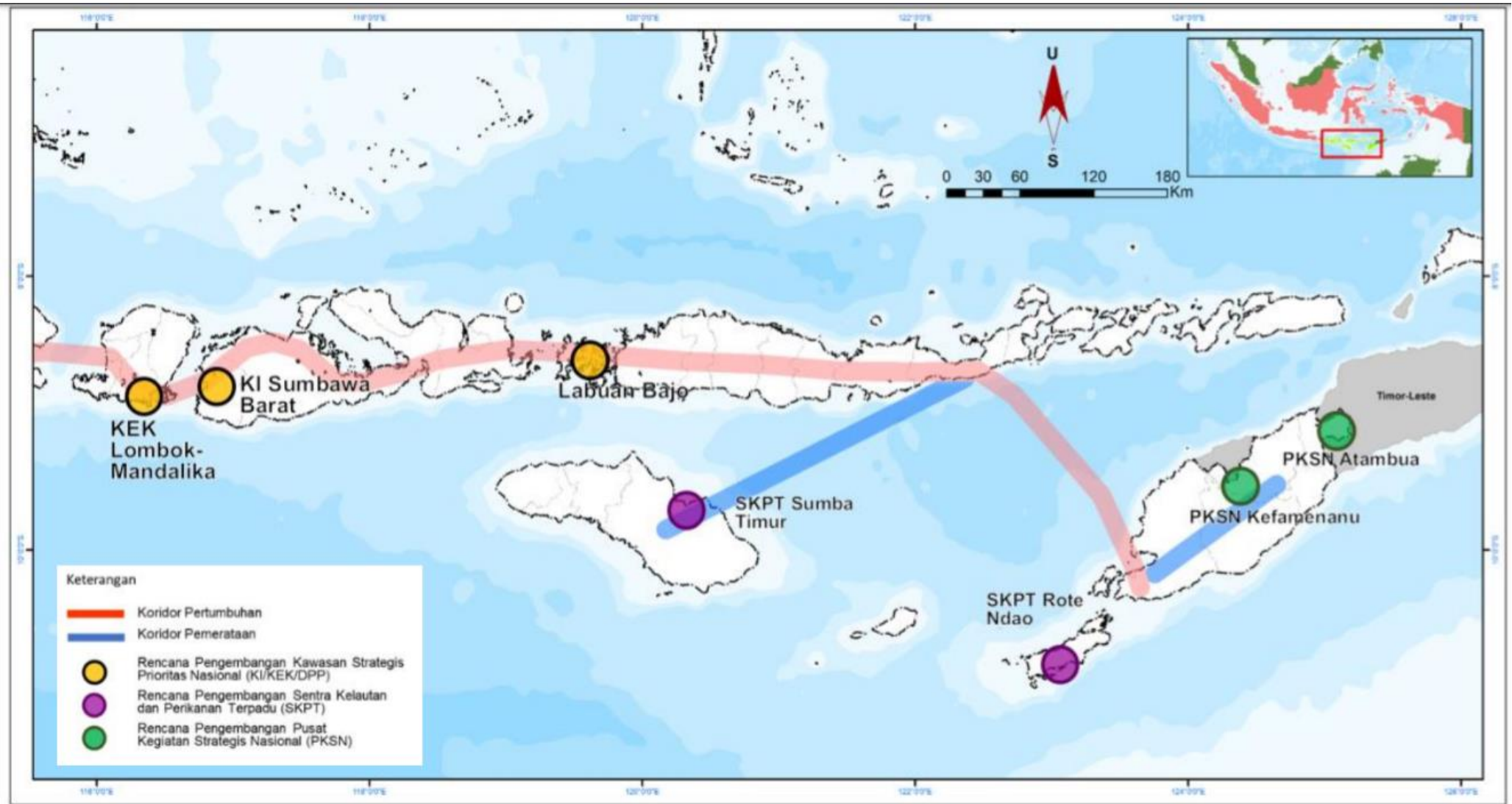
PAPUA



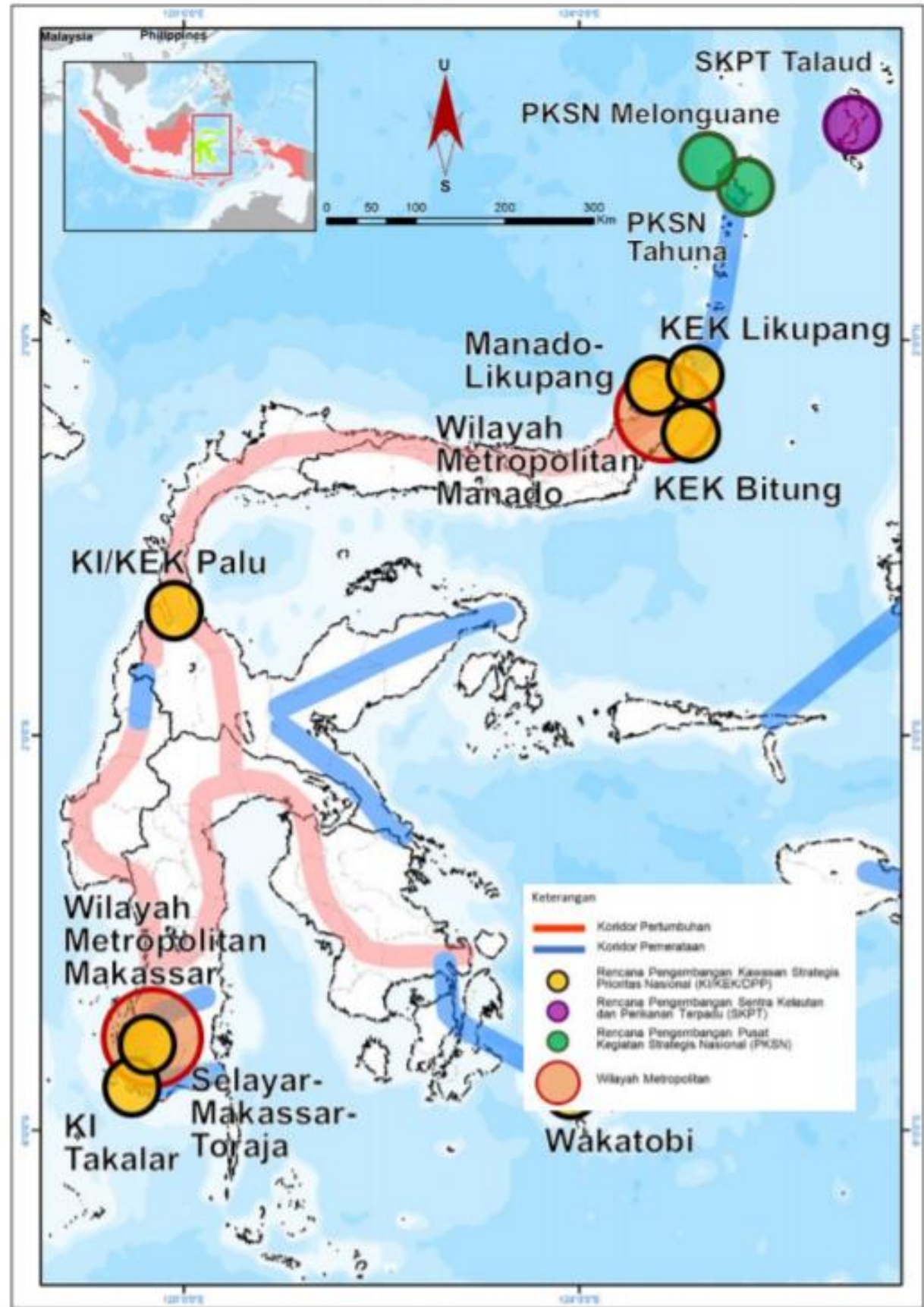
MALUKU



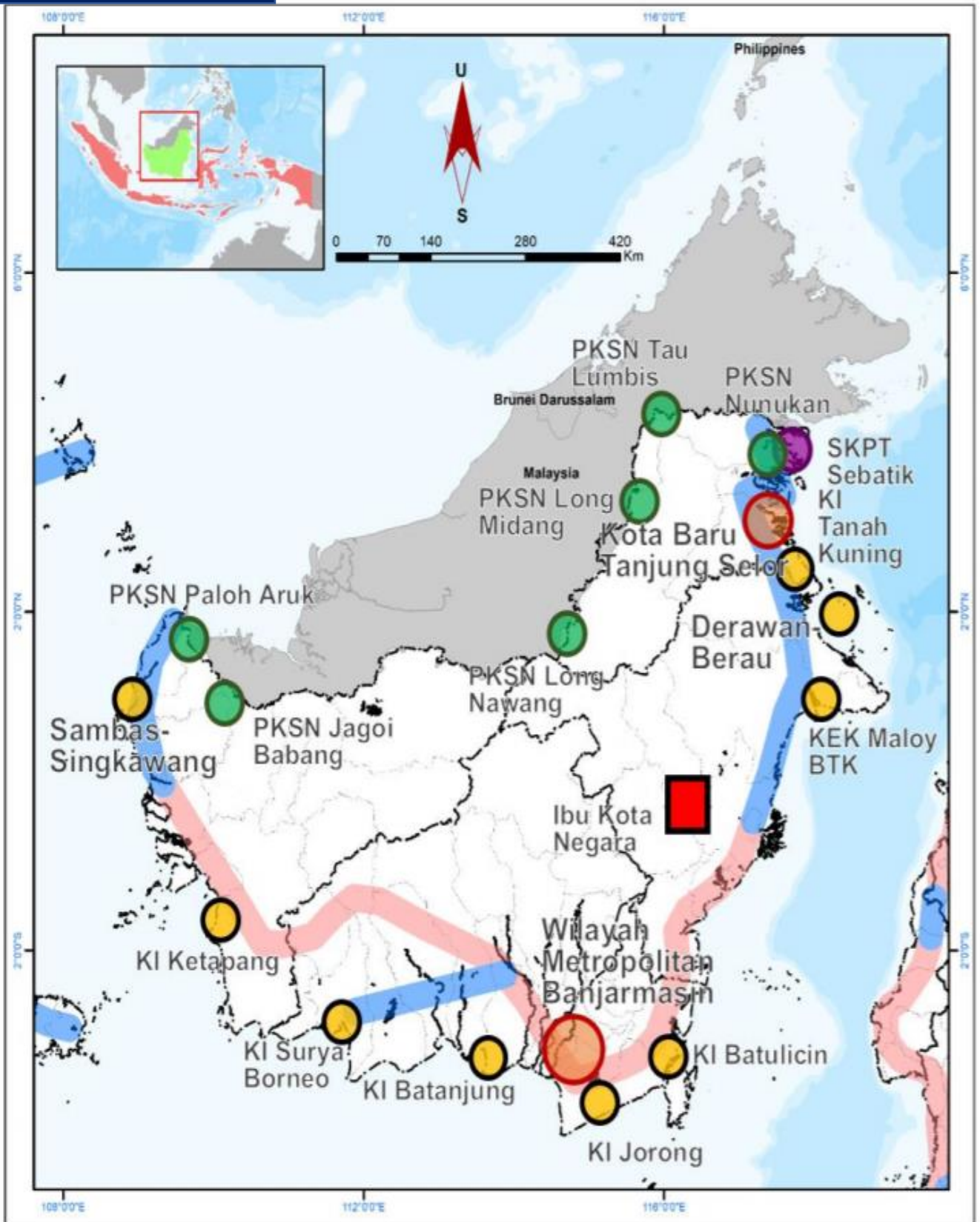
NUSA TENGGARA



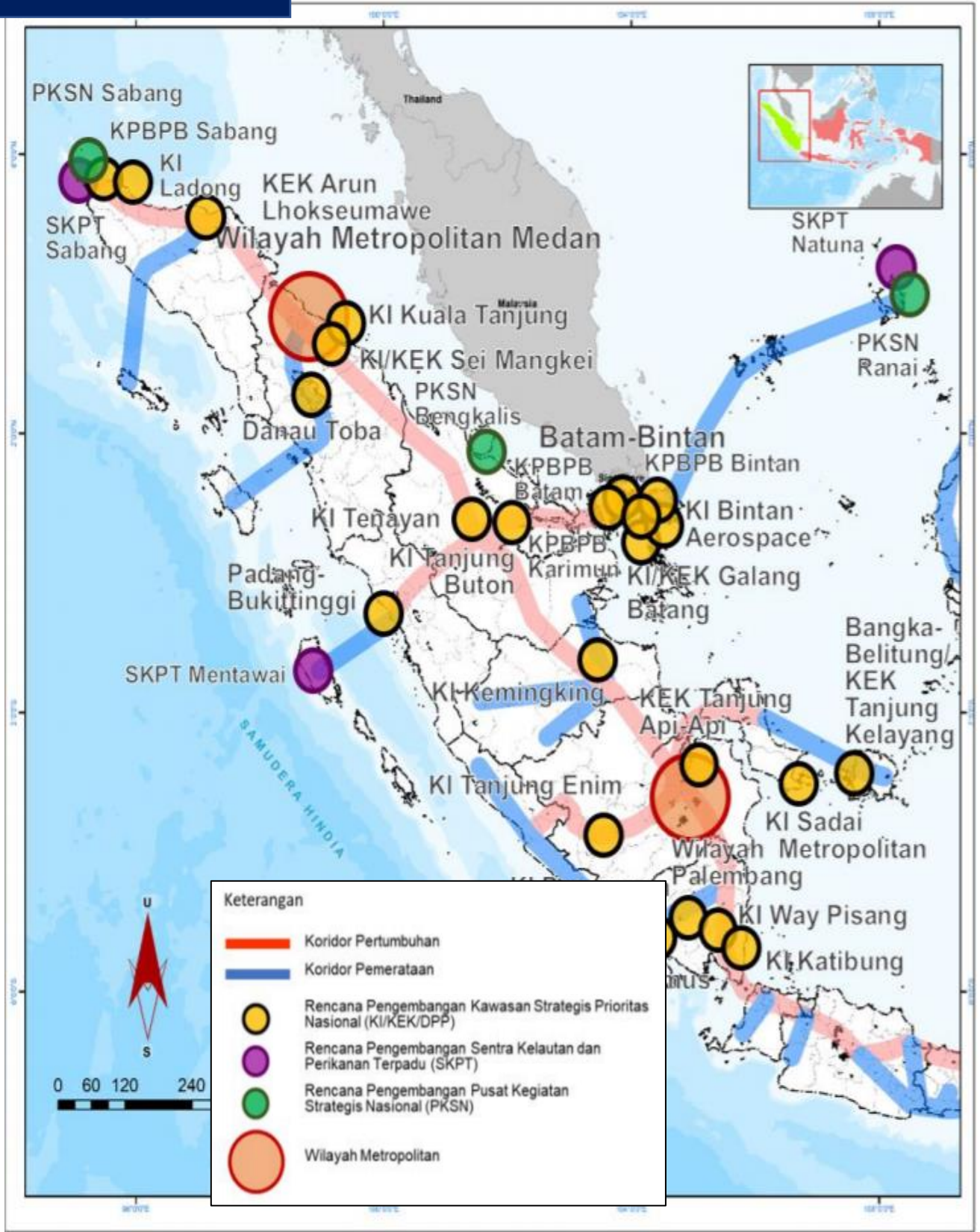
SULAWESI



KALIMANTAN



SUMATERA



JAWA



LAMPIRAN 2

MATRIKS KINERJA DAN ANGGARAN DIREKTORAT
JENDERAL BINA MARGA

MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

| PROGRAM/ KEGIATAN | SASARAN STRATEGIS (IMPACT)/SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN/OUTPUT/INDIKATOR | SATUAN | TARGET | | | | | | ANGGARAN (Juta Rupiah) | | | | | |
|---|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|
| | | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | TOTAL | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | TOTAL |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) | (12) | (13) | (14) | (15) |
| UNIT ORGANISASI: DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA | | | | | | | | | 40.120.999,5 | 56.230.775,9 | 60.940.505,0 | 66.769.012,0 | 66.453.307,0 | 290.514.599,4 |
| PROGRAM : INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS | | | | | | | | | | | | | | |
| SASARAN STRATEGIS : Meningkatkan Konektivitas Jaringan Jalan Nasional | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | INDIKATOR KINERJA SASARAN STRATEGIS : Waktu Tempuh pada jalan lintas utama pulau (dalam jam per 100 km) | Jam/100Km | 2,21 | 2,19 | 2,09 | 2,08 | 1,90 | 1,90 | 37.225.702,6 | 53.122.807,7 | 57.588.640,7 | 63.191.098,4 | 62.633.658,5 | 273.761.907,9 |
| SASARAN PROGRAM : Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Nasional | | | | | | | | | | | | | | |
| INDIKATOR KINERJA PROGRAM : | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional (persentase pusat kegiatan dan simpul strategis nasional yang diakses jalan nasional) | % | 81,8 | 82,8 | 84,6 | 85,8 | 87,9 | 87,9 | | | | | | |
| 2 | Rating Kondisi Jalan Nasional (Nilai gabungan antara nilai IRI, PCI, umur struktur jalan, dan drainase jalan pada seluruh ruas jalan nasional) | Nilai | 2,70 | 2,63 | 2,61 | 2,57 | 2,50 | 2,50 | | | | | | |
| 3 | Rating keselamatan jalan nasional (Nilai gabungan antara angka kecelakaan per populasi dan jumlah titik blackspot per populasi) | Nilai | 3,51 | 3,14 | 2,95 | 2,89 | 2,82 | 2,82 | | | | | | |
| KEGIATAN 1: Pelaksanaan Preservasi dan Peningkatan Kapasitas Jalan Nasional | | | | | | | | | | | | | | |
| SASARAN KEGIATAN: Peningkatan pelaksanaan preservasi dan tingkat kapasitas jalan | | | | | | | | | | | | | | |
| | INDIKATOR KINERJA KEGIATAN: Tingkat pencapaian kinerja pelaksanaan preservasi dan peningkatan kapasitas jalan nasional | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 35.585.711,0 | 50.314.337,5 | 55.497.073,7 | 58.665.591,3 | 57.726.016,7 | 257.788.730,3 |
| KOORDINATOR: Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan | | | | | | | | | | | | | | |
| PELAKSANA: Balai Pelaksana Jalan | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional | % | 81,8 | 82,8 | 84,6 | 85,8 | 87,9 | 87,9 | | | | | | |
| 2 | Rating kondisi jalan nasional | Nilai | 2,7 | 2,63 | 2,61 | 2,57 | 2,5 | 2,5 | | | | | | |
| 3 | Rating keselamatan jalan nasional | Nilai | 3,51 | 3,14 | 2,95 | 2,89 | 2,82 | 2,82 | | | | | | |
| OUTPUT KEGIATAN : | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Perencanaan, pengendalian dan pengawasan preservasi dan peningkatan kapasitas jalan nasional | | | | | | | | 2.010.673,5 | 2.151.420,6 | 2.302.020,1 | 2.463.161,5 | 2.635.582,8 | 11.562.858,5 |
| 1.1. | Jumlah dokumen perencanaan penyelenggaraan jaringan jalan dan jembatan | Dokumen | 33 | 33 | 33 | 33 | 33 | 165 | | | | | | |
| 1.2 | Jumlah dokumen pelaksanaan preservasi dan peningkatan kapasitas jalan dan jembatan | Dokumen | 33 | 33 | 33 | 33 | 33 | 165 | | | | | | |
| 1.3 | Jumlah dokumen pengendalian sistem pelaksanaan pengujian dan peralatan | Dokumen | 26 | 26 | 26 | 26 | 26 | 130 | | | | | | |
| Pemeliharaan, Peningkatan dan Pembangunan jalan nasional | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 | Panjang jalan yang terpelihara | km | 47.017,0 | 47.017,0 | 47.017,0 | 47.017,0 | 47.017,0 | 47.017,0 | 5.037.345,5 | 5.389.959,6 | 5.821.261,7 | 5.943.556,4 | 5.562.262,0 | 27.754.385,2 |
| 2.2 | Panjang jalan yang ditingkatkan | km | 4.121,0 | 5.606,7 | 5.520,4 | 6.068,6 | 6.267,4 | 27.584,1 | 14.918.260,0 | 18.357.710,0 | 19.362.880,0 | 19.063.110,0 | 20.041.270,0 | 91.743.230,0 |
| 2.3 | Panjang jembatan yang terpelihara | meter | 513.547,0 | 511.241,4 | 511.241,4 | 511.241,4 | 511.241,4 | 511.241,4 | 492.923,2 | 519.456,6 | 504.567,8 | 505.838,9 | 482.492,6 | 2.505.279,1 |
| 2.4 | Panjang Jembatan yang ditingkatkan | meter | 85.581,0 | 34.610,2 | 47.129,9 | 47.675,1 | 68.290,0 | 283.286,1 | 2.898.904,4 | 4.290.245,2 | 4.449.598,8 | 4.487.956,1 | 4.644.454,1 | 20.771.158,5 |
| 2.5 | Panjang Jalan Strategis Lintas Utama Pulau yang dibangun | km | 396,0 | 495,4 | 620,9 | 603,4 | 526,7 | 2.642,4 | 4.054.310,0 | 5.736.329,6 | 8.749.634,6 | 9.060.699,9 | 8.691.748,3 | 36.292.722,4 |
| 2.6 | Panjang Jalan yang mendukung Kawasan Prioritas yang dibangun | km | 46,5 | 68,6 | 52,8 | 50,2 | 35,1 | 253,1 | 765.082,0 | 1.221.018,5 | 589.677,5 | 799.850,0 | 691.850,0 | 4.067.477,9 |
| 2.7 | Panjang Jalan Akses simpul transportasi yang (Pelabuhan , Bandara) yang dibangun | km | 16,1 | 26,9 | 21,6 | 18,4 | 21,5 | 104,6 | 224.287,5 | 416.600,0 | 353.320,0 | 308.120,0 | 318.360,0 | 1.620.687,5 |
| 2.8 | Panjang jalan bebas hambatan yang akan dibangun dengan dukungan pemerintah | km | 11,8 | 18,0 | 30,4 | 27,0 | 23,0 | 110,2 | 596.352,7 | 4.422.396,8 | 4.422.396,8 | 4.422.396,8 | 4.422.396,8 | 18.285.940,0 |
| 2.9 | Panjang Jembatan yang Dibangun | meter | 18.624,3 | 3.374,9 | 5.090,2 | 5.038,5 | 6.200,7 | 38.328,6 | 3.976.705,4 | 1.859.960,2 | 3.049.190,4 | 4.267.121,5 | 4.016.330,5 | 17.169.307,9 |
| 2.10 | Panjang Flyover dan Underpass yang dibangun | meter | 2.815,0 | 8.948,9 | 8.705,9 | 7.070,2 | 3.513,5 | 31.053,5 | 610.867,0 | 2.693.240,3 | 2.636.526,1 | 4.087.780,2 | 2.963.269,6 | 12.991.683,2 |
| 2.11 | Dukungan Jalan Daerah | km | | 250,0 | 250,0 | 250,0 | 250,0 | 1.000,0 | | 3.256.000,0 | 3.256.000,0 | 3.256.000,0 | 3.256.000,0 | 13.024.000,0 |

| PROGRAM/ KEGIATAN | SASARAN STRATEGIS (IMPACT)/SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN/OUTPUT/INDIKATOR | SATUAN | TARGET | | | | | | ANGGARAN (Juta Rupiah) | | | | | | |
|--|---|---------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|----------------|------------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|---------------------|
| | | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | TOTAL | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | TOTAL | |
| KEGIATAN 2: Pengaturan, Pengusahaan dan Pengawasan Jalan Tol | | | | | | | | | | | | | | | |
| SASARAN KEGIATAN: Pencapaian pengaturan, pengusahaan dan pengawasan jalan tol | | | | | | | | | | | | | | | |
| | INDIKATOR KINERJA KEGIATAN: Tingkat pencapaian pembangunan jalan bebas hambatan | % | 100,00 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 789.073,05 | 849.708,16 | 10.387,73 | 11.114,88 | 11.892,92 | 1.672.176,74 |
| 1 | Panjang Jalan Tol yang beroperasi | km | 338,41 | 346,15 | 262,8 | 646,82 | 919,27 | 2513,45 | | | | | | | |
| KOORDINATOR: Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan | | | | | | | | | | | | | | | |
| PELAKSANA: Badan Pengatur Jalan Tol | | | | | | | | | | | | | | | |
| OUTPUT KEGIATAN : | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Pengaturan, Pengusahaan, Pengawasan Jalan Tol | | | | | | | | | 9.073,0 | 9.708,2 | 10.387,7 | 11.114,9 | 11.892,9 | 52.176,7 |
| 1 | 1 Jumlah Dokumen Kajian dan evaluasi Penyiapan Pengusahaan Jalan Tol | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | | |
| | 2 Jumlah Dokumen Pengaturan, Penyiapan, Pelayanan dan Pengendalian Pengusahaan Jalan Tol | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | *780.000,0 | *840.000,0 | | | | | |
| | 3 Jumlah Dokumen Pengawasan dan Pemantauan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | | |
| | 4 Jumlah Laporan Ketatausahaan, Kepegawaian, Keuangan, Hukum dan Humas | Laporan | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 60 | | | | | | | |
| KEGIATAN 3: Pengaturan dan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan | | | | | | | | | | | | | | | |
| SASARAN KEGIATAN: Peningkatan Pengaturan dan Pembinaan Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan | | | | | | | | | | | | | | | |
| | INDIKATOR KINERJA KEGIATAN: | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Tingkat layanan penanggulangan darurat akibat bencana | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 200.000,0 | 204.000,0 | 208.000,0 | 212.241,0 | 216.486,0 | 1.040.727,0 |
| | 1.1 Tingkat Penyaluran Bantuan Tanggap Bencana | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | | | | | | |
| 2 | Tingkat kualitas perencanaan dan evaluasi kinerja penyelenggaraan jalan | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 82.677,2 | 88.464,4 | 94.657,5 | 2.516.224,5 | 2.860.532,3 | 5.642.555,9 |
| | 2.1 Tingkat implementasi perencanaan penyelenggaraan jalan | % | 95,0 | 95,0 | 95,0 | 95,0 | 95,0 | 95,0 | | | | | | | |
| | 2.2 Tingkat implementasi penyelenggaraan SAKIP | Nilai | 80,0 | 81,0 | 82,0 | 83,0 | 84,0 | 85,0 | | | | | | | |
| 3 | Tingkat pencapaian pembangunan jalan | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 28.121,4 | 30.089,9 | 32.196,2 | 34.449,9 | 36.861,4 | 161.718,8 |
| | 3.1 Panjang jalan yang dibangun | km | 458,6 | 590,9 | 695,3 | 672,0 | 583,3 | 3.000,1 | | | | | | | |
| | 3.2 Panjang jalan yang dilebarkan (14 m) | km | 38,0 | 49,4 | 53,3 | 39,1 | 66,9 | 246,7 | | | | | | | |
| 4 | Tingkat pencapaian kualitas kondisi jalan dan jembatan wilayah 1 | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 29.978,1 | 32.076,5 | 34.321,9 | 36.724,4 | 39.295,1 | 172.396,0 |
| | 4.1 Rating kondisi jalan | | 2,73 | 2,64 | 2,61 | 2,57 | 2,49 | 2,49 | | | | | | | |
| | 4.2 Presentase jembatan dalam kondisi baik | % | 90,0 | 94,0 | 96,0 | 97,0 | 99,0 | 99,0 | | | | | | | |
| 5 | Tingkat pencapaian pembangunan jembatan | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 27.606,0 | 37.606,5 | 39.500,7 | 41.527,4 | 43.696,0 | 189.936,7 |
| | 5.1 Panjang jembatan yang dibangun | m | 18.624,3 | 3.374,9 | 5.090,2 | 5.038,5 | 6.200,7 | 38.328,6 | | | | | | | |
| | 5.2 Panjang Fly Over/Underpass Terbangun | m | 2.815,0 | 8.948,9 | 8.705,9 | 7.070,2 | 3.513,5 | 31.053,5 | | | | | | | |
| 6 | Tingkat pencapaian pembangunan jalan bebas hambatan | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 381.704,6 | 1.457.935,3 | 1.555.612,0 | 1.547.451,3 | 1.563.600,7 | 6.506.303,9 |
| | 6.1 Panjang Jalan Tol yang beroperasi | km | 338,41 | 346,15 | 262,8 | 646,82 | 919,27 | 2513,45 | | | | | | | |
| 7 | Tingkat pencapaian kualitas kondisi jalan dan jembatan wilayah 2 | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 32.043,8 | 34.986,7 | 38.136,1 | 41.505,9 | 45.110,8 | 191.783,4 |
| | 7.1 Rating kondisi jalan | | 2,65 | 2,63 | 2,62 | 2,56 | 2,51 | 2,51 | | | | | | | |
| | 7.2 Presentase jembatan dalam kondisi baik | % | 82,0 | 90,0 | 92,0 | 95,0 | 98,0 | 98,0 | | | | | | | |
| 8 | Tingkat kualitas layanan keteknikan bidang jalan dan jembatan | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 35.222,5 | 37.688,0 | 40.326,2 | 43.149,0 | 46.169,5 | 202.555,2 |
| | 8.1 Persentase NSPK bidang Jalan dan Jembatan yang diterbitkan | Jumlah | 10,0 | 10,0 | 10,0 | 10,0 | 10,0 | 50,0 | | | | | | | |
| | 8.2 Pencapaian rating keselamatan jalan | Nilai | 3,5 | 3,1 | 3,0 | 2,9 | 2,8 | 2,8 | | | | | | | |
| | 8.3 Tingkat kualitas data dan sistem informasi jalan dan jembatan | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | | | | | | | |
| | 8.4 Tingkat fasilitasi layanan peningkatan kompetensi fungsional | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | | | | | | | |
| 9 | Tingkat pelayanan keteknikan bidang jalan dan jembatan | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 18.565,1 | 19.864,6 | 21.255,2 | 22.743,0 | 24.335,0 | 106.762,9 |
| | 9.1 Teknologi bidang jalan dan jembatan yang dikembangkan | Jumlah | 4,0 | 4,0 | 4,0 | 4,0 | 4,0 | 20,0 | | | | | | | |
| | 9.2 Tingkat fasilitasi pengujian laboratorium dan advis teknik | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | | | | | | | |
| 10 | Tingkat kepatuhan internal dalam penyelenggaraan jalan | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 15.000,0 | 16.050,0 | 17.173,5 | 18.375,6 | 19.661,9 | 86.261,1 |
| | 10.1 Presentase NSPK pembinaan dan pengendalian kepatuhan intern yang diterbitkan | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | | | | | | | |
| | 10.2 Tingkat fasilitasi penyusunan dokumen SPIP | Jumlah | 30,0 | 30,0 | 30,0 | 30,0 | 30,0 | 30,0 | | | | | | | |
| | 10.3 Tingkat pelayanan penanganan pengaduan masyarakat | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | | | | | | | |
| KOORDINATOR: Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan | | | | | | | | | | | | | | | |
| PELAKSANA: Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan | | | | | | | | | | | | | | | |
| OUTPUT KEGIATAN : | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Pengaturan dan pembinaan sistem dan strategi penyelenggaraan jalan dan jembatan | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 1 Jumlah Dokumen Keterpaduan Sistem Jaringan Jalan dan Jembatan | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | | |
| | 2 Jumlah Dokumen Penyusunan Strategi, Program, dan Anggaran | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | | |
| | 3 Jumlah Dokumen Pembinaan Jalan Daerah | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | | |
| | 4 Jumlah Dokumen Pengelolaan Pinjaman dan Hibah Luar Negeri | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | | |
| | 5 Jumlah Dokumen Pemantauan dan Evaluasi | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | | |
| 2 | Pengelolaan Pengendalian Pelaksanaan Pinjaman dan Hibah Luar Negeri | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Layanan pengendalian pelaksanaan pinjaman dan hibah luar negeri | Layanan | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | | |

| PROGRAM/ KEGIATAN | SASARAN STRATEGIS (IMPACT)/SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN/OUTPUT/INDIKATOR | SATUAN | TARGET | | | | | | ANGGARAN (Juta Rupiah) | | | | | |
|---|--|---------|--------|------|------|------|------|-------|------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | TOTAL | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | TOTAL |
| PELAKSANA: Sekretariat Direktorat Jenderal | | | | | | | | | | | | | | |
| OUTPUT KEGIATAN : | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Penanggulangan Darurat Akibat Bencana | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 1 Jumlah bantuan tanggap darurat kebutuhan mendesak yang disalurkan | Dokumen | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 60 | | | | | | |
| PELAKSANA: Direktorat Pembangunan Jalan | | | | | | | | | | | | | | |
| OUTPUT KEGIATAN : | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengaturan dan pembinaan pembangunan jalan | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 1 Jumlah Dokumen Pembinaan Perencanaan Teknis Pembangunan Jalan | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| | 2 Jumlah Dokumen Pembinaan Pembangunan Jalan Wilayah I | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| | 3 Jumlah Dokumen Pembinaan Pembangunan Jalan Wilayah II | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| | 4 Jumlah Dokumen Pembinaan Pembangunan Jalan Wilayah III | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| PELAKSANA: Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah I | | | | | | | | | | | | | | |
| OUTPUT KEGIATAN : | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengaturan dan pembinaan preservasi jalan dan jembatan wilayah I | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 1 Jumlah Dokumen Pembinaan Perencanaan Teknis Preservasi Jalan dan | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| | 2 Jumlah Dokumen Pembinaan Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah I.A | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| | 3 Jumlah Dokumen Pembinaan Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah I.B | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| | 4 Jumlah Dokumen Pembinaan Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah I.C | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| PELAKSANA: Direktorat Pembangunan Jembatan | | | | | | | | | | | | | | |
| OUTPUT KEGIATAN : | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengaturan dan pembinaan pembangunan jembatan | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 1 Jumlah Dokumen Pembinaan Perencanaan Teknis Pembangunan Jembatan | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| | 2 Jumlah Dokumen Pembinaan Pembangunan Jembatan Wilayah I | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| | 3 Jumlah Dokumen Pembinaan Pembangunan Jembatan Wilayah II | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| | 4 Jumlah Dokumen Pembinaan Pembangunan Jembatan Wilayah III | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| PELAKSANA: Direktorat Jalan Bebas Hambatan | | | | | | | | | | | | | | |
| OUTPUT KEGIATAN : | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pembinaan Teknik Penyelenggaraan jalan bebas hambatan | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 1 Jumlah Dokumen Pembinaan Perencanaan Teknis Jalan Bebas Hambatan | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 48.154,46 | 51.525,27 | 55.132,04 | 58.991,29 | 63.120,68 | 276.923,74 |
| | 2 Jumlah Dokumen Pembinaan Pembangunan Jalan Bebas Hambatan | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| | 3 Jumlah Dokumen Pembinaan Operasi dan Pemeliharaan Jalan Bebas Hambatan | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| 2 | Layanan Pengadaan Tanah | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 Jumlah Hektar Pembebasan Tanah | Ha | 13 | 43 | 43 | 43 | 43 | 185 | 333.550,1 | 1.406.410,0 | 1.500.480,0 | 1.488.460,0 | 1.500.480,0 | 6.229.380,1 |
| | 2 Jumlah Dokumen Pengadaan Tanah | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| PELAKSANA: Direktorat Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II | | | | | | | | | | | | | | |
| OUTPUT KEGIATAN : | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pengaturan dan pembinaan preservasi jalan dan jembatan wilayah II | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 1 Jumlah Dokumen Pembinaan Perencanaan Teknis Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| | 2 Jumlah Dokumen Pembinaan Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II.A | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| | 3 Jumlah Dokumen Pembinaan Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II.B | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| | 4 Jumlah Dokumen Pembinaan Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II.C | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| PELAKSANA: Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan | | | | | | | | | | | | | | |
| OUTPUT KEGIATAN : | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Pembinaan Teknik Bidang Jalan dan Jembatan | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 1 Jumlah Dokumen pelaksanaan pengelolaan aset dan laboratorium jalan dan jembatan | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| | 2 Jumlah Dokumen penyusunan dan diseminasi norma, standar, prosedur dan kriteria | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| | 3 Jumlah dokumen pelaksanaan keselamatan dan keamanan jalan dan jembatan | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| | 4 Jumlah dokumen pengaturan data dan pengembangan sistem informasi jalan dan jembatan | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| | 5 Jumlah dokumen pengembangan keahlian dan profesi dan pengelolaan jabatan fungsional | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| PELAKSANA: Balai Bina Teknik Jalan dan Jembatan | | | | | | | | | | | | | | |
| OUTPUT KEGIATAN : | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Layanan keteknikan bidang jalan dan jembatan | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 1 Jumlah dokumen pengembangan teknologi bidang Jalan dan Jembatan | Dokumen | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 20 | | | | | | |
| | 2 Jumlah dokumen layanan pengujian laboratorium dan advis teknik bidang jalan dan jembatan | Dokumen | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 20 | | | | | | |

| PROGRAM/ KEGIATAN | SASARAN STRATEGIS (IMPACT)/SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN/OUTPUT/INDIKATOR | SATUAN | TARGET | | | | | | ANGGARAN (Juta Rupiah) | | | | | |
|---|--|---------|--------|------|------|------|------|-------|------------------------|------|------|------|------|-------|
| | | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | TOTAL | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | TOTAL |
| PELAKSANA: Direktorat Kepatuhan Internal | | | | | | | | | | | | | | |
| | OUTPUT KEGIATAN : | | | | | | | | | | | | | |
| | Penyusunan Norma, Standar, Prosedur, Kriteria, perencanaan pemantauan dan evaluasi pembinaan dan pengendalian kepatuhan internal | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 1 Jumlah dokumen penyusunan dan pembinaan teknis pelaksanaan NSPK pembinaan dan pengendalian kepatuhan internal | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| | 2 Jumlah dokumen pembinaan dan pengendalian kepatuhan internal | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| | 3 Jumlah dokumen pemantauan dan pengendalian kepatuhan internal | Dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| | 4 Jumlah dokumen pelaporan pembinaan dan pengendalian kepatuhan internal | Laporan | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 60 | | | | | | |

| PROGRAM/ KEGIATAN | SASARAN STRATEGIS (IMPACT)/SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN/OUTPUT/INDIKATOR | SATUAN | TARGET | | | | | | ANGGARAN (Juta Rupiah) | | | | | |
|--|--|---|---------|------|------|------|------|-------|------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | TOTAL | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | TOTAL |
| PROGRAM/ KEGIATAN | SASARAN STRATEGIS (IMPACT)/SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN/OUTPUT/INDIKATOR | SATUAN | TARGET | | | | | | ANGGARAN (Juta Rupiah) | | | | | |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) | (12) | (13) | (14) | (15) |
| PROGRAM 5: DUKUNGAN MANAJEMEN | | | | | | | | | | | | | | |
| SASARAN STRATEGIS : Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kementerian PUPR dan Tugas Teknis Lainnya | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | INDIKATOR KINERJA SASARAN: Tingkat Kualitas Tata Kelola Kementerian PUPR | | | | | | | | | | | | | |
| SASARAN PROGRAM : Meningkatnya Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | INDIKATOR KINERJA PROGRAM : Tingkat Dukungan Manajemen Kementerian PUPR | | | | | | | | | | | | | |
| KEGIATAN 1: Dukungan Manajemen Ditjen Bina Marga | | | | | | | | | | | | | | |
| SASARAN KEGIATAN: Peningkatan efektifitas dan efisiensi tata kelola penyelenggaraan jalan | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Indikator kinerja pelaksanaan anggaran | Nilai | 93,7 | 94,3 | 94,6 | 94,8 | 95 | 95 | | | | | |
| | 2 | Tingkat fasilitasi produk hukum dan advokasi hukum | jumlah | 2 | 8 | 7 | 2 | 3 | 22 | | | | | |
| | 3 | Persentase Tingkat Pengelolaan Barang Milik Negara | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | | | | | |
| | 4 | Persentase Tingkat Pelayanan Kepegawaian DJBM | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 2.895.296,9 | 3.107.968,2 | 3.351.864,4 | 3.577.913,6 | 3.819.648,6 |
| KOORDINATOR : Sekretariat Direktorat Jenderal Bina Marga | | | | | | | | | | | | | | |
| PELAKSANA: Balai Pelaksana Jalan | | | | | | | | | | | | | | |
| OUTPUT KEGIATAN : | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Layanan Sarana dan Prasarana Internal | | | | | | | | 2.377.989,8 | 2.544.449,1 | 2.722.560,6 | 2.913.139,8 | 3.117.059,6 |
| | 1 | Jumlah Layanan Sarana dan Prasarana Internal | Layanan | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | |
| | 2 | Layanan Dukungan Manajemen Satker | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Jumlah Layanan Dukungan Manajemen Satker | Layanan | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | |
| | 3 | Layanan Perkantoran | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Jumlah Layanan Perkantoran | Layanan | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | |
| PELAKSANA: Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan | | | | | | | | | | | | | | |
| OUTPUT KEGIATAN : | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Layanan Sarana dan Prasarana Internal | | | | | | | | 45.339,8 | 48.513,6 | 51.909,5 | 55.543,2 | 59.431,2 |
| | 1 | Jumlah Layanan Sarana dan Prasarana Internal | Layanan | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | |
| | 2 | Layanan Dukungan Manajemen Satker | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Jumlah Layanan Dukungan Manajemen Satker | Layanan | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | |
| | 3 | Layanan Perkantoran | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Jumlah Layanan Perkantoran | Layanan | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | |
| PELAKSANA: Sekretariat Direktorat Jenderal | | | | | | | | | | | | | | |
| OUTPUT KEGIATAN : | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Layanan dukungan manajemen Eselon 1 | | | | | | | | 206.750,0 | 231.223,0 | 273.747,0 | 284.328,0 | 295.512,0 |
| | 1 | Jumlah laporan kepegawaian dan umum | dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | |
| | 2 | Jumlah laporan keuangan | dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | |
| | 3 | Jumlah dokumen penyusunan rancangan peraturan perundang-undangan, pembinaan hukum dan pemberian bantuan hukum | dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | |
| | 4 | Jumlah laporan layanan komunikasi publik | dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | |
| | 5 | Jumlah dokumen pengelolaan Barang Milik Negara | dokumen | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | |
| | 2 | Layanan Sarana dan Prasarana Internal | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Jumlah Layanan Sarana dan Prasarana Internal | Layanan | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | |
| | 3 | Layanan Perkantoran | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Jumlah Layanan Perkantoran | Layanan | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | |
| PELAKSANA: Direktorat Pembangunan Jalan | | | | | | | | | | | | | | |
| OUTPUT KEGIATAN : | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Layanan Sarana dan Prasarana Internal | | | | | | | | 24.019,7 | 25.701,1 | 27.500,2 | 29.425,2 | 31.485,0 |
| | 1 | Jumlah Layanan Sarana dan Prasarana Internal | Layanan | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | |
| | 2 | Layanan Dukungan Manajemen Satker | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Jumlah Layanan Dukungan Manajemen Satker | Layanan | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | |
| | 3 | Layanan Perkantoran | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | Jumlah Layanan Perkantoran | Layanan | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | |

| PROGRAM/ KEGIATAN | SASARAN STRATEGIS (IMPACT)/SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/SASARAN KEGIATAN/OUTPUT/INDIKATOR | SATUAN | TARGET | | | | | | ANGGARAN (Juta Rupiah) | | | | | |
|--------------------------|---|---------|--------|------|------|------|------|-------|------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|
| | | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | TOTAL | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | TOTAL |
| OUTPUT KEGIATAN : | | | | | | | | | 58.879,0 | 63.000,5 | 67.410,5 | 72.129,2 | 77.178,3 | 338.597,5 |
| 1 | Layanan Sarana dan Prasarana Internal | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 Jumlah Layanan Sarana dan Prasarana Internal | Layanan | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| 2 | Layanan Dukungan Manajemen Satker | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 Jumlah Layanan Dukungan Manajemen Satker | Layanan | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |
| 3 | Layanan Perkantoran | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 Jumlah Layanan Perkantoran | Layanan | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | | | | | | |

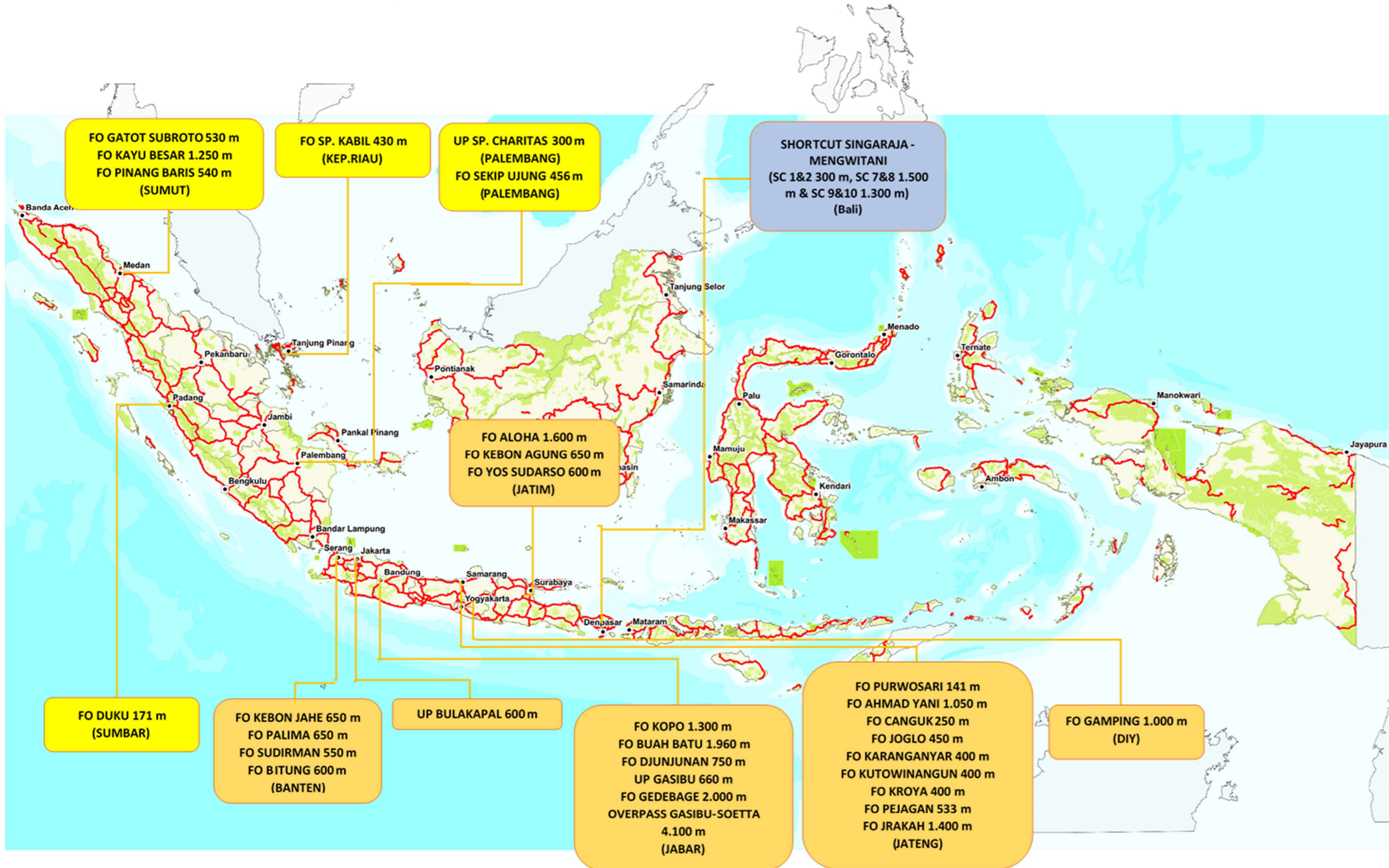
* Note: Anggaran rasionalisasi tarif tol

LAMPIRAN 3

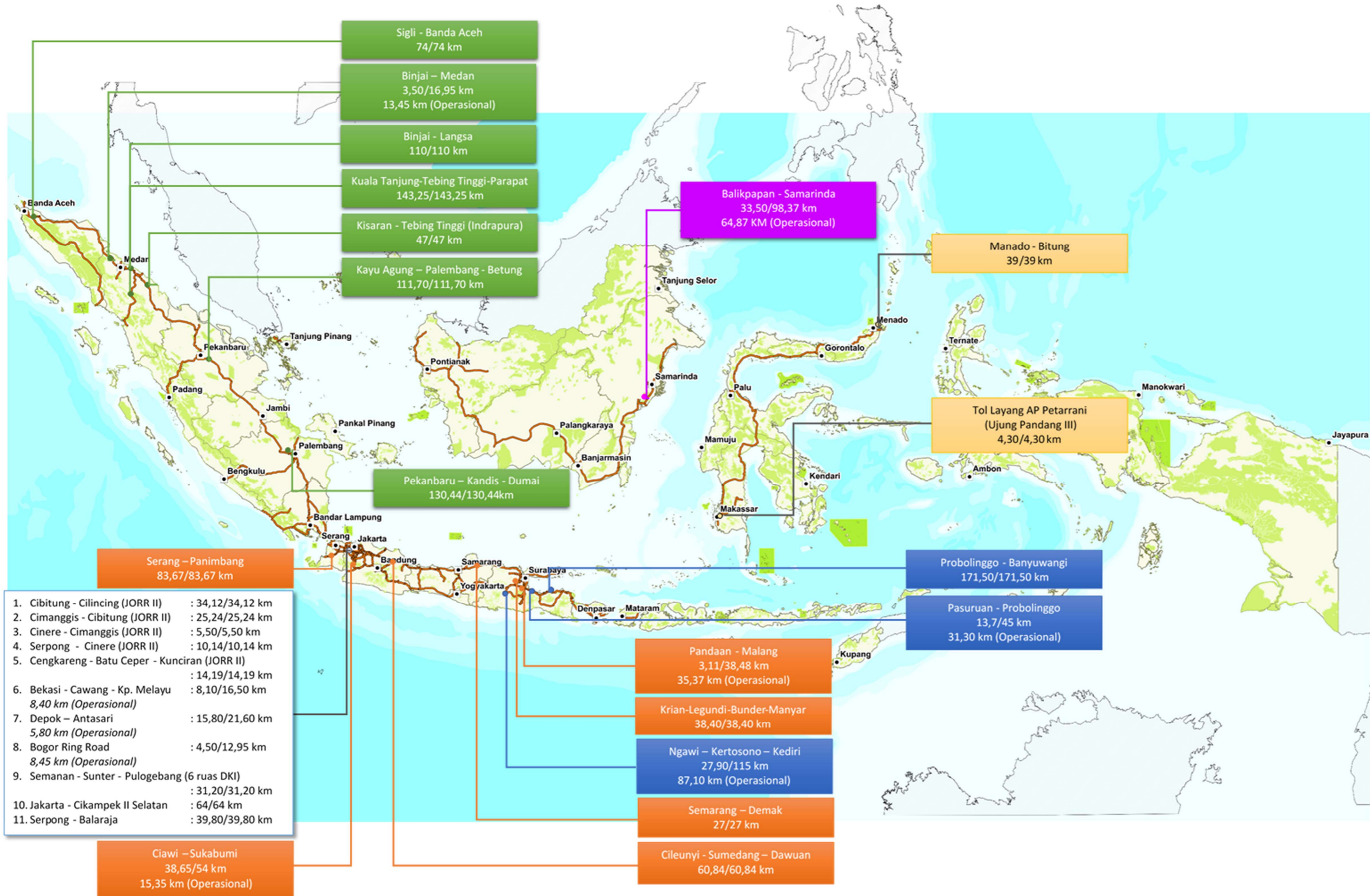
PETA RENSTRA 2020-2024

RENCANA STRATEGIS 2020 – 2024

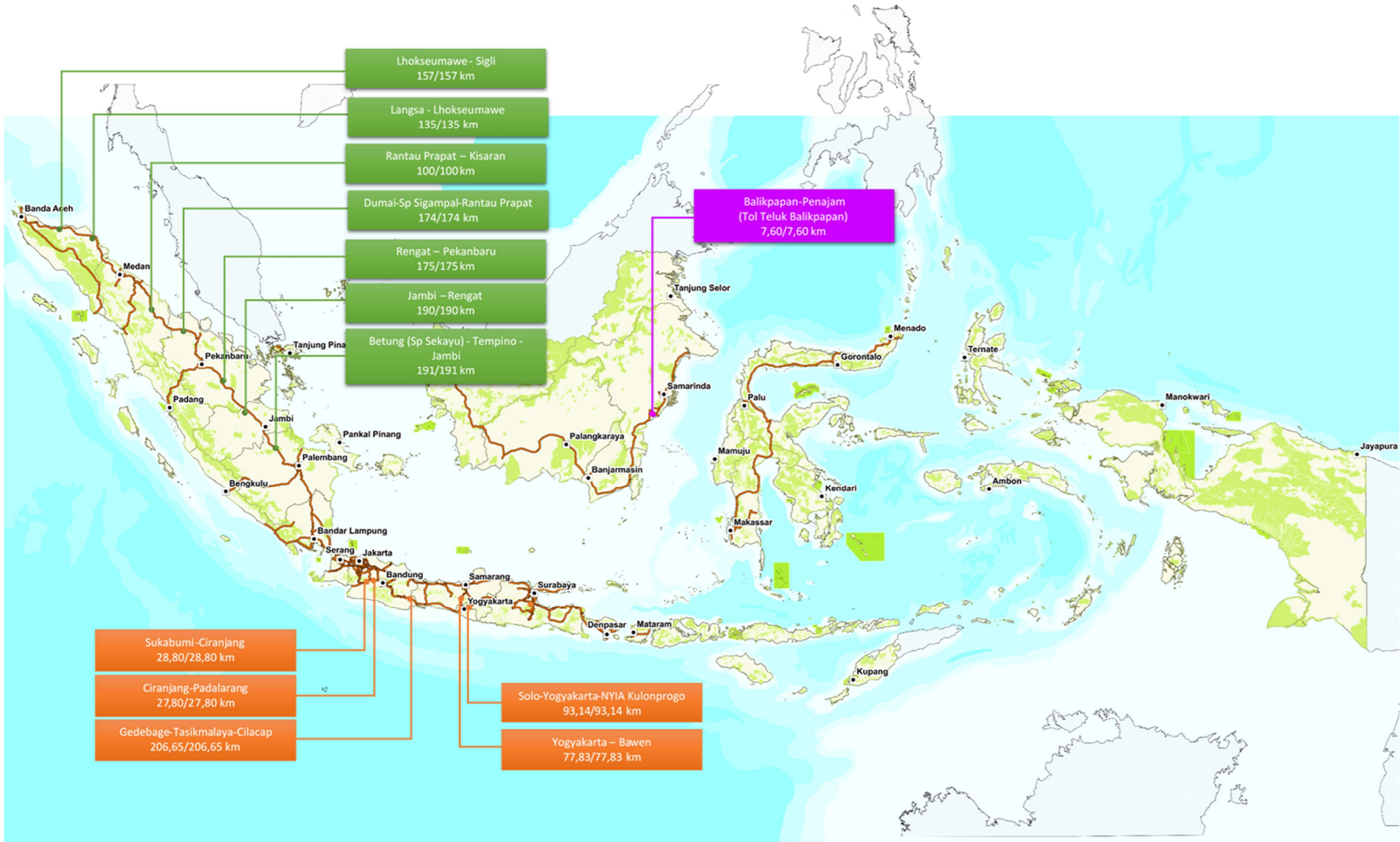
(31 km PEMBANGUNAN FLY OVER/UNDERPASS)



PROGRAM JALAN TOL SAMPAI DENGAN 2020 - 2024 (SUDAH PPJT)



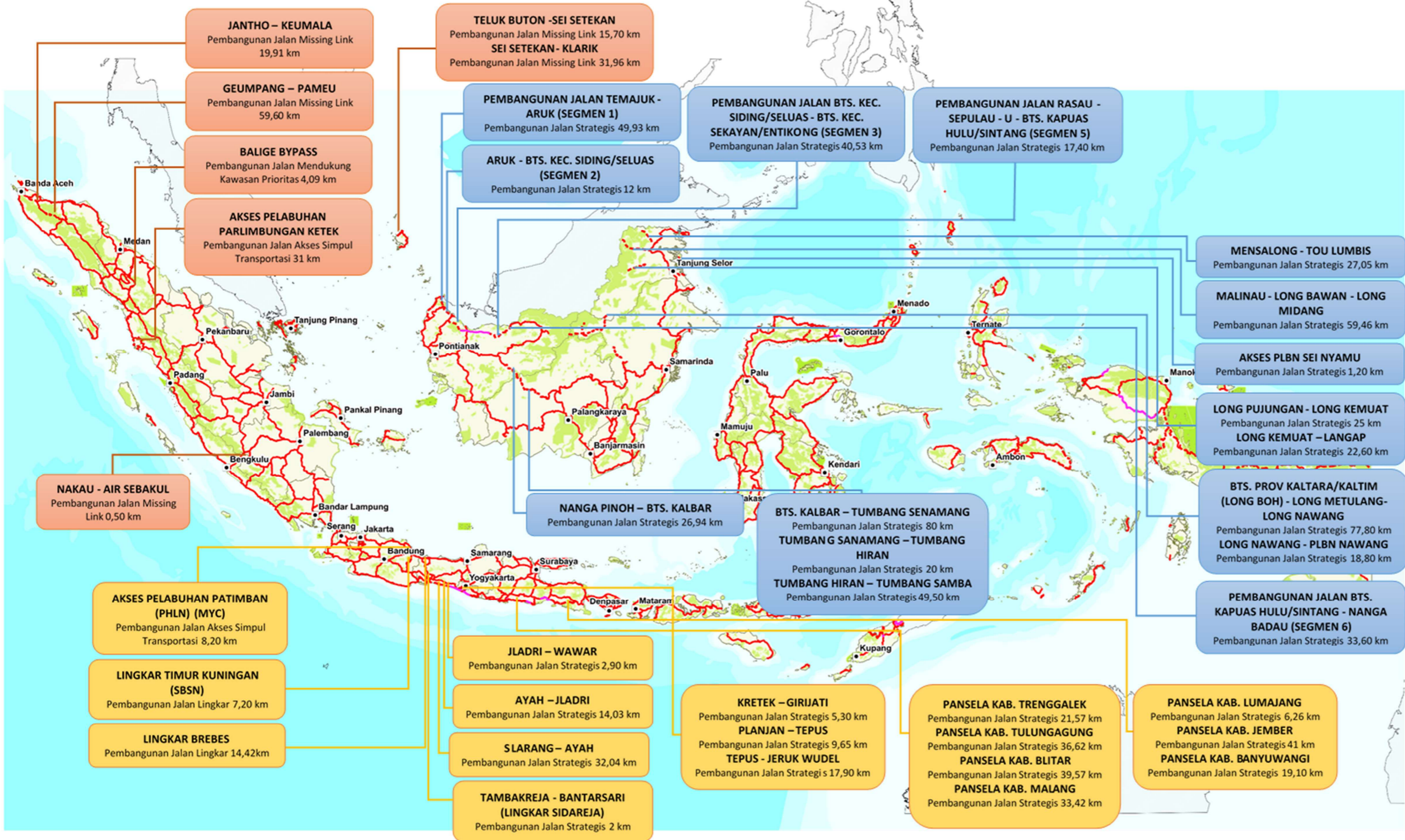
PROGRAM JALAN TOL SAMPAI DENGAN 2020 - 2024 (BELUM PPJT)



RENCANA STRATEGIS 2020 – 2024, PEMBANGUNAN JALAN NASIONAL 3000,04 KM

(PENUNTASAN 2.215 KM)

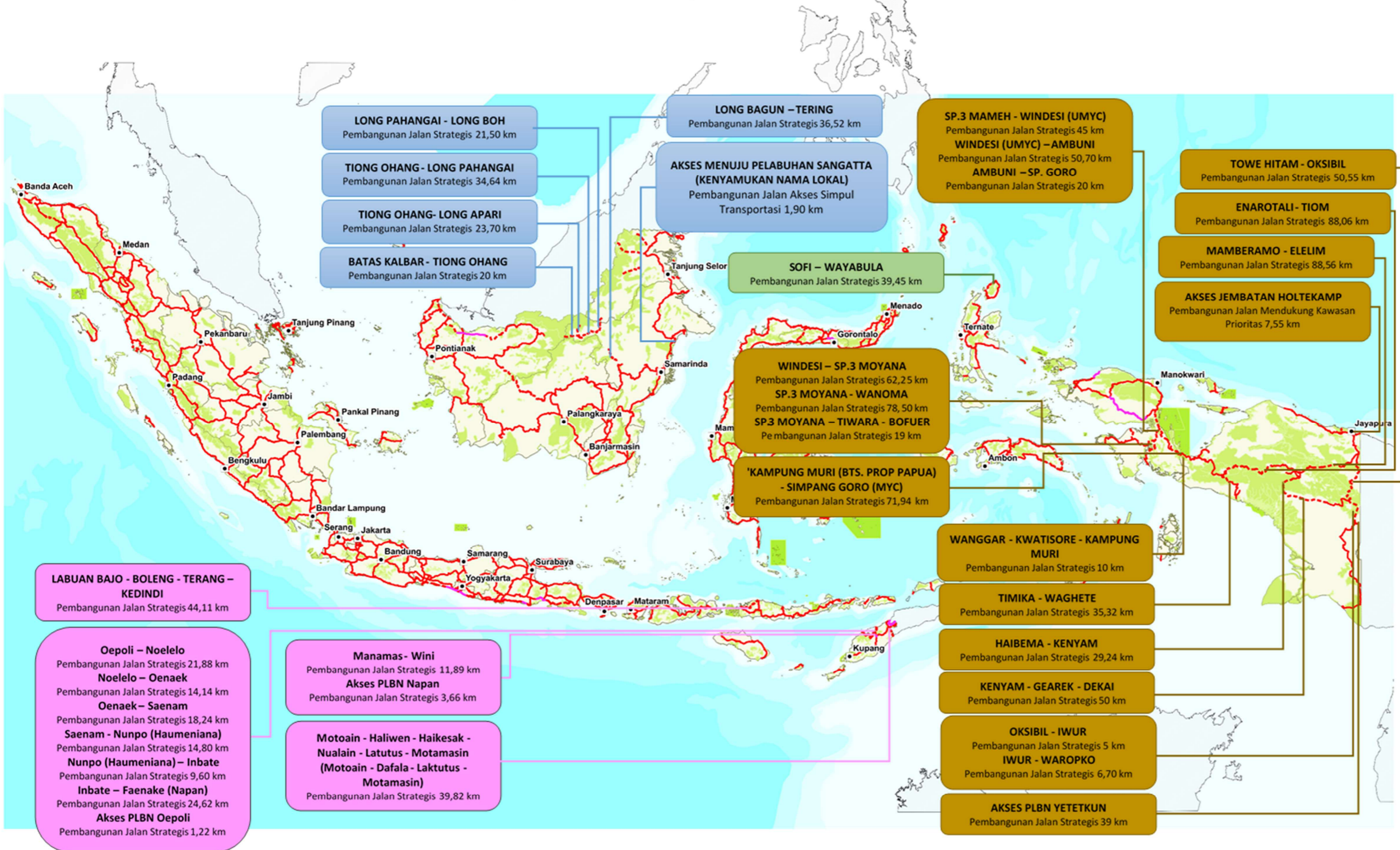
SUMATERA, JAWA, KALBAR, KALTENG, KALTARA



RENCANA STRATEGIS 2020 – 2024, PEMBANGUNAN JALAN NASIONAL 3000,04 KM

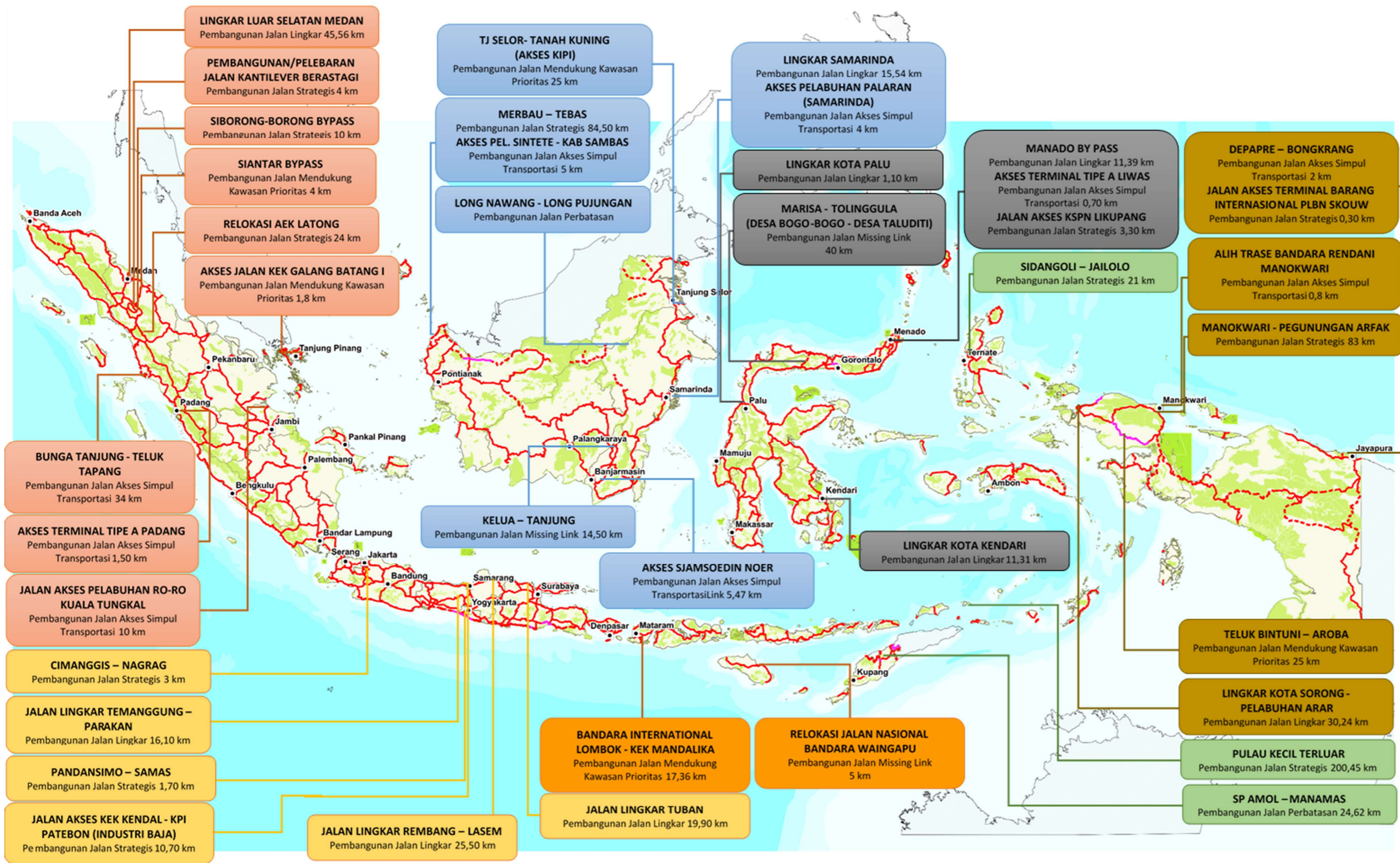
(PENUNTASAN 2.215 KM)

KALTIM, MALUKU UTARA, NUSA TENGGARA, PAPUA



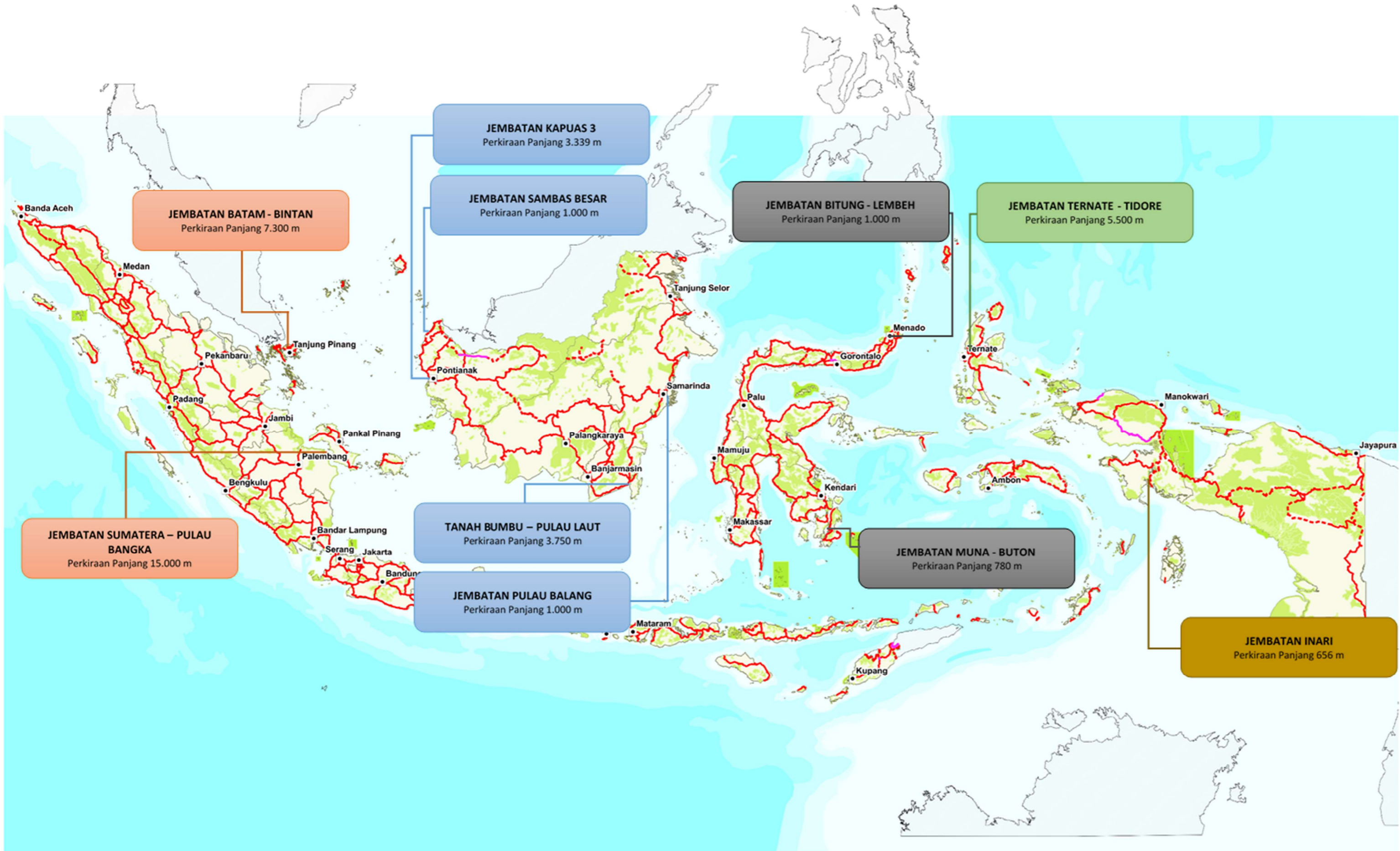
RENCANA STRATEGIS 2020 – 2024, PEMBANGUNAN JALAN NASIONAL 3000,04 KM

(PEMBANGUNAN BARU 784,72 KM)



RENCANA STRATEGIS 2020 – 2024

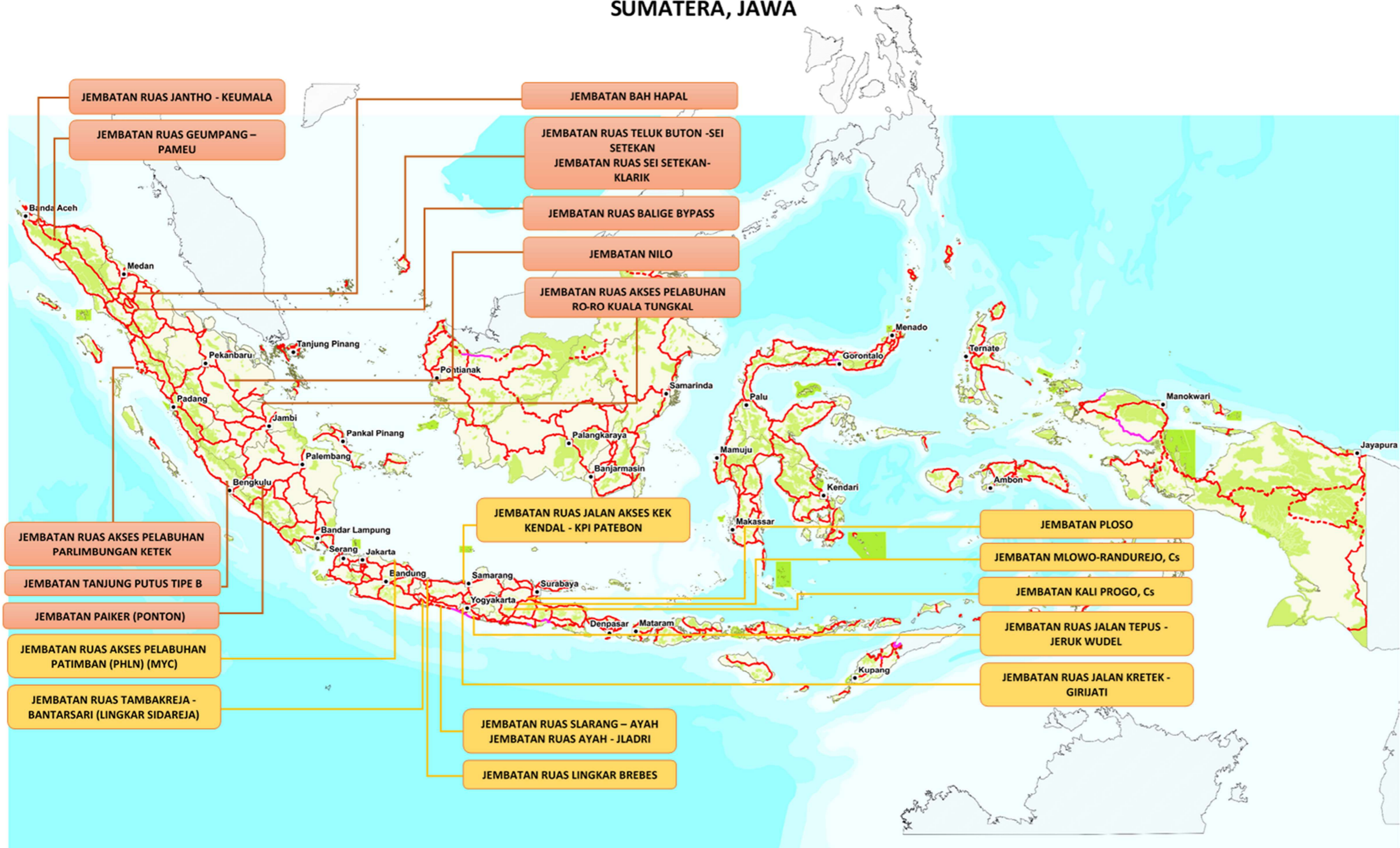
PEMBANGUNAN JEMBATAN BENTANG PANJANG



RENCANA STRATEGIS 2020 – 2024

PEMBANGUNAN JEMBATAN MENGIKUTI PEMBANGUNAN RUAS

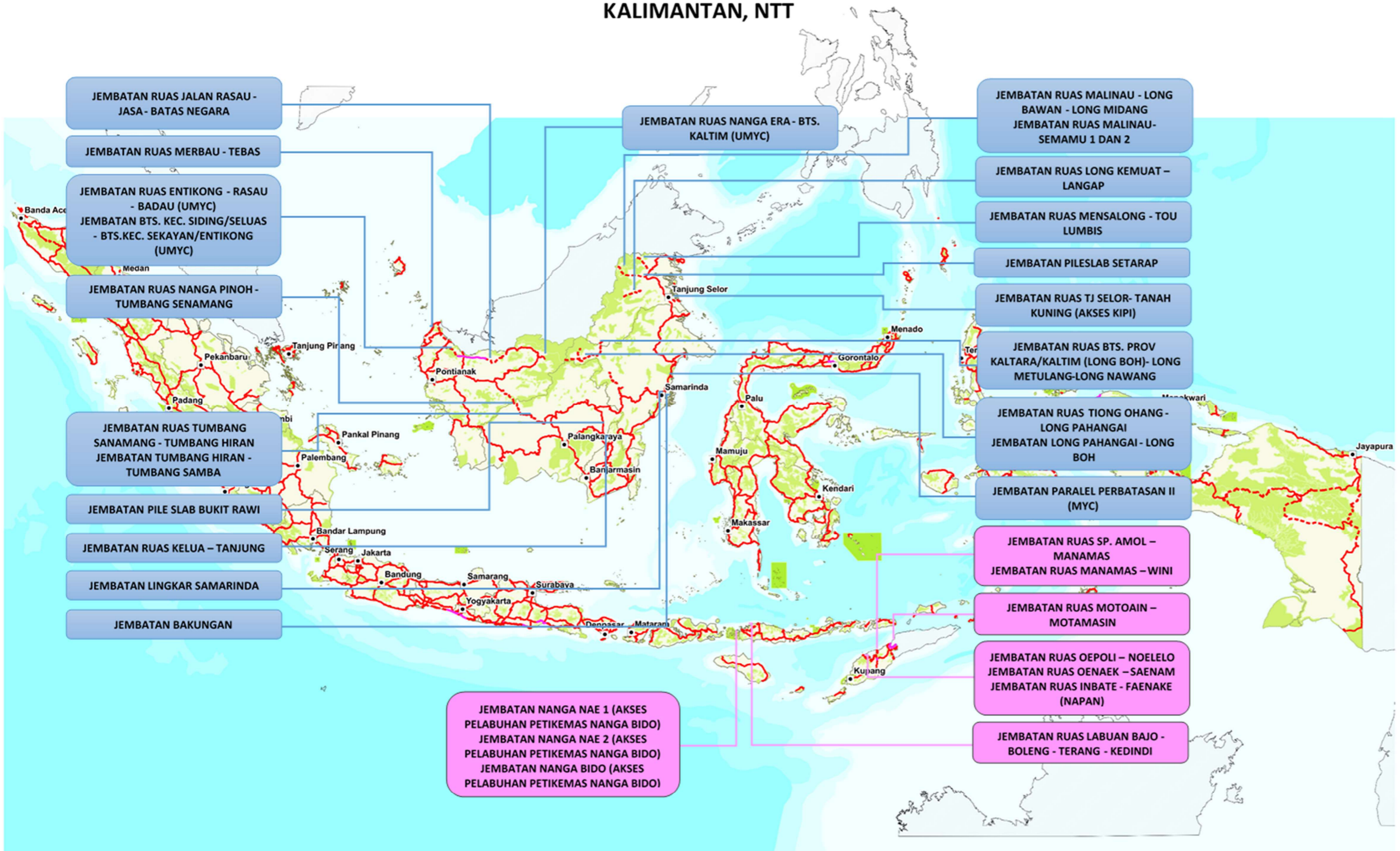
SUMATERA, JAWA



RENCANA STRATEGIS 2020 – 2024

PEMBANGUNAN JEMBATAN MENGIKUTI PEMBANGUNAN RUAS

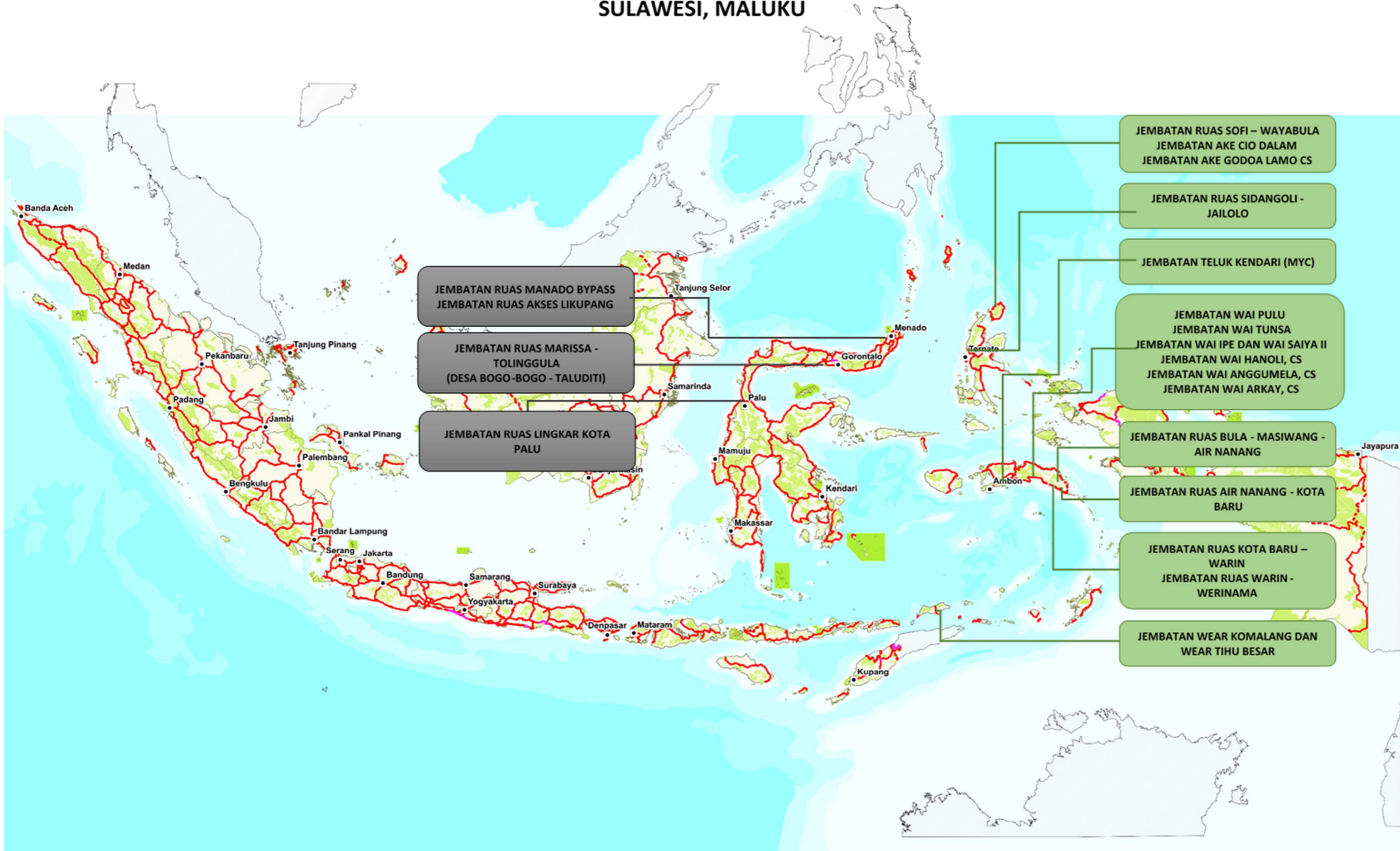
KALIMANTAN, NTT



RENCANA STRATEGIS 2020 – 2024

PEMBANGUNAN JEMBATAN MENGIKUTI PEMBANGUNAN RUAS

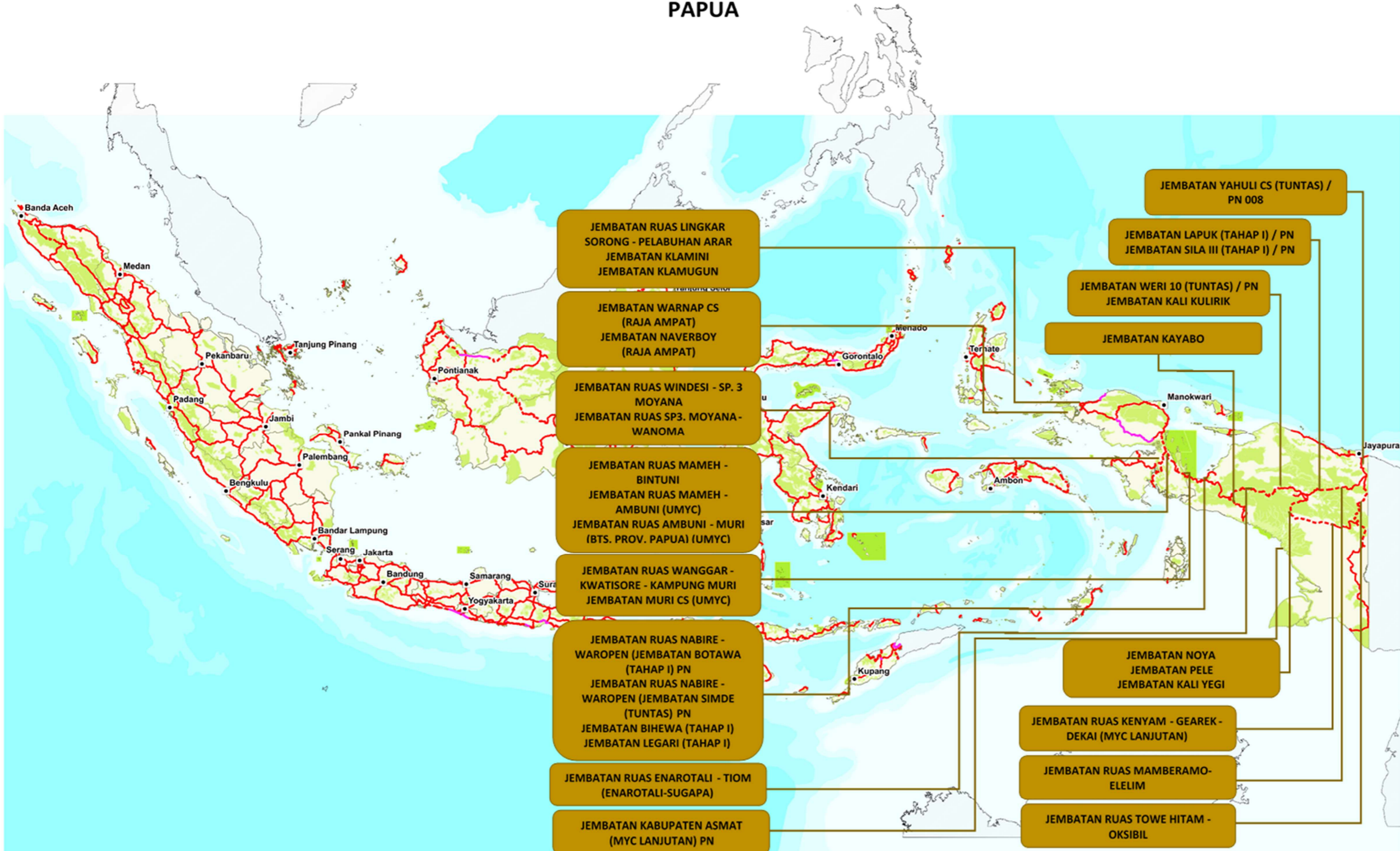
SULAWESI, MALUKU



RENCANA STRATEGIS 2020 – 2024

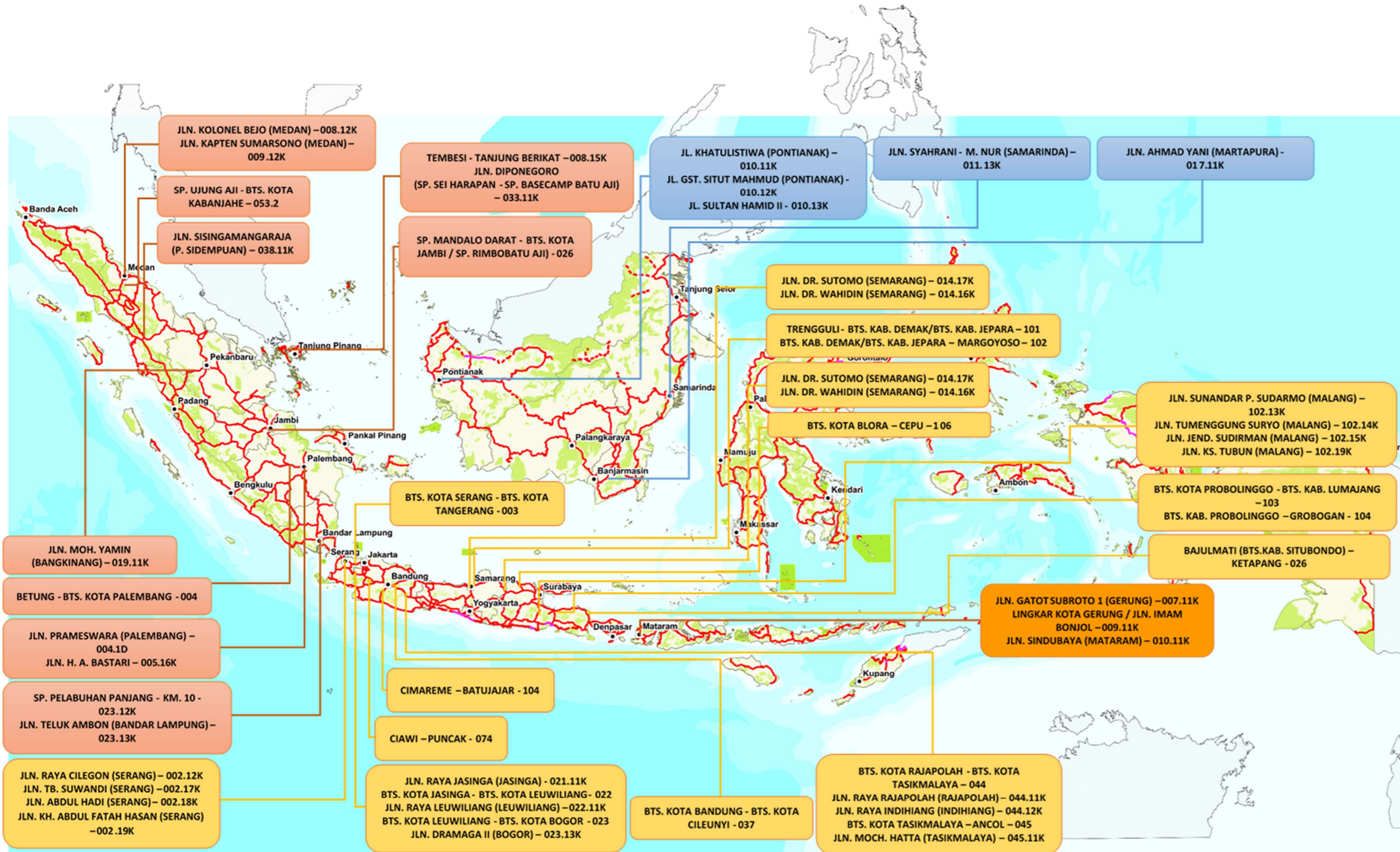
PEMBANGUNAN JEMBATAN MENGIKUTI PEMBANGUNAN RUAS

PAPUA



RENCANA STRATEGIS 2020 – 2024

PEMBANGUNAN PENAMBAHAN LAJUR



LAMPIRAN 4

TARGET KINERJA PROVINSI

Target Kinerja Per-Provinsi

Aksesibilitas

| PROVINSI | IKU AKSESIBILITAS | | | | | |
|--------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| Aceh | 83,3 | 86,7 | 86,7 | 86,7 | 86,7 | 90,0 |
| Sumatera Utara | 88,9 | 88,9 | 88,9 | 88,9 | 88,9 | 91,7 |
| Sumatera Barat | 76,0 | 76,0 | 76,0 | 76,0 | 80,0 | 84,0 |
| Riau | 69,7 | 69,7 | 69,7 | 72,7 | 87,9 | 87,9 |
| Kepulauan Riau | 83,3 | 83,3 | 83,3 | 85,7 | 85,7 | 85,7 |
| Jambi | 82,4 | 82,4 | 82,4 | 82,4 | 82,4 | 100,0 |
| Bengkulu | 90,0 | 90,0 | 90,0 | 90,0 | 90,0 | 90,0 |
| Sumatera Selatan | 91,3 | 95,7 | 95,7 | 95,7 | 95,7 | 95,7 |
| Bangka Belitung | 95,2 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Lampung | 75,0 | 80,0 | 80,0 | 80,0 | 80,0 | 85,0 |
| Banten | 86,2 | 86,2 | 86,2 | 86,2 | 89,7 | 89,7 |
| Jawa Barat | 70,2 | 70,2 | 73,7 | 84,2 | 84,2 | 86,0 |
| DKI Jakarta | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Jawa Tengah | 83,6 | 83,6 | 83,6 | 85,5 | 85,5 | 89,1 |
| DI Yogyakarta | 90,9 | 90,9 | 90,9 | 90,9 | 90,9 | 90,9 |
| Jawa Timur | 88,9 | 88,9 | 88,9 | 90,5 | 90,5 | 92,1 |
| Kalimantan Barat | 68,8 | 68,8 | 75,0 | 78,1 | 78,1 | 93,8 |
| Kalimantan Tengah | 65,0 | 65,0 | 65,0 | 65,0 | 65,0 | 70,0 |
| Kalimantan Timur | 54,3 | 60,0 | 60,0 | 65,7 | 68,6 | 71,4 |
| Kalimantan Utara | 63,6 | 63,6 | 77,3 | 77,3 | 77,3 | 81,8 |
| Kalimantan Selatan | 76,5 | 76,5 | 76,5 | 76,5 | 76,5 | 76,5 |
| Bali | 87,0 | 87,0 | 87,0 | 87,0 | 87,0 | 87,0 |
| NTB | 88,0 | 92,0 | 96,0 | 96,0 | 96,0 | 96,0 |
| NTT | 83,0 | 83,0 | 85,1 | 87,2 | 89,4 | 89,4 |
| Sulawesi Utara | 84,0 | 88,0 | 88,0 | 92,0 | 92,0 | 92,0 |
| Gorontalo | 84,6 | 84,6 | 84,6 | 84,6 | 84,6 | 84,6 |
| Sulawesi Tengah | 90,6 | 90,6 | 90,6 | 90,6 | 90,6 | 90,6 |
| Sulawesi Barat | 77,8 | 77,8 | 77,8 | 77,8 | 100,0 | 100,0 |
| Sulawesi Selatan | 87,5 | 87,5 | 87,5 | 87,5 | 87,5 | 87,5 |
| Sulawesi Tenggara | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Maluku | 81,0 | 81,0 | 81,0 | 81,0 | 83,3 | 83,3 |
| Maluku Utara | 76,9 | 84,6 | 84,6 | 88,5 | 88,5 | 88,5 |
| Papua | 76,2 | 76,2 | 78,6 | 78,6 | 78,6 | 81,0 |
| Papua Barat | 73,9 | 73,9 | 73,9 | 78,3 | 78,3 | 78,3 |
| TOTAL | 81,3 | 81,8 | 82,8 | 84,6 | 85,8 | 87,9 |

Rating Kondisi

| PROVINSI | IKU RATING KONDISI | | | | | |
|---------------------|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| Aceh | 2,79 | 2,75 | 2,68 | 2,68 | 2,54 | 2,28 |
| Sumatera Utara | 3,17 | 2,66 | 2,50 | 2,48 | 2,45 | 2,31 |
| Sumatera Barat | 2,86 | 2,75 | 2,57 | 2,41 | 2,28 | 2,20 |
| Riau | 3,17 | 2,74 | 2,72 | 2,70 | 2,68 | 2,65 |
| Kepulauan Riau | 2,65 | 2,69 | 2,69 | 2,67 | 2,55 | 2,55 |
| Jambi | 2,97 | 2,89 | 2,64 | 2,55 | 2,39 | 2,18 |
| Bengkulu | 2,64 | 2,66 | 2,54 | 2,33 | 2,27 | 2,05 |
| Sumatera Selatan | 3,08 | 2,64 | 2,55 | 2,48 | 2,42 | 2,40 |
| Bangka Belitung | 2,64 | 2,43 | 2,43 | 2,43 | 2,43 | 2,43 |
| Lampung | 3 | 2,66 | 2,63 | 2,63 | 2,63 | 2,63 |
| Banten | 3,31 | 2,56 | 2,56 | 2,56 | 2,56 | 2,56 |
| Jawa Barat | 2,89 | 2,57 | 2,52 | 2,52 | 2,52 | 2,50 |
| Jawa Tengah | 2,91 | 2,82 | 2,80 | 2,80 | 2,74 | 2,55 |
| DI Yogyakarta | 2,6 | 2,80 | 2,80 | 2,80 | 2,78 | 2,60 |
| Jawa Timur | 2,98 | 2,53 | 2,50 | 2,50 | 2,48 | 2,38 |
| Kalimantan Barat | 3,04 | 2,76 | 2,62 | 2,62 | 2,62 | 2,62 |
| Kalimantan Tengah | 2,88 | 3,04 | 3,00 | 2,98 | 2,98 | 2,98 |
| Kalimantan Timur | 3,24 | 3,11 | 2,99 | 2,90 | 2,89 | 2,89 |
| Kalimantan Utara | 3,05 | 2,81 | 2,71 | 2,71 | 2,71 | 2,71 |
| Kalimantan Selatan | 3,14 | 2,78 | 2,68 | 2,62 | 2,39 | 2,38 |
| Bali | 2,57 | 2,69 | 2,58 | 2,58 | 2,33 | 2,32 |
| Nusa Tenggara Barat | 2,71 | 2,38 | 2,38 | 2,38 | 2,38 | 2,38 |
| Nusa Tenggara Timur | 2,94 | 2,60 | 2,58 | 2,57 | 2,57 | 2,57 |
| Sulawesi Utara | 2,65 | 2,47 | 2,47 | 2,47 | 2,47 | 2,26 |
| Gorontalo | 3,03 | 2,38 | 2,38 | 2,38 | 2,38 | 2,19 |
| Sulawesi Tengah | 3,02 | 2,42 | 2,42 | 2,42 | 2,42 | 2,42 |
| Sulawesi Barat | 2,66 | 2,85 | 2,77 | 2,76 | 2,75 | 2,70 |
| Sulawesi Selatan | 2,78 | 2,72 | 2,54 | 2,50 | 2,50 | 2,48 |
| Sulawesi Tenggara | 2,56 | 2,60 | 2,43 | 2,43 | 2,41 | 2,41 |
| Maluku | 2,87 | 2,69 | 2,56 | 2,56 | 2,55 | 2,54 |
| Maluku Utara | 2,75 | 2,72 | 2,52 | 2,52 | 2,52 | 2,52 |
| Papua | 2,91 | 3,12 | 3,12 | 3,12 | 3,12 | 3,12 |
| Papua Barat | 2,43 | 2,83 | 2,83 | 2,83 | 2,83 | 2,83 |
| TOTAL | 2,91 | 2,70 | 2,63 | 2,61 | 2,57 | 2,50 |

Keselamatan Jalan

| Prov | Weighted Accidents 2018 | Total Number of Blackspot (2019) | IKU KESELAMATAN JALAN | | | | | |
|---------------------------|-------------------------|----------------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | | | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| | | | Final KPI (70:30) 2019 | Final KPI (70:30) 2020 | Final KPI (70:30) 2021 | Final KPI (70:30) 2022 | Final KPI (70:30) 2023 | Final KPI (70:30) 2024 |
| Nanggroe Aceh Darussalam | 584 | 30 | 4,6 | 4,6 | 3,8 | 3,8 | 3,8 | 3,8 |
| Sumatera Utara | 1083 | 32 | 3,9 | 3,9 | 3,8 | 3,8 | 3,8 | 3,8 |
| Sumatera Barat | 386 | 48 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 4,5 | 4,1 | 3,8 |
| Riau | 273 | 9 | 2,6 | 2,6 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 |
| Kepulauan Riau | 110 | 24 | 4,4 | 4,3 | 4,3 | 4,3 | 4,3 | 2,2 |
| Jambi | 232 | 23 | 4,7 | 4,7 | 4,1 | 3,5 | 3,5 | 3,5 |
| Bengkulu | 144 | 10 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 3,8 | 3,8 | 3,8 |
| Sumatera Selatan | 441 | 31 | 3,7 | 3,7 | 3,1 | 3,1 | 3,1 | 3,0 |
| Kepulauan Bangka Belitung | 70 | 31 | 4,4 | 4,4 | 4,4 | 4,4 | 3,9 | 2,9 |
| Lampung | 552 | 19 | 3,9 | 3,9 | 3,9 | 3,8 | 3,8 | 3,8 |
| DKI Jakarta | 68 | 13 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Banten | 343 | 15 | 1,9 | 1,9 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 1,8 |
| Jawa Barat | 1484 | 10 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 2,0 | 2,0 |
| Jawa Tengah | 1501 | 90 | 3,0 | 3,0 | 2,7 | 2,6 | 2,6 | 2,6 |
| DI Yogyakarta | 266 | 24 | 4,7 | 4,7 | 4,7 | 4,7 | 4,2 | 3,8 |
| Jawa Timur | 2085 | 10 | 3,4 | 3,4 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,3 |
| Kalimantan Barat | 355 | 37 | 4,9 | 4,9 | 4,3 | 3,8 | 3,8 | 3,8 |
| Kalimantan Tengah | 168 | 36 | 5,0 | 5,0 | 4,1 | 3,5 | 3,1 | 3,0 |
| Kalimantan Timur | 140 | 21 | 3,4 | 3,4 | 2,4 | 2,1 | 2,1 | 2,1 |
| Kalimantan Utara | 22 | 13 | 3,4 | 3,4 | 3,4 | 3,4 | 1,2 | 1,0 |
| Kalimantan Selatan | 166 | 26 | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 2,1 | 1,9 |
| Bali | 332 | 60 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 4,3 | 3,8 | 3,4 |
| Nusa Tenggara Barat | 278 | 31 | 4,3 | 4,3 | 3,4 | 3,0 | 3,0 | 2,9 |
| Nusa Tenggara Timur | 273 | 10 | 3,2 | 3,2 | 3,1 | 3,1 | 3,1 | 3,1 |
| Sulawesi Utara | 229 | 21 | 5,0 | 5,0 | 4,4 | 4,4 | 4,4 | 4,3 |
| Gorontalo | 36 | 10 | 3,4 | 3,4 | 3,3 | 3,3 | 1,3 | 1,2 |
| Sulawesi Tengah | 252 | 47 | 5,0 | 5,0 | 4,8 | 4,6 | 3,4 | 3,4 |
| Sulawesi Barat | 148 | 31 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 3,8 | 3,8 | 3,8 |
| Sulawesi Selatan | 629 | 63 | 4,8 | 4,8 | 4,6 | 4,1 | 4,0 | 3,8 |
| Sulawesi Tenggara | 153 | 34 | 4,9 | 4,9 | 4,9 | 4,9 | 4,9 | 2,2 |
| Maluku | 78 | 23 | 4,2 | 4,2 | 4,2 | 4,2 | 4,2 | 1,6 |
| Maluku Utara | 80 | 11 | 5,0 | 5,0 | 3,9 | 3,9 | 3,9 | 3,3 |
| Papua | 13 | 18 | 1,7 | 1,7 | 1,7 | 1,7 | 1,0 | 1,0 |
| Papua Barat | 72 | 18 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 2,7 | 2,7 |
| Total | 13047 | 929 | 3,52 | 3,51 | 3,14 | 2,95 | 2,89 | 2,82 |

LAMPIRAN 5

DATA KAKI PROVINSI

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------------------------|----|-----|------|-------------|-----|-----|-------------|--------------|-------------|---|---|---|----|----|
| | -Indikasi Panjang Jembatan:1.700 m | KM | 1,7 | 2,65 | Rp1.700.000 | | | | | Rp300.000 | | | | | |
| | -Indikasi Panjang Jalan: 2,65 Km | | | | | | | | | | | | | | |
| | -Estimasi Biaya: Rp 1,7 T | | | | | | | | | | | | | | |
| | TOTAL | | | | | Rp0 | Rp0 | Rp6.095.000 | Rp14.210.000 | Rp9.265.000 | 0 | 0 | 6 | 16 | 13 |

**DRAFT MATRIKS RENSTRA 2020-2024 DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT**

PELAKSANAAN PRORAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS JALAN DENGAN SKEMA PENDANAAN KPBU

| PROGRAM/ KEGIATAN | Sasaran Strategis | Satuan | TARGET | | | | | | ANGGARAN (DALAM JUTA RUPIAH) | | | | | |
|---|--|--------|--------|-------|-------|-------|--------|--------|------------------------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|
| | | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Total | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Total |
| SASARAN KEGIATAN: Pelaksanaan Program KPBU | | | | | | | | | | | | | | |
| | Pelaksanaan program infrastruktur konektivitas jalan dengan skema pendanaan KPBU | | | | | | | | 95.752.249,3 | 51.950.799,1 | 60.720.072,6 | 116.463.396,4 | 218.861.372,6 | 543.747.890,0 |
| | 1 Panjang Jalan Tol Beroperasi | Km | 503,5 | 207,6 | 271,8 | 646,8 | 1094,4 | 2724,1 | 95.752.249,3 | 50.150.799,1 | 51.925.072,6 | 99.553.396,4 | 207.796.372,6 | 505.177.890,0 |
| | 2 Panjang Jembatan Bentang Panjang yang Terbangun | Km | 0,0 | 0,0 | 6,4 | 15,8 | 13,3 | 35,5 | 0 | 0 | 6.095.000,0 | 14.210.000,0 | 9.265.000,0 | 29.570.000,0 |
| | 3 Panjang Akses Tol yang Terbangun (Dan Pembebasan Lahan) | Km | 0 | 39,9 | 59,9 | 39,9 | 59,9 | 199,7 | | 1.800.000,0 | 2.700.000,0 | 2.700.000,0 | 1.800.000,0 | 9.000.000,0 |

LIST KPBU AP

(akan dibuat narasi terpisah, masih belum masuk renstra karena angka beli pasti)

| No | Kegiatan | Satuan | Volume | Anggaran |
|----|---------------------------|--------|--------|-------------|
| 1 | Jalintim Sumatera Selatan | Km | 29,9 | 917.000,0 |
| 2 | Jalintim Riau | Km | 43,0 | 585.300,0 |
| 3 | Jembatan CH | Unit | 38,0 | 4.740.000,0 |

RENSTRA TAHUN 2020 - 2024 DIREKTORAT PEMBANGUNAN JALAN

| NO. | PROVINSI | SUMBER DANA | PROGRAM | PULAU | No Prop | BALAI | Tema | TOTAL | TUNTAS ASPAL | PENUNTAS AN KORIDOR | TOTAL ALOKASI |
|--|-------------------|-------------|--|------------|---------|----------------------|--------------------------|-----------------|--------------|---------------------|---------------------------|
| TOTAL PAKET RENSTRA TA. 2020 - 2024 | | | | | | | | 6.776,67 | 0,00 | 3.000,04 | 41.980.987.895.834 |
| PAKET-PAKET PENUNTASAN | | | | | | | | 5.697,60 | 0,00 | 2.215,32 | 29.425.915.447.247 |
| PROVINSI ACEH | | | | | | | | 98,51 | 0,00 | 79,51 | 534.600.000.000 |
| 1 | ACEH | APBN | GEUMPANG - PAMEU | SUMATERA | 1 | BPJN I Aceh | Missing Link | 59,60 | | 59,60 | 437.600.000.000 |
| 2 | ACEH | APBN | JANTHO - KEUMALA | SUMATERA | 1 | BPJN I Aceh | Missing Link | 38,91 | | 19,91 | 97.000.000.000 |
| PROVINSI SUMATERA UTARA | | | | | | | | 40,60 | 0,00 | 35,09 | 339.373.471.000 |
| 3 | SUMATERA UTARA | APBN | BALIGE BYPASS | SUMATERA | 3 | BBPJN II Medan | KEK/KI/KSPN | 9,60 | | 4,09 | 36.975.000.000 |
| 4 | SUMATERA UTARA | APBN | AKSES PELABUHAN PARLIMBUNGAN KETEK | SUMATERA | 3 | BBPJN II Medan | Akses Perhubungan | 31,00 | | 31,00 | 302.398.471.000 |
| PROVINSI SUMATERA BARAT | | | | | | | | 40,00 | 0,00 | 34,00 | 455.813.000.000 |
| 5 | SUMATERA BARAT | APBN | BUNGA TANJUNG - TELUK TAPANG | SUMATERA | 6 | BPJN III Padang | Akses Perhubungan | 40,00 | | 34,00 | 455.813.000.000 |
| PROVINSI BENGKULU | | | | | | | | 0,50 | 0,00 | 0,50 | 10.000.000.000 |
| 6 | BENGKULU | APBN | NAKAU - AIR SEBAKUL | SUMATERA | | BPJN III Padang | Missing Link | 0,50 | | 0,50 | 10.000.000.000 |
| PROVINSI KEPULAUAN RIAU | | | | | | | | 47,66 | 0,00 | 47,66 | 473.010.000.000 |
| 7 | KEP. RIAU | APBN | TELUK BUTON - SEI SETEKAN | SUMATERA | 10 | BPJN IV Jambi | Missing Link | 15,70 | | 15,70 | 153.410.000.000 |
| 8 | KEP. RIAU | APBN | SEI SETEKAN - KLARIK | SUMATERA | 10 | BPJN IV Jambi | Missing Link | 31,96 | | 31,96 | 319.600.000.000 |
| PROVINSI JAWA BARAT | | | | | | | | 23,40 | 0,00 | 15,40 | 220.100.000.000 |
| 9 | JAWA BARAT | PHLN | AKSES PELABUHAN PATIMBAN (PHLN) (MYC) | JAWA | 22 | BBPJN VI Jakarta | Akses Perhubungan | 8,20 | | 8,20 | 130.000.000.000 |
| 10 | JAWA BARAT | SBSN | LINGKAR TIMUR KUNINGAN (SBSN) | JAWA | 22 | BBPJN VI Jakarta | Perkotaan | 15,20 | | 7,20 | 90.100.000.000 |
| PROVINSI JAWA TENGAH | | | | | | | | 117,97 | 0,00 | 67,39 | 1.039.181.570.000 |
| 11 | JAWA TENGAH | APBN | LINGKAR BREBES | JAWA | 24 | BBPJN VII Semarang | Perkotaan | 18,40 | | 16,42 | 260.046.370.000 |
| 12 | JAWA TENGAH | APBN | SLARANG - AYAH | JAWA | 24 | BBPJN VII Semarang | Pansela | 32,04 | | 32,04 | 480.600.000.000 |
| 13 | JAWA TENGAH | APBN | AYAH - JLADRI | JAWA | 24 | BBPJN VII Semarang | Pansela | 14,03 | | 14,03 | 210.450.000.000 |
| 14 | JAWA TENGAH | LOAN | JLADRI - WAWAR | JAWA | 24 | BBPJN VII Semarang | Pansela | 42,85 | | 2,90 | 43.500.000.000 |
| 15 | JAWA TENGAH | LOAN | TAMBAKREJA - BANTARSARI (LINGKAR SIDAREJA) | JAWA | 24 | BBPJN VII Semarang | Pansela | 10,65 | | 2,00 | 25.000.000.000 |
| 16 | JAWA TENGAH | LOAN | PEMELIHARAAN RUTIN RUAS PANSELA PROV. JAWA TENGAH | JAWA | 24 | BBPJN VII Semarang | Pansela | | | 80,00 | 19.585.200.000 |
| PROVINSI D.I.YOGYAKARTA | | | | | | | | 36,20 | 0,00 | 32,85 | 828.262.075.000 |
| 17 | DIY | APBN | KRETEK - GIRIJATI | JAWA | 26 | BBPJN VII Semarang | Pansela | 5,30 | | 5,30 | 266.942.475.000 |
| 18 | DIY | SBSN | PLANJAN - TEPUS | JAWA | 26 | BBPJN VII Semarang | Pansela | 13,00 | | 9,65 | 286.819.600.000 |
| 19 | DIY | APBN | TEPUS - JERUK WUDEL | JAWA | 26 | BBPJN VII Semarang | Pansela | 17,90 | | 17,90 | 268.500.000.000 |
| 20 | DIY | APBN | PEMELIHARAAN RUTIN RUAS PANSELA PROV. DIY | JAWA | 26 | BBPJN VII Semarang | Pansela | | | 30,00 | 6.000.000.000 |
| PROVINSI JAWA TIMUR | | | | | | | | 596,98 | 0,00 | 197,54 | 4.507.105.350.000 |
| 21 | JAWA TIMUR | | Pansela Kab. Trenggalek | JAWA | 28 | BBPJN VIII Surabaya | Pansela | 78,35 | | 21,57 | 513.531.000.000 |
| 22 | JAWA TIMUR | | Pansela Kab. Tulungagung | JAWA | 28 | BBPJN VIII Surabaya | Pansela | 54,97 | | 36,62 | 850.000.000.000 |
| 23 | JAWA TIMUR | | Pansela Kab. Blitar | JAWA | 28 | BBPJN VIII Surabaya | Pansela | 68,25 | | 39,57 | 933.043.867.000 |
| 24 | JAWA TIMUR | | Pansela Kab. Malang | JAWA | 28 | BBPJN VIII Surabaya | Pansela | 135,00 | | 33,42 | 694.694.783.000 |
| 25 | JAWA TIMUR | | Pansela Kab. Lumajang | JAWA | 28 | BBPJN VIII Surabaya | Pansela | 65,60 | | 6,26 | 50.000.000.000 |
| 26 | JAWA TIMUR | | Pansela Kab. Jember | JAWA | 28 | BBPJN VIII Surabaya | Pansela | 88,71 | | 41,00 | 955.000.000.000 |
| 27 | JAWA TIMUR | | Pansela Kab. Banyuwangi | JAWA | 28 | BBPJN VIII Surabaya | Pansela | 106,10 | | 19,10 | 477.500.000.000 |
| 28 | JAWA TIMUR | | PEMELIHARAAN RUTIN RUAS PANSELA PROV. JAWA TIMUR | JAWA | 28 | BBPJN VIII Surabaya | Pansela | | | 150,00 | 33.335.700.000 |
| PROVINSI KALIMANTAN BARAT | | | | | | | | 561,05 | 0,00 | 180,40 | 1.183.582.607.000 |
| 29 | KALIMANTAN BARAT | APBN | Nanga Pinoh - Bts. Kalbar | KALIMANTAN | 30 | BPJN XX Pontianak | Lintas Tengah Kalimantan | 85,34 | | 26,94 | 224.032.899.000 |
| 30 | KALIMANTAN BARAT | SBSN | PEMBANGUNAN JALAN TEMAJUK - ARUK (SEGMENT 1) | KALIMANTAN | 30 | BPJN XX Pontianak | Perbatasan | 61,93 | | 49,93 | 302.470.430.000 |
| 31 | KALIMANTAN BARAT | APBN | ARUK - BTS. KEC. SIDING/SELUAS (SEGMENT 2) | KALIMANTAN | 30 | BPJN XX Pontianak | Perbatasan | 53,61 | | 12,00 | 98.400.000.000 |
| 32 | KALIMANTAN BARAT | SBSN | PEMBANGUNAN JALAN BTS. KEC. SIDING/SELUAS - BTS. KEC. SEKAYAN/ENTIKONG (SEGMENT 3) | KALIMANTAN | 30 | BPJN XX Pontianak | Perbatasan | 105,63 | | 40,53 | 140.000.000.000 |
| 33 | KALIMANTAN BARAT | SBSN | PEMBANGUNAN JALAN BTS. KEC. SEKAYAN/ENTIKONG - RASAU (SEGMENT 4) | KALIMANTAN | 30 | BPJN XX Pontianak | Perbatasan | 117,44 | | 0,00 | - |
| 34 | KALIMANTAN BARAT | SBSN | PEMBANGUNAN JALAN RASAU - SEPULAU - U - BTS. KAPUAS HULU/SINTANG (SEGMENT 5) | KALIMANTAN | 30 | BPJN XX Pontianak | Perbatasan | 103,50 | | 17,40 | 100.000.000.000 |
| 35 | KALIMANTAN BARAT | SBSN | PEMBANGUNAN JALAN BTS. KAPUAS HULU/SINTANG - NANGA BADAU (SEGMENT 6) | KALIMANTAN | 30 | BPJN XX Pontianak | Perbatasan | 33,60 | | 33,60 | 218.975.732.000 |
| 36 | KALIMANTAN BARAT | SBSN | PEMELIHARAAN RUTIN RUAS PERBATASAN KALIMANTAN BARAT | KALIMANTAN | 30 | BPJN XX Pontianak | Perbatasan | | | 400,00 | 99.703.546.000 |
| PROVINSI KALIMANTAN TENGAH | | | | | | | | 205,55 | 0,00 | 149,50 | 1.819.739.800.000 |
| 37 | KALIMANTAN TENGAH | APBN | Bts. Kalbar - Tumbang Senamang | KALIMANTAN | 30 | BPJN XX Pontianak | Lintas Tengah Kalimantan | 80,00 | | 80,00 | 1.200.000.000.000 |
| 38 | KALIMANTAN TENGAH | APBN | Tumbang Sanamang - Tumbang Hiran | KALIMANTAN | 32 | BBPJN XI Banjarmasin | Lintas Tengah Kalimantan | 43,45 | | 20,00 | 200.000.000.000 |

| | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|-------------------|------|--|------------|----|----------------------|--------------------------|-----------------|-------------|---------------|--------------------------|
| 39 | KALIMANTAN TENGAH | APBN | Tumbang Hiran - Tumbang Samba | KALIMANTAN | 32 | BBPJJ XI Banjarmasin | Lintas Tengah Kalimantan | 82,10 | | 49,50 | 419.739.800.000 |
| PROVINSI KALIMANTAN TIMUR | | | | | | | | 441,88 | 0,00 | 138,26 | 2.453.866.000.000 |
| 40 | KALIMANTAN TIMUR | | LONG BAGUN - TERING | KALIMANTAN | 34 | BPJN XII Balikpapan | Menuju Perbatasan | 148,69 | | 36,52 | 573.200.000.000 |
| 41 | KALIMANTAN TIMUR | | TIONG OHANG- LONG APARI | KALIMANTAN | 34 | BPJN XII Balikpapan | Menuju Perbatasan | 23,70 | | 23,70 | 474.000.000.000 |
| 42 | KALIMANTAN TIMUR | | BATAS KALBAR - TIONG OHANG | KALIMANTAN | 34 | BPJN XII Balikpapan | Perbatasan | 64,20 | | 20,00 | 420.533.000.000 |
| 43 | KALIMANTAN TIMUR | | TIONG OHANG - LONG PAHANGAI | KALIMANTAN | 34 | BPJN XII Balikpapan | Perbatasan | 103,60 | | 34,64 | 491.780.000.000 |
| 44 | KALIMANTAN TIMUR | | LONG PAHANGAI - LONG BOH | KALIMANTAN | 34 | BPJN XII Balikpapan | Perbatasan | 86,69 | | 21,50 | 383.377.000.000 |
| 45 | KALIMANTAN TIMUR | | AKSES MENUJU PELABUHAN SANGATTA (KENYAMUKAN NAMA LOKAL) | KALIMANTAN | 34 | BPJN XII Balikpapan | Akses Perhubungan | 15,00 | | 1,90 | 30.000.000.000 |
| 46 | KALIMANTAN TIMUR | | PEMELIHARAAN RUTIN RUAS PERBATASAN KALIMANTAN TIMUR | KALIMANTAN | 34 | BPJN XII Balikpapan | Akses Perhubungan | | | 270,00 | 80.976.000.000 |
| PROVINSI KALIMANTAN UTARA | | | | | | | | 986,24 | 0,00 | 231,91 | 4.703.252.469.354 |
| 47 | KALIMANTAN UTARA | | BTS. PROV KALTARA/KALTIM (LONG BOH)- LONG METULANG- LONG NAWANG | KALIMANTAN | 35 | BPJN XII Balikpapan | Perbatasan | 161,55 | | 77,80 | 1.442.986.161.000 |
| 48 | KALIMANTAN UTARA | | LONG NAWANG - PLBN NAWANG | KALIMANTAN | 35 | BPJN XII Balikpapan | Perbatasan | 18,80 | | 18,80 | 244.400.000.000 |
| 49 | KALIMANTAN UTARA | | LONG NAWANG - LONG PUJUNGAN | KALIMANTAN | 35 | BPJN XII Balikpapan | Perbatasan | 217,12 | | 0,00 | - |
| 50 | KALIMANTAN UTARA | | LONG PUJUNGAN - LONG KEMUAT | KALIMANTAN | 35 | BPJN XII Balikpapan | Perbatasan | 60,71 | | 25,00 | 625.000.000.000 |
| 51 | KALIMANTAN UTARA | | LONG KEMUAT - LANGAP | KALIMANTAN | 35 | BPJN XII Balikpapan | Perbatasan | 117,45 | | 22,60 | 537.500.000.000 |
| 52 | KALIMANTAN UTARA | | LANGAP - MALINAU | KALIMANTAN | 35 | BPJN XII Balikpapan | Perbatasan | 57,72 | | 0,00 | - |
| 53 | KALIMANTAN UTARA | | MALINAU - LONG BAWAN - LONG MIDANG | KALIMANTAN | 35 | BPJN XII Balikpapan | Menuju Perbatasan | 195,99 | | 59,46 | 1.440.747.909.000 |
| 54 | KALIMANTAN UTARA | | MENSALONG - TOU LUMBIS | KALIMANTAN | 35 | BPJN XII Balikpapan | Menuju Perbatasan | 155,70 | | 27,05 | 305.435.424.354 |
| 55 | KALIMANTAN UTARA | | Akses PLBN Sei Nyamuk | KALIMANTAN | 35 | BPJN XII Balikpapan | Akses PLBN | 1,20 | | 1,20 | 20.200.000.000 |
| 56 | KALIMANTAN UTARA | | PEMELIHARAAN RUTIN RUAS PERBATASAN KALIMANTAN UTARA | KALIMANTAN | 35 | BPJN XII Balikpapan | Akses PLBN | | | 300,00 | 86.982.975.000 |
| PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR | | | | | | | | 459,23 | 0,00 | 213,69 | 1.600.489.000.000 |
| 57 | NTT | | Oepoli – Noelelo | NUSTRA | 44 | BPJN X Kupang | Perbatasan | 27,88 | | 21,88 | 132.468.000.000 |
| 58 | NTT | | Noelelo – Oenaek | NUSTRA | 44 | BPJN X Kupang | Perbatasan | 12,14 | | 12,14 | 73.200.000.000 |
| 59 | NTT | | Oenaek – Saenam | NUSTRA | 44 | BPJN X Kupang | Perbatasan | 18,24 | | 18,24 | 113.956.000.000 |
| 60 | NTT | | Saenam - Nunpo (Haumeniana) | NUSTRA | 44 | BPJN X Kupang | Perbatasan | 14,80 | | 14,80 | 103.600.000.000 |
| 61 | NTT | | Nunpo (Haumeniana) – Inbate | NUSTRA | 44 | BPJN X Kupang | Perbatasan | 9,60 | | 9,60 | 67.200.000.000 |
| 62 | NTT | | Inbate – Faenake (Napan) | NUSTRA | 44 | BPJN X Kupang | Perbatasan | 11,71 | | 11,71 | 81.970.000.000 |
| 63 | NTT | | Sp Amol – Manamas | NUSTRA | 44 | BPJN X Kupang | Perbatasan | 24,62 | | 24,62 | 172.340.000.000 |
| 64 | NTT | | Manamas - Wini | NUSTRA | 44 | BPJN X Kupang | Perbatasan | 11,89 | | 11,89 | 83.230.000.000 |
| 65 | NTT | | Akses PLBN Oepoli | NUSTRA | 44 | BPJN X Kupang | Perbatasan | 1,22 | | 1,22 | 8.540.000.000 |
| 66 | NTT | | Akses PLBN Napan | NUSTRA | 44 | BPJN X Kupang | Perbatasan | 3,66 | | 3,66 | 25.620.000.000 |
| 67 | NTT | | Motoain - Haliwen - Haikesak - Nualain - Latutus - Motamasin (Motoain - Dafala - Laktutus - Motamasin) | NUSTRA | 44 | BPJN X Kupang | Perbatasan | 182,18 | | 39,82 | 291.200.000.000 |
| 68 | NTT | | LABUAN BAJO - BOLENG - TERANG - KEDINDI | NUSTRA | 44 | BPJN X Kupang | KEK/KI/KSPN | 141,29 | | 44,11 | 419.505.000.000 |
| 69 | NTT | | PEMELIHARAAN RUTIN RUAS PERBATASAN NTT | NUSTRA | 44 | BPJN X Kupang | KEK/KI/KSPN | | | 90,00 | 27.660.000.000 |
| PROVINSI MALUKU UTARA | | | | | | | | 79,39 | 0,00 | 39,45 | 232.500.000.000 |
| 70 | MALUKU UTARA | SBSN | Sofi - Wayabula | MALUKU | 61 | BPJN XVI Ambon | KEK/KI/KSPN | 79,39 | | 39,45 | 232.500.000.000 |
| PROVINSI PAPUA | | | | | | | | 1.373,39 | 0,00 | 404,78 | 5.582.400.512.893 |
| 71 | PAPUA | | Towe Hitam - Oksibil | PAPUA | 62 | BBPJJ XVIII Jayapura | Perbatasan | 242,08 | | 50,35 | 1.078.353.941.000 |
| 72 | PAPUA | | Enarotali - Tiom (ENAROTALI-SUGAPA) | PAPUA | 62 | BBPJJ XVIII Jayapura | Trans Papua | 105,00 | | 47,36 | 596.580.495.000 |
| 73 | PAPUA | | Enarotali - Tiom (SUGAPA-BEOGA) | PAPUA | 62 | BBPJJ XVIII Jayapura | Trans Papua | 60,73 | | 5,70 | 74.100.000.000 |
| 74 | PAPUA | | Enarotali - Tiom (BEOGA - ILAGA) | PAPUA | 62 | BBPJJ XVIII Jayapura | Trans Papua | 48,95 | | 10,00 | 130.000.000.000 |
| 75 | PAPUA | | Enarotali - Tiom (ILAGA - SINAK) | PAPUA | 62 | BBPJJ XVIII Jayapura | Trans Papua | 53,00 | | 5,00 | 65.000.000.000 |
| 76 | PAPUA | | Enarotali - Tiom (SINAK - MULIA) | PAPUA | 62 | BBPJJ XVIII Jayapura | Trans Papua | 41,00 | | 20,00 | 255.000.000.000 |
| 77 | PAPUA | | PEMBANGUNAN JALAN MAMBERAMO-ELELIM | PAPUA | 62 | BBPJJ XVIII Jayapura | Trans Papua | 158,65 | | 83,56 | 909.015.640.000 |
| 78 | PAPUA | | Habema - Kenyam | PAPUA | 62 | BBPJJ XVIII Jayapura | Trans Papua | 178,30 | | 29,24 | 479.800.000.000 |
| 79 | PAPUA | | PEMBANGUNAN JALAN KENYAM - GEAREK - DEKAI (MYC LANJUTAN) | PAPUA | 62 | BBPJJ XVIII Jayapura | Trans Papua | 50,00 | | 50,00 | 400.000.000.000 |
| 80 | PAPUA | | OKSIBIL - IWUR | PAPUA | 62 | BBPJJ XVIII Jayapura | Perbatasan | 38,80 | | 5,00 | 90.000.000.000 |
| 81 | PAPUA | | IWUR - WAROPKO | PAPUA | 62 | BBPJJ XVIII Jayapura | Perbatasan | 96,21 | | 6,70 | 60.291.457.000 |
| 82 | PAPUA | | TIMIKA - WAGHETE (Simpang Kaporaya - Waghete) | PAPUA | 62 | BBPJJ XVIII Jayapura | Trans Papua | 81,12 | | 35,32 | 497.800.000.000 |
| 83 | PAPUA | | WANGGAR - KWATISORE - KAMPUNG MURI (Bts Provinsi Papua Barat) | PAPUA | 63 | BPJN XVII Manokwari | Trans Papua | 173,00 | | 10,00 | 100.000.000.000 |
| 84 | PAPUA | | AKSES PLBN YETETKUN | PAPUA | 62 | BPJN XXII Merauke | Akses PLBN | 39,00 | | 39,00 | 507.100.000.000 |
| 85 | PAPUA | | Jalan Akses Jembatan Holtekamp (Sisi Holtekamp) | PAPUA | 62 | BPJN XXII Merauke | KEK/KI/KSPN | 7,55 | | 7,55 | 105.000.000.000 |

| | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|--------------------|--|---|------------|----|----------------------|---------------------------|-----------------|-------------|---------------|---------------------------|
| 86 | PAPUA | | PEMELIHARAAN RUTIN RUAS TRANS PAPUA PROV. PAPUA | PAPUA | 62 | BPJN XXII Merauke | KEK/KI/KSPN | | | 780,00 | 234.358.979.893 |
| PROVINSI PAPUA BARAT | | | | | | | | 589,06 | 0,00 | 347,39 | 3.442.639.592.000 |
| 87 | PAPUA BARAT | | Windesi - SP.3 Moyana | PAPUA | 63 | BPJN XVII Manokwari | Trans Papua | 91,00 | | 62,25 | 664.987.952.000 |
| 88 | PAPUA BARAT | | Sp.3 Moyana - Wanoma | PAPUA | 63 | BPJN XVII Manokwari | Trans Papua | 112,08 | | 78,50 | 867.070.110.000 |
| 89 | PAPUA BARAT | | Sp.3 Moyana - Tiwara - Bofuer | PAPUA | 63 | BPJN XVII Manokwari | Trans Papua | 68,92 | | 19,00 | 190.000.000.000 |
| 90 | PAPUA BARAT | | KAMPUNG MURI (BTS. PROP PAPUA) - SIMPANG GORO (MYC) | PAPUA | 63 | BPJN XVII Manokwari | Trans Papua | 73,99 | | 71,94 | 510.165.530.000 |
| 91 | PAPUA BARAT | | SP.3 MAMEH - WINDESI (UMYC) | PAPUA | 63 | BPJN XVII Manokwari | Trans Papua | 143,47 | | 45,00 | 423.000.000.000 |
| 92 | PAPUA BARAT | | Windesi - Ambuni | PAPUA | 63 | BPJN XVII Manokwari | Trans Papua | 50,70 | | 50,70 | 507.000.000.000 |
| 93 | PAPUA BARAT | | Ambuni - Sp Goro | PAPUA | 63 | BPJN XVII Manokwari | Trans Papua | 48,90 | | 20,00 | 200.000.000.000 |
| 94 | PAPUA BARAT | | PEMELIHARAAN RUTIN RUAS TRANS PAPUA PROV. PAPUA BARAT | PAPUA | 63 | BPJN XVII Manokwari | Trans Papua | | | 250,00 | 80.416.000.000 |
| PAKET PEMBANGUNAN BARU | | | | | | | | 1.079,07 | 0,00 | 784,72 | 12.555.072.448.587 |
| PROVINSI SUMATERA UTARA | | | | | | | | 87,56 | 0,00 | 87,56 | 1.572.200.000.000 |
| 95 | SUMATERA UTARA | | LINGKAR LUAR SELATAN MEDAN | SUMATERA | 3 | BBPJJ II Medan | Perkotaan | 45,56 | | 45,56 | 911.200.000.000 |
| 96 | SUMATERA UTARA | | SIBORONG-BORONG BYPASS | SUMATERA | 3 | BBPJJ II Medan | Penghubung Lintas | 10,00 | | 10,00 | 240.000.000.000 |
| 97 | SUMATERA UTARA | | SIANTAR BYPASS | SUMATERA | 3 | BBPJJ II Medan | KEK/KI/KSPN | 4,00 | | 4,00 | 96.000.000.000 |
| 98 | SUMATERA UTARA | | RELOKASI AEK LATONG | SUMATERA | 3 | BBPJJ II Medan | Lintas Barat Sumatera | 24,00 | | 24,00 | 240.000.000.000 |
| 99 | SUMATERA UTARA | | Pembangunan/Pelebaran Jalan Kantilever Berastagi | SUMATERA | 3 | BBPJJ II Medan | Penghubung Lintas | 4,00 | | 4,00 | 85.000.000.000 |
| PROVINSI SUMATERA BARAT | | | | | | | | 1,50 | 0,00 | 1,50 | 36.000.000.000 |
| 100 | SUMATERA BARAT | | AKSES TERMINAL TIPE A PADANG | SUMATERA | 6 | BPJN III Padang | Akses Perhubungan | 1,50 | | 1,50 | 36.000.000.000 |
| PROVINSI KEPULAUAN RIAU | | | | | | | | 4,30 | 0,00 | 1,80 | 11.700.000.000 |
| 101 | KEP. RIAU | | AKSES JALAN KEK GALANG BATANG I | SUMATERA | 10 | BPJN IV Jambi | KEK/KI/KSPN | 4,30 | | 1,80 | 11.700.000.000 |
| PROVINSI JAMBI | | | | | | | | 10,00 | 0,00 | 10,00 | 240.000.000.000 |
| 102 | JAMBI | | JALAN AKSES PELABUHAN RO-RO KUALA TUNGKAL* | SUMATERA | 11 | BPJN IV Jambi | Akses Perhubungan | 10,00 | | 10,00 | 240.000.000.000 |
| PROVINSI JAWA BARAT | | | | | | | | 6,90 | 0,00 | 3,00 | 177.600.000.000 |
| 103 | JAWA BARAT | | CIMANGGIS – NAGRAG | JAWA | 22 | BBPJJ VI Jakarta | Perkotaan | 6,90 | | 3,00 | 177.600.000.000 |
| PROVINSI JAWA TENGAH | | | | | | | | 52,30 | 0,00 | 52,30 | 1.569.000.000.000 |
| 104 | JAWA TENGAH | | Jalan Akses KEK Kendal - KPI Patebon (industri Baja) | JAWA | 24 | BBPJJ VII Semarang | KEK/KI/KSPN | 10,70 | | 10,70 | 321.000.000.000 |
| 105 | JAWA TENGAH | | Jalan Lingkar Rembang - Lasem | JAWA | 24 | BBPJJ VII Semarang | Perkotaan | 25,50 | | 25,50 | 765.000.000.000 |
| 106 | JAWA TENGAH | | Pembangunan Jalan Lingkar Temanggung - Parakan | JAWA | 24 | BBPJJ VII Semarang | Perkotaan | 16,10 | | 16,10 | 483.000.000.000 |
| PROVINSI D.I.YOGYAKARTA | | | | | | | | 6,28 | 0,00 | 1,70 | 16.700.000.000 |
| 107 | DIY | | PANDANSIMO – SAMAS | JAWA | 26 | BBPJJ VII Semarang | Pansela | 6,28 | | 1,70 | 16.700.000.000 |
| PROVINSI JAWA TIMUR | | | | | | | | 19,90 | 0,00 | 19,90 | 597.000.000.000 |
| 108 | JAWA TIMUR | | Pembangunan Jalan Lingkar Tuban | JAWA | 28 | BBPJJ VIII Surabaya | Perkotaan | 19,90 | | 19,90 | 597.000.000.000 |
| PROVINSI KALIMANTAN BARAT | | | | | | | | 89,50 | 0,00 | 89,50 | 945.000.000.000 |
| 109 | KALIMANTAN BARAT | | MERBAU - TEBAS | KALIMANTAN | 30 | BPJN XX Pontianak | Lintas Selatan Kalimantan | 84,50 | | 84,50 | 845.000.000.000 |
| 110 | KALIMANTAN BARAT | | Jalan Akses Pel. Sintete - Kab Sambas | KALIMANTAN | 30 | BPJN XX Pontianak | Akses Perhubungan | 5,00 | | 5,00 | 100.000.000.000 |
| PROVINSI KALIMANTAN TIMUR | | | | | | | | 23,64 | 0,00 | 19,54 | 533.400.000.000 |
| 111 | KALIMANTAN TIMUR | | LINGKAR SAMARINDA | KALIMANTAN | 34 | BPJN XII Balikpapan | Perkotaan | 19,64 | | 15,54 | 466.200.000.000 |
| 112 | KALIMANTAN TIMUR | | Akses Pelabuhan Palaran (Samarinda) | KALIMANTAN | 34 | BPJN XII Balikpapan | Akses Perhubungan | 4,00 | | 4,00 | 67.200.000.000 |
| PROVINSI KALIMANTAN UTARA | | | | | | | | 70,00 | 0,00 | 25,00 | 500.000.000.000 |
| 113 | KALIMANTAN UTARA | | TJ SELOR- TANAH KUNING (AKSES KIPJ) | KALIMANTAN | 35 | BPJN XII Balikpapan | KEK/KI/KSPN | 70,00 | | 25,00 | 500.000.000.000 |
| PROVINSI KALIMANTAN SELATAN | | | | | | | | 29,00 | 0,00 | 19,97 | 399.400.000.000 |
| 114 | KALIMANTAN SELATAN | | KELUA - TANJUNG | KALIMANTAN | 36 | BBPJJ XI Banjarmasin | Lintas Selatan Kalimantan | 14,50 | | 14,50 | 290.000.000.000 |
| 115 | KALIMANTAN SELATAN | | AKSES SJAMSOEDIN NOER | KALIMANTAN | 36 | BBPJJ XI Banjarmasin | Akses Perhubungan | 14,50 | | 5,47 | 109.400.000.000 |
| PROVINSI NUSA TENGGARA BARAT | | | | | | | | 17,36 | 0,00 | 17,36 | 892.355.978.000 |
| 116 | NTB | | BANDARA INTERNATIONAL LOMBOK - KEK MANDALIKA | NUSTRA | 42 | BPJN IX Mataram | KEK/KI/KSPN | 17,36 | | 17,36 | 892.355.978.000 |
| PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR | | | | | | | | 5,00 | 0,00 | 5,00 | 65.000.000.000 |
| 117 | NTT | | Relokasi Jalan Nasional BANDARA WAINGAPU (MISSING LINK) | NUSTRA | 44 | BPJN X Kupang | Missing Link | 5,00 | | 5,00 | 65.000.000.000 |
| PROVINSI SULAWESI UTARA | | | | | | | | 31,29 | 0,00 | 15,39 | 834.376.470.587 |
| 118 | SULAWESI UTARA | | Manado By Pass | SULAWESI | 50 | BPJN XV Manado | Perkotaan | 27,29 | | 11,39 | 757.876.470.587 |

| | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------------------|--|--|----------|----|----------------------|------------------------|---------------|-------------|---------------|--------------------------|
| 119 | SULAWESI UTARA | | AKSES TERMINAL TIPE A LIWAS | SULAWESI | 50 | BPJN XV Manado | Akses Perhubungan | 0,70 | | 0,70 | 14.000.000.000 |
| 120 | SULAWESI UTARA | | Jalan Akses KSPN Likupang | SULAWESI | 50 | BPJN XV Manado | KEK/KI/KSPN | 3,30 | | 3,30 | 62.500.000.000 |
| PROVINSI GORONTALO | | | | | | | | 80,00 | 0,00 | 40,00 | 960.000.000.000 |
| 121 | GORONTALO | | Marisa - Tolinggula (Desa bogobogo - Desa Taluditi) | SULAWESI | 51 | BPJN XV Manado | Missing Link | 80,00 | | 40,00 | 960.000.000.000 |
| PROVINSI SULAWESI TENGAH | | | | | | | | 56,68 | 0,00 | 1,10 | 16.500.000.000 |
| 122 | SULAWESI TENGAH | | Lingkar Kota Palu | SULAWESI | 52 | BPJN XIV Palu | Perkotaan | 56,68 | | 1,10 | 16.500.000.000 |
| PROVINSI SULAWESI TENGGARA | | | | | | | | 22,31 | 0,00 | 11,31 | 113.100.000.000 |
| 123 | SULAWESI TENGGARA | | Lingkar Kota Kendari | SULAWESI | 56 | BPJN XXI Kendari | Perkotaan | 22,31 | | 11,31 | 113.100.000.000 |
| PROVINSI MALUKU | | | | | | | | 200,45 | 0,00 | 200,45 | 1.580.500.000.000 |
| 124 | MALUKU | | Pulau Kecil Terluar Maluku | MALUKU | 60 | BPJN XVI Ambon | Pulau Terkecil Terluar | 200,45 | | 200,45 | 1.580.500.000.000 |
| PROVINSI MALUKU UTARA | | | | | | | | 21,00 | 0,00 | 21,00 | 352.800.000.000 |
| 125 | MALUKU UTARA | | SIDANGOLI - JAILOLO | MALUKU | 61 | BPJN XVI Ambon | Jalan Lingkar | 21,00 | | 21,00 | 352.800.000.000 |
| PROVINSI PAPUA | | | | | | | | 29,05 | 0,00 | 2,30 | 46.000.000.000 |
| 126 | PAPUA | | DEPAPRE - BONGKRANG | PAPUA | 62 | BBPJN XVIII Jayapura | Akses Perhubungan | 28,75 | | 2,00 | 40.000.000.000 |
| 127 | PAPUA | | Jalan Akses Terminal Barang Internasional PLBN Skouw | PAPUA | 63 | BBPJN XVIII Jayapura | Akses PLBN | 0,30 | | 0,30 | 6.000.000.000 |
| PROVINSI PAPUA BARAT | | | | | | | | 215,05 | 0,00 | 139,04 | 1.096.440.000.000 |
| 128 | PAPUA BARAT | | Manokwari - Pegunungan Arfak | PAPUA | 63 | BPJN XVII Manokwari | Trans Papua | 139,06 | | 83,00 | 573.800.000.000 |
| 129 | PAPUA BARAT | | Teluk Bintuni - Aroba | PAPUA | 63 | BPJN XVII Manokwari | KEK/KI/KSPN | 25,00 | | 25,00 | 175.000.000.000 |
| 130 | PAPUA BARAT | | Lingkar Kota Sorong - Pelabuhan Arar | PAPUA | 63 | BPJN XVII Manokwari | KEK/KI/KSPN | 50,19 | | 30,24 | 332.640.000.000 |
| 131 | PAPUA BARAT | | ALIH TRASE BANDARA RENDANI MANOKWARI | PAPUA | 63 | BPJN XVII Manokwari | Akses Perhubungan | 0,80 | | 0,80 | 15.000.000.000 |

**LAMPIRAN: DATA KAKI MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
PROGRAM PENYELENGGARAAN JALAN**

JENIS KEGIATAN:

Pembangunan Jembatan

| PROGRAM | PROVINSI | Jenis Penanganan | Indikasi Kebutuhan Pembangunan | Timeline Penanganan (m) | | | | |
|--|------------------|---------------------|-----------------------------------|-------------------------|------|-------|------|-------|
| | | | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| 1 | 4 | 5 | 6 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| JEMBATAN RUAS GEUMPANG - PAMEU | ACEH | Pembangunan | 167,53 | - | 42 | 42 | 42 | 42 |
| JEMBATAN RUAS JANTHO -KEUMALA | ACEH | Pembangunan | 150,00 | - | - | 38 | 38 | 75 |
| KR.PANTE RAJA | ACEH | Duplikasi | 113,50 | 113,50 | - | - | - | - |
| BEULEUGEN II | ACEH | Duplikasi | 25,60 | 25,60 | - | - | - | - |
| JEMBATAN KT. RANTE RAJA | ACEH | Duplikasi | 114,00 | 114,00 | | | | |
| JEMBATAN GANTUNG GUNCI ALUE MEUH | ACEH | Pembangunan gantung | 60,00 | 60,00 | | | | |
| JEMBATAN GANTUNG PINTO RIMBA | ACEH | Pembangunan gantung | 60,00 | 60,00 | | | | |
| JEMBATAN KR.PEUREULAK | ACEH | Pembangunan | 80,00 | 80,00 | | | | |
| JEMBATAN GANTUNG SIRON | ACEH | Pembangunan gantung | 120,00 | 120,00 | | | | |
| JEMBATAN BAH KAPAL | ACEH | Pembangunan | 24,00 | 24,00 | | | | |
| JEMBATAN GANTUNG PISANG BINAYA | ACEH | Pembangunan gantung | 120,00 | 120,00 | | | | |
| JEMBATAN RUAS AKSES PELABUHAN PARLIMBUNGAN KETEK | SUMATERA UTARA | Pembangunan | 375,00 | - | 94 | 94 | 94 | 94 |
| SEI PARIT BUSUK | SUMATERA UTARA | Duplikasi | 19,20 | - | - | 19,20 | - | - |
| JEMBATAN RUAS BALIGE BYPASS (Aek Halian A, Cs) | SUMATERA UTARA | Pembangunan | 97,00 | 97,0 | | | | |
| JEMBATAN GANTUNG WILAYAH II | SUMATERA UTARA | Pembangunan gantung | 90,00 | 10,74 | | | | |
| JEMBATAN GANTUNG A | SUMATERA UTARA | Pembangunan gantung | 15,00 | 3,50 | | | | |
| JEMBATAN GANTUNG B | | Pembangunan gantung | | | | | | |
| SEI NILOLANGGAM | RIAU | Duplikasi | 327,00 | 327,00 | - | - | - | - |
| JEMBATAN NILO | RIAU | Pembangunan | 142,00 | 142,0 | | | | |
| BATAM - BINTAN | KEP. RIAU | Bentang Panjang | 7.300,0 | | | | | 285,9 |
| JEMBATAN RUAS TELUK BUTON -SEI SETEKAN | KEP. RIAU | Pembangunan | 74,49 | 9,5 | 8,9 | 18,6 | 18,6 | 18,6 |
| JEMBATAN RUAS SEI SETEKAN- KLARIK | KEP. RIAU | Pembangunan | 149,00 | 82,0 | 16,8 | 16,8 | 16,8 | 16,8 |
| JEMBATAN RUAS JALAN AKSES PELABUHAN RO-RO KUALA TUNGKAL* | JAMBI | Pembangunan | 50,00 | - | 12,5 | 12,5 | 12,5 | 12,5 |
| MERANGIN | JAMBI | Duplikasi | 134,80 | 134,80 | - | - | - | - |
| KENALI KECIL | JAMBI | Duplikasi | 11,20 | - | - | - | 11,2 | - |
| SAROLANGUN/BTG.TEMBESI | JAMBI | Duplikasi | 154,30 | 154,30 | - | - | - | - |
| PULAU BAAI 2 | BENGKULU | Duplikasi | 160,00 | 160,00 | - | - | - | - |
| JEMBATAN TANJUNG PUTUS TIPE B | BENGKULU | Pembangunan | 60,00 | 60,0 | | | | |
| SUMATERA SELATAN - P. BANGKA | SUMATERA SELATAN | Bentang Panjang | 15.000,0 | | | | | |
| AIR OGAN | SUMATERA SELATAN | Duplikasi | 206,40 | 206,40 | - | - | - | - |
| AIR DUSUN ANYAR | SUMATERA SELATAN | Duplikasi | 81,00 | 81,00 | - | - | - | - |
| A.TALANG PANGERAN | SUMATERA SELATAN | Duplikasi | 135,50 | 135,50 | - | - | - | - |
| JEMBATAN PAIKER (PONTON) | SUMATERA SELATAN | Pembangunan | 110,00 | 110,0 | | | | |
| W.BAKO (PSR PJ KOREM) | LAMPUNG | Duplikasi | 7,80 | - | - | 7,8 | - | - |
| KALI SABI | BANTEN | Duplikasi | 10,90 | - | - | - | 10,9 | - |

| | | | | | | | | |
|---|------------|-------------|--------|-------|------|------|------|-------|
| PARUNG | BANTEN | Duplikasi | 18,00 | - | - | - | 18,0 | - |
| TAWING I | BANTEN | Duplikasi | 37,70 | - | 37,7 | - | - | - |
| SENTUL | BANTEN | Duplikasi | 14,60 | - | - | - | - | 14,6 |
| SATRIA JAYA | BANTEN | Duplikasi | 120,00 | - | - | - | - | 120,0 |
| CIUJUNG KRAGILAN | BANTEN | Duplikasi | 123,50 | - | - | - | - | 123,5 |
| FO RAYA SERANG | BANTEN | Duplikasi | 49,40 | - | - | - | - | 49,4 |
| OVERPASS KEMANG B | BANTEN | Duplikasi | 90,20 | 90,20 | | | | |
| OVERPASS BALARAJA TIMUR | BANTEN | Duplikasi | 59,00 | 59,00 | | | | |
| JEMBATAN RUAS AKSES PELABUHAN PATIMBAN (PHLN) (MYC) | JAWA BARAT | Pembangunan | 10,00 | - | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 |
| CIBEBER | JAWA BARAT | Duplikasi | 18,10 | - | - | - | - | 18,1 |
| CIKANIKI | JAWA BARAT | Duplikasi | 62,30 | - | - | - | - | 62,3 |
| BATANG CIKEMBANG | JAWA BARAT | Duplikasi | 7,90 | - | - | - | - | 7,9 |
| CIKALONG | JAWA BARAT | Duplikasi | 7,00 | - | - | - | - | 7,0 |
| LAWANG TAJI | JAWA BARAT | Duplikasi | 50,00 | - | - | - | - | 50,0 |
| CIPANGARUS | JAWA BARAT | Duplikasi | 8,80 | - | - | - | - | 8,8 |
| CILUTUNG | JAWA BARAT | Duplikasi | 6,40 | - | - | - | - | 6,4 |
| CIMENDET | JAWA BARAT | Duplikasi | 7,00 | - | - | - | - | 7,0 |
| CIHIDEUNG UDIK | JAWA BARAT | Duplikasi | 16,40 | - | - | - | - | 16,4 |
| CINANGNENG | JAWA BARAT | Duplikasi | 26,50 | - | - | - | - | 26,5 |
| CIAMPEA | JAWA BARAT | Duplikasi | 18,00 | - | - | - | - | 18,0 |
| CIARUTEUN | JAWA BARAT | Duplikasi | 18,70 | - | - | - | - | 18,7 |
| CIBATOK | JAWA BARAT | Duplikasi | 12,10 | - | - | - | - | 12,1 |
| CIANTEN | JAWA BARAT | Duplikasi | 86,80 | - | - | - | - | 86,8 |
| CINANGGUNG | JAWA BARAT | Duplikasi | 15,50 | - | - | - | - | 15,5 |
| GN. BATUCIDEPIT A | JAWA BARAT | Duplikasi | 34,50 | - | - | - | - | 34,5 |
| GN. BATUCIDEPIT B | JAWA BARAT | Duplikasi | 37,30 | - | - | - | - | 37,3 |
| CIAPUSDRAMAGA CARINGIN | JAWA BARAT | Duplikasi | 29,50 | - | - | - | - | 29,5 |
| SURAPATI 2 | JAWA BARAT | Duplikasi | 6,70 | - | - | - | - | 6,7 |
| CIDURIAN | JAWA BARAT | Duplikasi | 10,00 | - | - | - | - | 10,0 |
| CIHARALANG | JAWA BARAT | Duplikasi | 10,00 | - | - | - | - | 10,0 |
| CIPARUNG PUNG | JAWA BARAT | Duplikasi | 10,00 | - | - | - | - | 10,0 |
| CIKILEY | JAWA BARAT | Duplikasi | 6,20 | - | - | - | - | 6,2 |
| CIDAHU | JAWA BARAT | Duplikasi | 17,80 | - | - | 17,8 | - | - |
| CIBODAS | JAWA BARAT | Duplikasi | 15,80 | - | - | 15,8 | - | - |
| CILOSEH 1 | JAWA BARAT | Duplikasi | 20,50 | - | - | - | 20,5 | - |
| CILOSEH | JAWA BARAT | Duplikasi | 29,00 | - | - | 29,0 | - | - |
| GUNUNG TANJUNG | JAWA BARAT | Duplikasi | 10,00 | - | - | - | 10,0 | - |
| CITANDUY | JAWA BARAT | Duplikasi | 47,30 | - | - | - | 47,3 | - |
| CITANDUY | JAWA BARAT | Duplikasi | 70,80 | - | 70,8 | - | - | - |
| CIPUTRA HAJI | JAWA BARAT | Duplikasi | 41,80 | - | 41,8 | - | - | - |
| CISOKAN | JAWA BARAT | Duplikasi | 38,40 | - | 38,4 | - | - | - |
| CISOMANG | JAWA BARAT | Duplikasi | 28,50 | - | 28,5 | - | - | - |

| | | | | | | | | |
|---|------------------|-----------------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| CIMANUK | JAWA BARAT | Duplikasi | 120,30 | - | 120,3 | - | - | - |
| CILUTUNG | JAWA BARAT | Duplikasi | 120,00 | - | - | 120,0 | - | - |
| CIKERUH | JAWA BARAT | Duplikasi | 85,50 | - | - | 85,5 | - | - |
| CITUNJUNG | JAWA BARAT | Duplikasi | 10,20 | - | - | - | 10,2 | - |
| BATUJAJAR | JAWA BARAT | Duplikasi | 149,00 | - | - | 149,0 | - | - |
| CIGUDEG | JAWA BARAT | Duplikasi | 6,00 | - | - | - | - | 6,0 |
| JEMBATAN RUAS SLARANG - AYAH | JAWA TENGAH | Pembangunan | 450,00 | - | 112,5 | 112,5 | 112,5 | 112,5 |
| JEMBATAN RUAS AYAH - JLADRI | JAWA TENGAH | Pembangunan | 190,00 | - | 47,5 | 47,5 | 47,5 | 47,5 |
| JEMBATAN RUAS TAMBAKREJA - BANTARSARI (LINGKAR SIDAREJA) | JAWA TENGAH | Pembangunan | 205,00 | - | 51,3 | 51,3 | 51,3 | 51,3 |
| JEMBATAN RUAS LINGKAR BREBES | JAWA TENGAH | Pembangunan | 270,00 | - | 67,5 | 67,5 | 67,5 | 67,5 |
| JEMBATAN RUAS JALAN AKSES KEK KENDAL - KPI PATEBON | JAWA TENGAH | Pembangunan | 50,00 | - | 12,5 | 12,5 | 12,5 | 12,5 |
| PANG I | JAWA TENGAH | Duplikasi | 42,00 | - | - | 42,0 | - | - |
| TAJUM MARGASANA | JAWA TENGAH | Duplikasi | 153,90 | - | - | 153,9 | - | - |
| TAJUM KARANGBAWANG | JAWA TENGAH | Duplikasi | 124,80 | - | - | 124,8 | - | - |
| TRENGGULI I | JAWA TENGAH | Duplikasi | 15,00 | - | 15,0 | - | - | - |
| TRENGGULI II | JAWA TENGAH | Duplikasi | 10,20 | - | 10,2 | - | - | - |
| GENTING II | JAWA TENGAH | Duplikasi | 41,30 | - | 41,3 | - | - | - |
| GENENG I | JAWA TENGAH | Duplikasi | 10,50 | - | 10,5 | - | - | - |
| GENENG II | JAWA TENGAH | Duplikasi | 6,90 | - | 6,9 | - | - | - |
| GENENG III | JAWA TENGAH | Duplikasi | 30,40 | - | 30,4 | - | - | - |
| BAKUNG I | JAWA TENGAH | Duplikasi | 10,10 | - | - | 10,1 | - | - |
| WONOREJO | JAWA TENGAH | Duplikasi | 30,30 | - | - | 30,3 | - | - |
| W1 | JAWA TENGAH | Duplikasi | 7,00 | - | - | 7,0 | - | - |
| KENCENG | JAWA TENGAH | Duplikasi | 18,50 | - | - | 18,5 | - | - |
| NAWANGWULAN | JAWA TENGAH | Duplikasi | 84,00 | - | - | 84,0 | - | - |
| MIJEN I | JAWA TENGAH | Duplikasi | 10,00 | - | - | 10,0 | - | - |
| SERANG | JAWA TENGAH | Duplikasi | 52,00 | - | - | 52,0 | - | - |
| WELAHAN | JAWA TENGAH | Duplikasi | 6,80 | - | - | - | 6,8 | - |
| BOOM | JAWA TENGAH | Duplikasi | 32,00 | - | - | - | 32,0 | - |
| ANYAR | JAWA TENGAH | Duplikasi | 50,10 | - | - | - | 50,1 | - |
| JEMBATAN RUAS JALAN KRETEK - GIRIJATI | DIY | Pembangunan | 242,00 | 100,0 | - | 50,8 | 60,5 | 60,5 |
| JEMBATAN RUAS JALAN TEPUS - JERUK WUDEL | DIY | Pembangunan | 242,00 | - | 60,5 | 60,5 | 60,5 | 60,5 |
| KEPET | JAWA TIMUR | Duplikasi | 40,60 | 35,00 | - | - | - | - |
| JEMBATAN MLOWO-RANDUREJO, Cs | JAWA TIMUR | Pembangunan | 220,00 | 220,0 | | | | |
| JEMBATAN KALI PROGO, Cs | JAWA TIMUR | Pembangunan | 162,00 | 162,0 | | | | |
| JEMBATAN PLOSO | JAWA TIMUR | Pembangunan | 420,00 | 420,0 | | | | |
| JEMBATAN SUNGAI SAMBAS BESAR | KALIMANTAN BARAT | Bentang Panjang | 1.000,4 | | | | 159,8 | 840,6 |
| JEMBATAN RUAS MERBAU - TEBAS | KALIMANTAN BARAT | Pembangunan | 675,00 | - | - | - | 337,5 | 337,5 |
| JEMBATAN RUAS NANGA PINOH - TUMBANG SENAMANG | KALIMANTAN BARAT | Pembangunan | 100,00 | - | 25,0 | 25,0 | 25,0 | 25,0 |
| JEMBATAN RUAS JALAN RASAU - JASA - BATAS NEGARA | KALIMANTAN BARAT | Pembangunan | 96,00 | 96,0 | | | | |
| JEMBATAN BTS. KEC. SIDING/SELUAS - BTS.KEC. SEKAYAN/ENTIKONG (UMYC) | KALIMANTAN BARAT | Pembangunan | 210,00 | 210,0 | | | | |

| | | | | | | | | |
|--|--------------------|-----------------|---------|--------|-------|-------|-------|-------|
| JEMBATAN RUAS ENTIKONG - RASAU - BADAU (UMYC) | KALIMANTAN BARAT | Pembangunan | 250,00 | 250,0 | | | | |
| JEMBATAN RUAS NANGA ERA - BTS. KALTIM (UMYC) | KALIMANTAN BARAT | Pembangunan | 285,00 | 285,0 | | | | |
| TANAH BUMBU - PULAU LALUT | KALIMANTAN SELATAN | Bentang Panjang | 3.750,0 | | | | | |
| JEMBATAN RUAS TUMBANG SANAMANG - TUMBANG HIRAN | KALIMANTAN TENGAH | Pembangunan | 570,00 | 50,0 | 74,1 | 142,5 | 142,5 | 142,5 |
| JEMBATAN TUMBANG HIRAN - TUMBANG SAMBA | KALIMANTAN TENGAH | Pembangunan | 301,00 | - | 75,3 | 75,3 | 75,3 | 75,3 |
| JEMBATAN PULAU BALANG | KALIMANTAN TIMUR | Bentang Panjang | 172,59 | | | | | |
| TIONG OHANG - LONG PAHANGAI | KALIMANTAN TIMUR | Pembangunan | 60,00 | - | 15,0 | 15,0 | 15,0 | 15,0 |
| LONG PAHANGAI - LONG BOH | KALIMANTAN TIMUR | Pembangunan | 60,00 | - | 15,0 | 15,0 | 15,0 | 15,0 |
| LINGKAR SAMARINDA | KALIMANTAN TIMUR | Pembangunan | 30,00 | - | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 |
| JEMBATAN PILE SLAB BUKIT RAWI | KALIMANTAN TIMUR | Pembangunan | 650,00 | 650,0 | | | | |
| JEMBATAN BAKUNGAN | KALIMANTAN TIMUR | Pembangunan | 100,00 | 100,0 | | | | |
| JEMBATAN PARALEL PERBATASAN II (MYC) | KALIMANTAN TIMUR | Pembangunan | 112,00 | 112,0 | | | | |
| JEMBATAN RUAS TJ SELOR- TANAH KUNING (AKSES KIPi) | KALIMANTAN UTARA | Pembangunan | 575,00 | - | 143,8 | 143,8 | 143,8 | 143,8 |
| JEMBATAN RUAS LONG KEMUAT - LANGAP | KALIMANTAN UTARA | Pembangunan | 120,00 | - | 30,0 | 30,0 | 30,0 | 30,0 |
| JEMBATAN RUAS BTS. PROV KALTARA/KALTIM (LONG BOH)- LONG METUL | KALIMANTAN UTARA | Pembangunan | 100,00 | - | 25,0 | 25,0 | 25,0 | 25,0 |
| JEMBATAN RUAS MENSALONG - TOU LUMBIS | KALIMANTAN UTARA | Pembangunan | 510,00 | - | 127,5 | - | 127,5 | 127,5 |
| JEMBATAN RUAS MALINAU - LONG BAWAN - LONG MIDANG | KALIMANTAN UTARA | Pembangunan | 470,00 | - | 117,5 | - | 117,5 | - |
| JEMBATAN RUAS MALINAU-SEMAMU 1 DAN 2 | KALIMANTAN UTARA | Pembangunan | 90,00 | 90,0 | | | | |
| JEMBATAN PILESLAB SETARAP | KALIMANTAN UTARA | Pembangunan | 280,00 | 280,0 | | | | |
| JEMBATAN RUAS KELUA - TANJUNG | KALIMANTAN SELATAN | Pembangunan | 70,00 | - | 17,5 | 17,5 | 17,5 | 17,5 |
| PELEMPIT | NTB | Duplikasi | 70,00 | 70,00 | - | - | - | - |
| NDANO I | NTB | Duplikasi | 50,00 | 50,00 | - | - | - | - |
| JEMBATAN RUAS OEPOLI - NOELELO | NTT | Pembangunan | 125,00 | - | 31,3 | 31,3 | 31,3 | 31,3 |
| JEMBATAN RUAS OENAEK - SAENAM | NTT | Pembangunan | 280,00 | - | 70,0 | 70,0 | 70,0 | 70,0 |
| JEMBATAN RUAS INBATE - FAENAKE (NAPAN) | NTT | Pembangunan | 107,00 | - | 26,8 | 26,8 | 26,8 | 26,8 |
| JEMBATAN RUAS SP. AMOL - MANAMAS | NTT | Pembangunan | 83,00 | - | 20,8 | 20,8 | 20,8 | 20,8 |
| JEMBATAN RUAS MANAMAS - WINI | NTT | Pembangunan | 20,00 | - | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 |
| JEMBATAN RUAS MOTOAIN - MOTAMASIN | NTT | Pembangunan | 1375,00 | 350,7 | 137,5 | 137,5 | 330,0 | 343,8 |
| JEMBATAN RUAS LABUAN BAJO - BOLENG - TERANG - KEDINDI | NTT | Pembangunan | 40,00 | - | 10,0 | 10,0 | 10,0 | 10,0 |
| JEMBATAN NANGA NAE 1 (AKSES PELABUHAN PETIKEMAS NANGA BIDO) | NTT | Pembangunan | 0,01 | 0,0 | | | | |
| JEMBATAN NANGA NAE 2 (AKSES PELABUHAN PETIKEMAS NANGA BIDO) | NTT | Pembangunan | 0,01 | 0,0 | | | | |
| JEMBATAN NANGA BIDO (AKSES PELABUHAN PETIKEMAS NANGA BIDO) | NTT | Pembangunan | 0,01 | 0,0 | | | | |
| JEMBATAN BITUNG - LEMBEH | SULAWESI UTARA | Bentang Panjang | 1.000,0 | | | | | |
| JEMBATAN RUAS MANADO BYPASS | SULAWESI UTARA | Pembangunan | 18,00 | - | - | 4,5 | 4,5 | 4,5 |
| JEMBATAN RUAS AKSES LIKUPANG | SULAWESI UTARA | Pembangunan | 15,00 | - | 3,8 | 3,8 | 3,8 | 3,8 |
| JEMBATAN RUAS MARISSA - TOLINGGULA (DESA BOGO-BOGO - TALUDITI) | GORONTALO | Pembangunan | 36,00 | - | 9,0 | 9,0 | 9,0 | 9,0 |
| JEMBATAN RUAS LINGKAR KOTA PALU | SULAWESI TENGAH | Pembangunan | 277,00 | - | 69,3 | 69,3 | 69,3 | 69,3 |
| BAHOMOAH I | SULAWESI TENGAH | Duplikasi | 41,50 | 41,50 | - | - | - | - |
| S.BUDONG BUDONG | SULAWESI BARAT | Duplikasi | 123,00 | 123,00 | - | - | - | - |

| | | | | | | | | | |
|---|-------------------|-----------------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| JEMBATAN MUNA - BUTON | SULAWESI TENGGARA | Bentang Panjang | 780,0 | | | | | | |
| JEMBATAN RUAS BULA - MASIWANG - AIR NANANG | MALUKU | Pembangunan | 251,10 | - | - | 125,6 | 62,8 | 62,8 | |
| JEMBATAN RUAS AIR NANANG - KOTA BARU | MALUKU | Pembangunan | 740,00 | - | 185,0 | 185,0 | 185,0 | - | |
| JEMBATAN RUAS KOTA BARU - WARIN | MALUKU | Pembangunan | 1295,00 | - | 349,3 | 223,8 | 155,4 | - | |
| JEMBATAN RUAS WARIN - WERINAMA | MALUKU | Pembangunan | 190,00 | - | 47,5 | 47,5 | 47,5 | 47,5 | |
| JEMBATAN TELUK KENDARI (MYC) | MALUKU | Pembangunan | 127,59 | 127,6 | | | | | |
| JEMBATAN WAI PULU | MALUKU | Pembangunan | 182,93 | 182,9 | | | | | |
| JEMBATAN WAI TUNSA | MALUKU | Pembangunan | 171,91 | 171,9 | | | | | |
| JEMBATAN WAI IPE DAN WAI SAIYA II | MALUKU | Pembangunan | 65,00 | 65,0 | | | | | |
| JEMBATAN WAI HANOLI, CS | MALUKU | Pembangunan | 85,60 | 85,6 | | | | | |
| JEMBATAN WAI ANGGUMELA, CS | MALUKU | Pembangunan | 93,60 | 93,6 | | | | | |
| JEMBATAN WAI ARKAY, CS | MALUKU | Pembangunan | 157,50 | 157,5 | | | | | |
| JEMBATAN WEAR KOMALANG DAN WEAR TIHU BESAR | MALUKU | Pembangunan | 30,80 | 30,8 | | | | | |
| JEMBATAN TERNATE - TIDORE | MALUKU UTARA | Bentang Panjang | 5.500,0 | | | | | | |
| JEMBATAN RUAS SOFI - WAYABULA | MALUKU UTARA | Pembangunan | 466,00 | | 51,3 | 116,5 | - | - | |
| JEMBATAN RUAS SIDANGOLI - JAILOLO | MALUKU UTARA | Pembangunan | 59,00 | - | 14,8 | 14,8 | 14,8 | 14,8 | |
| JEMBATAN AKE CIO DALAM | MALUKU UTARA | Pembangunan | 100,00 | 100,0 | | | | | |
| JEMBATAN AKE GODOA LAMO CS | MALUKU UTARA | Pembangunan | 119,10 | 119,1 | | | | | |
| JEMBATAN RUAS KENYAM - GEAREK - DEKAI (MYC LANJUTAN) | PAPUA | Pembangunan | 2437,00 | - | 609,3 | 609,3 | 609,3 | 609,3 | |
| JEMBATAN RUAS ENAROTALI - TIOM (ENAROTALI-SUGAPA) | PAPUA | Pembangunan | 27,00 | - | 6,8 | 6,8 | 6,8 | 6,8 | |
| JEMBATAN RUAS MAMBERAMO-ELELIM | PAPUA | Pembangunan | 222,00 | 44,8 | 22,2 | 44,4 | 55,5 | 55,5 | |
| JEMBATAN RUAS TOWE HITAM - OKSIBIL | PAPUA | Pembangunan | 271,00 | - | - | 67,8 | 67,8 | 67,8 | |
| JEMBATAN YAHULI CS (TUNTAS) / PN 008 | PAPUA | Pembangunan | 32,00 | 32,0 | | | | | |
| JEMBATAN LAPUK (TAHAP I) / PN | PAPUA | Pembangunan | 10,00 | 10,0 | | | | | |
| JEMBATAN WERI 10 (TUNTAS) / PN | PAPUA | Pembangunan | 25,00 | 25,0 | | | | | |
| JEMBATAN SILA III (TAHAP I) / PN | PAPUA | Pembangunan | 10,00 | 10,0 | | | | | |
| JEMBATAN NOYA | PAPUA | Pembangunan | 5,00 | 5,0 | | | | | |
| JEMBATAN PELE | PAPUA | Pembangunan | 72,93 | 72,9 | | | | | |
| JEMBATAN KALI YEGI | PAPUA | Pembangunan | 28,00 | 28,0 | | | | | |
| JEMBATAN KALI KULIRIK | PAPUA | Pembangunan | 10,00 | 10,0 | | | | | |
| JEMBATAN BIHEWA (TAHAP I) | PAPUA | Pembangunan | 16,67 | 16,7 | | | | | |
| JEMBATAN LEGARI (TAHAP I) | PAPUA | Pembangunan | 27,78 | 27,8 | | | | | |
| JEMBATAN RUAS NABIRE - WAROPEN (JEMBATAN BOTAWA (TAHAP II)) PN | PAPUA | Pembangunan | 60,00 | 60,0 | | | | | |
| JEMBATAN RUAS NABIRE - WAROPEN (JEMBATAN SIMDE (TUNTAS)) PN | PAPUA | Pembangunan | 40,00 | 40,0 | | | | | |
| JEMBATAN KAYABO | PAPUA | Pembangunan | 8,00 | 8,0 | | | | | |
| JEMBATAN KABUPATEN ASMAT (MYC LANJUTAN) PN | PAPUA | Pembangunan | 253,00 | 253,0 | | | | | |
| JEMBATAN RUAS WANGGAR - KWATISORE - KAMPUNG MURI (Bts Provins | PAPUA | Pembangunan | 160,00 | - | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | |
| JEMBATAN RUAS LINGKAR SORONG - PELABUHAN ARAR | PAPUA BARAT | Pembangunan | 51,00 | - | 12,8 | 12,8 | 12,8 | 12,8 | |
| JEMBATAN RUAS WINDESI - SP. 3 MOYANA | PAPUA BARAT | Pembangunan | 3871,00 | - | - | 967,8 | 967,8 | 967,8 | |
| JEMBATAN RUAS SP3. MOYANA - WANOMA | PAPUA BARAT | Pembangunan | 566,00 | - | - | 141,5 | 141,5 | 141,5 | |

| | | | | | | | |
|---|------------------|---------------------|--------|---------|--|--|--|
| JEMBATAN WARNAP CS (RAJA AMPAT) | PAPUA BARAT | Pembangunan | 34,00 | 34,0 | | | |
| JEMBATAN NAVERBOY (RAJA AMPAT) | PAPUA BARAT | Pembangunan | 20,00 | 20,0 | | | |
| JEMBATAN KLAMINI | PAPUA BARAT | Pembangunan | 12,00 | 12,0 | | | |
| JEMBATAN KLAMUGUN | PAPUA BARAT | Pembangunan | 20,00 | 20,0 | | | |
| JEMBATAN RUAS MAMEH - BINTUNI | PAPUA BARAT | Pembangunan | 105,00 | 105,0 | | | |
| JEMBATAN MURI CS (UMYC) | PAPUA BARAT | Pembangunan | 160,00 | 160,0 | | | |
| JEMBATAN RUAS MAMEH - AMBUNI (UMYC) | PAPUA BARAT | Pembangunan | 139,63 | 139,6 | | | |
| JEMBATAN RUAS MAMEH - MURI (BTS. PROV. PAPUA) (UMYC) | PAPUA BARAT | Pembangunan | 169,88 | 169,9 | | | |
| Pembangunan Jembatan Gantung 1 Prov. Bali | BALI | Pembangunan gantung | | 42,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG (KABUPATEN KARANGASEN) | BALI | Pembangunan gantung | | 84,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG WILAYAH I BANTEN | BANTEN | Pembangunan gantung | | 126,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG AIR RAMI | BENGKULU | Pembangunan gantung | | 42,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG AIR SELAGAN | BENGKULU | Pembangunan gantung | | 42,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG | BENGKULU | Pembangunan gantung | | 42,0 | | | |
| Pembangunan Jembatan Gantung | BENGKULU | Pembangunan gantung | | 84,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG | BENGKULU | Pembangunan gantung | | 84,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG | BENGKULU | Pembangunan gantung | | 42,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG | BENGKULU | Pembangunan gantung | | 210,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG | BENGKULU | Pembangunan gantung | | 210,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG | BENGKULU | Pembangunan gantung | | 84,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG | BENGKULU | Pembangunan gantung | | 84,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG | BENGKULU | Pembangunan gantung | | 84,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG | BENGKULU | Pembangunan gantung | | 42,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG | BENGKULU | Pembangunan gantung | | 42,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG | BENGKULU | Pembangunan gantung | | 126,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG | BENGKULU | Pembangunan gantung | | 168,0 | | | |
| Pembangunan Jembatan Gantung | BENGKULU | Pembangunan gantung | | 168,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG CS | DI YOGYAKARTA | Pembangunan gantung | | 126,0 | | | |
| Pembangunan Jembatan Gantung 1 | JAMBI | Pembangunan gantung | | 42,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG 2 | JAMBI | Pembangunan gantung | | 42,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG 3 | JAMBI | Pembangunan gantung | | 42,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG 4 | JAMBI | Pembangunan gantung | | 42,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG 5 | JAMBI | Pembangunan gantung | | 42,0 | | | |
| Pembangunan Jembatan Gantung 3 | JAMBI | Pembangunan gantung | | 168,0 | | | |
| Pembangunan Jembatan Gantung Nawacita | JAWA BARAT | Pembangunan gantung | | 210,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG CS. | JAWA TENGAH | Pembangunan gantung | | 540,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG 3, Cs | JAWA TENGAH | Pembangunan gantung | | 204,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG PJJN 1 JAWA TIMUR | JAWA TIMUR | Pembangunan gantung | | 336,0 | | | |
| PENGADAAN LAHAN PENGGANTIAN/ DUPLIKASI JEMBATAN CH PJJN | JAWA TIMUR | Duplikasi | | 3.148,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG JAWA TIMUR | JAWA TIMUR | Pembangunan gantung | | 378,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG PJJN WILAYAH III PROVINSI | JAWA TIMUR | Pembangunan gantung | | 42,0 | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG 3 PROVINSI KALIMANTAN B | KALIMANTAN BARAT | Pembangunan gantung | | 42,0 | | | |

| | | | | | | | |
|--|---------------------|---------------------|-------|--|--|--|--|
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG 4 PROVINSI KALIMANTAN BARAT | KALIMANTAN BARAT | Pembangunan gantung | 42,0 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG 5 KALBAR | KALIMANTAN BARAT | Pembangunan gantung | 42,0 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG 6 KALBAR | KALIMANTAN BARAT | Pembangunan gantung | 42,0 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG DI PROV. KALIMANTAN TENGAH | KALIMANTAN TENGAH | Pembangunan gantung | 168,0 | | | | |
| PEMBAYARAN ESKALASI PEMBANGUNAN JEMBATAN TUMBANG SA | KALIMANTAN TENGAH | Pembangunan | 1,0 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG DI PROV. KALIMANTAN TENGAH | KALIMANTAN TENGAH | Pembangunan gantung | 84,0 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG PROVINSI KALIMANTAN TIMUR | KALIMANTAN TIMUR | Pembangunan gantung | 84,0 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN PULAU BALANG | KALIMANTAN TIMUR | Pembangunan | 172,6 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG (KABUPATEN BULUNGAN) | KALIMANTAN UTARA | Pembangunan gantung | 186,0 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN SOPI - WAYABULA 1 | MALUKU UTARA | Pembangunan | 92,0 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN SOPI - WAYABULA 2 | MALUKU UTARA | Pembangunan | 111,1 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN SOPI - WAYABULA 3 | MALUKU UTARA | Pembangunan | 63,2 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG KIRITANA | NUSA TENGGARA TIMUR | Pembangunan gantung | 84,0 | | | | |
| Pembangunan Jembatan Baukama CS (Baukama dan Haliwen 2) | NUSA TENGGARA TIMUR | Pembangunan | 215,0 | | | | |
| Pembangunan Jembatan Nualain CS | NUSA TENGGARA TIMUR | Pembangunan | 160,0 | | | | |
| Pembangunan Jembatan Dafala CS | NUSA TENGGARA TIMUR | Pembangunan | 55,0 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG ALORAWA, CS | NUSA TENGGARA TIMUR | Pembangunan gantung | 186,0 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN LONGSORAN I (TAHAP I) | PAPUA | Pembangunan | 30,0 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN LONGSORAN II (TAHAP I) | PAPUA | Pembangunan | 30,0 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN RUAS ELELIM - MEMBRAMO (UMYC) / | PAPUA | Pembangunan | 84,5 | | | | |
| Pembangunan Jembatan Gantung 2 (MYC) | PAPUA | Pembangunan gantung | 190,0 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG DESA SUNGAI BATANG KUN | RIAU | Pembangunan gantung | 84,0 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG SULAWESI TENGAH I | SULAWESI TENGAH | Pembangunan gantung | 42,0 | | | | |
| REKONSTRUKSI DAN REHABILITASI JALAN PALUPI - SIMORO, KALUK | SULAWESI TENGAH | Pembangunan | 60,0 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG SULAWESI TENGAH | SULAWESI TENGAH | Pembangunan gantung | 84,0 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG KAIRAGI | SULAWESI UTARA | Pembangunan gantung | 42,0 | | | | |
| PRESERVASI JEMBATAN RUAS SP. SUGIHWARAS - BATURAJA - MAR | SUMATERA SELATAN | Pembangunan gantung | 42,0 | | | | |
| JEMBATAN GANTUNG B | SUMATERA UTARA | Pembangunan gantung | 15,0 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG I | SUMATERA UTARA | Pembangunan gantung | 42,0 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG II | SUMATERA UTARA | Pembangunan gantung | 42,0 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG III | SUMATERA UTARA | Pembangunan gantung | 42,0 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG IV | SUMATERA UTARA | Pembangunan gantung | 42,0 | | | | |
| PEMBANGUNAN JEMBATAN GANTUNG V | SUMATERA UTARA | Pembangunan gantung | 42,0 | | | | |

**LAMPIRAN: DATA KAKI MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM & PERUMAHAN RAKYAT
PROGRAM PENYELENGGARAAN JALAN**

JENIS KEGIATAN: PEMBANGUNAN FO/UP

| No | Provinsi | Flyover/Underpass | Total Panjang (m) | Target Pembangunan (m) | | | | |
|------|------------------|---|-------------------|------------------------|------|------|-------|-------|
| | | | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| 1 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1.1 | Sumatera Utara | Fly Over Gatot Subroto | 530 | | 530 | | | |
| 1.2 | Sumatera Utara | Fly Over Kayu Besar | 1,250 | | 625 | 625 | | |
| 1.3 | Sumatera Utara | Fly Over Pinang Baris | 540 | | | 270 | 270 | |
| 2.3 | Sumatera Barat | Fly Over Duku-BIM | 171 | | | | 86 | 86 |
| 3.1 | Kepulauan Riau | FO Simpang Kabil | 430 | | 215 | 215 | | |
| 4.1 | Sumatera Selatan | UP Sp. Charitas (Palembang) | 300 | | 150 | 150 | | |
| 4.2 | Sumatera Selatan | FO Sekip Ujung (palembang)* | 456 | | | | 228 | 228 |
| 6.2 | Banten | FO Simpang Kebon Jahe | 650 | | 325 | 325 | | |
| 6.4 | Banten | FO Sp. Palima | 650 | | 325 | 325 | | |
| 6.5 | Banten | FO STS KA Jalan Sudirman Serang | 550 | | 275 | 275 | | |
| 6.7 | Banten | FO Bitung | 600 | | 300 | 300 | | |
| | Banten | Fly Over Martadinata Pamulang | 347 | 347 | | | | |
| 7.1 | Jawa Barat | Simpang Tak Sebidang Kopo - Simpang Leuwipanjang (MYC) | 1,300 | 460 | 420 | 420 | | |
| 7.2 | Jawa Barat | FO Buah Batu – Kiaracandong (MYC) | 1,960 | | 653 | 653 | 653 | |
| 7.3 | Jawa Barat | FO Djunjuran (Pasteur - Pasupati (BIUTR) (MYC)) | 750 | | 375 | 375 | | |
| 7.7 | Jawa Barat | Underpass Bulakapal | 600 | 167 | 433 | | | |
| 7.8 | Jawa Barat | Underpass Gasibu (Pasteur - Pasupati (BIUTR) (MYC)) | 660 | | 330 | 330 | | |
| 7.9 | Jawa Barat | FO Gedebage - Soekarno Hatta | 2,000 | | 667 | 667 | 667 | |
| 7.10 | Jawa Barat | Overpass Gasibu-Soetta (BIUTR) | 4,100 | | | | 2,050 | 2,050 |
| 8.1 | Jawa Tengah | Fly Over Purwosari | 141 | 141 | | | | |
| 8.2 | Jawa Tengah | Pembangunan Jalan Layang Akses Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang (MYC) | 1,050 | 465 | 293 | 293 | | |
| 8.3 | Jawa Tengah | FO Canguk, Jl.Urip Sumoharjo & Jl. Soekarno-Hatta | 250 | | | | 125 | 125 |
| 8.4 | Jawa Tengah | FO Joglo, Jl. Mangunsarkoro & Jl.Sumpah Pemuda | 450 | | 250 | 200 | | |
| 8.5 | Jawa Tengah | FO Karanganyar | 400 | | | | 200 | 200 |
| 8.6 | Jawa Tengah | FO Kutowinangun | 400 | | | | 200 | 200 |
| | Jawa Tengah | FO Kroya | 400 | | 200 | 200 | | |
| | Jawa Tengah | Pembangunan perlintasan tidak sebidang KA pada Ruas Pejagan - Ketanggungan, Kab. Brebes | 533 | | | | 533 | |
| 8.15 | Jawa Tengah | Metro: FO Jrahah-Krapyak, Jln. Walisongo & Jln.Siliwangi | 1,400 | | 700 | 700 | | |
| 9.3 | DIY | FO Kawasan Gamping (Yogyakarta RR) | 1,000 | | | 500 | 500 | |
| 9.4 | DIY | UNDERPASS UGM | 680 | 680 | | | | |
| 10.4 | Jawa Timur | FO Aloha | 1,600 | | 800 | 800 | | |
| 10.5 | Jawa Timur | FO. Kebon Agung | 650 | | | | 325 | 325 |
| 10.6 | Jawa Timur | FO Yos Sudarso | 600 | | | | 300 | 300 |
| 12.1 | Bali | SHORTCUT SINGARAJA - MENGWITANI (SC 1&2) | 300 | | 150 | 150 | | |
| 12.2 | Bali | SHORTCUT SINGARAJA - MENGWITANI (SC 7&8) | 1,500 | | 500 | 500 | 500 | |
| 12.3 | Bali | SHORTCUT SINGARAJA - MENGWITANI (SC 9&10) | 1,300 | | 433 | 433 | 433 | |

**LAMPIRAN: DATA KAKI MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
PROGRAM PENYELENGGARAAN JALAN**

JENIS KEGIATAN: Pelebaran Jalan 14 Meter

| Provinsi | Pulau | Lintas | Panjang SK (KM) | Panjang DRP (KM) | Alokasi Capex 2020-24 (Km) | | | | |
|---------------------|---------------|--|-----------------|------------------|----------------------------|------|------|------|------|
| | | | | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| Aceh | Sumatera | | | | 3.0 | | | | |
| Sumatera Utara | Sumatera | | | | 2.0 | | | | |
| Sumatera Utara | Sumatera | Non Lintas | 3.00 | 2.97 | | - | 1.6 | - | - |
| Sumatera Utara | Sumatera | Jalan Lintas Timur Pulau Sumatera | 4.95 | 4.95 | | 2.0 | - | - | - |
| Sumatera Utara | Sumatera | Jalan Lintas Tengah Pulau Sumatera | 8.95 | 17.60 | | - | - | 9.0 | - |
| Sumatera Utara | Sumatera | Jalan Penghubung Lintas Pulau Sumatera | 7.06 | 14.66 | | - | 7.1 | - | - |
| Riau | Sumatera | | | | 6.3 | | | | |
| Riau | Sumatera | Jalan Penghubung Lintas Pulau Sumatera | 7.40 | 3.58 | | 3.7 | 3.7 | - | - |
| Kepulauan Riau | Sumatera | | | | 2.1 | | | | |
| Kepulauan Riau | Sumatera | Non Lintas | 7.76 | 7.72 | | 1.0 | - | - | - |
| Kepulauan Riau | Sumatera | Non Lintas | 8.00 | 8.02 | | 2.8 | - | - | - |
| Jambi | Sumatera | Jalan Lintas Timur Pulau Sumatera | | | - | | | | |
| Jambi | Sumatera | Jalan Lintas Timur Pulau Sumatera | 2.30 | 3.11 | | - | - | 2.3 | - |
| Sumatera Selatan | Sumatera | Jalan Lintas Timur Pulau Sumatera | 56.16 | 55.68 | | 1.0 | - | - | - |
| Sumatera Selatan | Sumatera | Non Lintas | 0.73 | 0.76 | | 0.7 | - | - | - |
| Sumatera Selatan | Sumatera | Non Lintas | 8.40 | 8.16 | | 1.0 | - | - | - |
| Lampung | Sumatera | Jalan Lintas Barat Pulau Sumatera | 2.21 | 2.22 | | - | 2.2 | - | - |
| Lampung | Sumatera | Jalan Penghubung Lintas Pulau Sumatera | 0.30 | 0.38 | | - | 0.3 | - | - |
| Banten | Jawa & Bali | Jalan Lintas Utara Pulau Jawa | 2.80 | 3.22 | | - | 2.4 | - | - |
| Banten | Jawa & Bali | Jalan Lintas Utara Pulau Jawa | 3.26 | 3.26 | | 0.2 | 3.1 | - | - |
| Banten | Jawa & Bali | Jalan Lintas Utara Pulau Jawa | 0.72 | 0.73 | | 0.2 | - | - | - |
| Banten | Jawa & Bali | Jalan Lintas Utara Pulau Jawa | 1.41 | 1.38 | | - | 0.9 | - | - |
| Banten | Jawa & Bali | Jalan Lintas Utara Pulau Jawa | 53.70 | 53.67 | | - | - | - | 20.7 |
| Jawa Barat | Jawa & Bali | Jalan Lintas Tengah Pulau Jawa | 0.82 | 0.96 | | - | - | - | 0.8 |
| Jawa Barat | Jawa & Bali | Jalan Lintas Tengah Pulau Jawa | 24.95 | 24.28 | | - | - | - | 16.6 |
| Jawa Barat | Jawa & Bali | Jalan Lintas Tengah Pulau Jawa | 1.25 | 1.16 | | - | - | - | 1.3 |
| Jawa Barat | Jawa & Bali | Jalan Lintas Tengah Pulau Jawa | 12.71 | 12.22 | | - | - | - | 12.7 |
| Jawa Barat | Jawa & Bali | Jalan Lintas Tengah Pulau Jawa | 0.96 | 0.96 | | - | - | - | 1.0 |
| Jawa Barat | Jawa & Bali | Jalan Lintas Tengah Pulau Jawa | 3.64 | 3.78 | | - | - | 1.1 | - |
| Jawa Barat | Jawa & Bali | Non Lintas | 4.78 | 4.96 | | - | 2.4 | 2.4 | - |
| Jawa Barat | Jawa & Bali | Non Lintas | 2.14 | 2.33 | | - | 2.1 | - | - |
| Jawa Barat | Jawa & Bali | Non Lintas | 3.42 | 3.14 | | - | 3.4 | - | - |
| Jawa Barat | Jawa & Bali | Non Lintas | 1.81 | 1.10 | | - | 1.8 | - | - |
| Jawa Barat | Jawa & Bali | Non Lintas | 0.96 | 0.91 | | - | 1.0 | - | - |
| Jawa Barat | Jawa & Bali | Non Lintas | 21.78 | 21.75 | | 20.2 | - | - | - |
| Jawa Barat | Jawa & Bali | Jalan Penghubung Lintas Pulau Jawa | 8.21 | 9.85 | | - | - | 8.2 | - |
| Jawa Tengah | Jawa & Bali | Jalan Penghubung Lintas Pulau Jawa | | | 3.6 | | | | |
| Jawa Tengah | Jawa & Bali | Jalan Penghubung Lintas Pulau Jawa | 1.46 | 1.45 | | - | - | - | 0.8 |
| Jawa Tengah | Jawa & Bali | Jalan Penghubung Lintas Pulau Jawa | 2.34 | 2.32 | | - | - | - | 2.3 |
| Jawa Tengah | Jawa & Bali | Non Lintas | 11.31 | 11.49 | | - | - | 11.3 | - |
| Jawa Tengah | Jawa & Bali | Non Lintas | 7.19 | 6.95 | | - | 7.2 | - | - |
| Jawa Tengah | Jawa & Bali | Jalan Penghubung Lintas Pulau Jawa | 28.90 | 29.94 | | 5.5 | - | - | - |
| Di Yogyakarta | Jawa & Bali | | | | 3.0 | | | | |
| Jawa Timur | Jawa & Bali | | | | 1.8 | | | | |
| Jawa Timur | Jawa & Bali | Jalan Lintas Utara Pulau Jawa | 26.36 | 26.30 | | 1.0 | - | - | - |
| Jawa Timur | Jawa & Bali | Jalan Penghubung Lintas Pulau Jawa | 1.67 | 1.66 | | - | - | - | 1.7 |
| Jawa Timur | Jawa & Bali | Jalan Penghubung Lintas Pulau Jawa | 1.25 | 1.24 | | - | - | - | 1.3 |
| Jawa Timur | Jawa & Bali | Jalan Penghubung Lintas Pulau Jawa | 1.67 | 1.65 | | - | - | 1.7 | - |
| Jawa Timur | Jawa & Bali | Jalan Penghubung Lintas Pulau Jawa | 0.96 | 0.99 | | - | - | - | 1.0 |
| Jawa Timur | Jawa & Bali | Jalan Penghubung Lintas Pulau Jawa | 13.32 | 13.47 | | 2.5 | - | - | - |
| Jawa Timur | Jawa & Bali | Jalan Penghubung Lintas Pulau Jawa | 12.78 | 12.83 | | 2.5 | - | - | - |
| Kalimantan Barat | Kalimantan | | | | 6.0 | | | | |
| Kalimantan Barat | Kalimantan | Jalan Lintas Selatan Pulau Kalimantan | 6.88 | 6.81 | | - | - | - | 6.9 |
| Kalimantan Barat | Kalimantan | Jalan Lintas Selatan Pulau Kalimantan | 2.31 | 2.31 | | 2.3 | - | - | - |
| Kalimantan Barat | Kalimantan | Jalan Lintas Selatan Pulau Kalimantan | 3.43 | 3.43 | | 2.7 | - | - | - |
| Kalimantan Timur | Kalimantan | Jalan Lintas Selatan Pulau Kalimantan | 6.48 | 6.53 | | - | 6.5 | - | - |
| Kalimantan Selatan | Kalimantan | | | | 6.0 | | | | |
| Kalimantan Selatan | Kalimantan | Non Lintas | 11.50 | 10.52 | | - | 6.4 | - | - |
| Nusa Tenggara Barat | Nusa Tenggara | | | | 2.8 | | | | |
| Nusa Tenggara Barat | Nusa Tenggara | Jalan Lintas Pulau Lombok | 1.50 | 1.53 | | - | 1.3 | - | - |
| Nusa Tenggara Barat | Nusa Tenggara | Jalan Lintas Pulau Lombok | 1.72 | 1.80 | | - | - | 1.7 | - |
| Nusa Tenggara Barat | Nusa Tenggara | Jalan Lintas Pulau Lombok | 2.13 | 2.60 | | - | - | 1.5 | - |
| Sulawesi Selatan | Sulawesi | | | | 1.3 | | | | |

**LAMPIRAN: DATA KAKI MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
PROGRAM PENYELENGGARAAN JALAN**

JENIS Prioritas Preservasi Jalan

| Pulau | Provinsi | Uraian Kegiatan | SectionID | Nama Ruas | SK Length (km) | Jenis Lintas |
|--------------------------------|----------------|---------------------------------|-----------|--|-----------------|----------------|
| Pulau | Provinsi | Uraian Kegiatan | SectionID | Nama Ruas | SK Length (km) | Subtotal |
| SUMATERA | | | | | 5198.262 | |
| BPJN I Aceh | | | | | 828.14 | |
| Provinsi Aceh | | | | | 828.14 | |
| Sumatera | Aceh | Pelebaran menuju standar | 1001 | 1001-KRUENG RAYA - BTS. KOTA BANDA ACEH | 27.3 | Lintas Utama |
| Sumatera | Aceh | Peningkatan jalan berpenutup | 1002 | 1002-LAMBARO - BATAS PIDIE | 71.49 | Lintas Utama |
| Sumatera | Aceh | Peningkatan jalan berpenutup | 1003 | 1003-BATAS PIDIE/ACEH BESAR - BTS. KOTA SIGLI | 29.34 | Lintas Utama |
| Sumatera | Aceh | Pelebaran menuju standar | 10052 | 10052-BTS. PIDIE JAYA/PIDIE - MEUREUDU | 23.64 | Lintas Utama |
| Sumatera | Aceh | Pelebaran menuju standar | 10053 | 10053-MEUREUDU - BTS. PIDIE JAYA/BIREUEN | 14.14 | Lintas Utama |
| Sumatera | Aceh | Peningkatan jalan berpenutup | 1006 | 1006-BTS. PIDIE JAYA/BIREUEN- KOTA BIREUEN | 45.17 | Lintas Utama |
| Sumatera | Aceh | Peningkatan jalan berpenutup | 100721 | 100721-BTS. ACEH UTARA/LHOKSEUMAWE - SP. CUNDA (JLN. RAYA BAN | 13.18 | Lintas Utama |
| Sumatera | Aceh | Peningkatan jalan berpenutup | 10082 | 10082-BTS. ACEH UTARA/KOTA LHOKSEUMAWE - BUKET RATA | 9.44 | Lainnya |
| Sumatera | Aceh | Peningkatan jalan berpenutup | 1015 | 1015-KEUMALA - GEUMPANG | 69.12 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Aceh | Peningkatan jalan tanpa penutup | 1018 | 1018-PAMEUE - GENTING GERBANG | 53.7 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Aceh | Peningkatan jalan berpenutup | 10191 | 10191-GENTING GERBANG - SP. UNING | 18.85 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Aceh | Peningkatan jalan berpenutup | 1023 | 1023-BLANGKEJEREN - BTS. GAYO LUES/ACEH TENGGARA | 63.95 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Aceh | Peningkatan jalan berpenutup | 1024 | 1024-BTS. GAYO LUES/ACEH TENGGARA - KOTA KUTACANE | 39.11 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Aceh | Peningkatan jalan berpenutup | 10372 | 10372-KOTA SUBULUSSALAM - BATAS PROV. SUMUT | 15.7 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Aceh | Peningkatan jalan berpenutup | 1042 | 1042-KOTA BIREUEN - BTS. BIREUEN/BENER MERIAH | 33.5 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Aceh | Peningkatan jalan berpenutup | 10431 | 10431-BTS. BIREUEN/BENER MERIAH - BTS. BENER MERIAH/ACEH TENGA | 56.92 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Aceh | Peningkatan jalan berpenutup | 104312 | 104312-JLN. LEBEKADIR (TAKENGON) | 4.5 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Aceh | Peningkatan jalan berpenutup | 1044 | 1044-GENTING GERBANG - CELALA - BTS. ACEH TENGAH/NAGAN RAYA | 20.8 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Aceh | Peningkatan jalan berpenutup | 1045 | 1045-BTS. ACEH TENGAH/NAGAN RAYA - LHOK SEUMOT - JEURAM | 88.11 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Aceh | Peningkatan jalan berpenutup | 1046 | 1046-JEURAM - SP. PEUT | 13.45 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Aceh | | 1048 | 1048-BALOHAN - PUSAT KOTA SABANG | 8.2 | Lainnya |
| Sumatera | Aceh | | 104811 | 104811-JLN. TEUKU UMAR (SABANG) | 0.27 | Lainnya |
| Sumatera | Aceh | | 104812 | 104812-JLN. DIPONEGORO (SABANG) | 0.72 | Lainnya |
| Sumatera | Aceh | | 104813 | 104813-JLN. PROF. A. MAJID IBRAHIM (SABANG) | 0.72 | Lainnya |
| Sumatera | Aceh | | 104814 | 104814-JLN. PERDAGANGAN (SABANG) | 0.93 | Lainnya |
| Sumatera | Aceh | | 104815 | 104815-JLN. YOS SUDARSO (SABANG) | 1.96 | Lainnya |
| Sumatera | Aceh | Peningkatan jalan berpenutup | 1051 | 1051-PUSAT KOTA SABANG - COT DAMAR | 7.29 | New Link |
| Sumatera | Aceh | Peningkatan jalan berpenutup | 1052 | 1052-COT DAMAR - KM 0 (P. WEH/SABANG) | 20.03 | New Link |
| Sumatera | Aceh | Peningkatan jalan berpenutup | 1053 | 1053-COT DAMAR - BALOHAN | 11.43 | New Link |
| Sumatera | Aceh | Peningkatan jalan berpenutup | 1054 | 1054-SINABANG - LASIKIN - INOR - NASREUHE | 65.18 | New Link |
| BBPJN II Medan | | | | | 1744.2 | |
| Provinsi Sumatera Utara | | | | | 1151.591 | |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3002 | 3002-SIMPANG PANGKALAN SUSU - TANJUNG PURA | 29.4 | Lintas Utama |
| Sumatera | Sumatera Utara | Pelebaran menuju standar | 3008 | 3008-BTS. KOTA MEDAN - TEMBUNG - LUBUK PAKAM | 23 | Lainnya |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 300915 | 300915-JLN. YOS SUDARSO (MEDAN) | 11.478 | Lintas Utama |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 301515 | 301515-JLN. SOEKARNO-HATTA (TEBING TINGGI) | 2.27 | Lintas Utama |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3024 | 3024-AEK KANOPAN - BTS. KOTA RANTAU PRAPAT | 66.12 | Lintas Utama |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3028 | 3028-LAWE PAKAM (BTS. PROV. ACEH) - KUTA BULUH | 42.644 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3031 | 3031-PANJI - BTS. KAB. SAMOSIR | 29.378 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3032 | 3032-BTS. KAB. DAIRI - DOLOK SANGGUL | 49.414 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3033 | 3033-DOLOK SANGGUL - SIBORONG BORONG | 28.48 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3034 | 3034-SIBORONG BORONG - TARUTUNG | 19.675 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3036 | 3036-BTS. KAB. TAPANULI UTARA - SIPIROK | 19.108 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3037 | 3037-SIPIROK - PAL XI | 21.538 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3038 | 3038-PAL XI - BTS. KOTA PADANG SIDEMPUAN | 6.425 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3039 | 3039-BTS. KOTA PADANG SIDEMPUAN - BTS. KAB. MADINA | 28.348 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 303911 | 303911-JLN. IMAM BONJOL (P. SIDEMPUAN) | 10.019 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3040 | 3040-BTS. KAB. TAPANULI SELATAN - JEMBATAN MERAH | 46.046 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3041 | 3041-JEMBATAN MERAH - RANJAU BATU (BTS. PROV. SUMBAR) | 60.243 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Pelebaran menuju standar | 30441 | 30441-BTS. KOTA SIBOLGA - BTS. KAB. TAPTENG/TAPSEL | 41.756 | Lainnya |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 30442 | 30442-BTS. KAB. TAPTENG/TAPSEL - BATANGTORU | 11.519 | New Link |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3045 | 3045-BATANG TORU - RIANIATE - SP. AEK RAMBE | 64.741 | Lainnya |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3046 | 3046-SP. AEK RAMBE - SINGKUANG | 54.298 | Lainnya |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3056 | 3056-MEREK - BTS. KAB. DAIRI | 14.06 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3057 | 3057-BTS. KAB. KARO - PANJI | 29.814 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Pelebaran menuju standar | 3058 | 3058-BTS. PROV. ACEH - BTS. KOTA SIDIKALANG | 39.784 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Pelebaran menuju standar | 3065 | 3065-BTS. KOTA PEMATANG SIANTAR - PARAPAT | 37.916 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3067 | 3067-BTS. KAB. SIMALUNGUN - SILIMBAT | 34.738 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3068 | 3068-SILIMBAT - BTS. KAB. TAPANULI UTARA | 26.646 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3070 | 3070-BTS. KOTA TARUTUNG - BTS. KAB. TAPANULI TENGAH | 36.269 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3072 | 3072-SP. KAWAT - BTS. KOTA TJ. BALAI | 5.6 | Lintas Utama |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3076 | 3076-SP. KOTA PINANG - BTS. KAB. PALUTA/BTS. KAB. LABUSEL | 38.44 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3077 | 3077-BTS. KAB. PALUTA/BTS. KAB. LABUSEL - HUTAIMBARU | 29.452 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3078 | 3078-HUTAIMBARU - GUNUNG TUA | 13.961 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3079 | 3079-GUNUNG TUA - AEK GODANG | 31.111 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3080 | 3080-AEK GODANG - SP. PAL XI | 12.651 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3081 | 3081-BATANG TORU - BTS. KOTA PADANG SIDEMPUAN | 24.241 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 308111 | 308111-JLN. JEND. SUDIRMAN / MERDEKA (P. SIDEMPUAN) | 7.258 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3086 | 3086-TELUK DALAM - LOLOWAU | 55.98 | New Link |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3088 | 3088-SP. KUALA TANJUNG - KUALA TANJUNG | 16.02 | Lintas Utama |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3089 | 3089-LIMAPULUH - BTS. KAB. SIMALUNGUN/BTS. KAB. BATUBARA | 5.75 | New Link |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3090 | 3090-BTS. KAB. SIMALUNGUN/BTS. KAB. BATUBARA - SP. MAYANG | 3.65 | New Link |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3091 | 3091-SP. MAYANG - SEI MANGKE | 2.5 | New Link |
| Sumatera | Sumatera Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 3096 | 3096-JLN. LINGKAR LUAR PARAPAT | 19.85 | New Link |

**LAMPIRAN: DATA KAKI MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
PROGRAM PENYELENGGARAAN JALAN**

JENIS Prioritas Preservasi Jalan

| Pulau | Provinsi | Uraian Kegiatan | SectionID | Nama Ruas | SK Length (km) | Jenis Lintas |
|--------------------------------|----------------|---------------------------------|-----------|--|----------------|----------------|
| Provinsi Riau | | | | | 592.609 | |
| Sumatera | Riau | Peningkatan jalan berpenutup | 9002 | 9002-BAGAN BATU - SIMPANG BALAM | 29.58 | Lintas Utama |
| Sumatera | Riau | Peningkatan jalan berpenutup | 9005 | 9005-BTS. KOTA DUMAI - SP.TERMINAL | 17.255 | Lintas Utama |
| Sumatera | Riau | Peningkatan jalan berpenutup | 9009 | 9009-KANDIS - BTS. KAB. BENGKALIS | 41.67 | Lintas Utama |
| Sumatera | Riau | Peningkatan jalan berpenutup | 9019 | 9019-BTS. KAB. KAMPAR - BTS. KOTA BANGKINANG | 41.04 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Riau | Peningkatan jalan berpenutup | 9021 | 9021-RANTAU BERANGIN - BTS. PROV. SUMBAR | 33.1 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Riau | Peningkatan jalan berpenutup | 9022 | 9022-MARPOYAN-BTS.KUANSING (BTS.KAB KAMPAR-BTS.KAB INHU) | 68.02 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Riau | Peningkatan jalan berpenutup | 9023 | 9023-BTS. KAB. KUANSING - MA. LEMBU (BTS. KAB. INHU - MA. LEMBU) | 49.86 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Riau | Peningkatan jalan berpenutup | 9024 | 9024-MA. LEMBU - TALUK KUANTAN | 34.72 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Riau | Peningkatan jalan tanpa penutup | 9030 | 9030-BAGAN JAYA - KUALA ENOK | 63.2 | Lainnya |
| Sumatera | Riau | Pelebaran menuju standar | 9031 | 9031-SP. LAGO - SP. BUATAN | 24.4 | New Link |
| Sumatera | Riau | Peningkatan jalan berpenutup | 9032 | 9032-SP. BUATAN - SIAK SRI INDRAPURA | 41.638 | New Link |
| Sumatera | Riau | Peningkatan jalan berpenutup | 9033 | 9033-SP. SIAK SRI INDRAPURA - MENGKAPAN/BUTON | 44.82 | New Link |
| Sumatera | Riau | Peningkatan jalan berpenutup | 9035 | 9035-SP. PERWIRA - SP. BUKIT TIMAH (DUMAI) | 6.4 | New Link |
| Sumatera | Riau | Peningkatan jalan berpenutup | 9041 | 9041-SEI AKAR - BAGAN JAYA | 56.5 | New Link |
| Sumatera | Riau | Peningkatan jalan berpenutup | 9042 | 9042-RUMBAI JAYA - TEMPULING | 11.16 | New Link |
| Sumatera | Riau | Peningkatan jalan berpenutup | 9043 | 9043-TEMPULING - TEMBILAHAN | 21.49 | New Link |
| Sumatera | Riau | | 1000815 | 1000815-TEMBESI - TANJUNG BERIKAT | 7.756 | Lainnya |
| BPJN III Padang | | | | | 715.212 | |
| Provinsi Sumatera Barat | | | | | 549.76 | |
| Sumatera | Sumatera Barat | Pelebaran menuju standar | 6008 | 6008-KUBU KERAMBIL - BTS. KAB. TANAH DATAR | 20.7 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 6013 | 6013-TANAH BADANTUNG - KILIRANJAO | 52.12 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Barat | Pelebaran menuju standar | 6031 | 6031-BTS. KOTA PADANG - BTS. KOTA PAINAN | 48.81 | Lainnya |
| Sumatera | Sumatera Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 6036 | 6036-BTS. PROV. RIAU - BTS. KOTA PAYAKUMBUH | 72.93 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 6042 | 6042-BTS. KOTA SOLOK - LUBUK SELASIH | 22.81 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Barat | Pelebaran menuju standar | 6043 | 6043-LUBUK SELASIH - BTS. KOTA PADANG | 8.9 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 604311 | 604311-BTS. KOTA PADANG - JLN. SIMP. HARU | 23.46 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 6045 | 6045-KILIRANJAO - BTS. PROV. RIAU | 23.29 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 6049 | 6049-TAPAN - BTS. JAMBI | 25.45 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Sumatera Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 6050 | 6050-TOAPEJAT - ROKOT | 36.1 | New Link |
| Sumatera | Sumatera Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 6051 | 6051-ROKOT - SIOBAN | 21 | New Link |
| Sumatera | Sumatera Barat | | 6052 | 6052-SIOBAN - KATIET | 32.39 | New Link |
| Sumatera | Sumatera Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 6053 | 6053-LUBUK SELASIH - SURIAN | 62.58 | New Link |
| Sumatera | Sumatera Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 6054 | 6054-SURIAN - SP. PADANG ARO | 65.22 | New Link |
| Sumatera | Sumatera Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 6055 | 6055-SP. PADANG ARO - BTS. JAMBI | 34 | New Link |
| Provinsi Bengkulu | | | | | 165.452 | |
| Sumatera | Bengkulu | Peningkatan jalan berpenutup | 13024 | 13024-NAKAU - BTS. KOTA KEPAHANG | 48.8 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Bengkulu | | 1302411 | 1302411-BTS. KOTA KEPAHANG - SP. KANTOR BUPATI KEPAHANG | 3.57 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Bengkulu | Peningkatan jalan berpenutup | 13025 | 13025-SP. KANTOR BUPATI KEPAHANG - SP. TABAMULAN (CURUP) | 18.1 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Bengkulu | Peningkatan jalan berpenutup | 13026 | 13026-SP. TABAMULAN - BTS. KOTA CURUP | 2.4 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Bengkulu | | 1302611 | 1302611-JLN. THAMRIN (CURUP) | 0.9 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Bengkulu | Peningkatan jalan berpenutup | 1302612 | 1302612-JLN. MERDEKA (CURUP) | 1.4 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Bengkulu | Peningkatan jalan berpenutup | 1302613 | 1302613-JLN. A. YANI (CURUP) | 0.96 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Bengkulu | Peningkatan jalan berpenutup | 13027 | 13027-SP. NANGKA (CURUP) - BTS. PROV. SUMSEL | 43.27 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Bengkulu | Peningkatan jalan berpenutup | 1302711 | 1302711-CURUP - S. NANGKA (CURUP) | 5.2 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Bengkulu | Peningkatan jalan berpenutup | 13028 | 13028-MANNA - BTS. PROV. SUMSEL | 40.852 | Lintas Utama-2 |
| BPJN IV Jambi | | | | | 741.94 | |
| Provinsi Kepulauan Riau | | | | | 98.24 | |
| Sumatera | Kepulauan Riau | Peningkatan jalan berpenutup | 10037 | 10037-KANGKA - SIALANG | 30.54 | New Link |
| Sumatera | Kepulauan Riau | Peningkatan jalan berpenutup | 10038 | 10038-SIALANG - SP. PENGUNDANG (KM. 46) | 14.55 | New Link |
| Sumatera | Kepulauan Riau | Peningkatan jalan berpenutup | 10039 | 10039-SP. PENGUNDANG - SP. LAGOI | 21.15 | New Link |
| Sumatera | Kepulauan Riau | Peningkatan jalan berpenutup | 10040 | 10040-SP. SUNGAI BESAR - PEL. PANCUR | 14 | New Link |
| Sumatera | Kepulauan Riau | Peningkatan jalan berpenutup | 10042 | 10042-PENINTING - PAYALAMAN | 18 | New Link |
| Provinsi Jambi | | | | | 643.7 | |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 11008 | 11008-TEMPINO - BTS. PROV. SUMSEL | 15.691 | Lintas Utama |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 11009 | 11009-BTS. PROV. SUMBAR - BTS. KOT MUARA BUNGO | 53.595 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 11010 | 11010-BTS. KOTA MUARA BUNGO - BTS. KAB. BUNGO/KAB. MERANGIN | 33.928 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 11015 | 11015-MUARA TEMBESI - BTS. KAB. BATANGHARI/KAB. SAROLANGUN | 38.75 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 11017 | 11017-PAUH - SAROLANGUN | 23.445 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 11018 | 11018-BTS. KOTA MUARA BUNGO - BTS. KAB. TEBO/KAB. BUNGO | 21.807 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 11023 | 11023-MUARA TEMBESI - BTS. KOTA MUARA BULIAN | 11.033 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 11024 | 11024-BTS. KOTA MA. BULIAN - BTS. KAB. MUARO JAMBI/KAB. BATANGHARI | 32.287 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 1102411 | 1102411-JLN. GAJAH MADA (MUARA BULIAN) | 4.972 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 11025 | 11025-BTS. KAB. MUARO JAMBI/KAB. BATANGHARI - SP. MANDALO DAR | 12.611 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 11028 | 11028-SP. TUAN - BTS. KAB. TANJABTIM/KAB. MUARO JAMBI | 9.855 | Lintas Utama |
| Sumatera | Jambi | Pelebaran menuju standar | 110291 | 110291-BTS. KAB. TANJABTIM/KAB. MUARO JAMBI - BTS. KAB. TANJABB | 20.1 | Lintas Utama |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 11030 | 11030-SP. TIGA BATARA GAS PLANT (P. LUMUT) - BTS. KOTA KUALA TUN | 34.056 | Lintas Utama |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 11034 | 11034-BANGKO - SEI MANAU | 41.197 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Jambi | | 1103411 | 1103411-JLN. MAKALAM (BANGKO) | 0.886 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Jambi | | 1103412 | 1103412-JLN. M. YAMIN (BANGKO) | 2.399 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 11035 | 11035-SEI MANAU - BTS KERINCI | 28.109 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 11036 | 11036-BTS. KERINCI - SANGGARAN AGUNG | 65.416 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 11037 | 11037-SANGGARAN AGUNG - SEI PENUH | 16.769 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Jambi | | 1103711 | 1103711-JLN. DIPONEGORO (SUNGAI PENUH) | 0.245 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Jambi | | 1103712 | 1103712-JLN. COKROAMINOTO (SUNGAI PENUH) | 0.61 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 1103713 | 1103713-JLN. M. YAMIN (SUNGAI PENUH) | 0.582 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 1103714 | 1103714-JLN. MARTADINATA (SUNGAI PENUH) | 2.601 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 1103715 | 1103715-JLN. SULTAN THAHA (SUNGAI PENUH) | 1.7 | New Link |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 11038 | 11038-SUNGAI PENUH - BTS. PROV. SUMBAR | 36.3 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 11039 | 11039-JLN. BATANGHARI II - ZONA LIMA (SP. PEL) | 33 | Lintas Utama |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 11040 | 11040-SP. ZONA LIMA - MUARA SABAK | 28.8 | Lintas Utama |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 11041 | 11041-SIMPANG NIAM - LUBUK KAMBING | 38.234 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Jambi | Peningkatan jalan berpenutup | 11042 | 11042-LUBUK KAMBING - MERLUNG | 34.722 | Lintas Utama-2 |

**LAMPIRAN: DATA KAKI MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
PROGRAM PENYELENGGARAAN JALAN**

JENIS Prioritas Preservasi Jalan

| Pulau | Provinsi | Uraian Kegiatan | SectionID | Nama Ruas | SK Length (km) | Jenis Lintas |
|----------------------------------|------------------|------------------------------|-----------|--|----------------|----------------|
| BBPJN V Palembang | | | | | 315.61 | |
| Provinsi Sumatera Selatan | | | | | 315.61 | |
| Sumatera | Sumatera Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 15001 | 15001-BTS. PROV. JAMBI - PENINGGALAN | 90.15 | Lintas Utama |
| Sumatera | Sumatera Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 15004 | 15004-BETUNG - BTS. KOTA PALEMBANG | 56.16 | Lintas Utama |
| Sumatera | Sumatera Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 15007 | 15007-SIMPANG INDRALAYA - MERANJAT | 12.6 | Lintas Utama |
| Sumatera | Sumatera Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 15010 | 15010-SP. PENYANDINGAN - BTS. PROV. LAMPUNG | 93.9 | Lintas Utama |
| Sumatera | Sumatera Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 15039 | 15039-BTS. KOTA PALEMBANG/BTS. KAB. BANYUASIN - TJ. API-API | 62.8 | Lintas Utama |
| BPJN XIX Lampung | | | | | 853.16 | |
| Provinsi Lampung | | | | | 853.16 | |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17001 | 17001-PEMATANG PANGGANG - SP. PEMATANG | 20.68 | Lintas Utama |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17002 | 17002-SP. PEMATANG - SP. BUJUNG TENUK | 60.08 | Lintas Utama |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17003 | 17003-SP. BUJUNG TENUK - BTS. KAB. LAMTENG/KAB. TL. BAWANG | 18.96 | Lintas Utama |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17004 | 17004-BTS. KAB. LAMTENG/KAB.TL.BAWANG - BTS. KAB.LAMTENG/ KAB. | 45.43 | Lintas Utama |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17005 | 17005-BTS. KAB. LAMTENG/KAB.LAMTIM - WAY JEPARA | 51.81 | Lintas Utama |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17006 | 17006-WAY JEPARA - WAY SKP. BUNUT (BTS.KAB.LAMSEL/ KAB.LAMTIM) | 55.85 | Lintas Utama |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17007 | 17007-WAY SKP. BUNUT (BTS.KAB.LAMSEL/ KAB.LAMTIM) - SP. BAKAUH | 33.15 | Lintas Utama |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17008 | 17008-BTS. PROV. SUMSEL - SP. EMPAT | 38.77 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17009 | 17009-SP. EMPAT - BUKIT KEMUNING | 41.54 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17010 | 17010-BUKIT KEMUNING - SP. KOTABUMI (KOTA ALAM) | 40.31 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17012 | 17012-SIMP. KOTA KOTABUMI (KLP. TUJUH) - TERBANGGI BESAR | 38.75 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17014 | 17014-GUNUNG SUGIH - TEGINENENG | 25.13 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17015 | 17015-TEGINENENG - SP. TJ. KARANG | 20.75 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17016 | 17016-SP. TJ. KARANG - SP. TIGA TELUK AMBON (JLN. SOEKARNO HATTA | 18.1 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17019 | 17019-SUKAMAJU - SP. KALIANDA | 41.75 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17020 | 17020-SP. KALIANDA - BAKAUHENI | 29.69 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17036 | 17036-BUJUNG TENUK - TERBANGGI BESAR | 48.08 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17037 | 17037-BUKIT KEMUNING - PADANG TAMBAK | 47.31 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17038 | 17038-PADANG TAMBAK - BTS. KOTA LIWA | 36.83 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17039 | 17039-KOTA LIWA - SP. GUNUNG KEMALA | 28.33 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17044 | 17044-WAY GALIH - BERGEN | 7.65 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17045 | 17045-BERGEN - PUGUNG RAHARJO | 21.4 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17046 | 17046-PUGUNG RAHARJO - SRI BAWONO | 21.75 | Lintas Utama-2 |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17048 | 17048-SP. PENAWAR - GEDONG AJI BARU | 20.3 | New Link |
| Sumatera | Lampung | Peningkatan jalan berpenutup | 17049 | 17049-GEDONG AJI BARU - RAWAJITU | 40.76 | New Link |
| JAWA | | | | | 443.857 | |
| BBPJN VI Jakarta | | | | | 44.493 | |
| Provinsi Jawa Barat | | | | | 44.493 | |
| Jawa | Jawa Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 22010 | 22010-LOHBENER - JATIBARANG | 7.905 | Lintas Utama |
| Jawa | Jawa Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 2203411 | 2203411-JLN. SUKARNO - HATTA (BANDUNG) | 18.35 | Lintas Utama-2 |
| Jawa | Jawa Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 22070 | 22070-BTS. DEPOK/BOGOR - BOGOR | 18.238 | Lintas Utama-2 |
| BBPJN VII Semarang | | | | | 261.206 | |
| Provinsi Jawa Tengah | | | | | 236.466 | |
| Jawa | Jawa Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 2400211 | 2400211-JLN. PEMUDA (BREBES) | 2.7 | Lintas Utama |
| Jawa | Jawa Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 2400213 | 2400213-JLN. A. YANI (BREBES) | 1.54 | Lintas Utama |
| Jawa | Jawa Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 24004 | 24004-BTS. KOTA TEGAL - BTS. KOTA PEMALANG | 23.034 | Lintas Utama |
| Jawa | Jawa Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 24006 | 24006-BTS. KOTA PEMALANG - BTS. KOTA PEKALONGAN | 24.602 | Lintas Utama |
| Jawa | Jawa Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 24008 | 24008-BTS. KOTA BATANG - BTS. KAB. KENDAL | 40.397 | Lintas Utama |
| Jawa | Jawa Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 2401511 | 2401511-JLN. LINGKAR KALIWUNGU | 7.852 | Lintas Utama |
| Jawa | Jawa Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 24026 | 24026-BTS. KOTA REMBANG - BULU (BTS. PROV. JATIM) | 46.512 | Lintas Utama |
| Jawa | Jawa Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 24042 | 24042-BTS. KAB. WONOSOBO - PARAKAN | 11.11 | Lintas Utama-2 |
| Jawa | Jawa Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 24080 | 24080-BTS. KAB. TEGAL/BANYUMAS - AJIBARANG | 10.289 | Lintas Utama-2 |
| Jawa | Jawa Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 24106 | 24106-BTS. KOTA BLORA - CEPU | 28.9 | Lintas Utama-2 |
| Jawa | Jawa Tengah | | 26001 | 26001-KARANG NONGKO (BTS. PROV. JATENG) - TOYAN | 9.91 | Lainnya |
| Jawa | Jawa Tengah | | 26002 | 26002-TOYAN - BTS. KOTA WATES | 4.95 | Lainnya |
| Jawa | Jawa Tengah | | 2600211 | 2600211-JLN. CHUDORI (WATES) | 0.6 | Lainnya |
| Jawa | Jawa Tengah | | 26003 | 26003-BTS. KOTA WATES - MILIR | 3.3 | Lainnya |
| Jawa | Jawa Tengah | | 2600311 | 2600311-JLN. KOL. SUGIYONO (WATES) | 0.66 | Lainnya |
| Jawa | Jawa Tengah | | 26004 | 26004-MILIR - SENTOLO | 7.9 | Lainnya |
| Jawa | Jawa Tengah | | 26005 | 26005-SENTOLO - BTS. KAB. SLEMAN | 1 | Lainnya |
| Jawa | Jawa Tengah | | 26006 | 26006-BTS. KAB. KULON PROGO - YOGYAKARTA | 11.21 | Lainnya |
| Provinsi DI Yogyakarta | | | | | 24.74 | |
| Jawa | DI Yogyakarta | Peningkatan jalan berpenutup | 2600711 | 2600711-JALAN ARTERI SELATAN (YOGYAKARTA) | 18.34 | Lintas Utama-2 |
| Jawa | DI Yogyakarta | | 26020 | 26020-YOGYAKARTA - BTS. KOTA BANTUL | 6.4 | Lintas Utama-2 |
| BBPJN VIII Surabaya | | | | | 138.158 | |
| Provinsi Jawa Timur | | | | | 129.788 | |
| Jawa | Jawa Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 28006 | 28006-WIDANG/BEDAHAN - BTS. KOTA LAMONGAN | 24.52 | Lintas Utama |
| Jawa | Jawa Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 2800812 | 2800812-JLN. KARTINI (GRESIK) | 1.48 | Lintas Utama |
| Jawa | Jawa Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 28026 | 28026-BAJULMATI (BTS.KAB. SITUBONDO) - KETAPANG | 26.36 | Lintas Utama |
| Jawa | Jawa Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 2808111 | 2808111-JLN. MADURAN (GRESIK) | 4.9 | Lainnya |
| Jawa | Jawa Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 2808112 | 2808112-JLN. GUBERNUR SURYO (GRESIK) | 1.15 | Lainnya |
| Jawa | Jawa Timur | | 2808113 | 2808113-JLN. USMAN SADAR (GRESIK) | 1.02 | Lainnya |
| Jawa | Jawa Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 2808114 | 2808114-JLN. DR. SUTOMO (GRESIK) | 0.998 | Lainnya |
| Jawa | Jawa Timur | Pelebaran menuju standar | 28109 | 28109-BTS. KAB. BANGKALAN - TORJUN | 11.06 | Lainnya |
| Jawa | Jawa Timur | Pelebaran menuju standar | 28111 | 28111-BTS. KOTA SAMPANG - BTS. KAB. PAMEKASAN | 16.32 | Lainnya |
| Jawa | Jawa Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 28121 | 28121-TALOK - DRUJU - SENDANG BIRU | 41.98 | New Link |
| Provinsi Bali | | | | | 8.37 | |
| Jawa | Bali | Pelebaran menuju standar | 40039 | 40039-SAKAH - TEGES - UBUD | 8.37 | New Link |

LAMPIRAN: DATA KAKI MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
PROGRAM PENYELENGGARAAN JALAN

JENIS Prioritas Preservasi Jalan

| Pulau | Provinsi | Uraian Kegiatan | SectionID | Nama Ruas | SK Length (km) | Jenis Lintas |
|------------------------------------|--------------------|---|-----------|---|-----------------|----------------|
| KALIMANTAN | | | | | 3825.034 | |
| BPJN XX Pontianak | | | | | 899.83 | |
| Provinsi Kalimantan Barat | | | | | 899.83 | |
| Kalimantan | Kalimantan Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 30005 | 30005-Tebas - Sambas | 24.06 | Lainnya |
| Kalimantan | Kalimantan Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 30012 | 30012-Bts. Pontianak - Sp. Ampar/Tayan | 98.3 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 30015 | 30015-Bts. Balai Bekuak - Aur Kuning | 67.16 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 30019 | 30019-Sei Pinyuh - Sebadu | 44 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 30020 | 30020-Sebadu - Sidas | 56.95 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 30021 | 30021-Sidas - Tanjung | 69.23 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 30023 | 30023-Bts. Kota Sanggau - Sekadau | 41.35 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 30024 | 30024-Sekadau - Tebelian | 68.29 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Barat | | 30035 | 30035-BTS. SERAWAK - NANGA BADAU | 3.7 | Lainnya |
| Kalimantan | Kalimantan Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 30036 | 30036-Tebelian - Nanga Pinoh | 56.3 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Barat | Peningkatan jalan tanpa penutup | 30040 | 30040-Temajuk - Merbau | 48.6 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Barat | Peningkatan jalan tanpa penutup | 30047 | 30047-Nanga Tayap - Sungai Kelik | 24 | New Link |
| Kalimantan | Kalimantan Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 30048 | 30048-Sungai Kelik - Siduk | 61 | New Link |
| Kalimantan | Kalimantan Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 30049 | 30049-Siduk - Ketapang | 61 | New Link |
| Kalimantan | Kalimantan Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 30062 | 30062-Anjungan - Karang | 37.875 | New Link |
| Kalimantan | Kalimantan Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 30063 | 30063-Karangan - Simpang Tiga | 32.04 | New Link |
| Kalimantan | Kalimantan Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 30064 | 30064-Simpang Tiga - Bengkayang | 16.4 | New Link |
| Kalimantan | Kalimantan Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 30065 | 30065-Bengkayang - Sanggau Ledo | 58.575 | New Link |
| Kalimantan | Kalimantan Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 30066 | 30066-Sanggau Ledo - Seluas | 31 | New Link |
| BBPJN XI Banjarmasin | | | | | 1343.232 | |
| Provinsi Kalimantan Tengah | | | | | 923.862 | |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 32001 | 32001-BATAS PROVINSI KALBAR - KUDANGAN | 21.483 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 32010 | 32010-BATAS KOTA SAMPIT - PALANTARAN / KM.65 | 58.191 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 3201311 | 3201311-JLN. CILIK RIWUT (PALANGKA RAYA) | 9.887 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 32018 | 32018-PILANG (KM.35) - PULANG PISAU | 44.118 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Pelebaran & Peningkatan jalan tanpa penutup | 32023 | 32023-TUMBANG SENAMANG - TUMBANG HIRAN | 20 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Pelebaran & Peningkatan jalan tanpa penutup | 32024 | 32024-TUMBANG HIRAN - TUMBANG SAMBA | 15 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Pelebaran & Peningkatan jalan tanpa penutup | 32025 | 32025-TUMBANG SAMBA - RABAMBANG | 74.2 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Pelebaran & Peningkatan jalan tanpa penutup | 32026 | 32026-TUMBANG TALAKEN - TUMBANG JUTUH | 35.73 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Pelebaran & Peningkatan jalan tanpa penutup | 32027 | 32027-TUMBANG JUTUH - TEWAH | 58.3 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 32029 | 32029-KUALA KURUN - SEI. HANYU | 32.675 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Pelebaran & Peningkatan jalan tanpa penutup | 32030 | 32030-SEI. HANYU - TUMBANG LAHUNG | 50.4 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Pelebaran & Peningkatan jalan tanpa penutup | 32031 | 32031-TUMBANG LAHUNG - SIMPANG MUARA LAHUNG | 59.117 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 32032 | 32032-PURUK CAHU - KM. 50 (PASAR PUNJUNG) | 41.26 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 32033 | 32033-KM50 PSR PUNJUNG-BTS.KOTA MUARA TEWEH | 47.92 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 3203314 | 3203314-JLN. RING ROAD (MUARA TEWEH) | 4.41 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 32034 | 32034-BTS. KOTA MUARA TEWEH - BENANGIN | 72.6 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 3203411 | 3203411-JLN. MELAWAHAN (MUARA TEWEH) | 9.25 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Peningkatan jalan tanpa penutup | 32035 | 32035-BENANGIN - LAMPEONG - BATAS PROV. KALTIM | 59.2 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 3203911 | 3203911-JLN. DERMAGA SEBERANG (MUARA TEWEH) | 5.723 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 32044 | 32044-PALANGKARAYA - BAGUGUS | 60.645 | New Link |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 32046 | 32046-BUKIT BATU - LUNGKUH LAYANG | 28.912 | New Link |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 32047 | 32047-LUNGKUH LAYANG - KALAHIEN | 46.508 | New Link |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 32048 | 32048-KALAHIEN - BUNTOK | 16.491 | New Link |
| Kalimantan | Kalimantan Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 32049 | 32049-BUNTOK - AMPAH | 51.842 | New Link |
| Provinsi Kalimantan Selatan | | | | | 419.37 | |
| Kalimantan | Kalimantan Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 36006 | 36006-BTS. KOTA PELAIHARI - KP. ASAM-ASAM | 48.22 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 36009 | 36009-DS. SUNGAI CUKA (BTS. KAB. KOTABARU) - SEBAMBAN | 47.4 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 36010 | 36010-SEBAMBAN - PAGATAN | 33.1 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 36015 | 36015-PELABUHAN TRISAKTI - LIANGGANGGANG | 22 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 36042 | 36042-SP. HANDIL BAKTI (SP. SERAPAT) - KM. 17 (BY PASS BANJARMASIN) | 26 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 36045 | 36045-MA. MUNING - BALIMAU - KANDANGAN | 31.6 | New Link |
| Kalimantan | Kalimantan Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 36046 | 36046-KANDANGAN - LUMPANGI | 11 | New Link |
| Kalimantan | Kalimantan Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 36047 | 36047-LUMPANGI - BTS. KAB. TANAH BUMBU | 60.15 | New Link |
| Kalimantan | Kalimantan Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 36048 | 36048-BTS. KAB. TANAH BUMBU - MENTEWEE | 43.6 | New Link |
| Kalimantan | Kalimantan Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 36049 | 36049-MENTEWEE - BATU LICIN | 52.2 | New Link |
| Kalimantan | Kalimantan Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 36050 | 36050-JLN. LINGKAR WALANGSI - KAPAR KIAS | 8.4 | New Link |
| Kalimantan | Kalimantan Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 36051 | 36051-JLN. LINGKAR KANDANGAN SIMPANG HAMALAU - TELUK PINANG | 8.3 | New Link |
| Kalimantan | Kalimantan Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 36054 | 36054-SEBELIMBINGAN - TANJUNG SERDANG | 27.4 | New Link |

**LAMPIRAN: DATA KAKI MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
PROGRAM PENYELENGGARAAN JALAN**

JENIS Prioritas Preservasi Jalan

| Pulau | Provinsi | Uraian Kegiatan | SectionID | Nama Ruas | SK Length (km) | Jenis Lintas |
|----------------------------------|------------------|---|-----------|---|-----------------|----------------|
| BPJN XII Balikpapan | | | | | 1581.972 | |
| Provinsi Kalimantan Timur | | | | | 1265.891 | |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 34001 | 34001-KERANG (BTS. PROV. KALSEL) - BTS. KOTA TANAH GROGOT | 66.313 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 34004 | 34004-KUARO - KADEMAN | 54.873 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 34005 | 34005-KADEMAN - PENAJAM | 59.06 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 34009 | 34009-SP. SAMBOJA KM 38 BPN (GEREJA) - LOA JANAN | 63.33 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 34011 | 34011-SP. 3 LEMPAKE (SAMARINDA) - SP.3 SAMBERA | 21.895 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 34012 | 34012-SP.3 SAMBERA - SANTAN | 30.807 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 34013 | 34013-SANTAN - BONTANG | 47.917 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 34014 | 34014-BONTANG - SANGATA | 54.839 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Pelebaran menuju standar | 34015 | 34015-SANGATA - SP. PERDAU | 32.023 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 3401511 | 3401511-JLN. YOS SUDARSO (SANGATA) | 11.879 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 34016 | 34016-SP. PERDAU - MUARA LEMBAK | 13.045 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 34017 | 34017-MUARA LEMBAK - PELABUHAN RONGGANG (SANGKULIRANG) | 61.432 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 34019 | 34019-SP.PERDAU - BATU AMPAR | 94.41 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 34020 | 34020-BATU AMPAR - SP. 3 MUARA WAHAU | 35.969 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Pelebaran menuju standar | 34021 | 34021-SP. 3 MUARA WAHAU - KELAY (KM. 100 - MUARA WAHAU / PDC) | 103.374 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Pelebaran menuju standar | 34022 | 34022-KELAY - LABANAN (LABANAN - KM 50) | 67.383 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Pelebaran menuju standar | 34024 | 34024-TANJUNG REDEB - BTS. BULUNGAN | 54.706 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 34026 | 34026-LOA JANAN - BTS. KOTA TENGGARONG | 26.472 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 34027 | 34027-BTS. KOTA TENGGARONG - SP.3 SENONI | 33.321 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 34028 | 34028-SP.3 SENONI - KOTABANGUN | 45.085 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 34029 | 34029-KOTABANGUN - GUSIG | 86.336 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 34030 | 34030-GUSIG - SP. BLUSUH | 95.672 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 34031 | 34031-SP. BLUSUH - BATAS PROV. KALTENG | 89.079 | Lintas Utama-2 |
| Kalimantan | Kalimantan Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 34035 | 34035-JALAN AKSES PELABUHAN MALOY | 16.671 | Lainnya |
| Provinsi Kalimantan Utara | | | | | 316.081 | |
| Kalimantan | Kalimantan Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 35001 | 35001-BTS. BULUNGAN - TJ. SELOR | 48.565 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 35004 | 35004-SP. 3 TJ. PALAS - SEKATAK BUJI | 87.034 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 35005 | 35005-SEKATAK BUJI - MALINAU | 103.482 | Lintas Utama |
| Kalimantan | Kalimantan Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 35012 | 35012-LINGKAR PULAU SEBATIK | 77 | Lainnya |
| SULAWESI | | | | | 1841.06 | |
| BPJN XV Manado | | | | | 333.042 | |
| Provinsi Sulawesi Utara | | | | | 244.142 | |
| Sulawesi | Sulawesi Utara | Pelebaran menuju standar | 500091 | 500091-KAWANGKOAN - BTS. KAB. MINAHASA/MINAHASA SELATAN | 8.22 | Lainnya |
| Sulawesi | Sulawesi Utara | Pelebaran menuju standar | 500092 | 500092-BTS. KAB. MINAHASA/MINAHASA SELATAN - TUMPAAN | 20.4 | New Link |
| Sulawesi | Sulawesi Utara | Pelebaran menuju standar | 50010 | 50010-WOROTICAN - POIGAR | 42.731 | Lintas Utama |
| Sulawesi | Sulawesi Utara | Pelebaran menuju standar | 50011 | 50011-POIGAR - KAIYA | 34.185 | Lintas Utama |
| Sulawesi | Sulawesi Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 50019 | 50019-KEMA - RUMBIA | 58.16 | Lintas Utama-2 |
| Sulawesi | Sulawesi Utara | Pelebaran menuju standar | 50020 | 50020-RUMBIA - BUYAT | 45.179 | Lintas Utama-2 |
| Sulawesi | Sulawesi Utara | Pelebaran menuju standar | 50021 | 50021-BUYAT - MOLOBOG | 35.267 | Lintas Utama-2 |
| Provinsi Gorontalo | | | | | 88.9 | |
| Sulawesi | Gorontalo | Peningkatan jalan berpenutup | 510181 | 510181-MARISA - DESA TALU DITI | 40 | New Link |
| Sulawesi | Gorontalo | Peningkatan jalan tanpa penutup | 510182 | 510182-DESA BOGO-BOGO - TOLINGGULA | 20 | New Link |
| Sulawesi | Gorontalo | Pelebaran & Peningkatan jalan tanpa penutup | 51020 | 51020-BILUHU BARAT - BILATO | 28.9 | New Link |
| BPJN XIV Palu | | | | | 1051.699 | |
| Provinsi Sulawesi Tengah | | | | | 1051.699 | |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 52007 | 52007-LINGADAN - BTS. KOTA TOLITOLI | 37.293 | Lintas Utama |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | | 52012 | 52012-OGOAMAS (BTS. KAB. TOLI-TOLI) - TONGGOLOBIBI | 63.695 | Lintas Utama |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | | 5201815 | 5201815-JL. MONGINSIDI (PALU) | 1.022 | Lintas Utama |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | | 5201816 | 5201816-JL. EMMY SAELAN (PALU) | 1.146 | Lintas Utama |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | | 5201817 | 5201817-JL. BASUKI RAHMAT (PALU) | 1.742 | Lintas Utama |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | | 5201818 | 5201818-JL. ABD RAHMAN SALEH (PALU) | 1.257 | Lintas Utama |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 52019 | 52019-WATUSAMPU (BTS. KOTA PALU/KAB. DONGALA) - AMPERA | 14.714 | Lintas Utama |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | | 5201911 | 5201911-JL. HASANUDIN | 0.418 | Lintas Utama |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 5201914 | 5201914-JLN. DIPONEGORO (PALU) | 2.681 | Lintas Utama |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 52023 | 52023-MEPANGA - TINOMBO | 56.106 | Lintas Utama-2 |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 52024 | 52024-TINOMBO - SINEI | 60 | Lintas Utama-2 |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 52025 | 52025-SINEI - AMPIBABO | 57 | Lintas Utama-2 |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 52026 | 52026-AMPIBABO - TOBOLI | 30 | Lintas Utama-2 |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 52027 | 52027-TOBOLI - PARIGI | 17 | Lintas Utama-2 |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 52028 | 52028-PARIGI - TOLAI | 30.15 | Lintas Utama-2 |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 52029 | 52029-TOLAI - SAUSU | 29.25 | Lintas Utama-2 |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 52030 | 52030-SAUSU - TUMORA (BTS. KAB. POSO) | 13.025 | Lintas Utama-2 |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 52031 | 52031-TUMORA (BTS. KAB. PARIMO) - TAMBARANA | 8.88 | Lintas Utama-2 |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 52032 | 52032-TAMBARANA - BTS. KOTA POSO | 51 | Lintas Utama-2 |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 5203211 | 5203211-JLN. PULAU SABANG (POSO) | 1.27 | Lintas Utama-2 |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | | 5203212 | 5203212-JLN. PULAU SUMATRA (POSO) | 0.735 | Lintas Utama-2 |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | | 5203213 | 5203213-JLN. PULAU KALIMANTAN (POSO) | 0.552 | Lintas Utama-2 |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 52033 | 52033-BTS. KOTA POSO / JLN. TABATOKI - TAGOLU | 3.35 | Lintas Utama-2 |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 5203311 | 5203311-JLN. TANJUNG BULU (POSO) | 0.33 | Lintas Utama-2 |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 5203312 | 5203312-JLN. DIPONEGORO (POSO) | 0.76 | Lintas Utama-2 |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 5203313 | 5203313-JLN. TABATOKI (POSO) | 2.81 | Lintas Utama-2 |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 52034 | 52034-TAGOLU - MALEI (BTS. KAB. TOUNA) | 19 | Lainnya |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 52035 | 52035-MALEI (BTS. KAB. POSO) - UEKULI | 28.35 | Lainnya |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 52036 | 52036-UEKULI - MAROWO | 72.9 | Lainnya |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 52037 | 52037-MAROWO - AMPANA | 26.85 | Lainnya |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 52038 | 52038-AMPANA - BALINGARA (BTS. KAB. BANGGAI) | 40.87 | Lainnya |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 52039 | 52039-BALINGARA (BTS. KAB. TOUNA) - BUNTA | 52 | Lainnya |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 52040 | 52040-BUNTA - PAGIMANA | 68.65 | Lainnya |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 520481 | 520481-TOMPIRA - KEUNO (BTS. KAB. MOROWALI) | 23.726 | Lainnya |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 520482 | 520482-KEUNO (BTS. KAB. MOROWALI UTARA) - BAHONSUAI | 28.503 | Lainnya |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 52049 | 52049-BAHONSUAI - BUNGKU | 48.81 | New Link |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 52050 | 52050-BUNGKU - BAHODOPI | 42 | Lainnya |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Peningkatan jalan berpenutup | 52051 | 52051-BAHODOPI - BTS. PROV. SULTRA | 66 | Lainnya |

**LAMPIRAN: DATA KAKI MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
PROGRAM PENYELENGGARAAN JALAN**

JENIS Prioritas Preservasi Jalan

| Pulau | Provinsi | Uraian Kegiatan | SectionID | Nama Ruas | SK Length (km) | Jenis Lintas |
|-------------------------------------|---------------------|---|-----------|---|-----------------|----------------|
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Pelebaran menuju standar | 52052 | 52052-TOBOLI - KEBON KOPI (BTS. KAB. DONGGALA) | 17.465 | Lainnya |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Pelebaran menuju standar | 52053 | 52053-KEBON KOPI (BTS.KAB. PARIMO) - NUPABOMBA (BTS. KOTA PALU) | 28.93 | Lainnya |
| Sulawesi | Sulawesi Tengah | Pelebaran menuju standar | 52054 | 52054-NUPABOMBA (BTS. KAB. DONGGALA) - TAWAELI | 1.459 | Lainnya |
| BBPJN XIII Makassar | | | | | 348.819 | |
| Provinsi Sulawesi Barat | | | | | 138.3 | |
| Sulawesi | Sulawesi Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 53002 | 53002-PASANGKAYU - BARAS | 54.62 | Lintas Utama |
| Sulawesi | Sulawesi Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 53017 | 53017-MAMASA - BTS. PROV. SULSEL | 37.95 | New Link |
| Sulawesi | Sulawesi Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 53019 | 53019-TABONE - POLEWALI | 45.73 | New Link |
| Provinsi Sulawesi Selatan | | | | | 210.519 | |
| Sulawesi | Sulawesi Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 54023 | 54023-ARASOE (KM. 260) - BTS. KOTA WATAMPONE | 31.57 | Lintas Utama-2 |
| Sulawesi | Sulawesi Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 54032 | 54032-BTS. KOTA BELOPA - BTS. KOTA PALOPO | 40.69 | Lintas Utama-2 |
| Sulawesi | Sulawesi Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 54040 | 54040-KAYULANGI (KM.550) - BTS. PROV. SULTENG | 39.38 | Lintas Utama-2 |
| Sulawesi | Sulawesi Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 54041 | 54041-KAYULANGI (KM.550) - TARENGGE | 28.459 | Lintas Utama-2 |
| Sulawesi | Sulawesi Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 54044 | 54044-SESENG - BTS. PROV. SULBAR | 26.96 | New Link |
| Sulawesi | Sulawesi Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 540582 | 540582-KOPPE - TACCIPI | 35.95 | New Link |
| Sulawesi | Sulawesi Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 5406312 | 5406312-PAPPOLO - MATTIROWALIE (WATAMPONE) | 3.8 | New Link |
| Sulawesi | Sulawesi Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 5406316 | 5406316-JLN. S. BRANTAS (WATAMPONE) | 1.7 | New Link |
| Sulawesi | Sulawesi Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 5406317 | 5406317-JLN. ANDI CELLENG (WATAMPONE) | 2.01 | Lintas Utama-2 |
| BPJN XXI Kendari | | | | | 107.5 | |
| Provinsi Sulawesi Tenggara | | | | | 107.5 | |
| Sulawesi | Sulawesi Tenggara | Peningkatan jalan berpenutup | 56008 | 56008-POMALAA - WOLULU | 31.9 | Lainnya |
| Sulawesi | Sulawesi Tenggara | Peningkatan jalan berpenutup | 56045 | 56045-BTS. KOTA RAHA - TONDASI | 51.5 | New Link |
| Sulawesi | Sulawesi Tenggara | Peningkatan jalan berpenutup | 56046 | 56046-BTS. KOTA RAHA - TAMPO | 24.1 | New Link |
| NUSA TENGGARA | | | | | 684.471 | |
| BPJN IX Mataram | | | | | 74.28 | |
| Provinsi Nusa Tenggara Barat | | | | | 74.28 | |
| Nusa Tenggara | Nusa Tenggara Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 42026 | 42026-TALABIU - BTS. KOTA BIMA | 15.66 | Lintas Utama-2 |
| Nusa Tenggara | Nusa Tenggara Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 42043 | 42043-PEMENANG - BAYAN | 58.62 | New Link |
| BPJN X Kupang | | | | | 610.191 | |
| Provinsi Nusa Tenggara Timur | | | | | 610.191 | |
| Nusa Tenggara | Nusa Tenggara Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 44002 | 44002-Malwatar - Bts. Kota Ruteng | 61.152 | Lintas Utama-2 |
| Nusa Tenggara | Nusa Tenggara Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 44003 | 44003-Bts. Kota Ruteng - Km. 210 | 46.25 | Lintas Utama-2 |
| Nusa Tenggara | Nusa Tenggara Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 44004 | 44004-Km. 210 - Bts. Kab. Manggarai | 46.316 | Lintas Utama-2 |
| Nusa Tenggara | Nusa Tenggara Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 44005 | 44005-Bts. Kab. Manggarai - Sp. Bajawa | 40.819 | Lintas Utama-2 |
| Nusa Tenggara | Nusa Tenggara Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 44022 | 44022-Waerunu - Bts. Kota Larantuka | 64.047 | Lintas Utama-2 |
| Nusa Tenggara | Nusa Tenggara Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 4402513 | 4402513-Jln. Timor Timur (Kupang) | 6.713 | Lintas Utama |
| Nusa Tenggara | Nusa Tenggara Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 44027 | 44027-Oesapa - Oesao | 16.33 | Lintas Utama |
| Nusa Tenggara | Nusa Tenggara Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 44028 | 44028-Oesao - Bokong | 41.981 | Lintas Utama |
| Nusa Tenggara | Nusa Tenggara Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 44029 | 44029-Bokong - Batuputih | 7.019 | Lintas Utama |
| Nusa Tenggara | Nusa Tenggara Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 44030 | 44030-Batuputih - Bts. Kota Soe | 28.085 | Lintas Utama |
| Nusa Tenggara | Nusa Tenggara Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 44031 | 44031-Bts. Kota Soe - Nikiniki | 20.402 | Lintas Utama |
| Nusa Tenggara | Nusa Tenggara Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 44032 | 44032-Nikiniki - Noelmuti | 44.218 | Lintas Utama |
| Nusa Tenggara | Nusa Tenggara Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 44033 | 44033-Noelmuti - Bts. Kota Kefamenanu | 6.114 | Lintas Utama |
| Nusa Tenggara | Nusa Tenggara Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 4403313 | 4403313-Jln. El Tari (Kefamenanu) | 7.512 | Lintas Utama |
| Nusa Tenggara | Nusa Tenggara Timur | Pelebaran menuju standar | 44034 | 44034-Bts. Kota Kefamenanu - Maubesi | 12.698 | Lintas Utama |
| Nusa Tenggara | Nusa Tenggara Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 44037 | 44037-Hailuluk - Bts. Kota Atambua | 16.219 | Lintas Utama |
| Nusa Tenggara | Nusa Tenggara Timur | Pelebaran menuju standar | 44038 | 44038-Bts. Kota Atambua - Motaain | 30.459 | Lintas Utama |
| Nusa Tenggara | Nusa Tenggara Timur | Pelebaran menuju standar | 44039 | 44039-Bts. Kota Kefamenanu - Oelfaub | 19.307 | Lintas Utama |
| Nusa Tenggara | Nusa Tenggara Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 44067 | 44067-Waejarang - Balauring | 61.45 | Lintas Utama-2 |
| Nusa Tenggara | Nusa Tenggara Timur | Peningkatan jalan berpenutup | 44068 | 44068-Baranusa - Kabir | 33.1 | Lintas Utama-2 |
| MALUKU | | | | | 1209.368 | |
| BPJN XVI Ambon | | | | | 1209.368 | |
| Provinsi Maluku | | | | | 472.67 | |
| Maluku | Maluku | Peningkatan jalan berpenutup | 60010 | 60010-SP. WAIPIA - SALEMAN | 47.17 | Lintas Utama |
| Maluku | Maluku | Pelebaran menuju standar | 60017 | 60017-PIRU - WAISALA | 53.16 | Lintas Utama |
| Maluku | Maluku | Peningkatan jalan berpenutup | 60018 | 60018-TANIWEL - SALEMAN | 98.82 | New Link |
| Maluku | Maluku | Peningkatan jalan berpenutup | 60019 | 60019-TANIWEL - SP. PELITAJA JAYA | 61.05 | New Link |
| Maluku | Maluku | Peningkatan jalan berpenutup | 60030 | 60030-TEHORU - LAIMU | 45.5 | New Link |
| Maluku | Maluku | Peningkatan jalan berpenutup | 60047 | 60047-IBRA - DANAR | 32.51 | New Link |
| Maluku | Maluku | Peningkatan jalan tanpa penutup | 60049 | 60049-POPJETUR - BATU GOYANG | 25 | New Link |
| Maluku | Maluku | Peningkatan jalan tanpa penutup | 60050 | 60050-LARAT - LAMDESAR TIMUR | 48 | New Link |
| Maluku | Maluku | Peningkatan jalan tanpa penutup | 60052 | 60052-TEPA - MASBUAR - LETWURUNG | 45 | New Link |
| Maluku | Maluku | Peningkatan jalan berpenutup | 60055 | 60055-LAITUTUN - TUTUKEI | 8.16 | New Link |
| Maluku | Maluku | Peningkatan jalan berpenutup | 60058 | 60058-MANOHA - PELABUHAN | 8.3 | New Link |
| Provinsi Maluku Utara | | | | | 736.698 | |
| Maluku | Maluku Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 61010 | 61010-SOFIFI - AKELAMO | 33.047 | Lintas Utama |
| Maluku | Maluku Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 61011 | 61011-AKELAMO (KM.60) - PAYAHE | 48.947 | Lintas Utama |
| Maluku | Maluku Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 61012 | 61012-PAYAHE - W E D A | 21.826 | Lintas Utama |
| Maluku | Maluku Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 61013 | 61013-WEDA - MAFA | 50 | Lintas Utama |
| Maluku | Maluku Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 61014 | 61014-MAFA - MATUTING | 43 | Lintas Utama |
| Maluku | Maluku Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 61015 | 61015-MATUTING - SAKETA | 21 | Lintas Utama |
| Maluku | Maluku Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 61017 | 61017-BOBANEIGO - EKOR | 39.35 | Lintas Utama |
| Maluku | Maluku Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 61018 | 61018-EKOR - SUBAIM | 63.45 | Lintas Utama |
| Maluku | Maluku Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 61019 | 61019-SUBAIM - BULI | 51.47 | Lintas Utama |
| Maluku | Maluku Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 61022 | 61022-BERE-BERE - SOFI | 54 | New Link |
| Maluku | Maluku Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 61024 | 61024-WAYABULA - DARUBA | 52.95 | New Link |
| Maluku | Maluku Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 61025 | 61025-BABANG - LABUHA | 16.478 | Lainnya |
| Maluku | Maluku Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 61030 | 61030-SANANA - MANAF | 31.68 | New Link |
| Maluku | Maluku Utara | Pelebaran menuju standar | 61031 | 61031-BULI - MABA | 42.6 | Lintas Utama |
| Maluku | Maluku Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 61033 | 61033-BANDARA GEBE - UMERU | 16.4 | New Link |
| Maluku | Maluku Utara | Pelebaran & Peningkatan jalan tanpa penutup | 61034 | 61034-WEDA - SAGEA | 60.8 | Lintas Utama |
| Maluku | Maluku Utara | Peningkatan jalan tanpa penutup | 61035 | 61035-SAGEA - PATANI | 89.7 | Lintas Utama |

LAMPIRAN: DATA KAKI MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
PROGRAM PENYELENGGARAAN JALAN

JENIS Prioritas Preservasi Jalan

| Pulau | Provinsi | Uraian Kegiatan | SectionID | Nama Ruas | SK Length (km) | Jenis Lintas |
|-----------------------------|---------------|---|-----------|--|----------------|----------------|
| PAPUA | | | | | 2547.95 | |
| BBPJN XVIII Jayapura | | | | | 1301.55 | |
| Provinsi Papua | | | | | 1301.55 | |
| Papua | Papua Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 62005 | 62005-YETII - SENGGI - MAMBERAMO | 155 | Lintas Utama |
| Papua | Papua Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 62008 | 62008-ELELIM - PASVALEY- BTS. KOTA WAMENA | 128.25 | Lintas Utama |
| Papua | Papua Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 62013 | 62013-ENAROTALI- WAGETE | 30.9 | Lintas Utama |
| Papua | Papua Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 62014 | 62014-WAGETE - MOANEMANI | 40.2 | Lintas Utama |
| Papua | Papua Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 62015 | 62015-MOANEMANI- BEDUDIPA | 98 | Lintas Utama |
| Papua | Papua Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 62016 | 62016-BEDUDIPA - BTS. KOTA NABIRE | 100 | Lintas Utama |
| Papua | Papua Utara | Peningkatan jalan tanpa penutup | 62018 | 62018-WANGGAR - KWATOSPRE (BTS. PROV.PAPUA BARAT) | 69 | Lintas Utama-2 |
| Papua | Papua Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 62033 | 62033-SENTANI - BONGKRANG- WARUMBAIM | 54.69 | Lintas Utama-2 |
| Papua | Papua Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 62034 | 62034-WARUMBAIM - NIMBOTONG | 9.09 | Lintas Utama-2 |
| Papua | Papua Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 62035 | 62035-NIMBOTONG - BONGGO | 89.94 | Lintas Utama-2 |
| Papua | Papua Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 62036 | 62036-BONGGO - BETAF - SARMI | 117.32 | Lintas Utama-2 |
| Papua | Papua Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 620442 | 620442-KIMIBAY - LEGARE | 47.78 | Lintas Utama-2 |
| Papua | Papua Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 620461 | 620461-OKSIBIL - SEREDALA | 126 | New Link |
| Papua | Papua Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 62047 | 62047-WAMENA - HABEMA | 35.48 | Lintas Utama |
| Papua | Papua Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 62049 | 62049-USILIMO - KARUBAGA | 70.1 | Lintas Utama |
| Papua | Papua Utara | Peningkatan jalan tanpa penutup | 62050 | 62050-KARUBAGA - ILU - MULIA | 85 | Lintas Utama |
| Papua | Papua Utara | Peningkatan jalan berpenutup | 62061 | 62061-BIAK - JUNCTION - KOREM | 44.8 | New Link |
| BPJN XXII Merauke | | | | | 441.67 | |
| Provinsi Papua | | | | | 441.67 | |
| Papua | Papua Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 62024 | 62024-WAROPKO - MINDIPTANA | 38.8 | Lainnya |
| Papua | Papua Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 62025 | 62025-MINDIPTANA - TANAH MERAH | 69.7 | Lainnya |
| Papua | Papua Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 62026 | 62026-TANAH MERAH - GENTENTIRI | 73.2 | Lainnya |
| Papua | Papua Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 620271 | 620271-GENTENTIRI - BTS. KAB. MERAUKE I BOVEN DIGOEL | 77.7 | Lainnya |
| Papua | Papua Selatan | Peningkatan jalan berpenutup | 62029 | 62029-BUPUL-ERAMBU-SOTA | 110.7 | Lainnya |
| Papua | Papua Selatan | Pelebaran & Peningkatan jalan tanpa penutup | 62052 | 62052-MAYON - SIMPANG KAPIRAYA | 71.57 | Lintas Utama |
| BPJN XVII Manokwari | | | | | 804.73 | |
| Provinsi Papua Barat | | | | | 804.73 | |
| Papua | Papua Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 63004 | 63004-BTS. KAB. SORONG SELATAN - KAMBUAYA | 67.97 | Lintas Utama-2 |
| Papua | Papua Barat | Peningkatan jalan tanpa penutup | 63006 | 63006-SUSUMUK - KUMURKEK | 12.45 | Lintas Utama-2 |
| Papua | Papua Barat | Peningkatan jalan tanpa penutup | 63007 | 63007-KUMURKEH - AYAWASI - SNOPI | 137.8 | Lintas Utama-2 |
| Papua | Papua Barat | Peningkatan jalan tanpa penutup | 63008 | 63008-SNOPI -KEBAR - PRAFI | 145 | Lintas Utama-2 |
| Papua | Papua Barat | Peningkatan jalan tanpa penutup | 63014 | 63014-MAMEH - BINTUNI | 70.55 | Lintas Utama-2 |
| Papua | Papua Barat | Peningkatan jalan tanpa penutup | 63017 | 63017-AMBUNI - TANDIA | 70 | Lintas Utama-2 |
| Papua | Papua Barat | Peningkatan jalan tanpa penutup | 630211 | 630211-BOFUER - WARMENU | 24.25 | Lintas Utama-2 |
| Papua | Papua Barat | Peningkatan jalan tanpa penutup | 630212 | 630212-WARMENU - FURWATA | 32.19 | Lintas Utama-2 |
| Papua | Papua Barat | Peningkatan jalan tanpa penutup | 63022 | 63022-AROBA - FURWATA | 33 | Lintas Utama-2 |
| Papua | Papua Barat | Peningkatan jalan tanpa penutup | 63023 | 63023-BOMBERAI - AROBA | 59.16 | Lintas Utama-2 |
| Papua | Papua Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 63024 | 63024-HURIMBER - BAHAM - BOMBERAI | 111.85 | Lintas Utama-2 |
| Papua | Papua Barat | Pelebaran & Peningkatan jalan tanpa penutup | 63028 | 63028-WONAMA - TANGGARUMI | 20 | Lintas Utama-2 |
| Papua | Papua Barat | Peningkatan jalan berpenutup | 63029 | 63029-TANGGARUMI - BTS. KOTA KAIMANA | 20.51 | Lintas Utama-2 |

LAMPIRAN: DATA KAKI MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
PROGRAM PENYELENGGARAAN JALAN

JENIS KEGIATAN: **Pembangunan Tol**

| No | Ruas | Panjang Total (km) | Sudah Operasi (km) | Target Operasi 2020-2024 | Tahun | | | | | |
|---|--|-------------------------------------|--------------------|--------------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|-------------|
| | | | | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | |
| A | Target Operasi Jalan Tol Tahun 2020 - 2024 yang Sudah Memiliki PPJT | 1.695,04 | 288,49 | 1.116,26 | 338,41 | 346,15 | 262,80 | 76,80 | 92,10 | |
| Trans Jawa | | 331,50 | 118,40 | 102,20 | 0,00 | 29,60 | 13,70 | 31,00 | 27,90 | |
| 1 | Ngawi-Kertosono-Kediri | 115,00 | 87,10 | 27,90 | | | - | - | 27,90 | |
| | Ngawi-Kertosono | - | 87,10 | - | | | - | - | - | |
| | Kertosono - Kediri (penambahan lingkup Ngawi-Kertosono-Kediri) | - | - | 27,90 | | | - | - | 27,90 | |
| 2 | Probolinggo-Banyuwangi | 171,50 | - | 60,60 | 0,00 | 29,60 | 0,00 | 31,00 | 0,00 | |
| | Seksi 1 (Probolinggo-Besuki) | - | - | 29,60 | | 29,60 | - | - | - | |
| | Seksi 2 (Besuki-Bajulmati) | - | - | - | | | - | - | - | |
| 3 | Seksi 3 (Bajulmati-Ketapang) | - | - | 31,00 | | | - | 31,00 | - | |
| | Pasuruan-Probolinggo | 45,00 | 31,30 | 13,70 | 0,00 | 0,00 | 13,70 | - | - | |
| | Seksi 1 (Grati-Tonggas) | - | 13,50 | - | | | - | - | - | |
| | Seksi 2 (Tongas-Probolinggo Barat) | - | 6,90 | - | | | - | - | - | |
| 3 | Seksi 3 (Probolinggo Barat-Probolinggo Timur) | - | 10,90 | - | | | - | - | - | |
| | Seksi 4 (Probolinggo Timur-Gending) | - | - | 13,70 | | | 13,70 | - | - | |
| | Non Trans Jawa | | 302,39 | 50,72 | 243,15 | 32,11 | 137,99 | 73,05 | - | - |
| | 4 | Cileunyi - Sumedang - Dawuan | 60,84 | - | 61,72 | 0,00 | 61,72 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Seksi 1 (Cileunyi-Ranca Kalong) (Phase III) | | - | - | - | | | - | - | - | |
| Seksi 2 Phase I (Ranca Kalong-Ciherang) | | - | - | 28,50 | | 28,50 | - | - | - | |
| Seksi 2 Phase II (Ciherang-Sumedang) | | - | - | - | | | - | - | - | |
| Seksi 3 (Sumedang-Cimalaka) | | - | - | 4,05 | | 4,05 | - | - | - | |
| Seksi 4 (Cimalaka-Legok) | | - | - | 8,20 | | 8,20 | - | - | - | |
| Seksi 5 (Legok-Ujung Jaya) | | - | - | 14,90 | | 14,90 | - | - | - | |
| Seksi 6 (Ujung Jaya-Dawuan) | - | - | 6,07 | | 6,07 | - | - | - | | |
| 5 | Ciawi - Sukabumi | 54,00 | 15,35 | 38,65 | 0,00 | 25,60 | 13,05 | 0,00 | 0,00 | |
| | Seksi 1 (Ciawi-Cigombong) | - | 15,35 | - | | | - | - | - | |
| | Seksi 2 (Cigombong-Cibadak) | - | - | 11,90 | 0,00 | 11,90 | - | - | - | |
| | Seksi 3 (Cibadak-Sukabumi Barat) | - | - | 13,70 | | 13,70 | - | - | - | |
| 6 | Seksi 4 (Sukabumi Barat-Sukabumi Timur) | - | - | 13,05 | | | 13,05 | - | - | |
| | Serang - Panimbang | 83,67 | - | 83,67 | 0,00 | 50,67 | 33,00 | 0,00 | 0,00 | |
| | Seksi 1 (Serang-Rangkasbitung) | - | - | 26,50 | 0,00 | 26,50 | - | - | - | |
| | Seksi 2 (Rangkasbitung-Cileles) | - | - | 24,17 | | 24,17 | - | - | - | |
| 7 | Seksi 3 (Cileles-Panimbang) | - | - | 33,00 | | | 33,00 | - | - | |
| | Pandaan-Malang | 38,48 | 35,37 | 3,11 | 3,11 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |
| | Seksi 1 (Pandaan-Purwodadi) | - | 15,47 | - | | | - | - | - | |
| | Seksi 2 (Purwodadi-Lawang) | - | 8,05 | - | | | - | - | - | |
| | Seksi 3 (Lawang-Singosari) | - | 7,10 | - | | | - | - | - | |
| 8 | Seksi 4 (Singosari-Pakis) | - | 4,75 | - | | | - | - | - | |
| | Seksi 5 (Pakis-Malang) | - | - | 3,11 | 3,11 | | - | - | - | |
| | Krian-Legundi-Bunder-Manyar | 38,40 | - | 29,00 | 29,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |
| | Seksi 1 (Krian-Kademean Megganti) | - | - | 9,77 | 9,77 | | - | - | - | |
| 9 | Seksi 2 (Kedamean Mengganti-Boboh) | - | - | 8,83 | 8,83 | | - | - | - | |
| | Seksi 3 (Boboh-Bunder) | - | - | 10,40 | 10,40 | | - | - | - | |
| | Seksi 4 (Bunder-Manyar) | - | - | 0,00 | 0,00 | | - | - | - | |
| | Semarang - Demak | 27,00 | - | 27,00 | 0,00 | 0,00 | 27,00 | 0,00 | 0,00 | |
| 9 | Seksi 1 (Semarang-Sayung) | - | - | 10,00 | | | 10,00 | - | - | |
| | Seksi 2 (Sayung-Demak) | - | - | 17,00 | | | 17,00 | - | - | |

| No | Ruas | Panjang Total (km) | Sudah Operasi (km) | Target Operasi 2020-2024 | Tahun | | | | |
|----|---|--------------------|--------------------|--------------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|
| | | | | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| | Jabodetabek | 299,14 | 41,05 | 200,70 | 61,69 | 104,86 | 34,15 | - | - |
| 10 | Cibitung - Cilincing (JORR II) | 34,12 | - | 34,00 | 13,52 | 20,48 | - | - | - |
| | Seksi 1 (Cibitung-Telaga Asih) | | | | 13,52 | | | | |
| | Seksi 2- 4 (Telaga Asih - Cilincing) | | | | | 20,48 | | | |
| 11 | Cimanggis - Cibitung (JORR II) | 25,24 | - | 25,24 | 3,17 | 22,07 | - | - | - |
| | Seksi 1 (Cimanggis-Jatikarya) | | | | 3,17 | | | | |
| | Seksi 2 | | | | - | 22,07 | | | |
| 12 | Cinere - Cimanggis (JORR II) (Cinere Jagorawi) | 14,70 | 9,20 | 5,50 | 0,00 | 5,50 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | Seksi 1 Jagorawi-Raya Bogor | 3,70 | 3,70 | | | | | | |
| | Seksi 2 Raya Bogor-Kukusan | 5,50 | 5,50 | | | | | | |
| | Seksi 3 Kukusan-Cinere | 5,50 | - | 5,50 | | 5,50 | | | |
| 13 | Serpong - Cinere (JORR II) | 10,14 | - | 10,14 | 6,50 | 3,64 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | Seksi 1 (Serpong IC-Pamulang IC) | - | - | 6,50 | 6,50 | | - | - | - |
| | Seksi 2 (Pamulang IC-Cinere IC) | - | - | 3,64 | | 3,64 | - | - | - |
| 14 | Cengkareng - Batu Ceper - Kunciran (JORR II) | 14,19 | - | 14,19 | 14,19 | | 0,00 | - | - |
| 15 | Bekasi - Cawang - Kp. Melayu | 16,50 | 8,40 | 8,26 | 5,71 | 2,55 | - | - | - |
| | Cipinang-Jaka Sampurna | - | 8,40 | - | | | - | - | - |
| | Bekasi - Cawang - Kp. Melayu seksi 1A (Koneksi Toll to Toll Wiyoto Wiyono + On Ramp Pasar Gembrong) & | - | - | 5,71 | 5,71 | | - | - | - |
| | 2A (Jaka Sampurna-Jl Hasibuan) | | | 2,55 | | 2,55 | | | |
| 16 | Depok-Antasari | 21,60 | 5,80 | 15,80 | 6,30 | 9,50 | - | - | - |
| | Seksi 1 (Antasari-Brigif/Cinere) | - | 5,80 | - | | | - | - | - |
| | Seksi 2 (Brigif-Sawangan) | - | - | 6,30 | 6,30 | | - | - | - |
| | Seksi 3 (Sawangan-Bojonggede) | - | - | 9,50 | | 9,50 | - | - | - |
| 17 | Bogor Ring Road | 12,95 | 8,45 | 3,00 | 3,00 | - | - | - | - |
| | Seksi 1 (Sentul Selatan-Kedung Halang) | - | 3,85 | - | | | - | - | - |
| | Seksi 2 (Kedung Halang-Simpang Yasmin) | - | 4,60 | - | | | - | - | - |
| | Seksi 3A (Simpang Yasmin-Simpang Semplak) | - | - | 3,00 | 3,00 | | - | - | - |
| 18 | Semanan - Sunter - Pulogebang (6 ruas DKI) | 31,20 | - | 9,30 | 9,30 | - | - | - | - |
| | Duri Pulo - kampung Melayu (6 ruas DKI) | | | | | | | | |
| | Kemayoran - Kampung Melayu (6 ruas DKI) | | | | | | | | |
| | Ulujami - Tanah Abang (6 ruas DKI) | | | | | | | | |
| | Pasar Minggu - Casablanca (6 ruas DKI) | | | | | | | | |
| | Seksi A Kelapa Gading - Pulo Gebang | - | - | 9,30 | 9,30 | | 0,00 | | |
| | Semanan - Grogol | - | - | | | | - | - | - |
| 19 | Jakarta - Cikampek II Selatan | 64,00 | - | 64,00 | | 29,85 | 34,15 | 0,00 | 0,00 |
| | Jatiasih-Setu (JORR 2) | - | - | 9,30 | | | 9,30 | - | - |
| | Setu (JORR 2)-Taman Mekar | - | - | 24,85 | | | 24,85 | - | - |
| | Taman Mekar-Sadang | - | - | 29,85 | | 29,85 | - | - | - |
| 20 | Serpong-Balaraja | 39,80 | - | 11,27 | - | 11,27 | - | - | - |
| | Seksi 1A (Bagian dari Seksi 1 BSD-Legok) | - | - | 5,50 | - | 5,50 | - | - | - |
| | Seksi 1B (Bagian dari Seksi 1 BSD-Legok) | - | - | 5,77 | | 5,77 | - | - | - |
| | Seksi 2 (SS Legok-SS Pasir Barat) | - | - | - | | | - | - | - |
| 21 | Sumatera | 633,34 | 13,45 | 493,91 | 186,81 | 55,20 | 141,90 | 45,80 | 64,20 |
| | Kayu Agung-Palembang-Betung | 111,70 | - | 107,59 | 38,39 | - | 69,20 | - | - |
| | Seksi 1A (Kayu Agung-Jakabaring) | - | - | 29,39 | 29,39 | | - | - | - |
| | Seksi 1B (Jakabaring-Kramasan) | | | 9,00 | 9,00 | | | | |

| No | Ruas | Panjang Total (km) | Sudah Operasi (km) | Target Operasi 2020-2024 | Tahun | | | | |
|----|--|--------------------|--------------------|--------------------------|---------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| | | | | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| | Seksi 2 dan 3 (Jakabaring-Musilindas Betung) | - | - | 69,20 | | | 69,20 | - | - |
| 22 | Binjai-Medan | 16,95 | 13,45 | 3,52 | 3,52 | - | - | - | - |
| | Seksi 1 Helvetia-Veteran | - | 3,00 | - | | | - | - | - |
| | Seksi 1A (Jl Veteran-Tanjung Mulia) | - | - | 3,52 | 3,52 | | - | - | - |
| | Seksi 2 dan 3 (Helvetia-Binjai) | - | 10,45 | | | | - | - | - |
| 23 | Pekanbaru-Kandis-Dumai | 130,44 | - | 131,40 | 131,40 | - | - | - | - |
| | Seksi 1 (Pekanbaru-Minas) | | | 9,50 | 9,50 | | | | |
| | Seksi 2 - 6 (Petapahan-Dumai) | | | 121,90 | 121,90 | | | | |
| 24 | Kisaran - Tebing Tinggi (Indrapura) | 47,00 | - | 47,00 | | | 47,00 | 0,00 | 0,00 |
| 25 | Sigli-Banda Aceh | 74,00 | - | 74 | 13,50 | 34,80 | 25,70 | - | - |
| | Seksi 1 (Padang Tiji-Seulimeum) | - | - | 25,70 | | | 25,70 | - | - |
| | Seksi 2 (Seulimeum-Jantho) | - | - | 6,30 | | 6,30 | - | - | - |
| | Seksi 3 (Jantho-Indrapuri) | - | - | 16,00 | | 16,00 | - | - | - |
| | Seksi 4 (Indrapuri-Blang Bintang) | - | - | 13,50 | 13,50 | - | - | - | - |
| | Seksi 5 (Blang Bintang-Kuto Baro) | - | - | 7,70 | | 7,70 | - | - | - |
| | Seksi 6 (Kuto Baro-Baitussalam) | - | - | 4,80 | | 4,80 | - | - | - |
| 26 | Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Parapat | 143,25 | - | 20,40 | 0,00 | 20,40 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | Seksi 1 (Tebing Tinggi-Inderapura) | - | - | 20,40 | 0,00 | 20,40 | - | - | - |
| | Seksi 2-5 | - | - | - | | | - | - | - |
| 27 | Binjai-Langsa | 110,00 | - | 110,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 45,80 | 64,20 |
| | Binjai-Stabat | - | - | 15,40 | | | - | 15,40 | - |
| | Stabat-Tanjung Pura | - | - | 14,80 | | | - | 14,80 | - |
| | Tanjung Pura-Pangkalan Brandan | - | - | 15,60 | | | - | 15,60 | - |
| | Pangkalan Brandan-Kuala Simpang | - | - | 42,00 | | | - | - | 42,00 |
| | Kuala Simpang-Langsa | - | - | 22,20 | | | - | - | 22,20 |
| | Kalimantan | 98,37 | 64,87 | 33,00 | 33,00 | - | - | - | - |
| 28 | Balikpapan-Samarinda | 98,37 | 64,87 | 33,00 | 33,00 | - | - | - | - |
| | Seksi 1 (KM 13 – Samboja) | - | - | 21,53 | 21,53 | | - | - | - |
| | Seksi 5 (KM 13 – Sepinggan) | | | 11,47 | 11,47 | | | | |
| | Seksi 2-4 (Samboja-Samarinda) | - | 64,87 | - | | | - | - | - |
| | Sulawesi | 30,30 | 0,00 | 43,30 | 24,80 | 18,50 | - | - | - |
| 29 | Manado-Bitung | 26,00 | - | 39,00 | 20,50 | 18,50 | - | - | - |
| | Seksi 1A (Manado-Airmadidi) | - | - | 14,00 | 14,00 | | | | |
| | Seksi 2A (Airmadidi-Kauditan) | | | 6,50 | 6,50 | | | | |
| | Seksi 2B (Kauditan-Danowudu) | - | - | 5,50 | | 5,50 | | | |
| | Seksi 2B (Danowudu-Bitung) | | | 13,00 | 0,00 | 13,00 | | | |
| 30 | Tol Layang AP Petarrani (Ujung Pandang III) | 4,30 | - | 4,30 | 4,30 | | - | - | - |
| B | Target Operasi Jalan Tol Tahun 2020 - 2024 (ruas baru/belum PPJT) | 1572,84 | - | 1397,19 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 570,02 | 827,17 |
| | Non Trans Jawa | 434,22 | - | 266,17 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 266,17 |
| 31 | Ciranjang-Padalarang | 27,80 | - | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | Seksi 1 (Ciranjang-Cipatat) | - | - | | | | - | - | |
| | Seksi 2 (Cipatat-Padalarang) | - | - | | | | - | - | |
| 32 | Sukabumi-Ciranjang | 28,80 | - | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | Seksi 1 (Sukabumi-Cianjur) | - | - | | | | - | - | |
| | Seksi 2 (Cianjur-Ciranjang) | - | - | | | | - | - | |
| 33 | Yogyakarta - Bawen | 77,83 | - | 77,83 | | | - | - | 77,83 |
| 34 | Solo-Yogyakarta-NYIA Kulonprogo | 93,14 | - | 93,14 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 93,14 |
| | Seksi 1 (Kartasura-Purwomatani) | - | - | 42,38 | | | - | - | 42,38 |
| | Seksi 2 (Purwomatani-Gamping) | - | - | 22,88 | | | - | - | 22,88 |
| | Seksi 3 (Gamping-Kulonprogo) | - | - | 27,88 | | | - | - | 27,88 |
| 35 | Gedebage-Tasikmalaya-Cilacap | 206,65 | - | 95,20 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 95,20 |
| | Seksi 1A (Gedebage-Majalaya) | - | - | 10,86 | | | - | - | 10,86 |
| | Seksi 1B (Majalaya-Garut Utara) | - | - | 34,34 | | | - | - | 34,34 |
| | Seksi 2 (Garut Utara-Tasikmalaya) | - | - | 50,00 | | | - | - | 50,00 |
| | Seksi 3 (Tasikmalaya-Kalipucang) | - | - | - | | | - | - | - |
| | Seksi 4 (Kalipucang-Cilacap) | - | - | - | | | - | - | - |
| | Jabodetabek | 9,02 | - | 9,02 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 9,02 | 0,00 |

| No | Ruas | Panjang Total (km) | Sudah Operasi (km) | Target Operasi 2020-2024 | Tahun | | | | |
|----|--|--------------------|--------------------|--------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | | | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| 36 | Ancol Timur-Pluit Elevated (penambahan lingkup Cawang - Tanjung Priok - Ancol Timur - Pluit) | 9,02 | - | 9,02 | | | 0,00 | 9,02 | |
| | Sumatera | 1122,00 | - | 1122,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 561,00 | 561,00 |
| 37 | Langsa-Lhokseumawe | 135,00 | - | 135,00 | | | - | 67,50 | 67,50 |
| 38 | Lhokseumawe-Sigli | 157,00 | - | 157,00 | | | - | 78,50 | 78,50 |
| 39 | Rantau Prapat-Kisaran | 100,00 | - | 100,00 | | | - | 50,00 | 50,00 |
| 40 | Betung (Sp Sekayu) - Tempino - Jambi | 191,00 | - | 191,00 | | | - | 95,50 | 95,50 |
| 41 | Jambi-Rengat | 190,00 | - | 190,00 | | | - | 95,00 | 95,00 |
| 42 | Rengat-Pekanbaru | 175,00 | - | 175,00 | | | - | 87,50 | 87,50 |
| 43 | Dumai-Sp Sigampal-Rantau Prapat | 174,00 | - | 174,00 | | | - | 87,00 | 87,00 |
| | Kalimantan | 7,60 | - | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 44 | Balikpapan-Penajam (Tol Teluk Balikpapan) | 7,60 | - | | | | 0,00 | 0,00 | |
| | Total (km) | 3267,88 | 288,49 | 2513,45 | 338,41 | 346,15 | 262,80 | 646,82 | 919,27 |