



MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT  
REPUBLIK INDONESIA

KEPUTUSAN MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT  
NOMOR: 367/KPTS/M/2023  
TENTANG  
RENCANA UMUM JARINGAN JALAN NASIONAL TAHUN 2020-2040

MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT,

- Menimbang : a. bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 12 ayat (4) Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 2021 tentang Perubahan Keempat atas Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol serta Pasal 72 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, perlu menetapkan rencana umum jaringan jalan nasional;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat tentang Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional Tahun 2020-2040;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 12, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6760);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 2021 tentang Perubahan Keempat atas Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 27, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6629);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655);
4. Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2020 tentang Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 40);



5. Keputusan Presiden Nomor 113/P Tahun 2019 tentang Pembentukan Kementerian Negara dan Pengangkatan Menteri Kabinet Indonesia Maju Periode Tahun 2019-2024;
6. Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 430/KPTS/M/2022 tentang Penetapan Ruas Jalan dalam Jaringan Jalan Primer Menurut Fungsinya Sebagai Jalan Arteri Primer (JAP) dan Jalan Kolektor Primer-1 (JKP-1);
7. Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 1688/KPTS/M/2022 tentang Penetapan Ruas Jalan Menurut Statusnya Sebagai Jalan Nasional;

MEMUTUSKAN:

- Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT TENTANG RENCANA UMUM JARINGAN JALAN NASIONAL TAHUN 2020-2040.
- KESATU : Menetapkan Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional Tahun 2020-2040 yang terdiri atas Rencana Umum Jangka Panjang Jaringan Jalan Nasional Bukan Jalan Tol, Rencana Umum Jangka Panjang Jaringan Jalan Tol, Rencana Umum Jangka Menengah Jaringan Jalan Nasional Bukan Jalan Tol, dan Rencana Umum Jangka Menengah Jaringan Jalan Tol.
- KEDUA : Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional Tahun 2020-2040 sebagaimana dimaksud dalam Diktum KESATU memuat Narasi Rencana Pengembangan Jaringan Jalan Nasional sebagaimana dalam Lampiran I, serta Peta dan Daftar Ruas Jalan sebagaimana dalam Lampiran II yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Menteri ini.
- KETIGA : Peta dan Daftar Ruas Jalan sebagaimana dimaksud dalam Diktum KEDUA meliputi jalan nasional; jalan yang belum terhubung, belum terbangun, dalam proses pembangunan, dan berstatus jalan provinsi/jalan kabupaten/jalan kota yang mendukung berfungsinya sistem jaringan jalan nasional; serta ruas jalan tol rencana.
- KEEMPAT : Ruas jalan yang tercantum dalam Daftar Ruas Jalan sebagaimana dimaksud dalam Diktum KETIGA dapat didanai oleh Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- KELIMA : Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional Tahun 2020-2040 berlaku untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun dan dapat ditinjau kembali secara berkala paling lama setiap 5 (lima) tahun.
- KEENAM : Pada saat Keputusan Menteri ini mulai berlaku, Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 567/KPTS/M/2010 tentang Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional dan Surat Edaran Direktur Jenderal Bina Marga Nomor 16/SE/Db/2020 tentang Petunjuk Teknis Perencanaan Jaringan Jalan Tol Di Direktorat Jenderal Bina Marga beserta perubahannya dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.



KETUJUH : Keputusan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Tembusan:

1. Menteri Perhubungan
2. Menteri Dalam Negeri
3. Menteri Keuangan
4. Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional
5. Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional
6. Para Gubernur di seluruh Indonesia
7. Sekretaris Jenderal, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat
8. Direktur Jenderal Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat
9. Para Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi di seluruh Indonesia
10. Para Kepala Dinas Pekerjaan Umum/Bina Marga Provinsi di seluruh Indonesia
11. Para Kepala Dinas Perhubungan Provinsi di seluruh Indonesia

Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 17 Maret 2023

MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN  
PERUMAHAN RAKYAT,



M. BASUKI HADIMULJONO

LAMPIRAN I  
KEPUTUSAN MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN  
PERUMAHAN RAKYAT  
NOMOR 367/KPTS/M/2023  
TENTANG  
RENCANA UMUM JARINGAN JALAN NASIONAL  
TAHUN 2020 – 2040

**NASKAH RENCANA UMUM JARINGAN JALAN NASIONAL  
TAHUN 2020 – 2040**

**BAB 1 PENDAHULUAN**

**1.1 UMUM**

Jalan sebagai prasarana transportasi merupakan unsur penting dalam usaha pengembangan kehidupan, serta pembinaan kesatuan, dan persatuan bangsa untuk mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila sebagaimana diamanatkan Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945.

Jalan memiliki peran besar dalam mendukung pembangunan ekonomi, keseimbangan perkembangan antardaerah, pemerataan hasil-hasil pembangunan, serta pemantapan pertahanan keamanan nasional untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat. Selain itu, jalan menjadi faktor krusial untuk memajukan kehidupan sosial-budaya dalam rangka mencapai sasaran pembangunan nasional yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan.

Sebagai prasarana distribusi barang dan jasa, jalan merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa dan negara yang mewujudkan satu kesatuan sistem jaringan yang mengikat seluruh wilayah Republik Indonesia.

Meningkatnya tuntutan atas pemenuhan kebutuhan jasa angkutan orang dan barang secara efektif dan efisien mencerminkan semakin pentingnya peran jalan untuk kehidupan masyarakat. Oleh karena itu, penyelenggara jalan berkewajiban melaksanakan pembangunan dan pemeliharaan jalan secara konsisten agar hasilnya benar-benar dapat dirasakan manfaatnya demi mendorong percepatan pertumbuhan kemakmuran, kesejahteraan, dan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

Saat ini panjang jalan nasional di Indonesia telah mencapai 50.064 km yang terdiri atas jalan nasional tol sepanjang 2.460 km dan jalan nasional bukan tol sepanjang 47.603 km dengan kondisi kemantapan 92% pada tahun 2022. Namun demikian, masih terdapat *missing link* pada jalan nasional bukan tol yang memerlukan penanganan. Selain itu, terdapat kebijakan Pemerintah melalui Kementerian/Lembaga terkait yang memerlukan dukungan jaringan jalan nasional seperti ditetapkannya pusat-pusat kegiatan berskala nasional baru, perubahan hirarki simpul-simpul transportasi, penambahan kawasan prioritas baru, dan lain sebagainya. Hal ini memerlukan pembangunan jalan baru atau meningkatkan fungsi dan status (*upgrade*) jalan daerah (provinsi/kabupaten/kota) menjadi jalan nasional untuk mendukung kebijakan tersebut.

Seiring dengan perkembangan perkotaan yang sangat masif menyebabkan terjadinya perubahan pemanfaatan ruang/lahan perkotaan, terutama pemanfaatan ruang/lahan

di sepanjang koridor jalan yang menyebabkan sistem jaringan jalan menjadi berubah yang semula sistem primer (melayani pergerakan lalu lintas menerus antar kota dengan kecepatan tinggi) menjadi sistem sekunder (melayani pergerakan lalu lintas lokal dengan kecepatan rendah). Dengan demikian diperlukan pembangunan jalan lingkar untuk menggantikan fungsi jalan nasional yang melewati perkotaan tersebut.

Dewasa ini, pertumbuhan lalu lintas semakin meningkat dan menyebabkan beban yang diterima oleh jalan nasional non tol juga meningkat, sehingga berdampak pada peningkatan waktu tempuh. Oleh sebab itu, diperlukan pembangunan jalan tol sebagai alternatif dari jalan nasional bukan tol yang akan membawa dampak pada peningkatan aksesibilitas, berpengaruh pada perkembangan wilayah dan peningkatan ekonomi, serta penghematan biaya operasi kendaraan dan waktu.

Selain untuk memenuhi kebutuhan di atas, masyarakat juga memiliki tuntutan atas perbaikan sistem penyelenggaraan jalan. Tuntutan tersebut meliputi peningkatan mutu layanan prasarana jalan baik dari aspek kenyamanan, kelancaran, maupun keselamatan yang seluruhnya menjadi kewajiban penyelenggara jalan.

Hal-hal mengenai penyelenggaraan jalan tersebut telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, termasuk di dalamnya terdapat ketentuan-ketentuan terkait layanan prasarana jalan bagi masyarakat sebagai konsekuensi dari hak masyarakat untuk mendapatkan layanan prasarana jalan sesuai dengan standar pelayanan minimal, serta kewajiban penyelenggara jalan untuk memenuhi persyaratan laik fungsi sebelum jalan dioperasikan.

Guna memenuhi kebutuhan masyarakat atas prasarana jalan yang aman, nyaman, dan berdaya guna serta dirasakan manfaatnya, diperlukan suatu perencanaan umum yang efisien. Perencanaan tersebut harus mampu menggambarkan sistem jaringan jalan yang menunjukkan keterhubungan antara semua pusat kegiatan termasuk di dalamnya lokasi sumber daya alam, kawasan pengembangan industri, pusat logistik, kawasan pengembangan pariwisata, dan kawasan perbatasan.

Sebagai bagian dari sistem transportasi, perencanaan sistem jaringan jalan tidak dapat dipisahkan dari perencanaan pengembangan berbagai moda transportasi, baik darat, laut, dan udara. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan memberi kewenangan kepada Penyelenggara Jalan untuk menyusun perencanaan umum jaringan jalan. Terkait Jalan Nasional, dalam Pasal 18 ayat 2 huruf c Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang perubahan kedua Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, tercantum amanat untuk Penyelenggara Jalan Nasional agar melakukan penyusunan rencana umum jaringan jalan nasional.

Pasal 2 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan mengamanatkan Penyelenggaraan Jalan dilaksanakan dengan berdasarkan asas kemanfaatan; keselamatan; keamanan dan kenyamanan; persatuan dan kesatuan; efisiensi dan efektivitas; keadilan; keserasian, keselarasan, dan keseimbangan; keterpaduan; kebersamaan dan kemitraan berkelanjutan; transparansi dan akuntabilitas; dan partisipatif. Dengan asas tersebut, penyelenggaraan jalan termasuk penyusunan perencanaan umum jaringan jalan diarahkan untuk berpegang pada prinsip-prinsip berikut:

1. Memberikan nilai tambah sebesar-besarnya bagi kepentingan nasional dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat;

2. Memenuhi persyaratan keteknikan jalan;
3. Mewujudkan keharmonisan jalan dengan lingkungan sekitarnya;
4. Mewujudkan keterpaduan dengan sektor lain;
5. Mewujudkan keseimbangan antarwilayah dan pengurangan kesenjangan sosial;
6. Memberikan perlakuan yang sama terhadap semua pihak dan tidak mengarah kepada pemberian keuntungan terhadap pihak-pihak tertentu;
7. Prosesnya dapat diketahui masyarakat;
8. Hasilnya dapat dipertanggungjawabkan kepada masyarakat;
9. Dilaksanakan berlandaskan pemanfaatan sumber daya dan ruang yang optimal untuk mencapai hasil sesuai dengan sasaran; dan
10. Melibatkan peran serta pemangku kepentingan melalui suatu hubungan kerja yang harmonis, setara, timbal balik, dan sinergis.

Berdasarkan uraian di atas juga dengan memperhatikan dinamika pembangunan prasarana transportasi pada umumnya, dan prasarana jalan nasional khususnya perlu disusun Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional sebagai pedoman dalam pembangunan jaringan jalan nasional dalam kurun waktu 20 (dua puluh) tahun mendatang atau jangka panjang, dengan penjabaran 5 (lima) tahunan atau jangka menengah.

## **1.2 PENILAIAN TERHADAP KONDISI JALAN YANG ADA**

Secara umum, kondisi prasarana jalan di Indonesia saat ini masih menunjukkan:

1. Rendahnya aksesibilitas, mobilitas, dan konektivitas; dan
2. Rendahnya kualitas pelayanan.

Kondisi tersebut mengakibatkan prasarana jalan yang ada belum sepenuhnya mampu menjadi tulang punggung pembangunan sektor riil yang bertujuan untuk mendorong sektor produksi dan mendukung pengembangan wilayah.

Keterbatasan kondisi prasarana jalan dan rendahnya kecepatan perjalanan mengakibatkan tingginya biaya logistik yang selanjutnya memicu rendahnya daya kompetisi secara global, khususnya jika dibandingkan dengan negara-negara ASEAN.

Tanpa peningkatan kualitas prasarana jalan yang memadai, jalan-jalan di Indonesia tidak akan mampu mendukung aspirasi pembangunan nasional. Aspirasi tersebut didukung oleh program percepatan dan perluasan pertumbuhan regional yang secara wajar mempunyai potensi untuk mencapai tingkat pertumbuhan ekonomi nasional nyata lebih dari 5% per tahun.

Melihat Indeks Kinerja Logistik (*Logistic Performance Index/LPI*) 2018 (sumber: [lpi.worldbank.org](http://lpi.worldbank.org)), dibandingkan negara tetangga, penyediaan prasarana jalan Indonesia sebagai pendukung pertumbuhan nasional masih menjadi kendala kritis. Dalam 5 tahun terakhir, *Logistic Performance Index* Indonesia meningkat ke peringkat 46 dengan nilai cukup baik dalam indikator *timeliness*, *ease of tracking*, dan *logistic service*. Berdasarkan Data *World Bank* Tahun 2020, Pertumbuhan Domestik Bruto (PDB) Indonesia berada pada peringkat ke-16 dunia.

Selain itu, untuk mendukung konektivitas nasional, selama periode Tahun 2015-2019 telah dilakukan penanganan jalan di koridor utama Pulau Sumatera, Jawa, Sulawesi, Bali, Nusa Tenggara, Maluku, dan Papua yang meliputi penanganan Jalan Lintas Timur Sumatera, Lintas Utara Jawa, Lintas Selatan Kalimantan, dan Lintas Barat Sulawesi.

Secara khusus, kondisi prasarana jalan di wilayah perbatasan masih memerlukan dukungan. Hal tersebut berdasarkan poin-poin berikut:

1. Wilayah perbatasan termasuk pulau-pulau kecil terluar memiliki potensi SDA cukup besar yang merupakan wilayah sangat strategis bagi pertahanan dan keamanan negara
2. Kondisi sosial ekonomi masyarakat di daerah tersebut umumnya jauh lebih rendah dibanding kondisi sosial ekonomi warga negara tetangga sehingga kawasan perbatasan menjadi prioritas pembangunan pada periode 2015 hingga saat ini.

### 1.3 KONDISI KRITIS

Secara signifikan, infrastruktur jalan memiliki peran utama untuk memberi kontribusi kepada peningkatan daya saing perekonomian suatu negara, antara lain:

1. Sebagai barang modal, infrastruktur jalan secara langsung dapat mendorong proses produksi (*economic directly productive capital*);
2. Secara tidak langsung, infrastruktur jalan menghasilkan atau meningkatkan proses produksi, seperti fasilitas transportasi dan irigasi (*economic overhead capital*);
3. Secara tidak langsung, infrastruktur jalan adalah sarana penting yang bermanfaat bagi pemenuhan kebutuhan masyarakat untuk melakukan usaha menghasilkan atau meningkatkan produksi (*social overhead capital*); dan
4. Infrastruktur jalan berperan sangat penting sebagai tulang punggung pergerakan ekonomi dan daya saing nasional.

Berdasarkan hasil penilaian *Global Competitiveness Index (GCI)*, kondisi penyelenggaraan jalan bahwa kualitas infrastruktur jalan di Indonesia dalam mendukung konektivitas dan daya saing berada pada tren yang cukup positif. Kualitas infrastruktur jalan menunjukkan peningkatan dari tahun ke tahun. Dalam skala 7 (tujuh), pada periode Tahun 2013-2014, kondisi penyelenggaraan jalan di Indonesia mendapat skor 3,7 dibanding Tahun 2012-2013 yang mendapatkan skor 3,4, dan berada pada peringkat ke-78 dari 148 negara.

Secara umum, sebagaimana telah disebutkan, walaupun kondisi penyelenggaraan jalan telah berada dalam jalur yang diinginkan, masih terdapat kondisi kritis terkait penyediaan prasarana jalan Indonesia, yaitu:

1. Kemacetan lalu lintas masih menjadi kondisi yang sehari-hari ditemui. Kemacetan lalu lintas menyebabkan keterlambatan perjalanan yang berimplikasi pada peningkatan biaya ekonomi yang perlu dipikul masyarakat;
2. Peningkatan PDB lebih dari 5% per tahun dan pertumbuhan lalu lintas jalan merupakan dasar perkiraan dalam perencanaan penyediaan prasarana jalan;
3. Kebutuhan prasarana lalu lintas diperkirakan tumbuh 2,5 kali dalam kurun 20 (dua puluh) tahun mendatang;
4. Konektivitas yang buruk sebagai bagian dari tingkat layanan jalan berakibat pada rendahnya kecepatan lalu lintas antarwilayah. Saat ini, waktu perjalanan (*travel time*) adalah 2,2 jam/100 km. Sebagai pembandingan, negara tetangga telah mencapai 1-1,5 jam/100 km. Sasaran tingkat layanan yang hendak dicapai pada 2024 adalah 1,9 jam/100 km;
5. Peringkat kemudahan usaha (*ease of doing business*) berada di posisi ke-73;
6. Besaran biaya logistik yang relatif tinggi terhadap PDB, yaitu sekitar 23,5%;
7. Kondisi kemandapan jalan daerah berada di level 61,6%;
8. Belum seragamnya mutu dan kemandapan jalan serta terjadinya kerusakan jalan akibat beban berlebih;
9. Masih rendahnya standar minimal pelayanan jaringan jalan bebas hambatan yang menunjukkan tingkat mobilitas jalan bebas hambatan (*expressway density*), yaitu 0,05 km/1.000 penduduk;

10. Masih terdapat hambatan dalam pembangunan jalan tol terkait pengusahaan, pengadaan lahan, dan kelembagaan;
11. Penyedia Jasa belum mampu menyelesaikan permasalahan internalnya sehingga mengakibatkan keterlambatan pelaksanaan pekerjaan serta menurunnya kualitas pekerjaan akibat ketidaktercapaian volume dan/atau kriteria teknis; dan
12. Keragaman kondisi geografis Indonesia yang berbentuk kepulauan dengan bentang alam pegunungan, perbukitan, dan daerah aliran sungai menyebabkan tingginya biaya konstruksi dan kebutuhan teknologi khusus.

#### **1.4 KEBUTUHAN PERENCANAAN**

Rencana umum jaringan jalan secara nasional merupakan dasar penyusunan prioritas untuk menyeimbangkan pembangunan wilayah dan kawasan antara daerah sudah berkembang, sedang berkembang, dan daerah pengembangan.

Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional memuat dan menggunakan asumsi-asumsi seperti sistem logistik nasional, sistem transportasi nasional, Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN), Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN), rencana umum jaringan transportasi jalan, faktor ekonomi, pertumbuhan lalu lintas, hirarki jaringan jalan, implementasi pembangunan, pembiayaan pembangunan, penganggaran, moda transportasi lain, standar pelayanan, dan standar teknis jalan.

Sesuai Pasal 4 ayat (1) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 02/PRT/M/2012 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Umum Jaringan Jalan, Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional disusun berdasarkan:

1. Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN);
2. Tataran Transportasi Nasional sebagai bagian dari sistem Transportasi Nasional; dan
3. Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN).

Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional disusun dengan mempertimbangkan keterpaduan antarmoda, antardaerah, antarruang, antarwaktu, antarfungsi pemerintahan, maupun antara pusat dan daerah.

Direktorat Jenderal Bina Marga telah melakukan penguatan fungsi perencanaan institusi melalui pengembangan, pengoperasian, dan pelebagaan prosedur, dan alat perencanaan jaringan, serta penerapan prosedur dan alat baru dalam rangka mempersiapkan Rencana Umum Jangka Panjang untuk jaringan jalan nasional. Selain itu, juga menggunakan alat perencanaan baru yang memiliki peran penting dalam perencanaan jaringan jalan bebas hambatan sebagai jaringan jalan dengan kapasitas tinggi untuk menghubungkan pusat-pusat ekonomi dan kota-kota.

Data rinci yang memadai untuk simulasi arus lalu lintas di jaringan jalan dan pergerakan penumpang pada moda transportasi publik diharapkan dapat diperoleh melalui analisis sistem jaringan jalan, salah satunya menggunakan pemodelan transportasi sebagai alat yang dapat menyajikan proses pengambilan keputusan termasuk untuk mengukur dampak ekonomi, lingkungan, sosial, biaya, manfaat termasuk proyeksi lalu lintas pada masa mendatang.

Dalam pasal 70 ayat 3 Peraturan Pemerintah Nomor 34 tahun 2006 tentang Jalan, Rencana Umum Jaringan Jalan meliputi rencana umum jangka panjang dan rencana umum jangka menengah. Rencana umum jangka panjang berlaku dalam jangka waktu 20 (dua puluh) tahun, sedangkan rencana umum jangka menengah berlaku dalam jangka waktu 5 (lima) tahun.



Struktur Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional adalah sebagai berikut:



Gambar 1.1.Struktur Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional

## **BAB 2 VISI, MISI, DAN TUJUAN**

### **2.1 VISI**

Draft Visi Indonesia 2045 Berdaulat Maju Adil dan Makmur diwujudkan melalui Pilar Pembangunan Indonesia 2045 yaitu, Pembangunan Manusia dan Penguasaan Iptek; Pembangunan Ekonomi Berkelanjutan; Pemerataan Pembangunan; serta Pemantapan Ketahanan Nasional dan Tata Kelola Pemerintahan.

Dalam rangka mendukung Visi Misi Presiden 2020-2024 yaitu “Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong”, Direktorat Jenderal Bina Marga selaku instansi yang ditugaskan oleh Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat untuk menyelenggarakan jalan nasional menjabarkan visi pembangunan nasional di bidang infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat sesuai dengan peran, tugas, dan fungsinya.

Visi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Tahun 2020-2024 adalah Menjadi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang Andal, Responsif, Inovatif dan Profesional.

Visi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang andal diartikan sebagai tingkat dan kondisi ketersediaan, keterpaduan, serta kualitas dan cakupan pelayanan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan rakyat yang produktif dan cerdas, berkeselamatan, mendukung kesehatan masyarakat, menyeimbangkan pembangunan, memenuhi kebutuhan dasar, serta berkelanjutan yang berasaskan gotong royong guna mencapai masyarakat yang lebih sejahtera.

Infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan rakyat yang andal secara lebih rinci diperlukan untuk mendukung agenda prioritas nasional, antara lain untuk meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional; mewujudkan kemandirian ekonomi dengan menggerakkan sektor-sektor strategis ekonomi domestik; membangun tata kelola pemerintahan yang bersih, efektif, demokratis dan terpercaya; membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan; mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah, menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumber daya maritim, dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan; serta untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman untuk seluruh warga Negara.

### **2.2 MISI**

Salah satu Pilar Pembangunan Indonesia 2045 adalah Pemerataan Pembangunan yang diwujudkan dalam Pembangunan Infrastruktur yang merata dan terintegrasi. Perwujudan dari pembangunan infrastruktur yang merata dan terintegrasi, yaitu penyelesaian ruas utama dan jalur penghubung jalan di seluruh pulau; angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan dan rel serta kereta cepat untukantisipasi megaurban dan urbanisasi; transportasi laut dan udara untuk mendukung mobilitas penduduk dan distribusi barang antarwilayah; transportasi laut sebagai unsur utama konektivitas maritim; pengembangan kawasan *aerocity* dan bandar udara perairan; pemenuhan akses masyarakat terhadap prasarana dasar; dan biaya logistik Tahun 2045 turun menjadi 8% PDB.



Pelaksanaan misi Presiden dan Wakil Presiden oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat adalah sebagai berikut:

1. Memberikan dukungan teknis dan administratif serta analisis yang cepat, akurat, dan responsif kepada Presiden dan Wakil Presiden sebagai pertimbangan dalam proses pengambilan dan pelaksanaan kebijakan pembangunan serta penyelenggaraan infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat;
2. Memberikan dukungan teknis dan administratif kepada Presiden dalam penyelenggaraan pembangunan infrastruktur sumber daya air, konektivitas, perumahan, dan permukiman dalam suatu pengembangan infrastruktur wilayah yang terpadu;
3. Menyelenggarakan pelayanan yang efektif dan efisien di bidang tata kelola, perencanaan, pengawasan, informasi, dan hubungan kelembagaan; dan
4. Meningkatkan kualitas sumber daya manusia, penyelenggaraan jasa konstruksi, dan pembiayaan infrastruktur dalam mendukung penyelenggaraan infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

## **2.3 TUJUAN**

Tujuan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat merupakan rumusan kondisi yang hendak dicapai di akhir periode perencanaan. Tujuan ini merupakan penjabaran visi yang dilengkapi dengan rencana sasaran strategis yang hendak dicapai dalam rangka mencapai sasaran nasional yang tertuang dalam RPJMN Tahun 2020-2024. Tujuan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dijabarkan sebagai berikut:

1. Peningkatan ketersediaan dan kemudahan akses serta efisiensi pemanfaatan air untuk memenuhi kebutuhan domestik; peningkatan produktivitas pertanian; pengembangan energi, industri dan sektor ekonomi unggulan; serta konservasi dan pengurangan risiko/kerentanan bencana alam;
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 pemenuhan kebutuhan perumahan dan infrastruktur permukiman yang layak dan aman menuju terwujudnya *smart living* dengan pemanfaatan dan pengelolaan yang partisipatif untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat;
4. Peningkatan pembinaan SDM untuk memenuhi kebutuhan SDM vokasional bidang konstruksi yang kompeten dan profesional; dan
5. Peningkatan penyelenggaraan pembangunan infrastruktur yang efektif, bersih, dan terpercaya yang didukung oleh SDM Aparatur yang berkinerja tinggi.

## **2.4 ARAH PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR 2045**

Dalam rangka mewujudkan Indonesia 2045, Pilar Pembangunan 2045 difokuskan untuk memperluas cakupan pemerataan pembangunan yang tercermin pada semakin meratanya infrastruktur dan pendapatan seluruh lapisan masyarakat, kesenjangan antar wilayah yang semakin kecil, serta pengentasan kemiskinan. Dalam mewujudkan hal tersebut, arah Pembangunan Infrastruktur 2045 dituangkan dalam Visi Indonesia 2045 yaitu meningkatkan konektivitas fisik dan virtual; mendorong pemerataan pembangunan antarwilayah; memenuhi prasarana dasar; mendukung pembangunan perkotaan dan perdesaan; dan antisipasi bencana alam dan perubahan iklim.

Peran penting infrastruktur konektivitas untuk pembangunan, antara lain:

1. Meningkatkan pemerataan pembangunan ekonomi ke seluruh wilayah Indonesia dan peningkatan kesejahteraan rakyat yang berkeadilan;

2. Meningkatkan pertumbuhan pembangunan infrastruktur yang terintegrasi dengan pembangunan ekonomi wilayah dengan mendorong wilayah Luar Jawa dan Kawasan Timur Indonesia (KTI);
3. Mengembangkan setiap wilayah secara searah, dan sesuai dengan keunggulan dan karakteristiknya yang merupakan penentu bagi penetapan sasaran pembangunan infrastruktur konektivitas; dan
4. Memenuhi prasarana dasar melalui pembangunan infrastruktur di seluruh wilayah yang diarahkan untuk meningkatkan kualitas hidup serta antisipasi terhadap bencana alam dan perubahan iklim.



## **BAB 3      ARAHAN KEBIJAKAN DAN STRATEGI**

### **3.1 PENDAHULUAN**

Sesuai dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025, RPJPN 2005-2025 secara bertahap dilaksanakan melalui Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) sebagai berikut:

#### **a. RPJMN I (2005 – 2009)**

Menata kembali dan membangun Indonesia di segala bidang yang ditujukan untuk menciptakan Indonesia yang aman dan damai, yang adil dan demokratis dan yang tingkat kesejahteraan rakyatnya meningkat.

#### **b. RPJMN II (2010 – 2014)**

Memantapkan kembali penataan Indonesia di segala bidang dengan menekankan upaya peningkatan kualitas SDM, termasuk pengembangan kemampuan ilmu dan teknologi serta penguatan daya saing perekonomian.

#### **c. RPJMN III (2015 – 2019)**

Memantapkan pembangunan secara menyeluruh di berbagai bidang dengan menekankan pencapaian daya saing kompetitif perekonomian berlandaskan keunggulan sumber daya alam dan manusia berkualitas serta kemampuan ilmu pengetahuan dan teknologi yang terus meningkat.

#### **d. RPJMN IV (2020 – 2024)**

Mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil, dan makmur melalui percepatan pembangunan di berbagai bidang dengan menekankan terbangunnya struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif di berbagai wilayah yang didukung oleh SDM berkualitas dan berdaya saing.

#### **e. Indikasi Perencanaan Jangka Panjang Periode 2025 – 2045**

Melanjutkan pembangunan dalam rangka memantapkan struktur ekonomi, dan mencapai standar negara maju dengan basis industri manufaktur yang berlandaskan inovasi di segala bidang.

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024, strategi pembangunan nasional selama 5 (lima) tahun ke depan, yaitu:

1. Meningkatkan pemerataan antarwilayah, baik Kawasan Barat Indonesia (KBI) dan Kawasan Timur Indonesia (KTI), maupun Jawa dan wilayah luar Jawa, melalui strategi pembangunan:
  - a. Pengembangan kebijakan dan pelaksanaan pembangunan afirmatif untuk mempercepat pembangunan daerah tertinggal dengan prioritas kecamatan di lokasi perbatasan, pulau-pulau kecil terluar dan terdepan, serta kawasan transmigrasi;
  - b. Percepatan pembangunan desa secara terpadu untuk mendorong transformasi sosial, budaya dan ekonomi desa; dan
  - c. Penguatan keterkaitan desa-kota yang mendukung pusat pertumbuhan berbasis keunggulan wilayah desa, Kawasan Perdesaan Prioritas Nasional (KPPN), kawasan transmigrasi, dan Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN) perbatasan negara.
2. Meningkatkan keunggulan kompetitif pusat-pusat pertumbuhan wilayah, melalui strategi pembangunan, yaitu:
  - a. Optimalisasi pembangunan kawasan strategis prioritas sebagai pusat-pusat pertumbuhan wilayah, yaitu Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Kawasan Industri (KI), Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB), Destinasi Pariwisata Prioritas, dan kawasan lainnya yang telah ditetapkan

untuk mendorong hilirisasi dan penciptaan nilai tambah komoditas unggulan, perluasan kesempatan kerja, peningkatan pendapatan devisa, dan penghematan devisa dari substitusi impor, khususnya hasil-hasil perkebunan, pertambangan, dan perikanan;

- b. Optimalisasi Wilayah Metropolitan (WM) dan kota besar di luar Jawa, termasuk perencanaan ruang; pembangunan infrastruktur perkotaan; perencanaan investasi dan pembiayaan pembangunan dengan tetap mempertahankan pertumbuhan; dan meningkatkan daya dukung lingkungan untuk WM dan kota besar di Jawa;
  - c. Pembangunan kota baru sebagai contoh untuk pengembangan kota publik inklusif yang terencana; dan
  - d. Pembangunan Ibu Kota Negara di luar Pulau Jawa pada posisi yang lebih seimbang secara spasial dan ekonomi sebagai stimulus pertumbuhan perekonomian melalui peningkatan permintaan agregat, mendorong diversifikasi ekonomi Pulau Kalimantan, sumber pertumbuhan ekonomi baru jangka panjang (terutama untuk Wilayah Pulau Kalimantan dan Kawasan Timur Indonesia), serta mengurangi ketimpangan antarwilayah yang didukung oleh kebijakan pengelolaan ASN berbasis *smart governance*;
3. Meningkatkan kualitas tata kelola pelayanan dasar, daya saing, serta kemandirian daerah melalui strategi pembangunan:
- a. Pelaksanaan desentralisasi dan otonomi khusus (Provinsi Aceh, Papua, dan Papua Barat) melalui peningkatan kapasitas daerah otonom dan daerah khusus/daerah istimewa untuk pemenuhan standar pelayanan minimum, pengelolaan keuangan daerah, dan pemenuhan pelayanan publik yang lebih efektif dan efisien;
  - b. Pengembangan kerja sama antardaerah otonom dalam peningkatan daya saing daerah dan membangun sentra-sentra ekonomi baru; dan
  - c. Penataan hubungan pusat dan daerah yang lebih sinergis;
4. Meningkatkan sinergi pemanfaatan ruang wilayah, melalui strategi pembangunan:
- a. Penegakan rencana tata ruang yang berbasis mitigasi perubahan iklim dan pengurangan risiko bencana untuk menjamin perlindungan fungsi ruang dan pencegahan dampak negatif terhadap lingkungan akibat pemanfaatan ruang;
  - b. Peningkatan kepastian hukum hak atas tanah;
  - c. Penyediaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum melalui pembentukan bank tanah; dan peningkatan pelayanan pertanahan melalui pelayanan modern berbasis digital dan penerimaan PNS petugas ukur pertanahan; dan
  - d. Penguatan mitigasi perubahan iklim dan penanggulangan bencana untuk mengurangi risiko perubahan iklim dan bencana; dan meningkatkan ketangguhan menghadapi perubahan iklim dan bencana terutama di pusat-pusat pertumbuhan wilayah, kawasan perkotaan, dan kota metropolitan.

Selain itu, kebijakan pembangunan wilayah Tahun 2020-2024 dijabarkan ke dalam 7 (tujuh) wilayah pembangunan, yaitu: Wilayah Papua, Wilayah Maluku, Wilayah Nusa Tenggara, Wilayah Sulawesi, Wilayah Kalimantan, Wilayah Jawa-Bali, dan Wilayah Sumatera sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Pulau untuk menjamin kebijakan, program, dan kegiatan yang konsisten, terpadu, dan bersifat lintas sektoral dengan memperhatikan karakter geografis; potensi wilayah; karakteristik nilai-nilai sosial, budaya, dan adat daerah; daya dukung lingkungan; serta risiko bencana di setiap wilayah.



Selanjutnya untuk melaksanakan keterpaduan pembangunan infrastruktur PUPR berbasis pengembangan wilayah, Kementerian PUPR menggunakan pendekatan Wilayah Pengembangan Strategis (WPS), yaitu suatu pendekatan yang digunakan untuk memudahkan pengelolaan pengembangan wilayah. Berdasarkan tema atau potensi per pulau, wilayah-wilayah dibagi menurut wilayah pulau/kepulauan untuk kemudian dikelompokkan ke dalam beberapa tipe wilayah pengembangan yang di dalamnya melingkupi kawasan perkotaan, kawasan industri, dan kawasan maritim. Pendekatan pengembangan wilayah berfungsi sebagai alat acuan untuk menentukan arah pembangunan wilayah per pulau sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Pulau guna menjamin kebijakan, program, dan kegiatan yang konsisten, terpadu, dan bersifat lintas sektoral.

**a. Pulau Sumatera**

Pembangunan wilayah Sumatera diarahkan untuk menjadi salah satu pintu gerbang Indonesia dalam perdagangan internasional; selain, menjadi lumbung energi nasional dan salah satu lumbung pangan nasional seperti Segitiga Pertumbuhan Indonesia-Malaysia-Thailand (*Indonesia Malaysia Thailand Growth Triangle/IMT GT*) sehingga diharapkan mampu menarik minat masyarakat ekonomi ASEAN untuk memperluas investasi perdagangan, serta diversifikasi pasar regional dan global. Strategi pembangunan Wilayah Sumatera yaitu dengan melakukan peningkatan pelayanan dasar (layanan pendidikan dan kesehatan, pendidikan vokasional pertanian, perikanan, pertambangan, dan pariwisata); penguatan pusat-pusat pertumbuhan wilayah; pelaksanaan otonomi daerah; penguatan konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara; serta pengarusutamaan penanggulangan bencana dan adaptasi perubahan iklim.

**b. Pulau Jawa dan Bali**

Pembangunan wilayah Pulau Jawa dan Bali yang relatif maju dan berkembang diarahkan untuk memantapkan peran wilayah sebagai pusat ekonomi modern yang mampu bersaing di tingkat global dengan bertumpu pada industri manufaktur; ekonomi kreatif dan jasa pariwisata; penghasil produk akhir dan produk antara yang berorientasi ekspor dengan memanfaatkan teknologi tinggi menuju industri 4.0; serta pengembangan destinasi pariwisata berbasis alam, dan budaya. Pembangunan wilayah Jawa akan bertumpu pada peran swasta yang semakin besar dengan dukungan fasilitasi pemerintah secara terpilih untuk menjamin terciptanya iklim investasi yang terbuka dan efisien. Strategi pembangunan Wilayah Jawa-Bali yaitu dengan melakukan pemindahan pusat pemerintahan dan Ibu Kota Negara (IKN) ke luar Pulau Jawa; peningkatan pelayanan dasar (layanan pendidikan dan kesehatan, pendidikan vokasional pertanian, perikanan, pertambangan, dan pariwisata); pertahanan pertumbuhan Jawa-Bali; pelaksanaan otonomi daerah; penguatan konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara; serta pengarusutamaan penanggulangan bencana dan adaptasi perubahan iklim.

**c. Pulau Papua**

Kebijakan dan prioritas pembangunan Pulau Papua diarahkan menuju percepatan pembangunan untuk mengejar ketertinggalan dibanding wilayah lainnya dengan berlandaskan pendekatan kontekstual budaya berbasis ekologis dan wilayah adat. Strategi pembangunan Wilayah Papua mengutamakan pemerataan; pertumbuhan; penguatan konektivitas; serta mitigasi dan pengurangan risiko bencana. Adapun pemekaran wilayah Administrasi Provinsi Papua menjadi 4 (empat) provinsi yaitu Papua, Papua Pegunungan (Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2022), Papua Selatan (Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2022), dan Papua Tengah (Undang-

Undang Nomor 15 Tahun 2022) dan pemekaran wilayah administrasi Provinsi Papua Barat menjadi 2 (dua) provinsi yaitu Papua Barat dan Papua Barat Daya (Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2022) akan menjadi pertimbangan dalam penyusunan Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional.

**d. Pulau Kalimantan**

Kebijakan dan prioritas pembangunan wilayah Pulau Kalimantan dalam 5 (lima) tahun mendatang antara lain mempertahankan fungsi Kalimantan sebagai paru-paru dunia (*Heart of Borneo*) dengan menjaga kawasan pelestarian lingkungan dan ekologis; hilirisasi pertanian (sentra produksi padi), perkebunan (sentra produksi jagung), dan pertambangan untuk mempercepat transformasi ekonomi di wilayah Kalimantan sekaligus meningkatkan daya ekonomi wilayah terhadap fluktuasi harga komoditas; penguatan kesiapsiagaan, mitigasi, dan adaptasi terhadap bencana kebakaran hutan dan banjir; pembangunan Ibu Kota Negara di Kalimantan timur; dan percepatan pembangunan kawasan perbatasan. Pemindahan Ibu Kota Negara (IKN) dari Pulau Jawa ke Pulau Kalimantan diharapkan dapat membantu untuk mendorong diversifikasi ekonomi dan peningkatan *output* sektor ekonomi nontradisional seperti pemerintahan, transportasi, perdagangan, dan pengolahan yang akan memacu dan menopang pertumbuhan ekonomi wilayah Kalimantan. Strategi pembangunan Wilayah Kalimantan yaitu peningkatan pelayanan dasar (layanan Pendidikan dan Kesehatan, pendidikan vokasional pertanian, perikanan, pertambangan, dan pariwisata); penguatan pusat-pusat pertumbuhan wilayah; pelaksanaan otonomi daerah; penguatan konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara; serta pengarusutamaan penanggulangan bencana dan adaptasi perubahan iklim.

Kebijakan pengembangan Pulau Kalimantan dipengaruhi oleh rencana pengembangan Ibu Kota Negara (IKN). RPJMN 2025-2030 merupakan titik tolak lanjutan untuk mencapai Visi Indonesia 2045 menjadi “Indonesia Maju”. Sasaran dari visi tersebut adalah menjadi negara dengan PDB ke-5 tertinggi di dunia serta peningkatan peran Kawasan Timur Indonesia (KTI) menjadi 25%. Penjabaran dari visi tersebut direalisasikan melalui pemindahan IKN yang merupakan sasaran dari pilar pemerataan ekonomi ke KTI. Lokasi IKN terpilih diharapkan dapat memberi manfaat:

- a. Akses yang lebih merata bagi seluruh wilayah Indonesia.
- b. Pemerataan pembangunan KBI KTI yang direncanakan dapat meningkatkan PDB riil, memberikan kesempatan kerja, dan menurunkan angka kemiskinan.
- c. Mengubah orientasi pembangunan dari Jawa-sentris menjadi Indonesia-sentris.
- d. Ketersediaan lahan yang luas dengan dominasi kawasan hijau.
- e. Mengurangi beban Pulau Jawa dan Kawasan Perkotaan Jabodetabek.

IKN terletak di 2 (dua) kabupaten, yaitu Kab. Penajam Paser dan Kab. Kutai Kartanegara yang diharapkan dapat merepresentasikan kota yang modern dengan standar internasional, progresif, inovatif, dan kompetitif dari segi teknologi, arsitektur, perencanaan kota, infrastruktur kelas dunia, dan terhubung dengan pusat kota global.

**e. Pulau Nusa Tenggara**

Kebijakan dan prioritas pembangunan wilayah Nusa Tenggara dalam periode Tahun 2020-2024 diarahkan menuju optimalisasi keunggulan wilayah di sektor perikanan, perkebunan, peternakan, pertambangan, dan pariwisata dengan mengutamakan pendekatan gugus pulau. Kebijakan pembangunan diarahkan untuk mendorong transformasi perekonomian dengan memperkuat peran wilayah Nusa Tenggara sebagai pintu gerbang pariwisata ekologis melalui pengembangan industri *Meeting, Incentive, Convention, Exhibition* (MICE); industri kreatif berbasis

budaya; percepatan pembangunan perekonomian berbasis maritim (kelautan) melalui optimalisasi keunggulan wilayah dalam perikanan, garam, dan rumput laut; pengembangan industri berbasis peternakan sapi dan perkebunan jagung; serta pengembangan industri mangan dan tembaga. Strategi pembangunan Wilayah Nusa Tenggara yaitu peningkatan pelayanan dasar (layanan pendidikan dan kesehatan, pendidikan vokasional pertanian, perikanan, pertambangan, dan pariwisata); penguatan pusat-pusat pertumbuhan wilayah; pelaksanaan otonomi daerah; penguatan konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara yang terintegrasi; serta pengarusutamaan penanggulangan bencana dan adaptasi perubahan iklim.

**f. Kepulauan Maluku**

Kebijakan pembangunan Wilayah Maluku dalam Tahun 2020-2024 diarahkan pada optimalisasi keunggulan wilayah sebagai lumbung ikan nasional dan kawasan pariwisata yang mengutamakan pendekatan gugus pulau. Strategi pembangunan Wilayah Kepulauan Maluku yaitu peningkatan pelayanan dasar (layanan kesehatan dan pendidikan); penguatan pusat-pusat pertumbuhan wilayah; pelaksanaan otonomi daerah; penguatan konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara yang terintegrasi; serta pengarusutamaan penanggulangan bencana dan adaptasi perubahan iklim.

**g. Pulau Sulawesi**

Kebijakan dan prioritas pembangunan wilayah Sulawesi periode Tahun 2020-2024 diarahkan untuk menjadi salah satu pintu gerbang Indonesia dalam perdagangan internasional dan pintu gerbang Kawasan Timur Indonesia; lumbung pangan nasional dan komoditas pertanian bernilai ekonomi tinggi berbasis kakao, padi, jagung; pengembangan industri berbasis logistik; pengembangan industri berbasis rotan, aspal, nikel dan bijih besi dan gas bumi; serta percepatan pembangunan ekonomi berbasis maritim (kelautan) melalui pengembangan industri perikanan dan wisata bahari. Strategi pembangunan Wilayah Sulawesi yaitu peningkatan pelayanan dasar (layanan pendidikan dan kesehatan, pendidikan vokasional pertanian, perikanan, pertambangan, dan pariwisata); penguatan pusat-pusat pertumbuhan wilayah; pelaksanaan otonomi daerah; penguatan konektivitas antarmoda laut, sungai, darat, dan udara yang terintegrasi; pengarusutamaan penanggulangan bencana dan adaptasi perubahan iklim; serta pembangunan desa terpadu yang mencakup peningkatan kapasitas aparatur desa.

Pengembangan WPS tersebut berasaskan efisiensi berbasis daya dukung, daya tampung, dan fungsi lingkungan fisik terbangun; manfaat dalam skala ekonomi (*economic of scale*) serta sinergisme dalam menyediakan infrastruktur transportasi untuk mendorong konektivitas dalam lingkup nasional maupun internasional; mengurangi kesenjangan antara pasokan dan kebutuhan energi terbarukan untuk tenaga listrik; pemenuhan kebutuhan layanan dasar permukiman yang layak bagi masyarakat dan mewujudkan kota tanpa permukiman kumuh; serta meningkatkan keandalan dan keberlanjutan layanan sumber daya air baik untuk pemenuhan air minum, sanitasi, dan irigasi guna menunjang ketahanan air dan pangan dengan mempertimbangkan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) pada setiap WPS. Kebijakan pembangunan infrastruktur pekerjaan umum tersebut merupakan rujukan dalam penyusunan kebijakan dalam rencana pembangunan prasarana jalan.

Terkait peran jalan, sesuai amanat Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang perubahan kedua Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, jalan sebagai bagian dari sistem transportasi mempunyai peran penting dalam mendukung seluruh

aspek kehidupan masyarakat yang meliputi aspek ekonomi, sosial-budaya, lingkungan, politik, serta pertahanan dan keamanan, yaitu:

- a. Jalan sebagai katalisator proses produksi, pasar, dan konsumen akhir;
- b. Jalan sebagai pembuka cakrawala masyarakat berperan sebagai wahana perubahan sosial, membangun toleransi, dan mencairkan sekat budaya;
- c. Jalan diperlukan untuk mendukung pembangunan berkelanjutan;
- d. Jalan berperan sebagai penghubung dan pengikat antardaerah;
- e. Jalan memberikan akses dan mobilitas bagi penyelenggaraan sistem pertahanan dan keamanan.

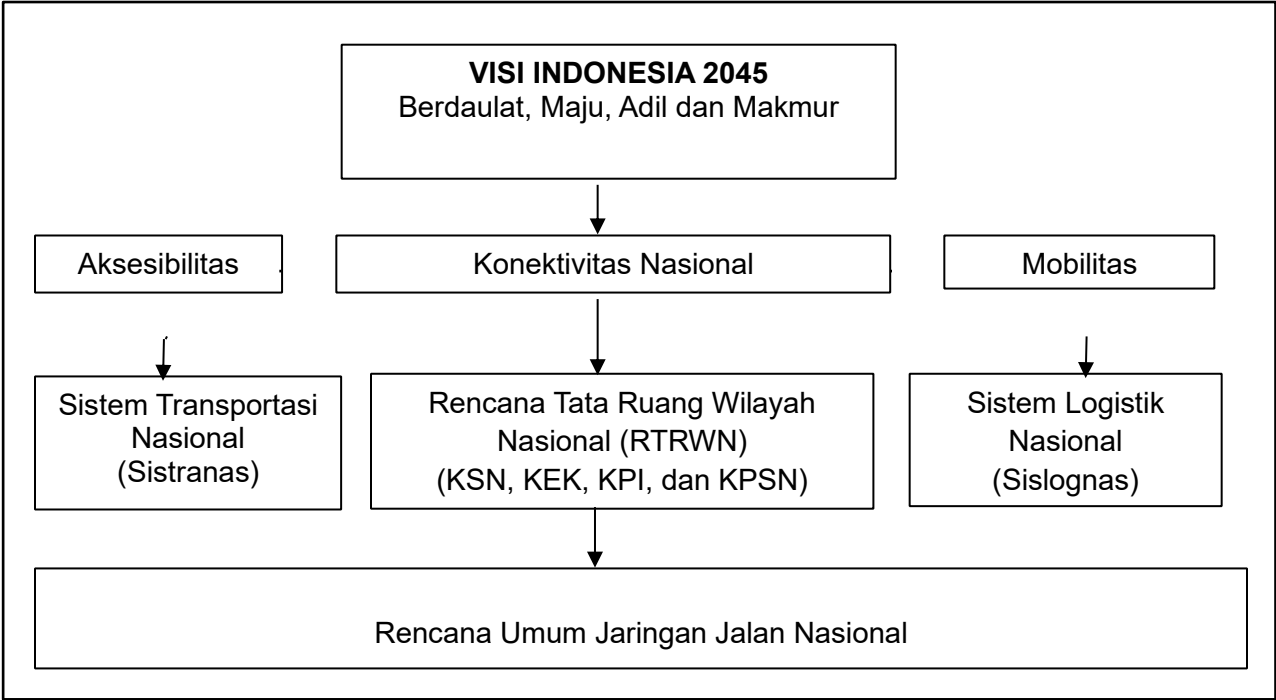
Dalam ketentuan Pasal 70 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, penyusunan perencanaan umum jaringan jalan menghasilkan rencana umum jaringan jalan, yang:

- a. Menggambarkan wujud jaringan jalan sebagai satu kesatuan sistem jaringan;
- b. Merupakan kumpulan rencana ruas-ruas jalan beserta besaran pencapaian sasaran kinerja pelayanan jalan tertentu untuk jangka waktu tertentu; dan
- c. Meliputi rencana umum jangka panjang dan rencana umum jangka menengah.

Sesuai Pasal 72 dan Pasal 73 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, RUJPJJN disusun dengan ketentuan dan berdasarkan:

- a. Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN);
- b. Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN);
- c. Rencana umum jaringan transportasi jalan;
- d. Pedoman yang ditetapkan Menteri (dalam hal ini adalah Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan rakyat); dan dengan
- e. Memperhatikan masukan dari masyarakat melalui konsultasi publik;
- f. Disusun untuk periode 20 (dua puluh) tahun; dan
- g. Evaluasi dilakukan paling lama setiap 5 (lima) tahun.

Selain ketentuan di atas, dalam rangka mengakomodasi perkembangan jaringan, penyusunan RUJPJJN juga memperhatikan semua faktor bangkitan yang dihasilkan dari pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Kawasan Industri (KI), Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), dan kebijakan Pemerintah lainnya, seperti Pos Lintas Batas Negara (PLBN), Penetapan Pulau-Pulau Kecil Terluar (PPKT).



Gambar 3.1. Posisi Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang



Sebagaimana amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025, tujuan pembangunan transportasi diarahkan untuk mendukung kegiatan ekonomi, sosial-budaya, serta lingkungan yang kemudian dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah, sehingga:

- a. Tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antardaerah;
- b. Membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional; serta
- c. Membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional.

Untuk itu, pembangunan transportasi dilaksanakan, dengan:

- a. Mengembangkan jaringan pelayanan secara antarmoda dan intramoda;
- b. Menyelaraskan peraturan perundang-undangan yang terkait dengan penyelenggaraan transportasi untuk memberikan kepastian hukum dan iklim usaha yang kondusif;
- c. Mendorong seluruh pemangku kepentingan untuk berpartisipasi dalam penyediaan pelayanan;
- d. Meningkatkan iklim kompetisi secara sehat untuk meningkatkan efisiensi dan memberikan alternatif bagi pengguna jasa dengan tetap mempertahankan keberpihakan pemerintah sebagai regulator pelayanan umum yang terjangkau untuk masyarakat;
- e. Menyediakan pelayanan angkutan umum massal di daerah perkotaan dengan didukung oleh pelayanan pengumpan yang aman, nyaman, tertib, terjangkau dan ramah lingkungan, serta bersinergi dengan kebijakan tata guna lahan; serta
- f. Meningkatkan budaya tertib, dan disiplin berlalu lintas.

Dukungan untuk meningkatkan daya saing dan efisiensi angkutan penumpang dan barang diarahkan, untuk:

- a. Mewujudkan kebijakan yang menyatukan persepsi dan langkah pelaku penyedia jasa transportasi dalam konteks pelayanan global;
- b. Mempercepat dan memperlancar pergerakan penumpang dan barang melalui perbaikan manajemen transportasi antarmoda;
- c. Meningkatkan pembangunan jalan bebas hambatan pada koridor-koridor strategis;
- d. Meningkatkan pangsa angkutan barang melalui kereta api dan angkutan barang antarpulau melalui sistem Ro-Ro maupun angkutan laut konvensional yang didukung oleh peningkatan peran armada nasional, serta angkutan komoditi khusus dengan moda transportasi udara (*fresh good and high value*);
- e. Mengembangkan sistem transportasi nasional yang dapat diandalkan, dan berkemampuan tinggi dengan bertumpu pada aspek keselamatan, dan keterpaduan antarmoda, antarsektor, dan antarwilayah dengan mempertimbangkan aspek sosial budaya, dan profesionalitas sumber daya manusia yang mampu menerapkan dan mengembangkan teknologi transportasi tepat guna, hemat energi, dan ramah lingkungan.

### **3.2 KEBIJAKAN PENGEMBANGAN JARINGAN JALAN NASIONAL**

Terkait kebijakan perencanaan jaringan jalan, Pasal 68 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan menyatakan bahwa perumusan kebijakan perencanaan jalan dilakukan berdasarkan prinsip-prinsip kemanfaatan; keamanan dan keselamatan; keserasian, keselarasan, dan keseimbangan; keadilan, transparansi, dan akuntabilitas; keberdayagunaan dan keberhasilgunaan; serta kebersamaan dan kemitraan.

Selanjutnya, dalam Pasal 69 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan menyatakan bahwa kebijakan perencanaan dirumuskan dengan pertimbangan:

- a. Koordinasi antarpelaku pembangunan;
- b. Terciptanya integrasi, sinkronisasi, dan sinergi baik antardaerah, antarruang, antarwaktu, dan antarfungsi pemerintah, baik pusat maupun daerah;
- c. Keterkaitan dan konsistensi antara perencanaan, penganggaran, pelaksanaan, dan pengawasan;
- d. Partisipasi masyarakat secara optimal termasuk dalam pembiayaan penyelenggaraan jalan;
- e. Penggunaan sumber daya secara berdaya guna dan berhasil guna; berkeadilan; dan berkelanjutan;
- f. Sistem transportasi nasional;
- g. Peran dunia usaha dalam penyelenggaraan prasarana dan sarana jalan;
- h. Kondisi ekonomi nasional;
- i. Kebijakan pembangunan nasional;
- j. Kesatuan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia;
- k. Kondisi sumber daya, ekonomi, sosial, budaya, alam, dan lingkungan daerah; dan
- l. Tata pemerintahan yang baik (*good governance*).

Tujuan dari penyelenggaraan pembangunan bidang jalan untuk mewujudkan konektivitas nasional sebagai usaha peningkatan produktivitas, efisiensi, dan pelayanan sistem logistik nasional bagi penguatan daya saing bangsa di lingkup global yang terfokus pada keterpaduan konektivitas daratan dan maritim adalah:

- a. Meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional, salah satunya dengan pembangunan konektivitas nasional untuk mencapai keseimbangan;
- b. Mempercepat pembangunan prasarana transportasi yang mendorong penguatan industri nasional, serta mendukung Sislognas dan konektivitas nasional; dan
- c. Membangun sistem dan jaringan transportasi yang terintegrasi untuk mendukung investasi pada Koridor Ekonomi, Kawasan (KEK), Industri Khusus, dan pusat-pusat pertumbuhan lainnya.

Tujuan tersebut sejalan dengan Sasaran Strategis yang merupakan bagian dari sasaran pembangunan nasional di bidang jalan, yaitu:

- a. Meningkatnya dukungan konektivitas bagi penguatan daya saing; dan
- b. Meningkatnya kemandirian jalan nasional.

Dalam Pasal 70 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan disebutkan bahwa penyusunan perencanaan umum jaringan jalan yang berupa kumpulan rencana ruas-ruas jalan beserta besaran pencapaian sasaran kinerja pelayanan jalan tertentu untuk jangka waktu tertentu menghasilkan rencana umum jaringan jalan yang menggambarkan wujud jaringan jalan sebagai satu kesatuan sistem jaringan.

Perencanaan umum jaringan jalan nasional di Indonesia didasarkan pada tingkat pelayanan jalan nasional dimana dalam perhitungannya menggunakan teori *National Road Density*. *Road density* diartikan sebagai rasio total panjang Jalan Nasional di sebuah negara terhadap total area per 100 km<sup>2</sup>. Secara umum tingkat pelayanan Jalan Nasional hingga Tahun 2039 direncanakan meningkat sebesar 0,2 km/100 km<sup>2</sup>. Sebagai data dasar, pada Tahun 2022 diperoleh nilai *National Road Density* sebesar 2,49 km/100 km<sup>2</sup>. Sedangkan pada Tahun 2039 pelayanan jalan nasional di Indonesia direncanakan sebesar 3,5 km/100 km<sup>2</sup>. Selain itu, tingkat pelayanan jalan nasional dari sisi waktu tempuh, direncanakan setiap pertambahan 1 km jalan, terjadi

penurunan waktu tempuh sebesar 0,01 jam/100 km, dengan demikian akan terjadi penurunan waktu tempuh yang sangat signifikan pada tahun 2039.

Kebijakan pengembangan jaringan jalan nasional diarahkan pada upaya-upaya sebagai berikut:

**a. Konektivitas Antarpusat Kegiatan Nasional**

Pengembangan jaringan jalan nasional direncanakan untuk meningkatkan konektivitas antarkawasan secara nasional dalam rangka meningkatkan produktivitas, efisiensi, dan pelayanan logistik nasional yang dibutuhkan sebagai penguatan daya saing bangsa di lingkup global dengan fokus pada keterpaduan konektivitas daratan dan maritim.

**b. Distribusi di Wilayah Pengaruh Pusat Kegiatan Nasional**

Pengembangan jaringan jalan nasional direncanakan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat atas angkutan barang dan jasa yang aman, nyaman, dan berdaya guna sehingga sistem distribusi di kawasan dapat diselenggarakan dengan baik.

**c. Aksesibilitas Lokal dan Strategis Nasional**

Pengembangan jaringan jalan nasional direncanakan untuk mewujudkan perkembangan antardaerah yang seimbang dan mencapai pemerataan hasil pembangunan dengan terwujudnya peningkatan aksesibilitas baik yang bersifat lokal maupun yang bersifat strategis.

### **3.3. PERTIMBANGAN STRATEGIS**

Pertimbangan strategis yang digunakan dalam perencanaan pengembangan jaringan jalan nasional, antara lain:

**a. Jaminan Koridor/Tanah**

Ketersediaan lahan untuk kebutuhan Ruang Milik Jalan (RUMIJA) selama ini merupakan kendala utama dalam mendukung keberhasilan pembangunan jaringan jalan. Untuk memastikan tercapainya sasaran pengembangan jaringan jalan, upaya-upaya penyediaan lahan sebelum pelaksanaan pembangunan jaringan menjadi fokus utama bagi penyelenggara jalan.

**b. Modernisasi Jaringan Jalan**

Untuk mendukung terwujudnya pelayanan yang andal dan prima, jaringan jalan yang berspesifikasi tinggi perlu segera dicapai. Modernisasi jaringan jalan tersebut dibutuhkan dalam rangka mendukung terwujudnya konektivitas ASEAN maupun perbatasan negara.

**c. Mobilitas dan Aksesibilitas**

Untuk mewujudkan sasaran pembangunan seperti pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya, pertumbuhan ekonomi serta keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia, tingkat mobilitas dan aksesibilitas sebagai bagian dari standar pelayanan minimal jaringan jalan perlu diwujudkan melalui upaya-upaya penyediaan prasarana jalan dan penggunaan jalan yang memadai.

**d. Keselamatan dan Lingkungan**

Guna mendukung program Jalan yang Berkeselamatan (*Safer Road*) yang tertuang dalam Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) dan berwawasan lingkungan (Jalan Hijau/ *Green Road*) 2011-2035, perencanaan pengembangan jalan nasional juga harus memenuhi aspek keselamatan jalan dan berwawasan lingkungan.

**e. Realisasi Pelaksanaan**

Dalam percepatan pelaksanaan penyelenggaraan jalan dan jembatan yang tercantum dalam Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional Tahun 2020 - 2040 dapat dibantu oleh Pemerintah dengan sumber pendanaan berasal dari APBN dan sumber pendanaan lainnya yang sah sesuai peraturan perundang-

undangan. Upaya percepatan tersebut melibatkan kontribusi dari *stakeholder* terkait seperti Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kota/Kabupaten, Swasta/Privat sehingga rencana yang disusun dapat terealisasi sesuai dengan indikasi penanganan. Bentuk kontribusi antar-*stakeholder* ini dapat berupa *cost sharing* maupun pembagian tugas pelaksanaan pembangunan. Dengan adanya kontribusi dari berbagai stakeholder, diharapkan Rencana Umum Jaringan Jalan Jalan Nasional Tahun 2020 - 2040 dapat terwujud sesuai dengan yang direncanakan.

**f. Penataan Sistem Jaringan Jalan**

Dengan berkembangnya kegiatan jasa dan komersil di wilayah perkotaan, pergerakan di dalam kota yang sedianya bisa digunakan untuk lalu lintas logistik antarwilayah mengalami pergeseran sehingga sistem jaringan jalan dalam wilayah perkotaan sudah berubah menjadi sistem jaringan jalan sekunder sehingga tidak layak lagi melayani lalu lintas pada sistem jaringan jalan primer. Untuk mendukung kesinambungan dan penataan sistem jaringan jalan sesuai dengan kaidah perencanaan penataan ruang, perlu direncanakan jaringan jalan nasional pengganti berupa jalan lingkar atau peningkatan fungsi dan status jalan (*upgrade*) jalan daerah (provinsi/kabupaten/kota) yang apabila telah sesuai dengan kriteria dan spesifikasi jalan nasional, maka ruas jalan nasional eksisting dalam kota harus diserahkan penyelenggaraannya kepada Pemerintah Daerah (*downgrade*) untuk selanjutnya ditetapkan sebagai jalan kota/kabupaten.



## **BAB 4 ASUMSI YANG DIGUNAKAN DALAM RENCANA UMUM JARINGAN JALAN NASIONAL**

Pada dasarnya, perkembangan jaringan jalan akan terus terjadi seiring perkembangan kehidupan dan peradaban sehingga pengembangan jaringan jalan nasional dengan fungsi Jalan Arteri Primer (JAP) dan Jalan Kolektor Primer-1 (JKP-1) merupakan proses yang tidak dapat dihindari. Namun, perkembangan jaringan jalan tersebut baru akan tercapai dengan baik dan berdampak positif apabila perkembangannya dapat diprediksi dan/atau direncanakan. Salah satu langkah dalam memprediksi dan/atau merencanakan pengembangan jaringan jalan yaitu dengan mengidentifikasi prinsip-prinsip dasar yang perlu dipertimbangkan sebagai pemicu perkembangan jaringan jalan, baik sebagai pemicu perkembangan JAP maupun JKP-1, yaitu *traffic demand*, perkembangan Kawasan Industri (KI), Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), Bandar Udara, Pelabuhan, Terminal, Kebijakan Pemerintah seperti RPJMN, Perpres/Inpres Perbatasan, Akses PLBN, dan lain-lain.

Tahap analisis pengembangan JAP dan JKP-1 dilakukan dengan mempertimbangkan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN), Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN), dan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan, Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) yang berupa Tatranas (Tatanan Transportasi Nasional), dan implementasi pembangunan jalan berkelanjutan. Sedangkan, analisis kebutuhan jaringan jalan dilakukan dengan mencermati perubahan penggunaan jalan serta rencana kebutuhan JAP dan JKP-1. Untuk menyusun perencanaan yang matang dan sesuai kebutuhan, identifikasi juga dilakukan dalam perencanaan pembangunan sesuai dengan periode tahun pembangunan jalan, sehingga setiap periode tahun perencanaan jalan dapat diketahui rencana panjang jalan yang akan dibangun pada masing-masing periode pembangunan.

Selain mengacu pada peraturan perundang-undangan di atas, rencana pengembangan jaringan jalan nasional memiliki kriteria administrasi yang harus dipenuhi, yaitu:

1. Kesesuaian Arahkan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, yaitu:
  - a. Jalan Arteri Primer menghubungkan (i) antar-Pusat Kegiatan Nasional (antar-PKN); (ii) antara Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dengan Pusat Kegiatan Wilayah (PKW); (iii) PKN dan/atau PKW dengan Pelabuhan Utama; (iv) PKN dan/atau PKW dengan Pelabuhan Pengumpul; (v) PKN dan/atau PKW dengan Bandar Udara Pengumpul Primer, Sekunder, dan Tersier;
  - b. Jalan Kolektor Primer 1 menghubungkan sistem transportasi nasional lainnya; dan
  - c. Jalan Strategis Nasional menghubungkan (i) antar-Pusat Kegiatan Strategis Nasional (antar-PKSN) dalam satu kawasan perbatasan negara; (ii) antara Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN) dengan Pusat Kegiatan lainnya; dan (iii) antara PKN dan/atau PKW dengan Kawasan Strategis Nasional (KSN).
2. Kesesuaian Hierarki *Outlet* dalam Sistem Transportasi Nasional, yaitu:
  - a. Pelabuhan yang telah ditetapkan sebagai Pelabuhan Utama dan Pengumpul berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional;
  - b. Bandar Udara yang telah ditetapkan sebagai Bandar Udara Pengumpul Skala Primer, Sekunder dan Tersier berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 166 Tahun 2019 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional;

- c. Pelabuhan angkutan penyeberangan yang telah ditetapkan sebagai Pelabuhan Angkutan Penyeberangan Kelas I berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional; dan
  - d. Terminal yang telah ditetapkan sebagai Terminal Tipe A berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia.
- 3. Perubahan fungsi jalan, yaitu:
    - a. Perubahan PKW menjadi PKN;
    - b. Pengembangan pelabuhan/bandar udara baru berskala utama/pengumpul;
    - c. Pemekaran wilayah;
    - d. Pembentukan KSN baru;
    - e. Pembangunan jalan lingkar sebagai pengganti jalan nasional eksisting;
  - 4. Arahan Peraturan Presiden tentang Kawasan Strategis Nasional (KSN);
  - 5. Arahan/Kebijakan Peraturan Perundang-Undangan seperti KI, KEK, KSPN, PLBN, dan PPKT.

Asumsi yang diterapkan dalam pengembangan jaringan jalan adalah sebagai berikut:

- 1. Pengembangan keterpaduan jaringan prasarana transportasi antarmoda/multimoda dilakukan secara bertahap melalui peningkatan jaringan prasarana dan simpul-simpul yang sudah berkembang. Pembangunan prasarana transportasi baru disesuaikan dengan kebutuhan dalam rangka menyeimbangkan tingkat penawaran dan permintaan jasa transportasi;
- 2. Pengembangan jaringan jalan untuk mendukung pusat-pusat kegiatan berskala nasional dilakukan secara bertahap dan diutamakan untuk PKN/PKW yang belum mendapat akses;
- 3. Pembangunan jalan baru diutamakan untuk meningkatkan aksesibilitas kawasan perbatasan, kawasan tertinggal, penuntasan *missing link*, dan pemenuhan *Major Project* dengan senantiasa memperhatikan fungsi kawasan;
- 4. Pengembangan jalan lingkar, pembangunan FO/UP, dan simpang tak sebidang kereta api diutamakan untuk jalur-jalur jalan dengan kepadatan lalu lintas tinggi dan kawasan perkotaan; dan
- 5. Pengembangan jaringan jalan yang mendukung kawasan prioritas (KI, KEK, KSPN) dilakukan secara bertahap dengan mengacu kepada Peraturan Perundangan yang mengamanatkan.

## BAB 5      INDIKASI PROGRAM (UTAMA) 5 TAHUNAN

Indikasi program 5 (lima) tahunan merupakan petunjuk yang memuat usulan program dan perkiraan waktu pelaksanaan dalam rangka mewujudkan jaringan jalan yang sesuai dengan kebutuhan dan kemampuan pendanaan Direktorat Jenderal Bina Marga. Indikasi Program merupakan acuan utama dalam penanganan ruas-ruas yang menjadi kunci untuk mencapai tujuan pengembangan jaringan jalan nasional, serta berfungsi sebagai acuan dalam penyusunan rencana strategis dan besaran investasi yang perlu dilakukan. Indikasi Program Utama lima tahunan disusun untuk rencana dengan jangka waktu 20 (dua puluh) tahun yang terbagi dalam periode 2020-2024, 2025-2029, 2030-2034, dan 2035-2039 yang termuat dalam Lampiran II yang mencakup Peta dan Tabel sebagai berikut:

- TABEL I      : Daftar ruas jalan nasional.
- TABEL II      : Daftar rencana ruas jalan nasional bukan jalan tol.
- TABEL III     : Daftar rencana flyover/underpass/terowongan khusus/jembatan bentang panjang.
- TABEL IV     : Daftar rencana ruas jalan nasional jalan tol.

Rencana ruas jalan nasional bukan jalan tol sebagaimana termuat dalam TABEL II meliputi kegiatan pembangunan jalan baru (dengan kode ruas B) dan peningkatan jalan provinsi/kabupaten/kota yang mendukung keterpaduan dan keberfungsian sistem jaringan jalan nasional (dengan kode ruas C). Sebagai upaya percepatan penyelenggaraan kegiatan pembangunan jalan baru dan peningkatan jalan provinsi/kabupaten/kota tersebut, Pemerintah dapat memprogramkan penanganannya sepanjang alokasi Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) mencukupi. Meskipun demikian, penanganan jalan dimaksud perlu dilakukan melalui mekanisme *sharing contribution* baik dari segi pendanaan maupun pelaksanaan yang melibatkan kontribusi antara Pemerintah dan Pemerintah Daerah, baik Pemerintah Provinsi maupun Pemerintah Kabupaten/Kota dengan memperhatikan keberlangsungan pelayanan jalan dalam kesatuan sistem jaringan jalan.

Dalam penetapan rencana ruas jalan nasional jalan tol diutamakan pengembangan wilayah dan peningkatan perekonomian daerah sehingga perencanaan pembangunan jalan tol harus dipersiapkan secara matang dan terstruktur paling sedikit dalam bentuk koridor. Dalam rangka percepatan penyelesaian pembangunan jalan tol, selain pendanaan dengan APBN, Pemerintah juga menggunakan skema kerja sama pemerintah dengan badan usaha atau pihak swasta. Selain itu, dalam rangka meningkatkan konektivitas dan pertumbuhan ekonomi wilayah, *stakeholder* dapat mengusulkan rencana pengembangan jaringan jalan tol dengan tetap memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Sebagaimana disebutkan dalam Pasal 33 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Pemerintah memberikan dukungan anggaran pembangunan jalan umum bagi Pemerintah Daerah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Oleh karena itu, perlu adanya keterpaduan dalam perumusan kebijakan penyelenggaraan jalan antara Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan Pemerintah Desa dengan memperhatikan rencana pembangunan jangka panjang, rencana tata ruang wilayah, tataran transportasi yang ada dalam sistem transportasi nasional, dan implementasi pembangunan jalan berkelanjutan. Kondisi tersebut sejalan dengan ‘asas kebersamaan dan kemitraan’ sebagaimana disebutkan dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, yaitu asas yang melandasi penyelenggaraan jalan yang dilakukan oleh

Pemerintah dan Pemerintah Daerah dengan melibatkan peran serta pemangku kepentingan agar memenuhi prinsip saling memerlukan, mempercayai, memperkuat, dan menguntungkan yang dilakukan baik langsung maupun tidak langsung.



## **BAB 6      MANFAAT EKONOMI DAN LAINNNYA**

### **6.1 Pertumbuhan Ekonomi**

Peningkatan pembangunan jalan dengan sistem lintas dan penghubung lintas akan membentuk jaringan yang menjadi tulang punggung sistem jalan secara nasional. Sistem jaringan jalan nasional, jalan provinsi, dan jalan kabupaten/kota akan membentuk satu kesatuan jaringan yang efisien dan efektif untuk meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas seluruh wilayah. Dengan pengembangan kapasitas secara bertahap, jaringan jalan diharapkan mampu memberikan peningkatan kecepatan dan mobilitas angkutan barang dan orang, baik pada koridor ekonomi maupun pada akses-akses strategis serta menguatkan konektivitas ke seluruh wilayah.

Tersedianya jaringan jalan dapat menggerakkan kegiatan ekonomi, yaitu menghubungkan produsen, pasar, dan konsumen. Selain itu, tersedianya jaringan jalan akan membuka akses dan memberi peluang masyarakat lokal untuk masuk, dan menembus dunia usaha sehingga mendorong terbentuknya lapangan kerja baru. Pengembangan infrastruktur transportasi, khususnya jalan, dapat menjangkau wilayah atau daerah terpencil (desa) yang potensial secara ekonomi untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut sehingga akan meningkatkan penyerapan tenaga kerja, dan memperbaiki pemerataan pendapatan antarwilayah.

Perdagangan dan logistik di Indonesia tidak hanya dipengaruhi oleh hubungan yang efisien antara pelabuhan laut dan bandar udara dengan pasar internasional, melainkan juga dipengaruhi oleh keterhubungan yang baik di bagian darat sebagai hasil dari konektivitas jaringan jalan atau jaringan transportasi lainnya ke lokasi sumber daya alam, pertanian, maupun pusat-pusat industri. Keterhubungan jaringan transportasi darat antara pelabuhan sebagai pintu keluar menuju kawasan penyangganya diperkirakan memberikan kontribusi lebih dari setengah biaya logistik atas barang barang untuk pasar internasional.

Realisasi dari potensi pertumbuhan ekonomi akan menempatkan Indonesia ke posisi yang lebih kuat dalam kancah persaingan global. Dalam tinjauan domestik, jutaan rupiah bisa dihemat sehingga berpotensi meningkatkan akses kepada pendidikan, lapangan kerja dan kesehatan. Hal ini dapat dicapai apabila upaya dan langkah nyata menuju perubahan telah dilakukan.

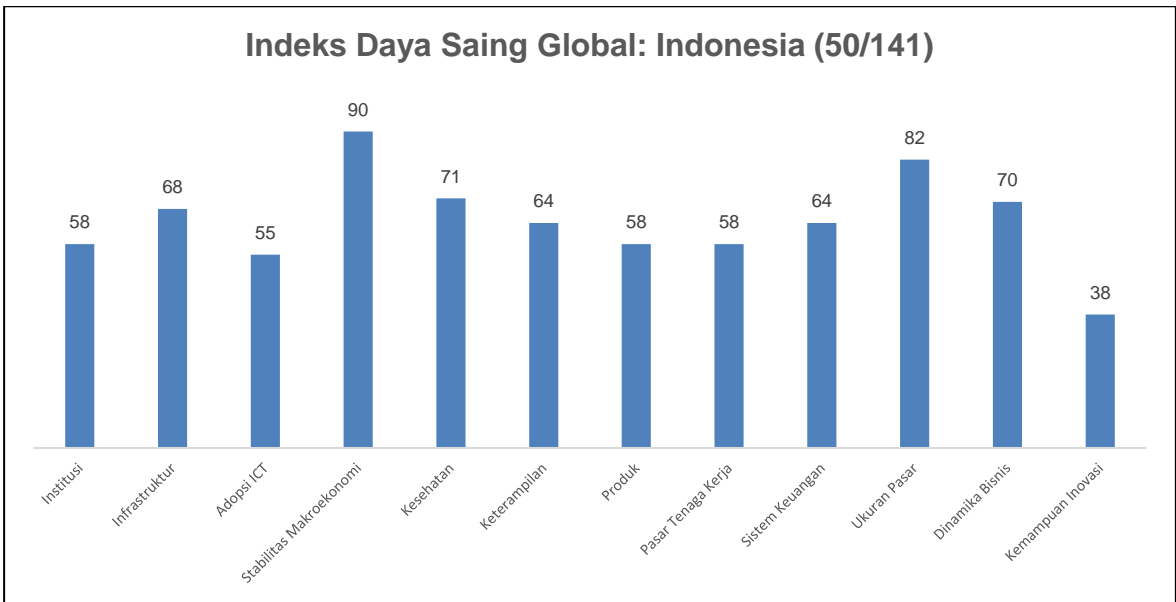
Selain pengaruh tersebut, pewujudan Infrastruktur jalan akan memberi pengaruh secara tidak langsung terhadap kegiatan ekonomi lainnya. Pembangunan jalan memiliki *multiplier effect* yang besar terhadap pembangunan nasional. Proses pembangunan jalan melibatkan banyak sektor, mulai dari sektor yang berkaitan langsung terhadap pembangunan jalan seperti perencanaan, kontraktor, dan sebagainya; industri aspal dan furnitur jalan, dan sebagainya; hingga sektor yang tidak terkait secara fisik di lapangan, tetapi mendapatkan manfaat dari kegiatan pelaksanaan program infrastruktur jalan, seperti industri makanan, akomodasi, pusat pelatihan, dan lainnya untuk memenuhi kebutuhan pihak-pihak yang terlibat secara langsung dalam rencana tersebut..

### **6.2 Meningkatkan Daya Saing**

Kelangkaan ketersediaan dan rendahnya kualitas infrastruktur mempengaruhi tingkat daya saing Indonesia di kancah global. Pertumbuhan kebutuhan perjalanan yang tinggi, dan rendahnya perkembangan jaringan jalan bebas hambatan menimbulkan kemacetan di jaringan jalan nasional yang mengakibatkan tingkat keterlayanan sektor

logistik menjadi rendah. Hambatan ekonomi akibat kemacetan lalu lintas terjadi di berbagai wilayah perkotaan, dan tidak hanya di kota metropolitan Jakarta. Di beberapa kota besar lainnya seperti Surabaya, Medan, dan kota-kota lain yang memiliki bandar udara, pelabuhan, dan daerah industri penting, fenomena kemacetan lalu lintas juga dapat dirasakan. Hal tersebut menyebabkan rata-rata waktu tempuh di koridor utama yang merupakan faktor kunci dalam penentuan biaya transport dan daya saing logistik menjadi lebih lama dari negara-negara tetangga.

Pengembangan jaringan infrastruktur transportasi jalan adalah prasyarat penting untuk meningkatkan kelancaran mobilitas barang dan orang serta berpengaruh kepada tingkat aksesibilitas wilayah. Penguatan pembangunan, dan pengembangan jaringan infrastruktur transportasi akan meningkatkan daya saing perekonomian, meningkatkan kerja sama antara pemerintah dan dunia usaha, serta meningkatkan kesempatan untuk melakukan penataan kelembagaan ekonomi yang berfungsi untuk mendorong prakarsa masyarakat dalam kegiatan perekonomian.



Gambar 6.1 Indeks Daya Saing Global Indonesia Tahun 2019

Sumber: *The Global Competitiveness Report*, 2019

Indonesia menduduki peringkat ke-46 dalam penilaian kinerja logistik (*World Bank*, 2018). Dari 6 (enam) indikator (bea cukai, infrastruktur, pelabuhan, kompetensi logistik, *tracking and tracing*, dan waktu tempuh), indikator infrastruktur memiliki kinerja yang cukup rendah (2,89) apabila dibandingkan dengan indikator Pelabuhan (3,23), kompetensi logistik (3,10), *tracking and tracing* (3,30), dan waktu tempuh (3,67). Apabila dibandingkan dengan 10 negara ASEAN lainnya, posisi peringkat kinerja logistik Indonesia masih di bawah Singapura (7) Thailand (32), Vietnam (39), dan Malaysia (41). Peringkat tersebut sejalan dengan urutan peringkat untuk indikator infrastruktur, yaitu kinerja Indonesia masih di bawah keempat negara tersebut.

6.3 Penyediaan Kebutuhan Transportasi di Daerah Berkembang

Terkait konektivitas, dan mobilitas, jaringan jalan yang tidak efisien akan menimbulkan hambatan bahkan kegagalan dalam melakukan pergerakan. Hal tersebut bisa mengakibatkan penurunan pertumbuhan ekonomi sehingga memicu rendahnya kualitas hidup. Kemacetan lalu lintas merupakan indikasi kunci bahwa prasarana jalan perlu diusahakan agar mampu melayani kebutuhan perjalanan secara lebih baik. Terdapat 2 (dua) tantangan dalam penyusunan rencana induk (*masterplan*), yaitu terjadinya penurunan efisiensi, dan peningkatan kebutuhan untuk melakukan perjalanan akibat tingginya pertumbuhan ekonomi.

Dalam rangka mendukung rencana jangka panjang untuk mendorong pertumbuhan daya saing, program peningkatan kapasitas jaringan jalan nasional, dan perbaikan konektivitas jaringan transportasi jalan akan memperkuat keterhubungan, dan akses antara daerah produksi dengan pasar dan komunitas secara antarmoda.

Sebaliknya, keterbatasan jaringan jalan akan menekan pertumbuhan ekonomi dan daya saing. Untuk itu, jalan bebas hambatan sebagai tulang punggung jaringan jalan nasional sangat diperlukan untuk mendukung konektivitas pusat-pusat perekonomian domestik dengan pasar luar negeri. Tentu saja, hal tersebut didukung oleh program akselerasi perbaikan kualitas pelayanan perjalanan regional untuk memberikan tingkat kecepatan dan keselamatan yang baik.

Untuk mendukung daerah-daerah dengan perkembangan perekonomian yang pesat, ditargetkan untuk menyelesaikan pembangunan jalan-jalan lintas strategis, khususnya Lintas Sumatera, Jawa, Bali, Kalimantan, Sulawesi, NTB, NTT, dan Papua; serta pelaksanaan pemeliharaan dan peningkatan daya dukung, kapasitas, dan kualitas pelayanan prasarana jalan.

Pengembangan jaringan jalan nasional akan mendorong peningkatan aksesibilitas wilayah yang sedang dan belum berkembang, terutama yang memenuhi kesesuaian arahan RTRWN, hierarki outlet dalam sistem transportasi nasional, perubahan fungsi jalan (dengan kriteria dan persyaratan tertentu), termasuk beberapa arahan dalam Perpres tentang KSN dan/atau arahan atau kebijakan peraturan perundang-undangan berskala nasional seperti KI, KEK, KSPN, PLBN, dan PPKT. Adapun untuk daerah perbatasan, terpencil, dan pedesaan akan dikembangkan sistem transportasi perintis yang berbasis masyarakat (*community based*) dalam rangka peningkatan pelayanan transportasi.

Kegiatan pembangunan jalan pada hakikatnya adalah sebuah aksi untuk melakukan perubahan ekosistem dan lingkungan hidup demi meningkatkan penghidupan, dan mempermudah masyarakat pedesaan dalam menjalani kehidupannya agar tidak cenderung bergantung pada satu tradisi pergerakan saja. Untuk itu, partisipasi masyarakat pedesaan sangat diperlukan sebagai dukungan untuk mencapai keberhasilan pembangunan. Setiap program pembangunan jalan desa dimaksudkan untuk membantu dan memacu kemampuan masyarakat setempat sehingga proses pembangunan berbagai sarana dan prasarana lain yang mereka butuhkan dapat dilaksanakan dengan lancar.

Pembangunan jalan diharapkan memberi peluang perbaikan di berbagai aspek kehidupan, antara lain meningkatkan kualitas pelayanan pemerintahan; mengembangkan, dan menggerakkan ekonomi rakyat di suatu kawasan, dan sekitarnya; meningkatkan kesejahteraan masyarakat; mempercepat kemajuan ekonomi masyarakat; membuka akses bagi masyarakat daerah terpencil untuk berusaha; menciptakan lapangan kerja; memperlancar arus barang dan jasa; serta menjamin ketersediaan bahan pangan dan bahan pokok lainnya.

Pembangunan prasarana jalan di desa adalah implementasi keinginan masyarakat untuk terus berkembang secara sosial dan ekonomi. Seluruh aktivitas masyarakat dapat dilaksanakan dengan lebih cepat, efisien, dan bermanfaat setelah dibangunnya prasarana jalan sebagai media penghubung antardusun, selain membuka akses yang lebih baik dengan daerah-daerah lainnya.

## **6.4 Kehidupan Sosial dan Pertahanan Keamanan**

### **Pengembangan Wilayah dan Pertahanan Keamanan NKRI**

Jaringan jalan yang baik akan menjadi faktor pendukung kegiatan ekonomi, sosial, dan budaya. Jaringan jalan tersebut dibangun melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antardaerah. Sehingga, jaringan jalan yang baik memiliki peran krusial untuk membentuk dan memperkuat kesatuan nasional; memantapkan pertahanan dan keamanan nasional; serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional.

Koridor Poros Pengembangan Strategis (Koridor Pantai Timur Sumatera; Koridor Pantura Jawa-Bali; Koridor Pantai Barat, dan Pantai Timur Kalimantan) secara garis besar mempengaruhi aspek geografis, geopolitik dan geoekonomi. Aspek-aspek tersebut berada dalam Kerangka Pengembangan Strategis yang berlandaskan aspek Pengembangan Ekonomi, Keseimbangan Antarwilayah (daerah tertinggal dan daerah berkembang), dan Aspek Kesatuan Teritorial NKRI dalam konteks Kerangka Strategis Berorientasi Ekonomi (Investasi).

Dalam konteks orientasi keseimbangan antarwilayah, kawasan-kawasan koridor yang berada di daerah tertinggal seperti Kawasan Koridor Pantai Barat Sumatera, Pansela Jawa, dan Koridor Kalimantan Tengah merupakan poros pengembangan strategis ekonomi sebagai penggerak mula (*prime-mover*) terdahulu. Pengembangan jalan perbatasan dan lintas batas antarnegara berpotensi mendukung peningkatan kesejahteraan masyarakat yang hidup di perbatasan antarnegara, seperti di wilayah perbatasan Malaysia di Kalimantan bagian utara, perbatasan Timor Leste di Nusa Tenggara Timur, serta perbatasan Papua Nugini di Papua. Secara keseluruhan, pengembangan tersebut mendorong pemantapan teritorial NKRI.

## **6.5 Pelayanan Masyarakat dan Gender**

Pembangunan jaringan jalan mendorong pengembangan sistem pelayanan secara antarmoda dan intramoda. Untuk penggunaannya, diperlukan juga serangkaian rencana aksi untuk mendorong penyelarasan peraturan perundang-undangan yang terkait dengan penyelenggaraan transportasi sehingga mampu memberikan kepastian hukum dalam rangka mewujudkan iklim usaha yang kondusif. Hal tersebut dilakukan agar seluruh pemangku kepentingan dapat berpartisipasi dalam penyediaan pelayanan yang berwawasan lingkungan, berkeselamatan, serta memenuhi standar disabilitas dan gender sehingga meningkatkan iklim kompetisi secara sehat agar dapat meningkatkan efisiensi dan memberikan alternatif bagi pengguna jasa dengan tetap mempertahankan keberpihakan pemerintah sebagai regulator terhadap pelayanan umum yang terjangkau kepada masyarakat.

Keselarasan antara jaringan jalan, dan infrastruktur perundang-undangan diharapkan akan memberikan peningkatan mutu pelayanan angkutan umum massal dengan didukung sarana pelayanan pengumpan yang aman, nyaman, tertib, terjangkau, dan ramah lingkungan. Seluruhnya bersinergi dengan kebijakan tata guna lahan, dan memberi sumbangan kepada peningkatan budaya tertib dan disiplin berlalu lintas melalui terwujudnya partisipasi aktif pemerintah, BUMN, dan swasta dalam penyelenggaraan pelayanan prasarana jalan yang berkeselamatan dan berstandar gender. Secara terkendali—dengan didukung sistem tata ruang yang baik, berwawasan lingkungan, memenuhi standar gender, dan berkeselamatan-pembangunan jaringan jalan perkotaan yang diikuti sistem transportasi massal akan mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat perkotaan secara berkesinambungan.



## 6.6 Dinamika Nilai Tanah

Pengadaan tanah bagi pelaksanaan pembangunan prasarana untuk kepentingan umum masih dianggap kontroversial, dan cenderung lebih menguntungkan pihak penguasa dan pemilik modal besar dibanding berpihak kepada masyarakat kecil. Banyaknya berbagai proyek properti dalam skala besar tetapi sangat kering dalam pembangunan infrastruktur kota—seperti jalan—memberi dampak pada semakin padatnya wilayah perkotaan. Hal tersebut dapat diamati pada meningkatnya fenomena kemacetan lalu lintas, terjadinya genangan air saat terjadi hujan, hingga permasalahan banjir yang masih perlu dipecahkan.

Kurangnya infrastruktur turut menambah beban biaya hidup warga perkotaan akibat berbagai kerusakan dan tidak berfungsinya sistem pelayanan infrastruktur untuk kehidupan yang layak. Belajar dari pelaksanaan proyek-proyek infrastruktur sebelumnya, berbagai kegagalan dan/atau penundaan pengerjaan proyek seperti pembangunan banjir kanal, penataan bantaran sungai, pembangunan rumah susun, serta berbagai kasus “pembebasan tanah” jalan tol memberikan informasi bahwa persoalan lahan atau tanah adalah “wilayah sensitif” yang dapat membawa dampak negatif kontroversial terkait berbagai persoalan yang muncul di tengah masyarakat.

Sebagai dampak pesatnya pertumbuhan penduduk, peningkatan nilai lahan yang terus menjadi semakin mahal turut mendorong terjadinya penyimpangan (deviasi) pada tata ruang kota. Antara lain, perubahan tata guna lahan, pengalihan (konversi) fungsi jalan, peningkatan pemakaian lahan ilegal, dan penurunan jumlah dan luas ruang terbuka hijau (RTH). Penyimpangan tata ruang ini dapat terjadi baik secara legal—difasilitasi oleh pemerintah, maupun ilegal—dilakukan masyarakat dan swasta.

Implementasi rencana pembangunan infrastruktur kota masih menyimpan banyak kendala. Salah satu masalah utama yang harus segera dipecahkan adalah belum sinergisnya pelaksanaan strategi pembangunan perkotaan. Rencana tata ruang kota yang seharusnya dijadikan acuan untuk pembangunan infrastruktur perkotaan belum dijadikan bahan rujukan bersama. Penyusunan rencana kota cenderung belum banyak melibatkan masyarakat atau, kurang aspiratif sehingga kota kehilangan visi pengembangannya. Faktor lain yang harus dibenahi adalah lemahnya kesiapan kelembagaan, dan kepentingan berbagai instansi yang masih tumpang tindih.

Selain itu, kepemimpinan dalam pengelolaan infrastruktur kota menjadi sangat penting. Titik berat penuntasan permasalahan pembangunan infrastruktur kota adalah untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam rangka memudahkan proses pemecahan berbagai persoalan sosial ekonomi, termasuk hal-hal terkait permasalahan hak asasi manusia sehingga pembangunan yang dilaksanakan dapat benar-benar bermanfaat, dan tidak menambah beban baru sebagai akibat dari peminggiran aspirasi nyata masyarakat. Diharapkan dengan pembangunan jaringan jalan perkotaan yang diikuti pengembangan sistem transportasi massal dalam sebuah rencana tata ruang yang baik akan mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat perkotaan.

## 6.7 Manajemen Pelayanan Pengguna Jalan

Peningkatan pelayanan untuk masyarakat harus dilakukan dengan mempertimbangkan keterkaitan antara pengguna jalan dan pemerintah. Keterkaitan itu dimungkinkan melalui Unit Pengelola Dana Preservasi Jalan. Dalam jangka dua puluh tahun ke depan, struktur dan pengorganisasian berikut SOP (*standar operational procedures*) penggunaan infrastruktur jalan yang disusun harus mampu untuk menimbulkan interaksi yang cukup erat di antara pemangku kepentingan. Rencana peningkatan pelayanan untuk masyarakat harus dilakukan dengan mengajukan bukti-

bukti yang cukup. Antara lain, data-data dan informasi yang didapat melalui proses analisis perbandingan hasil evaluasi tahun terdahulu dengan tahun yang berlaku. Ataupun, mengacu kepada penilaian yang dilakukan oleh organisasi internasional seperti Studi *World Bank*, ADB, dan sebagainya.

Dalam pelaksanaan proses *Operation and maintenance* jalan diperlukan manajer yang berkantor permanen di sekitar lokasi sehingga dapat melakukan inspeksi secara teratur, dan memberikan respon cepat atas kejadian kerusakan jalan, selain menjadi tempat untuk masyarakat menyalurkan keluhan. Di sekitar lokasi, sistem manajer ruas dan submanajer ruas perlu dibentuk, dan berkedudukan di sana. Kerja submanajer ruas akan didukung oleh penilik jalan untuk melakukan pemantauan kondisi jalan dan unit pemeliharaan rutin.

Pengguna jalan menginginkan jalan nasional yang aman, nyaman, berkualitas, berkeselamatan, ramah gender, dan terpelihara. Pada umumnya, jalan nasional yang dibangun sudah memenuhi standar keamanan dan keselamatan, tetapi masih terdapat beberapa lokasi rawan kecelakaan sebagai akibat sub-standar, perubahan tata ruang, dan degradasi lingkungan. Pengurangan lokasi rawan kecelakaan merupakan isu utama.

Peran serta masyarakat dalam proses penyelenggaraan jalan dirasakan semakin menguat, mulai dari perencanaan, pelaksanaan, sampai dengan pengawasan pemanfaatan. Cukup banyak masukan dari masyarakat berupa kritik, saran, maupun usulan yang diterima. Namun, masih terdapat kendala yang muncul sebagai akibat dari perilaku masyarakat yang kurang terpuji. Hal tersebut juga memberi dampak besar dalam kelangsungan penyelenggaraan jalan. Misalnya, kurangnya sikap tertib dalam penggunaan jalan, termasuk melakukan pemanfaatan ruang di jalan; selain, terhambatnya proses pembebasan lahan untuk jalan akibat ulah beberapa orang. Ketertiban penggunaan dan ketepatan pemanfaatan jalan serta lancarnya proses penyelenggaraan jalan akan sangat berperan dalam meningkatkan efisiensi kehidupan ekonomi masyarakat dan pembangunan nasional.

MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN  
PERUMAHAN RAKYAT,

M. BASUKI HADIMULJONO



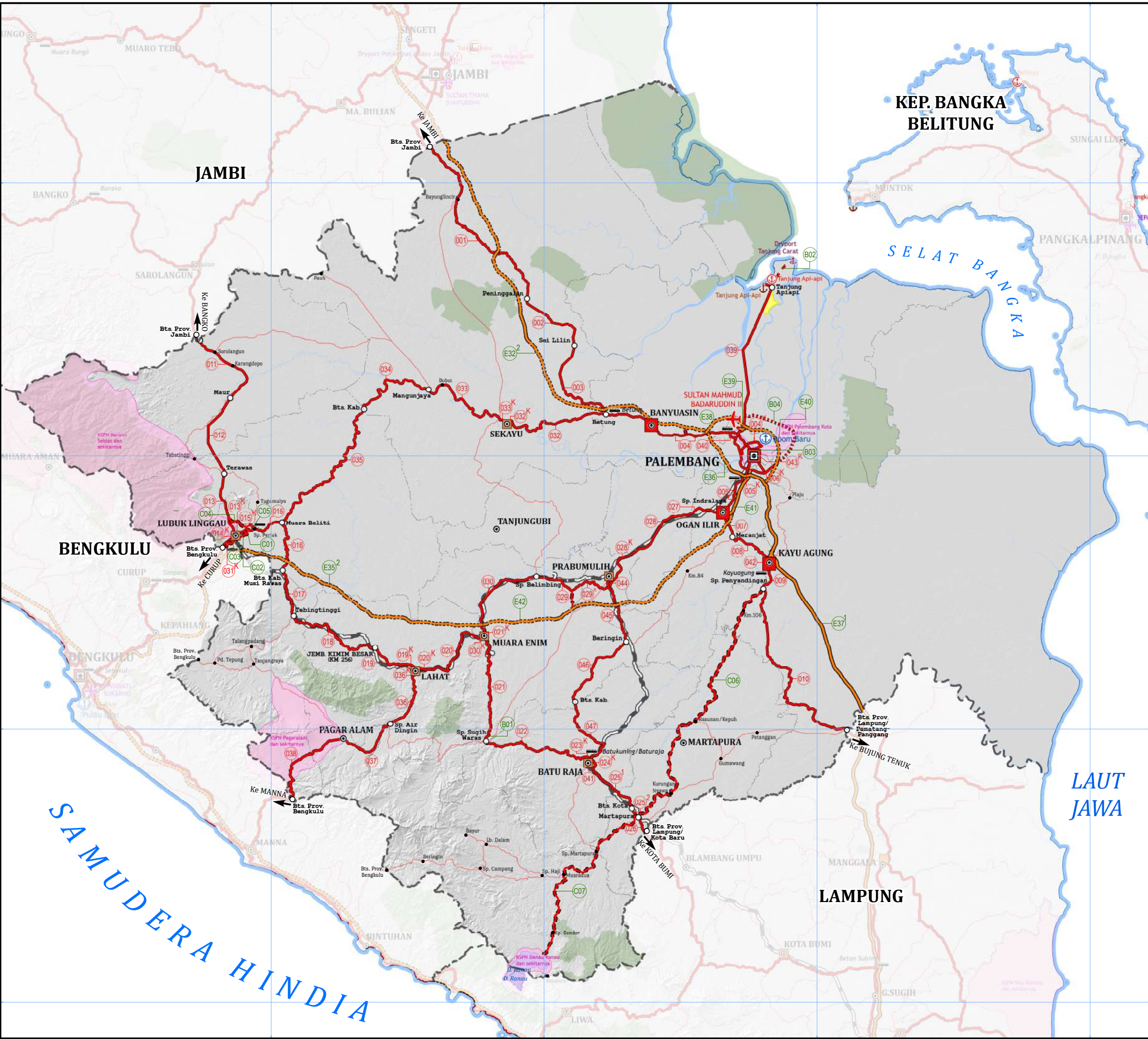


103°0'0"BT

104°0'0"BT

105°0'0"BT

106°0'0"BT



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM  
DAN PERUMAHAN RAKYAT  
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

8. PROVINSI SUMATERA SELATAN (15)

## PROVINSI SUMATERA SELATAN

U SKALA 1 : 1.500.000  
0 20 40 80 Km

Proyeksi : Grid Geografis  
Ellipsoid Referensi : WGS 1984  
Sistem Grid : Grid Geografi

### LEGENDA :

#### KOTA

- Ibukota Provinsi
- Ibukota Kabupaten
- Simpul Jalan Nasional
- Simpul Jalan Lainnya

#### BATAS WILAYAH

- Batas Negara
- Batas Provinsi
- Batas Kabupaten

#### PUSAT KEGIATAN

- Pusat Kegiatan Nasional (PKN)
- Pusat Kegiatan Wilayah (PKW)
- Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN)

#### JARINGAN JALAN

##### STATUS DAN RENCANA JALAN

- Jalan Nasional (Jalan Tol Operasi)
- Jalan Nasional (Jalan Tol Rencana)
- Jalan Nasional
- Rencana Jalan Nasional (Tersambung)
- Rencana Jalan Nasional (Belum Tersambung)
- Jalan Provinsi/Kabupaten/Kota

##### NOMOR RUAS JALAN

- Nomor Ruas
- Nomor Ruas Rencana Jalan

#### JALUR KERETA API

- Jalur Kereta Api

#### PELABUHAN

- Pelabuhan Utama (PU)
- Pelabuhan Pengumpul (PP)
- Rencana Pelabuhan Utama/Pengumpul (PU/PP)
- Pelabuhan Penyeberangan Kelas I
- Terminal Umum Pelabuhan (Dryport)

#### TERMINAL

- Terminal Tipe A

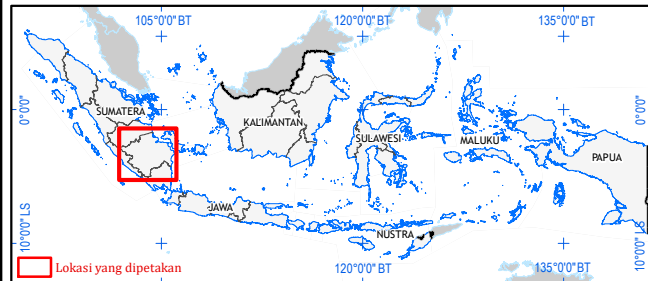
#### BANDARA

- Pengumpul Primer (PP)
- Pengumpul Sekunder (PS)
- Pengumpul Tersier (PT)
- Rencana Pengumpul

#### KAWASAN

- Kawasan Industri (KI)
- Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN)
- Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)
- Kawasan Hutan

#### DIAGRAM LOKASI



SUMBER DATA DAN RIWAYAT PETA:  
1. Peta Digital Rupa Bumi Indonesia Skala 1:25.000 dan 1:50.000  
2. Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 1688/KPTS/M/2022 tentang Penetapan Rupa Bumi Menurut Statusnya Sebagai Jalan Nasional  
3. Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional  
4. Peta Kawasan Hutan dan Kawasan Konservasi Perairan Indonesia, Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan  
5. Survei Jaringan Jalan Nasional



DAFTAR RUAS JALAN NASIONAL

NO	NOMOR RUAS			NAMA RUAS	PANJANG RUAS (KM)
1	001			BTS. PROV. JAMBI - PENINGGALAN	88,78
2	002			PENINGGALAN - SEI LILIN	33,79
3	003			SEI LILIN - BETUNG	43,65
4	004			BETUNG - BTS. KOTA PALEMBANG	55,71
5	004	11	K	JLN. KOLONEL H. BURLIAN (PALEMBANG)	5,17
6	004	12	K	JLN. SUTAN MAHMUD BADARUDIN (PALEMBANG)	2,84
7	004	13	K	JLN. JENDERAL SUDIRMAN (PALEMBANG)	5,01
8	004	14	K	JLN. VETERAN (PALEMBANG)	1,86
9	004	15	K	JLN. PERINTIS KEMERDEKAAN (PALEMBANG)	1,11
10	004	16	K	JLN. KOLONEL NUR AMIN (PALEMBANG)	0,41
11	004	17	K	JLN. LAKSAMANA YOS SUDARSO (PALEMBANG)	0,63
12	004	18	K	JLN. R.E. MARTADINATA (PALEMBANG)	1,93
13	004	19	K	JLN. H. ABDUL ROZAK / PATAL PUSRI / MONGINSIDI (PALEMBANG)	4,20
14	004	1A	K	JLN. R. SUKAMTO (PALEMBANG)	1,53
15	004	1B	K	JLN. BASUKI RAHMAT (PALEMBANG)	2,03
16	004	1C	K	JLN. DEMANG LEBAR DAUN (PALEMBANG)	4,14
17	004	1D	K	JLN. PRAMESWARA (PALEMBANG)	0,73
18	004	1E	K	JLN. SLAMET RIYADI (PALEMBANG) (AKSES PELABUHAN LAUT BOOM BARU)	0,51
19	005			BTS. KOTA PALEMBANG - SIMPANG INDRALAYA	16,07
20	005	11	K	JLN. RIACUDU (PALEMBANG)	1,58
21	005	12	K	JLN. RASID SIDIK (PALEMBANG)	0,56
22	005	13	K	JLN. KI WAHID HASYIM (PALEMBANG)	2,21
23	005	14	K	JLN. KI MEROGAN (PALEMBANG)	3,66
24	005	15	K	JLN. SRI JAYA RAYA (PALEMBANG)	6,21
25	005	16	K	JLN. H.A. BASTARI (PALEMBANG)	8,21
26	006	11	K	JLN. AKSES BANDARA (PALEMBANG)	2,36
27	006	12	K	JLN. LETJEN. HARUN SOHAR (PALEMBANG)	3,22
28	006	13	K	JLN. SOEKARNO-HATTA (PALEMBANG)	8,38
29	006	14	K	JLN. LETJEN. H. ALAMSYAH RATU PERWIRANEGARA (PALEMBANG)	3,02
30	006	15	K	JLN. MAYJEN. YUSUF SINGADEKANE (PALEMBANG)	5,28
31	006	16	K	JLN. LINGKAR SELATAN (PALEMBANG)	11,75
32	007			SIMPANG INDRALAYA - MERANJAT	12,31
33	008			MERANJAT - BTS. KOTA KAYU AGUNG	19,94
34	009			BTS. KOTA KAYU AGUNG - SP. PENYANDINGAN	10,63
35	010			SP. PENYANDINGAN - BTS. PROV. LAMPUNG	92,31
36	011			BTS. PROV. JAMBI - MAUR	39,32
37	012			MAUR - TERAWAS	35,98
38	013			TERAWAS - BTS. KOTA LUBUK LINGGAU	23,68
39	013	11	K	JLN. JEND. A. YANI / JLN. LINTAS SUMATERA (LB. LINGGAU)	3,61
40	014	11	K	JLN. YOS SUDARSO (LB. LINGGAU) (SP. PERIUK - LB. LINGGAU)	1,03
41	015			SIMPANG PERIUK - MUARA BELITI	13,13
42	015	11	K	JLN. YOS SUDARSO / JLN. KE MUARA BELITI (LB. LINGGAU)	8,96
43	016			MUARA BELITI - BTS. KAB. MUSI RAWAS	26,75
44	017			BTS. KAB. MUSI RAWAS - TEBINGTINGGI	24,57
45	018			TEBING TINGGI - JEMBATAN KIMIM BESAR/KM. 256	49,13
46	019			JEMBATAN KIMIM BESAR/KM. 256 - BTS. KOTA LAHAT	21,51
47	019	11	K	JLN. JEND. AHMAD YANI (LAHAT)	4,08
48	019	12	K	JLN. LETNAN MARZUKI (LAHAT)	1,15
49	020			BTS. KOTA LAHAT - MUARA ENIM	37,69
50	020	11	K	JLN. KOL. BARLIAN (LAHAT)	3,54
51	020	12	K	JLN. MUHAMMAD NUH (LAHAT)	0,31
52	020	15	K	JLN. PROF. EMIL SALIM (LAHAT)	1,18
53	020	16	K	JLN. HARUN SOHAR (LAHAT)	0,54
54	021			BTS. KOTA MUARA ENIM - SIMPANG SUGIH WARAS	51,57
SUBTOTAL 1					809,46

NO	NOMOR RUAS			NAMA RUAS	PANJANG RUAS (KM)
55	021	11	K	JLN. AHMAD YANI (MUARA ENIM)	0,89
56	022			SIMPANG SUGIH WARAS - BTS. KOTA BATURAJA	52,21
57	023	11	K	BY PASS II / JL. GARUDA (BATURAJA)	3,98
58	024	11	K	BY PASS I / JL. GARUDA (BATURAJA)	5,38
59	25	1		BTS. KOTA BATURAJA - SUNGAI TUHA	26,38
60	25	2		SUNGAI TUHA - TANJUNG KEMALA (MARTAPURA)	4,70
61	26			TANJUNG KEMALA (MARTAPURA) - BTS. PROV. LAMPUNG	7,22
62	27			SIMPANG INDRALAYA - BTS. KAB. OGAN ILIR/BTS. KAB. MUARA ENIM	14,23
63	28			BTS. KAB. OGAN ILIR/BTS. KAB. MUARA ENIM - BTS. KOTA PRABUMULIH	33,25
64	28	11	K	JLN. SUDIRMAN (PRABUMULIH)	7,02
65	29			BTS. KOTA PRABUMULIH - SP. BELIMBING	22,89
66	29	11	K	JLN. SUDIRMAN (PRABUMULIH)	6,06
67	30			SP. BELIMBING - BTS. KOTA MUARA ENIM	42,64
68	30	11	K	JLN. SUDIRMAN (MUARA ENIM)	2,46
69	30	12	K	JLN. SULTAN MAHMUD BADARUDIN II (MUARA ENIM)	2,41
70	31	11	K	JLN. GARUDA (LB. LINGGAU) (LB. LINGGAU - BTS. PROV. BENGKULU)	6,57
71	32			BETUNG - BTS. KOTA SEKAYU	49,73
72	32	11	K	JLN. ARAH KE BETUNG (SEKAYU)	1,56
73	33			BTS. KOTA SEKAYU - MANGUNJAYA	42,33
74	33	11	K	JLN. LINGKAR SEKAYU (SEKAYU)	5,72
75	34			MANGUN JAYA - BTS. KAB. MURA	42,14
76	35			BTS. KAB. MUBA - MUARA BELITI	77,31
77	36			BTS. KOTA LAHAT - SIMPANG AIR DINGIN	27,16
78	36	11	K	JLN. MAYOR RUSLAN I (LAHAT)	1,99
79	37			SIMPANG AIR DINGIN - PAGAR ALAM	32,91
80	38			PAGAR ALAM - TANJUNG SAKTI - BTS. PROV. BENGKULU	49,61
81	39			BTS. KOTA PALEMBANG/BTS. KAB. BANYUASIN - T.J. API-API	63,69
82	39	11	K	SP. BANDARA MB II - BTS. KOTA PALEMBANG/BTS. KAB. BANYUASIN	0,98
83	40			AKSES TERMINAL ALANG-ALANG LEBAR	4,08
84	41			JLN. LINGKAR KEMELAK (BATURAJA)	1,19
85	42			CELIKAH - KAYU AGUNG	4,80
86	43	11	K	JLN. A. YANI (PALEMBANG)	2,85
87	44			JLN. LINGKAR TIMUR KOTA PRABUMULIH	21,07
88	45			PRAMBUMULIH - BERINGIN	29,87
89	46			BERINGIN - BTS. KAB. OKU	37,68
90	47			BTS. KAB. OKU - BATURAJA	36,28
SUBTOTAL 2					771,24
TOTAL PROVINSI SUMATERA SELATAN					1.580,696



DAFTAR RENCANA RUAS JALAN NASIONAL BUKAN JALAN TOL

NO	KODE RUAS			NAMA RUAS	PANJANG RUAS (KM)	INDIKASI PENANGANAN				KETERANGAN
						2020 - 2024	2025 - 2029	2030 - 2034	2035 - 2039	
1	B	01		RELOKASI MUARA ENIM - LAHAT	0,20					Relokasi Jalan Nasional
2	B	02		JALAN AKSES TERMINAL PELABUHAN TANJUNG CARAT	11,50					Akses Terminal Pelabuhan
3	B	03		JLN. AKSES JEMBATAN MUSI IV	0,88					Akses Jembatan
4	B	04		LINGKAR TIMUR KOTA PALEMBANG	20,30					Penanganan Kinerja Lalu Lintas Perkotaan
5	C	01		JALAN LETNAN KOLONEL SUKIRNO/JALAN LAPTER (LINGKAR SELATAN LUBUK LINGGAU)	2,47					Penanganan Kinerja Lalu Lintas Perkotaan
6	C	02		JALAN KOL. H. SULAIMAN AMIN/ JALAN FATMAWATI SOEKARNO (LINGKAR SELATAN LUBUK LINGGAU)	5,77					Penanganan Kinerja Lalu Lintas Perkotaan
7	C	03		JALAN JEND. (POL) MOCH. HASAN (LINGKAR SELATAN LUBUK LINGGAU)	6,81					Penanganan Kinerja Lalu Lintas Perkotaan
8	C	04		LINGKAR UTARA (LUBUK LINGGAU)	11,92					Penanganan Kinerja Lalu Lintas Perkotaan
9	C	05		JALAN RAYA TUGUMULYO (LINGKAR UTARA LUBUK LINGGAU)	1,90					Penanganan Kinerja Lalu Lintas Perkotaan
10	C	06		SP. PENYANDINGAN - MARTAPURA	189,29					Menggantikan fungsi jalan nasional eksisting
11	C	07		AKSES KSPN DANAU RANAU	13,37					Akses KSPN Danau Ranau
TOTAL RENCANA RUAS JALAN NASIONAL BUKAN JALAN TOL PROVINSI SUMATERA SELATAN (KM)					264,41					

DAFTAR RENCANA FLYOVER/ UNDERPASS/ TEROWONGAN KHUSUS/ JEMBATAN BENTANG PANJANG

NO	KODE JEMBATAN			NAMA RUAS	PANJANG (M)	INDIKASI PENANGANAN				KETERANGAN
						2020 - 2024	2025 - 2029	2030 - 2034	2035 - 2039	
1	D	01		FO SEKIP UJUNG (PALEMBANG)	660,00					Penanganan jalan dengan kepadatan lalu lintas tinggi
2	D	02		FO BANTAIAN (PERLINTASAN KA) RUAS SP. BELIMBING KAB. MUARA ENIM - BTS. KOTA PRABUMULIH	575,00					Perlntasan Sebidang Kereta Api
3	D	03		FO GELUMBANG (PERLINTASAN KA) RUAS BTS. KOTA PRABUMULIH - KAB. MUARA ENIM	700,00					Perlntasan Sebidang Kereta Api
4	D	04		PERLINTASAN KA SP. BELIMBING	600,00					Perlntasan Sebidang Kereta Api
5	D	05		PERLINTASAN KA SUNGAI TUHA - MARTAPURA	513,08					Perlntasan Sebidang Kereta Api
6	D	06		PERLINTASAN KA GUNUNG MEGANG II	550,00					Perlntasan Sebidang Kereta Api
7	D	07		PERLINTASAN KA GUNUNG MEGANG I	550,00					Perlntasan Sebidang Kereta Api
8	D	08		PERLINTASAN KA MUARAENIM (JALAN SUDIRMAN)	150,00					Perlntasan Sebidang Kereta Api
9	D	09		PERLINTASAN KA UJAN MAS	424,45					Perlntasan Sebidang Kereta Api
10	D	10		PERLINTASAN KA MUARA LAWAI	268,00					Perlntasan Sebidang Kereta Api
11	D	11		PERLINTASAN KA TANJUNG ENIM	560,00					Perlntasan Sebidang Kereta Api
12	D	12		PERLINTASAN KA ULAK PANDAN	550,00					Perlntasan Sebidang Kereta Api
13	D	13		PERLINTASAN KA KOTA LAHAT	550,00					Perlntasan Sebidang Kereta Api
14	D	14		PERLINTASAN KA BUNGA MAS	562,00					Perlntasan Sebidang Kereta Api
15	D	15		PERLINTASAN KA TEBING TINGGI	550,00					Perlntasan Sebidang Kereta Api
16	D	16		PERLINTASAN KA LUBUK LINGGAU	553,00					Perlntasan Sebidang Kereta Api
17	D	17		PERLINTASAN KA AIR ASAM	550,00					Perlntasan Sebidang Kereta Api
18	D	18		PERLINTASAN KA TANJUNG RAMBANG	550,00					Perlntasan Sebidang Kereta Api
19	D	19		JEMBATAN LEMATANG INDAH	520,00					Konektivitas
20	D	20		JEMBATAN MUSI III	4.470,00					Konektivitas
21	D	21		JEMBATAN BENTANG PANJANG SUMSEL - BANGKA	13.300,00					Konektivitas
22	D	22		JEMBATAN ENDIKAT	670,10					Konektivitas
TOTAL RENCANA FLYOVER/ UNDERPASS/ TEROWONGAN KHUSUS/ JEMBATAN BENTANG PANJANG PROVINSI SUMATERA SELATAN (M)					28.375,63					

DAFTAR RENCANA RUAS JALAN NASIONAL JALAN TOL

NO	KODE RUAS				NAMA RUAS	PANJANG RUAS (KM)			INDIKASI PENANGANAN			
						Total	Operasi	Rencana	2020 - 2024	2025 - 2029	2030 - 2034	2035 - 2039
ANTAR KOTA												
1	E	32.2			BETUNG (SP. SEKAYU) - TEMPINO - JAMBI	136,38	-	136,38				
2	E	35.2			MUARA ENIM - LAHAT - LUBUK LINGGAU	112,00	-	112,00				
3	E	36			KAYU AGUNG - PALEMBANG - BETUNG	106,82	37,62	69,21				
4	E	37.1			TERBANGGI BESAR - PEMATANG PANGGANG - KAYUAGUNG	77,00	77,000	-	< 2020			
5	E	42			SIMPANG INDRALAYA - MUARA ENIM	119,00	-	119,00				
SUBTOTAL ANTAR KOTA						551,20	114,62	436,59				

NO	KODE RUAS				NAMA RUAS	PANJANG RUAS (KM)			INDIKASI PENANGANAN			
						Total	Operasi	Rencana	2020 - 2024	2025 - 2029	2030 - 2034	2035 - 2039
	DALAM KOTA											
6	E	38			GASING - SEMBAWA	13,00	-	13,00				> 2039
7	E	39			SP. BANDARA SMB II - GASING	8,00	-	8,00				
8	E	40			SP. BANDARA SMB II - BTS. KOTA PALEMBANG/BTS. KAB. BANYUASIN	36,50	-	36,50				
9	E	41			PALEMBANG - SIMPANG INDRALAYA	21,58	21,58	-	< 2020			
SUBTOTAL DALAM KOTA						79,08	21,58	57,50				

TOTAL RENCANA RUAS JALAN NASIONAL JALAN TOL PROVINSI SUMATERA SELATAN (KM)						630,28	136,20	494,09				
--	--	--	--	--	--	--------	--------	--------	--	--	--	--