



RENCANA STRATEGIS 2025-2029

**DINAS BINA MARGA
PROVINSI DKI JAKARTA**

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kita panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan karunia-Nya, sehingga Dokumen Rencana Strategis (Renstra) Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025–2029 dapat disusun dan diselesaikan dengan baik. Dokumen ini merupakan pedoman arah kebijakan pembangunan infrastruktur jalan dan bangunan pelengkap di Provinsi DKI Jakarta selama lima tahun ke depan, selaras dengan visi dan misi Gubernur serta Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025–2029. Dokumen ini juga memuat rumusan tujuan, sasaran, strategi, kebijakan, program, dan indikator kinerja utama yang akan menjadi acuan dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Dinas Bina Marga.

Sebagai kota pusat kegiatan nasional, Jakarta menghadapi tantangan yang kompleks dalam penyediaan dan pemeliharaan infrastruktur jalan yang andal, aman, dan berkelanjutan. Oleh karena itu, melalui dokumen ini, Dinas Bina Marga berkomitmen untuk terus meningkatkan kualitas pelayanan publik, memperkuat konektivitas antarwilayah, serta mendorong pengembangan infrastruktur yang ramah lingkungan dan adaptif terhadap perubahan iklim.

Kami menyampaikan apresiasi dan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah memberikan kontribusi dalam penyusunan dokumen ini, termasuk perangkat daerah, akademisi, mitra kerja, dan masyarakat yang telah memberikan masukan dan saran konstruktif.

Semoga dokumen Rencana Strategis ini dapat menjadi pedoman yang efektif dalam mewujudkan pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan yang mendukung terwujudnya Jakarta sebagai kota global yang berkelanjutan, inklusif, dan berdaya saing.

Jakarta, 24 September 2025

Kepala Dinas Bina Marga
Provinsi DKI Jakarta

Heru Suwondo
NIP. 196805071998031007



DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 LATAR BELAKANG.....	1
1.1.1 PENGERTIAN RENCANA STRATEGIS DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA.....	2
1.1.2 PROSES PENYUSUNAN RENCANA STRATEGIS DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA.....	2
1.2 LANDASAN HUKUM.....	5
1.3 MAKSUD DAN TUJUAN.....	9
1.3.1 MAKSUD.....	9
1.3.2 TUJUAN.....	10
1.4 SISTEMATIKA PENULISAN.....	10
BAB 2 GAMBARAN PELAYANAN DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA	14
2.1 TUGAS, FUNGSI DAN STRUKTUR ORGANISASI DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA.....	14
2.1.1 TUGAS DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA.....	14
2.1.2 FUNGSI DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA.....	14
2.1.3 STRUKTUR ORGANISASI DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA.....	16
2.2 SUMBER DAYA DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA.....	18
2.2.1 SUMBER DAYA MANUSIA DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA.....	18
2.2.2 SUMBER DAYA KEUANGAN DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA.....	24
2.2.3 SUMBER DAYA SARANA DAN PRASARANA DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA.....	29
2.2.4 SUMBER DAYA TEKNOLOGI INFORMASI DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA.....	40
2.3 KINERJA PELAYANAN DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA.....	43
2.3.1 CAKUPAN PELAYANAN DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA.....	43
2.3.2 CAPAIAN PELAYANAN DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA DALAM PERIODE RENSTRA 2023-2026.....	47
2.4 TANTANGAN DAN PELUANG PENGEMBANGAN PELAYANAN DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA.....	70
2.4.1 TANTANGAN.....	70
2.4.2 PELUANG.....	71
2.5 KETERKAITAN DENGAN PROGRAM PEMERINTAH PUSAT DAN PEMERINTAH DAERAH.....	72

2.5.1	TELAAHAN RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA MENENGAH NASIONAL (RPJMN) TAHUN 2025-2029	74
2.5.2	TELAAHAN RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM TAHUN 2025-2029.....	76
2.5.3	TELAAHAN RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA PANJANG DAERAH (RPJPD) PROVINSI DKI JAKARTA TAHUN 2025-2045	79
2.5.4	TELAAHAN RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA MENENGAH DAERAH (RPJMD) PROVINSI DKI JAKARTA TAHUN 2025-2029.....	81
2.5.5	TELAAHAN RENCANA TATA RUANG WILAYAH (RTRW) PROVINSI DKI JAKARTA	94
2.5.6	KETERKAITAN DENGAN KAJIAN LINGKUNGAN HIDUP STRATEGIS (KLHS).....	102
2.5.7	KETERKAITAN DENGAN TUJUAN PEMBANGUNAN BERKELANJUTAN (TPB)/SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG)	104
2.6	IDENTIFIKASI PERMASALAHAN BERDASARKAN TUGAS DAN FUNGSI PELAYANAN DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA.....	107
BAB 3 TUJUAN, SASARAN STRATEGI DAN ARAH KEBIJAKAN DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA		115
3.1	TUJUAN DAN SASARAN RENCANA STRATEGIS DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA TAHUN 2025-2029.....	115
3.1.1	VISI-MISI GUBERNUR DAN WAKIL GUBERNUR DKI JAKARTA TAHUN 2025-2029.....	115
3.1.2	VISI-MISI DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA TAHUN 2025-2029.....	119
3.1.3	TUJUAN DAN SASARAN RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA TAHUN 2025-2029....	122
3.2	STRATEGI RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA TAHUN 2025-2029.....	127
3.3	ARAH KEBIJAKAN DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA TAHUN 2025-2029	131
3.4	PENYUSUNAN POHON KINERJA RENCANA STRATEGIS DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA TAHUN 2025-2029.....	143
BAB 4 PROGRAM, KEGIATAN, SUBKEGIATAN , DAN KINERJA PENYELENGGARAAN BIDANG URUSAN.....		148
4.1	PROGRAM, KEGIATAN, SUBKEGIATAN PADA RENSTRA DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA.....	148
4.2	DUKUNGAN DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA UNTUK PROGRAM PRIORITAS PEMBANGUNAN DAERAH.....	175
4.3	INDIKATOR KINERJA UTAMA DAN INDIKATOR KINERJA KUNCI DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA.....	177
BAB 5 PENUTUP		182

DAFTAR TABEL

Tabel 1.	Jumlah Pegawai ASN Berdasarkan Jenis Kelamin	18
Tabel 2.	Jumlah pegawai berdasarkan Jabatan dan Jenis Kelamin.....	19
Tabel 3.	Jumlah pegawai berdasarkan tingkatan pendidikan dan keahlian.....	20
Tabel 4.	Distribusi pegawai pada jabatan struktural dan fungsional.....	21
Tabel 5.	Pengembangan Kompetensi yang Pernah Diikuti	22
Tabel 6.	Daftar Pengembangan Kompetensi	23
Tabel 7.	Kebutuhan Anggaran Dinas Bina Marga Tahun 2026-2030	28
Tabel 8.	Daftar Fasilitas Infrastruktur Teknologi.....	31
Tabel 9.	Jumlah Peralatan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta.....	32
Tabel 10.	Alat Berat Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta	33
Tabel 11.	Kendaraan Dinas Operasional (KDO) Dinas Bina Marga.....	34
Tabel 12.	Lokasi dan Status Aset Gudang Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta.....	37
Tabel 13.	Daftar Pompa Underpass Dinas Bina Marga	39
Tabel 14.	Daftar Aplikasi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta	40
Tabel 15.	Cakupan Pelayanan	45
Tabel 16.	Capaian Pembangunan Periode 2018-2024	49
Tabel 17.	Capaian Pembangunan/Peningkatan Jalur pejalan kaki (pedestrian) Periode 2016-2024	51
Tabel 18.	Capaian Pemeliharaan Berkala di DKI Jakarta	53
Tabel 19.	Jembatan Penyeberangan Orang Dibangun dan Direvitalisasi Periode Tahun 2018-2024	58
Tabel 20.	Tabel pembangunan/peningkatan JAK di DKI Jakarta periode 2023-2026	60
Tabel 21.	Realisasi capaian pelayanan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Dalam Periode Renstra 2023-2026.....	64
Tabel 22.	Tabel Keterkaitan Renstra Kementerian PU Tahun 2025-2029 dengan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029	78
Tabel 23.	Tabel Arah Kebijakan Transformasi.....	80
Tabel 24.	Isu strategis dan Arah Kebijakan Kota Jakarta Pusat yang berkaitan dengan Dinas Bina Marga	86
Tabel 25.	Isu Strategis dan Arah Kebijakan Kota Jakarta Utara yang berkaitan dengan Dinas Bina Marga	88
Tabel 26.	Isu Strategis dan Arah Kebijakan Kota Jakarta Barat yang berkaitan dengan Dinas Bina Marga	89
Tabel 27.	Isu Strategis dan Arah Kebijakan Kota Jakarta Selatan yang berkaitan dengan Dinas Bina Marga	91
Tabel 28.	Isu Strategis dan Arah Kebijakan Kota Jakarta Timur yang berkaitan dengan Dinas Bina Marga	93
Tabel 29.	Sistem Pusat Pelayanan dan Lokasinya	96
Tabel 30.	Kawasan Strategis Provinsi	99
Tabel 31.	Indikasi Program Utama Tahun 2025-2029 yang berkaitan dengan Tugas dan Fungsi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta.....	100
Tabel 32.	Keterkaitan antara RTRW dengan Tantangan dan Peluang Pengembangan Peluang Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta	101

Tabel 33. Identifikasi Permasalahan Berdasarkan Tugas dan Fungsi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta	108
Tabel 34. Teknik Merumuskan Tujuan dan Sasaran Renstra PD	126
Tabel 35. Tahapan Pembangunan Renstra Dinas Bina Marga Tahun 2025-2029	129
Tabel 36. Arah Kebijakan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2025-2029	131
Tabel 37. Penetapan Outcome/Hasil	144
Tabel 38. Identifikasi Critical Success Factors (CSF) Outcome/ Hasil	145
Tabel 39. Identifikasi Program Perangkat Daerah berdasarkan CSF Sasaran Renstra ...	147
Tabel 40. Kelengkapan Fasilitas Pejalan Kaki	155
Tabel 41. level kegiatan beserta indikator kinerjanya	169
Tabel 42. level sub kegiatan beserta indikator kinerjanya	169
Tabel 43. Teknik Merumuskan Program/Kegiatan/Subkegiatan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta	171
Tabel 44. Daftar Subkegiatan Prioritas dalam mendukung Program Prioritas Pembangunan Daerah.....	176
Tabel 45. Indikator Kinerja Utama (IKU) Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta	177
Tabel 46. Indikator Kinerja Kunci (IKK) Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta.....	178

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	Struktur Organisasi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta	17
Gambar 2	Diagram Data Penyerapan Anggaran	26
Gambar 3.	Kendaraan Dinas Operasional	35
Gambar 4.	Alat Berat, Kendaraan Dinas Operasional, dan Peralatan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta	36
Gambar 5.	Gudang material Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta	38
Gambar 6.	Cakupan Pelayanan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta.....	43
Gambar 7.	Capaian Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Secara Umum	47
Gambar 8	Jalan Tembus Pulogadung - Kelapa Gading Tahun 2023	49
Gambar 9	Jalan Akses KCIC - Halim Tahun 2023	49
Gambar 10	Jalan Tembus Ujung Menteng - Depo MRT Tahun 2024 Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga.....	50
Gambar 11	Gambar Trotoar Jl. JIS tahun 2023	52
Gambar 12	Gambar Trotoar Jl. MT. Haryono tahun 2024.....	52
Gambar 13	Gambar Trotoar Jl. HR. Rasuna Said tahun 2024	52
Gambar 14.	Kegiatan Pemeliharaan Jalan Hotmix	53
Gambar 15.	Kegiatan Peningkatan Jalan	54
Gambar 16	Kegiatan Pemeliharaan Jalan Lingkungan	55
Gambar 17	Kegiatan Pembangunan/ Peningkatan Kualitas	56
Gambar 18	JPO Mas Mansyur, JPO Sunter Muara, JPO Dewi Sartika.....	59
Gambar 19	JAK Mangga Dua Selatan, JAK Bendungan Hilir, Jakarta Pusat.....	61
Gambar 20.	JAK Jl. Nusa Indah, Jembatan Angkat Gandaria Jakarta Selatan.....	62
Gambar 21.	JAK Jl. Sekolah, JAK Jl. Pancoran, Jakarta Barat.....	62
Gambar 22.	JAK Jl. Cipinang, JAK. Jl. Otista, Jakarta Timur	63
Gambar 23	Skema Kerangka Keterkaitan RPJMN dan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029.....	76
Gambar 24	Visi dan Misi Renstra Kementerian Pekerjaan Umum Tahun 2025-2029	77
Gambar 25	Visi dan Misi RPJPD Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2045	79
Gambar 26	Arah Pengembangan Wilayah berdasarkan Potensi Ruang Eksisting.....	80
Gambar 27	Skema Turunan Misi Gubernur sampai dengan Sasaran Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta	82
Gambar 28.	Tema Pembangunan Wilayah Periode 2025-2029.....	84
Gambar 29.	Peta Pengembangan wilayah Jakarta Pusat.....	85
Gambar 30.	Peta Pengembangan Wilayah Jakarta Utara.....	87
Gambar 31	Peta Pengembangan Wilayah Jakarta Barat.....	89
Gambar 32	Peta Pengembangan Wilayah Jakarta Selatan	90
Gambar 33.	Peta Pengembangan Wilayah Jakarta Timur	92
Gambar 34.	Tujuan Penataan Ruang Provinsi DKI Jakarta	94
Gambar 35.	Jaringan jalur angkutan umum massal berbasis jalan berlajur khusus	98
Gambar 36	Tujuan Pembangunan Berkelanjutan	105
Gambar 37	Integrasi Pembangunan Berkelanjutan Dalam Perencanaan Pembangunan	105
Gambar 38.	Konsep Renstra Perangkat Daerah.....	123

Gambar 39.	Kerangka Keterkaitan Sasaran RPJMD dengan Tujuan Renstra Perangkat Daerah.....	123
Gambar 40.	Hubungan Nomenklatur Perangkat Daerah.....	149
Gambar 41	Uraian Nomenklatur Program Penyelenggaraan Jalan	150
Gambar 42	Jalan yang lengkap beserta perlengkapan jalan	154
Gambar 43.	Penempatan Utilitas pada SJUT	156
Gambar 44	Kondisi di dalam SJUT.....	157
Gambar 45.	Ducting Utilitas Terpadu dan Tiang Utilitas Terpadu	158
Gambar 46	Tipikal Penurunan Kondisi Jalan Terhadap Waktu	162
Gambar 47.	Uraian nomenklatur Program Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah Provinsi.....	168
Gambar 48.	Informasi Kegiatan Periode Renstra Tahun 2025-2029.....	180
Gambar 49.	Infrastruktur Provinsi DKI Jakarta pada Tahun 2029	181

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Pembangunan infrastruktur jalan memegang peranan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pemerataan pembangunan, serta peningkatan konektivitas antarwilayah. Dalam konteks pembangunan nasional dan daerah, keberadaan infrastruktur jalan yang andal, aman, dan berkelanjutan menjadi salah satu prasyarat utama untuk mempercepat mobilitas barang dan jasa serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat.

Dinas Bina Marga sebagai perangkat daerah yang bertanggung jawab dalam penyelenggaraan urusan pemerintahan di bidang kebinamargaan, memiliki peran strategis dalam mewujudkan infrastruktur jalan dan jembatan yang berkualitas. Tugas dan fungsi ini sejalan dengan prioritas pembangunan nasional serta arah kebijakan pembangunan daerah sebagaimana termuat dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) dan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD).

Periode tahun 2025–2029 merupakan masa yang krusial dalam menjawab tantangan pembangunan infrastruktur yang semakin kompleks, mulai dari peningkatan kebutuhan konektivitas, pemeliharaan infrastruktur eksisting, hingga adaptasi terhadap perubahan iklim dan urbanisasi yang pesat. Selain itu, dinamika kebutuhan masyarakat, perkembangan teknologi konstruksi, serta keterbatasan anggaran menjadi faktor yang harus direspons dengan perencanaan strategis yang adaptif dan berkelanjutan.

Penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Dinas Bina Marga Tahun 2025–2029 ini disusun sebagai dokumen perencanaan yang memuat arah kebijakan, tujuan, sasaran, strategi, dan program kegiatan pembangunan infrastruktur jalan dalam lima tahun ke depan. Dokumen ini menjadi acuan utama dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Dinas Bina Marga agar selaras dengan visi dan misi kepala daerah serta mampu menjawab kebutuhan masyarakat secara efektif dan efisien.

Melalui Renstra ini, diharapkan seluruh pemangku kepentingan memiliki panduan yang jelas dalam mendukung pembangunan infrastruktur jalan yang berkeadilan, berkelanjutan, dan berorientasi pada pelayanan publik yang prima.

1.1.1 PENGERTIAN RENCANA STRATEGIS DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA

Rencana Strategis (Renstra) Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta adalah dokumen perencanaan yang memuat visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan, program, dan kegiatan pembangunan yang akan dilaksanakan oleh Dinas Bina Marga selama periode lima tahun. Renstra ini disusun sebagai pedoman operasional dalam mewujudkan pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur jalan dan jembatan di wilayah DKI Jakarta secara terarah, efisien, efektif, dan berkelanjutan.

Fungsi dari Renstra Dinas Bina Marga adalah:

- 📌 Mewujudkan sistem infrastruktur jalan dan jembatan yang andal dan berkualitas, guna mendukung kelancaran mobilitas masyarakat dan distribusi barang.
- 📌 Memberikan arah kebijakan dan prioritas pembangunan infrastruktur, agar sejalan dengan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) dan Rencana Strategis Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.
- 📌 Menjamin akuntabilitas dan transparansi penyelenggaraan pemerintahan, khususnya dalam pelaksanaan pembangunan bidang bina marga.

Secara umum, Renstra ini menjadi dasar bagi penyusunan Rencana Kerja (Renja) tahunan dan pengukuran kinerja Dinas Bina Marga, serta menjadi instrumen untuk mengevaluasi sejauh mana pencapaian target pembangunan infrastruktur di Jakarta.

1.1.2 PROSES PENYUSUNAN RENCANA STRATEGIS DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA

Proses penyusunan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta ini dilaksanakan dalam tiga tahap, yaitu persiapan, penyusunan rancangan awal, dan penyusunan rancangan Renstra Perangkat Daerah.

1. **Persiapan Penyusunan Rencana Strategis Perangkat Daerah**

Tahapan persiapan penyusunan Renstra Perangkat Daerah dilakukan untuk menyiapkan keseluruhan kegiatan penyusunan Renstra Perangkat Daerah, yang meliputi :

Pembentukan Tim Penyusun Dokumen Renstra

Pembentukan tim penyusun Renstra Perangkat Daerah dimulai dari penyiapan rancangan Surat Keputusan Kepala Daerah tentang pembentukan tim penyusun Renstra Perangkat Daerah

Provinsi. Keanggotaan tim ini terdiri dari Pejabat dan Staf Dinas Bina Marga yang memiliki kemampuan dan kompetensi dalam bidang perencanaan dan penganggaran, bersama dengan unsur-unsur Satuan Kerja Perangkat Daerah terkait lainnya yang bertugas untuk mengumpulkan data dan informasi, menyusun dokumen Renstra sesuai tahapan dan tata cara termasuk melakukan pengendalian penyusunan kebijakan dokumen Renstra perangkat daerah.

Susunan keanggotaan tim penyusun Renstra Perangkat Daerah yang ditetapkan dengan keputusan kepala Perangkat Daerah ini sekurang-kurangnya sebagai berikut:

Ketua Tim : Kepala Perangkat Daerah

Sekretaris Tim : Sekretaris Perangkat Daerah/pejabat lainnya






Kelompok Kerja : Susunan kelompok kerja tim disesuaikan dan diwakili paling sedikit 1 (satu) orang dari setiap bidang.

Orientasi Mengenai Renstra Perangkat Daerah

Orientasi kepada seluruh anggota tim bertujuan untuk penyamaan persepsi dan memberikan pemahaman terhadap berbagai peraturan perundang-undangan berkaitan dengan perencanaan pembangunan nasional dan daerah, keterkaitannya dengan dokumen perencanaan lainnya, teknis penyusunan dokumen, dan menganalisis serta menginterpretasikan data dan informasi perencanaan pembangunan daerah yang diperlukan dalam menyusun dokumen perencanaan pembangunan daerah.

Penyusunan Agenda Kerja

Penentuan waktu agenda kerja dokumen Renstra Perangkat Daerah disesuaikan dengan penyusunan Rencana Pembangunan Daerah Tahun 2025-2029. Penyusunan Renstra Perangkat Daerah paling kurang menampilkan informasi target penyelesaian :

-  Penetapan Tim Penyusun Renstra
-  Penyusunan rancangan Renstra
-  Pelaksanaan forum perangkat daerah
-  Penyusunan rancangan akhir dan
-  Penetapan Renstra

Penyiapan Data dan Informasi

Penyiapan Data dan Informasi Perencanaan Pembangunan Daerah Pengumpulan data dan informasi dilakukan dengan langkah-langkah, sebagai berikut:

- 📌 Menginventarisasi data dan informasi yang dibutuhkan bagi penyusunan dokumen rencana pembangunan daerah dan disajikan dalam bentuk matrik untuk memudahkan analisis;
- 📌 Mengumpulkan data dan informasi yang akurat dari sumber-sumber yang dapat dipertanggungjawabkan; dan
- 📌 Menyiapkan tabel-tabel/matrik kompilasi data sesuai dengan kebutuhan analisis.

Data dan informasi yang perlu dikumpulkan dalam proses penyusunan dokumen Renstra, antara lain:

- 📌 Data capaian kinerja perangkat daerah tahun 2023 – 2025;
- 📌 Data statistik yang berkaitan dengan urusan perangkat daerah;
- 📌 Data Demografi pegawai perangkat daerah;
- 📌 Data aset dan keuangan perangkat daerah;
- 📌 Hasil evaluasi Renstra tahun 2023 – 2025; dan
- 📌 Kebijakan nasional yang berkaitan dengan urusan perangkat daerah.

2. Penyusunan Rancangan Renstra

Penyusunan Rancangan Renstra Perangkat Daerah terdiri dari 3 (tiga) tahapan yaitu :

Rancangan Awal Renstra

Rancangan Renstra merupakan penyempurnaan terhadap Rancangan Awal Renstra dengan berpedoman kepada Rancangan Rencana Pembangunan Daerah Tahun 2023 - 2026. Dalam perumusannya, Rancangan Renstra diinput ke dalam Sistem Informasi RPD.

Dalam tahapan ini beberapa hal yang dilakukan :

- 📌 Tim penyusun Renstra menyelaraskan Rancangan Awal Renstra dengan Rancangan Rencana Pembangunan Daerah Tahun 2025-2029.
- 📌 Perangkat Daerah menyelenggarakan Forum Perangkat Daerah / Lintas Daerah dengan berkoordinasi dengan Badan Perencanaan Pembangunan Daerah. Menyempurnakan rancangan awal renstra sebagai bahan diskusi Forum Perangkat Daerah/ lintas Perangkat Daerah menjadi Rancangan Renstra.
- 📌 Menyempurnakan Rancangan Renstra dengan Berita Acara Forum Perangkat Daerah.
- 📌 Menyerahkan Dokumen Rancangan Renstra ke Badan Perencanaan Pembangunan Daerah untuk diverifikasi.

- 📌 Menyempurnakan Rancangan Renstra sesuai berdasarkan hasil verifikasi Badan Perencanaan Pembangunan Daerah.

Rancangan Akhir Renstra

Penyusunan Rancangan Akhir merupakan penyempurnaan Rancangan Renstra. Penyempurnaan didasarkan pada dokumen RPJMD 2025-2029 yang telah ditetapkan dengan Peraturan Gubernur. Proses penyusunan rancangan akhir dimulai sejak Peraturan Gubernur tentang Renstra ditetapkan. Dalam penyusunannya, Rancangan Akhir Renstra memperhatikan keselarasan strategi, arah kebijakan dan program perangkat daerah dengan strategi, arah kebijakan dan program pembangunan daerah yang ditetapkan dalam RPJMD Tahun 2025 – 2029 dengan menyelaraskan target indikator kegiatan dan sub kegiatan dengan target indikator program dan mengkoordinasikannya kepada Badan Perencanaan Pembangunan Daerah untuk dapat diverifikasi dan diinput ke dalam Sistem Informasi Rencana Pembangunan Daerah (RPD).

Penetapan Renstra

Rancangan Akhir Renstra Perangkat Daerah yang telah disempurnakan disampaikan kembali ke Badan Perencanaan Pembangunan Daerah untuk proses penetapan Renstra. Selanjutnya, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah akan menyerahkan Renstra kepada Gubernur melalui Sekretaris Daerah untuk ditetapkan dengan Peraturan Gubernur.

1.2 LANDASAN HUKUM

Landasan hukum dalam penyusunan Rencana Strategis Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029, namun tidak terbatas pada peraturan-peraturan tersebut antara lain :

1. Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1959 Nomor 75);
2. Undang-Undang Nomor 17 tahun 2003 tentang Keuangan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4268);
3. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4421);

4. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 126, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4483);
5. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
6. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 112, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5038);
7. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5059);
8. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
9. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas (Lembaran Negara RI Tahun 2016 Nomor 69, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5871);
10. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 31, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6633);
11. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
12. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2024 tentang Provinsi Daerah Khusus Jakarta (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 76);
13. Undang-undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045 (Lembaran Negara Republik

Indonesia Tahun 2024 Nomor 194, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6987);

14. Undang-undang Nomor 151 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2024 tentang Provinsi Daerah Khusus Jakarta (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 399, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 7089);
15. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4655);
16. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 97, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4664);
17. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2008 tentang Tahapan, Tata Cara Penyusunan, Pengendalian dan Evaluasi Pelaksanaan Rencana Pembangunan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2008 nomor 21, Tambahan Lembaran Negara RI nomor 4817);
18. Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penyelenggaraan Kajian Lingkungan Hidup Strategis (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 228, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5941);
19. Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 77, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6042);
20. Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6322);
21. Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2019 tentang Laporan dan Evaluasi Penyelenggaraan Pemerintah Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 51, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 6323);
22. Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2019 tentang Perangkat Daerah (Lembaran Negara RI Tahun 2019 Nomor 187, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 6402);

23. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 31, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6633);
24. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur (Lembaran Negara RI Tahun 2015 Nomor 62);
25. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 56 tahun 2018 tentang Perubahan Kedua Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional (Lembaran Negara RI Tahun 2018 Nomor 107);
26. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 59 tahun 2017 tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 136);
27. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 2020 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak, Cianjur;
28. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum RI Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan;
29. Peraturan Menteri Dalam Negeri RI Nomor 86 Tahun 2017, tentang Tata Cara Perencanaan, Pengendalian dan Evaluasi Pembangunan Daerah, Tata Cara Evaluasi Rancangan Peraturan Daerah Tentang Rencana Pembangunan Daerah Pembangunan Jangka Panjang Daerah dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah, serta Tata Cara Perubahan Rencana Jangka Pembangunan Jangka Panjang Daerah, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah dan Rencana Kerja Pemerintah Daerah;
30. Keputusan Menteri Dalam Negeri RI Nomor 900.1-2850 Tahun 2025 tentang Perubahan Ketiga atas Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 050-5889 Tahun 2021 tentang Hasil Verifikasi, Validasi, dan Inventarisasi Pemutakhiran Klasifikasi, Kodefikasi, dan Nomenklatur Perencanaan Pembangunan dan Keuangan Daerah;
31. Instruksi Menteri Dalam Negeri RI Nomor 02 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah dan Rencana Strategis Perangkat Daerah Tahun 2025-2029;
32. Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 14 Tahun 2011 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan dan Penganggaran Terpadu



(Lembaran Daerah Provinsi DKI Jakarta Tahun 2011 Nomor 14, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 27);

33. Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 2 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2016 Tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Provinsi DKI Jakarta;
34. Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 3 Tahun 2022 tentang Pencabutan Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2014 Tentang Rencana Detail Tata Ruang Dan Peraturan Zonasi (Lembaran Daerah Provinsi DKI Jakarta Tahun 2022 Nomor 301);
35. Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 7 Tahun 2024 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (Lembaran Daerah Provinsi DKI Jakarta Tahun 2024 Nomor 103);
36. Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 8 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Tahun 2025-2045 (Lembaran Daerah Provinsi DKI Jakarta Tahun 2024 Nomor 104);
37. Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 2 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2025-2029;
38. Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 57 tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Bina Marga;
39. Surat Edaran Gubernur Provinsi DKI Jakarta nomor 3/SE/2025 Tentang Penyusunan Rencana Strategis Perangkat Daerah Tahun 2025-2029.

1.3 MAKSUD DAN TUJUAN

1.3.1 MAKSUD

Penyusunan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025–2029 dimaksudkan untuk:

-  Menjadi dokumen perencanaan strategis jangka menengah bagi Dinas Bina Marga yang memuat visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, arah kebijakan, serta program dan kegiatan prioritas di bidang infrastruktur jalan dan jembatan selama periode lima tahun.
-  Mengintegrasikan kebijakan pembangunan infrastruktur jalan dengan prioritas pembangunan nasional, rencana pembangunan daerah (RPJMD Provinsi DKI Jakarta 2025–2029), serta perencanaan sektoral lainnya guna mewujudkan kota yang terkoneksi, inklusif, dan berkelanjutan.

- Menjadi dasar akuntabilitas kinerja instansi pemerintah, khususnya dalam rangka mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*), transparan, dan berorientasi pada hasil (*result-based management*) dalam pelayanan infrastruktur publik.

1.3.2 TUJUAN

Tujuan penyusunan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025–2029 adalah:

- Menetapkan arah pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan yang responsif terhadap tantangan metropolitan global, seperti peningkatan konektivitas, kemacetan, perubahan iklim, dan tuntutan transportasi publik yang ramah lingkungan.
- Menjamin kesinambungan pembangunan infrastruktur jalan melalui perencanaan program dan kegiatan yang berorientasi pada efisiensi, efektivitas, keadilan, serta dampak sosial dan lingkungan yang positif.
- Mewujudkan infrastruktur jalan yang aman, inklusif, dan berkelanjutan melalui pendekatan pembangunan berwawasan lingkungan, ramah difabel, serta memperhatikan ketahanan infrastruktur terhadap bencana.
- Meningkatkan kinerja kelembagaan Dinas Bina Marga melalui penguatan koordinasi lintas sektor, pemanfaatan teknologi informasi (*smart infrastructure*), serta sistem evaluasi berbasis indikator kinerja utama (IKU).
- Mendukung pencapaian tujuan pembangunan berkelanjutan (SDGs) serta target dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) dan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2025–2045.

1.4 SISTEMATIKA PENULISAN

Berikut adalah sistematika penulisan Rencana Strategis (Renstra) Perangkat Daerah Tahun 2025–2029. Sistematika ini dirancang untuk memastikan bahwa dokumen Renstra selaras dengan arah pembangunan nasional dan daerah, serta memenuhi prinsip transparansi, akuntabilitas, dan partisipasi, antara lain:

BAB 1 PENDAHULUAN, Berisikan tentang:

- Merumuskan latar belakang penyusunan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029 berupa gambaran kondisi yang mendasari disusunnya Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029 dan dilengkapi dengan definisi, amanat regulasi, dan nilai strategis Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta.

2. Mengidentifikasi dasar hukum yang relevan dan signifikan dalam penyusunan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029, serta disusun sesuai dengan kaidah penyusunan produk hukum.
3. Menguraikan maksud dan tujuan penyusunan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029.
4. Menjelaskan sistematika penulisan yang berisi uraian ringkas tentang masing-masing bab dalam Renstra Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029.

BAB 2 GAMBARAN PELAYANAN, PERMASALAHAN DAN ISU STRATEGIS PERANGKAT DAERAH, Berisikan tentang:

1. Tugas, Fungsi dan Struktur Organisasi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
Memuat penjelasan umum tentang dasar hukum pembentukan Perangkat Daerah, struktur organisasi Perangkat Daerah, serta uraian tugas dan fungsi sampai dengan satu eselon di bawah kepala Perangkat Daerah (sampai eselon 3). Struktur Organisasi akan dituangkan dalam bentuk diagram.
2. Sumber Daya Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
Memuat penjelasan ringkas tentang macam sumber daya yang dimiliki Perangkat Daerah dalam menjalankan tugas dan fungsinya, mencakup sumber daya manusia dan aset/modal.
3. Kinerja Pelayanan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
Bagian ini menunjukkan tingkat capaian indikator kinerja dan anggaran Perangkat Daerah berdasarkan sasaran/target Renstra Perangkat Daerah periode sebelumnya dan capaian realisasi anggaran selama 5 tahun terakhir yang disertakan analisis faktor-faktor yang menyebabkan tercapai/tidak tercapainya target kinerja dan realisasi anggaran.
4. Tantangan dan Peluang Pengembangan Pelayanan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
Bagian ini mengemukakan hasil analisis potensi dan permasalahan kemudian dirumuskan menjadi tantangan dan peluang Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dan hasil analisis Renstra K/L, Rencana Tata Ruang dan Wilayah (RTRW), serta Kajian Lingkungan Hidup Strategis (KLHS) yang berimplikasi sebagai tantangan dan peluang bagi pengembangan pelayanan Perangkat Daerah.

5. Identifikasi Permasalahan Berdasarkan Tugas dan Fungsi Pelayanan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
Pada bagian ini dikemukakan permasalahan-permasalahan pelayanan Perangkat Daerah beserta faktor-faktor yang mempengaruhinya.
6. Penentuan Isu-isu Strategis
pada bab ini dibahas terkait penentuan isu strategis dinas bina marga sebagai dasar dalam menetapkan arah kebijakan, prioritas program, serta langkah-langkah operasional jangka menengah.

BAB 3 TUJUAN, SASARAN, STRATEGI DAN ARAH KEBIJAKAN, Berisikan tentang:

1. Tujuan dan Sasaran Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
Pada bagian ini dikemukakan isu-isu yang telah dirumuskan untuk menentukan tujuan dan sasaran perangkat daerah. Tujuan adalah hal-hal yang perlu dilakukan untuk menangani isu strategis perangkat daerah dan menjawab tujuan dan sasaran Renstra. Sedangkan sasaran adalah hasil yang diharapkan terwujudnya pada empat tahun yang akan datang. rumusan pernyataan strategi dan arah kebijakan, dapat menunjukkan relevansi dan konsistensi antar pernyataan RPJMD periode berkenaan dengan tujuan, sasaran, strategi, dan arah kebijakan Perangkat Daerah.
2. Strategi Dan Kebijakan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
Strategi adalah langkah yang berisikan program-program sebagai prioritas pembangunan perangkat daerah untuk mencapai sasaran. Arah kebijakan adalah rumusan kerangka pikir atau kerangka kerja untuk menyelesaikan permasalahan pembangunan dan mengantisipasi isu strategis perangkat daerah yang dilaksanakan secara bertahap sebagai penjabaran strategis.

BAB 4 PROGRAM, KEGIATAN, SUBKEGIATAN DAN KINERJA PENYELENGGARAAN BIDANG URUSAN, Berisikan tentang:

Pada bagian ini dikemukakan rencana program dan kegiatan, indikator kinerja, kelompok sasaran, dan pendanaan indikatif. Program yang digunakan dalam dokumen Renstra adalah Program yang tercantum dalam Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029.

1. Program, kegiatan, dan subkegiatan merupakan hasil *cascading* dari tujuan, sasaran, *outcome* dan *output*.
2. Program, kegiatan dan subkegiatan mengacu pada nomenklatur yang diatur dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri beserta pemutakhirannya.

BAB 2

GAMBARAN PELAYANAN

DINAS BINA MARGA

PROVINSI DKI JAKARTA

2.1 TUGAS, FUNGSI DAN STRUKTUR ORGANISASI DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA

Berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 2 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2016 Tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Provinsi DKI Jakarta dan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 57 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Perangkat Daerah, maka tugas pokok dan fungsi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dijabarkan sebagai berikut.

2.1.1 TUGAS DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA

Berdasarkan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 57 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Perangkat Daerah, Dinas Bina Marga mempunyai tugas menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang pekerjaan umum dan penataan ruang pada suburusan bidang jalan dan penyelenggaraan penerangan jalan umum.

2.1.2 FUNGSI DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA

Berdasarkan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 57 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Perangkat Daerah, Dinas Bina Marga menyelenggarakan fungsi:

- a. Penyusunan Rencana Strategis, Rencana Kerja, Rencana Kerja dan Anggaran Dinas Bina Marga;
- b. Pelaksanaan Rencana Strategis dan Dokumen Pelaksanaan Anggaran Dinas Bina Marga;
- c. Perumusan dan pelaksanaan kebijakan, proses bisnis, standar, dan prosedur Dinas Bina Marga;
- d. Perumusan, pengkoordinasian dan pelaksanaan kebijakan urusan pemerintahan bidang pekerjaan umum dan penataan ruang pada suburusan bidang jalan dan penyelenggaraan penerangan jalan umum;
- e. Pemantauan dan evaluasi pelaksanaan penyelenggaraan urusan pemerintahan bidang pekerjaan umum dan penataan ruang pada

suburusan bidang jalan dan penyelenggaraan penerangan jalan umum;

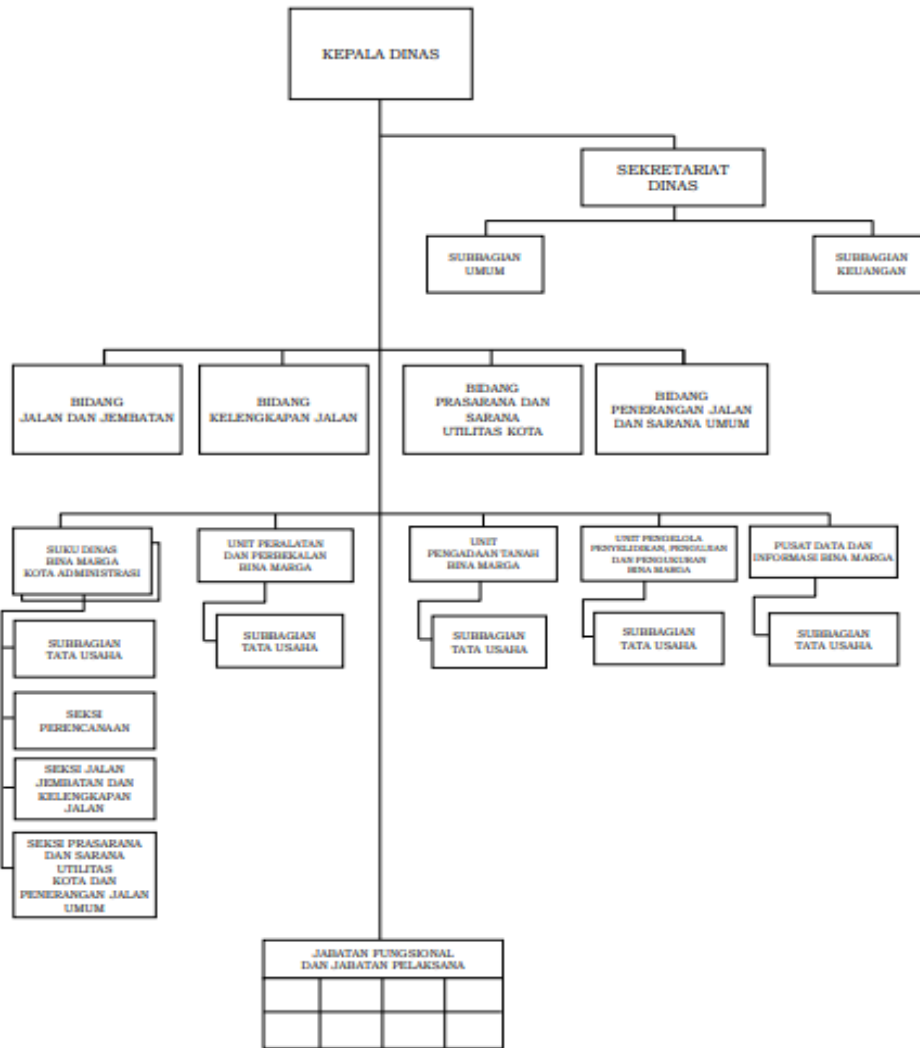
- f. Pembinaan, pengawasan dan pengendalian pelaksanaan penyelenggaraan urusan pemerintahan bidang pekerjaan umum dan penataan ruang pada suburusan bidang jalan dan penyelenggaraan penerangan jalan umum;
- g. Pelaksanaan kerjasama dan koordinasi dengan PD/UKPD dan/atau instansi pemerintah/swasta/organisasi dalam pelaksanaan penyelenggaraan urusan pemerintahan bidang pekerjaan umum dan penataan ruang pada sub urusan bidang jalan dan penyelenggaraan penerangan jalan umum;
- h. Pengelolaan data, informasi dan transformasi digital pelaksanaan penyelenggaraan urusan pemerintahan bidang pekerjaan umum dan penataan ruang pada sub urusan bidang jalan dan penyelenggaraan penerangan jalan umum;
- i. Perencanaan, pembangunan dan peningkatan, pemeliharaan, perawatan, pengendalian, pemantauan, evaluasi dan pengamanan jalan, jembatan dan bangunan pelengkap jalan beserta perlengkapan jalan dan penerangan jalan umum;
- j. Penelitian dan pengembangan di bidang jalan, jembatan dan bangunan pelengkap jalan beserta perlengkapan jalan dan penerangan jalan umum;
- k. Pelayanan penyelidikan, pengujian dan pengukuran di bidang bina marga;
- l. Pemantauan dan evaluasi ketersediaan dan kelaikan jalan, jembatan dan bangunan pelengkap jalan beserta perlengkapan jalan;
- m. Pemberian dukungan teknis kepada masyarakat dan perangkat daerah untuk bidang jalan, jembatan dan bangunan pelengkap jalan beserta perlengkapan jalan dan penerangan jalan umum;
- n. Pelaksanaan pembangunan dan preservasi peningkatan jalan dan jembatan dan penerangan jalan umum, rehabilitasi dan peningkatan jalan dan jembatan dan peningkatan sarana dan prasarana pekerjaan umum;
- o. Pengawasan dan penindakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundangan-undangan di bidang bina marga;
- p. Pelaksanaan evaluasi dan penetapan laik fungsi, audit keselamatan jalan dan jembatan serta leger jalan;
- q. Pelaksanaan kesekretariatan Dinas Bina Marga;

- r. Pelaksanaan koordinasi, pemantauan, evaluasi, pelaporan, dan pertanggungjawaban pelaksanaan tugas dan fungsi Dinas Bina Marga;
- s. Pelaksanaan tugas dan fungsi kedinasan lain yang diberikan oleh Gubernur dan/atau Sekretaris Daerah

2.1.3 STRUKTUR ORGANISASI DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA

Berdasarkan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 57 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Perangkat Daerah, struktur organisasi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta disusun guna mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi dalam urusan pemerintahan bidang pekerjaan umum, khususnya pada sub-urusan jalan dan jembatan. Struktur organisasi Dinas Bina Marga terdiri dari unsur pimpinan, unsur pembantu pimpinan, unsur pelaksana teknis, dan unsur pendukung lainnya, sebagai berikut:

**BAGAN STRUKTUR ORGANISASI
DINAS BINA MARGA**



Gambar 1 Struktur Organisasi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
 Sumber: Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 57 Tahun 2022

2.2 SUMBER DAYA DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA

Dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta, diperlukan sumber daya yang memadai baik dari segi manusia, keuangan, sarana dan prasarana, maupun sistem pendukung lainnya. Berikut adalah gambaran kondisi sumber daya yang dimiliki:

2.2.1 SUMBER DAYA MANUSIA DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA

Sebagai salah satu perangkat daerah yang memiliki peran strategis dalam pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur jalan dan jembatan, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dituntut untuk memiliki kapasitas sumber daya manusia yang andal, profesional, dan adaptif terhadap dinamika kebutuhan pelayanan publik. Dalam rangka penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Dinas Bina Marga Tahun 2025–2029, ketersediaan dan distribusi sumber daya manusia menjadi salah satu aspek penting yang perlu dianalisis guna memastikan keselarasan antara kapasitas organisasi dan target pembangunan infrastruktur ke depan.

Penyajian data berikut menggambarkan kondisi terkini sumber daya manusia, khususnya Aparatur Sipil Negara (ASN) di lingkungan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta. Data ini mencakup jumlah pegawai berdasarkan unit kerja dan jenis kelamin, serta menjadi salah satu dasar dalam perumusan strategi penguatan kelembagaan, pengembangan kompetensi aparatur, dan pemenuhan kebutuhan SDM yang mendukung pencapaian sasaran strategis lima tahun ke depan.

Jumlah pegawai (ASN & Non-ASN)

Tabel 1. Jumlah Pegawai ASN Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Unit Kerja	Jumlah Pegawai		Jumlah Total Pegawai
		Laki - Laki	Perempuan	
1	Kepala Dinas	1	0	1
2	Sekretariat	23	15	38
3	Bidang Jalan dan Jembatan	23	6	29
4	Bidang Prasarana dan Sarana Utilitas Kota	11	11	22
5	Bidang Kelengkapan Jalan	14	8	22
6	Bidang Penerangan Jalan dan Sarana Umum	16	6	22
7	Unit Pengadaan Tanah Bina Marga	10	5	15
8	Pusat Data dan Informasi Bina Marga	8	3	11

No	Unit Kerja	Jumlah Pegawai		Jumlah Total Pegawai
		Laki - Laki	Perempuan	
9	Unit Peralatan dan Perbekalan Bina Marga	13	5	18
10	Unit Pengelola Penyelidikan, Pengujian dan Pengukuran Bina Marga	9	9	18
11	Suku Dinas Bina Marga Kota Administrasi Jakarta Pusat	34	13	47
12	Suku Dinas Bina Marga Kota Administrasi Jakarta Barat	35	14	49
13	Suku Dinas Bina Marga Kota Administrasi Jakarta Selatan	38	13	51
14	Suku Dinas Bina Marga Kota Administrasi Jakarta Timur	35	15	50
15	Suku Dinas Bina Marga Kota Administrasi Jakarta Utara	34	6	40
	Total	304	129	433
	Persentase	70.21%	29.79%	100%

Sumber: Data Kepegawaian Dinas Bina Marga, April 2025

Berdasarkan data distribusi pegawai pada Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta, total jumlah pegawai adalah 433 orang, yang terdiri dari 304 pegawai laki-laki (70,21%) dan 129 pegawai perempuan (29,79%). Unit kerja dengan jumlah pegawai terbanyak adalah Suku Dinas Bina Marga Kota Administrasi Jakarta Selatan dengan jumlah pegawai sebanyak 51 orang, sedangkan unit kerja dengan jumlah pegawai paling sedikit adalah Pusat Data dan Informasi dengan jumlah pegawai sebanyak 11 orang. Secara umum, seluruh unit kerja menunjukkan pola distribusi yang serupa, yakni jumlah pegawai laki-laki lebih tinggi dibandingkan perempuan.

Tabel 2. Jumlah pegawai berdasarkan Jabatan dan Jenis Kelamin

No	Jabatan		Jabatan Terisi		Jmlh	Ket
	Kelompok	Slot	Laki-laki	Perempuan		
1	Eselon I	-	0	0	0	
2	Eselon II	1	1	0	1	
3	Eselon III	14	11	2	13	1 Plt.
4	Eselon IV	26	20	4	24	2 Plt.
	Sub Total	41	32	6	38	
5	JFT	7	6	1	7	

No	Jabatan		Jabatan Terisi		Jmlh	Ket
	Kelompok	Slot	Laki-laki	Perempuan		
6	JFU	388	266	122	388	Termasuk 7 Ketua Sub Kelompok Yang Belum Disetarakan Menjadi JF
	Total	436	304	129	433	

Sumber: Data Kepegawaian Dinas Bina Marga, April 2025




Kualifikasi pendidikan dan keahlian

Penyusunan strategi pembangunan infrastruktur yang efektif dan berkelanjutan memerlukan dukungan sumber daya manusia yang memiliki kualifikasi pendidikan dan keahlian yang sesuai dengan kompleksitas pekerjaan. Oleh karena itu, analisis terhadap latar belakang pendidikan pegawai menjadi bagian penting dalam perencanaan kebutuhan SDM ke depan, termasuk dalam penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025–2029.

Tabel 3. Jumlah pegawai berdasarkan tingkatan pendidikan dan keahlian

No.	Tingkat Pendidikan	Jumlah	%	%
		(Orang)	dari Sub Total	dari Total
I.	Latar Belakang Teknik			
1	Sekolah Teknik Menengah/ Sekolah Menengah Kejuruan	16	4.92%	3.70%
2	Diploma III Teknik	51	15.69%	11.78%
3	Sarjana Teknik (S1)	212	65.23%	48.96%
4	Pasca Sarjana Teknik (S2)	45	13.85%	10.39%
5	Doktor Teknik (S3)	1	0.31%	0.23%
	Sub Total	325	100%	75.06%
II.	Latar Belakang Non Teknik			
1	Sekolah Dasar	1	0.93%	0.23%
2	Sekolah Menengah Pertama	3	2.78%	0.69%
3	Sekolah Menengah Atas/ Sederajat	45	41.67%	10.39%
4	Diploma III	7	6.48%	1.62%
5	Sarjana Non Teknik (S1)	25	23.15%	5.77%
6	Pasca Sarjana Non Teknik (S2)	27	25.00%	6.24%
7	Doktor Non Teknik (S3)	0	0.00%	0.00%
	Sub Total	108	100%	24.94%
	Total	433		100%


Sumber: Data Kepegawaian Dinas Bina Marga, April 2025

-  Distribusi jabatan struktural dan fungsional
 Struktur organisasi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta ditopang oleh komposisi pegawai yang menempati jabatan struktural maupun fungsional dengan berbagai tingkatan pangkat dan golongan. Distribusi ini mencerminkan jenjang karier, pengalaman kerja, dan kualifikasi ASN yang berperan dalam pelaksanaan kegiatan di Dinas Bina Marga.

Tabel 4. Distribusi pegawai pada jabatan struktural dan fungsional

No	Pangkat/ Golongan	Jumlah Pegawai	Keterangan	
1	Pembina/IV	IV/c	1	Laki-Laki = 1, Perempuan = 0
		IV/b	10	Laki-Laki = 9, Perempuan = 1
		IV/a	19	Laki-Laki = 13, Perempuan = 6
2	Penata/III	III/d	94	Laki-Laki = 67, Perempuan = 27
		III/c	40	Laki-Laki = 27, Perempuan = 13
		III/b	104	Laki-Laki = 69, Perempuan = 35
		III/a	81	Laki-Laki = 58, Perempuan = 23
3	Pengatur/II	II/d	60	Laki-Laki = 39, Perempuan = 21
		II/c	18	Laki-Laki = 16, Perempuan = 2
		II/b	2	Laki-Laki = 2, Perempuan = 0
		II/a	1	Laki-Laki = 1, Perempuan = 0
4	Juru/I	I/d	0	Laki-Laki = 0, Perempuan = 0
		I/c	0	Laki-Laki = 0, Perempuan = 0
		I/b	0	Laki-Laki = 0, Perempuan = 0
		I/a	0	Laki-Laki = 0, Perempuan = 0
5	PPPK	IX	2	Laki-Laki = 1, Perempuan = 1
		VII	1	Laki-Laki = 1, Perempuan = 0
Total		433		

Sumber: Data Kepegawaian Dinas Bina Marga, April 2025

-  Pengembangan Kompetensi dan Pelatihan yang Pernah Diikuti
 Pegawai ASN yang berada di lingkungan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta telah mengikuti pengembangan kompetensi dan pelatihan yang mendukung kinerja dari tugas pokok dan fungsi serta jabatannya.

Tabel 5. Pengembangan Kompetensi yang Pernah Diikuti

No	Rumpun Bangkom	Nama Pengembangan Kompetensi
1	Fungsional	Pelatihan Bendahara Pengeluaran
		Pelatihan Bendahara Penerimaan
		Diklat Verifikator Keuangan
		Diklat Kearsipan
		Pelatihan PPNS
2	Manajerial	Pelatihan Kepemimpinan Administrator (PKA)
		Pelatihan Kepemimpinan Pengawas (PKP)
		Orientasi PPPK
		Pelatihan Kepemimpinan (PKN)
3	Pemerintahan	Diklat SPIP
		Bimbingan Teknis Pengelolaan Aset
		Diklat Pelayanan Publik
		Diklat Penyusunan Pelaporan Keuangan
		Diklat Pengelolaan Keuangan Daerah
		Pelatihan Pengelolaan Penatausahaan Keuangan
		Pelatihan Manajemen Perencanaan Pembangunan Daerah (MPPD)
		Diklat Manajemen Strategik
		Pelatihan Pembangunan Berkelanjutan
4	Sosial Kultural	Diklat Manajemen Resiko
		Diklat Bahasa Inggris untuk Presentasi
		Diklat Bekerja Penuh Makna
		Diklat Sosial Kultural Jenjang I
		Diklat Manajemen Stress
		Proses Bisnis Terintegrasi
5	Teknis	Diklat Pengelolaan BMD
		Diklat Kaji Cepat Bencana
		Diklat Statistik Sektoral
		Diklat Komunikasi Publik
		Diklat Sensitivitas Disabilitas
		Diklat Coaching dan Mentoring
		Diklat Teknis Pengelolaan Arsip Dinamis
		Diklat Komputer Dasar dan Lanjutan

Sumber: Data Dinas Bina Marga



Kebutuhan pengembangan SDM ke depan

Dalam pengembangan kompetensi SDM yang ada, diperlukan pelatihan kedepannya sesuai kebutuhan dari perkembangan demi kemajuan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta. Berikut adalah nama pengembangan kompetensi yang diikuti:

Tabel 6. Daftar Pengembangan Kompetensi

No.	Jenis Bangkom	Nama Pengembangan Kompetensi
1	Pelatihan Teknis	Manajemen Proyek
		Pengelolaan Barang Milik Daerah (BMD)
		Bendahara Pengeluaran
		Manajemen Perencanaan Pembangunan Daerah (MPPD)
		Bendahara Penerimaan
		Manajemen Stres
2	Pelatihan Fungsional	Pengadaan Barang dan Jasa (Barjas)
		Kearsipan
3	Pelatihan Pemerintahan	Manajemen Sumber Daya Manusia
4	Pelatihan	Pengawasan dan Pengendalian Pekerjaan Konstruksi
		Teknis Penyusunan dan Tata Naskah Dinas
		Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) Tipe C
		Penyusunan Estimasi Biaya dan Kontrak Pekerjaan Konstruksi
		Perencanaan-Penyusun Program Anggaran dan Pelaporan
		Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP)
		Manajemen Risiko
		Pengelolaan dan Pelaporan Keuangan Berbasis Akrua
		Manajemen Data-Pengelolaan Data Berbasis Digital
		Kepemimpinan Pengawas
		Kepemimpinan Administrator
		Komunikasi Publik
		Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (K3 Konstruksi)
		Sekretaris
		Pelatihan Kepemimpinan Nasional
		Campuran Beraspal Panas
Fungsional Penata Kelola Jalan dan Jembatan Ahli Muda		
Jaminan Mutu Hasil Pengujian/Pengukuran		

No.	Jenis Bangkom	Nama Pengembangan Kompetensi
		Mitigasi Risiko dan Permasalahan Pengadaan Tanah
		Pengadaan Tanah
		Penjamin Mutu Aspal pada Pekerjaan Jalan dan Jembatan
		Perencanaan Geometri Jalan
		Perlindungan dan Pengamanan Aset
		Laboratorium Mekanika Tanah Pekerjaan Jalan dan Jembatan
		Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS)
5	E- Learning (Microlearning)	Pengelolaan Penatausahaan Keuangan

Sumber: Data Kepegawaian Dinas Bina Marga, April 2025

2.2.2 SUMBER DAYA KEUANGAN DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA

Merupakan aspek pendanaan yang tersedia dan digunakan untuk menunjang program dan kegiatan, beberapa hal yang menjadi perhatian :

Alokasi anggaran

Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) adalah rencana keuangan tahunan pemerintahan daerah yang ditetapkan melalui peraturan daerah dan menjadi dasar bagi pemerintah daerah dalam melaksanakan pendapatan dan belanja daerah selama satu tahun anggaran. Setelah APBD disahkan, akan disediakan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Perubahan (APBD-P).

Sumber pendanaan (PAD, Dana Transfer Pemerintah Pusat, Hibah, dan lain-lain)

Pendapatan daerah adalah semua penerimaan daerah yang menjadi hak daerah dan diakui sebagai penambah nilai kekayaan bersih. Pendapatan daerah terdiri dari:

a. Pendapatan Asli Daerah (PAD)

Sumber pendapatan yang berasal dari Pendapatan Asli Daerah adalah:

- Pajak Daerah
- Retribusi Daerah
- Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah yang Dipisahkan
- Lain-lain PAD yang Sah

b. Transfer Pemerintah Pusat

Merupakan dana dari APBN yang dialokasikan dan disalurkan kepada daerah, terdiri dari:

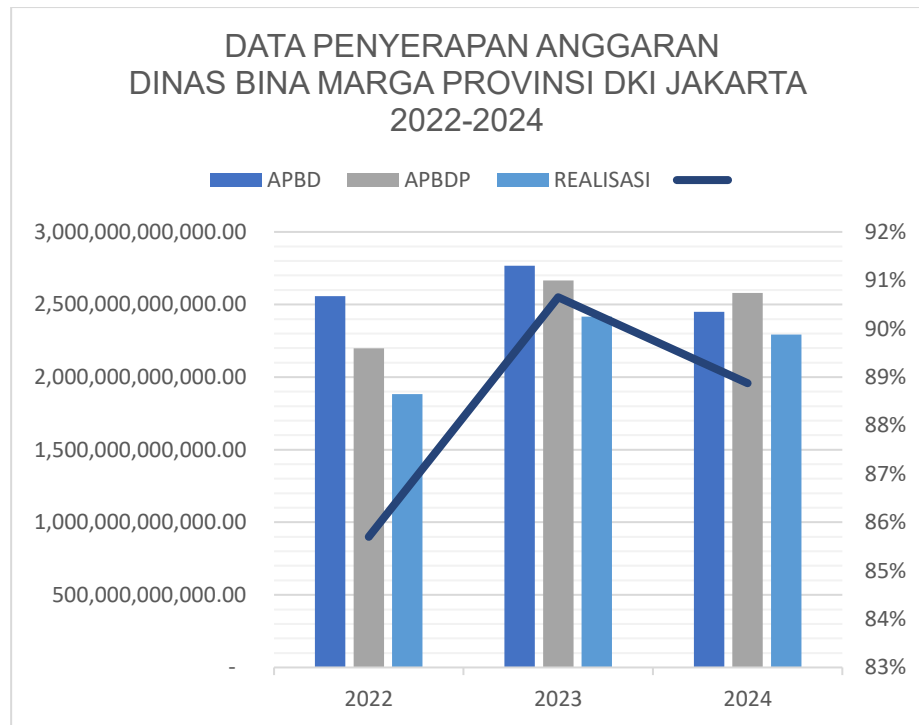
- Dana Alokasi Umum (DAU): bersifat *block grant*, digunakan untuk membiayai kebutuhan umum pemerintahan.
- Dana Alokasi Khusus (DAK): bersifat *earmarked*, ditujukan untuk kegiatan spesifik, seperti pembangunan jalan, jembatan, air bersih, pendidikan, dan kesehatan.
- DAK Fisik (untuk infrastruktur)
- DAK Non-Fisik (untuk operasional kegiatan pelayanan publik)
- Dana Bagi Hasil (DBH): bagian dari pendapatan negara yang dibagikan ke daerah, misalnya dari sektor pajak dan sumber daya alam.

 **Efektivitas penggunaan anggaran**

Efektivitas anggaran merujuk pada sejauh mana alokasi dan pemanfaatan anggaran dapat menghasilkan *output* dan *outcome* yang sesuai dengan tujuan dan sasaran strategis yang telah ditetapkan. Efektivitas anggaran bukan sekadar soal serapan anggaran, tetapi menyangkut kemampuan anggaran dalam menggerakkan hasil yang nyata, terukur, dan bermanfaat bagi masyarakat. Untuk itu, pendekatan berbasis kinerja, pemantauan yang ketat, serta koordinasi lintas sektor menjadi kunci untuk mewujudkan pengelolaan anggaran yang benar-benar efektif dan berdampak.

 **Tren anggaran lima tahun terakhir**

Hal ini untuk membandingkan perkiraan kebutuhan dalam merealisasikan *output* dan *outcome* yang ingin dicapai. Tren anggaran juga dapat menjadi prediksi dalam penyusunan target Renstra dengan mempertimbangkan kemampuan penyediaan anggaran Pemerintah Daerah. Apabila ada kenaikan akan perkembangan kebutuhan infrastruktur dan target yang ingin dicapai, perlu dilakukan penyesuaian terhadap anggaran pada tahun tersebut.



Gambar 2 Diagram Data Penyerapan Anggaran
Dinas Bina Marga Tahun 2022-2024
sumber: Data Olahan Dinas Bina Marga

Pada periode tahun 2022–2024, realisasi anggaran menunjukkan tren positif meskipun terdapat fluktuasi. Pada tahun 2022, realisasi mencapai Rp1,88 triliun atau 86% dari pagu anggaran, lebih rendah akibat penyesuaian pagu APBDP. Tahun 2023 mengalami peningkatan signifikan dengan realisasi Rp2,41 triliun atau 91% dari pagu anggaran, yang merupakan capaian tertinggi dalam tiga tahun terakhir. Sementara itu, pada 2024 realisasi mencapai Rp2,29 triliun atau 89% dari pagu anggaran, sedikit menurun dibanding 2023 namun tetap lebih baik dibanding capaian 2022, sehingga secara umum tingkat penyerapan anggaran tergolong baik dan konsisten dalam mendukung program kerja.



Kebutuhan Anggaran Tahun 2026-2030

Dalam rangka mewujudkan pelayanan infrastruktur jalan yang optimal dan berkelanjutan, Dinas Bina Marga menetapkan arah pembangunan yang berbasis pada kondisi ideal sesuai dengan kebutuhan masyarakat dan dinamika pertumbuhan wilayah. Untuk mendukung pelaksanaan program dan kegiatan strategis yang telah direncanakan, diperlukan alokasi anggaran yang proporsional dan berkesinambungan.

Kebutuhan anggaran Dinas Bina Marga pada periode tahun 2026 hingga 2030 disusun berdasarkan pendekatan kebutuhan riil di lapangan, mempertimbangkan kondisi eksisting infrastruktur, target capaian kinerja, serta proyeksi pembangunan wilayah. Anggaran ini mencakup berbagai program prioritas seperti pembangunan jalan baru, pemeliharaan dan rehabilitasi jalan, pembangunan jembatan, serta peningkatan konektivitas antarwilayah. Adapun rincian kebutuhan anggaran untuk setiap program yang dirancang selama periode tahun 2026–2030 adalah sebagai berikut:

Tabel 7. Kebutuhan Anggaran Dinas Bina Marga Tahun 2026-2030

PROGRAM	KEBUTUHAN ANGGARAN TAHUN 2026-2030					
	Alokasi 2026	Alokasi 2027	Alokasi 2028	Alokasi 2029	Alokasi 2030	Total
Program Penyelenggaraan Jalan	2,936,814,752,162	2,927,209,051,534	3,257,365,356,745	3,784,397,613,127	3,365,783,928,245	16,271,570,701,813

Sumber: Data Dinas Bina Marga

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa kebutuhan anggaran Dinas Bina Marga untuk menjalankan program prioritas Program Penyelenggaraan Jalan diperkirakan sebesar Rp 16,271,570,701,813,- dari tahun 2026-2030. Dengan tersusunnya kebutuhan anggaran ini, diharapkan program dan kegiatan prioritas Dinas Bina Marga dapat dilaksanakan secara optimal dan tepat sasaran. Alokasi anggaran yang memadai menjadi kunci dalam mendukung terwujudnya infrastruktur jalan yang andal, aman, dan berkelanjutan, yang pada akhirnya akan mendorong pertumbuhan ekonomi daerah, meningkatkan konektivitas jalan, serta memberikan manfaat nyata bagi masyarakat luas. Oleh karena itu, dukungan dari seluruh pemangku kepentingan sangat diperlukan agar rencana ini dapat direalisasikan sesuai dengan tujuan pembangunan jangka menengah yang telah ditetapkan.

2.2.3 SUMBER DAYA SARANA DAN PRASARANA DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA

Menjelaskan ketersediaan dan kondisi fisik aset pendukung pelayanan:

Kantor dan fasilitas kerja

Untuk mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi dalam penyelenggaraan pembangunan serta pemeliharaan infrastruktur jalan, jembatan, dan fasilitas pendukung transportasi, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta didukung oleh jaringan kantor yang tersebar di tingkat provinsi maupun kota administrasi.

Kantor pusat Dinas Bina Marga berlokasi di Gedung Dinas Teknis Jatibaru, Jakarta Pusat, yang menjadi pusat koordinasi, perencanaan, dan pengendalian program kerja di tingkat provinsi. Sementara itu, pada tingkat wilayah kota administrasi, pelayanan teknis dilaksanakan oleh Suku Dinas Bina Marga yang berkantor di kompleks Kantor Wali Kota pada lima wilayah kota administrasi, yaitu Jakarta Pusat, Jakarta Selatan, Jakarta Barat, Jakarta Timur, dan Jakarta Utara.

Sebaran kantor ini dirancang untuk memastikan aksesibilitas pelayanan, memperkuat koordinasi lintas perangkat daerah, serta mendekatkan pelayanan teknis kepada masyarakat. Adapun lokasi dan keterangan operasional masing-masing unit kerja dijabarkan pada tabel berikut:

Tabel 7 Lokasi Kantor Dinas Bina Marga

Unit Kerja	Alamat Kantor	Keterangan Tambahan
Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta (Kantor Pusat)	Gedung Dinas Teknis Jatibaru, Jl. Taman Jatibaru No. 1, Tanah Abang, Jakarta Pusat. (Lantai 11 s.d 14)	Kantor pusat, pelayanan administrasi dan koordinasi program provinsi.
Suku Dinas Bina Marga Kota Administrasi Jakarta Pusat	Komplek Kantor Wali Kota Jakarta Pusat, Jl. Tanah Abang I, Blok D, Jakarta Pusat	Unit pelaksana teknis di wilayah Jakarta Pusat.
Suku Dinas Bina Marga Kota Administrasi Jakarta Selatan	Kantor Wali Kota Jakarta Selatan, Jl. Prapanca Raya No. 9, Blok B Lt. 8, Jakarta Selatan	Sudin menempati blok dan lantai khusus dalam kompleks Kantor Wali Kota.
Suku Dinas Bina Marga Kota Administrasi Jakarta Barat	Kantor Wali Kota Jakarta Barat, Jl. Kembangan Raya No. 2, Jakarta Barat	Akses langsung dari komplek pemerintahan kota Jakarta Barat.

Unit Kerja	Alamat Kantor	Keterangan Tambahan
Suku Dinas Bina Marga Kota Administrasi Jakarta Timur	Kantor Wali Kota Jakarta Timur, Gedung D Lt. 9, Jl. Dr. Sumarno, Jakarta Timur	Sudin menempati gedung dan lantai khusus dalam kompleks Kantor Wali Kota.
Suku Dinas Bina Marga Kota Administrasi Jakarta Utara	Kantor Wali Kota Jakarta Utara, Jl. Laksda Yos Sudarso No. 27, Jakarta Utara	Unit pelaksana wilayah utara, satu kompleks dengan sekretariat kota.
Laboratorium UP.PPP (Unit Pengelola Penyelidikan, Pengujian, dan Pengukuran)	Jl. D.I. Panjaitan Kav. 583, Jakarta Timur.	
Unit Peralatan & Perbekalan (ALKAL)	Jl. D.I. Panjaitan Kav. 584, Jakarta Timur.	

Sumber: Data Dinas Bina Marga

Ketersediaan dan kondisi fisik sarana perkantoran tersebut menjadi fondasi penting dalam mendukung kelancaran pelaksanaan program pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur. Dengan dukungan prasarana yang memadai, diharapkan pelayanan publik dapat berjalan lebih optimal, transparan, serta responsif terhadap kebutuhan masyarakat.



Infrastruktur teknologi (komputer, jaringan, server)

Sebagai salah satu perangkat daerah yang memiliki tanggung jawab besar dalam pembangunan dan pemeliharaan jaringan jalan serta prasarana pendukungnya, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta ditopang oleh berbagai fasilitas pendukung berbasis teknologi informasi. Keberadaan infrastruktur teknologi menjadi kunci untuk memastikan kelancaran proses perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, hingga evaluasi program kerja.

Fasilitas pendukung tersebut mencakup komputer, jaringan komunikasi data, serta server pusat yang berfungsi sebagai *backbone* dalam pengelolaan data teknis maupun administratif. Infrastruktur jaringan yang handal memungkinkan proses integrasi data lintas bidang dan unit kerja berjalan secara berkala, termasuk data inventaris jalan, kondisi prasarana, dokumen perencanaan, serta hasil monitoring di lapangan.

Untuk memastikan pengelolaan sistem informasi yang efektif, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta memiliki unit khusus yang

menangani aspek teknologi, yaitu Pusat Data dan Informasi (Pusdatin) Bina Marga.

Tabel 8. Daftar Fasilitas Infrastruktur Teknologi
Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta

No	Nama	Jumlah	Satuan
1	Komputer	260	Unit
2	Laptop	20	Unit
3	Server	17	Unit
4	CCTV	195	Unit
5	Aplikasi	18	Unit
6	Firewall	1	Unit
7	Ms. Office	10	License
8	Paques (Big Data)	1	License
9	Interactive Panel	10	Unit
10	Video Wall	8	Unit
11	Printer	107	Unit

Sumber: Data Dinas Bina Marga (2024)

Ketersediaan infrastruktur teknologi ini menunjukkan komitmen Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dalam menerapkan prinsip *good governance* berbasis data dan teknologi modern, sehingga setiap proses perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, dan evaluasi pembangunan infrastruktur jalan di Jakarta dapat dilaksanakan secara lebih efektif, transparan, dan terukur.



Peralatan operasional (alat berat, kendaraan dinas, dll)

Dalam mendukung pelaksanaan tugas pokok dan fungsi, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dilengkapi juga dengan berbagai peralatan operasional berupa kendaraan dinas operasional, kendaraan dinas operasional khusus, alat berat, serta sarana pendukung lainnya. Peralatan ini menjadi instrumen vital dalam memastikan kelancaran kegiatan pemeliharaan jalan, pembangunan jalur pejalan kaki (pedestrian), hingga respons cepat terhadap permasalahan infrastruktur perkotaan.

Untuk memastikan pengelolaan peralatan dan kendaraan operasional yang efektif, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta memiliki unit khusus yang mampu pengelolaan armada peralatan, kesiapsiagaan logistik, pemeliharaan, serta dukungan operasi lapangan, yaitu Unit ALKAL (Unit Peralatan dan Perbekalan) Bina Marga.

Adapun daftar inventaris peralatan operasional dan alat berat dapat dilihat sebagaimana berikut:

Tabel 9. Jumlah Peralatan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta

No	Nama Barang	Jumlah Eksisting						Total Eksisting	Eksisting Baik
		s.d 2019	2020	2021	2022	2023	2024		
1	Stamper Kodok	24	0	50	10	0	50	134	60
2	Stamper Kuda	24	0	5	6	0	0	35	6
3	Baby Roller	60	0	0	10	50	0	120	60
4	Asphalt Cutter	24	0	0	12	12	0	48	24
5	Jack Hammer	24	0	50	10	0	16	100	26
6	Genset	24	0	50	10	0	19	103	29
7	Mesin Las	0	0	0	9	0	5	14	14
8	Ride on scrubber	0	0	0	10	0	2	12	12
	Jumlah	180	0	155	77	62	92	474	231

*Catatan : Nomor 1 - 7 Eksisting Baik dihitung terhadap umur ekonomis 3 tahun, Nomor 8 Eksisting Baik dihitung terhadap umur ekonomis 10 tahun

Sumber: Data Dinas Bina Marga

Tabel 10. Alat Berat Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta

No	Nama Barang	Jumlah Eksisting							Total Eksisting	Eksisting Baik 2015 s/d 2024
		s.d 2014	2015 - 2019	2020	2021	2022	2023	2024		
1	Excavator	13	9	0	0	1	0	0	23	10
2	Bulldozer	1	3	0	0	0	0	0	4	3
3	Shovel Loader	0	1	0	0	0	0	0	1	1
4	Backhoe Loader	0	1	0	0	0	1	0	2	2
5	Wheel Crane	0	2	0	0	0	0	0	2	2
6	Asphalt Finisher	0	2	0	0	0	0	0	2	2
7	Tyre Roller	0	1	0	0	0	0	0	1	1
8	Cold Milling	0	1	0	0	0	0	0	1	1
9	Tandem Roller	1	3	0	0	0	0	0	4	3
10	Forklift	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Jumlah	15	23	0	0	1	1	0	40	25

*Catatan : Eksisting Baik dihitung terhadap umur ekonomis 10 tahun

Sumber: Data Dinas Bina Marga

Dengan tersedianya peralatan operasional tersebut, Dinas Bina Marga memiliki kemampuan lebih baik untuk menjaga kualitas dan keandalan infrastruktur jalan di DKI Jakarta, sekaligus mendukung terwujudnya pelayanan publik yang prima dalam bidang transportasi perkotaan.

Disamping Peralatan operasional dan alat berat, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta juga memiliki armada Kendaraan Dinas Operasional (KDO) yang berfungsi sebagai sarana pendukung kegiatan operasional di lapangan. Keberadaan KDO menjadi faktor penting untuk menjamin mobilitas, efektivitas, dan respons cepat terhadap kebutuhan layanan publik di bidang infrastruktur. Inventaris kendaraan dinas operasional Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 11. Kendaraan Dinas Operasional (KDO) Dinas Bina Marga

No	Nama Barang	Jumlah Eksisting							Total Eksisting	Eksisting Baik 2015 s/d 2024
		s.d 2014	2015 -2019	2020	2021	2022	2023	2024		
1	Pick Up S-Cab	59	91	10	10	14	17	35	236	177
2	Pick Up D-Cab	12	2	0	0	0	5	4	23	11
3	Skylift/mobil tangga	5	29	0	0	2	0	6	42	37
4	Truck Crane	0	19	0	0	0	0	0	19	19
5	Self Loader	1	2	0	0	0	0	0	3	2
6	Jetting	5	0	0	0	0	0	2	7	2
7	Combi	4	0	0	1	0	0	0	5	1
8	Dump Truck 5m3	47	48	0	0	0	0	0	95	48
9	Dump Truck 13m3	13	0	0	0	0	0	0	13	0
10	Dump Truck 20m3	6	0	0	0	0	0	0	6	0
11	Mobil Pemindai Kondisi Permukaan Jalan (IRI)	0	0	0	0	0	1	0	1	1
12	Mobile Georadar	0	0	0	0	0	1	0	1	1
13	Mobil Derek	0	0	0	0	0	1	0	1	1
Jumlah		152	191	10	11	16	25	47	452	300

*Catatan : Eksisting Baik dihitung terhadap umur ekonomis 10 tahun

Sumber: Data Dinas Bina Marga

Kendaraan Dinas Operasional (KDO) di lingkungan Dinas Bina Marga menjadi pilar penting dalam mendukung keberlangsungan program pemeliharaan, pengawasan, dan pembangunan infrastruktur jalan maupun jembatan di DKI Jakarta. Dengan jumlah eksisting sebanyak 452 unit dan 300 unit dalam kondisi baik, armada ini telah memberikan kontribusi signifikan dalam memastikan respons cepat terhadap berbagai kebutuhan operasional, baik kegiatan rutin maupun penanganan darurat di lapangan.

Namun demikian sebagian unit sudah melampaui umur ekonomisnya sehingga memerlukan perhatian lebih, baik dalam bentuk pemeliharaan intensif maupun penggantian secara bertahap.

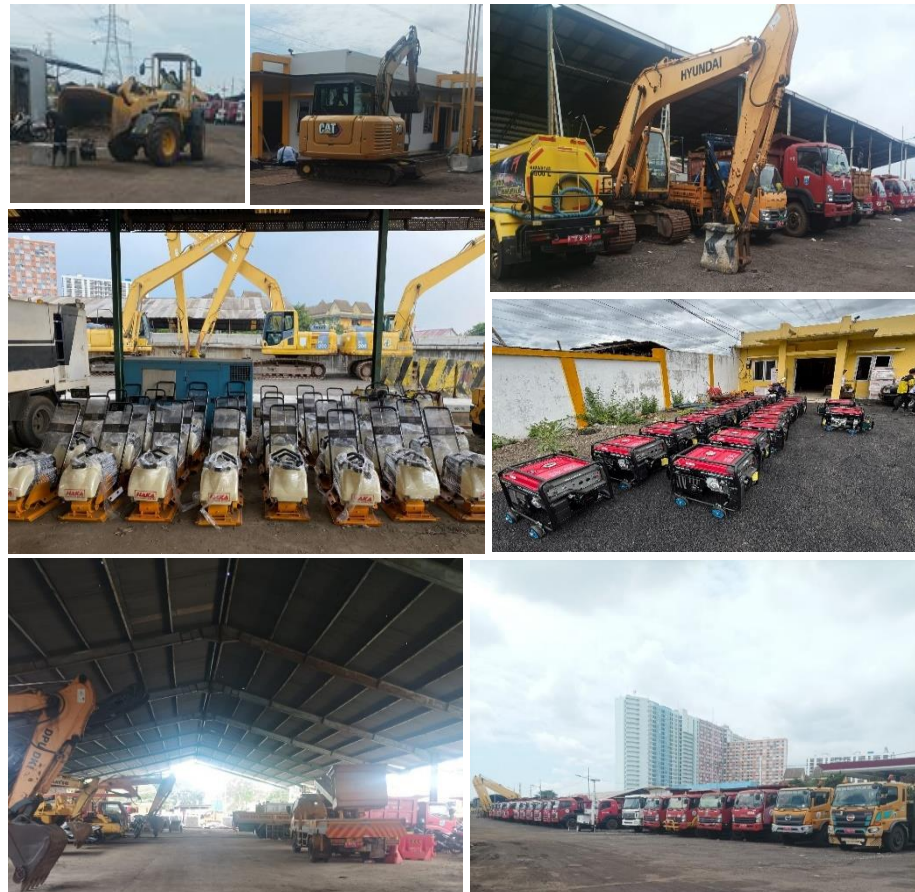
Ke depan, optimalisasi pengelolaan KDO perlu diiringi dengan strategi peremajaan kendaraan, penguatan sistem manajemen aset, serta pemanfaatan kendaraan berbasis teknologi modern.

Dinas Bina Marga juga mengelola sistem pelacakan (*GPS tracker*) armada/peralatan untuk meningkatkan kendali operasi, utilisasi, dan transparansi pergerakan aset.



Gambar 3. Kendaraan Dinas Operasional Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga

Secara organisasi, ALKAL berfungsi sebagai *service provider* internal bagi kegiatan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta: menyiapkan peralatan (*rolling stock, light & heavy equipment*, serta perangkat survei), menjadwalkan pemeliharaan, menjalankan kalibrasi bersama UP.PPP bila relevan, dan memastikan *readiness* level peralatan pada momen kritis (misal penanganan musim hujan/banjir).



Gambar 4. Alat Berat, Kendaraan Dinas Operasional, dan Peralatan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga



Gudang material, bengkel perawatan, dll.

Dalam upaya mendukung keberhasilan penyelenggaraan pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur jalan dan jembatan, ketersediaan sarana penunjang berupa gudang material dan bengkel perawatan memegang peranan yang sangat penting. Gudang material berfungsi sebagai pusat penyimpanan, pengelolaan, dan distribusi bahan konstruksi maupun suku cadang, sehingga proses pembangunan dan pemeliharaan dapat berjalan tepat waktu, efisien, serta terjamin kualitasnya. Sementara itu, bengkel perawatan berperan strategis dalam memastikan kesiapan dan keandalan peralatan kerja serta armada operasional, melalui kegiatan perawatan, perbaikan, dan pemeliharaan berkala. Keberadaan gudang material dan bengkel perawatan yang dikelola dengan baik akan meningkatkan efektivitas kerja Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta serta menjamin keberlanjutan layanan infrastruktur jalan yang andal dan berdaya guna bagi masyarakat.

Dengan demikian, penguatan fungsi kedua fasilitas ini menjadi salah satu fokus strategis dalam rangka mendukung visi pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan dan berorientasi pada pelayanan publik.

Tabel 12. Lokasi dan Status Aset Gudang Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta

SKPD/UKPD	LOKASI GUDANG		KETERANGAN	
Dinas Bina Marga	1	DI Panjaitan	Aset DBM	Gudang Alat berat dan material DBM
	2	Pulogebang	Aset DBM	Gudang Alat berat dan material DBM
	3	Danau Sunter Selatan	Aset DBM	Gudang PJU DBM
Suku Dinas Bina Marga Kota Administrasi Jakarta Pusat	1	Jl. Bungur Besar Raya, Kemayoran	Aset DBM	Gudang material SDBM Jakarta Pusat
	2	Jalan Suprpto, Cempaka Putih Timur	Aset DBM	Gudang material SDBM JakPus dan Seksi PSUK & PJU DBM
	3	Blok B Kantor Walikota Jakarta Pusat	Aset Walikota	Gudang PJU SBM Jakarta Pusat
Suku Dinas Bina Marga Kota Administrasi Jakarta Utara	1	Jl Kepu, Pegangsaan Dua (aset BM)	Aset DBM	Gudang PJU SDBM Jakarta Utara
	2	Jl Plumpang Semper	Bangunan Aset BM, tanah Aset Sudin Disnaker	Gudang material SDBM Jakarta Utara
	3	Cilincing	Aset DBM	Gudang material SDBM Jakarta Utara
	4	Jl Pluit Karang Barat	Aset DBM	Gudang material SDBM Jakarta Utara
Suku Dinas Bina Marga Kota Administrasi Jakarta Barat	1	Jl Meruya Utara	Aset DBM	Gudang PJU
	2	Jl Batu Mulia	Aset Sudin Perumahan	Gudang material
Suku Dinas Bina Marga Kota Administrasi Jakarta Selatan	1	Jl. RA Kartini (sisi selatan)	Aset DBM	Gudang material
	2	Jl. RA Kartini (sisi utara)	Aset DBM	Gudang material
Suku Dinas Bina Marga Kota Administrasi Jakarta Timur	1	Jl. Sawo Kecil (Jalan Inspeksi BKT)	Aset DBM	Gudang Material
	2	PIK Penggilingan	Aset Sudin PPKUKM	Gudang PJU
	3	Jl. Warga Bakti (Inspeksi BKT)	Aset DBM	Gudang Material

Sumber: Data Dinas Bina Marga



Gambar 5. Gudang material Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga

Secara keseluruhan, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta memiliki sejumlah gudang utama yang tersebar di Jl. DI Panjaitan, Pulogebang, dan Danau Sunter Selatan, yang difungsikan untuk penyimpanan alat berat dan material, termasuk peralatan PJU (Penerangan Jalan Umum). Di tingkat kota administrasi, masing-masing Suku Dinas Bina Marga Kota Administrasi memiliki fasilitas gudang dengan lokasi dan kepemilikan lahan yang bervariasi. Beberapa gudang berada di lahan milik instansi lain (seperti Sudin Perumahan, Sudin Disnaker, maupun Sudin PPKUKM), sehingga membatasi fleksibilitas pengelolaan jangka panjang.

Keterbatasan ruang penyimpanan yang terjadi menyebabkan tidak semua peralatan dan kendaraan operasional dapat ditampung dengan baik. Hal ini berdampak pada terganggunya alur keluar-masuk kendaraan operasional, penumpukan alat di luar area penyimpanan, dan berpotensi memperlambat respon dinas dalam menangani pemeliharaan jalan, jembatan, dan sarana Penerangan Jalan dan Sarana Umum, khususnya dalam kondisi darurat. Selain itu, keterbatasan *workshop* perbaikan alat berat juga mengakibatkan kurang optimalnya perawatan berkala, yang berisiko terhadap masa pakai peralatan.

Kondisi tersebut menyebabkan terjadinya penumpukan kendaraan dan peralatan, serta memperlambat respons terhadap kebutuhan operasional di lapangan. Selain itu, minimnya ruang penyimpanan berdampak pada potensi kerusakan alat yang disimpan tidak sesuai standar dan menyulitkan proses pemeliharaan rutin peralatan.



Sarana dan Prasarana Pompa *Underpass*

Sebagai bagian dari komitmen Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam meningkatkan kapasitas ketahanan kota terhadap bencana khususnya bencana banjir, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta memiliki sistem pompa *underpass* yang menjadi elemen vital dalam menjaga konektivitas transportasi dan keselamatan pengguna jalan pada kawasan *underpass*. Fasilitas tersebut mencakup pompa, instalasi mekanikal dan elektrikal pompa serta bangunan rumah pompa. Operasional pompa tersebut dikendalikan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta melalui Suku Dinas Bina Marga Kota Administrasi. Daftar pompa *underpass* tercantum dalam tabel berikut:

Tabel 13. Daftar Pompa *Underpass* Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta

Kota Administrasi	Jumlah Pompa
Jakarta Barat	4
Jakarta Pusat	24
Jakarta Timur	14
Jakarta Selatan	32
TOTAL	74

Sumber: Data Dinas Bina Marga

Dengan tersedia dan andalnya pompa-pompa tersebut akan menjaga Provinsi DKI Jakarta sebagai pusat pemerintahan dan pusat ekonomi terhadap kerentanan genangan air pada musim hujan khususnya pada kawasan *underpass*, dimana struktur jalan berada di bawah permukaan dan sangat rentan terhadap akumulasi air.

2.2.4 SUMBER DAYA TEKNOLOGI INFORMASI DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA

Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dalam melaksanakan tugas dan fungsinya di bidang pembangunan, pemeliharaan, dan pengelolaan infrastruktur jalan, jembatan, jalur pejalan kaki (pedestrian), dan jaringan utilitas, telah mengembangkan dan memanfaatkan berbagai sumber daya teknologi informasi guna mendukung efektivitas layanan, efisiensi pengelolaan data, serta transparansi kinerja. Menggambarkan penggunaan dan pemanfaatan sistem informasi dan digitalisasi, seperti:

Tabel 14. Daftar Aplikasi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta

No	Aplikasi	Pengertian dan Fungsi
1	MQR	Aplikasi <i>Master of Quick Response</i> (MQR) adalah sebuah sistem penilaian kinerja yang dikembangkan dan dimanfaatkan secara internal oleh Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta untuk memonitoring kondisi Infrastruktur Kebinamargaan.
2	SINGLE DASHBOARD	Aplikasi <i>Single Dashboard</i> digunakan oleh Petugas dan Pihak yang terlibat dalam Penerangan Jalan Umum untuk memudahkan monitoring, dan pengelolaan lampu Penerangan Jalan Umum di Provinsi DKI Jakarta guna meningkatkan kepuasan masyarakat terhadap layanan publik.
3	MONJAR	Aplikasi Monitoring Jaringan (MONJAR) ini mendukung pelaksanaan monitoring jaringan PJU secara digital untuk menggantikan pencatatan dilakukan secara manual melalui kartu kendali yang tersedia di Panel saat ini.
4	SIMANIS	Sistem Informasi Permohonan Rekomendasi Teknis digunakan untuk melakukan pelayanan bagi Masyarakat yang mengajukan permohonan Rekomendasi Izin Pelaksanaan Penempatan Jaringan Utilitas (IPPJU)
5	SISKA	Aplikasi Sistem Informasi Penunjang Ke-binamarga-an (Siska) merupakan Aplikasi yang dapat mengelola data yang dinamis secara langsung atau real-time dan bisa menampilkan data dalam format GIS (<i>Geographic Information System</i>) dan memiliki tujuan memberikan informasi berupa peta digital yang merepresentasikan data infrastruktur ke-binamarga-an yang ada dan diintegrasikan melalui Aplikasi Aset milik BPAD yaitu SIERA (Sistem Informasi Elektronik Rekonsiliasi Aset)
6	E-TIKETING	Aplikasi E-Tiketing merupakan sistem yang digunakan untuk membantu menampung dan mengelola permintaan Bidang/Unit Dinas Bina Marga terkait Prasarana dan Sarana Sistem Informasi Bina Marga Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta yang mengalami gangguan ataupun kerusakan

No	Aplikasi	Pengertian dan Fungsi
7	E-ARSIP	Aplikasi E-Arsip Dinas Bina Marga adalah sistem atau tata cara pengumpulan informasi berupa dokumen yang diupload dan disimpan menggunakan teknologi komputer berbentuk dokumen elektronik dengan tujuan agar dokumen mudah dilihat dan dikelola pada Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta. E-Arsip terdiri dari Surat Masuk (Undangan, Surat Tugas, Nota Dinas, Rekomtek, Surat Pengantar, SK, Peraturan Daerah, Surat Edaran, Surat Biasa), Surat Keluar (Undangan, Surat Tugas, Nota Dinas, Rekomtek, Surat Pengantar, SK, Notulen, LHR, Surat Biasa) dan Surat Kontrak (Pra Kontrak, Kontrak, Pasca Kontrak).
8	INVENTORY	Aplikasi <i>Inventory</i> merupakan Sistem Aset yang terdapat di Dinas Bina Marga untuk dapat monitoring terkait Laporan Barang Masuk, Barang Keluar, Mutasi Barang dan juga History Barang. Juga menampilkan Informasi Data Penyedia sesuai BAST, serta Data Persediaan barang.
9	SILOLABIMA	Aplikasi Silolabima (Sistem Pengelolaan Peralatan Kebinaamargaan) dipergunakan untuk sebagai Laporan SPJ Driver serta terkait Monitoring Peralatan dan Perbekalan Bina Marga. Data-data Kendaraan Alat Berat, Dump Truck, Kendaraan Dinas Operasional serta terkait penggunaan maupun pemakaian dari Kendaraan-kendaraan tersebut. Aplikasi ini juga diharapkan dapat dijadikan sebagai Monitoring dan Evaluasi terkait Kegiatan yang dilaksanakan Unit Peralatan dan Perbekalan Bina Marga yang dilakukan oleh Driver dari tingkat Kecamatan, Suku Dinas Bina Marga hingga Unit-unit dan Bidang-bidang yang ada di Dinas Bina Marga
10	WEBSITE	<i>Website</i> Dinas Bina Marga dipergunakan sebagai portal sumber informasi terkait Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dan juga untuk mengenal lebih dekat dengan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta. Website Dinas Bina Marga memberikan informasi-informasi terkini seperti Berita, melihat liputan terkini berupa Foto dan Video, memberikan informasi terkait Laporan PPD, Laporan KPD, Laporan KIP, Produk Hukum, serta sebagai aspirasi masyarakat melalui Form Pengaduan
11	ZEROHOLE	Aplikasi <i>ZeroHole</i> merupakan sistem yang digunakan untuk melakukan monitoring terkait Jalan Berlubang yang ada di Provinsi DKI Jakarta, dimulai dengan dilakukan pelaporan terkait adanya jalan berlubang, kemudian ditindaklanjuti oleh petugas terkait. Disertai juga titik lokasi jalan berlubang tersebut dan tampilan peta Geospasial berdasarkan titik-titik lokasi yang ada
12	JALAN MANTAP	Aplikasi Jalan Mantap merupakan monitoring status jalan Provinsi DKI Jakarta berdasarkan kondisi jalan Baik, Sedang, Rusak Ringan, Rusak Berat
13	SHORTLIST	Aplikasi <i>Shortlist</i> Dinas Bina Marga adalah perumusan anggaran berdasarkan Data Infobang yang kemudian dilakukan Survei hingga dihasilkan Data <i>Longlist</i> kemudian melalui perumusan didapatkan Data <i>Shortlist</i> . <i>Shortlist</i> ini digunakan sebagai bentuk perancangan Anggaran terhadap Data Jalan yang diusulkan untuk kemudian dilakukan Survei hingga nantinya didapatkan perumusan anggaran berdasarkan data jalan yang telah dilakukan Survei

No	Aplikasi	Pengertian dan Fungsi
14	SISTEM KEUANGAN	Aplikasi Keuangan merupakan sistem yang digunakan untuk melakukan monitoring terkait Kegiatan yang berjalan pada Bidang/Unit maupun Suku Dinas Bina Marga Pemerintah Provinsi DKI Jakarta berdasarkan Kode Rekening dari Sub Kegiatan dan Kegiatan tersebut
15	SIYANTI	Sistem Pelayanan Teknis dan Informasi (Yanti) merupakan bentuk digitalisasi dari pelayanan Unit Pengelola Penyelidikan, Pengujian, dan Pengukuran Bina Marga dimana Pelayanan Teknis terkait kegiatan Pengujian dan pengukuran dilakukan secara Online, sehingga pemohon dapat melakukan monitoring pesanan secara realtime.
16	PAQUES BIG DATA	Sekumpulan data yang memiliki volume atau ukuran yang sangat besar yang terdiri dari data yang terstruktur (<i>structured</i>), semi-terstruktur (<i>semi structured</i>), dan tidak terstruktur (<i>unstructured</i>) yang dapat berkembang seiring waktu berjalan
17	SISTEM INFORMASI USULAN MASYARAKAT	Aplikasi Sistem Usulan Masyarakat digunakan untuk melakukan Monitoring TL (Tindak Lanjut) Reses, Musrenbang, dan Usulan Langsung Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
18	APLIKASI TAGIHAN LISTRIK PJU	Sistem Informasi Tagihan Listrik PJU merupakan aplikasi yang digunakan sebagai monitoring Tagihan Listrik PJU yang ada di Provinsi DKI Jakarta, untuk mengetahui terkait perubahan atau penambahan data terkait Id Pelanggan, Tagihan Listrik per bulan dan juga mendapatkan informasi tarif tagihan

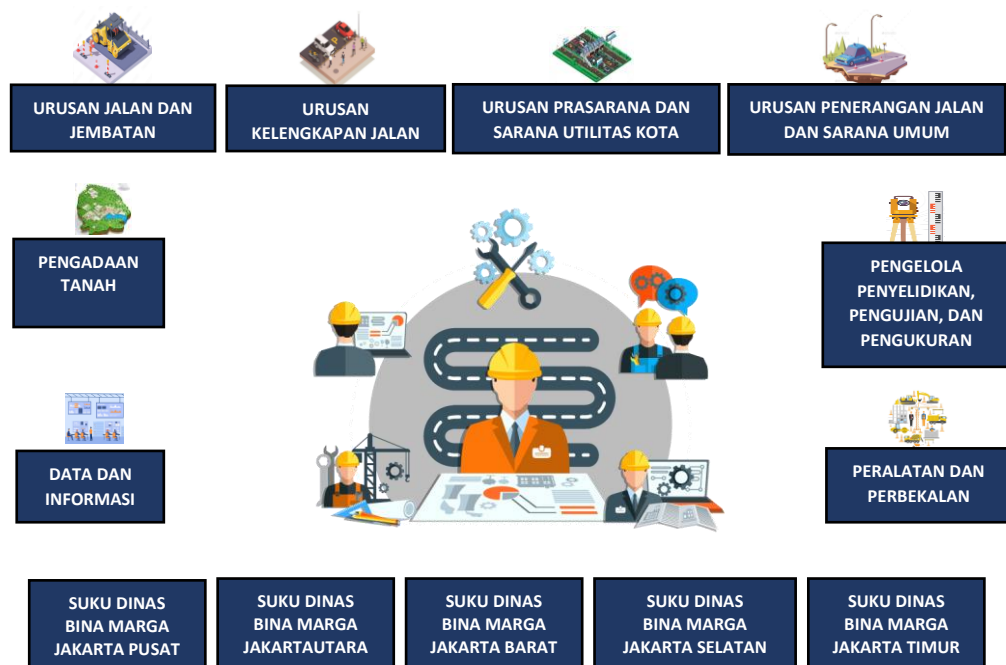
Sumber: Data Dinas Bina Marga

Selain aplikasi yang digunakan internal di lingkungan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta, ada aplikasi yang digunakan dalam lingkup Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, seperti CRM (*Citizen Relation Management*), E-Musrenbang, Smart Budgeting, E-Monev, SIPJM, E-Harga, JakEvo dan Jakarta Satu.

2.3 KINERJA PELAYANAN DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA

2.3.1 CAKUPAN PELAYANAN DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA

Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta merupakan perangkat daerah yang memiliki tugas pokok dan fungsi dalam perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, dan evaluasi pembangunan serta pemeliharaan infrastruktur jalan dan jembatan di wilayah Provinsi DKI Jakarta. Pelayanan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta mencakup seluruh aspek penyelenggaraan infrastruktur jalan yang menjadi kewenangan provinsi, baik di tingkat pusat maupun melalui pelimpahan tugas kepada Suku Dinas Bina Marga di lima wilayah kota administrasi.



Gambar 6. Cakupan Pelayanan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
Sumber: Data Dinas Bina Marga

Secara umum, cakupan pelayanan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta meliputi:

- Pembangunan dan Peningkatan Jalan dan Jembatan**
 Pelaksanaan konstruksi jalan dan jembatan, pelebaran jalan dan jembatan, serta koridor strategis guna mendukung konektivitas dan mobilitas warga Jakarta.
- Pembangunan Simpang Tidak Sebidang**
 Pelaksanaan pembangunan simpang tak sebidang (*flyover/underpass*) pada perlintasan sebidang kereta api dan/atau pada simpang dengan kinerja rendah. Program ini bertujuan

menghilangkan konflik langsung antar kendaraan pada persimpangan jalan maupun antara kendaraan dengan kereta api, sehingga dapat mengurangi risiko kecelakaan, kemacetan, dan dapat meningkatkan mobilitas masyarakat.

Pemeliharaan dan Rehabilitasi Jalan dan Jembatan

Penanganan kerusakan jalan, pemeliharaan rutin dan berkala terhadap jalan dan jembatan, serta penanganan darurat terhadap infrastruktur terdampak bencana atau kondisi kritis.

Pembangunan dan Peningkatan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) dan Jembatan antar Kampung (JAK)

Pembangunan JPO difokuskan pada titik-titik dengan intensitas lalu lintas tinggi, terutama di jalan arteri dan kawasan transportasi publik, guna memberikan keamanan, kenyamanan, dan perlindungan bagi pejalan kaki. Sementara itu, pembangunan JAK diarahkan untuk memperkuat konektivitas antar permukiman, mempermudah mobilitas warga, serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat di wilayah padat penduduk.

Pembangunan/Peningkatan Jalur Pejalan Kaki (Pedestrian) dan Kelengkapannya

Pembangunan/Peningkatan fasilitas utama pejalan kaki (termasuk fasilitas pejalan kaki berkebutuhan khusus) dan, fasilitas pendukung pejalan kaki, guna meningkatkan kelancaran, keamanan, keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki.

Penataan Utilitas Perkotaan

Penataan kabel dan jaringan utilitas yang selama ini berada di Ruang Milik Jalan (Rumija) diprioritaskan dilakukan melalui pembangunan sistem *ducting* (saluran bawah tanah). Program ini bertujuan meningkatkan estetika kota, meminimalkan gangguan terhadap fungsi jalan akibat pekerjaan utilitas, serta menciptakan tata kelola infrastruktur yang lebih terintegrasi dan aman.

Pembangunan dan Peningkatan Kualitas Penerangan Jalan dan Sarana Umum

Pengadaan, pemasangan, dan pemeliharaan Penerangan Jalan dan Sarana Umum (PJSU) termasuk penggunaan lampu hemat energi berbasis teknologi *smart system*. Upaya ini bertujuan meningkatkan keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan pada malam hari, mengurangi potensi tindak kriminalitas, serta memperindah estetika kota.

Tabel 15. Cakupan Pelayanan
Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta secara umum

	Satuan	Cakupan	Keterangan
Panjang Jalan Provinsi	Kilometer (km)	± 6.505 km	Ruas jalan provinsi di seluruh wilayah DKI Jakarta
Panjang Jalur pejalan kaki (pedestrian) yang dilengkapi bangunan pelengkapannya	Kilometer (km)	± 427.07 km	Termasuk koridor jalan utama dan kawasan jalur pejalan kaki (pedestrian)
Titik Penerangan Jalan Umum (PJU)	Titik lampu	±165.251 titik	PJU Jalan Arteri, Kolektor, Lokal, Lingkungan
Panjang Jalan yang Dilengkapi Manhole Utilitas	Meter	± 140.175 m	Prasarana penempatan jaringan utilitas
Jembatan Penyeberangan Orang (JPO)	Unit	± 303 unit	JPO pada ruas jalan arteri dan kolektor
Sistem Pengaduan Digital	Aplikasi	1 (terintegrasi dalam JAKI & CRM)	Dilengkapi dashboard internal Dinas Bina Marga
Unit Pelaksana Teknis (UPT)	Unit	4 unit	Pengujian, peralatan, pengadaan tanah, dan data informasi
Suku Dinas Wilayah	Unit	5 kota	Sudin Bina Marga di setiap wilayah administrasi

Sumber: Data Dinas Bina Marga

Secara administratif, pelayanan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta menjangkau lima wilayah kota administratif, yakni Jakarta Pusat, Jakarta Utara, Jakarta Barat, Jakarta Selatan, dan Jakarta Timur. Wilayah Kabupaten Kepulauan Seribu tidak termasuk dalam cakupan operasional Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta. Pelaksanaan pelayanan di masing-masing kota ditangani oleh Suku Dinas Bina Marga Kota Administrasi yang berperan sebagai pelaksana teknis di tingkat wilayah. Kegiatan teknis juga didukung oleh beberapa Unit Pelaksana Teknis (UPT) di tingkat provinsi, yang menangani urusan pengujian teknis, pengadaan tanah, pengelolaan alat berat, serta manajemen sistem informasi dan data.

Secara teknis, cakupan pelayanan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta meliputi penyelenggaraan ruas jalan provinsi yang tersebar di seluruh wilayah kota administratif. Ruas-ruas tersebut mencakup jalan-jalan protokol, koridor penghubung antarwilayah, dan akses

strategis yang mendukung konektivitas transportasi publik dan kendaraan pribadi. Selain itu, terdapat pembangunan simpang dan jalan tidak sebidang, termasuk *Flyover* dan *Underpass* serta Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) yang menopang mobilitas kendaraan dan pejalan kaki, serta menjadi bagian penting dari sistem infrastruktur kota yang terintegrasi.

Untuk meningkatkan kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta juga menyelenggarakan jalur pejalan kaki (pedestrian), beserta bangunan pelengkap yang terencana dan ditingkatkan kualitasnya dengan prinsip *universal design*, ramah difabel, dan terintegrasi dengan jalur sepeda. Penataan tersebut turut mendukung transformasi Jakarta menjadi kota yang lebih inklusif dan ramah lingkungan. Dalam aspek penerangan jalan, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta menyelenggarakan penerangan jalan dan sarana umum (PJSU) yang tersebar di seluruh jaringan jalan provinsi dan lingkungan yang menjadi kewenangan.

Selain itu, dalam mendukung fungsi jalan sebagai ruang publik, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta juga bertanggung jawab atas pengelolaan utilitas publik yang berada di ruang milik jalan, seperti *ducting*, *manhole*, yang tersebar di seluruh Wilayah 5 Kota Administrasi Jakarta. Penataan utilitas ini memerlukan koordinasi lintas sektor dan menjadi bagian penting dari penataan kota modern yang tertib dan efisien.

Sebagai langkah strategis dalam meningkatkan kualitas pembangunan infrastruktur, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta didukung oleh Unit Pelaksana Teknis (Unit Pengelola Penyelidikan, Pengujian, dan Pengukuran) sebagai penyedia layanan jaminan mutu pekerjaan konstruksi, khususnya yang berkaitan dengan kualitas pekerjaan maupun material konstruksi. Saat ini unit tersebut telah menyediakan layanan pengujian Laboratorium Beton dan Baja, Laboratorium Aspal, Laboratorium Campuran Beraspal, Laboratorium Agregat dan Tanah, serta layanan Pengukuran Uitzet yang telah tersertifikasi oleh Komite Akreditasi Nasional (KAN). Selain itu, pengembangan laboratorium juga terus dilakukan melalui modernisasi peralatan, peningkatan kompetensi sumber daya manusia, serta perluasan ruang lingkup pengujian agar mampu menjawab tantangan pembangunan infrastruktur yang semakin kompleks.

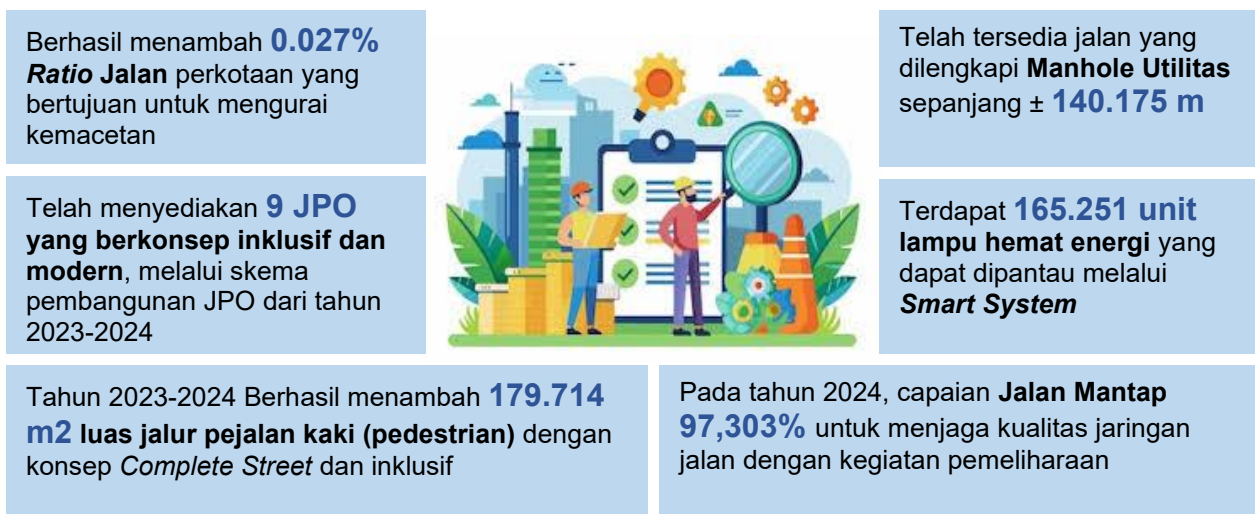
Dalam rangka memperluas cakupan layanan, pada tahun 2026 direncanakan penambahan layanan pengujian Marka Jalan, dan pada tahun 2027 akan dikembangkan lebih lanjut dengan penambahan layanan pengujian Lampu Penerangan Jalan Umum (PJU). Dengan strategi tersebut, Unit Pelaksana Teknis diharapkan mampu

memperkuat posisinya sebagai pusat layanan jaminan mutu konstruksi yang profesional, modern, dan berdaya saing, serta mendukung terwujudnya pembangunan infrastruktur yang berkualitas, aman, dan berkelanjutan.

Secara keseluruhan, cakupan pelayanan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta tidak hanya mencakup pembangunan fisik infrastruktur, tetapi juga pelayanan yang bersifat sistemik, responsif, dan adaptif terhadap dinamika kota besar. Dengan kapasitas teknis yang terus ditingkatkan, serta pemanfaatan teknologi informasi yang semakin luas, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta berkomitmen untuk menyediakan layanan infrastruktur jalan dan jembatan yang aman, inklusif, dan berkelanjutan sebagai bagian dari transformasi Jakarta menuju kota global yang layak huni.

2.3.2 CAPAIAN PELAYANAN DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA DALAM PERIODE RENSTRA 2023-2026

Pada periode Rencana Strategis Tahun 2017–2022 serta Rencana Strategis Tahun 2023-2026, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta telah menunjukkan sejumlah capaian signifikan dalam penyelenggaraan pelayanan infrastruktur jalan dan jembatan yang berada dalam kewenangannya. Pelayanan difokuskan pada peningkatan kualitas dan kapasitas infrastruktur, optimalisasi ruang milik jalan, serta peningkatan kecepatan respons terhadap laporan masyarakat. Capaian ini secara umum mendukung peningkatan konektivitas intra-kota, kenyamanan pejalan kaki, serta kelancaran aktivitas sosial dan ekonomi di wilayah DKI Jakarta.



Gambar 7. Capaian Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Secara Umum
Sumber: Data Dinas Bina Marga

1. PEMBANGUNAN/PENINGKATAN JALAN

Salah satu indikator penting dalam perencanaan jaringan jalan adalah *road ratio*, yaitu perbandingan luas total jaringan jalan terhadap luas wilayah. Berdasarkan kajian perencanaan transportasi perkotaan, kota dengan rasio jalan yang ideal memiliki nilai sekitar 15–20% untuk menjamin kelancaran pergerakan lalu lintas. Di DKI Jakarta, *road ratio* saat ini berkisar $\pm 7,12\%$ sebagai perbandingan, Tokyo memiliki *road ratio* sekitar 14%, sementara Singapura mencapai $\pm 12\%$, yang berkontribusi pada kelancaran distribusi lalu lintas di wilayahnya. Kondisi ini menegaskan perlunya peningkatan proporsi jaringan jalan seiring pertumbuhan kota, yang tidak hanya menambah panjang jalan tetapi juga memperhatikan tata ruang dan fungsi kawasan.

Peningkatan *road ratio* tersebut hanya dapat dicapai apabila pembangunan jalan direncanakan sebagai bagian integral dari strategi penataan ruang kota yang bertujuan menciptakan konektivitas antarkawasan secara efektif, aman, dan berkelanjutan. Dalam konteks ini, perencanaan jaringan jalan harus selaras dengan kebijakan tata ruang sebagaimana diatur dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) dan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) DKI Jakarta, sehingga fungsi jalan dapat mengakomodasi perkembangan kegiatan ekonomi, sosial, dan permukiman. Penentuan lebar ideal jalan tidak dapat dilepaskan dari ketersediaan Ruang Milik Jalan (Rumija), yaitu bidang tanah yang diperuntukkan bagi prasarana jalan beserta bangunan pelengkapannya, sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

Rumija mencakup badan jalan, saluran tepi jalan, dan ruang untuk penempatan utilitas, sehingga perencanaan lebarnya harus mempertimbangkan proyeksi pertumbuhan lalu lintas, kebutuhan jalur pejalan kaki dan pesepeda, ruang untuk kendaraan darurat, serta vegetasi peneduh.

Namun, ketidaksesuaian antara kondisi Rumija eksisting dengan standar lebar jalan yang dipersyaratkan dalam dokumen tata ruang sering kali menjadi kendala dalam proses pelebaran atau pembangunan jalan baru yang memerlukan penambahan luas melalui mekanisme pengadaan tanah. Proses pengadaan tanah mengacu pada Undang-Undang dan Peraturan yang mengatur ketentuan pelaksanaan pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum. Keberhasilan pelaksanaan pengadaan tanah menjadi penentu keberhasilan pelaksanaan pembangunan jalan, mengingat kota Jakarta sedang bergerak menuju Kota Global yang membutuhkan jalan sebagai penunjang mobilisasi. Berikut merupakan daftar panjang dan luas jalan yang telah dibangun Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dari tahun 2018-2024.

Tabel 16. Capaian Pembangunan Periode 2018-2024

Tahun	Luas (m2)	Panjang (m)	Panjang Jalan Provinsi DKI Jakarta (m)
2018	23.530,68	3.137,42	6.435.610,47
2019	20.916,16	2.788,82	6.438.399,30
2020	-	-	6.438.399,30
2021	34.683,79	3.479,11	6.441.878,40
2022	57.636,00	6.748,05	6.502.133,61
2023	29.702,79	2.573,22	6.504.706,83
2024	10.620,12	1.221,15	6.505.927,98
TOTAL	177.089,54	19.947,77	

Sumber: Data Dinas Bina Marga



Gambar 8 Jalan Tembus Pulogadung - Kelapa Gading Tahun 2023
 Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga



Gambar 9 Jalan Akses KCIC - Halim Tahun 2023
 Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga



Gambar 10 Jalan Tembus Ujung Menteng - Depo MRT Tahun 2024
Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga

2. PEMBANGUNAN/ PENINGKATAN JALUR PEJALAN KAKI (PEDESTRIAN)

Pembangunan/peningkatan jalur pejalan kaki (pedestrian) oleh Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dilaksanakan secara terencana pada lokasi-lokasi strategis yang memiliki intensitas pergerakan pejalan kaki tinggi, terutama pada koridor transportasi umum dan kawasan strategis/pusat-pusat kegiatan kota diprioritaskan untuk mendukung akses intermoda seperti stasiun kereta api, MRT, LRT, dan halte BRT, serta konektivitas antar moda dan berada di kawasan strategis/pusat-pusat kegiatan.

Selain mendukung konektivitas antar-moda transportasi, pembangunan jalur pejalan kaki (pedestrian) pada kawasan strategis/ pusat-pusat kegiatan seperti pusat perbelanjaan, perkantoran, fasilitas pendidikan, dan fasilitas kesehatan, berperan dalam meningkatkan keselamatan, kenyamanan, dan efisiensi mobilitas masyarakat. Jalur pejalan kaki (pedestrian) juga dirancang terintegrasi dengan fasilitas pendukung seperti halte, tempat penyeberangan, penerangan jalan umum, dan jalur sepeda sehingga membentuk jaringan jalur pejalan kaki (pedestrian) yang berkesinambungan.

Dengan fokus pada lokasi yang memiliki nilai strategis tinggi, pembangunan jalur pejalan kaki (pedestrian) tidak hanya memperbaiki kualitas infrastruktur perkotaan, tetapi juga menjadi bagian dari strategi transportasi berkelanjutan (*sustainable urban mobility*) yang menekan penggunaan kendaraan pribadi, mengurangi kemacetan, dan menurunkan emisi karbon.

Pembangunan dan peningkatan jalur pejalan kaki (pedestrian) di wilayah perkotaan mengacu pada ketentuan teknis yang ditetapkan dalam Permen PUPR Nomor 5 Tahun 2023 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan

Perencanaan Teknis Jalan; SE Dirjen Bina Marga Nomor 18/SE/Db/2023 tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, serta Peraturan Gubernur DKI Jakarta No.58 Tahun 2022 tentang Pembangunan dan Peningkatan Kualitas Complete Street secara terpadu sehingga pembangunan dan peningkatan jalur pejalan kaki (pedestrian) diharapkan mampu mendukung mobilitas berkelanjutan, dan menjamin aksesibilitas universal.

Tabel 17. Capaian Pembangunan/Peningkatan Jalur pejalan kaki (pedestrian) Periode 2016-2024

Tahun	Realisasi	
	Total Luas (m2)	Total Panjang (Km)
2016	73.632,09	20,32
2017	298.273,82	75,98
2018	434.353,97	132,87
2019	317.170,61	92,78
2020	8.780,53	1,87
2021	51.430,56	15,46
2022	125.410,58	33,56
2023	111.194,70	31,97
2024	68.519,58	22,27
Total	1.488.766,44	427,07

Sumber: Data Dinas Bina Marga

Berdasarkan data realisasi pembangunan jalur pejalan kaki (pedestrian) oleh Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta pada periode 2016–2024, tercatat total pembangunan seluas 1.488.766,44 m² dengan panjang mencapai 427,07 km. Capaian tertinggi terjadi pada tahun 2018 dengan realisasi 434.353,97 m² atau 132,87 km, sedangkan capaian terendah pada tahun 2020 akibat adanya keterbatasan aktivitas pembangunan selama masa pandemi. Setelah itu, pembangunan kembali meningkat meskipun fluktuatif dari tahun ke tahun. Secara keseluruhan, data ini menunjukkan adanya upaya berkelanjutan Dinas Bina Marga dalam meningkatkan kualitas infrastruktur jalur pejalan kaki (pedestrian), dengan fokus pada penyediaan jalur pejalan kaki (pedestrian) yang lebih luas, aman, dan nyaman bagi masyarakat di berbagai kawasan strategis.



Gambar 11 Gambar Trotoar Jl. JIS tahun 2023
Sumber: Dokumentasi Gunawan Sidik



Gambar 12 Gambar Trotoar Jl. MT. Haryono tahun 2024
Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga



Gambar 13 Gambar Trotoar Jl. HR. Rasuna Said tahun 2024
Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga

3. PEMELIHARAAN BERKALA JALAN

Pemeliharaan berkala merupakan kegiatan penanganan jalan yang dilakukan secara rutin pada interval waktu tertentu untuk memperpanjang umur pelayanan jalan serta mempertahankan kondisi fungsionalnya agar tetap memenuhi standar pelayanan minimal. Kegiatan pemeliharaan berkala jalan ini adalah kegiatan upaya yang dilakukan oleh Dinas Bina Marga untuk mencapai kondisi jalan mantap di DKI Jakarta. Pemeliharaan Berkala dilakukan diseluruh koridor jalan di Jakarta.

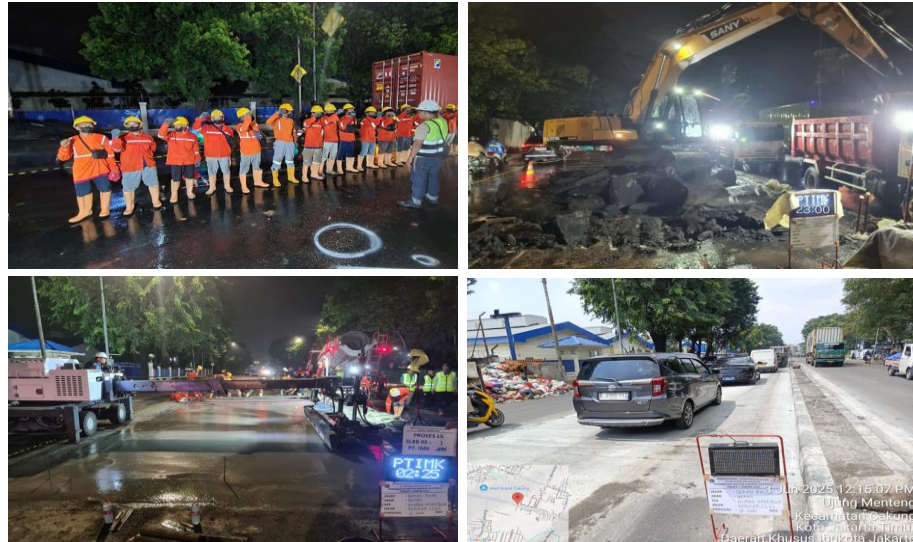
Tabel 18 Capaian Pemeliharaan Berkala di DKI Jakarta

Panjang Jalan yang Dilakukan Pemeliharaan Secara Berkala		
2023	375, 52	Km
2024	486, 67	Km
2025 (target)	281, 50	Km

Sumber: data olahan Dinas Bina Marga



Gambar 14. Kegiatan Pemeliharaan Jalan Hotmix
Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga



Gambar 15. Kegiatan Peningkatan Jalan
Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga

PEMELIHARAAN JALAN LINGKUNGAN

Jalan pemukiman atau jalan lingkungan merupakan bagian dari jaringan jalan lokal yang berfungsi memberikan akses langsung ke perumahan, fasilitas umum, serta ruang interaksi sosial masyarakat. Berdasarkan Peraturan Menteri PUPR No. 5 Tahun 2023 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Perencanaan Teknis Jalan, jalan lingkungan termasuk dalam klasifikasi jalan dengan kecepatan rencana rendah (10–20 km/jam), lebar perkerasan relatif sempit (3–5 m, bahkan di lapangan ada yang lebar jalan dibawah 1 m), serta prioritas utama pada keselamatan dan kenyamanan pengguna pejalan kaki maupun kendaraan ringan.

Dari aspek konstruksi, jalan pemukiman dapat menggunakan dua tipe utama perkerasan: perkerasan lentur (aspal) dan perkerasan kaku (beton semen). Pemilihan tipe ini ditentukan berdasarkan kondisi tanah dasar, volume lalu lintas harian rata-rata (LHR), serta umur rencana. Selain aspek desain, Permen PUPR No. 4 Tahun 2023 tentang Pedoman Laik Fungsi Jalan menekankan bahwa jalan lingkungan harus memenuhi standar laik fungsi, meliputi:

- 🛡️ Keselamatan, dengan memastikan perkerasan tidak berlubang, permukaan rata, dan drainase berfungsi baik untuk mencegah genangan.
- ♿ Aksesibilitas, terutama bagi pejalan kaki, pesepeda, dan kelompok rentan (difabel).
- 🏡 Kenyamanan, dengan mempertimbangkan pencahayaan jalan, elemen peneduh, dan kelengkapan fasilitas lingkungan.

Secara teknis, pemeliharaan berkala pada jalan lingkungan perlu dilakukan karena karakteristik beban lalu lintasnya yang meskipun relatif rendah, namun seringkali berulang (*stop-and-go traffic*), sehingga mempercepat kerusakan lapisan aus. Kegiatan pemeliharaan meliputi *overlay*, tambal sulam permanen, pelapisan ulang beton (*rigid overlay*).



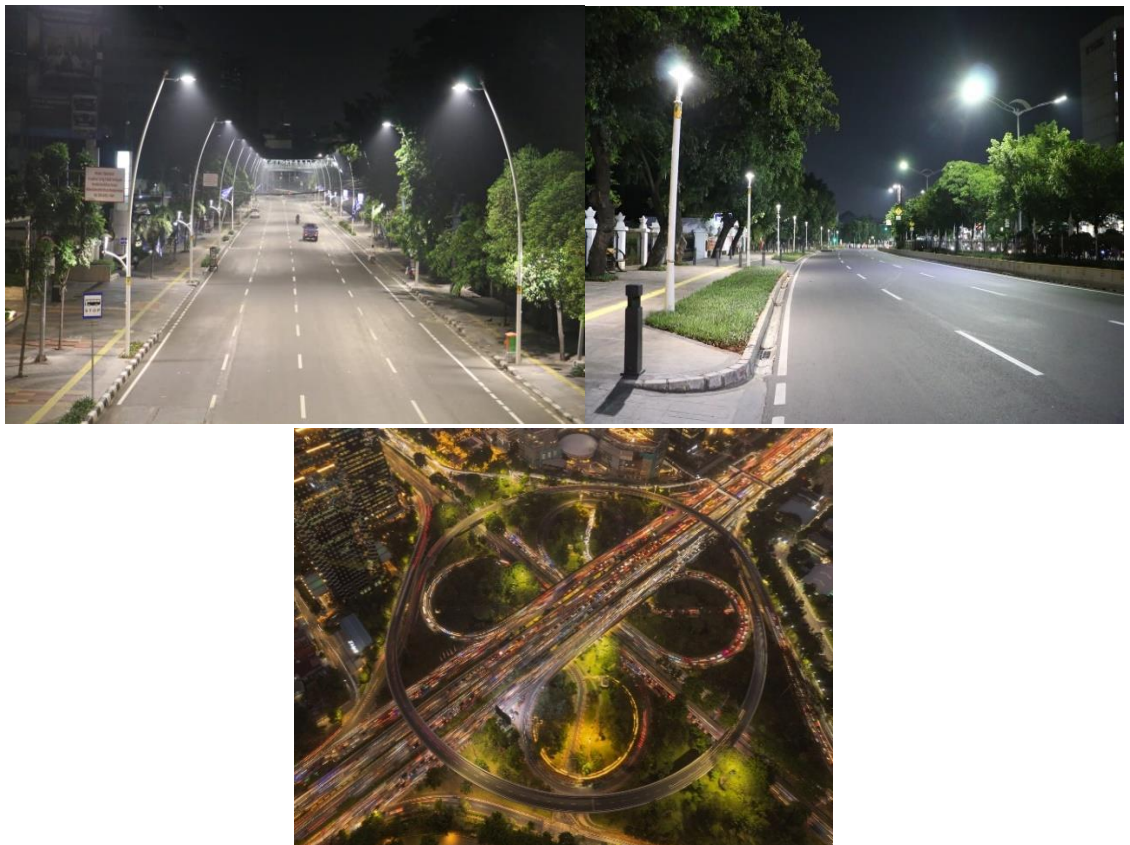
Gambar 16 Kegiatan Pemeliharaan Jalan Lingkungan
Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga

4. PEMBANGUNAN/ PENINGKATAN KUALITAS PENERANGAN JALAN DAN SARANA UMUM

Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta terus berkomitmen mewujudkan tata kota yang tidak hanya fungsional, tetapi juga indah dan nyaman bagi masyarakat. Langkah-langkah strategis yang dilakukan adalah pemasangan lampu hemat energi sesuai dengan Standar Kinerja Energi Minimum (SKEM) dan berbasis *smart system* yang dapat dikendalikan secara terpusat untuk pemeliharaan dan pengaturan intensitas cahaya serta revitalisasi penerangan jalan dan sarana umum sebagai bagian dari kegiatan beautifikasi perkotaan yang selaras dengan karakter kawasan kota, yang bertujuan memberikan nilai tambah pada ruang publik, sehingga tidak hanya terang dan aman pada malam hari, tetapi juga menghadirkan nuansa estetika yang menambah keindahan kota Jakarta. Revitalisasi mencakup penggantian lampu penerangan dengan teknologi modern hemat energi, penataan ulang titik-titik lampu agar lebih rapi, serta integrasi desain artistik yang selaras dengan wajah kota metropolitan.

Salah satu fokus utama dalam kegiatan beautifikasi perkotaan ini adalah penerangan di Jembatan Semanggi, ikon transportasi sekaligus *landmark* Jakarta. Penerangan di area ini akan dirancang dengan konsep artistik dan ramah lingkungan, memanfaatkan teknologi LED hemat energi dan sistem pengendalian pintar (*smart lighting*) untuk menciptakan pencahayaan yang dinamis, elegan, dan menarik. Dengan penerangan yang terkonsep, Jembatan Semanggi tidak hanya berfungsi sebagai simpul lalu lintas strategis, tetapi juga menjadi elemen visual yang mempercantik kota Jakarta, terutama pada malam hari.

Melalui kegiatan-kegiatan tersebut, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta berharap dapat meningkatkan kenyamanan, keamanan, dan estetika kota, sekaligus mendukung kota Jakarta sebagai kota modern yang berkelas dunia. Inisiatif ini juga sejalan dengan upaya pemerintah untuk menciptakan lingkungan yang efisien energi, ramah lingkungan, dan memberikan pengalaman visual yang memukau bagi warga maupun wisatawan.



Gambar 17 Kegiatan Pembangunan/ Peningkatan Kualitas Penerangan Jalan Dan Sarana Umum

Sumber: (Kiri dan Kanan atas) Dokumentasi Dinas Bina Marga; (Bawah) Budi Winarno

5. PEMBANGUNAN JEMBATAN PENYEBERANGAN ORANG (JPO)

Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) merupakan fasilitas pejalan kaki yang dibangun untuk memfasilitasi pergerakan masyarakat menyeberang jalan pada titik-titik dengan arus lalu lintas padat, kecepatan kendaraan tinggi, atau keterbatasan jarak pandang pengemudi. Infrastruktur ini menjadi bagian penting dari sistem transportasi perkotaan karena mengutamakan keselamatan, kenyamanan, dan kelancaran arus lalu lintas. Di wilayah DKI Jakarta, pembangunan dan pemeliharaan JPO dilaksanakan oleh Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta sebagai upaya mewujudkan kota yang ramah pejalan kaki dan aman bagi seluruh pengguna jalan. Pembangunan JPO mempertimbangkan beberapa aspek utama, antara lain:

- 🚶 Keselamatan Lalu Lintas, mengurangi risiko kecelakaan antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor di titik-titik rawan.
- 🚶 Kenyamanan dan aksesibilitas, dilengkapi dengan tangga, ramp untuk pengguna kursi roda, dan pada beberapa titik dilengkapi eskalator atau lift bagi kelompok rentan seperti lansia, anak-anak, dan difabel.
- 🚶 Desain Struktural dan Estetika, menggunakan material yang kuat, tahan lama, dan perawatan mudah, serta desain yang selaras dengan estetika kota.
- 🚶 Integrasi dengan fasilitas umum, penempatan JPO mempertimbangkan kedekatan dengan halte bus, stasiun kereta, pusat perbelanjaan, sekolah, dan rumah sakit.

Selain fungsi utamanya sebagai sarana penyeberangan aman, JPO di Jakarta juga telah dikembangkan dengan fungsi tambahan seperti pencahayaan arsitektural untuk memperindah tampilan kota pada malam hari, serta integrasi dengan jalur sepeda atau *skywalk* di beberapa titik strategis. Pembangunan JPO yang tepat lokasi dan tepat desain memberikan manfaat langsung, di antaranya:

- 🚶 Mengurangi kepadatan lalu lintas akibat penyeberangan di permukaan jalan.
- 🚶 Meningkatkan keselamatan pejalan kaki, khususnya di jalan arteri dan kolektor.
- 🚶 Mempercepat waktu perjalanan masyarakat di kawasan padat.
- 🚶 Mendorong gaya hidup berjalan kaki sebagai bagian dari mobilitas perkotaan.

Sebagai bagian dari kebijakan pembangunan yang inklusif, JPO di DKI Jakarta dilengkapi dengan fasilitas lift untuk mengakomodasi kebutuhan kelompok disabilitas, lansia, ibu hamil, dan pengguna kursi roda. Hal ini sejalan dengan komitmen Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam menyediakan sarana transportasi yang ramah bagi semua kalangan (*universal design*).

Pendanaan pembangunan JPO tidak hanya bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD), tetapi juga memanfaatkan anggaran non-APBD yang berasal dari mekanisme SP3L (Surat Persetujuan Prinsip Pemanfaatan Lahan) dan KLB (Koefisien Lantai Bangunan), khususnya untuk proyek-proyek yang terintegrasi dengan pembangunan kawasan komersial atau pengembangan tata ruang kota. Berikut merupakan daftar JPO yang dibangun atau direvitalisasi dari tahun 2018 sampai dengan 2024 di Provinsi DKI Jakarta.

Tabel 19. Jembatan Penyeberangan Orang Dibangun dan Direvitalisasi Periode Tahun 2018-2024

Tahun Pembangunan dan Revitalisasi	Jumlah JPO	Nama	Pendanaan
APBD			
2018	2	JPO Sumarno; JPO Jelambar Barat	APBD
2019-2020	4	JPO Senen; JPO Atrium Senen; JPO Tanjung Barat; JPO Lenteng Agung	APBD
2021	2	JPO Kalijodo; JPO Sugiono;	APBD
2022	2	Skywalk Kebayoran Lama; Revitalisasi JPO Matraman	APBD
2023	5	JPO Soepomo; JPO Kebayoran Lama; JPO Tubagus Angke; JPO Klender, JPO Marunda	APBD
2024	4	JPO Mas Mansyur (Depan City Walk); JPO Sunter Muara; JPO Dukuh; JPO Dewi Sartika	APBD
Non APBD			
2018	3	JPO Bundaran Senayan; JPO Gelora Bung Karno; JPO Polda	Non APBD
2019	2	Revitalisasi JPO Pasar Minggu; Revitalisasi JPO Jembatan Gantung Daan Mogot	Non APBD
2021	2	JPO Pinisi Karet Sudirman, JPO Jl. Raya Casablanca	Non APBD
2022	2	Sky Bridge Lebak Bulus (Poin Square); JPO (Link Bridge) Tebet Eco Park	Non APBD
2024	1	JPO Tanjung Barat	Non APBD
TOTAL	29		

Sumber: Data Dinas Bina Marga



Gambar 18 JPO Mas Mansyur, JPO Sunter Muara, JPO Dewi Sartika
 Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga

6. PEMBANGUNAN/PENINGKATAN JEMBATAN ANTAR KAMPUNG (JAK)

Jembatan antar kampung merupakan prasarana transportasi yang dibangun untuk menghubungkan dua atau lebih kawasan permukiman yang terpisah oleh hambatan fisik, seperti aliran sungai, dan saluran drainase besar. Di lingkungan Provinsi DKI Jakarta, pembangunan jembatan antar kampung oleh Dinas Bina Marga bertujuan untuk meningkatkan konektivitas intra-kelurahan, memperlancar mobilitas warga, dan memperkuat integrasi jaringan jalan lingkungan dengan sistem jaringan jalan kota.

Konstruksi jembatan antar kampung dirancang sesuai standar teknis dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, memperhatikan aspek keselamatan, kenyamanan, daya tahan struktur, serta kelayakan pemeliharaan. Infrastruktur ini menjadi salah satu bagian dari program peningkatan aksesibilitas wilayah dan pengembangan infrastruktur perkotaan yang mendukung pemerataan layanan publik,

pertumbuhan ekonomi lokal, dan kualitas hidup masyarakat di wilayah perkotaan padat seperti Kota Jakarta. Pembangunan jembatan antar kampung tersebar di seluruh wilayah Kota Administrasi DKI Jakarta, dengan lokasi prioritas yang ditetapkan berdasarkan kebutuhan aksesibilitas warga dan kondisi eksisting jaringan jalan lingkungan. Beberapa contoh lokasi pembangunan/Peningkatan adalah sebagai berikut:

Tabel 20 Tabel pembangunan/peningkatan JAK di DKI Jakarta periode 2023-2026

NO	UKPD	LOKASI JAK TA 2022	JUMLAH
1	PUSAT	JAK Jembatan Makam, JAK Jembatan Cideng, JAK Jembatan Kartini, JAK Jembatan Kalibaru, JAK Jembatan Paseban	5
2	UTARA	JAK Pasar Ular	1
3	BARAT	JAK Gedong Panjang, JAK Kali Semongol	2
4	SELATAN	JAK GG H.Azrai, Jl. Trijaya V, JAK Jalan NIS, JAK Jln. Pancoran Barat XI, JAK Jln. Pondok Karya E1, JAK Jalan Pondok Karya E2, JAK Jln Pondok Karya VII, Jln. Kamboja, Jln. Pondok Labu I	9
5	TIMUR	JAK Taslim, JAK Cipinang Baru Timur, JAK Petukangan	3
TOTAL TA 2022			20
NO	UKPD	LOKASI JAK TA 2023	JUMLAH
6	PUSAT	JAK Poncol 1, JAK Poncol 2, JAK Petojo, JAK Zamrud	4
7	UTARA	-	0
8	BARAT	Jl. M Soleh, Jl. Mangga besar 5 ,Jl. Pecah kulit, jl. Tambora 8, jl bulaksere dan jl pancoran	6
9	SELATAN	JAK Swadaya, Palembang, Bacang, Damiri, Al Ridwan, H. Montong, Mawar 3, Harun, Ali, Masjid, Manggis	11
10	TIMUR	JAK Lebak Sawah, JAK Bali Rakyat, JAK Mukri, JAK Delta Ps. Rebo	4
TOTAL TA 2023			25
NO	UKPD	LOKASI JAK TA 2024	JUMLAH
11	PUSAT	JAK Cikini, Menteng, JAK Surabaya, JAK Bendungan Hilir, JAK Pisang Batu, JAK Mangga Dua Selatan, JAK Paseban 1 (Pasar), JAK Paseban 2 (Ondel-Ondel)	8
12	UTARA	-	0
13	BARAT	JAK Jl. Sekolah, JAK Jl. Pancoran Glodok, JAK Jl. Aries Permai	3
14	SELATAN	JAK Gg Mushola, JAK Nusa Indah I, JAK Dahlia, JAK H. Lihin, JAK Nurul Iman, JAK Waru, JAK Poltangan, JAK Menteng Dalam, JAK Kaldu, JAK Peningkatan IV, JAK Kalibata Selatan II, JAK Buku Dikrama, JAK Seha III	12
15	TIMUR	JAK Jl. Mulia, JAK Jl. Otista III, JAK Jl. Ayub, JAK Jl. Yahya, JAK Jl. Mulya Jaya, JAK Jl. Cipinang Pulo (SMK 46), JAK Jl. Cipinang Pulo Maja, JAK Jl. Cipinang Latihan	8
TOTAL TA 2024			31
NO	UKPD	LOKASI INDIKATIF JAK TA 2025	JUMLAH
16	PUSAT	JAK Pasar Baru, JAK Cideng, JAK Gelora, JAK Tanah Rendah, JAK Kalibaru, JAK Poncol, JAK Paseban, JAK Kebon Sirih	8
17	UTARA	Jl Inspeksi kali sunter	1
18	BARAT	Jl Kedoya Pesing	1
19	SELATAN	Jl Pengadegan Utara III, Jl Pengadegan Selatan IX, Jln. Hj Jalih, Jl. Pulo Mawar I, GG. Mulia, Jln. Jati Indah, GG. Staf III, GG. Staff VII, GG. Melati 3, Jln. Bulak Sari	10

NO	UKPD	LOKASI INDIKATIF JAK TA 2025	JUMLAH
20	TIMUR	Jembatan Jl. Toga Asri, Jembatan Jl. Emun Tipala, Jembatan Jl. Hasbi, Jembatan Jl. Pondok Kelapa Raya, Jembatan Jl. Pahlawan Revolusi	5
TOTAL TA 2025			25

Sumber: Data Dinas Bina Marga

JAKARTA PUSAT

Wilayah Jakarta Pusat memiliki kepadatan penduduk yang tinggi serta keterbatasan ruang terbuka untuk pengembangan jaringan jalan baru. Pembangunan jembatan di wilayah ini lebih difokuskan pada penghubung pejalan kaki dan kendaraan ringan yang melintasi kali atau saluran air, seperti Kali Sentiong. Dampak utamanya adalah peningkatan aksesibilitas warga terhadap fasilitas publik seperti pasar, sekolah, dan rumah sakit yang terletak di seberang jalur air.



Gambar 19 JAK Mangga Dua Selatan, JAK Bendungan Hilir, Jakarta Pusat
Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga

JAKARTA SELATAN

Dengan kombinasi kawasan perkotaan, perumahan, dan sisa-sisa area semi-rural, pembangunan jembatan antar kampung di wilayah Jakarta Selatan difokuskan pada penghubung antar RW/RT yang dipisahkan oleh Kali Krukut dan anak-anak sungainya. Keberadaan jembatan di wilayah ini juga mendukung aktivitas pendidikan, mengingat banyak sekolah berada di sisi berbeda dari permukiman utama.



Gambar 20. JAK Jl. Nusa Indah, Jembatan Angkat Gandaria Jakarta Selatan
Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga

JAKARTA BARAT

Wilayah Jakarta Barat memiliki pola permukiman yang terbelah oleh saluran irigasi dan sungai besar, terutama di kawasan Duri Kosambi, Rawa Buaya, dan Tegal Alur. Pembangunan jembatan antar kampung membantu mengurangi jarak tempuh yang sebelumnya memaksa warga memutar jauh melalui jalan arteri. Hal ini berdampak langsung pada efisiensi logistik dan distribusi barang kebutuhan pokok di tingkat lokal.



Gambar 21. JAK Jl. Sekolah, JAK Jl. Pancoran, Jakarta Barat
Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga

JAKARTA TIMUR

Wilayah ini memiliki jaringan sungai yang cukup padat, termasuk Kali Sunter dan Kali Cipinang. Pembangunan jembatan di Jakarta Timur berperan strategis dalam menghubungkan permukiman padat dengan kawasan perbatasan kota dan daerah penyangga. Hal ini mendorong pertumbuhan ekonomi mikro di wilayah perbatasan sekaligus memperkuat integrasi dengan jaringan transportasi regional.



Gambar 22. JAK Jl. Cipinang, JAK. Jl. Otista, Jakarta Timur
Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga



JAKARTA UTARA

Sebagai wilayah pesisir dengan jaringan sungai, waduk, dan kanal yang luas, tantangan utama adalah memutus keterisolasian kampung nelayan serta wilayah industri yang terpisah oleh badan air. Pembangunan jembatan di sini berkontribusi pada kelancaran distribusi hasil tangkapan nelayan, pergerakan tenaga kerja, dan akses ke pelabuhan. Material jembatan harus tahan terhadap lingkungan dengan tingkat korosi tinggi akibat paparan udara laut.

Adapun rincian target dan realisasi capaian pelayanan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Dalam Periode Renstra 2023-2026 dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 21 Realisasi capaian pelayanan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Dalam Periode Renstra 2023-2026

TUJUAN RENSTRA/ SASARAN RENSTRA/ PROGRAM/ KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	KONDISI AWAL	2023				2024				2025		2026		Rencana Kondisi Akhir (Renstra)	Kondisi Akhir
				Target Renstra	Target SAKIP	Target Perubahan (APBDP)	Realisasi (REAL)	Target Renstra	Target SAKIP	Target Perubahan (APBDP)	Realisasi	Target Renstra	Target SAKIP	Target Renstra	Target SAKIP		
Tujuan Renstra: PENYEDIAAN JALAN DENGAN INFRASTRUKTUR PENDUKUNG UNTUK MOBILITAS YANG OPTIMAL	Ratio jalur pedestrian yang dilengkapi fasilitas pendukung pada lokasi transportasi massal	%	5.24	6.06	6.06		6.29	6.68	6.68		6.64	7.46	7.46	8.39	8.39	8.39	0
Sasaran Renstra: PEMBANGUNAN DAN PEMELIHARAAN INFRASTRUKTUR BINA MARGA	Persentase Jalan dengan Kondisi Mantap	%	96	96	96		97.27	96.2	97.3		97.303	96.5	97.35	97	97.35	97	0
PROGRAM PENYELENGGARAAN JALAN	Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Penyelenggaraan Jalan	Indeks	N/A	4	4		4	4	4		4	4	4	4	4	4	
Kegiatan Penyelenggaraan Jalan Provinsi	Penambahan road ratio	%	7.1129	0.0033	0.0033		0.0045	0.001	0.001		0.001625	0.0001	0.0033	0.001	0.001	7.1183	7.127824791
	Persentase penambahan jalur pejalan kaki (pedestrian)	%	69.59	6.08	6.08		6.15	6.36	6.36		3.79	8.29	8.29	9.68	6.57	100	79.53
	Persentase penambahan pembangunan SJUT	%	3	16	16		16	18	18		0	24	24.3	39	16.2	100	19
	Persentase Pencahayaan kota	%	81	5	5		5.18	4	4		2.46	5	5	5	3.45	100	88.64

DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA 2025-2029

TUJUAN RENSTRA/ SASARAN RENSTRA/ PROGRAM/ KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	KONDISI AWAL	2023				2024				2025		2026		Rencana Kondisi Akhir (Renstra)	Kondisi Akhir
				Target Renstra	Target SAKIP	Target Perubahan (APBPP)	Realisasi (REAL)	Target Renstra	Target SAKIP	Target Perubahan (APBPP)	Realisasi	Target Renstra	Target SAKIP	Target Renstra	Target SAKIP		
SK Penyusunan Rencana, Kebijakan, Strategi Pengembangan Jaringan Jalan serta Perencanaan Teknis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	Jumlah Dokumen Hasil Pelaksanaan Advis dan Layanan Teknis, Kajian Kebijakan, Bantuan Teknis, Bimbingan Teknis, Pengelolaan Pengendalian	Dokumen	3	3	3	1	1	3	2		3	3	4	3	4	15	7
SK Pembebasan Lahan/Tanah untuk Penyelenggaraan Jalan	Luas Lahan yang Tersedia untuk Penyelenggaraan Jalan	m2	18,000	18,000	11,000	5,800	6775	18,000								90000	24,775
SK Pembangunan Jalan	Panjang jalan yang dibangun	KM	359.76	1.20	1.20	0.55	2.57	1.20	0.4		1.22	1.20	0.4	1.20	0.4	364.56	363.55
	Penambahan luas pejalan kaki	M2	1,258,594	110000	59,250	58,250	111,194.70	115,000	42055		68519.58	150,000	87,300	175,000		1,808,594	1,488,766.45
	Penambahan jumlah titik pencahayaan kota	titik	295,489	17553	14,957		18,198	17,553	5,947	6447	8982	17,553	10,307	17,553		365,701	322669
Pemeliharaan Berkala Jalan	Panjang Jalan yang Dilakukan Pemeliharaan Secara Berkala	KM	N/A	107.44	122	133	158.863	115.49	161.3	192.7	486.67	124.38	281.5	133.97	271.5	481	645.53
Pemeliharaan Rutin Jalan	Panjang Jalan yang Dilakukan Pemeliharaan Secara Rutin	KM	N/A	48	50	52	234.1972	51.13	58.81	59.61	232.96	55.38	64.29	57.9	91.5	212	467.16
Pembangunan Jembatan	Panjang Jembatan yang Dibangun	M	N/A	30	46	39	156.61							30	63		156.61

DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA 2025-2029

TUJUAN RENSTRA/ SASARAN RENSTRA/ PROGRAM/ KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	KONDISI AWAL	2023				2024				2025		2026		Rencana Kondisi Akhir (Renstra)	Kondisi Akhir
				Target Renstra	Target SAKIP	Target Perubahan (APBDP)	Realisasi (REAL)	Target Renstra	Target SAKIP	Target Perubahan (APBDP)	Realisasi	Target Renstra	Target SAKIP	Target Renstra	Target SAKIP		
	Jumlah Jembatan yang dibangun	Jembatan	N/A	N/A				N/A	3	2	4	N/A	5	N/A		N/A	4.00
Pembangunan <i>Flyover</i>	Panjang Flyover yang Dibangun	Meter	N/A	N/A				N/A			N/A	N/A	0	N/A	880	N/A	
PROGRAM PENGEMBANGAN JASA KONSTRUKSI	Indeks Kepuasan Pelayanan laboratorium di bidang Ke Bina Margaan	indeks	4	4	4		4	4	4		4	4	4	4	4	4	
Kegiatan Penyelenggaraan Pelatihan Tenaga Ahli Konstruksi	Rasio pegawai yang terlatih yang dibuktikan dengan sertifikat kelulusan	Persentase	100	100	100		100	100	100		100	100		100	100	100	
SK Penyiapan Instruktur/Asesor/ Penyelenggara Pelatihan	Jumlah Instruktur/Asesor/Pelaksana Pelatihan Tenaga Kerja Konstruksi Kualifikasi Jabatan Ahli	Orang	60	60	60		60	60	60		60	60		60	60	300	180
PROGRAM PENUNJANG URUSAN PEMERINTAHAN DAERAH PROVINSI	Indeks Kepuasan Layanan Penunjang Urusan Pemerintah Daerah	indeks	4	4	4		4	4	4		4	4	4	4	4	4	
Administrasi Keuangan Perangkat Daerah	Indeks Kepuasan Pelayanan Administrasi Keuangan Perangkat Daerah	indeks	4	4	4		4	4	4		4	4	4	4	4	4	
Penyediaan Gaji dan Tunjangan ASN	Jumlah Orang yang Menerima Gaji dan Tunjangan ASN	Orang/ Bulan	481	450	450		450	433	433		437	420	420	405	405	1708	887

DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA 2025-2029

TUJUAN RENSTRA/ SASARAN RENSTRA/ PROGRAM/ KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	KONDISI AWAL	2023				2024				2025		2026		Rencana Kondisi Akhir (Renstra)	Kondisi Akhir
				Target Renstra	Target SAKIP	Target Perubahan (APBPP)	Realisasi (REAL)	Target Renstra	Target SAKIP	Target Perubahan (APBPP)	Realisasi	Target Renstra	Target SAKIP	Target Renstra	Target SAKIP		
Administrasi Umum Perangkat Daerah	Indeks Kepuasan Pelayanan Administrasi Umum Perangkat Daerah	indeks	4	4	4		4	4	4		4	4	4	4	4	4	
Penyediaan Peralatan dan Perlengkapan Kantor	Jumlah Paket Peralatan dan Perlengkapan Kantor yang Disediakan	Paket	N/A	6	7		7	6	6	7	7	6	1	6	8	24	14
Penyediaan Bahan Logistik Kantor	Jumlah paket bahan logistik kantor yang disediakan	paket	N/A	6	6		6	6	6		6	6	1	6	7	24	12
Penyediaan Barang Cetakan dan Penggandaan	Jumlah Paket Barang Cetakan dan Penggandaan yang Disediakan	Paket	N/A	6	6		6	6	6		6	6	1	6	6	24	12
Penyediaan Bahan/Material	Jumlah Paket Bahan/Material yang Disediakan	Paket	N/A	1	1		1	1	1		1	1	1	1	1	4	
Dukungan Pelaksanaan Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik pada SKPD	Jumlah Dokumen Dukungan Pelaksanaan Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik pada SKPD	Dokumen	N/A	1	1		1	1	1		1	1	4	1	4	4	
Pengadaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintah Daerah	Indeks Kepuasan Pelayanan Pengadaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintah Daerah	indeks	4	4	4		4	4	4		4	4	4	4	4	4	
Pengadaan Kendaraan Dinas Operasional atau Lapangan	Jumlah Unit Kendaraan Dinas Operasional atau Lapangan yang Disediakan	Unit	230	25	25		25	25	25	40	47	25	25	25	25	330	302

DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA 2025-2029

TUJUAN RENSTRA/ SASARAN RENSTRA/ PROGRAM/ KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	KONDISI AWAL	2023				2024				2025		2026		Rencana Kondisi Akhir (Renstra)	Kondisi Akhir
				Target Renstra	Target SAKIP	Target Perubahan (APBPP)	Realisasi (REAL)	Target Renstra	Target SAKIP	Target Perubahan (APBPP)	Realisasi	Target Renstra	Target SAKIP	Target Renstra	Target SAKIP		
Pengadaan Peralatan dan Mesin Lainnya	Jumlah Unit Peralatan dan Mesin Lainnya yang Disediakan	Unit	1139	1139	1139	1138	1141	1137	1137		1137	1135	1135	1135	1135	4546	2278
Penyediaan Jasa Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	Indeks Kepuasan Pelayanan Penyediaan Jasa Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	indeks	4	4	4		4	4	4		4	4	4	4	4	4	
Penyediaan Jasa Komunikasi, Sumber Daya Air dan Listrik	Jumlah Laporan Penyediaan Jasa Komunikasi, Sumber Daya Air dan Listrik yang Disediakan	Laporan	N/A	6	6		6	6	9		9	6	72	6	72	24	15
Penyediaan Jasa Peralatan dan Perlengkapan Kantor	Jumlah Laporan Penyediaan Jasa Peralatan dan Perlengkapan Kantor yang Disediakan	Laporan	N/A	6	6		6	6	6		6	6	24	6	24	24	12
Penyediaan Jasa Pelayanan Umum Kantor	Jumlah Laporan Penyediaan Jasa Pelayanan Umum Kantor yang Disediakan	Laporan	N/A	6	6		6	6	12		12	6	72	6	72	24	18
Pemeliharaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	Indeks Kepuasan Pelayanan Pemeliharaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	indeks	4	4	4		4	4	4		4	4	4	4	4	4	

DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA 2025-2029

TUJUAN RENSTRA/ SASARAN RENSTRA/ PROGRAM/ KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	KONDISI AWAL	2023				2024				2025		2026		Rencana Kondisi Akhir (Renstra)	Kondisi Akhir
				Target Renstra	Target SAKIP	Target Perubahan (APBDP)	Realisasi (REAL)	Target Renstra	Target SAKIP	Target Perubahan (APBDP)	Realisasi	Target Renstra	Target SAKIP	Target Renstra	Target SAKIP		
Penyediaan Jasa Pemeliharaan, Biaya Pemeliharaan, Pajak dan Perizinan Kendaraan Dinas Operasional atau Lapangan	Jumlah Kendaraan Dinas Operasional atau Lapangan yang Dipelihara dan Dibayarkan Pajak dan Perizinannya	Unit	230	10	240		638	25	265		629	25	290	25	315	315	1497
Pemeliharaan Peralatan dan Mesin Lainnya	Jumlah Peralatan dan Mesin Lainnya yang Dipelihara	Unit	87	87	157	143	180	87	129		311	87	129	87	144	87	180
Pemeliharaan/Rehabilitasi Gedung Kantor dan Bangunan Lainnya	Jumlah Gedung Kantor dan Bangunan Lainnya yang Dipelihara/Direhabilitasi	Unit	N/A	1	1		1	0	2		2	0	2	0	3	1	3
Pemeliharaan/Rehabilitasi Sarana dan Prasarana Gedung Kantor atau Bangunan Lainnya	Jumlah Sarana dan Prasarana Gedung Kantor atau Bangunan Lainnya yang Dipelihara/Direhabilitasi	Unit	N/A	2	11	7	7	2	6		7	2	7	2	7	8	14

Sumber: Data Dinas Bina Marga

2.4 TANTANGAN DAN PELUANG PENGEMBANGAN PELAYANAN DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA

Dalam upaya mewujudkan pelayanan infrastruktur jalan dan bangunan pelengkap yang inklusif dan berkelanjutan, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta menghadapi berbagai tantangan yang bersifat struktural maupun dinamis. Di sisi lain, perkembangan teknologi, kebijakan nasional, dan kolaborasi antar pemangku kepentingan juga membuka peluang besar untuk peningkatan kualitas pelayanan ke depan. Adapun tantangan dan peluang utama dalam pengembangan pelayanan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta adalah sebagai berikut:

2.4.1 TANTANGAN

Dalam proses pengembangan pelayanan tersebut, terdapat sejumlah tantangan strategis yang perlu diantisipasi dan ditangani secara sistematis agar visi pembangunan infrastruktur yang andal, efisien, dan berkelanjutan dapat tercapai. Adapun tantangan-tantangan dimaksud adalah sebagai berikut:

Keterbatasan Sarana dan Prasarana Penunjang Operasional

Salah satu tantangan yang dihadapi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dalam periode perencanaan 2025–2029 adalah keterbatasan kapasitas fasilitas gudang dan *workshop*. Saat ini, keberadaan gudang dan *workshop* yang ada belum mampu menampung seluruh peralatan dan kendaraan operasional milik dinas secara optimal. Keterbatasan ini tidak hanya berdampak pada penataan peralatan yang kurang efisien, tetapi juga menghambat kelancaran alur keluar-masuk kendaraan operasional, khususnya pada saat kegiatan pemeliharaan dan tanggap darurat infrastruktur jalan dan jembatan membatasi efektivitas pengelolaan alat berat, material, dan kendaraan operasional.

Tingginya Beban Lalu Lintas dan Tekanan Infrastruktur

Pertumbuhan jumlah kendaraan, beban kendaraan berat, serta kepadatan lalu lintas meningkatkan beban terhadap infrastruktur jalan dan jembatan, sehingga membutuhkan sistem pemeliharaan yang lebih adaptif dan responsif.

Tantangan Urbanisasi dan Keterbatasan Ruang

Perkembangan kota yang pesat dan keterbatasan ruang di DKI Jakarta membuat penataan infrastruktur jalan, jembatan, dan PJU harus mempertimbangkan efisiensi ruang serta integrasi dengan rencana tata ruang kota.

Kebutuhan Transformasi Digital

Masih terbatasnya pemanfaatan teknologi digital dalam manajemen aset, pengawasan lapangan, hingga layanan aduan masyarakat menjadi tantangan dalam menjawab kebutuhan layanan yang cepat dan transparan.

Koordinasi Lintas Sektor dan Wilayah

Banyaknya keterlibatan lintas UKPD dan Pemerintah Kota/Kabupaten mengharuskan penguatan koordinasi, terutama dalam pelaksanaan proyek strategis, pemanfaatan aset, dan sinergi kegiatan pembangunan.

2.4.2 PELUANG

Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta juga memiliki peluang strategis yang dapat dimanfaatkan untuk mendorong peningkatan kualitas layanan infrastruktur secara berkelanjutan. Perkembangan teknologi, kebijakan pembangunan yang berpihak pada infrastruktur, serta kolaborasi multipihak membuka ruang bagi transformasi kelembagaan dan operasional.

Dengan memanfaatkan momentum ini secara optimal, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dapat memperkuat peran dan kapasitasnya dalam menyediakan layanan publik yang responsif, efisien, dan berorientasi pada keberlanjutan. Beberapa peluang utama yang dapat menjadi pendorong akselerasi pelayanan antara lain:

Dukungan Kebijakan Pemerintah terhadap Infrastruktur Berkelanjutan

Adanya prioritas pembangunan infrastruktur pada tingkat nasional dan daerah, serta arah kebijakan yang mendorong infrastruktur hijau dan berkelanjutan, membuka ruang pengembangan teknologi jalan ramah lingkungan dan efisiensi energi.

Pemanfaatan Teknologi Digital dan *Smart System*

Penerapan sistem manajemen aset berbasis GIS, *dashboard* monitoring, serta integrasi dengan sistem *smart city* DKI Jakarta memberikan peluang besar untuk meningkatkan efisiensi layanan dan pengambilan keputusan berbasis data.

Partisipasi Masyarakat dan Pemanfaatan Layanan Aduan Digital

Tingginya partisipasi warga melalui kanal pengaduan digital seperti JAKI, CRM, dan media sosial menjadi peluang untuk melakukan

penyesuaian layanan yang lebih cepat, adaptif, dan berbasis kebutuhan masyarakat.

Transformasi Organisasi menuju Birokrasi Profesional dan Adaptif

Reformasi birokrasi dan peningkatan kompetensi SDM memberi peluang bagi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta untuk membangun organisasi yang lebih responsif, berorientasi hasil (*result-oriented*), dan memiliki budaya kerja berbasis kinerja.

Sinergi dengan Swasta dan Perguruan Tinggi

Kolaborasi dengan sektor swasta melalui KPBU (Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha) serta dukungan riset dan teknologi dari perguruan tinggi serta kerja sama dengan BUMD dalam pelaksanaan infrastruktur kebinamargaan membuka potensi inovasi dalam pelaksanaan proyek dan pengelolaan infrastruktur hingga menjadi cepat dengan berbagai macam pendanaan kreatif non-APBD.

2.5 KETERKAITAN DENGAN PROGRAM PEMERINTAH PUSAT DAN PEMERINTAH DAERAH

Pembangunan infrastruktur jalan di Provinsi DKI Jakarta tidak dapat dipisahkan dari arah kebijakan pembangunan nasional yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat. Statusnya yang masih berlaku sebagai ibu kota negara sekaligus pusat kegiatan ekonomi, perdagangan, dan pemerintahan, DKI Jakarta memiliki peran strategis dalam mendukung tercapainya sasaran pembangunan nasional, khususnya dalam bidang konektivitas, mobilitas, dan pelayanan infrastruktur perkotaan.

Keterkaitan ini diatur melalui pembagian urusan pemerintahan sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, yang menetapkan bahwa urusan pekerjaan umum dan penataan ruang, dalam hal ini suburusan jalan, merupakan kewenangan bersama antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah. Dalam konteks tersebut, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta berperan sebagai pelaksana penyediaan, pemeliharaan, dan peningkatan kualitas jalan provinsi yang terintegrasi dengan jaringan jalan nasional di area perbatasan DKI Jakarta dan infrastruktur strategis lainnya khususnya dalam wilayah DKI Jakarta seperti istana negara, bandara, pelabuhan, pusat pemerintahan nasional, gedung kedutaan besar dan gedung perwakilan organisasi multilateral.

Selain itu, sinkronisasi program dan kegiatan juga dilakukan melalui dokumen perencanaan pembangunan nasional seperti Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN), Rencana Strategis Kementerian PU, serta berbagai kebijakan sektoral, norma, standar, prosedur, dan kriteria (NSPK) yang dikeluarkan oleh kementerian terkait. Mekanisme koordinasi dilakukan melalui Musyawarah Perencanaan Pembangunan (Musrenbang) tingkat nasional dan provinsi, forum lintas perangkat daerah, serta rapat koordinasi strategis yang membahas proyek-proyek prioritas, termasuk Proyek Strategis Nasional (PSN) yang berada di wilayah DKI Jakarta.

Dengan adanya keterpaduan perencanaan ini, setiap program dan kegiatan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta tidak hanya berorientasi pada pemenuhan kebutuhan infrastruktur lokal, tetapi juga memberikan kontribusi langsung terhadap pencapaian sasaran pembangunan nasional, seperti peningkatan konektivitas antarwilayah, pengurangan kemacetan, penurunan emisi, serta peningkatan kualitas infrastruktur yang tangguh terhadap bencana dan perubahan iklim.

Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta memiliki peran strategis dalam mendukung pencapaian program pembangunan pemerintah daerah, khususnya pada sektor infrastruktur jalan dan jembatan. Infrastruktur transportasi merupakan tulang punggung mobilitas masyarakat, distribusi barang dan jasa, serta penggerak utama perekonomian daerah. Oleh karena itu, setiap program pembangunan yang disusun pemerintah daerah, baik dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) maupun Rencana Strategis (Renstra) perangkat daerah, selalu menempatkan peningkatan kualitas, kapasitas, dan konektivitas jaringan jalan sebagai prioritas utama.

Dalam konteks tersebut, Dinas Bina Marga berperan sebagai pelaksana teknis yang memastikan perencanaan, pembangunan, pemeliharaan, dan pengelolaan infrastruktur jalan serta jembatan berjalan secara efektif, efisien, dan berkelanjutan. Program-program pembangunan daerah seperti pengurangan kemacetan, peningkatan aksesibilitas antarwilayah, pengembangan kawasan ekonomi, hingga penciptaan ruang kota yang layak huni, tidak dapat terlepas dari kontribusi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta.

Selain itu, keterkaitan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dengan pembangunan daerah juga tampak dalam mendukung agenda prioritas pemerintah, seperti pembangunan kota berorientasi transit (*Transit Oriented Development*) dan peningkatan ketahanan infrastruktur menghadapi perubahan iklim dan bencana. Melalui pembangunan dan perawatan infrastruktur yang terintegrasi, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta tidak hanya mendukung kelancaran aktivitas masyarakat, tetapi juga memperkuat daya saing daerah sebagai pusat kegiatan ekonomi, sosial, dan budaya.

Dengan demikian, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dapat dikatakan sebagai salah satu ujung tombak keberhasilan program pembangunan pemerintah daerah, karena infrastruktur jalan yang memadai menjadi fondasi utama dalam mewujudkan kesejahteraan masyarakat dan pembangunan berkelanjutan.

2.5.1 TELAAHAN RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA MENENGAH NASIONAL (RPJMN) TAHUN 2025-2029

Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2025–2029, ditetapkan 8 Misi Asta Cita sebagai misi Presiden dan Wakil Presiden terpilih periode 2025–2029. Dari delapan misi tersebut, Prioritas Nasional 3 merupakan prioritas yang paling erat kaitannya dengan tugas dan fungsi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta sebagai penyelenggara infrastruktur jalan beserta bangunan pelengkapannya. Prioritas Nasional 3 berbunyi:

“Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif, serta mengembangkan agromaritim industri di sentra produksi melalui peran aktif koperasi.”

Penjelasan dari prioritas nasional ini adalah pembangunan infrastruktur yang terencana dan berkelanjutan, bukan hanya memperkuat jaringan dan mobilitas, tetapi juga menawarkan peluang pekerjaan, mendukung pertumbuhan sektor-sektor lain seperti pariwisata dan ekonomi kreatif, serta untuk meningkatkan total aset sektor keuangan terhadap PDB nasional. Guna mendukung Prioritas Nasional ini, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta didorong untuk melaksanakan pemeliharaan sekaligus pembangunan infrastruktur jalan yang terencana dan berkelanjutan guna mendukung perputaran ekonomi yang lebih kuat.

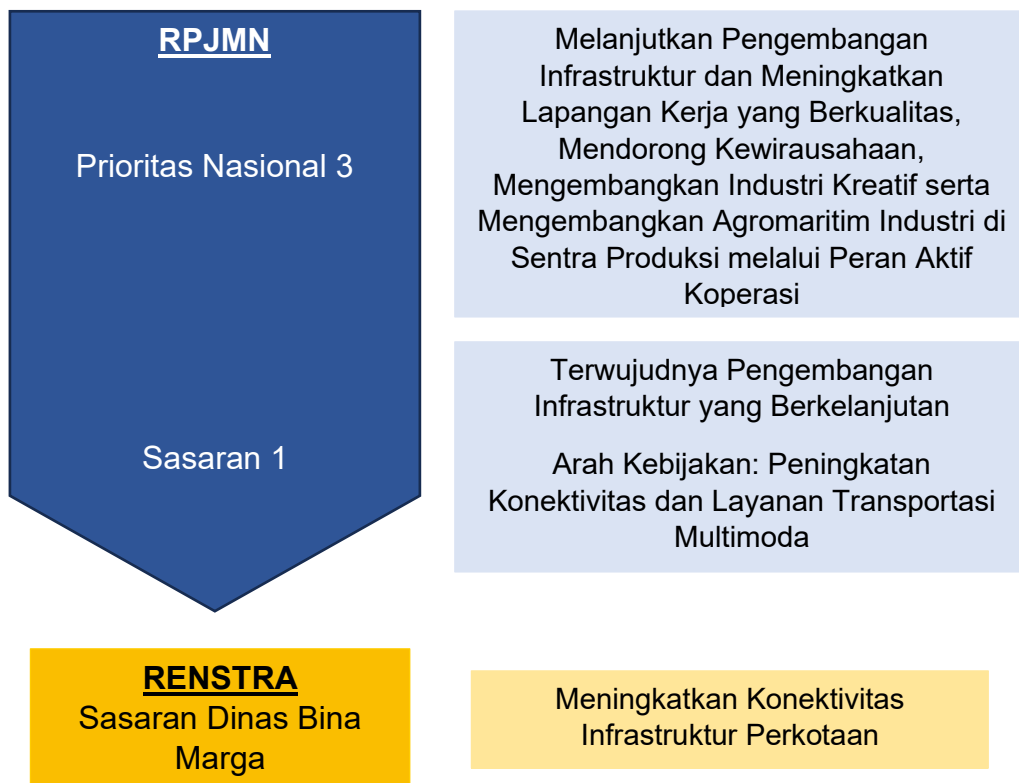
Untuk mewujudkan misi tersebut, telah dirumuskan sasaran pembangunan dan arah kebijakan sebagai pedoman. Pada Prioritas Nasional 3, sasaran yang terkait langsung dengan tugas Dinas Bina Marga adalah “Terwujudnya Pengembangan Infrastruktur yang Berkelanjutan” dengan arah kebijakan “Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda.” Arah kebijakan ini diarahkan pada peningkatan aksesibilitas terhadap layanan dasar, pusat perekonomian, serta integrasi antarmoda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan pergerakan penumpang dan barang melalui intervensi kebijakan pengembangan konektivitas jalan pada jalur utama serta peningkatan aksesibilitas di daerah tertinggal dan perbatasan. Dalam Lampiran II Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun

2025, arah kebijakan tersebut kemudian dijabarkan menjadi program prioritas, sementara intervensi kebijakan diturunkan lebih lanjut menjadi kegiatan prioritas. Salah satu indikator penting kegiatan prioritas adalah kondisi mantap jalan nasional, provinsi, kabupaten, maupun kota. Hal ini menegaskan bahwa arah kebijakan tersebut memiliki kaitan erat dengan tujuan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta.

Selain itu, Kegiatan prioritas pada arah kebijakan "*Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda.*" juga dilengkapi dengan sejumlah kegiatan prioritas, antara lain:

- 🔗 Penanganan Konektivitas Jalan/Jembatan Lintas Utama antar Pulau
- 🔗 Penanganan Konektivitas Jalan/Jembatan Non-Lintas Utama
- 🔗 Penanganan Konektivitas Jalan Pendukung Kawasan Strategis Nasional
- 🔗 Penanganan Konektivitas Jalan Pendukung Simpul Transportasi dan/atau yang Terintegrasi dengan *Hinterland*
- 🔗 Penanganan Konektivitas Jalan untuk Wilayah Tertinggal dan Perbatasan
- 🔗 Peningkatan Konektivitas Jalan Berkeselamatan
- 🔗 Penanganan Jalan Daerah
- 🔗 Peningkatan Tata Kelola Konektivitas Jalan

Sejalan dengan berbagai kegiatan prioritas tersebut, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta secara konsisten mendukung pembangunan konektivitas di wilayah Provinsi DKI Jakarta melalui penanganan jalan pendukung Kawasan Strategis Daerah, penguatan konektivitas menuju simpul transportasi, peningkatan aksesibilitas jalan berkeselamatan, pemeliharaan jalan dan jembatan, serta perbaikan tata kelola jaringan jalan.



Gambar 23 Skema Kerangka Keterkaitan RPJMN dan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029

Sumber: Data Olahan Dinas Bina Marga

2.5.2 TELAAHAN RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM TAHUN 2025-2029

Sampai dengan dokumen ini selesai disusun, Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum Tahun 2025-2029 belum disahkan. Oleh karena itu, Rencana Strategis Dinas Bina Marga tahun 2025-2029 ini mengacu kepada dokumen Rancangan Akhir Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum Tahun 2025-2029.

Dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta tidak keluar dari kebijakan yang ditetapkan oleh Kementerian Pekerjaan Umum. Berdasarkan Visi dan Misi Kementerian Pekerjaan Umum dalam Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Tahun 2025-2029 adalah:

VISI

Terwujudnya Penyelenggaraan Infrastruktur Pekerjaan Umum yang Andal dan Berkelanjutan dalam rangka menggapai Indonesia Maju, Menuju Indonesia Emas 2045

MISI

Meningkatkan pembangunan infrastruktur konektivitas jalan dan jembatan yang berkualitas dan terintegrasi untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dan daya saing nasional

Tujuan

Menguatnya kinerja layanan konektivitas yang berkelanjutan

Sasaran Strategis

Meningkatnya Kinerja Pelayanan Infrastruktur Konektivitas Jalan

Gambar 24 Visi dan Misi Renstra Kementerian Pekerjaan Umum Tahun 2025-2029

Sumber data: Renstra Kementerian Pekerjaan Umum RI Tahun 2025-2029

Kebijakan dalam penyelenggaraan jalan diarahkan untuk sejalan dengan Prioritas Nasional 3: Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif serta mengembangkan agromaritim industri di Sentra Produksi melalui peran aktif koperasi, dimana terdapat salah satu sasaran utama yang ketercapaiannya sangat dipengaruhi oleh dukungan infrastruktur Pekerjaan Umum, yakni:

Sasaran 1: Terwujudnya pengembangan infrastruktur yang berkelanjutan.

Salah satu indikator penunjang keberhasilan Program Prioritas: Pengembangan Konektivitas dan layanan Transportasi Multimoda.

Intervensi yang diambil oleh Kementerian Pekerjaan Umum untuk mendukung arah kebijakan pengembangan infrastruktur tersebut melalui menjaga tingkat kualitas akses masyarakat terhadap layanan dasar, pusat perekonomian, integrasi antarmoda guna peningkatan efisiensi dan kualitas peayanan pergerakan penumpang dan barang, jalur utama dan aksesibilitas daerah tertinggal dan perbatasan.

Tabel 22. Tabel Keterkaitan Renstra Kementerian PU Tahun 2025-2029 dengan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029

RENSTRA	TINGKAT		INDIKATOR
Kementerian PU	Tujuan	Menguatnya kinerja layanan konektivitas yang berkelanjutan	Persentase capaian kinerja layanan konektivitas jalan
	Sasaran Strategis	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Infrastruktur Konektivitas Jalan	Waktu tempuh pada lintas utama jaringan jalan nasional Waktu tempuh pada jaringan jalan nasional
	Sasaran Program	Meningkatnya konektivitas jalan daerah	Tingkat pencapaian kinerja peningkatan konektivitas jalan daerah
	Kegiatan Prioritas		Kondisi Mantap Jalan Nasional/Provinsi/ Kab/Kota Infrastruktur Jalan Perkotaan yang dibangun
Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta	Tujuan Renstra	Meningkatnya Kinerja pelayanan jalan provinsi	Persentase jalan dengan kondisi mantap
	Sasaran Renstra	Meningkatkan konektivitas infrastruktur perkotaan	Persentase jalan yang dilengkapi fasilitas pendukung
	Program		Tingkat kinerja pelayanan jalan dan kelengkapannya

Sumber: Data Olahan Dinas Bina Marga

Berikut ini merupakan faktor-faktor penghambat ataupun faktor pendorong dari pelayanan Perangkat Daerah yang memengaruhi permasalahan pelayanan Perangkat Daerah ditinjau dari sasaran jangka menengah Renstra K/L yang meliputi :

2.5.3 TELAAHAN RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA PANJANG DAERAH (RPJPD) PROVINSI DKI JAKARTA TAHUN 2025-2045

Berdasarkan kekuatan modal dasar yang dimiliki Jakarta, isu dan permasalahan yang dihadapi, tantangan nasional, regional, dan global ke depan, pencapaian pembangunan pada periode sebelumnya, serta upaya perwujudan Visi Indonesia Emas 2045, maka visi Jakarta diterjemahkan dalam Visi Pembangunan Jangka Panjang Jakarta Tahun 2025-2045 sebagai:



Gambar 25 Visi dan Misi RPJPD Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2045

Sumber: RPJPD Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2045

Dalam mewujudkan ekonomi Jakarta yang inklusif, Berdaya Saing Global dan Berkelanjutan, diperlukan upaya pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, penerapan ekonomi hijau, penciptaan ekosistem digital, peningkatan kualitas layanan logistik, serta pembangunan infrastruktur penunjang pertumbuhan ekonomi. Perwujudan misi kedua dilaksanakan melalui arah kebijakan transformasi ekonomi yang dikelompokkan ke dalam lima sasaran pokok yaitu terciptanya produktivitas ekonomi Jakarta yang berdaya saing berbasis

iptek dan inovasi, terwujudnya ekonomi Jakarta yang maju, merata, dan berkelanjutan, terwujudnya ekosistem digital Jakarta yang adaptif dan berdaya saing gobal, terwujudnya ekonomi Jakarta yang terintegrasi secara domestik dan global, serta terwujudnya keberlanjutan peran Jakarta sebagai pusat pertumbuhan ekonomi.

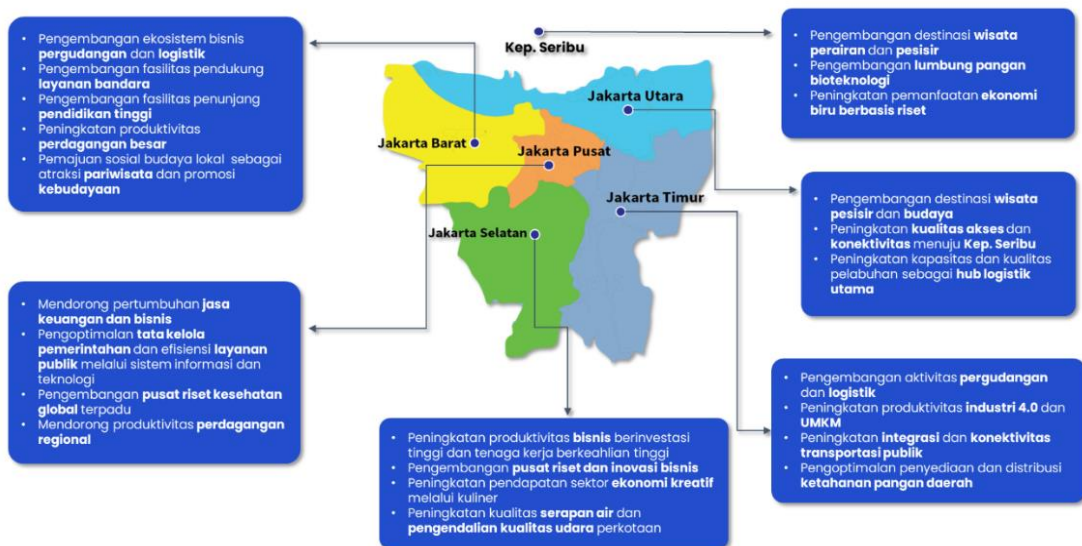
Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta memiliki peran untuk mendorong kelancaran kegiatan perekonomian di Jakarta, yaitu:

Tabel 23 Tabel Arah Kebijakan Transformasi

Transformasi	Arah Kebijakan Transformasi
Transformasi Ekonomi	Pembangunan infrastruktur transportasi publik perkotaan yang terintegrasi, ramah lingkungan, dan berkeselamatan.
	Pembangunan lintas atas/bawah pada perlintasan sebidang yang cukup padat di seluruh wilayah Jakarta
	Pengembangan dan pemeliharaan insfrastruktur jalan yang lengkap (complete street) untuk mendukung aksesibilitas layanan transportasi publik yang inklusif disertai dengan sistem jaringan utilitas terpadu bawah tanah.

Sumber: RPJPD Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2045

Arah pengembangan kewilayahan dapat dirumuskan berdasarkan 2 (dua) aspek, yaitu potensi pengembangan ruang dan potensi peningkatan ekonomi. Adapun arah pengembangan wilayah berdasarkan potensi ruang saat ini dapat dijabarkan pada gambar berikut.



Gambar 26 Arah Pengembangan Wilayah berdasarkan Potensi Ruang Eksisting
 Sumber: RPJPD Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2045

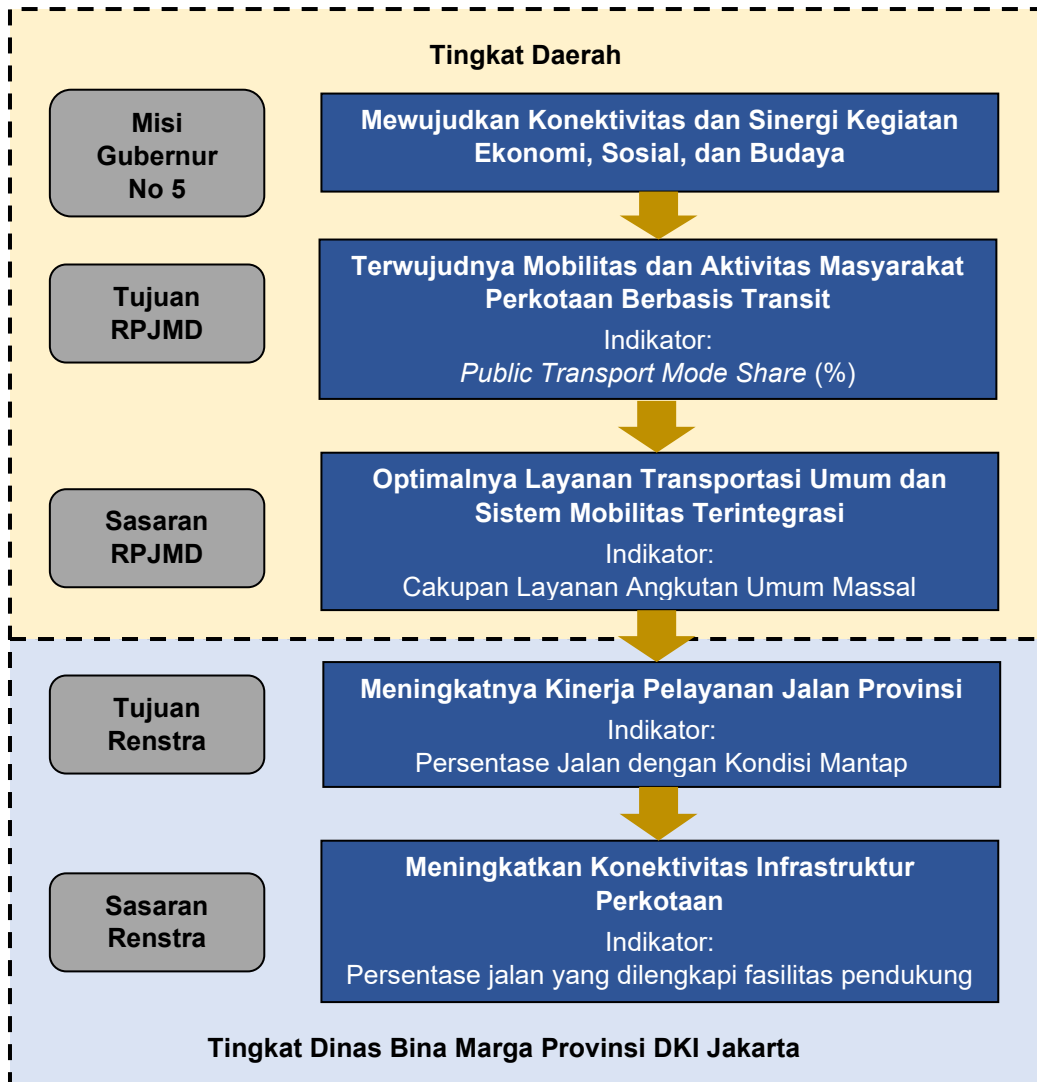
Dalam pengembangan kewilayahan, Jakarta beraglomerasi dengan daerah sekitarnya yaitu Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak, dan Cianjur menjadi sebuah kawasan Metropolitan Jabodetabekpunjur. Oleh karena itu, setiap perencanaan pembangunan di Jakarta tidak dapat berdiri sendiri melainkan harus bekerja sama dan berkoordinasi dengan daerah sekitarnya, agar pengembangan kewilayahan di kawasan Perkotaan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak, dan Cianjur dapat berjalan baik dan tidak saling tumpang tindih satu sama lain.

2.5.4 TELAAHAN RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA MENENGAH DAERAH (RPJMD) PROVINSI DKI JAKARTA TAHUN 2025-2029

Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta mendukung ketercapaian Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029 pada:

Misi 5 : Mewujudkan Konektivitas dan Sinergi Kegiatan Ekonomi, Sosial, dan Budaya

Tujuan 5 : Terwujudnya Simpul Mobilitas dan Kegiatan Berusaha, Berkarya, dan Berwisata Berorientasi Transit



Gambar 27 Skema Turunan Misi Gubernur sampai dengan Sasaran Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
 Sumber: Data Dinas Bina Marga

Untuk meningkatkan performa kinerja jaringan jalan, pembangunan jalan tembus dan simpang dan jalan tak sebidang menjadi upaya dalam mengurangi titik kemacetan, terutama pada jam sibuk (*peak hour*). Infrastruktur ini tidak hanya berkontribusi dalam mengurangi waktu perjalanan dan kepadatan lalu lintas, tetapi juga berdampak positif terhadap lingkungan melalui penurunan emisi karbon akibat kemacetan serta meningkatkan keselamatan lalu lintas.

Peningkatan infrastruktur pendukung yang berorientasi pada mobilitas inklusif, seperti pembangunan dan revitalisasi jalur pejalan kaki (pedestrian) dengan kelengkapan jaringan utilitas terpadu (SJUT), penerangan jalan dan sarana umum, serta pembangunan halte dan jembatan penyeberangan orang (JPO). Pada setiap desain infrastruktur tersebut wajib memperhatikan pengguna dari segala kalangan sesuai kebutuhannya, seperti untuk anak-anak, wanita, lansia, ibu hamil, dan penyandang disabilitas.

Di dalam RPJMD Provinsi DKI Jakarta tahun 2025-2029, penekanan *outcome* yang harus dicapai oleh Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta selama tahun 2025-2029 adalah:

- a. Pengembangan lingkungan perkotaan untuk mendorong masyarakat bermobilitas aktif melalui penyediaan infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda yang aman dan berkualitas
- b. Perwujudan visual kota yang rapi, estetik, dan modern melalui pengoperasian Sarana Jaringan Utilitas Terpadu (SJUT)

Dalam dokumen Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Tahun 2025-2029 disebutkan bahwa salah satu strategi untuk mencapai kondisi akhir RPJMD “*Transportasi publik yang dapat diandalkan, tepat waktu, dan signifikan mengurangi kemacetan*” adalah dengan pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur bina marga. Adapun arah kebijakan sesuai dengan tahap pertama RPJPD 2025-2029 adalah Perbaikan Fundamental yang penahapannya dijabarkan dalam RPJMD 2025-2029 sebagai berikut:

 **Tema pembangunan tahun 2026**

Pembangunan pada tahun 2026 diselenggarakan dengan arah kebijakan yaitu Penguatan Infrastruktur, Layanan Dasar, dan Fondasi Ekonomi yang Inklusif dan Berkelanjutan

 **Tema pembangunan tahun 2027**

Pembangunan pada tahun 2027 diselenggarakan dengan dengan arah kebijakan yaitu Eksplorasi Potensi Perekonomian Baru yang Berdaya Saing dan Berkelanjutan

 **Tema pembangunan tahun 2028**

Pembangunan pada tahun 2028 diselenggarakan dengan dengan arah kebijakan yaitu Produktivitas Ekonomi dan Manfaat Pembangunan yang berkelanjutan

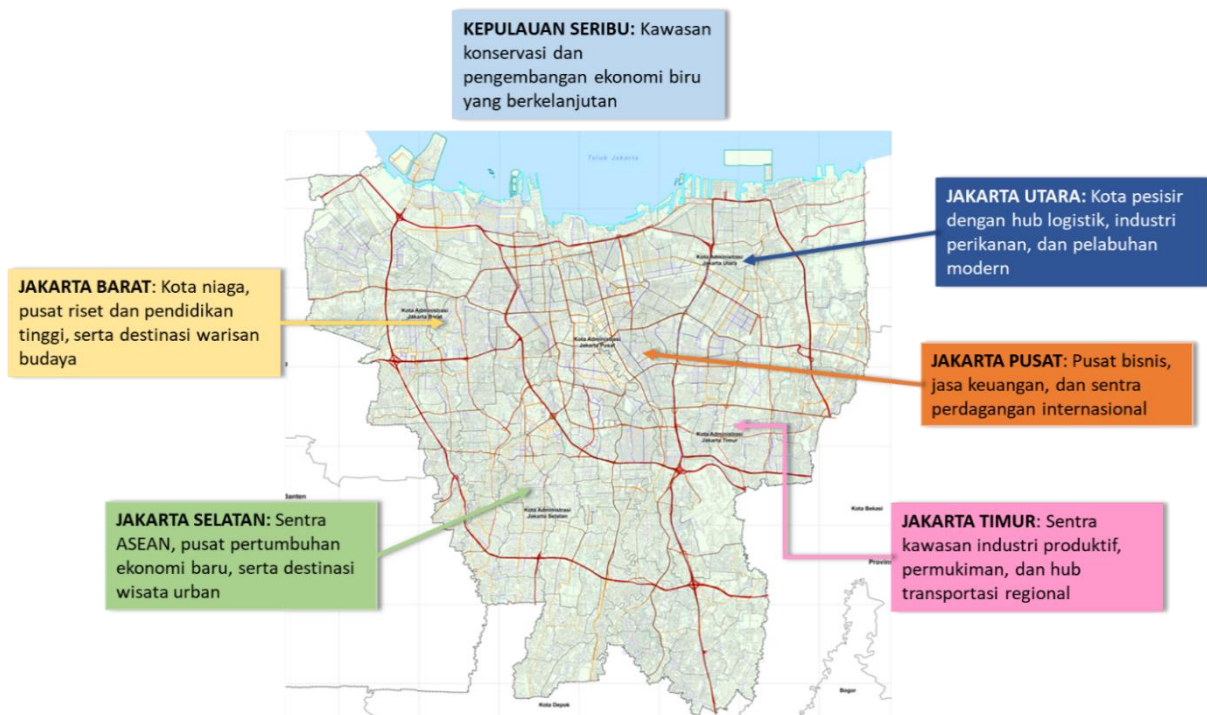
 **Tema pembangunan tahun 2029**

Pembangunan pada tahun 2029 diselenggarakan dengan dengan arah kebijakan yaitu Akselerasi dan Pemerataan Hasil Pembangunan yang Menyejahterakan

Tema pembangunan tahun 2030

Pembangunan pada tahun 2030 diselenggarakan dengan dengan arah kebijakan yaitu Transformasi Global Jakarta yang Sejahtera dan Berkelanjutan.

Pendekatan pembangunan berbasis kewilayahan dirancang dengan menyesuaikan kebijakan pembangunan dengan permasalahan dan potensi spesifik di setiap wilayah. Adapun tema pembangunan dari masing-masing wilayah untuk periode 2025-2029 adalah:

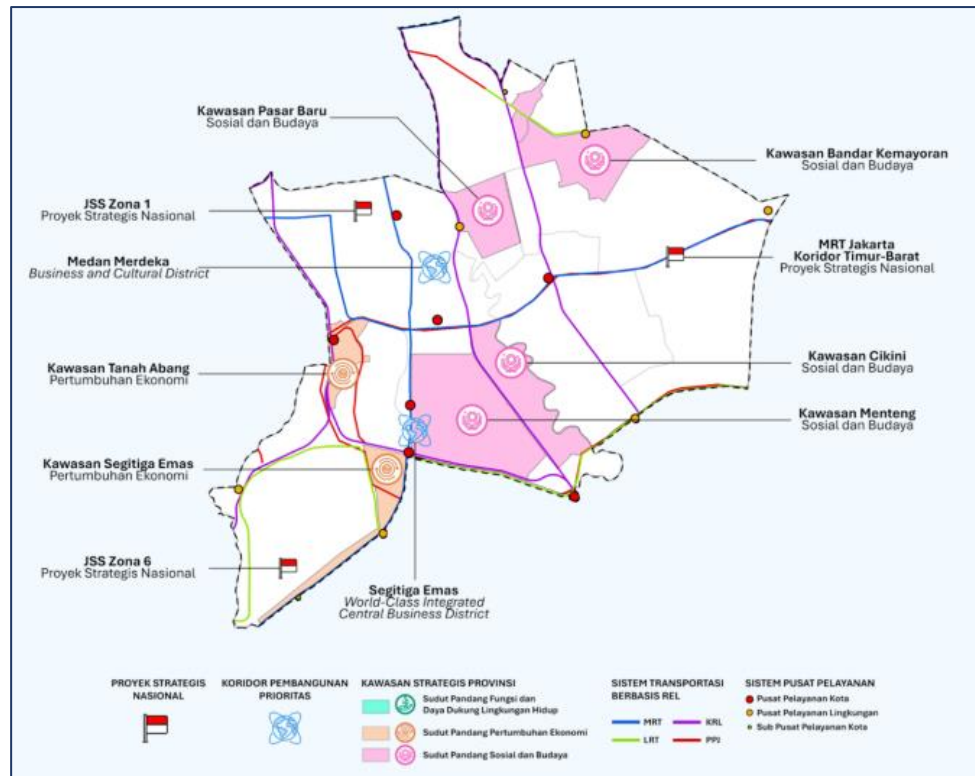


Gambar 28. Tema Pembangunan Wilayah Periode 2025-2029
Sumber: RPJMD Provinsi DKI Jakarta tahun 2025-2029

JAKARTA PUSAT

Kota Administrasi Jakarta Pusat memiliki tema pembangunan Pusat Bisnis, Jasa Keuangan, dan Sentra Perdagangan Internasional yang dilengkapi dengan 2 kawasan strategis pertumbuhan ekonomi, 4 kawasan strategis sosial budaya, dan 2 koridor pembangunan yang dapat mengakselerasi pencapaian kota Global di Jakarta Pusat. Selain itu, pengembangan kawasan strategis juga didukung dengan rencana sistem pusat pelayanan dan sistem transportasi rel yang

memadai. Adapun peta pengembangan wilayah Jakarta Pusat ialah sebagai berikut:



Gambar 29. Peta Pengembangan wilayah Jakarta Pusat
Sumber: RPJMD Provinsi DKI Jakarta 2025-2029

Dari peta pengembangan wilayah diatas, dapat dilihat kawasan strategis, proyek strategis nasional, koridor pembangunan prioritas, sistem transportasi berbasis rel dan sistem pelayanan pada wilayah Jakarta Pusat. Kawasan strategis di wilayah Jakarta Pusat adalah sebagai berikut:

1. Kawasan strategis dari sudut pandang pertumbuhan ekonomi:
 - a. Kawasan Tanah Abang
 - b. Kawasan Segitiga Emas
2. Kawasan strategis dari sudut pandang sosial budaya:
 - a. Kawasan Pasar Baru
 - b. Kawasan Bandar Kemayoran
 - c. Kawasan Cikini
 - d. Kawasan Menteng

Adapun kebijakan strategis pembangunan Jakarta Pusat yang berkaitan dengan Dinas Bina Marga adalah sebagai berikut:

Tabel 24. Isu Strategis dan Arah Kebijakan Kota Jakarta Pusat yang berkaitan dengan Dinas Bina Marga

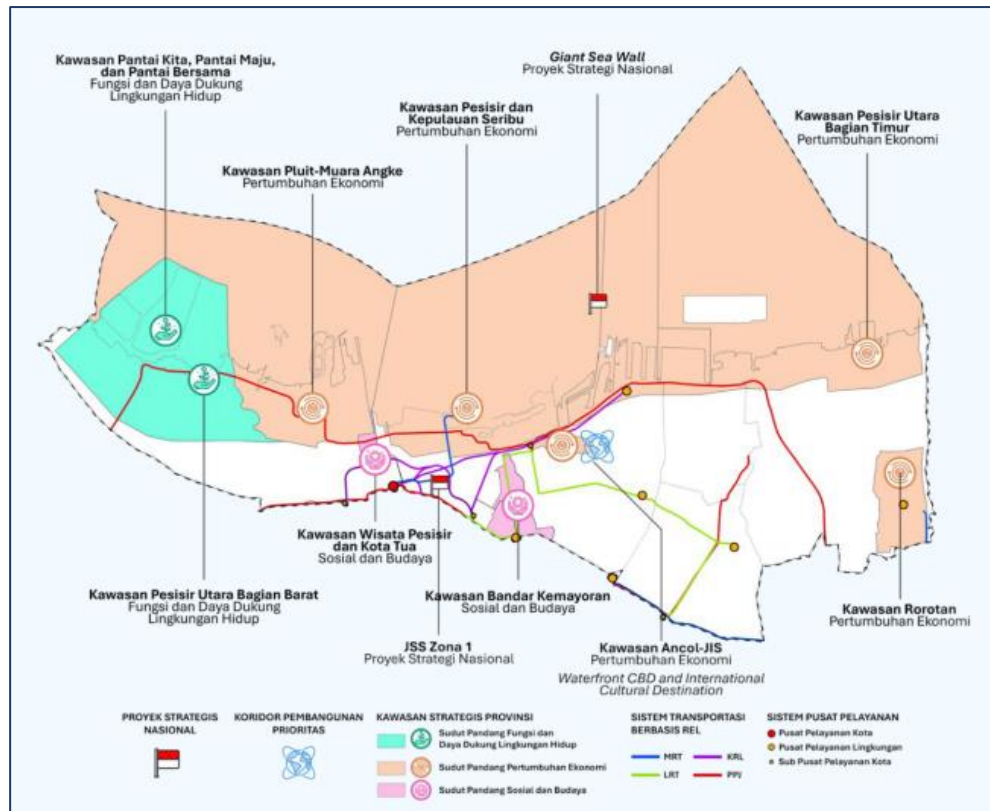
Isu Strategis	Kebijakan Strategis
Integrasi dan konektivitas kawasan strategis	Peningkatan konektivitas dan permeabilitas kawasan melalui peningkatan opsi aksesibilitas dengan tujuan memperpendek jarak dan mempersingkat waktu tempuh pejalan kaki, melalui penyediaan jalur pejalan kaki pada Kawasan Segitiga Emas dan kawasan berorientasi transit (TOD)
	Pembentukan areal penghubung antar bangunan dan/atau kompleks bangunan pada Kawasan Segitiga Emas
	Pengaturan dan penataan <i>complete street</i> pada Kawasan Cikini
	Peningkatan konektivitas melalui perbaikan jalur pejalan kaki, fasilitas difabel, dan jalur sepeda yang lebih aman dan nyaman pada Kawasan Pasar Baru
Pusat keuangan dan bisnis yang produktif	Peningkatan konektivitas antar-moda transportasi umum di Kawasan Transit Oriented Development (TOD) Dukuh Atas yang terintegrasi dengan perkantoran kelas atas dan ruang komersial, serta didukung dengan area ramah pejalan kaki
	Peningkatan konektivitas Gambir sebagai gerbang masuk wisatawan antar-kota melalui penyediaan moda transportasi umum dan jalur pedestrian yang terintegrasi dengan wilayah sekitarnya

Sumber: RPJMD DKI Jakarta 2025-2029

Terkait dengan arah kebijakan Jakarta Pusat, Dinas Bina Marga memiliki peran untuk melakukan penataan jalur pejalan kaki (pedestrian) yang inklusif serta menghubungkan kawasan strategis dengan TOD. Selain itu Dinas Bina Marga juga didorong untuk melakukan pengaturan dan penataan *complete street*.

JAKARTA UTARA

Kota Administrasi Jakarta Utara memiliki tema pembangunan Kota Pesisir dengan Hub Logistik, Industri Perikanan, dan Pelabuhan Modern. Pada Kota Administrasi Jakarta Utara terdapat 5 kawasan strategis pertumbuhan ekonomi, 2 kawasan strategis sosial budaya, dan 2 kawasan strategis fungsi dan daya dukung lingkungan hidup serta dilengkapi dengan 1 koridor pembangunan pendukung pencapaian Kota Global. Pengembangan kawasan strategis tersebut didukung oleh rencana sistem pusat pelayanan, sistem transportasi laut, dan sistem transportasi berbasis rel. Adapun peta pengembangan wilayah Jakarta Utara adalah sebagai berikut:



Gambar 30. Peta Pengembangan Wilayah Jakarta Utara
Sumber: RPJMD DKI Jakarta Tahun 2025-2029

Dari peta pengembangan wilayah diatas, dapat dilihat kawasan strategis, proyek strategis nasional, koridor pembangunan prioritas, sistem transportasi berbasis rel dan sistem pelayanan pada wilayah Jakarta Utara. Kawasan strategis di wilayah Jakarta Utara adalah sebagai berikut:

1. Kawasan strategis dari sudut pandang pertumbuhan ekonomi:
 - a. Kawasan Pluit-Muara Angke
 - b. Kawasan Pesisir dan Kepulauan Seribu
 - c. Kawasan Pesisir Utara Bagian Timur
 - d. Kawasan Ancol-JIS
 - e. Kawasan Rorotan
2. Kawasan strategis dari sudut pandang fungsi dan daya dukung lingkungan hidup:
 - a. Kawasan Pantai Kita, Pantai Maju, dan Pantai Bersama
 - b. Kawasan Pesisir Utara Bagian Barat

Adapun kebijakan strategis pembangunan Jakarta Utara yang berkaitan dengan Dinas Bina Marga adalah sebagai berikut:

Tabel 25. Isu Strategis dan Arah Kebijakan Kota Jakarta Utara yang berkaitan dengan Dinas Bina Marga

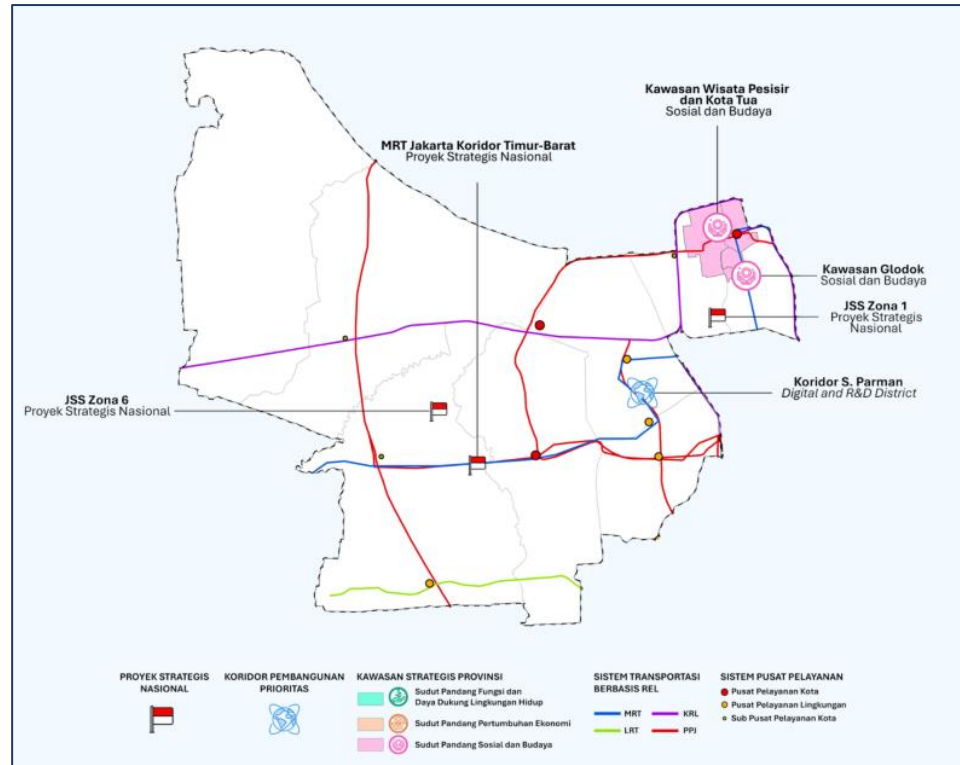
Isu Strategis	Kebijakan Strategis
Integrasi dan konektivitas kawasan strategis	Penyediaan sarana parkir kendaraan bermotor dan jalur pejalan kaki yang memadai dan terintegrasi pada Kawasan Rorotan
	Peningkatan konektivitas dan Permeabilitas Kawasan, melalui peningkatan opsi aksesibilitas dengan tujuan memperpendek jarak dan mempersingkat waktu tempuh pejalan kaki, melalui penyediaan jalur pejalan kaki pada Kawasan Rorotan

Sumber: RPJMD DKI Jakarta 2025-2029

Terkait dengan arah kebijakan kota Jakarta Utara, Dinas Bina Marga memiliki peran untuk menyediakan jalur pejalan kaki (pedestrian) yang dapat digunakan oleh seluruh kalangan masyarakat dari pengguna jalan, penyandang disabilitas, lansia, perempuan, dan anak-anak pada kawasan Rorotan.

JAKARTA BARAT

Tema pembangunan Kota Administrasi Jakarta Barat adalah Kota Niaga, Pusat Riset dan Pendidikan Tinggi, serta Destinasi Warisan Budaya. Pada Kota Administrasi Jakarta Barat terdapat 2 kawasan strategis sosial budaya serta 1 koridor pembangunan pendukung pencapaian Kota Global. Rencana sistem pusat layanan dan sistem transportasi rel yang memadai mendukung pengembangan kawasan strategis di Jakarta Barat ini. Adapun peta pengembangan wilayah Jakarta Barat ialah sebagai berikut:



Gambar 31 Peta Pengembangan Wilayah Jakarta Barat
 Sumber: RPJMD DKI Jakarta Tahun 2025-2029

Dari peta pengembangan wilayah diatas, dapat dilihat kawasan strategis, proyek strategis nasional, koridor pembangunan prioritas, sistem transportasi berbasis rel dan sistem pelayanan pada wilayah Jakarta Barat. Kawasan strategis di wilayah Jakarta Barat adalah sebagai berikut:

1. Kawasan strategis dari sudut pandang sosial budaya:
 - a. Kawasan Wisata Kota Tua
 - b. Kawasan Glodok

Adapun kebijakan strategis pembangunan Jakarta Barat yang berkaitan dengan Dinas Bina Marga adalah sebagai berikut:

Tabel 26. Isu Strategis dan Arah Kebijakan Kota Jakarta Barat yang berkaitan dengan Dinas Bina Marga

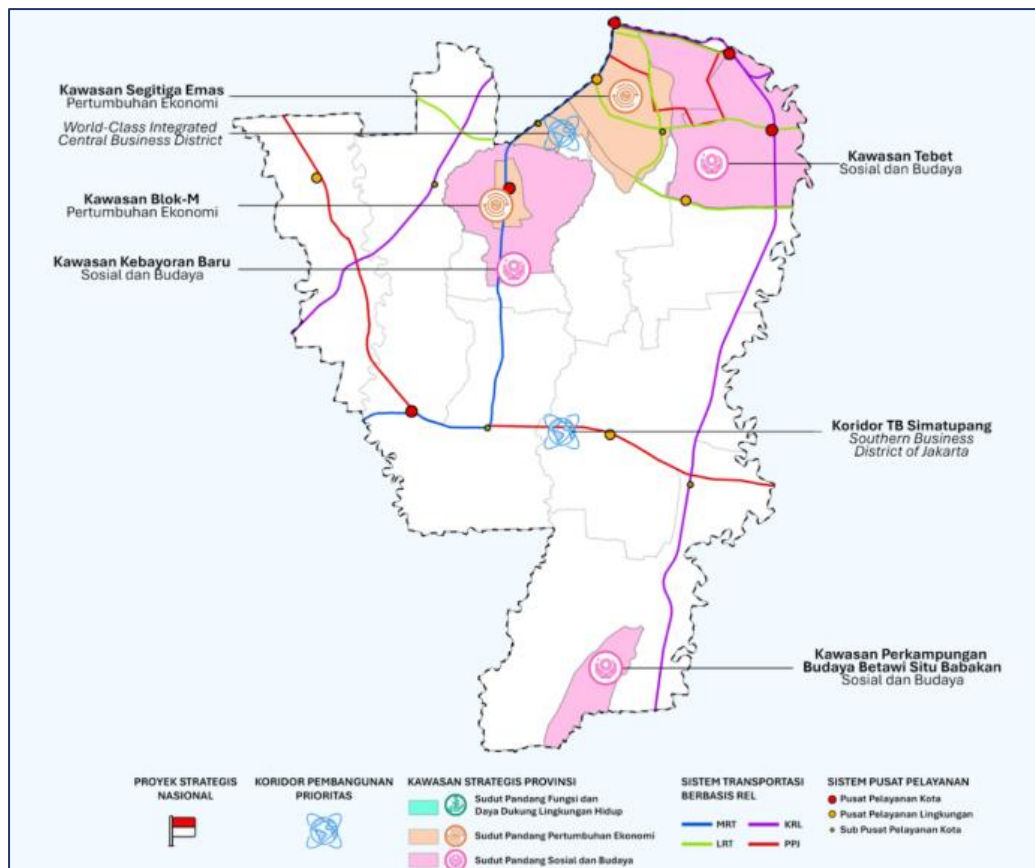
Isu Strategis	Kebijakan Strategis
Integrasi dan konektivitas kawasan strategis	Revitalisasi kawasan melalui revitalisasi bangunan dan penataan jalur pejalan kaki pada Kawasan Glodok
	Peningkatan jalur pejalan kaki pada kawasan Pasar Bunga Rawa Belong

Sumber: RPJMD DKI Jakarta Tahun 2025-2029

Berdasarkan arah kebijakan kota Jakarta Barat, Dinas Bina Marga memiliki peran untuk melakukan revitalisasi, peningkatan dan penataan jalur pejalan kaki (pedestrian). Revitalisasi dan penataan jalur pejalan kaki dilakukan di Kawasan Glodok dan peningkatan jalur pejalan kaki pada kawasan Pasar Bunga Rawa Belong.

📍 JAKARTA SELATAN

Sentra ASEAN, Pusat Pertumbuhan Ekonomi Baru, serta Destinasi Wisata Urban adalah tema pembangunan Kota Administrasi Jakarta Pusat. Untuk menunjang pembangunan tersebut, Kota Administrasi Jakarta Pusat memiliki 2 kawasan strategis pertumbuhan ekonomi dan 3 kawasan strategis sosial budaya serta 2 koridor pembangunan untuk mengakselerasi pencapaian Kota Global. Sistem pendukung pengembangan kawasan strategis di Jakarta Selatan adalah dengan rencana sistem pusat layanan dan sistem transportasi berbasis rel yang memadai. Adapun peta pengembangan wilayah Jakarta Selatan adalah sebagai berikut:



Gambar 32 Peta Pengembangan Wilayah Jakarta Selatan
Sumber: RPJMD DKI Jakarta Tahun 2025-2029

Dari peta pengembangan wilayah diatas, dapat dilihat kawasan strategis, proyek strategis nasional, koridor pembangunan prioritas, sistem transportasi berbasis rel dan sistem pelayanan pada wilayah Jakarta Selatan. Kawasan strategis di wilayah Jakarta Selatan adalah sebagai berikut:

1. Kawasan strategis dari sudut pandang pertumbuhan ekonomi:
 - a. Kawasan Blok M
 - b. Kawasan Segitiga Emas
2. Kawasan strategis dari sudut pandang sosial budaya:
 - a. Kawasan Tebet
 - b. Kawasan Kebayoran Baru
 - c. Kawasan Perkampungan Budaya Betawi Situ Babakan

Adapun kebijakan strategis pembangunan Jakarta Selatan yang berkaitan dengan Dinas Bina Marga adalah sebagai berikut:

Tabel 27. Isu Strategis dan Arah Kebijakan Kota Jakarta Selatan yang berkaitan dengan Dinas Bina Marga

Isu Strategis	Kebijakan Strategis
Hubungan eksternal dan internasional yang sinergis	Peningkatan konektivitas dan permeabilitas kawasan melalui peningkatan opsi aksesibilitas dengan tujuan memperpendek jarak dan mempersingkat waktu tempuh pejalan kaki, melalui penyediaan jalur pejalan kaki yang lebar dan nyaman pada Kawasan Segitiga Emas
Integrasi dan konektivitas kawasan strategis	Peningkatan aksesibilitas kawasan dengan penataan jalur pejalan kaki dan pedagang kaki lima pada Kawasan Tebet
	Penataan jalur pejalan kaki beserta elemen pendukungnya dari bangunan park and ride menuju stasiun MRT Lebak Bulus

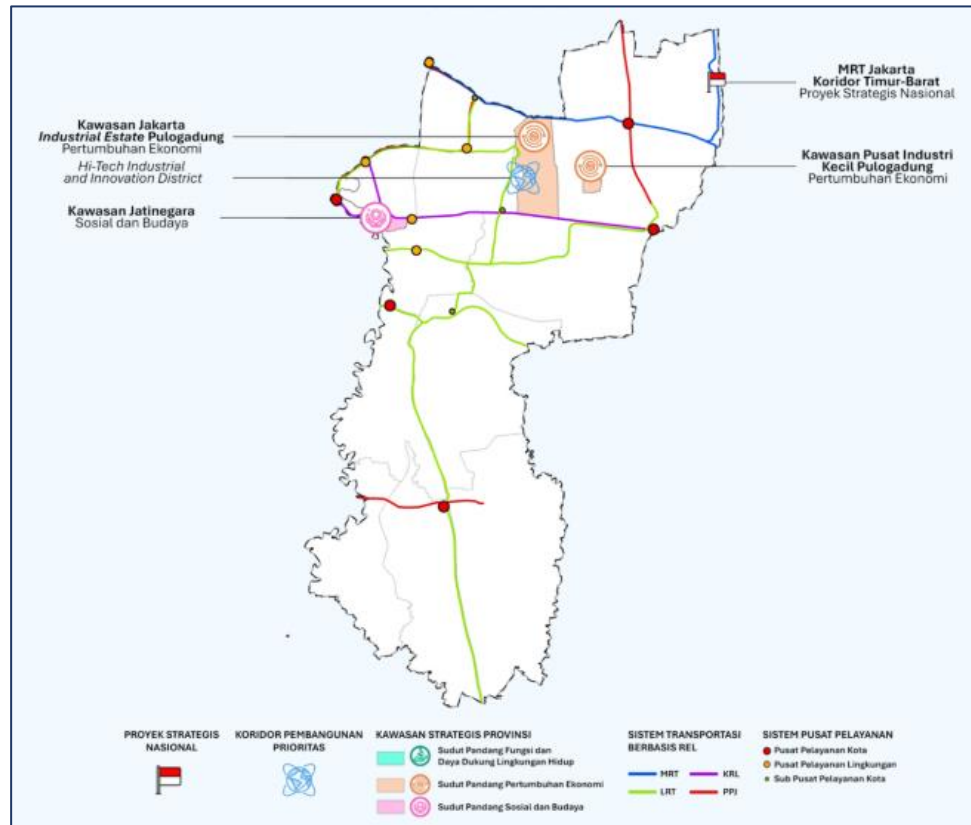
Sumber: RPJMD DKI Jakarta Tahun 2025-2029

Berdasarkan dengan arah kebijakan RPJMD DKI Jakarta Tahun 2025-2029 di wilayah Jakarta Selatan yang berkaitan dengan Dinas Bina Marga tersebut, Dinas Bina Marga didorong untuk melakukan penataan jalur pejalan kaki pada Kawasan Segitiga Emas, Kawasan Tebet, serta jalur pejalan kaki dari park and ride menuju Stasiun MRT Lebak Bulus.

JAKARTA TIMUR

Kota Administrasi Jakarta Timur memiliki tema pembangunan Sentra Kawasan Industri Produktif, Permukiman, dan Hub Transportasi Regional. Dalam mendukung pembangunan tersebut terdapat 2 kawasan strategis pertumbuhan ekonomi dan 1 kawasan strategis

sosial budaya dengan 1 koridor pembangunan untuk mengakselerasi pencapaian kota Global pada Kota Administrasi Jakarta Timur. Rencana sistem pusat layanan dan sistem transportasi berbasis rel yang terkoneksi mendukung pengembangan kawasan strategis di Kota Jakarta Timur. Adapun peta pengembangan wilayah Jakarta Timur adalah sebagai berikut:



Gambar 33. Peta Pengembangan Wilayah Jakarta Timur
Sumber: RPJMD DKI Jakarta Tahun 2025-2029

Dari peta pengembangan wilayah diatas, dapat dilihat kawasan strategis, proyek strategis nasional, koridor pembangunan prioritas, sistem transportasi berbasis rel dan sistem pelayanan pada wilayah Jakarta Timur. Kawasan strategis di wilayah Jakarta Timur adalah sebagai berikut:

1. Kawasan strategis dari sudut pandang pertumbuhan ekonomi:
 - a. Kawasan Jakarta Industrial Estate Pulogadung
 - b. Kawasan Pusat Industri Kecil Pulogadung
2. Kawasan strategis dari sudut pandang sosial budaya:
 - a. Kawasan Jatinegara

Adapun kebijakan strategis pembangunan Jakarta Timur yang berkaitan dengan Dinas Bina Marga adalah sebagai berikut:

Tabel 28. Isu Strategis dan Arah Kebijakan Kota Jakarta Timur yang berkaitan dengan Dinas Bina Marga

Isu Strategis	Kebijakan Strategis
Integrasi dan konektivitas kawasan strategis	Peningkatan aksesibilitas kawasan dengan penataan jalur pejalan kaki dan perdagangan kaki lima pada Kawasan Jatinegara
	Peningkatan aksesibilitas Kawasan Cakung Barat melalui pembangunan jalan baru serta pelebaran jalan eksisting

Sumber: RPJMD DKI Jakarta Tahun 2025-2029

Berdasarkan dengan arah kebijakan kota Jakarta Timur yang berkaitan dengan Dinas Bina Marga, Dinas Bina Marga didorong untuk melakukan penataan jalur pejalan kaki dan pembangunan jalan baru serta pelebaran jalan eksisting.

Dari seluruh arah kebijakan yang berkaitan dengan Dinas Bina Marga pada RPJMD Tahun 2025-2029, Dinas Bina Marga di dorong untuk melakukan penataan jalur pejalan kaki (pedestrian) serta pembangunan/peningkatan jalan dengan konsep *complete street* yang menghubungkan kawasan strategis dengan kawasan TOD. Dengan kegiatan tersebut, Dinas Bina Marga mendorong peningkatan penggunaan transportasi umum dan mendukung ketercapaian sasaran RPJMD “Optimalnya Layanan Transportasi Umum dan Sistem Mobilitas Terintegrasi”.

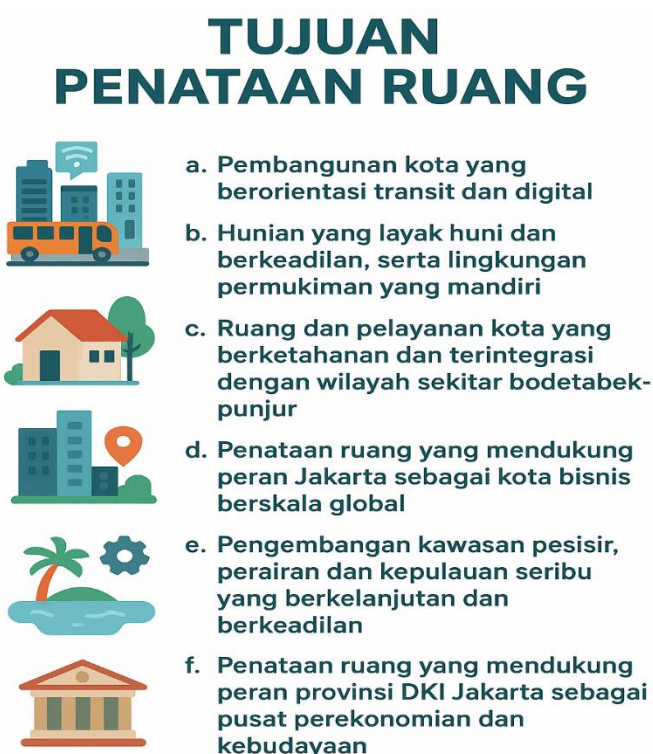
Program prioritas pembangunan daerah dalam RPJMD disusun dengan mengedepankan prinsip keselarasan antara agenda kerja Pemerintah Daerah, janji politik Gubernur dan Wakil Gubernur terpilih, serta misi pembangunan daerah. Program prioritas tersebut diwujudkan melalui implementasi Quick Wins Gubernur dan Wakil Gubernur, pembangunan serta penyelesaian infrastruktur fundamental (DKI *Strategic Projects*), dan pelaksanaan *Global City Programs* (GSP). Seluruh program ini diarahkan untuk memperkuat peran Jakarta dalam meningkatkan daya saing serta peringkatnya di tingkat global. Adapun program prioritas yang menjadi lingkup tugas dan fungsi Dinas Bina Marga adalah sebagai berikut:

- a. *Continuity Quick Wins* 100 Hari
 - Pengembangan SJUT (Sarana Jaringan Utilitas Terpadu)
- b. *DKI Strategic Projects* (DSP):

- Pembangunan dan Pemeliharaan Jalan
- Pembangunan simpang tak sebidang
- c. *Global City Programs (GCP)*:
 - Jaringan mobilitas perkotaan yang inklusif dan tanpa hambatan.

2.5.5 TELAAHAN RENCANA TATA RUANG WILAYAH (RTRW) PROVINSI DKI JAKARTA

Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) adalah dokumen yang menjadi pedoman dalam pembangunan serta penataan ruang Provinsi DKI Jakarta. Pembangunan Provinsi DKI Jakarta diarahkan untuk mewujudkan visi Jakarta sebagai Kota Bisnis Berskala Global yang Berkeadilan, Berketahanan, serta Berbasis Transit dan Digital. Bagi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta, RTRW menjadi instrumen penting yang memberikan dasar legal dan strategis dalam menyusun kebijakan, program, dan kegiatan pembangunan serta pemeliharaan infrastruktur jalan, jembatan, dan PJU. Adapun dalam dokumen RTRW Tahun 2024-2044 disebutkan bahwa tujuan penataan ruang Provinsi DKI Jakarta adalah sebagai berikut:



Gambar 34. Tujuan Penataan Ruang Provinsi DKI Jakarta
Sumber: RTRW Provinsi DKI Jakarta tahun 2024-2044

Setiap tujuan penataan ruang memiliki arah kebijakan dan juga strategi penataan ruang masing-masing. Adapun dari berbagai tujuan penataan tata ruang, Dinas Bina Marga turut melaksanakan kegiatan dalam mewujudkan beberapa tujuan tersebut. Tujuan penataan ruang beserta arah kebijakan dan strategi yang berkaitan dengan Dinas Bina Marga adalah sebagai berikut:

a. Tujuan: Pembangunan Kota Berorientasi Transit

Arah Kebijakan:

Perwujudan 55% perjalanan penduduk menggunakan transportasi publik

Strategi Penataan Ruang:

Penyediaan jalur pejalan kaki dan pesepeda yang aman dan nyaman di seluruh jaringan jalan arteri dan kolektor, yang pengembangannya disesuaikan dengan hierarki jalan.

Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta secara konsisten mendukung perwujudan perpindahan pengguna transportasi pribadi ke transportasi publik dengan membangun jalur pejalan kaki (pedestrian) serta jembatan penyeberangan orang (JPO) untuk mempermudah mobilitas masyarakat, melakukan pemeliharaan jalan dan jalur *Bus Rapid Transit (BRT)* guna menciptakan kelancaran, kenyamanan, dan keselamatan pengguna transportasi umum, serta membangun simpang tak sebidang untuk mengurangi titik kemacetan akibat pertemuan jalur sebidang, seperti antara jalur kereta api dan jalan.

b. Tujuan: Ruang dan Pelayanan Kota Berketahanan dan Terintegrasi dengan Wilayah Sekitar Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak, dan Cianjur

Arah Kebijakan:

Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas sarana dan prasarana

Strategi Penataan Ruang:

Pengembangan sarana jaringan utilitas terpadu bawah tanah secara bertahap di seluruh Wilayah Provinsi DKI Jakarta

Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta turut aktif dalam mengembangkan sarana jaringan utilitas terpadu guna meningkatkan efisiensi pemanfaatan ruang jalan, meminimalisasi gangguan lalu lintas akibat pemasangan infrastruktur utilitas secara terpisah, serta memperkuat

ketahanan infrastruktur kota terhadap risiko bencana maupun beban pertumbuhan penduduk. Selain itu, pembangunan jaringan utilitas terpadu juga berfungsi untuk memperlancar konektivitas antara Jakarta dan wilayah sekitarnya, sehingga tercipta integrasi pelayanan perkotaan yang lebih andal, efisien, dan berkelanjutan.

Dalam RTRW disebutkan Rencana Struktur Ruang Provinsi DKI Jakarta yang meliputi sistem pusat pelayanan, sistem jaringan transportasi, sistem jaringan energi, sistem jaringan telekomunikasi, sistem jaringan Sumber Daya Air, dan infrastruktur perkotaan. Adapun dalam rencana struktur ruang tersebut, yang berkaitan dengan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta adalah sistem pusat pelayanan, sistem jaringan transportasi, dan infrastruktur perkotaan.

Pembangunan sistem pusat pelayanan dioptimalkan sebagai Kawasan Berorientasi Transit dimana kawasan tersebut sudah memenuhi kriteria dan prinsip-prinsip *Transit Oriented Development* (TOD) sehingga pengembangan Kawasan tersebut dilakukan di sekitar titik transit angkutan umum massal. Berikut adalah pembagian sistem pusat pelayanan beserta lokasinya:

Tabel 29. Sistem Pusat Pelayanan dan Lokasinya

Pusat Pelayanan Kota	Sub Pusat Pelayanan Kota	Pusat Pelayanan Lingkungan
Dukuh Atas di Kecamatan Tanah Abang pada Kota Administrasi Jakarta Pusat;	Istora Senayan di Kecamatan Kebayoran Baru pada Kota Administrasi Jakarta Selatan;	Juanda di Kecamatan Sawah Besar pada Kota Administrasi Jakarta Pusat;
Bundaran HI di Kecamatan Menteng pada Kota Administrasi Jakarta Pusat;	Rajawali di Kecamatan Sawah Besar pada Kota Administrasi Jakarta Pusat;	Kemayoran di Kecamatan Kemayoran pada Kota Administrasi Jakarta Pusat;
Tanah Abang di Kecamatan Tanah Abang pada Kota Administrasi Jakarta Pusat;	Ancol di Kecamatan Tanjung Priok pada Kota Administrasi Jakarta Utara dan sekitarnya;	Cempaka Mas di Kecamatan Kemayoran pada Kota Administrasi Jakarta Pusat;
Senen di Kecamatan Senen pada Kota Administrasi Jakarta Pusat;	Angke di Kecamatan Tambora pada Kota Administrasi Jakarta Barat dan sekitarnya;	Bendungan Hilir di Kecamatan Setiabudi pada Kota Administrasi Jakarta Selatan;
Harmoni di Kecamatan Gambir pada Kota Administrasi Jakarta Pusat;	Sentra Primer Barat di Kecamatan Kembangan pada Kota Administrasi Jakarta Barat;	Sunter di Kecamatan Tanjung Priok pada Kota Administrasi Jakarta Utara;
Pesing di Kecamatan Grogol Petamburan pada Kota Administrasi Jakarta Barat;	Rawa Buaya di Kecamatan Cengkareng pada Kota Administrasi Jakarta Barat;	Tanjung Priok di Kecamatan Tanjung Priok pada Kota Administrasi Jakarta Utara;

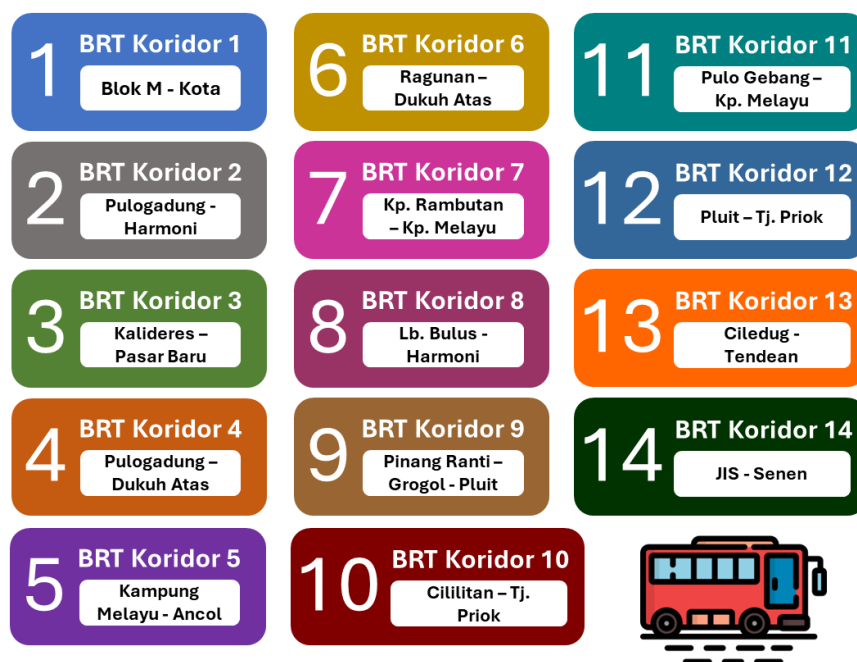
Pusat Pelayanan Kota	Sub Pusat Pelayanan Kota	Pusat Pelayanan Lingkungan
Kebon Jeruk di Kecamatan Kebon Jeruk pada Kota Administrasi Jakarta Barat;	Kebayoran Lama di Kecamatan Kebayoran Lama pada Kota Administrasi Jakarta Selatan;	Pegangsaan Dua di Kecamatan Kelapa Gading pada Kota Administrasi Jakarta Utara;
Kawasan Kota di Kecamatan Taman Sari pada Kota Administrasi Jakarta Barat;	Tanjung Barat di Kecamatan Jagakarsa pada Kota Administrasi Jakarta Selatan;	Rorotan di Kecamatan Cilincing pada Kota Administrasi Jakarta Utara;
Manggarai di Kecamatan Tebet pada Kota Administrasi Jakarta Selatan;	Setiabudi di Kecamatan Setiabudi pada Kota Administrasi Jakarta Selatan;	Joglo di Kecamatan Kembangan pada Kota Administrasi Jakarta Barat;
Tebet di Kecamatan Tebet pada Kota Administrasi Jakarta Selatan;	Fatmawati di Kecamatan Cilandak pada Kota Administrasi Jakarta Selatan;	Palmerah di Kecamatan Tanah A bang pada Kota Administrasi Jakarta Pusat;
Blok M-CSW di Kecamatan Kebayoran Baru pada Kota Administrasi Jakarta Selatan;	Pulogadung di Kecamatan Cakung pada Kota Administrasi Jakarta Timur;	Tanjung Duren di Kecamatan Grogol Petamburan pada Kota Administrasi Jakarta Barat;
Lebak Bulus di Kecamatan Kebayoran Lama pada Kota Administrasi Jakarta Selatan;	Pulomas di Kecamatan Pulo Gadung pada Kota Administrasi Jakarta Timur;	Grogol di Kecamatan Grogol Petamburan pada Kota Administrasi Jakarta Barat;
Sentra Primer Timur di Kecamatan Cakung pada Kota Administrasi Jakarta Timur;	Halim di Kecamatan Makasar pada Kota Administrasi Jakarta Timur; dan	Slipi di Kecamatan Palmerah pada Kota Administrasi Jakarta Barat;
Cakung di Kecamatan Cakung pada Kota Administrasi Jakarta Timur;	Pulau Pramuka di Kecamatan Kepulauan Seribu Utara pada Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu.	Ragunan di Kecamatan Pasar Minggu pada Kota Administrasi Jakarta Selatan;
Kampung Rambutan di Kecamatan Ciracas pada Kota Administrasi Jakarta Timur;		Pesanggrahan di Kecamatan Pesanggrahan pada Kota Administrasi Jakarta Selatan;
Kawasan Cawang di Kecamatan Jatinegara pada Kota Administrasi Jakarta Timur;		
Kawasan Monas di Kecamatan Gambir pada Kota Administrasi Jakarta Pusat.		

Sumber: RTRW Provinsi DKI Jakarta

Sistem pusat pelayanan sendiri memiliki sarana prasarana minimal dan prinsip perencanaan yang harus dipenuhi salah satunya adalah penyediaan jalur pejalan kaki yang menjadi satu kesatuan dalam sirkulasi kawasan. Pembangunan dan pemeliharaan jalur pejalan kaki sendiri merupakan salah satu tugas dari Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta.

Sistem jaringan jalan meliputi Jalan Umum, Jalan Khusus, Jalan Tol, terminal penumpang, dan terminal barang. Dari seluruh sistem jaringan jalan tersebut yang masuk ke dalam kewenangan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta adalah Jalan Umum. Adapun Jalan Khusus yang menjadi wewenang dari Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta adalah jaringan jalan yang diperuntukkan untuk angkutan umum massal berbasis jalan berlajur khusus seperti koridor dari *Bus Rapid Transit* (BRT). Jaringan jalur angkutan umum massal berbasis jalan berlajur khusus meliputi:

Jaringan Jalur Angkutan Umum Massal Berbasis Jalan Berlajur Khusus (*Bus Rapid Transit*)



Gambar 35. Jaringan jalur angkutan umum massal berbasis jalan berlajur khusus
Sumber: RTRW Provinsi DKI Jakarta

Pada pengembangan infrastruktur perkotaan meliputi beberapa sistem, diantaranya adalah Jaringan Pejalan Kaki. Dalam dokumen RTRW ini disebutkan ketentuan yang harus ada pada Jaringan Pejalan Kaki yakni:

- a. terintegrasi dengan halte dan/atau stasiun transit Angkutan Umum Massal;
- b. memperhatikan prinsip permeabilitas untuk memperpendek jarak dan mempersingkat waktu tempuh pejalan kaki melalui pengembangan kavling bangunan dalam Kawasan Berorientasi Transit yang diperuntukkan untuk ruang publik;

- c. memperhatikan prinsip keamanan, keselamatan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki;
- d. menyediakan elemen peneduh bagi pejalan kaki merupakan jaringan menerus dan tidak terputus;
- e. berada pada seluruh jaringan jalan arteri dan kolektor yang dikembangkan dengan pendekatan *complete street*;
- f. berada pada seluruh kawasan pembatasan lalu lintas;
- g. berada pada Kawasan Perumahan dan/atau hunian yang terintegrasi dengan pusat perbelanjaan dan aktivitas lingkungan permukiman, serta titik transit angkutan umum;
- h. memperhatikan penyediaan prasarana pendukung pejalan kaki di sepanjang jalur pejalan kaki.

Kawasan Strategis terbagi menjadi Kawasan Strategis Nasional dan Kawasan Strategis Provinsi. Kawasan Strategis Nasional sendiri terdiri dari Kawasan Perkotaan Jabodetabekpunjur termasuk kawasan Pulau Seribu. Sedangkan untuk Kawasan Strategis Provinsi terbagi sebagai berikut:

Tabel 30. Kawasan Strategis Provinsi

Kawasan Strategis Provinsi dari Sudut Kepentingan Pertumbuhan Ekonomi	Kawasan Strategis Provinsi dari Sudut Kepentingan Sosial dan Budaya	Kawasan Strategis Provinsi dari Sudut Kepentingan Fungsi dan Daya Dukung Lingkungan Hidup
Kawasan Segitiga Emas;	Kawasan Menteng;	Kawasan Pesisir Utara bagian Barat;
Kawasan Tanah Abang;	Kawasan Kebayoran Baru;	Kawasan Pantai Kita,
Kawasan Jakarta Industrial Estate Pulogadung;	Kawasan Jatinegara;	Kawasan Pantai Maju,
Kawasan Pusat Industri Kecil Pulogadung;	Kawasan Perkampungan Budaya Betawi Situ Babakan;	Kawasan Pantai Bersama;
Kawasan Pesisir dan Kepulauan Seribu;	Kawasan Wisata Pesisir dan Kota Tua;	Kawasan Pulau Tidung Kecil.
Kawasan Ancol-Jakarta International Stadium;	Kawasan Cikini;	
Kawasan Rorotan;	Kawasan Tebet;	
Kawasan Pesisir Utara bagian Timur;	Kawasan Glodok;	
Kawasan Pluit-Muara Angke; dan	Kawasan Pasar Baru; dan	
Kawasan Blok M.	Kawasan Bandar Kemayoran.	

Sumber: RTRW Provinsi DKI Jakarta tahun 2024-2044

Setiap kawasan strategis provinsi memiliki arah pengembangan masing-masing yang disesuaikan dengan peruntukkan dan

ketentuannya masing-masing. Namun secara umum arah pengembangan kawasan yang berkaitan dengan tugas dan fungsi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta adalah penataan jalur pejalan kaki.

Indikasi program utama tahun 2025-2029 dilakukan melalui perwujudan rencana struktur ruang, rencana pola ruang, kawasan strategis provinsi, dan Pengendalian Pemanfaatan Ruang berdasarkan rencana Struktur Ruang dan rencana Pola Ruang. Adapun yang berkaitan dengan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta adalah sebagai berikut:

Tabel 31. Indikasi Program Utama Tahun 2025-2029 yang berkaitan dengan Tugas dan Fungsi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta

Perwujudan Rencana Struktur Ruang	Perwujudan Rencana Pola Ruang	Perwujudan Kawasan Strategis Provinsi
A. Perwujudan Sistem Jaringan Transportasi	A. Perwujudan Kawasan Budaya	A. Perwujudan Kawasan Strategis Provinsi dari Sudut Pandang Kepentingan Sosial dan Budaya
a) Perwujudan Sistem Jaringan Jalan	a) Perwujudan Badan Jalan	
- Perwujudan Jalan Umum: 1) pembangunan dan pemeliharaan jalan (termasuk Jalur Busway); 2) pembangunan dan pengembangan <i>complete street</i> ; 3) pembangunan dan pemeliharaan jalan layang (<i>flyover</i>), atau jalan bawah tanah (<i>underpass</i>); 4) peningkatan kapasitas ruas jalan; 5) pembangunan dan pemeliharaan jembatan; 6) pembangunan jembatan penyeberangan orang; 7) pembangunan dan pemeliharaan terowongan penyeberangan orang.	1) pemeliharaan badan jalan; 2) pengembangan badan jalan sesuai pemanfaatan;	1) pengaturan dan penataan <i>complete street</i> ;
B. Perwujudan Sistem Infrastruktur Perkotaan		
a) Perwujudan jaringan pejalan kaki		
1) pembangunan <i>complete street</i> pada jalur pejalan kaki 2) pengembangan sarana prasarana untuk penyandang disabilitas pada jalur pejalan kaki 3) pembangunan jalan orang tak sebidang (jembatan penyeberangan orang/tempat penyeberangan orang/ <i>Skywalk</i>); 4) integrasi RTH dengan jalur pejalan kaki, sepeda dan stasiun dalam Kawasan Berorientasi Transit; 5) pengintegrasian halte dan/ atau stasiun transit Angkutan Umum Massal; 6) pengembangan akses pejalan kaki dengan memperhatikan prinsip permeabilitas; dan 7) pembangunan jalur pejalan kaki pada seluruh kawasan pembatasan lalu lintas.		

Sumber: RTRW Provinsi DKI Jakarta

Berdasarkan tabel 24 diatas, Dinas Bina Marga didorong untuk melakukan pembangunan dan pemeliharaan jalan (termasuk jalur *busway*), pembangunan dan pemeliharaan jembatan dan simpang tak sebidang (*flyover* atau *underpass*), peningkatan kapasitas ruas jalan, serta pembangunan/peningkatan dan penataan jalur pejalan kaki (pedestrian) dengan menerapkan konsep "*complete street*".

Berikut adalah tabel analisis keterkaitan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi DKI Jakarta terhadap tantangan dan peluang pengembangan pelayanan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta:

Tabel 32. Keterkaitan antara RTRW dengan Tantangan dan Peluang Pengembangan Peluang Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta

No	Aspek RTRW	Keterkaitan dengan Tantangan	Keterkaitan dengan Peluang
1	Optimalisasi Ruang dan Rehabilitasi Infrastruktur Lama	Infrastruktur lama belum sepenuhnya sesuai dengan arahan baru tata ruang, menyulitkan penyesuaian fungsi dan kapasitas.	Memberikan justifikasi untuk melakukan revitalisasi jalan, jembatan, dan sarana penunjang sesuai zonasi dan rencana jangka panjang RTRW.
2	Dukungan terhadap Infrastruktur Berkelanjutan dan Digitalisasi Tata Kota	Belum semua aset dan kegiatan Dinas Bina Marga terdigitalisasi atau terintegrasi dengan sistem informasi tata ruang.	Peluang untuk mengembangkan sistem manajemen aset berbasis GIS, pemantauan jalan real-time, serta digitalisasi layanan PJU dan pemeliharaan.
3	Arahan Integrasi Infrastruktur Antarsektor dan Antarmoda	Mebutuhkan koordinasi kompleks antar-UKPD dan BUMD yang selama ini masih menjadi kendala teknis dan administratif.	Mendorong sinergi dan efisiensi pembangunan infrastruktur yang saling terhubung, termasuk jalan akses dan jembatan penghubung moda transportasi.
4	Intensifikasi Kawasan dan Kepadatan Lalu Lintas	Mempercepat kerusakan jalan dan menambah kebutuhan akan pemeliharaan yang lebih sering.	Memberikan dasar perencanaan program pemeliharaan berkala berbasis spasial yang terarah sesuai prioritas wilayah.
5	Keterbatasan Lahan di Wilayah Perkotaan	Menyulitkan penambahan gudang, workshop, dan pelebaran jalan karena minimnya ruang yang tersedia.	Mendorong inovasi pemanfaatan lahan secara vertikal atau multifungsi, serta kerja sama lintas UKPD dalam penggunaan aset.
6	Pengembangan Kawasan Strategis (TOD, pusat ekonomi	Meningkatkan beban terhadap infrastruktur jalan eksisting dan memperluas	Menjadi peluang untuk mengusulkan proyek pembangunan atau pelebaran jalan baru yang

No	Aspek RTRW	Keterkaitan dengan Tantangan	Keterkaitan dengan Peluang
	baru, kawasan permukiman)	wilayah tanggung jawab pemeliharaan.	mendukung integrasi wilayah dan transportasi publik.

Sumber: Analisa RTRW Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta

Analisis keterkaitan antara Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi DKI Jakarta dengan tantangan dan peluang yang dihadapi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta menunjukkan adanya hubungan yang erat antara arah kebijakan spasial dengan strategi pengembangan pelayanan infrastruktur. Di satu sisi, keterbatasan lahan, pertumbuhan kawasan strategis, dan intensifikasi pemanfaatan ruang menimbulkan tantangan tersendiri bagi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta, terutama dalam hal penyediaan sarana operasional seperti gudang, workshop, dan jalur akses. Selain itu, tekanan terhadap infrastruktur eksisting akibat kepadatan lalu lintas dan perluasan wilayah layanan menuntut peningkatan kapasitas kelembagaan dan sumber daya secara signifikan.

Namun di sisi lain, RTRW Provinsi DKI Jakarta juga membuka peluang strategis bagi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta untuk melakukan transformasi layanan. Dukungan terhadap pengembangan infrastruktur berkelanjutan, integrasi antar-moda, pemanfaatan teknologi digital, serta arahan revitalisasi kawasan dan optimalisasi ruang, menjadi landasan penting dalam mewujudkan pelayanan infrastruktur jalan, jembatan, dan PJU yang lebih responsif, adaptif, dan efisien. Dengan menyelaraskan program kerja dengan kebijakan tata ruang, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dapat memperkuat perannya dalam pembangunan kota yang terstruktur, terhubung, dan berdaya saing.

Oleh karena itu, pemanfaatan RTRW Provinsi DKI Jakarta sebagai acuan dalam perencanaan dan pelaksanaan kegiatan dinas menjadi kunci penting untuk memastikan bahwa setiap intervensi infrastruktur tidak hanya menjawab kebutuhan saat ini, tetapi juga mendukung visi jangka panjang pembangunan wilayah DKI Jakarta secara berkelanjutan.

2.5.6 KETERKAITAN DENGAN KAJIAN LINGKUNGAN HIDUP STRATEGIS (KLHS)

Dalam dokumen Kajian Lingkungan Hidup Strategis (KLHS) RPJMD Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025–2029, terdapat 6 isu strategis, 14 arahan kebijakan, dan 53 arahan program pembangunan

berkelanjutan. Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta, sebagai salah satu SKPD pendukung, memiliki peran tidak langsung namun strategis dalam mendukung penyelesaian isu-isu tersebut, terutama yang berkaitan dengan infrastruktur dan tata ruang kota. Dari 6 isu strategis dalam KLHS, terdapat dua yang relevan dengan tugas dan fungsi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta, yaitu isu tingginya risiko bencana dan isu rendahnya kualitas lingkungan hidup.

Isu Tingginya Risiko Bencana

Terkait isu tingginya risiko bencana telah dirumuskan dua arah kebijakan utama:

1. Mengimplementasikan rencana mitigasi bencana terpadu berbasis sistem informasi kebencanaan menuju masyarakat yang tangguh melalui pelibatan *multi-stakeholder*.
2. Meningkatkan kualitas sarana dan prasarana kebencanaan secara inklusif dengan pengembangan teknologi serta inovasi untuk memperkuat ketangguhan kota dan masyarakat serta mengurangi risiko kerugian ekonomi akibat bencana.

Dalam arah kebijakan pertama, dinyatakan perlunya penyusunan rencana penanggulangan bencana terpadu. Saat ini, rencana tersebut telah diformalkan melalui Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2024 tentang *Rencana Penanggulangan Bencana Daerah Tahun 2023–2027*. Dalam dokumen tersebut, Dinas Bina Marga disebutkan memiliki peran pada seluruh tahapan penanggulangan bencana, yaitu pada fase prabencana, saat bencana, dan pascabencana. Selain itu, dalam mendukung sasaran "terlaksananya upaya pencegahan dan kesiapsiagaan dalam pengurangan risiko bencana secara optimal", terdapat rencana aksi strategis berupa pembenahan *Sarana Jaringan Utilitas Terpadu (SJUT)*, yang merupakan bagian dari lingkup tugas Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta.

Isu Kualitas Lingkungan Hidup Rendah

Dalam menanggapi isu rendahnya kualitas lingkungan hidup, KLHS menetapkan dua arah kebijakan:

1. Meningkatkan laju pengurangan emisi Gas Rumah Kaca (GRK) melalui pemanfaatan teknologi hijau, pengembangan infrastruktur hijau, serta penerapan kebijakan berbasis ekonomi hijau.
2. Meningkatkan peran masyarakat, multisektor, multipihak, dan kerja sama lintas wilayah dalam upaya peningkatan kualitas lingkungan.

Pada arah kebijakan pertama, disampaikan bahwa emisi GRK di Provinsi DKI Jakarta didominasi oleh sektor transportasi, disusul oleh sektor industri dan pembangkit listrik. Oleh karena itu, diperlukan kebijakan pengendalian terhadap sumber emisi utama, salah satunya melalui optimalisasi transportasi publik. Dalam konteks ini, Dinas Bina Marga berperan dalam penyediaan dan peningkatan kualitas sarana dan prasarana jalan yang mendukung perpindahan moda transportasi masyarakat dari kendaraan pribadi ke angkutan umum. Bentuk peran tersebut antara lain melalui pemeliharaan jalan agar tetap dalam kondisi mantap, penataan jalur pejalan kaki (pedestrian) dan jaringan utilitas, pembangunan jembatan penyeberangan orang (JPO), serta penyediaan penerangan jalan dan sarana umum yang memadai.

2.5.7 KETERKAITAN DENGAN TUJUAN PEMBANGUNAN BERKELANJUTAN (TPB)/SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG)

Sustainable Development Goals (SDGs) atau Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB), disepakati saat pertemuan dunia September 2015. Agenda 2030 untuk Pembangunan Berkelanjutan (*the 2030 Agenda for Sustainable Development*) adalah kesepakatan pembangunan baru yang mendorong perubahan-perubahan yang bergeser ke arah pembangunan berkelanjutan yang berdasarkan hak asasi manusia dan kesetaraan untuk mendorong pembangunan sosial, ekonomi dan lingkungan hidup. SDGs diberlakukan dengan prinsip-prinsip universal, integrasi dan inklusif untuk meyakinkan bahwa tidak akan ada seorang pun yang terlewatkan atau "*No-one Left Behind*". SDGs terdiri dari 17 Tujuan dan 169 target dalam rangka melanjutkan upaya dan pencapaian *Millennium Development Goals (MDGs)* yang berakhir pada tahun 2015.

Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB)/*Sustainable Development Goals (SDGs)* adalah pembangunan yang menjaga peningkatan kesejahteraan ekonomi masyarakat secara berkesinambungan, pembangunan yang menjaga keberlanjutan kehidupan sosial masyarakat, pembangunan yang menjaga kualitas lingkungan hidup serta pembangunan yang menjamin keadilan dan terlaksananya tata kelola yang mampu menjaga peningkatan kualitas hidup dari satu generasi ke generasi berikutnya.

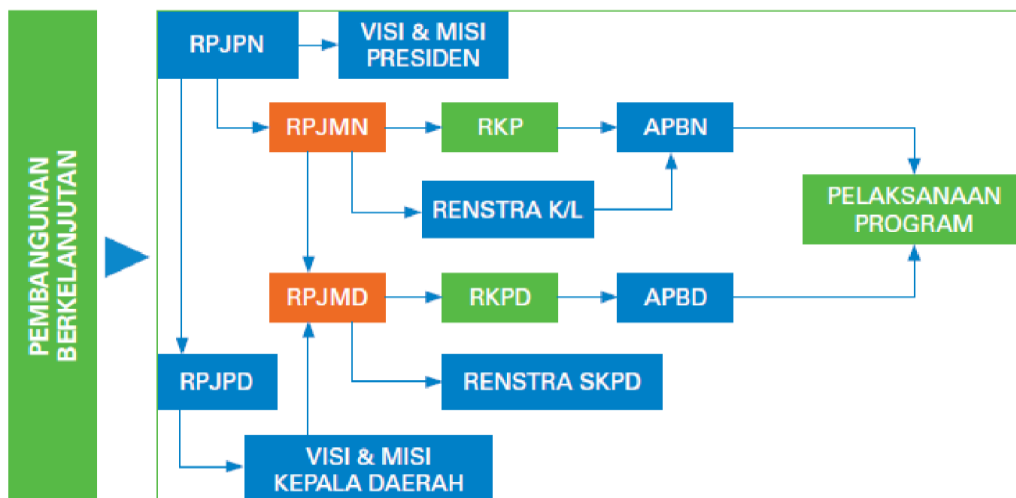
TPB/SDGs merupakan komitmen global dan nasional dalam upaya untuk mensejahterakan masyarakat mencakup 17 tujuan/goal yaitu (1) Tanpa Kemiskinan; (2) Tanpa Kelaparan; (3) Kehidupan Sehat dan Sejahtera; (4) Pendidikan Berkualitas; (5) Kesetaraan Gender; (6) Air Bersih dan

Sanitasi Layak; (7) Energi Bersih dan Terjangkau; (8) Pekerjaan Layak dan Pertumbuhan Ekonomi; (9) Industri, Inovasi dan Infrastruktur; (10) Berkurangnya Kesenjangan; (11) Kota dan Permukiman yang Berkelanjutan; (12) Konsumsi dan Produksi yang Bertanggung Jawab; (13) Penanganan Perubahan Iklim; (14) Ekosistem Lautan; (15) Ekosistem Daratan; (16) Perdamaian, Keadilan dan Kelembagaan yang Tangguh; (17) Kemitraan untuk Mencapai Tujuan.



Gambar 36 Tujuan Pembangunan Berkelanjutan
 Sumber: Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah

Indonesia menunjukkan komitmen tinggi komitmen pelaksanaan Agenda 2030 untuk pembangunan berkelanjutan, diantaranya dengan telah ditandatanganinya Peraturan Presiden No. 59 Tahun 2017 tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan.



Gambar 37 Integrasi Pembangunan Berkelanjutan Dalam Perencanaan Pembangunan
 Sumber: Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah

Adapun goal yang berkaitan dengan tugas dan fungsi dari Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta adalah

- 🎯 Goal/Tujuan 9 – Membangun Infrastruktur yang Tangguh, Meningkatkan industri Inklusif dan Berkelanjutan, serta Mendorong Inovasi. (*Industry, Innovation and Infrastructure*).

Target 1 : Mengembangkan infrastruktur yang berkualitas, andal, berkelanjutan dan tangguh, termasuk infrastruktur regional dan lintas batas, untuk mendukung pembangunan ekonomi dan kesejahteraan manusia, dengan fokus pada akses yang terjangkau dan merata bagi semua.

Indikator : 9.1.1 (a) Kondisi mantap jalan nasional (untuk tugas Pemerintah Provinsi pada jalan provinsi)

Pengertian kondisi mantap jalan nasional adalah merupakan proporsi dari panjang jalan nasional yang memenuhi kategori kondisi baik dan sedang terhadap total panjang jalan nasional.

- 🎯 Goal/Tujuan 11 - Kota dan komunitas berkelanjutan - Menjadikan kota dan permukiman inklusif, aman, tangguh, dan berkelanjutan. (*Sustainable Cities and Communities - Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable*)

Target : 2. Pada tahun 2030, menyediakan akses terhadap sistem transportasi yang aman, terjangkau, mudah diakses dan berkelanjutan untuk semua, meningkatkan keselamatan lalu lintas, terutama dengan memperluas jangkauan transportasi umum, dengan memberi perhatian khusus pada kebutuhan mereka yang berada dalam situasi rentan, perempuan, anak, penyandang disabilitas dan orang tua.

Indikator : 11.2.1 (a) Persentase pengguna moda transportasi umum di perkotaan.

Persentase pengguna moda transportasi umum di perkotaan adalah banyaknya orang yang menggunakan kendaraan bermotor umum di perkotaan dibandingkan dengan jumlah penduduk di perkotaan. Namun, goal tersebut tidak berhubungan langsung dengan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta, hanya bersifat sebagai pendukung penyediaan sarana dan prasarana guna tercapainya goal tersebut.

- 🎯 Untuk goal/tujuan lainnya, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta hanya bersifat sebagai pendukung dan tidak terikat dalam pencapaian goal-goal tersebut.

2.6 IDENTIFIKASI PERMASALAHAN BERDASARKAN TUGAS DAN FUNGSI PELAYANAN DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA

Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta memiliki peran strategis dalam menyediakan, membangun, memelihara, dan meningkatkan infrastruktur jalan serta fasilitas pendukungnya guna menjamin kelancaran mobilitas dan keselamatan masyarakat. Namun, dalam pelaksanaan tugas dan fungsi tersebut, terdapat sejumlah permasalahan yang perlu diidentifikasi secara komprehensif agar dapat ditangani secara efektif dan berkelanjutan. Beberapa permasalahan utama yang muncul meliputi:

Tabel 33 Identifikasi Permasalahan Berdasarkan Tugas dan Fungsi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta

Potensi daerah yang menjadi kewenangan Dinas Bina Marga	Permasalahan Dinas Bina Marga	Isu KLHS yang relevan dengan Dinas Bina Marga	Isu Lingkungan Dinamis yang relevan dengan Dinas Bina Marga			Isu Strategis Dinas Bina Marga
			Global	Nasional	Regional	
Jaringan jalan	Ketimpangan Infrastruktur Jalan terhadap pertumbuhan kendaraan	Kesenjangan konektivitas antar wilayah, keterbatasan angkutan massal, serta pertumbuhan permukiman yang tidak terkendali.	Lebih dari 56% penduduk dunia tinggal di wilayah urban. Diperkirakan meningkat hingga 68% pada 2050 (UN-Habitat)	Pertumbuhan kendaraan bermotor yang tinggi tanpa diimbangi dengan peningkatan kapasitas dan kualitas infrastruktur jalan menyebabkan kemacetan lalu lintas, peningkatan konsumsi bahan bakar, dan emisi gas rumah kaca. Hal ini berdampak pada kualitas udara dan kesehatan masyarakat.	Ketimpangan ini menyebabkan kemacetan, konsumsi bahan bakar meningkat, serta emisi gas buang meningkat tajam.	Integrasi Jaringan jalan, untuk mengatasi kemacetan lalu lintas, ketimpangan akses antar propinsi.
Kualitas Infrastruktur jalan	Kerusakan jalan	Emisi Kendaraan: Kondisi jalan yang buruk meningkatkan emisi kendaraan, berkontribusi pada polusi udara.	Transportasi menyumbang sekitar 14% emisi GRK global, dan kondisi jalan yang buruk memperparah kontribusi ini.	Di Indonesia, transportasi menyumbang 44–57% pencemaran udara, yang berkontribusi pada masalah kesehatan nasional seperti penyakit pernapasan.	Jalan yang rusak menghambat konektivitas antar kabupaten/kota atau provinsi, mengganggu mobilitas masyarakat dan distribusi barang secara efisien di tingkat regional.	Optimalisasi Kualitas jalan yang dipengaruhi oleh beban lalu lintas dan kondisi cuaca, serta keterbatasan anggaran dan teknologi dalam peningkatan daya tahan infrastruktur

Potensi daerah yang menjadi kewenangan Dinas Bina Marga	Permasalahan Dinas Bina Marga	Isu KLHS yang relevan dengan Dinas Bina Marga	Isu Lingkungan Dinamis yang relevan dengan Dinas Bina Marga			Isu Strategis Dinas Bina Marga
			Global	Nasional	Regional	
Fasilitas Pejalan Kaki	Ratio bangunan fasilitas pejalan kaki yang inklusif dan berkelanjutan masih rendah	Fasilitas pejalan kaki yang buruk mendorong masyarakat menggunakan kendaraan bermotor, yang meningkatkan polusi udara dan kemacetan.	Dengan mengurangi ketergantungan pada kendaraan bermotor, polusi udara berkurang, yang merupakan masalah utama di banyak kota dunia.	Kota-kota besar di Indonesia mengalami kemacetan parah yang memengaruhi produktivitas dan kualitas hidup.	Penurunan penggunaan kendaraan bermotor akibat peralihan penggunaan angkutan umum dan fasilitas pejalan kaki membantu mengurangi emisi gas rumah kaca (GRK) dan polutan udara di tingkat regional, yang menjadi isu utama di banyak kota besar di Asia Tenggara.	fasilitas pejalan kaki yang memenuhi standar aksesibilitas secara optimal, maraknya okupansi jalur pejalan kaki (pedestrian) oleh pedagang kaki lima dan parkir liar kendaraan bermotor, serta rendahnya kesadaran pengguna jalan dalam menghormati hak pejalan kaki

Potensi daerah yang menjadi kewenangan Dinas Bina Marga	Permasalahan Dinas Bina Marga	Isu KLHS yang relevan dengan Dinas Bina Marga	Isu Lingkungan Dinamis yang relevan dengan Dinas Bina Marga			Isu Strategis Dinas Bina Marga
			Global	Nasional	Regional	
Jaringan Utilitas Perkotaan	Jaringan utilitas perkotaan belum tertib dan tertata	Jaringan utilitas perkotaan (air bersih, drainase, listrik, telekomunikasi, sanitasi) belum tertib dan belum tertata dengan baik.	Perubahan cepat dan kompleks dalam sistem lingkungan dunia yang dipicu oleh: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perubahan iklim ▪ Urbanisasi masif ▪ Krisis energi ▪ Polusi air dan udara ▪ Ketahanan bencana ▪ Transformasi teknologi digital global (<i>Smart City, IoT, Green Infrastructure</i>) 	Masalah utilitas kota bukan sekadar isu teknis, tapi mencerminkan ketidaksiapan menghadapi dinamika lingkungan nasional. Penyelesaiannya harus terintegrasi dalam kebijakan pembangunan nasional yang berbasis keberlanjutan dan resilien iklim.	Jaringan utilitas yang belum tertib mencakup: distribusi air bersih dan air limbah, jaringan listrik, sistem drainase, pengelolaan sampah, dan konektivitas digital yang tumpang tindih, tidak efisien, serta rentan rusak.	Penataan jaringan utilitas, kabel udara dan pipa bawah tanah, melalui regulasi yang mengatur integrasi infrastruktur utilitas dengan perencana perkotaan
Penerangan Jalan dan Sarana umum (PJSU)	Kualitas penerangan jalan dan sarana umum	Penggunaan lampu LED hemat energi dan sistem kontrol otomatis (smart lighting) merupakan bagian dari kebijakan efisiensi energi.	PJSU merupakan bagian dari infrastruktur kota yang harus dirancang untuk mendukung <i>Sustainable Development Goals (SDGs)</i> , terutama SDG 7 (Energi Bersih dan Terjangkau) dan SDG 11 (Kota dan	PJSU sebagai bagian dari infrastruktur kota harus dikelola secara berkelanjutan agar tidak menjadi sumber limbah elektronik dan masalah lingkungan lain yang berkembang menjadi isu lingkungan nasional terkait pembangunan berkelanjutan.	Kawasan regional menghadapi perubahan iklim yang menyebabkan cuaca ekstrem seperti banjir dan gelombang panas. Infrastruktur PJSU harus dirancang untuk tahan terhadap kondisi ekstrem tersebut dan mendukung upaya mitigasi melalui penggunaan teknologi hemat energi.	Penerangan Jalan dan Sarana Umum yang ideal terhadap panjang jalan DKI Jakarta, Habisnya masa garansi <i>sparepart</i> komponen penerangan jalan dan sarana umum, kebutuhan untuk peremajaan/ pembaharuan teknologi dengan efisiensi yang lebih tinggi serta kebutuhan

Potensi daerah yang menjadi kewenangan Dinas Bina Marga	Permasalahan Dinas Bina Marga	Isu KLHS yang relevan dengan Dinas Bina Marga	Isu Lingkungan Dinamis yang relevan dengan Dinas Bina Marga			Isu Strategis Dinas Bina Marga
			Global	Nasional	Regional	
			Permukiman yang Berkelanjutan).			teknologi dalam pengelolaan penerangan jalan yang cerdas dan berkelanjutan

Sumber: Data Dinas Bina Marga

Berdasarkan tabel Identifikasi Permasalahan Pelayanan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Jaringan Jalan

Pembangunan jaringan jalan menghadapi tantangan serius akibat ketimpangan antara pertumbuhan jumlah kendaraan dan kapasitas infrastruktur jalan. Panjang jalan hanya 7,12% dari luas wilayah. Pertumbuhan kendaraan yang tidak diiringi dengan pembangunan jalan dapat menyebabkan kemacetan dan ketimpangan akses mobilitas antarkawasan, peningkatan konsumsi bahan bakar, serta emisi gas rumah kaca yang signifikan. Secara global, hal ini memperburuk kualitas udara dan berkontribusi pada perubahan iklim. Di tingkat nasional dan regional, ketimpangan konektivitas antardaerah juga menjadi hambatan dalam mendorong integrasi wilayah dan efisiensi sistem transportasi. Oleh karena itu, pengembangan jaringan jalan yang merata dan terintegrasi menjadi kebutuhan mendesak untuk menciptakan sistem mobilitas yang berkelanjutan.

Untuk mengatasi permasalahan jaringan jalan, maka perlu dilakukan upaya untuk meningkatkan konektivitas dan aksesibilitas jaringan jalan, dengan cara:

- 🔗 Pembangunan dan pelebaran jalan strategis beserta pelengkapannya
- 🔗 Pengembangan jaringan jalan layang dan underpass
- 🔗 Integrasi sistem jalan dengan moda transportasi publik

2. Kualitas Infrastruktur Jalan

Kerusakan jalan menjadi permasalahan yang berdampak langsung pada efisiensi transportasi dan kualitas lingkungan. Jalan yang rusak meningkatkan emisi kendaraan akibat perlambatan laju kendaraan dan kemacetan yang terjadi sehingga menyumbang pada pencemaran udara yang parah, terutama di kawasan perkotaan. Secara nasional, kondisi ini berdampak pada kesehatan masyarakat dan memperburuk kualitas hidup. Di tingkat regional, kerusakan jalan juga menghambat konektivitas dan distribusi barang. Diperlukan peningkatan kualitas jalan yang tahan beban dan cuaca melalui inovasi teknologi serta penguatan anggaran infrastruktur.

Untuk mengatasi permasalahan kualitas infrastruktur jalan, maka perlu dilakukan upaya untuk meningkatkan konektivitas dan aksesibilitas jaringan jalan, dengan cara memelihara dan meningkatkan kualitas infrastruktur jalan untuk kenyamanan dan keselamatan pengguna. Cara yang dapat dilakukan adalah:

- 🔊 Pemanfaatan teknologi canggih untuk monitoring dan perbaikan jalan dan bangunan pelengkapannya.
- 🔊 Penerapan sistem pemeliharaan preventif.
- 🔊 Penggunaan bahan konstruksi ramah lingkungan.

3. Fasilitas Pejalan Kaki

Minimnya fasilitas pejalan kaki yang aman, inklusif, dan nyaman turut mendorong penggunaan kendaraan bermotor secara masif. Hal ini memperparah kemacetan dan polusi udara, yang merupakan tantangan utama di kota-kota besar di dunia, termasuk Indonesia. Di tingkat global, pengurangan ketergantungan terhadap kendaraan pribadi merupakan salah satu strategi mitigasi perubahan iklim. Di tingkat nasional dan regional, pengembangan fasilitas pejalan kaki dapat membantu menurunkan emisi dan memperbaiki kualitas lingkungan perkotaan. Oleh sebab itu, pembangunan jalur pejalan kaki (pedestrian) yang memenuhi standar aksesibilitas menjadi langkah penting dalam mendukung mobilitas berkelanjutan.

Menata dan mengembangkan fasilitas pejalan kaki yang aman, nyaman, dan inklusif.

- 🔊 Mengedepankan konsep *Complete Street* pada penataan jalur pejalan kaki
- 🔊 Membangun dan merevitalisasi jalur pejalan kaki beserta pelengkapannya yang aman dan nyaman dengan standar aksesibilitas universal.

4. Jaringan Utilitas Perkotaan

Ketidaktertiban dan ketidakterpaduan jaringan utilitas kota – seperti air bersih, listrik, drainase, dan jaringan digital – mencerminkan rendahnya kesiapan menghadapi dinamika lingkungan yang semakin kompleks. Isu ini terhubung langsung dengan tantangan global seperti urbanisasi masif, krisis energi, dan perubahan iklim. Di tingkat nasional, kelemahan dalam penataan utilitas menghambat pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan. Sementara itu, di tingkat regional, penataan yang buruk meningkatkan risiko kerusakan sistem dan mengganggu pelayanan publik. Diperlukan integrasi tata ruang dan infrastruktur utilitas secara menyeluruh untuk menciptakan kota yang resilien dan efisien.

5. Penerangan Jalan dan Sarana Umum

Penerangan Jalan dan sarana umum merupakan bagian penting dari infrastruktur kota yang berfungsi tidak hanya untuk penerangan tetapi juga untuk mendukung keamanan, efisiensi energi, dan kualitas hidup warga. Secara global, penggunaan teknologi hemat energi seperti lampu LED dan sistem *smart lighting* mendukung pencapaian target SDGs, khususnya terkait energi bersih dan kota berkelanjutan.

Secara nasional, pengelolaan penerangan Jalan dan sarana umum yang berkelanjutan dapat mengurangi limbah elektronik dan konsumsi energi. Di tingkat regional, Penerangan Jalan dan sarana umum yang tangguh terhadap cuaca ekstrem penting untuk adaptasi perubahan iklim. Oleh karena itu, inovasi dan peningkatan anggaran dalam pengelolaan penerangan jalan dan sarana umum perlu ditingkatkan untuk mendukung pembangunan berkelanjutan.

BAB 3 TUJUAN, SASARAN STRATEGI DAN ARAH KEBIJAKAN DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA

3.1 TUJUAN DAN SASARAN RENCANA STRATEGIS DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA TAHUN 2025-2029

3.1.1 VISI-MISI GUBERNUR DAN WAKIL GUBERNUR DKI JAKARTA TAHUN 2025-2029

Dengan telah dilantiknya Gubernur dan Wakil Gubernur DKI Jakarta yang baru, telah disusunnya Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Tahun 2025-2029 dengan visi dan misi sebagai berikut:

VISI DKI JAKARTA:

“Jakarta Kota Global Dan Pusat Perekonomian Yang Berdaya Saing, Berkelanjutan, Dan Menyejahterakan Seluruh Warganya”

Jakarta Kota Global:

Merupakan aspirasi jangka panjang Jakarta untuk menyejajarkan dirinya dengan kota-kota besar lain di dunia, khususnya di kawasan Asia Tenggara, dimana Jakarta dapat menjadi *primary node* dalam jaringan ekonomi dunia yang kompetitif dan mampu menarik sumber daya seperti manusia, modal, barang, gagasan, serta informasi yang terbaik.

Pusat Perekonomian:

Merupakan amanat dari Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2024 yang menempatkan Jakarta sebagai pusat ekonomi dan motor penggerak perekonomian nasional. Kawasan perkotaan menyimpan potensi yang besar untuk meningkatkan pendapatan negara. PDRB per kapita tumbuh seiring dengan bertambahnya persentase penduduk yang

tinggal di kawasan perkotaan dan high-income countries di dunia memiliki persentase penduduk perkotaan yang paling tinggi. Saat ini kawasan aglomerasi Jabodetabekjur merupakan kontributor terbesar terhadap PDRB Nasional.

Berdaya Saing:

Dalam konstelasi kota global, daya saing merupakan elemen penting karena tidak hanya Jakarta harus lebih baik dari dirinya di masa lampau, tetapi juga secara paralel berkompetisi dengan kota-kota lain yang terus memperbaiki kualitasnya. Kota yang memiliki daya saing tinggi mampu berkembang lebih pesat karena mampu menarik dan mempertahankan investasi, tenaga kerja, dan bisnis dibandingkan dengan kota lain.

Berkelanjutan:

Makna kota berkelanjutan adalah kota yang dirancang dan dikelola untuk memenuhi kebutuhan penduduknya saat ini tanpa mengorbankan kemampuan generasi mendatang dalam memenuhi kebutuhan mereka sendiri. Konsep ini mencakup keseimbangan antara aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan agar kota tetap layak huni dalam jangka panjang.

Menyejahterakan Seluruh Warga:

Memiliki makna bahwa hakikatnya seluruh proses pembangunan yang berlangsung di Jakarta adalah untuk mencapai kesejahteraan dan taraf hidup yang lebih baik untuk seluruh lapisan masyarakat. Kesejahteraan di sini dapat diartikan luas dan tidak hanya terkait dimensi ekonomi, namun merupakan konsep *well-being* yang holistik. Setiap warga Jakarta memiliki level kebutuhan yang berbeda-beda. Pemerintah tidak hanya menjamin terpenuhinya kebutuhan dasar dan mengurangi beban hidup sehari-hari, namun juga memberikan nilai 'sejahtera' seperti kualitas udara yang lebih baik dan fasilitas publik yang nyaman. Sehingga Jakarta dapat mewujudkan secara penuh konsep kota untuk semua atau *cities for all*.

Adapun misi dari Gubernur dan Wakil Gubernur DKI Jakarta Tahun 2025-2029 adalah sebagai berikut:

MISI DKI JAKARTA:

1. Mewujudkan Masyarakat Megapolitan yang Berdaya dan Sejahtera
2. Mewujudkan Pusat Ekonomi Inovatif dengan Pembangunan dan Akses Sumber Daya yang Merata
3. Mewujudkan Manajemen Kota Modern yang Akuntabel dan Responsif untuk Layanan Publik yang Optimal
4. Mewujudkan Ruang Kota Layak Huni, Berketahanan, dan Berkelanjutan
5. Mewujudkan Konektivitas dan Sinergi Kegiatan Ekonomi, Sosial, dan Budaya

Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta sebagai penyelenggara urusan pemerintahan bidang pekerjaan umum dan penataan ruang pada suburusan bidang jalan dan penyelenggaraan penerangan jalan umum turut mendukung pencapaian visi Gubernur yang tergabung dalam menjalankan misi nomor 5 yaitu **Mewujudkan Konektivitas dan Sinergi Kegiatan Ekonomi, Sosial, dan Budaya**.

Misi nomor 5 tersebut bertujuan untuk mengembangkan ruang Jakarta melalui pendekatan berbasis *Transit/Transit Oriented Development* (TOD). Frasa 'Berbasis Transit' mencerminkan strategi pengembangan ruang kota yang mengintegrasikan moda transportasi publik. Dalam hal ini, telah diturunkan menjadi Tujuan RPJMD pada misi 5 yaitu **"Terwujudnya Mobilitas Dan Aktivitas Masyarakat Perkotaan Berbasis Transit"** dengan pendekatan indikator *Public Transport Mode Share* yang menunjukkan persentase penggunaan moda transportasi umum oleh warga, serta Sasaran RPJMD **"Optimalnya Layanan Transportasi Umum Dan Sistem Mobilitas Terintegrasi"** dengan pendekatan indikator Cakupan Layanan Angkutan Umum Massal.

Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta memiliki peran dalam mendukung visi-misi Gubernur dan Wakil Gubernur tersebut dengan meningkatkan kinerja pelayanan jalan provinsi serta meningkatkan konektivitas infrastruktur perkotaan guna mendukung transportasi massal dengan prasarana dan sarana jalan dalam kondisi mantap. Dengan penjabaran sebagai berikut:

1. Pembangunan/Peningkatan Jalan, Simpang Tak Sebidang, Jembatan, dan Jembatan Penyeberangan Orang

Menyediakan jalan dan jembatan yang aman, nyaman, dan selamat serta prasarana konektivitas yang nyaman dan selamat sehingga mengurangi hambatan dan mengurangi waktu tempuh perjalanan transportasi umum berbasis jalan maupun rel karena mengurangi waktu tunggu pada perlintasan sebidang serta meningkatkan keselamatan pengguna jalan.

2. Pembangunan/ Peningkatan jalur pejalan kaki (pedestrian)

Penyediaan konektivitas dan aksesibilitas yang memadai bagi pejalan kaki menuju simpul-simpul transportasi umum terdekat merupakan aspek krusial dalam mewujudkan sistem mobilitas perkotaan yang inklusif dan berkelanjutan. Kehadiran fasilitas yang terencana dengan baik, seperti jalur pejalan kaki (pedestrian) yang aman, nyaman, dan ramah disabilitas, memungkinkan seluruh lapisan masyarakat untuk menjangkau layanan transportasi publik tanpa hambatan fisik maupun sosial. Dengan demikian, keterhubungan antara jaringan pejalan kaki dan moda transportasi umum tidak hanya meningkatkan efisiensi perjalanan, tetapi juga memperkuat prinsip keadilan sosial dalam penyediaan infrastruktur kota. Hal ini sejalan dengan tujuan pembangunan berkelanjutan, yakni memastikan akses yang setara terhadap layanan transportasi bagi semua kelompok masyarakat, sekaligus mendorong peralihan dari penggunaan kendaraan pribadi menuju transportasi publik yang lebih ramah lingkungan.

3. Pembangunan/Peningkatan Sarana Jaringan Utilitas Terpadu (SJUT)

Upaya untuk mengurangi frekuensi hambatan yang ditimbulkan dari kegiatan pemasangan maupun perawatan utilitas pada ruas jalan menjadi salah satu strategi penting dalam menjaga kelancaran arus lalu lintas. Penataan utilitas yang lebih terintegrasi akan meminimalisasi potensi gangguan terhadap pergerakan transportasi umum, sehingga pelayanan kepada masyarakat dapat berlangsung lebih optimal. Selain itu, berkurangnya aktivitas galian di badan jalan juga berimplikasi langsung pada peningkatan efisiensi waktu perjalanan, karena risiko keterlambatan akibat penyempitan lajur maupun rekayasa lalu lintas dapat ditekan secara signifikan. Dengan demikian, pengelolaan utilitas jalan yang terencana dan berkesinambungan tidak hanya berkontribusi pada peningkatan kualitas infrastruktur transportasi, tetapi juga pada

terciptanya sistem mobilitas perkotaan yang lebih andal, efisien, dan berkelanjutan

4. Pembangunan/Peningkatan Penerangan Jalan dan Sarana Umum

Mempertahankan kondisi fasilitas penerangan jalan dan sarana umum sehingga meningkatkan keamanan bagi pengguna jalan dan jalur pejalan kaki (pedestrian) untuk menggunakan transportasi umum disertai penggunaan lampu hemat energi berbasis teknologi *smart system*.

5. Pemeliharaan Jalan dan Bangunan Pelengkap

Pemeliharaan merupakan bagian penting dari upaya menjaga keberlanjutan fungsi jalan dan bangunan pelengkap. Kegiatan ini mencakup perawatan berkala, rutin, rehabilitasi, serta perbaikan minor maupun mayor terhadap elemen jalan, trotoar, lampu, jembatan dan perlengkapan jalan lainnya. Dengan pemeliharaan yang terencana dan berkesinambungan, kualitas layanan jalan dapat tetap terjaga, umur infrastruktur menjadi lebih panjang, serta risiko kerusakan yang dapat mengganggu kelancaran lalu lintas dapat diminimalisasi. Selain itu, kegiatan ini berkontribusi pada peningkatan keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan, sekaligus mendukung efisiensi mobilitas perkotaan secara keseluruhan.

3.1.2 VISI-MISI DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA TAHUN 2025-2029

Sebagai turunan dari Visi dan Misi Gubernur dan Wakil Gubernur DKI Jakarta Tahun 2025-2029 dan dukungan terhadap Jakarta menuju Kota Global, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta memiliki visi dan misi yang ingin diwujudkan pada tahun 2025-2029 yaitu:

Visi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta:

“Mewujudkan Infrastruktur Jalan yang Inklusif dan Berkelanjutan di DKI Jakarta”

Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta memiliki visi untuk menyelenggarakan jaringan jalan di DKI Jakarta yang dapat diakses dan dimanfaatkan oleh semua lapisan masyarakat tanpa diskriminasi (inklusif), serta dirancang dan dikelola dengan prinsip keberlanjutan guna mendukung keseimbangan sosial, ekonomi, dan lingkungan. Dengan penjabaran sebagai berikut :

Infrastruktur Jalan:

Fokus pada pembangunan, pemeliharaan, dan peningkatan kualitas jalan dan bangunan pelengkap yang meliputi jalan utama, jalan lingkungan, jembatan, jalur pejalan kaki (pedestrian), dan fasilitas penunjang lainnya.

Inklusif:

Infrastruktur jalan dan bangunan pelengkap yang dapat diakses oleh semua kalangan masyarakat yakni pejalan kaki, pesepeda, kelompok rentan (penyandang disabilitas, perempuan, lansia, dan masyarakat rentan lainnya), pengguna kendaraan pribadi maupun umum sehingga tercapainya hak mobilitas yang setara bagi semua kelompok masyarakat.

Berkelanjutan:

Pembangunan jalan yang mempertimbangkan dampak jangka panjang terhadap lingkungan dan sumber daya serta mendorong penggunaan transportasi umum serta ramah lingkungan, mengurangi emisi, dan memperhatikan aspek keselamatan serta efisiensi.

Adapun untuk mencapai visi tersebut, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta memiliki misi sebagai berikut :

Misi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta:

1. Meningkatkan konektivitas jaringan jalan.
2. Memelihara dan meningkatkan kualitas infrastruktur untuk kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan.
3. Menata dan mengembangkan fasilitas pejalan kaki yang aman, nyaman, dan inklusif.
4. Menata dan mengelola jaringan utilitas perkotaan secara terpadu.
5. Mengoptimalkan penerangan jalan prasarana dan sarana umum guna mewujudkan keamanan dan estetika kota.
6. Memelihara infrastruktur kota berbasis teknologi

Dengan penjelasan misi sebagai berikut:

1. Meningkatkan konektivitas jaringan jalan

Upaya ini diarahkan untuk memperluas dan memperkuat keterhubungan antar wilayah melalui pengembangan jaringan jalan yang saling terintegrasi. Konektivitas yang optimal diharapkan mampu mendukung kelancaran mobilitas masyarakat, distribusi logistik, serta mendorong pertumbuhan ekonomi yang merata di seluruh wilayah DKI Jakarta.

2. Memelihara dan meningkatkan kualitas infrastruktur untuk kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan

Misi ini menekankan pada pentingnya pemeliharaan berkala serta peningkatan mutu fisik infrastruktur jalan dan bangunan pelengkap guna memastikan prasarana transportasi tetap layak dan aman digunakan. Peningkatan kualitas juga mencakup penguatan aspek keselamatan dan kenyamanan berkendara, serta pemenuhan standar teknis yang berlaku.

3. Menata dan mengembangkan fasilitas pejalan kaki yang aman, nyaman, dan inklusif

Melalui misi ini, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta berkomitmen untuk menyediakan fasilitas jalur pejalan kaki (pedestrian) yang memadai dan ramah bagi seluruh lapisan masyarakat, termasuk anak-anak, perempuan, lansia, dan penyandang disabilitas dengan mengedepankan aspek kesetaraan gender. Penataan dilakukan secara menyeluruh dengan memperhatikan aspek keselamatan, kenyamanan, dan keberlanjutan guna mewujudkan ruang kota yang humanis dan berorientasi pada pejalan kaki.

4. Menata dan mengelola jaringan utilitas perkotaan secara terpadu

Penataan jaringan utilitas di ruang milik jalan dilaksanakan secara terkoordinasi guna menciptakan keteraturan, efisiensi ruang, serta mencegah kerusakan infrastruktur jalan akibat pemasangan utilitas yang tidak terencana. Integrasi pengelolaan utilitas ini juga ditujukan untuk mendukung pembangunan kota yang berkelanjutan dan estetis.

5. Mengoptimalkan penerangan jalan prasarana dan sarana umum guna mewujudkan keamanan dan estetika kota

Misi ini bertujuan untuk meningkatkan kualitas dan jangkauan penerangan jalan sebagai salah satu upaya preventif dalam menjaga keselamatan dan keamanan pengguna jalan, khususnya pada malam hari. Optimalisasi dilakukan melalui pemanfaatan teknologi efisiensi energi dan sistem pengelolaan yang cerdas (*smart system*), sejalan dengan prinsip keberlanjutan dan penghematan energi.

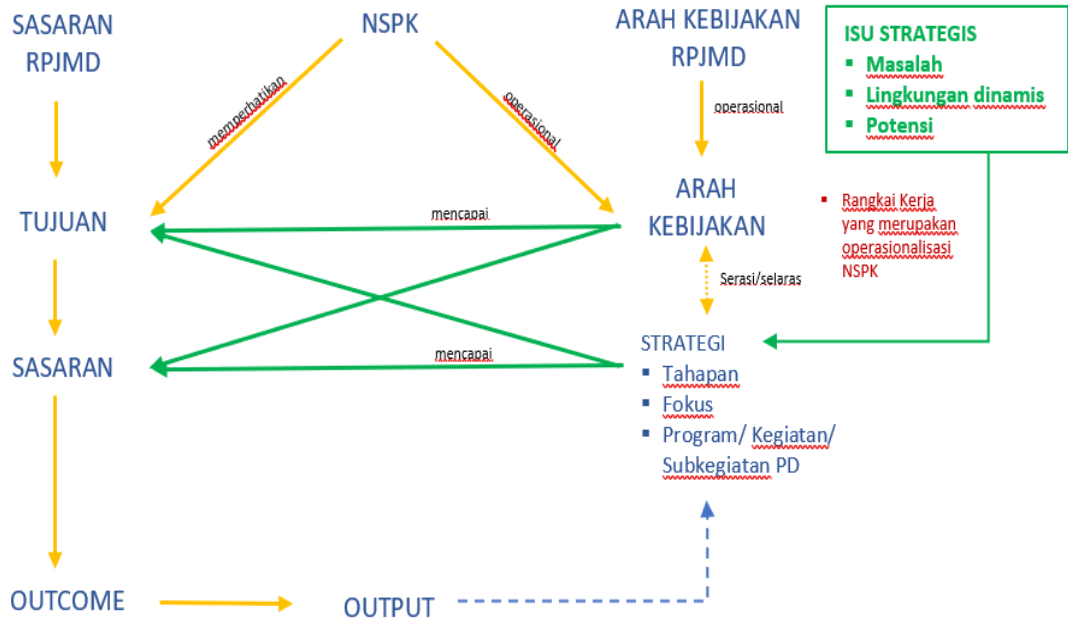
6. Memelihara infrastruktur kota berbasis teknologi

Misi Memelihara infrastruktur kota berbasis teknologi mencerminkan komitmen Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dalam mengelola dan menjaga keberlanjutan infrastruktur jalan,

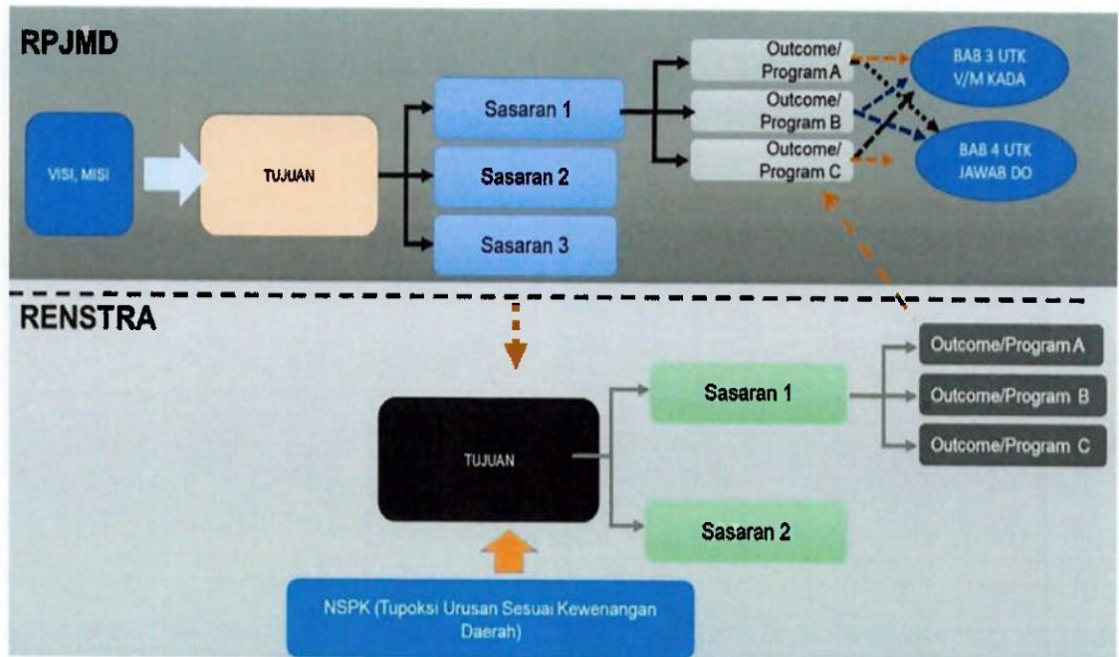
jembatan, dan fasilitas pendukung jalan secara lebih modern dan efektif. Pemeliharaan tidak hanya dilakukan sebagai respons terhadap kerusakan, tetapi diarahkan pada sistem yang proaktif, prediktif, dan terintegrasi dengan pemanfaatan teknologi digital. Melalui penerapan *Internet of Things (IoT)*, *drone inspection*, serta *Geographic Information System (GIS)*, pemantauan kondisi infrastruktur dapat dilakukan secara berkala. Data tersebut kemudian diolah melalui sistem manajemen aset jalan dan jembatan untuk mendukung pengambilan keputusan yang cepat, tepat, dan berbasis bukti (*evidence-based policy*).

3.1.3 TUJUAN DAN SASARAN RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA TAHUN 2025-2029

Tujuan dan Sasaran Rencana Strategis (Renstra) Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta tahun 2025-2029 merupakan kinerja strategis pembangunan daerah yang dilaksanakan oleh Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta yang menggambarkan kondisi yang ingin dicapai di akhir periode Renstra. Dalam penyusunannya, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta mengacu kepada Dokumen Renstra Kementerian Pekerjaan Umum, Dokumen RPJMD Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029, serta peraturan-peraturan terkait seperti Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2025 tentang Perencanaan Pembinaan dan Pengawasan Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah Tahun 2025 dan Instruksi Menteri Dalam Negeri Nomor 2 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah dan Rencana Strategis Perangkat Daerah Tahun 2025-2029. Penyusunan ini sesuai dengan konsep Renstra pada gambar berikut.



Gambar 38. Konsep Renstra Perangkat Daerah
 Sumber: SE Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor e-0003/SE/2025 Tentang Penyusunan Rencana Strategis Perangkat Daerah Tahun 2025-2029



Gambar 39. Kerangka Keterkaitan Sasaran RPJMD dengan Tujuan Renstra Perangkat Daerah
 Sumber: SE Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor e-0003/SE/2025 Tentang Penyusunan Rencana Strategis Perangkat Daerah Tahun 2025-2029

Dapat dilihat pada gambar diatas bahwa tujuan dari Renstra Perangkat Daerah merupakan turunan dari Sasaran RPJMD dan NSPK yang sesuai dengan tupoksi urusan sesuai kewenangan daerah. Sasaran RPJMD sendiri juga merupakan turunan dari level tujuan RPJMD yang juga merupakan turunan dari visi dan misi Gubernur dan Wakil Gubernur Provinsi DKI Jakarta. Sedangkan untuk Sasaran pada Renstra merupakan turunan dari level tujuan Renstra, yang setelahnya Sasaran Renstra ini akan diturunkan menjadi level program.

Dalam Dokumen Renstra Kementerian PUPR tahun 2020-2024 disebutkan bahwa Visi Umum (Visium) dari Kementerian PUPR salah satunya adalah Kondisi Jaringan Jalan dalam Kondisi Mantap yang terintegrasi antar moda dengan memanfaatkan sebanyak-banyaknya material lokal dan menggunakan teknologi *recycle*. Visium ini sejalan dengan visi dan misi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dimana memelihara dan meningkatkan kualitas infrastruktur jalan untuk kenyamanan dan keselamatan pengguna yang inklusif dan berkelanjutan. Hal ini juga melihat kondisi kualitas jalan di Provinsi DKI Jakarta yang masih belum optimal.

Sasaran RPJMD Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2025-2029 yang berkaitan dengan Dinas Bina Marga adalah **Optimalnya Layanan Transportasi Umum Dan Sistem Mobilitas Terintegrasi**. Untuk mengoptimalkan layanan transportasi umum dan sistem mobilitas terintegrasi perlu ditingkatkannya performa kinerja jaringan jalan. Peningkatan performa kinerja jaringan jalan dapat dilakukan dengan selalu memelihara dan menjaga kualitas jaringan jalan dalam kondisi mantap. Selain itu perlu dilakukan upaya untuk mengurangi kemacetan yang menjadi penyebab tidak optimalnya layanan transportasi umum. Salah satu upaya untuk mengurangi kemacetan yang disebabkan oleh pertemuan antara transportasi umum sebidang ini adalah dengan membangun simpang tak sebidang seperti *Flyover* atau *Underpass*. Dengan pembangunan ini diharapkan dapat mengurangi waktu perjalanan dan kepadatan lalu lintas serta dampak lingkungan melalui penurunan emisi karbon serta peningkatan keselamatan lalu lintas. Selain itu perlu ditingkatkan juga infrastruktur pendukung yang berorientasi pada mobilitas inklusif, seperti pembangunan dan revitalisasi jalur pejalan kaki (pedestrian) dengan konsep "*complete street*" dimana jalur pejalan kaki dilengkapi dengan sarana jaringan utilitas terpadu (SJUT), penerangan jalan umum, serta pembangunan halte dan jembatan penyeberangan orang (JPO).

Dari penjelasan di atas, maka telah ditentukan bahwa Tujuan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029 adalah **“Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Provinsi”**. Dengan meningkatnya kinerja pelayanan jalan diharapkan dapat meningkatkan penggunaan transportasi umum dan menunjang kelancaran pergerakan transportasi massal dan barang, maka dari itu digunakan pendekatan indikator **“Persentase Jalan dengan Kondisi Mantap”** untuk mengukur peningkatan kinerja pelayanan jalan provinsi tersebut.

Untuk menunjang ketercapaian dari Tujuan Renstra tersebut maka ditentukan Sasaran dari Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029 adalah **“Meningkatkan Konektivitas Infrastruktur Perkotaan”**. Peningkatan konektivitas perkotaan akan meningkatkan kinerja pelayanan dengan menghubungkan infrastruktur jalan dan bangunan pelengkap yang belum terhubung sehingga dapat mendukung mobilitas penduduk dan pergerakan barang menjadi lebih efektif dan efisien. Untuk mengukur capaian dari sasaran tersebut pendekatan indikator yang digunakan adalah **“Persentase Jalan yang Dilengkapi Fasilitas Pendukung”**.

Berikut adalah teknik merumuskan Tujuan dan Sasaran Renstra PD beserta target dari tahun 2025-2029:

Tabel 34 Teknik Merumuskan Tujuan dan Sasaran Renstra PD

NSPK DAN SASARAN RPJMD YANG RELEVAN	TUJUAN	SASARAN	INDIKATOR	SATUAN	TARGET TAHUN						KET
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
Optimalnya Layanan Transportasi Umum dan Mobilitas Terintegrasi	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Provinsi		Persentase Jalan dengan Kondisi Mantap	%	97.35	97.36	97.37	97.38	97.39	97.4	
		Meningkatkan Konektivitas Infrastruktur Perkotaan	Persentase jalan yang dilengkapi fasilitas pendukung	%	6.93	7.47	8.02	8.59	9.20	9.84	

Sumber: Data Olahan Dinas Bina Marga

Penentuan target pada tahun 2025-2030 merupakan target yang sudah diperhitungkan secara rasional dengan mempertimbangkan evaluasi capaian 5 (lima) tahun pembangunan dan menggunakan capaian tahun 2024 sebagai baseline.

Tujuan utama dari Rencana Strategis Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta adalah **Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Provinsi** yang diukur melalui pendekatan indikator persentase jalan dengan kondisi mantap, dimana indikator ini menjadi representasi kualitas dan keandalan infrastruktur jalan di Provinsi DKI Jakarta. Indikator ini dihitung dengan menjumlahkan seluruh nilai *Key Performance Index* (KPI) pada setiap ruas jalan, yang kemudian dikalikan dengan bobot penilaian sesuai dengan tingkat kepentingannya, dan hasilnya dibagi dengan jumlah jalan arteri dan kolektor di Provinsi DKI Jakarta. Penilaian KPI sendiri dilaksanakan menggunakan beberapa pendekatan teknis, antara lain *Pavement Condition Index* (PCI) / Indeks Kondisi Perkerasan yang menilai tingkat kerusakan struktural maupun fungsional, *International Roughness Index* (IRI) yang mengukur tingkat kekasaran permukaan jalan, serta berbagai parameter lain yang berkaitan dengan kualitas pendukung infrastruktur kebinamargaan. Dengan penerapan metode yang terukur dan berbasis standar internasional maupun nasional, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dapat memperoleh gambaran yang lebih objektif terhadap kondisi jalan yang ada.

Sasaran utama dalam Rencana Strategis Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta adalah **Meningkatkan Konektivitas Infrastruktur Perkotaan**, yang secara operasional diukur melalui indikator persentase jalan yang dilengkapi dengan fasilitas pendukung. Indikator ini dihitung dengan cara membandingkan total panjang ruas jalan yang dilengkapi fasilitas pendukung berupa jalur pejalan kaki (pedestrian), penerangan jalan umum, serta utilitas kota dengan keseluruhan panjang jalan provinsi di DKI Jakarta. Indikator ini tidak hanya menjadi ukuran kuantitatif mengenai seberapa banyak jalan yang dilengkapi fasilitas pendukung, tetapi juga menjadi refleksi kualitas pelayanan infrastruktur jalan perkotaan. Semakin tinggi capaian indikator tersebut, semakin besar pula kontribusinya terhadap terciptanya sistem mobilitas perkotaan yang lebih inklusif, efisien, dan berkelanjutan, sekaligus mendukung peningkatan kualitas hidup masyarakat di Provinsi DKI Jakarta.

3.2 STRATEGI RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA TAHUN 2025-2029

Strategi Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029 adalah rencana tindakan yang komprehensif berisikan langkah-langkah/upaya yang akan dilakukan diantaranya berupa optimalisasi sumber daya, tahapan, fokus, dan penentuan program/kegiatan/subkegiatan dalam menghadapi lingkungan yang dinamis untuk mencapai tujuan/sasaran Renstra Perangkat Daerah. Kondisi yang diharapkan pada akhir Renstra ini adalah Infrastruktur dasar yang modern serta dalam kondisi mantap yang dapat dinikmati oleh semua kalangan masyarakat. Adapun untuk mencapai kondisi tersebut maka dibutuhkannya strategi-strategi (*Critical Success Factor*) sebagai berikut:

1. Pembangunan dan Peningkatan Jalan

Strategi ini berfokus pada pembangunan jalan baru dan pelebaran jalan untuk meningkatkan konektivitas dan kapasitas jalan. Selain itu, peningkatan jalan dilakukan untuk mengatasi kerusakan struktur pada jalan akibat beban lalu lintas berat dan kondisi tanah labil.

2. Pemeliharaan Berkala Jalan

Strategi yang berfokus pada kegiatan penanganan jalan berupa pencegahan, perawatan, dan perbaikan yang diperlukan untuk mempertahankan kondisi jalan agar tetap berfungsi optimal dengan kondisi mantap.

3. **Pembangunan Simpang Tak Sebidang**

Pembangunan simpang tak sebidang merupakan strategi peningkatan kapasitas dan kelancaran jaringan jalan di DKI Jakarta. Strategi ini ditujukan untuk mengurangi kemacetan, menekan potensi kecelakaan pada titik konflik lalu lintas, serta memperbaiki efisiensi waktu tempuh. Selain mendukung konektivitas antar-kawasan dan integrasi transportasi umum massal, strategi ini juga memperkuat struktur ruang kota dan mendukung terwujudnya infrastruktur perkotaan yang aman, handal, dan berdaya saing.

4. **Strategi Penataan Terpadu Utilitas Perkotaan Berbasis Kolaborasi dan Teknologi**

Strategi ini difokuskan untuk menata dan menertibkan utilitas perkotaan dengan prinsip keterpaduan, keselamatan, dan keberlanjutan yang mencakup:

- 🔗 Koordinasi lintas sektor dengan penyedia layanan
- 🔗 Penerapan standar teknis
- 🔗 Pengendalian galian dan pemeliharaan utilitas dengan sistem izin terintegrasi agar tidak menimbulkan kerusakan jalan yang berulang.

5. **Strategi penataan koridor jalur pejalan kaki (pedestrian) dengan pendekatan konsep *complete street***

Strategi ini menekankan perencanaan jalan yang ramah untuk semua pengguna (pejalan kaki, pengendara, pesepeda, dan kelompok rentan seperti penyandang disabilitas, perempuan, lansia, anak-anak, dan masyarakat rentan lainnya). Elemen pentingnya antara lain:

- 🔗 Zona pejalan kaki yang aman
- 🔗 *Landscape* jalan yang terintegrasi
- 🔗 Penerapan keselamatan dan pencahayaan memadai

6. **Strategi revitalisasi fasilitas pejalan kaki dan bangunan pelengkap yang memenuhi aspek aksesibilitas, kontinuitas, dan prinsip kesetaraan gender, disabilitas dan inklusi sosial (GEDSI)**

Tujuannya menjadikan fasilitas pejalan kaki yang lebih inklusif dan fungsional. Strategi ini mencakup:

- 🔗 Penggunaan ubin pemandu dan *ramp*
- 🔗 Fasilitas pejalan kaki yang menerus dan tidak ada rintangan (*seamless connection*)
- 🔗 Ruang bebas fasilitas pejalan kaki sesuai dengan ketentuan yang berlaku sehingga dapat digunakan semua pengguna jalan termasuk penyandang disabilitas.

7. Pembangunan/Peningkatan Kualitas Penerangan Jalan dan Sarana Umum

Strategi ini berfokus pada peningkatan kualitas penerangan jalan dan sarana umum yang tidak hanya memenuhi fungsi penerangan, tetapi juga menghadirkan nilai estetika yang memperkuat identitas kawasan. Dengan mengkonversi lampu penerangan jalan dan sarana umum menjadi LED merupakan sebuah langkah konkret efisiensi energi dan pengurangan emisi karbon. Selain itu penerapan *smart system* membuat sistem penerangan jalan umum lebih efisien dan adaptif melalui integrasi teknologi *smart system*. Strategi ini berisi:

- 🔗 Penggantian lampu konvensional menjadi LED
- 🔗 Penggunaan lampu hemat energi yang sesuai dengan Standar Kinerja Energi Minimum (SKEM)
- 🔗 Pengendalian terpusat berbasis *smart system* untuk pemeliharaan dan pengaturan intensitas cahaya, serta
- 🔗 Penataan desain lampu (beautifikasi) yang selaras dengan karakter kawasan kota.

8. Digitalisasi Infrastruktur Jalan

Digitalisasi mendukung pengelolaan aset jalan lebih akurat dan berbasis data. Strategi ini meliputi:

- 🔗 Pemetaan dan inventarisasi aset berbasis digital
- 🔗 Sistem manajemen jalan (*Road Asset Management System*)
- 🔗 Integrasi data kondisi jalan dan pemeliharaan

9. Pengaduan kerusakan jalan berbasis aplikasi masyarakat

Strategi partisipatif ini sudah melibatkan masyarakat dalam pelaporan kerusakan jalan, dengan fitur:

- 🔗 Aplikasi mobile/web pelaporan (*geo-tagging*, foto, deskripsi)
- 🔗 Respon cepat oleh satuan tugas teknis
- 🔗 Transparansi dan akuntabilitas dalam penanganan aduan

Dalam rangka pencapaian tujuan dan sasaran Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta, terdapat prioritas pembangunan tahunan dalam tahapan pembangunan. Adapun tahapan pembangunan tersebut adalah sebagai berikut:

Tabel 35 Tahapan Pembangunan Renstra Dinas Bina Marga Tahun 2025-2029

TAHUN	TAHAP PEMBANGUNAN
2026	Kinerja pelayanan jalan di Provinsi DKI Jakarta menunjukkan capaian yang sangat baik, dengan kondisi jalan mantap mencapai 97,36% dan pembangunan infrastruktur pendukung berupa jalur pejalan kaki (pedestrian), penerangan, serta utilitas kota sebesar 7,47% pada jalan terbangun.

TAHUN	TAHAP PEMBANGUNAN
2027	Terwujudnya konsistensi pelayanan jalan yang ditunjukkan dengan 97,37% jalan dalam kualitas mantap dengan perluasan pembangunan jalur pejalan kaki, penerangan jalan, dan utilitas kota terhadap jalan dengan capaian persentase sebesar 8,02%.
2028	Kesinambungan antara pemeliharaan dan pembangunan terlihat pada ketercapaian jalan mantap sebesar 97,38% dengan persentase jalan yang dilengkapi jalur pejalan kaki (pedestrian), penerangan jalan dan utilitas kota terbangun sebesar 8,59%.
2029	Kualitas jaringan jalan terus terjaga dengan capaian kemantapan 97,39% seiring bertambahnya rasio jalan berfasilitas pendukung menjadi 9,20%, menandakan peningkatan nyata dalam integrasi keselamatan, kenyamanan, dan aksesibilitas publik.
2030	Kualitas kondisi jalan mencapai 97,40% dengan tingkat ketersediaan fasilitas pendukung pada jaringan jalan sebesar 9,84% menegaskan konsolidasi menuju kota global yang berkelanjutan, tangguh, dan inklusif.

Sumber: Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta

Pencapaian pembangunan pada periode 2026–2030 dirancang secara bertahap dengan menekankan kesinambungan kualitas infrastruktur sekaligus peningkatan fasilitas pendukung. Strategi ini mencerminkan upaya untuk tidak hanya menjaga tingkat kemantapan jalan, tetapi juga memastikan terpenuhinya aspek keselamatan, kenyamanan, dan aksesibilitas bagi seluruh pengguna jalan.

Adapun pelaksanaan pembangunan memiliki fokus lokus yang berbeda pada setiap tahunnya, namun terfokuskan pada wilayah Provinsi DKI Jakarta yang terdiri dari Kota Administrasi Jakarta Pusat, Kota Administrasi Jakarta Utara, Kota Administrasi Jakarta Barat, Kota Administrasi Jakarta Selatan, dan Kota Administrasi Jakarta Timur.

3.3 ARAH KEBIJAKAN DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA TAHUN 2025-2029

Arah kebijakan Rencana Strategis Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029 disusun dengan menyelaraskan antara operasionalisasi NSPK yang sesuai dengan tugas dan fungsi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dengan arah kebijakan RPJMD serta strategi dalam mencapai tujuan dan sasaran renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta. Berikut adalah Arah Kebijakan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2025-2029:

Tabel 36 Arah Kebijakan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2025-2029

NO	OPERASIONALISASI NSPK	ARAH KEBIJAKAN RPJMD DKI JAKARTA 2025-2029	ARAH KEBIJAKAN RENSTRA PD
1	Pembangunan dan peningkatan kualitas jalan provinsi	Kemudahan mobilitas serta Pembangunan dan pengembangan infrastruktur dan sistem logistik yang terkoneksi secara optimal dan efisien antara pusat distribusi logistik kota, regional dan global	Pembangunan dan peningkatan kualitas jalan provinsi sebagai pendukung mobilitas optimal
2	Pemeliharaan Jalan dan Jembatan		Pemeliharaan Jalan dan Jembatan serta bangunan pelengkap
3	Peningkatan kapasitas dan kelancaran jaringan jalan		Pembangunan simpang tak sebidang
4	Penggunaan material hemat energi untuk infrastruktur	Transformasi Infrastruktur Kota menuju Ketahanan dan Keberlanjutan Lingkungan	Pembangunan/Peningkatan Kualitas Penerangan Jalan dan Sarana Umum
5	Mitigasi terhadap bencana	Pembangunan dan peningkatan kapasitas infrastruktur penanggulangan bencana yang memadai	Peningkatan daya tahan jalan/jembatan di zona rentan terhadap bencana
6	Penempatan utilitas pada daerah milik jalan	Perwujudan visual kota yang rapi, estetik, dan modern melalui pengoperasian Sarana Jaringan Utilitas Terpadu (SJUT)	pembangunan dan pengawasan pembangunan sarana jaringan utilitas terpadu
7	Penerapan standar teknis Fasilitas Pejalan Kaki	Pengembangan lingkungan perkotaan yang ramah pejalan kaki dan pesepeda melalui penyediaan infrastruktur yang memadai dan berkualitas.	Pembangunan/Peningkatan fasilitas jalur pejalan kaki (pedestrian) dan bangunan pelengkap yang inklusif sebagai pendukung mobilitas masyarakat dalam menggunakan transportasi massal

NO	OPERASIONALISASI NSPK	ARAH KEBIJAKAN RPJMD DKI JAKARTA 2025-2029	ARAH KEBIJAKAN RENSTRA PD
8	Pengarusutamaan Gender	Penguatan perencanaan dan penganggaran yang responsif gender	Penerapan <i>Gender Equality, Disability, and Social Inclusion</i> (GEDSI) pada Perencanaan dan Pembangunan Infrastruktur Jalan dan bangunan pelengkapannya
9	Pembinaan dan Pengawasan Penyelenggaraan Pemerintah Daerah	Meningkatkan kapasitas daerah yang mencakup SDM, kelembagaan, skema pembiayaan inovatif, kebijakan, dan teknologi digital modern	Pengawasan penyelenggaraan pembangunan melalui peningkatan akuntabilitas kinerja dan keuangan
10	Penggunaan sistem manajemen jalan berkelanjutan (berbasis data dan teknologi)	Pemanfaatan teknologi untuk layanan publik dan manajemen kota	Pendataan serta digitalisasi infrastruktur jalan dan kelengkapannya

Sumber: Dinas Bina Marga

Berdasarkan tabel arah kebijakan di atas, dapat disimpulkan bahwa arah pembangunan infrastruktur Provinsi DKI Jakarta tahun 2025–2029 telah diselaraskan secara sistematis dengan kebijakan nasional melalui operasionalisasi Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria (NSPK) dan arah kebijakan RPJMD. Hal ini tercermin dari konsistensi antara kebijakan dalam RPJMD, strategi dalam Renstra Perangkat Daerah, serta rujukan terhadap regulasi teknis yang berlaku di tingkat nasional.

Fokus pembangunan infrastruktur diarahkan pada peningkatan kualitas dan konektivitas jaringan jalan, pemeliharaan berbasis standar teknis, serta pemanfaatan teknologi dan data untuk mendukung manajemen infrastruktur yang berkelanjutan. Komitmen terhadap prinsip pembangunan berkelanjutan juga ditunjukkan melalui penggunaan material hemat energi, mitigasi terhadap bencana, serta penataan jaringan utilitas terpadu yang mendukung estetika kota dan keteraturan ruang publik.

Selain itu, peningkatan fasilitas pejalan kaki yang inklusif menjadi salah satu prioritas utama dalam menciptakan lingkungan perkotaan yang aman, nyaman, dan mendukung transportasi publik. Penerapan prinsip *Gender Equality, Disability, and Social Inclusion* (GEDSI) juga menjadi bagian integral dari arah kebijakan. Hal ini diwujudkan melalui perencanaan dan pembangunan infrastruktur—khususnya fasilitas pejalan kaki—yang dirancang

agar dapat diakses, digunakan, dan dinikmati secara aman dan nyaman oleh seluruh lapisan masyarakat, termasuk perempuan, penyandang disabilitas, anak-anak, dan kelompok rentan lainnya.

Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta juga menunjukkan komitmen terhadap peningkatan akuntabilitas melalui pengawasan penyelenggaraan pembangunan, baik dari sisi kinerja maupun pengelolaan keuangan.

Secara keseluruhan, arah kebijakan ini mencerminkan upaya Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam membangun sistem infrastruktur yang tangguh, efisien, inklusif, dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat serta dinamika kota modern. Adapun penjabaran terhadap arah kebijakan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029 adalah sebagai berikut:

1. Peningkatan Kualitas Jalan Provinsi Sebagai Pendukung Mobilitas Optimal

Dalam rangka mewujudkan sistem infrastruktur yang mendukung konektivitas dan efisiensi logistik, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta menetapkan arah kebijakan peningkatan kualitas jalan provinsi sebagai bagian dari upaya strategis untuk mendukung mobilitas masyarakat dan distribusi barang secara optimal. Kebijakan ini merupakan turunan langsung dari arah kebijakan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) yang menekankan pada pembangunan dan pengembangan infrastruktur dan sistem logistik yang terkoneksi secara optimal dan efisien antara pusat distribusi logistik kota, regional, dan global.

Peningkatan kualitas jalan provinsi diarahkan untuk memperkuat peran jalan sebagai simpul utama dalam jaringan transportasi darat yang menghubungkan kawasan strategis provinsi, pusat-pusat pertumbuhan ekonomi, serta kawasan industri dan pelabuhan/logistik. Peningkatan kualitas dilakukan dengan melakukan pembangunan/peningkatan jalan yang memenuhi standar teknis sehingga arus barang dan jasa dapat mengalir lebih lancar, waktu tempuh distribusi dapat ditekan, dan biaya logistik dapat diminimalisir—yang pada akhirnya mendorong daya saing wilayah.

Kebijakan ini juga sejalan dengan Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria (NSPK) nasional, khususnya Permen PUPR No. 5 Tahun 2023 tentang Persyaratan Teknis Jalan, yang menjadi acuan utama dalam perencanaan, pembangunan, dan peningkatan kualitas jalan provinsi. Melalui penerapan NSPK ini, peningkatan kualitas jalan provinsi dilakukan dengan memastikan terpenuhinya aspek geometrik, struktur

perkerasan, keselamatan, dan keberlanjutan lingkungan sesuai standar teknis yang berlaku.

Dengan sinergi antara arah kebijakan daerah dan regulasi teknis nasional, peningkatan kualitas jalan provinsi diharapkan tidak hanya menjamin mobilitas yang lebih baik, tetapi juga menjadi fondasi kuat bagi integrasi sistem logistik yang efisien dan berdaya saing tinggi, baik di tingkat regional maupun global.

2. Pemeliharaan Jalan dan Jembatan serta bangunan pelengkap

Pemeliharaan jalan, jembatan, dan bangunan pelengkap merupakan aspek krusial dalam menjamin kelangsungan fungsi infrastruktur transportasi darat secara berkelanjutan. Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta menetapkan arah kebijakan pemeliharaan jalan dan jembatan sebagai langkah strategis untuk memastikan infrastruktur yang telah dibangun tetap dalam kondisi mantap, aman, dan laik fungsi guna mendukung kelancaran mobilitas masyarakat serta distribusi barang dan jasa.

Pemeliharaan jalan dan jembatan meliputi kegiatan rutin dan berkala yang seluruhnya bertujuan untuk mencegah kerusakan lebih lanjut, memperpanjang umur layanan, dan menjamin keselamatan pengguna jalan. Melalui arah kebijakan ini, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta berkomitmen untuk:

- a. Melakukan pemeliharaan rutin dan berkala terhadap jalan provinsi dan jembatan termasuk jalur *busway* secara sistematis berdasarkan hasil penilikan dan evaluasi kondisi.
- b. Menjaga dan memperbaiki elemen bangunan pelengkap jalan seperti saluran drainase, marka, rambu, *guardrail*, serta penerangan jalan, agar berfungsi optimal dalam mendukung keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan.
- c. Menerapkan prinsip efisiensi dan efektivitas dalam pengelolaan anggaran pemeliharaan, dengan memprioritaskan ruas-ruas jalan yang memiliki tingkat lalu lintas tinggi dan fungsi strategis terhadap konektivitas wilayah.
- d. Meningkatkan kapasitas kelembagaan dan sumber daya teknis dalam penyelenggaraan pemeliharaan infrastruktur jalan, sesuai standar operasional dan teknis yang ditetapkan.

Dengan pelaksanaan pemeliharaan jalan dan jembatan yang terstandarisasi dan berkelanjutan, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta tidak hanya menjaga kualitas infrastruktur yang telah ada, tetapi

juga memastikan keberlanjutan pelayanan transportasi yang aman, efisien, dan andal bagi masyarakat.

3. Pembangunan Simpang Tak Sebidang

Pembangunan Simpang Tak Sebidang yang dimaksud dalam hal ini adalah pembangunan *Flyover* atau *Underpass*. Pembangunan *flyover* dan *underpass* diarahkan sebagai bagian dari strategi pembangunan serta pengembangan infrastruktur dan sistem logistik perkotaan yang terkoneksi secara optimal dan efisien antara pusat distribusi kota, regional, dan global sebagaimana tercantum dalam arah kebijakan RPJMD. Kebijakan ini menekankan pentingnya peningkatan kapasitas dan kelancaran jaringan jalan untuk mengurangi hambatan lalu lintas pada titik persimpangan padat, memperlancar arus logistik, serta mendukung efisiensi pergerakan barang dan jasa.

Sejalan dengan Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria (NSPK) pembangunan *flyover* dan *underpass* dilaksanakan dengan memenuhi persyaratan teknis geometrik, ruang bebas, kekuatan struktur, keselamatan pengguna jalan, serta kelengkapan fasilitas penunjang seperti drainase, penerangan, dan perlengkapan jalan. Kebijakan ini juga memastikan integrasi infrastruktur jalan layang dan *underpass* dengan jaringan transportasi massal serta konektivitas kawasan strategis, sehingga tidak hanya menjadi solusi rekayasa lalu lintas tetapi juga mendukung sistem logistik perkotaan yang efisien, inklusif, dan berkelanjutan.

Dengan demikian, arah kebijakan pembangunan *flyover* dan *underpass* tidak hanya berfungsi untuk mengurangi kemacetan dan meningkatkan keselamatan, tetapi juga untuk memperkuat struktur ruang kota, mendukung kelancaran distribusi logistik, serta meningkatkan daya saing Jakarta dalam konteks regional maupun global. Selain itu, pembangunan simpang tak sebidang ini juga termasuk dalam program strategis nasional sesuai dengan Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2024 tentang Perubahan Keenam atas Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 7 Tahun 2021 tentang Perubahan Daftar Proyek Strategis Nasional.

4. Pembangunan/Peningkatan Kualitas Penerangan Jalan dan Sarana Umum

Dalam rangka menciptakan ruang publik yang aman, nyaman, dan berkelanjutan, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta menetapkan arah kebijakan pembangunan dan peningkatan kualitas penerangan jalan serta sarana umum sebagai bagian integral dari pelayanan

infrastruktur dasar. Penerangan jalan dan sarana umum yang andal tidak hanya berfungsi sebagai penunjang keselamatan dan keamanan pengguna jalan, tetapi juga menjadi elemen penting dalam mendukung aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat, khususnya pada malam hari.

Kebijakan ini mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 47 Tahun 2023 tentang Alat Penerangan Jalan, yang menekankan pentingnya penggunaan material dan teknologi yang ramah lingkungan dalam perencanaan dan pengadaan alat penerangan jalan. Sejalan dengan semangat transisi energi dan pembangunan berkelanjutan, pembangunan penerangan jalan diarahkan untuk menggunakan teknologi hemat energi seperti lampu LED serta komponen yang memiliki jejak karbon rendah. Melalui kebijakan ini, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta menetapkan langkah-langkah strategis sebagai berikut:

- a. Pembangunan dan rehabilitasi penerangan jalan umum pada ruas-ruas jalan provinsi dan kawasan strategis, dengan memperhatikan aspek sebaran cahaya, efisiensi energi, dan standar keselamatan.
- b. Pemanfaatan teknologi penerangan ramah lingkungan, seperti penggunaan lampu LED berstandar efisiensi tinggi dan sistem kontrol otomatis.
- c. Penguatan standar teknis penerangan jalan dan sarana umum sesuai dengan ketentuan dalam Permenhub No. PM 47 Tahun 2023, baik dari sisi spesifikasi alat, pemasangan, maupun pengelolaan pasca pembangunan.
- d. Perluasan penerangan pada ruang-ruang publik dan fasilitas umum, seperti jalur pejalan kaki (pedestrian), halte, dan jalur pejalan kaki, guna meningkatkan kualitas hidup masyarakat di kawasan perkotaan maupun perdesaan.

Melalui arah kebijakan ini, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta mendorong pembangunan infrastruktur penerangan jalan dan sarana umum yang tidak hanya fungsional dan estetik, tetapi juga ramah lingkungan, efisien secara energi, dan mendukung pencapaian target pembangunan berkelanjutan (*Sustainable Development Goals*), khususnya dalam aspek kota dan permukiman yang inklusif, aman, dan berketahanan.

5. Peningkatan daya tahan jalan/jembatan di zona rentan terhadap bencana

Sebagai bentuk komitmen dalam mewujudkan infrastruktur yang andal dan berkelanjutan, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta menetapkan arah kebijakan peningkatan daya tahan jalan dan jembatan di wilayah-wilayah yang rentan terhadap bencana. Langkah ini menjadi bagian dari upaya sistematis untuk meminimalkan risiko kerusakan infrastruktur akibat bencana alam seperti banjir, gempa bumi, tanah longsor, dan lainnya, yang dapat mengganggu konektivitas serta menghambat mobilitas masyarakat dan distribusi logistik.

Kebijakan ini menekankan pentingnya integrasi prinsip kesiapsiagaan dan ketahanan bencana dalam seluruh siklus pembangunan infrastruktur, mulai dari perencanaan, desain, hingga pelaksanaan dan pemeliharaan. Melalui arah kebijakan ini, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta menetapkan strategi sebagai berikut:

- a. Penerapan desain teknis jalan dan jembatan yang tahan terhadap bencana, dengan memperhatikan karakteristik risiko lokal seperti daya dukung tanah, intensitas curah hujan, potensi pergerakan tanah, dan risiko seismik.
- b. Penguatan struktur fisik dan proteksi infrastruktur, seperti pembangunan dinding penahan tanah, sistem drainase yang memadai, fondasi jembatan tahan gempa, serta elevasi jalan pada kawasan rawan banjir.
- c. Pemanfaatan teknologi dan material konstruksi tahan bencana, sesuai standar teknis dan prinsip mitigasi risiko bencana.

Dengan kebijakan ini, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta mendorong terwujudnya infrastruktur jalan dan jembatan yang tangguh terhadap bencana, sehingga mampu menjaga konektivitas dan pelayanan transportasi darat secara berkelanjutan, terutama pada saat kondisi darurat. Peningkatan daya tahan ini juga menjadi bagian dari komitmen dalam mendukung agenda *Disaster Risk Reduction* dan pembangunan daerah yang berketahanan terhadap perubahan iklim dan bencana alam.

6. Pembangunan Dan Pengawasan Pembangunan Sarana Jaringan Utilitas Terpadu

Untuk mewujudkan wajah kota yang tertata rapi, modern, dan estetik, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta menetapkan arah kebijakan pembangunan dan pengawasan Sarana Jaringan Utilitas

Terpadu (SJUT) sebagai salah satu prioritas strategis dalam penyelenggaraan infrastruktur perkotaan. Keberadaan SJUT menjadi solusi terhadap persoalan penataan utilitas yang selama ini dilakukan secara tidak terkoordinasi, yang berdampak pada kesemrawutan visual kota, risiko keselamatan, serta terganggunya fungsi ruang publik dan infrastruktur jalan.

Kebijakan ini merupakan turunan dari arah kebijakan dalam RPJMD, yakni **perwujudan visual kota yang rapi, estetik, dan modern melalui pengoperasian Sarana Jaringan Utilitas Terpadu (SJUT)**. Untuk mendukung implementasinya, kebijakan ini dijalankan dengan mengacu pada Pedoman Penempatan Utilitas pada Daerah Milik Jalan yang diterbitkan oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), yang menetapkan standar teknis dan prosedur penempatan jaringan utilitas agar tidak mengganggu fungsi jalan dan keselamatan pengguna. Melalui arah kebijakan ini, Pemerintah Provinsi menetapkan langkah-langkah sebagai berikut:

- a. Pembangunan SJUT secara bertahap dan terintegrasi di kawasan perkotaan dan wilayah strategis, dengan memperhatikan perencanaan tata ruang, kepadatan jaringan utilitas, dan estetika lingkungan.
- b. Pengawasan ketat terhadap pelaksanaan pembangunan SJUT, untuk memastikan kesesuaian dengan standar teknis penempatan utilitas di daerah milik jalan, termasuk kedalaman, perlindungan kabel/pipa, serta akses untuk pemeliharaan.
- c. Penataan dan relokasi utilitas eksisting (listrik, telekomunikasi, air, gas, dan lain-lain) ke dalam jaringan SJUT yang terorganisasi, guna mengurangi kerusakan infrastruktur jalan serta meningkatkan keselamatan dan kenyamanan publik.
- d. Penerapan prinsip kolaborasi dan keterpaduan antarinstansi dan pemilik utilitas, guna menjamin keberlanjutan pengelolaan SJUT, baik dari sisi teknis, operasional, maupun pendanaan.

Melalui kebijakan ini, pembangunan dan pengawasan SJUT diharapkan tidak hanya meningkatkan kualitas visual dan keteraturan kota, tetapi juga memperkuat sistem infrastruktur perkotaan yang aman, efisien, dan berorientasi pada keberlanjutan. SJUT menjadi simbol dari tata kelola ruang kota yang modern dan berkelas, selaras dengan visi pembangunan kota yang tertib dan berdaya saing.

7. Pembangunan/Peningkatan Fasilitas Jalur Pejalan Kaki Dan Bangunan Pelengkapannya yang Inklusif Sebagai Pendukung Mobilitas Masyarakat Dalam Menggunakan Transportasi Massal

Dalam rangka mendorong perwujudan kota yang ramah, aman, dan layak huni, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta menetapkan arah kebijakan pembangunan dan peningkatan fasilitas jalur pejalan kaki beserta bangunan pelengkapannya secara inklusif. Kebijakan ini bertujuan mendukung peningkatan aksesibilitas masyarakat terhadap transportasi massal sekaligus menciptakan ruang publik yang humanis, tertib, dan berkeadilan bagi semua kelompok masyarakat, termasuk lansia, anak-anak, dan penyandang disabilitas.

Kebijakan ini sejalan dengan arah kebijakan RPJMD, yakni **pengembangan lingkungan perkotaan yang ramah pejalan kaki dan pesepeda melalui penyediaan infrastruktur yang memadai dan berkualitas**. Dalam implementasinya, kebijakan ini juga mengacu pada standar teknis fasilitas pejalan kaki sebagaimana ditetapkan oleh Kementerian PU, yang mengatur prinsip keselamatan, kenyamanan, aksesibilitas, dan konektivitas dalam pembangunan jalur pejalan kaki (pedestrian) dan fasilitas penunjang lainnya.

Selain itu, pembangunan jalur pejalan kaki ini dilengkapi dengan pembangunan dan peningkatan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) yang dirancang sesuai standar keselamatan dan aksesibilitas universal. JPO menjadi fasilitas penting untuk memastikan keselamatan pejalan kaki saat menyeberang jalan raya yang padat, serta meningkatkan keterhubungan antar area perkotaan dan simpul transportasi massal.

Dalam rangka mewujudkan prinsip kesetaraan gender, disabilitas, dan sosial inklusif (GEDSI), seluruh perencanaan dan pembangunan fasilitas jalur pejalan kaki serta bangunan pelengkapannya memperhatikan kebutuhan khusus berbagai kelompok masyarakat. Hal ini meliputi penyediaan akses yang mudah, aman, dan nyaman bagi perempuan, anak-anak, lansia, penyandang disabilitas, dan kelompok rentan lainnya, dengan mengimplementasikan prinsip desain universal (*universal design*) yang sesuai dengan regulasi teknis dan norma sosial yang berkeadilan. Melalui arah kebijakan ini, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta menetapkan strategi sebagai berikut:

- a. Pembangunan dan revitalisasi jalur pejalan kaki (pedestrian) yang memenuhi standar teknis, termasuk lebar minimum, permukaan yang rata dan tidak licin, serta pemisahan dari jalur kendaraan bermotor.

- b. Penyediaan bangunan pelengkap jalur pejalan kaki seperti *guiding block*, *ramp*/undakan landai, *zebra cross*, tempat duduk, pohon pelindung, penerangan jalan, rambu informasi, serta JPO yang aman dan aksesibel untuk mendukung kenyamanan dan orientasi pengguna.
- c. Peningkatan konektivitas jalur pejalan kaki (pedestrian) dengan simpul transportasi massal, seperti halte, stasiun, terminal, serta pusat aktivitas masyarakat, untuk mendukung integrasi moda transportasi yang efisien.
- d. Penerapan prinsip inklusivitas dan kesetaraan gender serta sosial inklusif (GEDSI), dengan memastikan seluruh fasilitas dapat diakses oleh penyandang disabilitas dan kelompok rentan melalui desain universal yang mengakomodasi kebutuhan khusus serta menjamin perlindungan dan kenyamanan perempuan dan anak-anak.
- e. Pengawasan dan pemeliharaan fasilitas pejalan kaki dan JPO secara berkala, guna menjamin fungsi dan kualitas infrastruktur tetap optimal serta aman untuk digunakan oleh semua lapisan masyarakat.

Dengan kebijakan ini, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta berkomitmen menciptakan ruang kota yang lebih berorientasi pada manusia (*people-centered*), di mana infrastruktur tidak hanya melayani mobilitas, tetapi juga meningkatkan kualitas hidup warga. Fasilitas pejalan kaki yang aman, inklusif, berkeadilan gender, dan terhubung dengan transportasi massal merupakan fondasi penting dalam mendukung mobilitas berkelanjutan, mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, dan mendukung pengurangan emisi karbon di kawasan perkotaan.

8. Penerapan *Gender Equality, Disability, and Social Inclusion* (GEDSI) pada Perencanaan dan Pembangunan Infrastruktur Jalan dan bangunan pelengkap

Dalam upaya mewujudkan pembangunan infrastruktur jalan yang tidak hanya tangguh secara teknis tetapi juga adil dan inklusif secara sosial, Pemerintah Provinsi menetapkan arah kebijakan penerapan prinsip *Gender Equality, Disability, and Social Inclusion* (GEDSI) dalam seluruh tahapan perencanaan dan pembangunan infrastruktur jalan serta bangunan pelengkap. Kebijakan ini merupakan wujud pelaksanaan Instruksi Presiden No. 9 Tahun 2000 tentang Pengarusutamaan Gender dalam Pembangunan Nasional.

Penerapan prinsip GEDSI menjadi bagian penting dalam penyusunan Rencana Strategis bidang infrastruktur jalan. Hal ini menegaskan bahwa pembangunan jalan tidak hanya ditujukan untuk meningkatkan konektivitas dan efisiensi transportasi, tetapi juga harus menjamin aksesibilitas yang adil, aman, dan setara bagi seluruh lapisan masyarakat, termasuk perempuan, penyandang disabilitas, lansia, anak-anak, masyarakat miskin, serta kelompok rentan lainnya.

Adapun bentuk implementasi prinsip GEDSI dalam pembangunan infrastruktur jalan dan bangunan pelengkap adalah sebagai berikut:

a. Kesetaraan Gender

- 🔊 Memastikan partisipasi perempuan dalam proses perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan pembangunan jalan.
- 🔊 Memperhatikan kebutuhan spesifik perempuan, seperti keamanan, pencahayaan memadai, dan tempat istirahat di jalur pejalan kaki (pedestrian).
- 🔊 Mendorong peran serta perempuan dalam sektor konstruksi dan pengambilan keputusan di proyek infrastruktur.

b. Disabilitas

- 🔊 Menerapkan prinsip desain universal pada infrastruktur seperti jalur pejalan kaki (pedestrian), jembatan penyeberangan orang (JPO), halte, dan fasilitas umum lainnya.
- 🔊 Menyediakan aksesibilitas fisik berupa jalur landai (*ramp*), *guiding block*, *railing*, *signage* taktil, dan sarana bantu lainnya yang mendukung mobilitas penyandang disabilitas.
- 🔊 Memastikan fasilitas publik dapat digunakan secara mandiri dan aman oleh semua orang tanpa diskriminasi.

c. Inklusi Sosial

- 🔊 Menyediakan infrastruktur yang dapat diakses dan dimanfaatkan oleh masyarakat dari seluruh latar belakang sosial, termasuk mereka yang tinggal di wilayah tertinggal, miskin, atau terpencil.
- 🔊 Mengintegrasikan kebutuhan lansia dan anak-anak dalam desain jalan dan fasilitas pelengkap.
- 🔊 Mendorong pemerataan manfaat pembangunan infrastruktur sebagai sarana pemerataan sosial dan ekonomi.

Dengan mengintegrasikan prinsip GEDSI dalam setiap tahap pembangunan jalan dan fasilitas penunjangnya, arah kebijakan ini diharapkan tidak hanya meningkatkan kualitas fisik jaringan jalan, tetapi juga mendukung terwujudnya sistem transportasi yang berkeadilan, inklusif, dan berkelanjutan. Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta berkomitmen menjadikan infrastruktur sebagai alat pemersatu sosial, pendorong kesetaraan, dan penguat daya saing wilayah.

9. Pengawasan Penyelenggaraan Pembangunan Melalui Peningkatan Akuntabilitas Kinerja Dan Keuangan

Dalam rangka menjamin efektivitas pelaksanaan pembangunan dan tata kelola pemerintahan yang bersih, transparan, serta akuntabel, Pemerintah Provinsi menetapkan arah kebijakan pengawasan penyelenggaraan pembangunan melalui peningkatan akuntabilitas kinerja dan keuangan. Kebijakan ini dilandaskan pada Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria (NSPK) pengawasan yang bertujuan untuk memperkuat integritas, efisiensi, dan kepatuhan dalam pelaksanaan program dan kegiatan pembangunan daerah.

Pengawasan tidak hanya difokuskan pada kepatuhan administratif, tetapi juga diarahkan untuk mengawal capaian kinerja dan dampak pembangunan terhadap masyarakat. Dalam pelaksanaannya, arah kebijakan ini dijabarkan melalui delapan fokus utama:

- a. Peningkatan kualitas penerapan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP), sebagai landasan utama dalam menjaga efektivitas pengelolaan risiko, pengendalian kegiatan operasional, serta akuntabilitas kinerja dan keuangan.
- b. Mendorong efektivitas unit kepatuhan internal, agar mampu menjalankan fungsi pengawasan secara independen dan objektif, serta menjadi mitra strategis dalam meningkatkan kinerja organisasi.
- c. Pengembangan NSPK dalam kegiatan pengawasan, untuk memastikan bahwa seluruh proses pengawasan berjalan sesuai dengan kaidah dan standar yang berlaku secara nasional, serta dapat disesuaikan dengan kebutuhan pengawasan daerah.

Dengan arah kebijakan ini, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta menegaskan komitmennya untuk membangun sistem pengawasan yang adaptif terhadap tantangan pembangunan, berbasis risiko, serta didukung oleh sumber daya manusia dan teknologi yang mumpuni. Peningkatan akuntabilitas kinerja dan keuangan menjadi

fondasi penting dalam menciptakan pemerintahan yang terpercaya, profesional, dan berorientasi pada pelayanan publik yang berkualitas.

10. Pendataan Serta Digitalisasi Infrastruktur Jalan Dan Kelengkapannya

Dalam era transformasi digital dan pembangunan berbasis data, pendataan serta digitalisasi infrastruktur jalan dan kelengkapannya menjadi arah kebijakan strategis yang bertujuan untuk menciptakan sistem manajemen jalan yang berkelanjutan, efisien, dan responsif terhadap kebutuhan pembangunan daerah. Pemerintah Pusat mendorong pergeseran paradigma dari pengelolaan infrastruktur berbasis manual menuju sistem digital yang terintegrasi dan akurat. Melalui kebijakan ini, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta menetapkan langkah-langkah sebagai berikut:

- a. Penguatan pendataan infrastruktur jalan dan jembatan, termasuk elemen pelengkap seperti saluran, marka, rambu, dan penerangan jalan, melalui survei teknis yang terstandarisasi.
- b. Integrasi dan sinkronisasi data daerah dengan sistem Kementerian PU, dalam rangka mewujudkan sistem manajemen jalan nasional-provinsi yang terkoordinasi dan saling mendukung.

Melalui pendataan dan digitalisasi yang terstruktur dan berkelanjutan, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta tidak hanya meningkatkan akurasi dalam perencanaan pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur, tetapi juga mendukung transparansi, akuntabilitas, dan pengambilan keputusan yang berbasis data. Hal ini menjadi fondasi penting dalam mewujudkan sistem pengelolaan jalan yang tanggap, adaptif, dan berorientasi pada pelayanan publik yang berkualitas.

3.4 PENYUSUNAN POHON KINERJA RENCANA STRATEGIS DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA TAHUN 2025-2029

Penyusunan pohon kinerja rencana strategis Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029 dilakukan untuk mempermudah melakukan penjenjangan kinerja instansi pemerintah sesuai dengan Penyusunan Pohon Kinerja sesuai Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi RI Nomor 89 Tahun 2021. Penyusunan pohon kinerja ini dibagi menjadi beberapa tahap yakni sebagai berikut.

Tahap 1: Menetapkan *outcome*/hasil yang akan dijabarkan dalam pohon kinerja

Dalam rangka penyusunan Rencana Strategis Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025–2029, penetapan *outcome* atau hasil utama merupakan langkah strategis yang menjadi dasar dalam pembangunan pohon kinerja. *Outcome* ini menggambarkan kondisi yang ingin dicapai pada akhir periode perencanaan, sekaligus menjadi tolak ukur keberhasilan pencapaian tujuan strategis perangkat daerah.

Tabel 37 Penetapan Outcome/Hasil

Mandat (Dasar Hukum)	Isu Strategis Perangkat Daerah	(<i>Ultimate Outcome</i>) Tujuan Renstra
1. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 2 Tahun 2025 tentang Perencanaan Pembinaan dan Pengawasan Penyelenggaraan Pemerintah Daerah Tahun 2025	1. Integrasi Jaringan jalan, untuk mengatasi kemacetan lalu lintas, ketimpangan akses antar propinsi.	Meningkatkan Kinerja Pelayanan Jalan Provinsi
2. Instruksi Menteri Dalam Negeri Nomor 2 Tahun 2025 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah dan Rencana Strategis Perangkat Daerah Tahun 2025-2029	2. Optimalisasi Kualitas jalan yang dipengaruhi oleh beban lalu lintas dan kondisi cuaca, serta keterbatasan anggaran dan teknologi dalam peningkatan daya tahan infrastruktur	
2. Rencana Strategis Kementerian PUPR 2020-2024 dalam visium Kementerian PUPR	3. Fasilitas pejalan kaki yang memenuhi standar aksesibilitas secara optimal, maraknya okupansi jalur pejalan kaki (pedestrian) oleh pedagang kaki lima dan parkir liar kendaraan bermotor, serta rendahnya kesadaran pengguna jalan dalam menghormati hak pejalan kaki	
Harapan: Dengan tersedianya akses bagi pejalan kaki yang nyaman dan inklusif menuju simpul transportasi umum terdekat dapat meningkatkan penggunaan transportasi umum	4. Penataan jaringan utilitas, kabel udara dan pipa bawah tanah, melalui regulasi yang mengatur integrasi infrastruktur utilitas dengan perencanaan perkotaan	
	5. Penerangan Jalan dan Sarana Umum yang ideal terhadap panjang jalan DKI	

Mandat (Dasar Hukum)	Isu Strategis Perangkat Daerah	(<i>Ultimate Outcome</i>) Tujuan Renstra
	Jakarta, Habisnya masa garansi <i>sparepart</i> komponen penerangan jalan dan sarana umum, kebutuhan untuk peremajaan/ pembaharuan teknologi dengan efisiensi yang lebih tinggi serta kebutuhan teknologi dalam pengelolaan penerangan jalan yang cerdas dan berkelanjutan	

Sumber: Data Dinas Bina Marga

Tabel penetapan *outcome*/hasil tersebut menunjukkan bahwa perencanaan strategis perangkat daerah didasarkan pada regulasi nasional untuk mengatasi isu konektivitas jalan, kurangnya fasilitas pejalan kaki, penataan utilitas yang belum terintegrasi, serta minimnya penerangan jalan dan sarana umum. Tujuan utamanya adalah meningkatkan kinerja pelayanan jalan provinsi melalui penguatan infrastruktur yang terhubung, aman, inklusif, dan berkelanjutan.

Tahap 2: Menetapkan *outcome*/ hasil yang harus dicapai, yaitu mengidentifikasi *Critical Success Factor (CSF) outcome*/ hasil terkait.

Untuk mendukung pencapaian *outcome* tersebut, dilakukan identifikasi *Critical Success Factor (CSF)* atau faktor keberhasilan kritis yang menjadi kunci efektivitas strategi. Identifikasi CSF ini menjadi dasar penyusunan sasaran strategis dan indikator kinerja dalam pohon kinerja, guna memastikan keterpaduan antara perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi capaian pembangunan infrastruktur jalan.

Tabel 38 Identifikasi Critical Success Factors (CSF) Outcome/ Hasil

(<i>Ultimate Outcome</i>) Tujuan Renstra	Kondisi yang Diharapkan di Akhir Renstra	(<i>Critical Success Factor</i>) Strategi	(<i>Intermediate Outcome</i>) Sasaran Renstra
Meningkatkan Kinerja Pelayanan Jalan Provinsi	Infrastruktur dasar yang modern serta dalam kondisi mantap yang dapat dinikmati oleh semua	Pembangunan dan Peningkatan Jalan	Meningkatkan Konektivitas Infrastruktur Perkotaan
		Pemeliharaan Berkala Jalan	
		Pembangunan Simpang Tak Sebidang	

<i>(Ultimate Outcome)</i> Tujuan Renstra	Kondisi yang Diharapkan di Akhir Renstra	<i>(Critical Success Factor)</i> Strategi	<i>(Intermediate Outcome)</i> Sasaran Renstra
	kalangan masyarakat	Strategi Penataan Terpadu Utilitas Perkotaan Berbasis Kolaborasi dan Teknologi	
		Strategi penataan koridor jalan dengan pendekatan konsep <i>complete street</i>	
		Strategi revitalisasi fasilitas pejalan kaki dan bangunan pelengkap yang memenuhi aspek aksesibilitas, kontinuitas, dan prinsip kesetaraan gender, disabilitas dan inklusi sosial (GEDSI)	
		Pembangunan/Peningkatan Kualitas Penerangan Jalan dan Sarana Umum berbasis <i>Smart System</i>	
		Digitalisasi Infrastruktur Jalan	
		Pengaduan kerusakan jalan berbasis aplikasi masyarakat	

Sumber: Data Dinas Bina Marga

Untuk mencapai tujuan meningkatkan kinerja pelayanan jalan provinsi, ditetapkan sasaran berupa peningkatan konektivitas infrastruktur perkotaan melalui strategi pemeliharaan dan peningkatan jalan. Kondisi akhir yang diharapkan adalah tersedianya infrastruktur dasar yang modern dan layak bagi seluruh masyarakat. Strategi kunci mencakup perbaikan struktur jalan, penataan koridor jalan dengan pendekatan "*complete street*", revitalisasi jalur pejalan kaki (pedestrian) ramah difabel, transformasi PJSU menjadi *smart lighting system* hemat energi, serta digitalisasi pengelolaan infrastruktur jalan melalui GIS dan aplikasi pelaporan masyarakat.

Tahap 3: Menguraikan *Critical Success Factor (CSF)* kepada kondisi-kondisi antara sampai kepada kondisi paling teknis/ideal.

Setelah ditetapkannya *Critical Success Factor (CSF)* sebagai kunci keberhasilan pencapaian *outcome* strategis, langkah berikutnya adalah menguraikan CSF ke dalam kondisi antara (*intermediate condition*) hingga mencapai kondisi teknis atau ideal yang dapat diukur dan dilaksanakan di lapangan.

Tabel 39 identifikasi Program Perangkat Daerah berdasarkan CSF Sasaran Renstra

(Intermediate Outcome) Sasaran Renstra	Kondisi yang Diharapkan di Akhir Renstra	(Critical Success Factor) Strategi	Program Perangkat Daerah
Meningkatkan Konektivitas Infrastruktur Perkotaan	Terhubungnya infrastruktur jalan dan jalur pejalan kaki beserta bangunan pelengkapanya dari simpul transportasi massal ke simpul transportasi massal yang lain guna mendukung Jakarta menjadi Kota Global serta mendukung perpindahan pengguna kendaraan pribadi ke transportasi umum	Pembangunan fasilitas kebinamargaan yang terhubung dengan simpul transportasi umum	Program Penyelenggaraan Jalan

Sumber: Data Dinas Bina Marga

Tahap 4: Tahap keempat yaitu melengkapi setiap variabel dengan indikatornya masing-masing.

Indikator harus mampu menggambarkan pencapaian kinerja suatu kegiatan, program atau sasaran dan tujuan dalam bentuk keluaran (*output*), hasil (*outcome*), dampak (*impact*), dan terukur. Indikator yang baik yaitu indikator yang memenuhi kriteria SMART, yakni *Specific, Measurable, Attainable, Relevant, dan Timebound*. Terkait dengan tahap 4 ini akan dibahas lebih lanjut pada Bab IV mengenai Program, Kegiatan, Subkegiatan, dan Kinerja Penyelenggaraan Bidang Urusan.

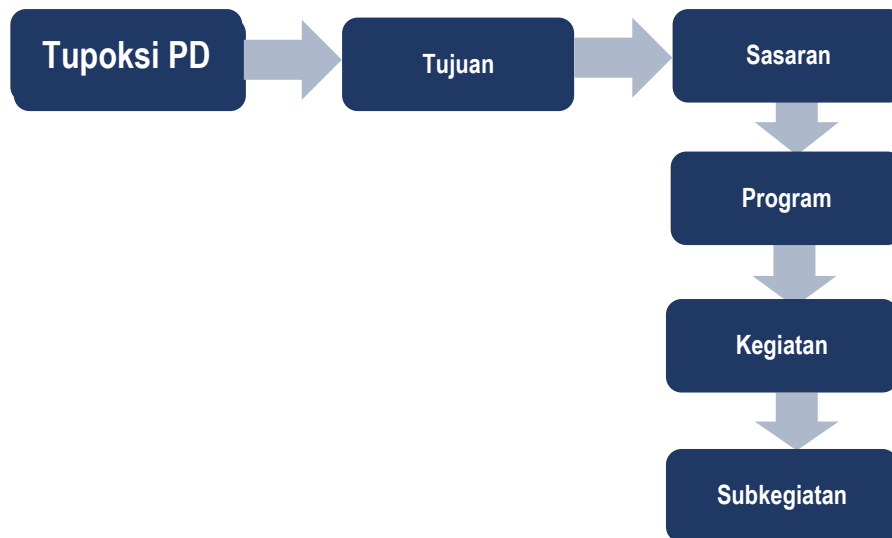
BAB 4 PROGRAM, KEGIATAN, SUBKEGIATAN , DAN KINERJA PENYELENGGARAAN BIDANG URUSAN

4.1 PROGRAM, KEGIATAN, SUBKEGIATAN PADA RENSTRA DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA

Program, Kegiatan, dan Subkegiatan yang digunakan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta merupakan hasil cascading dari Tujuan, Sasaran, *Outcome*, dan *Output* sesuai dengan kewenangan yang tercantum dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 57 Tahun 2022 lampiran 6 tentang Organisasi dan Tata Kerja Perangkat Daerah. Program, Kegiatan dan Subkegiatan mengacu pada nomenklatur yang diatur dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri beserta pemutakhirannya.

Daftar Program, Kegiatan, dan Subkegiatan yang tercantum dalam Rencana Strategis Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029 disusun berkesinambungan dan berkelanjutan selama 5 tahun untuk mewujudkan Tujuan dan Sasaran akhir dari Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2030.

Setiap level saling terhubung dan menjadi dasar dalam pengukuran pencapaian sasaran secara menyeluruh. Indikator dari nomenklatur yang digunakan oleh Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta ditetapkan berjenjang dari level yang paling kecil dengan saling terhubung dengan level di atasnya. Level Subkegiatan telah ditetapkan indikator dan definisi operasionalnya pada Peraturan Menteri Dalam Negeri beserta pemutakhirannya.



Gambar 40. Hubungan Nomenklatur Perangkat Daerah
 Sumber: Surat Edaran Kepala Bappeda Provinsi DKI Jakarta Nomor e-0014/SE/2025

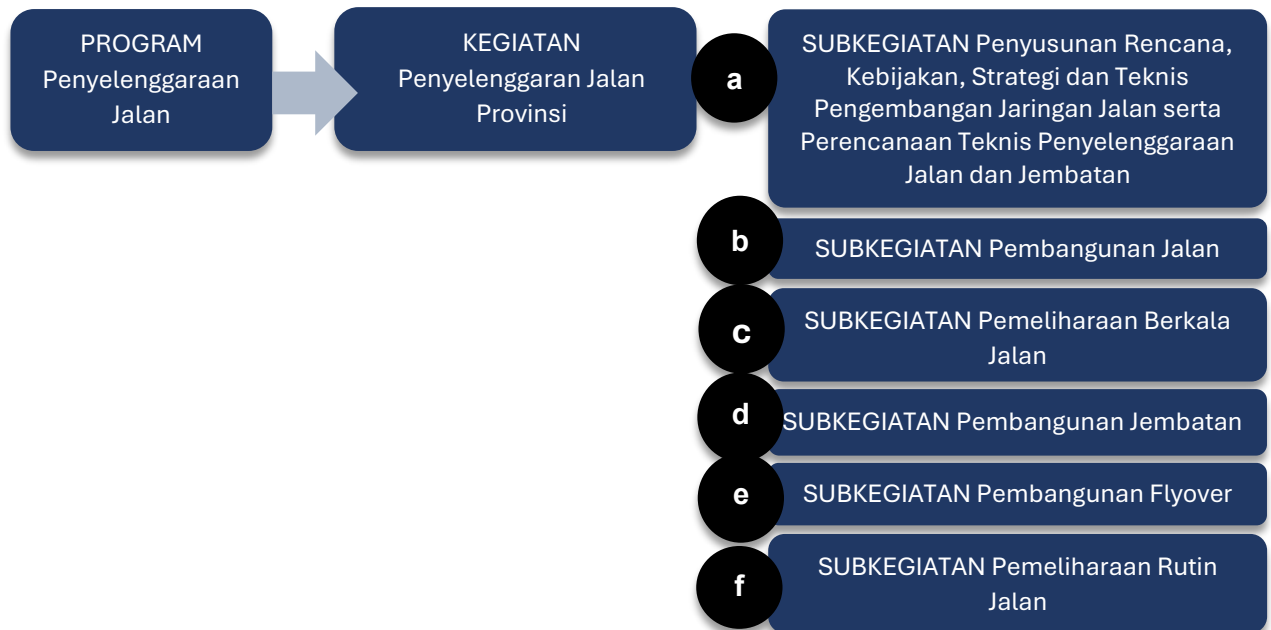
Berdasarkan Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 900.1-2850 Tahun 2025 tentang Perubahan Ketiga atas Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 050-5889 Tahun 2021 tentang Hasil Verifikasi, Validasi, dan Inventarisasi Pemutakhiran Klasifikasi, Kodefikasi, dan Nomenklatur Perencanaan Pembangunan dan Keuangan Daerah, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta menggunakan 2 (dua) Program, yaitu:

- 🏠 Program Penyelenggaraan Jalan
- 🏠 Program Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah Provinsi

Berikut merupakan penjabaran terkait dengan program beserta turunannya berupa kegiatan dan subkegiatan yang digunakan oleh Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta.

PROGRAM PENYELENGGARAAN JALAN

Secara garis besar, kegiatan prioritas di Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta terdapat di dalam 1 (satu) Program, yaitu Program Penyelenggaraan Jalan. Berikut adalah infografis dari uraian kegiatan dan subkegiatan dari program tersebut.



Gambar 41 Uraian Nomenklatur Program Penyelenggaraan Jalan
Sumber: Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 900.1-2850 Tahun 2025

Program Penyelenggaraan Jalan memiliki indikator kinerja **“Tingkat kinerja pelayanan jalan dan kelengkapannya”**. Definisi operasional dari indikator tersebut adalah **“Hasil survei kepuasan masyarakat dengan penyebaran kuesioner kepada pengguna jalan terhadap penyelenggaraan jalan yang dibangun oleh Dinas Bina Marga, yang meliputi kinerja jalan, jembatan penyeberangan, jalur pejalan kaki (pedestrian), dan pencahayaan kota”**. Realisasi didapat dari penyelenggaraan survey kepuasan masyarakat pengguna infrastruktur jalan dan kelengkapannya di wilayah Provinsi DKI Jakarta.

Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik bahwa rentang nilai Mutu Pelayanan berindeks 1-4, dimana nilai 1 berkategori tidak baik, nilai 2 berkategori kurang baik, nilai 3 berkategori baik, dan nilai 4 berkategori sangat baik.

KEGIATAN PENYELENGGARAAN JALAN PROVINSI

Provinsi DKI Jakarta sebagai daerah yang memiliki otonomi khusus memiliki Kotamadya dan Kabupaten Administrasi yang merupakan wilayah administrasi dan bukan daerah otonomi. Aset infrastruktur kebinamargaan dikelola secara penuh oleh Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dengan dibantu oleh Suku Dinas Bina Marga 5 (lima) Kota Administrasi. Oleh karena itu, Berdasarkan Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 900.1-2850 Tahun 2025 tentang Perubahan Ketiga atas Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 050-5889 Tahun 2021 tentang Hasil Verifikasi, Validasi, dan Inventarisasi Pemutakhiran Klasifikasi, Kodefikasi, dan Nomenklatur Perencanaan Pembangunan dan Keuangan Daerah, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta menggunakan Kegiatan Penyelenggaraan Jalan Provinsi.

Untuk mewakili dari kegiatan-kegiatan yang berada di bawahnya, terdapat 4 (empat) indikator yang digunakan untuk level kegiatan, yaitu:

1. Panjang pembangunan/peningkatan jalur pejalan kaki (pedestrian)

Cara perhitungannya adalah panjang pembangunan/peningkatan jalur pejalan kaki (pedestrian) dan bangunan pelengkapannya. Ini didapat dari realisasi panjang pembangunan/peningkatan jalur pejalan kaki (pedestrian) yang dilaksanakan oleh Bidang maupun Suku Dinas Bina Marga 5 (lima) Wilayah pada tahun tersebut. Satuan yang digunakan adalah KM (kilometer).

2. Penambahan road ratio

Cara perhitungannya adalah luas pembangunan jalan baru dibagi luas DKI Jakarta dikali 100 persen. Luas DKI Jakarta untuk perhitungan ini adalah sebesar 653.630.000 m². Satuan yang digunakan adalah persentase (%).

3. Persentase pembangunan SJUT

Cara perhitungannya adalah panjang SJUT terbangun dibagi dengan panjang jalan DKI Jakarta dikali 100 persen. Panjang jalan DKI Jakarta untuk perhitungan adalah sebesar 6.432.473 m. Satuan yang digunakan adalah persentase (%).

4. Persentase peningkatan kualitas penggunaan lampu hemat energi berbasis teknologi *smart system*

Cara perhitungannya adalah jumlah eksisting lampu hemat energi berbasis *smart system* dibagi jumlah ideal lampu terhadap panjang jalan DKI Jakarta sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 47 Tahun 2023 tentang Alat Penerangan Jalan (memiliki efisiensi minimum 120 lumen/watt) dan satuan yang digunakan adalah persentase.

Berdasarkan Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 900.1-2850 Tahun 2025 tentang Perubahan Ketiga atas Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 050-5889 Tahun 2021 tentang Hasil Verifikasi, Validasi, dan Inventarisasi Pemutakhiran Klasifikasi, Kodefikasi, dan Nomenklatur Perencanaan Pembangunan dan Keuangan Daerah, Subkegiatan yang digunakan di lingkungan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dan Suku Dinas Bina Marga Kota Administrasi 5 (lima) Wilayah adalah sebagai berikut:

SUBKEGIATAN Penyusunan Rencana, Kebijakan, Strategi Dan Teknis Pengembangan Jaringan Jalan Serta Perencanaan Teknis Penyelenggaraan Jalan Dan Jembatan

Subkegiatan ini berisi perencanaan teknis dan kajian yang bersifat kebinamargaan untuk mendukung pelaksanaan kegiatan fisik di Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta. Contohnya adalah Perencanaan Jalan dan Jembatan, Perencanaan Kelengkapan Jalan, Perencanaan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO), Perencanaan Flyover/Simpang Tak Sebidang, Perencanaan *Manhole*/SJUT, Kajian Induk (*Masterplan*), Kajian Kelayakan Struktur, dan Kajian lainnya yang bersifat kebinamargaan.

Berdasarkan Keputusan Menteri Dalam Negeri dan pemutakhirannya, indikator kinerja dari subkegiatan ini adalah **“jumlah dokumen rencana, kebijakan, strategi dan teknis pengembangan jaringan jalan serta perencanaan teknis penyelenggaraan jalan dan jembatan yang disusun”**.

SUBKEGIATAN Pembangunan Jalan

Berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negeri beserta pemutakhirannya, SUBKEGIATAN Pembangunan Jalan adalah kegiatan pembangunan ruas jalan baru termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapan jalannya. Ini digunakan untuk membuka akses baru, meningkatkan konektivitas antarwilayah, dan mengurangi biaya perjalanan (*travel cost*) oleh pengguna kendaraan bermotor maupun non kendaraan bermotor. Lingkup pekerjaannya turut mencakup peningkatan struktur ke perkerasan.

Pelaksanaan Pembangunan/Peningkatan jalan direncanakan pada lokasi antara lain Jalan Tembus Sejajar BKT, Jalan Tembus Waru-Pemuda, Jalan Karang Tengah, Jalan Ciledug Raya, Jalan Antasari, Jalan Akses Rusun Cakung Barat, Jalan Tembus Kelapa Gading-Pulo Gadung, Jalan Arjuna Selatan, Jalan Fatmawati Raya, Jalan Tipar Kav. DKI, Jalan Tembus Kelapa Gading-Pegangsaan Dua, Jalan Tembus Sejajar Rel Pasar Minggu, Jalan

Tembus Sejajar Rel Semanan, Jalan Joglo Raya, Jalan Kembang Kerep, Jalan Papanggo.

Bangunan pelengkap ini meliputi Pembangunan/Peningkatan Jalur pejalan kaki (pedestrian) dan Bangunan Pelengkap, Pembangunan Sarana Jaringan Utilitas, dan Pembangunan/Peningkatan Pencahayaan Kota yang dilaksanakan oleh Bidang sesuai tugas dan fungsinya masing-masing. Ketersediaan bangunan pelengkap ini bertujuan untuk meningkatkan keselamatan, kenyamanan, dan keamanan bagi pengguna jalan.

Prioritas penataan jalur pejalan kaki (pedestrian) adalah mewujudkan integrasi transportasi, mendukung kawasan berorientasi transit, serta mengedepankan konsep *complete street* dan inklusif. Jalur pejalan kaki (pedestrian) diharapkan sudah berstandar Kota Global dengan kelengkapan lainnya untuk memudahkan warga Jakarta dalam bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya.

Penataan jalur pejalan kaki (pedestrian) secara prinsip harus memenuhi aspek

- a. aspek keterpaduan sistem, dari penataan lingkungan, sistem transportasi, dan aksesibilitas antarkawasan;
- b. aspek kontinuitas,
- c. aspek keselamatan, keamanan, dan kenyamanan;
- d. aspek aksesibilitas, dimana fasilitas yang direncanakan harus dapat diakses oleh seluruh pengguna, termasuk oleh pejalan kaki berkebutuhan khusus;
- e. aspek kemudahan, kesetaraan gender, disabilitas dan inklusi sosial (GEDSI)

Aspek-aspek ini juga mencerminkan komitmen prioritas kepada pejalan kaki dan pesepeda dengan menciptakan lingkungan yang lebih inklusif dan berkelanjutan, mendukung pengurangan emisi karbon dan transformasi transportasi menuju sistem yang lebih hijau. Penataan jalur pejalan kaki (pedestrian) yang berorientasi manusia bukan hanya tentang membangun jalur, melainkan membangun peradaban kota yang lebih ramah dan berkeadilan.



Gambar 42 Jalan yang lengkap beserta perlengkapan jalan
Sumber: Data Dinas Bina Marga

- Secara teknis, fasilitas jalur pejalan kaki (pedestrian) harus memenuhi prinsip:
- Memenuhi kriteria pemenuhan kebutuhan kapasitas (*demand*);
 - Memenuhi ketentuan dimensi yang disesuaikan dengan kebutuhan ruang minimum pejalan kaki; dan
 - Memilih konstruksi atau bahan yang memenuhi syarat keamanan dan mudah dalam pemeliharaan.

Kelengkapan Fasilitas Pejalan Kaki pada jalan dengan konsep *Complete Street* yang tercantum dalam Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki No. 07/P/BM/2023, yaitu:

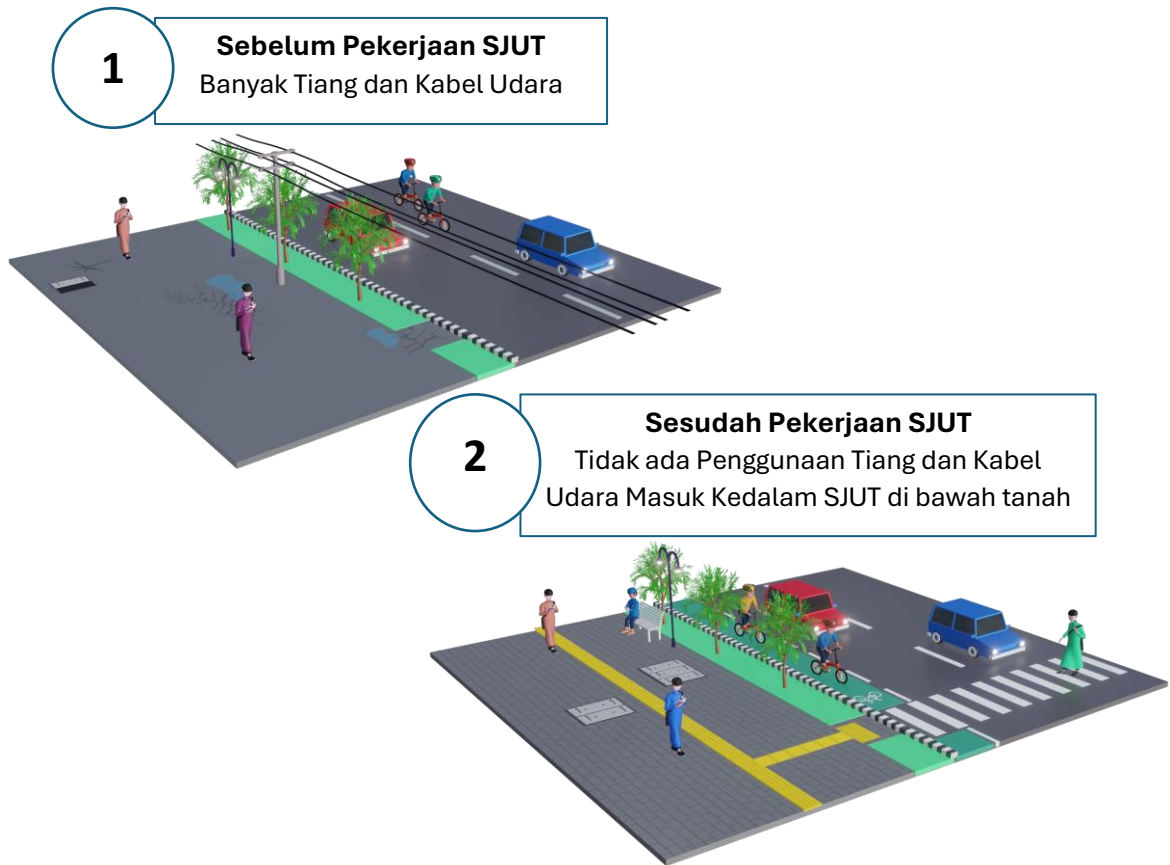
Tabel 40 Kelengkapan Fasilitas Pejalan Kaki

Fasilitas Utama	Fasilitas Pendukung
<ul style="list-style-type: none"> a. Jalur pejalan kaki (trotoar) b. Fasilitas Penyeberangan c. Fasilitas Pejalan Kaki berkebutuhan khusus: <ul style="list-style-type: none"> – <i>Ramp</i> – Ubin Pemandu d. Jalan Akses Keluar Masuk Kendaraan (Inrit) 	<ul style="list-style-type: none"> a. Rambu dan Marka b. Pengendali kecepatan c. Lapak Tunggu d. Lampu Penerangan e. Pagar Pengaman f. Pelindung/Peneduh g. Jalur Hijau h. Tempat Duduk i. Tempat Sampah j. Halte/Tempat Perhentian Bus k. <i>Bollard</i> l. Parkir Sepeda dan Jalur Sepeda diatas Jalur trotoar m. Kamera Pengawas n. <i>Emergency Box</i> o. Pemberi Informasi/Signage p. Prasarana Drainase q. Prasarana Jaringan Utilitas

Sumber: Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki No. 07/P/BM/2023

Prioritas penataan jalur pejalan kaki (pedestrian) adalah lokasi simpul transportasi umum dan akses menuju transportasi umum guna mendorong penggunaan transportasi umum, seperti Stasiun Kereta Api, Stasiun LRT, Stasiun MRT, Terminal Bus dan Halte Transjakarta. Selain itu, penataan jalur pejalan kaki (pedestrian) juga diprioritaskan pada Kawasan strategis/pusat-pusat kegiatan, termasuk kawasan bisnis dan komersial, pusat pemerintahan, kawasan *Transit Oriented Development (TOD)*/Kota Berorientasi Transit), serta kawasan kebudayaan dan pariwisata, untuk mendukung peran kota Jakarta sebagai kota global sekaligus kota yang ramah pejalan kaki.

Selama periode tahun 2025-2029, Dinas Bina Marga merencanakan pembangunan/peningkatan jalur pejalan kaki (pedestrian) pada sejumlah ruas jalan, antara lain Jalan Letjen Soepomo, Jalan DR. Saharjo, Jalan Pemuda lanjutan, Jalan Mangga Besar, Jalan Mayjen DI Panjaitan, Jalan Mayjen Sutoyo, Jalan Jend Gatot Subroto, Jalan Mangga Dua Raya sisi Selatan, Jalan KH Abdullah Syafei, Jalan Pramuka, Jalan Boulevard Raya, Jalan Kelapa Nias, Jalan Mampang Prapatan Raya, dan Jalan Gunung Sahari. Pembangunan/peningkatan jalur pejalan kaki (pedestrian) pada ruas jalan dimaksud akan disesuaikan dengan pertimbangan teknis, ketersediaan anggaran, maupun prioritas kebijakan yang ditetapkan kemudian.



1

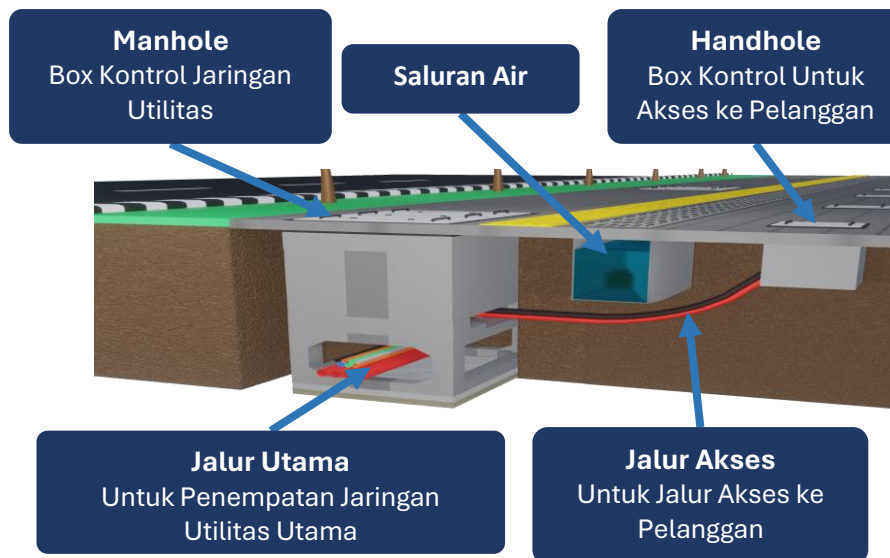
Sebelum Pekerjaan SJUT
Banyak Tiang dan Kabel Udara

2

Sesudah Pekerjaan SJUT
Tidak ada Penggunaan Tiang dan Kabel
Udara Masuk Kedalam SJUT di bawah tanah

Gambar 43. Penempatan Utilitas pada SJUT
Sumber: Data Dinas Bina Marga

Sarana Jaringan Utilitas Terpadu (SJUT) adalah sarana untuk penempatan jaringan utilitas yang terpadu yang berada di bawah dan di atas permukaan tanah. Sesuai yang tercantum dalam Peraturan Gubernur Nomor 106 Tahun 2019 Tentang Pedoman Penyelenggaraan Infrastruktur Jaringan Utilitas, sesuai pasal 24 ayat (2) berbunyi apabila Sarana Jaringan Utilitas Terpadu telah tersedia maka Instansi yang telah memasang Jaringan Utilitas wajib memindahkan jaringan utilitasnya kedalam Sarana Jaringan Utilitas Terpadu paling lama 12 (dua belas) bulan sejak tersedianya Sarana Jaringan Utilitas Terpadu. Penempatan Jaringan Utilitas pada Sarana Jaringan Utilitas Terpadu diharapkan dapat meningkatkan keselamatan, estetika, keindahan kota, memudahkan penempatan baru, memudahkan pemeliharaan kabel utilitas serta meningkatkan penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD).

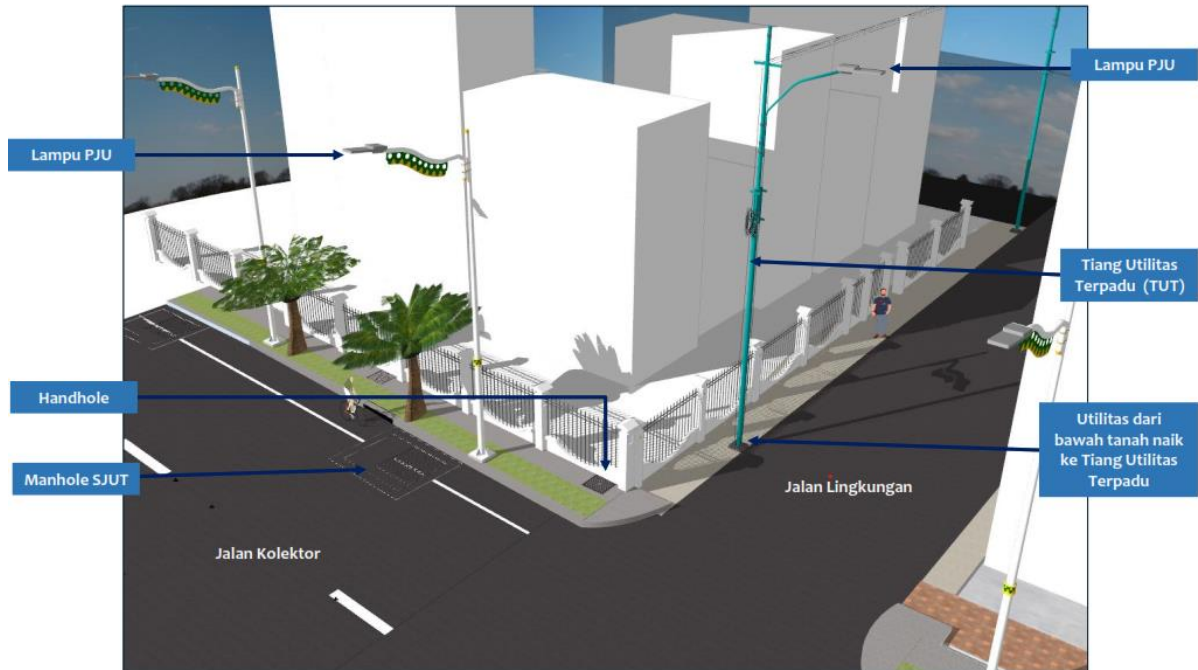


Gambar 44 Kondisi di dalam SJUT
Sumber: Data Dinas Bina Marga

Dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 10 Tahun 2025 tentang Perubahan atas Peraturan Gubernur Nomor 106 Tahun 2019 Tentang Pedoman Penyelenggaraan Infrastruktur Jaringan Utilitas pasal 26 berbunyi Penempatan Jaringan Utilitas dapat dilakukan di atas tanah dengan memenuhi ketentuan sebagai berikut :

- a. Hanya dapat dipasang pada jembatan, jalan tak sebidang, simpang tak sebidang, dan/atau jalan yang tidak dimungkinkan terbangunnya Sarana Jaringan Utilitas Terpadu berdasarkan penilaian Dinas;
- b. Jalan yang tidak dimungkinkan terbangunnya Sarana Jaringan Utilitas Terpadu di bawah tanah berdasarkan penilaian Dinas sebagaimana dimaksud pada huruf a diantaranya:
 1. Jalan yang memiliki lebar jalan dibawah 6 (enam) meter;
 2. Jalan yang memiliki muka air tanah kurang dari 1 (satu) meter dari permukaan tanah; dan/atau
 3. Jalan dengan kondisi tertentu yang ditetapkan melalui Kepala Dinas.
- c. Penempatan Jaringan Utilitas pada jembatan, jalan tak sebidang, simpang tak sebidang, dan/atau jalan yang tidak dimungkinkan terbangunnya Sarana Jaringan Utilitas Terpadu sebagaimana dimaksud pada huruf a hanya dapat dilakukan dengan menggunakan Jaringan Terpadu yang diatur penempatannya oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

Pada kondisi yang disebutkan di atas, Dinas Bina Marga akan menyediakan Tiang Utilitas Terpadu (TUT) untuk kabel udara dan lampu penerangan jalan.



Gambar 45. *Ducting* Utilitas Terpadu dan Tiang Utilitas Terpadu
Sumber: Data Dinas Bina Marga

Untuk Ketentuan kedalaman galian untuk penempatan utilitas di bawah tanah diatur berdasarkan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 10 Tahun 2025 tentang Perubahan atas Peraturan Gubernur Nomor 106 Tahun 2019 Tentang Pedoman Penyelenggaraan Infrastruktur Jaringan Utilitas pasal 30 ayat (2) yang berbunyi kedalaman galian bervariasi sesuai diameter dan tipe utilitasnya yaitu harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Kedalaman galian paling sedikit 150 cm (seratus lima puluh sentimeter) dari permukaan jalan hingga permukaan pipa/kabel paling atas
- b. Khusus untuk Saluran Kabel Tegangan Tinggi (SKTT) 150 KV (seratus lima puluh kilovolt), kedalaman galian paling sedikit 250 cm (dua ratus lima puluh sentimeter) dari permukaan jalan hingga permukaan kabel paling atas
- c. Penempatan jaringan utilitas pada lokasi strategis maka kedalaman dan cara penempatan harus sesuai dengan ketentuan perundang-undangan

Selanjutnya untuk ketentuan lebar galian diatur berdasarkan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 10 Tahun 2025 tentang Perubahan atas Peraturan Gubernur Nomor 106 Tahun 2019 Tentang Pedoman Penyelenggaraan Infrastruktur Jaringan Utilitas pasal 30 ayat (3) yang berbunyi lebar galian harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- a. Untuk perencanaan penempatan jaringan utilitas dengan diameter lebih kecil dari 20 cm (dua puluh sentimeter) lebar galian 50 cm (lima puluh sentimeter);
- b. Untuk perencanaan penempatan jaringan utilitas dengan diameter lebih besar atau sama dengan 20 cm (dua puluh sentimeter) lebar galian paling luas sebesar diameter pipa ditambah dengan 40 cm (empat puluh sentimeter); dan
- c. Untuk perencanaan penempatan jaringan utilitas yang menggunakan *branching*/penahan tanah, lebar galian disesuaikan dengan kebutuhan kedalam rencana penempatan jaringan utilitas.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 47 Tahun 2023 tentang Alat Penerangan Jalan, yang dimaksud dengan alat penerangan jalan adalah lampu penerangan jalan yang berfungsi untuk memberi penerangan pada ruang lalu lintas. Alat penerangan jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan persyaratan keselamatan yang memberikan perlindungan keselamatan terhadap manusia, makhluk hidup lain, dan peralatan itu sendiri, serta menghasilkan kualitas dan kuantitas pencahayaan untuk keamanan, keselamatan, dan kenyamanan ruang lalu lintas serta pejalan kaki.

Prioritas kegiatan penerangan jalan umum (PJU) di Provinsi DKI Jakarta adalah menggunakan lampu hemat energi yang berbasis teknologi *Smart System*. Sesuai yang tercantum dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 7198 Tahun 2023 tentang Pedoman Teknis Alat Penerangan Jalan dan Standar Kinerja Energi Minimum (SKEM), rasio cahaya yang dihasilkan komponen sumber cahaya terhadap daya listrik yang dibutuhkan atau efisiensi paling sedikit sebesar 120 (seratus dua puluh) lumen/watt. *Smart System* dimaksud adalah metode kontrol alat penerangan jalan secara terpusat melalui peralatan teknologi sistem komunikasi untuk mengetahui kinerja dan masalah pengoperasian.

Ketinggian tiang yang digunakan bervariasi berdasarkan fungsi dan geometri jalan yang selaras dengan karakter kawasan kota. Bentuk tiang utama memiliki ketentuan yaitu tidak mengganggu ruang lalu lintas dan ruang pejalan kaki, tidak mengakibatkan berkurangnya kualitas pencahayaan, tidak mengurangi kekuatan struktur, diproteksi anti korosi dan tidak berbentuk runcing.

Penerangan Jalan dan Sarana Umum (PJSU) merupakan infrastruktur pendukung yang berperan strategis dalam meningkatkan keselamatan, kenyamanan, dan kualitas mobilitas masyarakat pada area jalan maupun area pejalan kaki, khususnya pada malam hari. Implementasi PJSU pada jaringan jalan arteri dan kolektor dirancang

dengan memastikan distribusi cahaya yang merata serta menghindari area gelap yang berpotensi membahayakan pengguna jalan.

Ketersediaan penerangan yang memadai berkontribusi terhadap terciptanya lingkungan jalan yang aman dan kondusif, yang pada gilirannya mendukung kelangsungan aktivitas sosial dan ekonomi pada malam hari. Dalam kerangka pembangunan Kota Global, keberadaan sistem PJSU yang andal menjadi prasyarat penting untuk mendorong produktivitas dan pergerakan ekonomi selama 24 jam, terutama di kawasan dengan intensitas kegiatan tinggi.

Sesuai yang tertuang dalam Keputusan Menteri Dalam Negeri dan pemutakhirannya, indikator kinerja dari subkegiatan Pembangunan Jalan adalah **panjang jalan yang dibangun** dengan satuan KM (kilometer). Namun diperlukan indikator kinerja tambahan sehingga dapat menggambarkan kinerja dari item-item kegiatan di dalamnya. Indikator kinerja tambahannya adalah sebagai berikut:

1. Penambahan luas jalur pejalan kaki

Cara perhitungannya adalah luas jalur pejalan kaki (pedestrian) yang dibangun/ditingkatkan pada tahun tersebut dan fasilitas pendukungnya pada tahun anggaran berjalan. Satuan yang digunakan adalah M^2 (meter persegi).

2. Jumlah unit penggunaan lampu hemat energi berbasis teknologi smart system

Cara perhitungannya adalah jumlah unit penggunaan lampu hemat energi berbasis smart system sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 47 Tahun 2023 tentang Alat Penerangan Jalan. Satuan yang digunakan adalah unit.

3. Panjang jalan yang dilengkapi SJUT

Cara perhitungannya adalah panjang jalan yang dilengkapi Sarana Jaringan Utilitas Terpadu (SJUT) yang berupa manhole utilitas dan tiang utilitas bersama pada tahun anggaran berjalan. Satuan yang digunakan adalah M (meter)

SUBKEGIATAN Pemeliharaan Berkala Jalan

Pemeliharaan berkala jalan merupakan bagian dari siklus manajemen aset infrastruktur jalan yang bertujuan untuk mempertahankan tingkat kemantapan perkerasan sesuai dengan standar kinerja yang telah ditetapkan dalam desain teknis. Kegiatan ini dilaksanakan secara periodik dan sistematis pada interval waktu tertentu yang telah ditentukan berdasarkan umur rencana

dan prediksi degradasi struktur perkerasan, tanpa menunggu terjadinya kerusakan visual yang signifikan di lapangan.

Secara teknis, pemeliharaan berkala berfungsi sebagai tindakan preventif guna menghambat laju penurunan kondisi jalan dan menghindari kebutuhan akan rehabilitasi atau rekonstruksi yang lebih mahal dan kompleks. Intervensi dilakukan melalui perbaikan struktural ringan hingga sedang, seperti pelapisan ulang (*overlay*) dan penambalan perkerasan dengan tujuan mempertahankan integritas struktural, fungsionalitas, dan keselamatan pengguna jalan.

Pemeliharaan berkala juga berperan strategis dalam meningkatkan efisiensi pembiayaan infrastruktur, memperpanjang umur layan jalan (*service life*), serta menjamin kesinambungan pelayanan jaringan transportasi darat. Implementasi kegiatan ini harus mengacu pada analisis kondisi jalan, beban lalu lintas, klasifikasi jalan, serta standar teknis yang berlaku.

Pemeliharaan berkala jalan dilakukan pada ruas jalan/bagian ruas jalan dan bangunan pelengkap dengan kriteria sebagai berikut:

- a. Ruas jalan yang karena pengaruh cuaca atau karena repetisi beban lalu lintas sudah mengalami kerusakan yang lebih luas maka perlu dilakukan pencegahan dengan cara melakukan peleburan, pelapisan tipis, penggantian dowel, pengisian celah/retak, peremajaan/*joint*
- b. Ruas jalan yang sesuai umur rencana pada interval waktu tertentu sudah waktunya untuk dikembalikan ke kondisi pelayanan tertentu dengan cara dilapis ulang
- c. Ruas jalan dengan kondisi rusak ringan
- d. Bangunan pelengkap jalan yang telah berumur paling rendah 3 (tiga) tahun sejak dilakukan pembangunan, penggantian atau pemeliharaan berkala; dan/atau
- e. Bangunan pelengkap yang mempunyai kondisi sedang

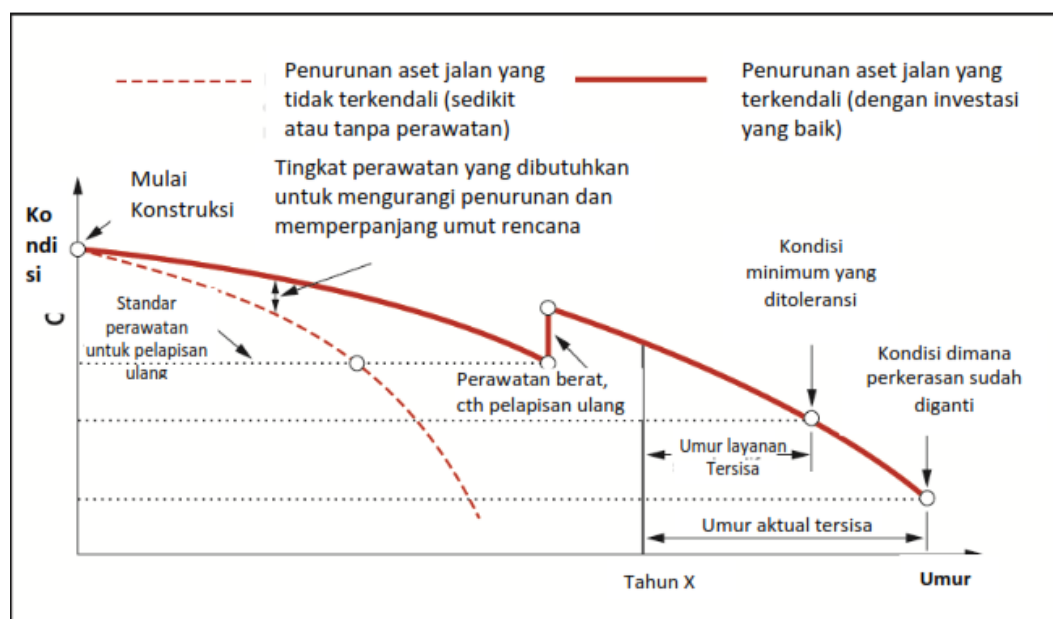
Pemeliharaan Berkala Jalan meliputi kegiatan:

- a. Pelapisan ulang (*overlay*) perkerasan rigid / fleksibel
- b. Pelapisan aspal tipis, termasuk pemeliharaan pencegahan/*preventive*
- c. Perbaikan bangunan pelengkap, seperti penggantian siar muai (*expansion joints*), perkuatan elemen struktur sekunder
- d. Penggantian/perbaikan perlengkapan jalan yang hilang/rusak
- e. Pemarkaan (*marking*) ulang
- f. Penambalan lubang
- g. *Mill* dan *overlay* (galian perkerasan untuk menjaga level perkerasan yang akan dilapis ulang dan/atau memperbaiki lapis perkerasan)

Rencana umum pemeliharaan jalan meliputi sistem informasi, sistem manajemen aset, dan rencana penanganan pemeliharaan jalan. Sistem

informasi meliputi kegiatan pengumpulan, pengolahan, dan pemeliharaan data untuk menghasilkan informasi dan rekomendasi penanganan pemeliharaan jalan. Data tersebut meliputi data inventarisasi jalan dan data kondisi jalan.

Sistem manajemen aset meliputi kegiatan penatausahaan dan pemanfaatan bagian-bagian jalan, leger jalan, dan preservasi aset jalan. Preservasi aset jalan merupakan kegiatan pemeliharaan jalan yang dapat diikuti dengan rekonstruksi pada bagian-bagian jalan yang terencana antara lain akibat bencana alam. Preservasi jalan harus dilihat dari seluruh siklus hidup jalan (*life cycle*), bukan didasarkan atas kebutuhan jangka pendek. Preservasi jalan dilakukan untuk menjaga kondisi jalan dalam pelayanan standar dan mantap. Bila preservasi jalan tidak mencukupi atau efektif, maka kondisi jalan menurun dengan cepat seperti gambar berikut.



Gambar 46 Tipikal Penurunan Kondisi Jalan Terhadap Waktu

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum RI Nomor 13/PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan.

Dalam menangani pemeliharaan, diperlukan cara dan teknologi yang tepat sehingga dapat mendukung pembatasan sebaran dan menunda kerusakan lebih lanjut dari pengaruh beban dan lingkungan, serta mempertahankan kondisi jalan dalam tingkatan baik dan sedang sesuai dengan rencana. Dalam penentuannya mengacu pada Surat Edaran Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum Nomor 07/SE/Db/2017 tentang Panduan Pemilihan Teknologi Pemeliharaan Preventif Perkerasan Jalan.

Lokasi Pemeliharaan Berkala Jalan berdasarkan dari survei lapangan yang berada di 5 (lima) wilayah Kota Administrasi. Laporan dari Satuan Tugas

Pemeliharaan Rutin yang tidak bisa diakomodir dengan pemeliharaan ringan, ditindaklanjuti dengan Kegiatan Pemeliharaan Berkala Jalan.

Berdasarkan Keputusan Menteri Dalam Negeri dan pemutakhirannya, indikator kinerja dari subkegiatan ini adalah **“Panjang Jalan yang Dipelihara dengan Pemeliharaan Berkala”** dengan satuan KM (kilometer).

SUBKEGIATAN Pembangunan Jembatan

Jembatan adalah bangunan pelengkap yang berfungsi sebagai penghubung dua ujung jalan yang terputus oleh sungai, saluran, lembah, dan selat atau laut, jalan raya dan jalan kereta api. Pembangunan jembatan yang dilaksanakan oleh Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta meliputi kegiatan pembangunan/peningkatan jembatan di atas kali/sungai (dapat disebut dengan jembatan maupun Jembatan Antar Kampung (JAK)) dan di atas jalan raya atau yang disebut JPO (jembatan penyeberangan orang).

Perencanaan Jembatan mengacu pada standar persyaratan teknis yang tercantum dalam Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 07/SE/M.2015 Tanggal 23 April 2015 tentang Pedoman Persyaratan Umum Perencanaan Jembatan.

Tujuan Pembangunan Jembatan adalah:

- Menghubungkan wilayah yang terpisah oleh sungai, lembah, rel kereta, atau jalan raya.
- Memperlancar arus lalu lintas, pergerakan orang dan distribusi logistik.
- Meningkatkan konektivitas antarwilayah dan menunjang pertumbuhan ekonomi.

Jembatan terdiri dari bangunan atas dan bangunan bawah. Bangunan atas berfungsi sebagai pemikul langsung beban lalu lintas yang melewatinya, sedangkan bangunan bawah berfungsi sebagai pemikul dari beban bangunan atas yang selanjutnya diteruskan ke pondasi.

Pelaksanaan Pembangunan/Peningkatan Jembatan direncanakan pada lokasi antara lain Jembatan Joglo, Jembatan Irigasi, Jembatan Nelayan Timur, Jembatan Kopi, dan Jembatan Tipar Kav. DKI.

Jembatan Antar Kampung biasanya berfungsi sebagai akses utama masyarakat lokal untuk kegiatan sehari-hari, seperti ke sekolah, pasar, atau pusat layanan publik yang berada di area pemukiman dengan bentang pendek, akses biasanya untuk pejalan kaki, sepeda, sepeda motor, dan kendaraan ringan.

Jembatan Antar Kampung dapat dikerjakan pada lokasi-lokasi baru maupun pada lokasi yang sama dengan jembatan yang sudah ada (rekonstruksi/perbaikan). Apabila jembatan dikerjakan pada lokasi yang sama dengan jembatan yang sudah ada, harus diperhatikan terkait ketersediaan jalan akses bagi masyarakat untuk bermobilitas. Apabila tidak tersedia jalan akses, maka perlu dilakukan mitigasi dan/atau rekayasa sebelum pelaksanaan pekerjaan dimulai.

Lokasi titik Pembangunan JPO diutamakan pada lokasi dengan volume lalu lintas kendaraan tinggi, badan jalan yang lebar dengan lalu lintas penyeberangan orang yang tinggi, banyak terjadi kecelakaan, dan berjarak lebih dari 500 meter dari JPO atau penyeberangan lainnya. Selain itu, perencanaan Pembangunan JPO harus sudah mendapatkan rekomendasi titik lokasi dari Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta sesuai dengan Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 57 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Perangkat Daerah. Lokasi yang direncanakan untuk dikerjakan pada periode Renstra 2025-2029 tersebar di 5 (lima) wilayah DKI Jakarta, seperti di Kecamatan Kembangan dan Palmerah di Jakarta Barat, Kecamatan Makassar, Kramat Jati, Duren Sawit, Pulo Gadung, dan Ciracas di Jakarta Timur, Kecamatan Kelapa Gading di Jakarta Utara, Kecamatan Slipi di Jakarta Pusat, serta Pejaten dan Mampang Prapatan di Jakarta Selatan.

Drainase melintang dan memanjang dari jalur lalu lintas disediakan dengan memberikan saluran pembuang dan kemiringan untuk menghindari terjadinya genangan air di atas lantai jembatan. Air yang mengalir dari jalan pendekat harus dialihkan dan tidak diperbolehkan mengalir menuju jembatan. Jembatan-jembatan pendek, seperti jembatan jalan rel atau jalan raya, dibangun tanpa pengumpul air setempat dan air dari jalur lalu lintas jembatan dialirkan ke saluran pembuang pada ujung jembatan.

Berdasarkan Keputusan Menteri Dalam Negeri dan pemutakhirannya, indikator kinerja dari subkegiatan ini adalah **“Panjang Jembatan yang Dibangun”** dengan satuan M (meter).

SUBKEGIATAN Pembangunan Flyover

Pembangunan Flyover adalah struktur jalan bertingkat lintas atas untuk menghindari perpotongan sebidang antara dua jalur lalu lintas (misalnya jalan raya dan rel kereta). Flyover (FO) dibangun untuk mengurangi titik kemacetan, meningkatkan keselamatan, melancarkan arus lalu lintas di kawasan perkotaan maupun padat kendaraan, dan tundaan dari perlintasan kereta api sehingga meningkatkan jumlah perjalanan kereta api.

Sesuai amanah dari Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian bahwa perpotongan antara jalur kereta api dan jalan dibuat tidak sebidang dan penutupan dilakukan oleh Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah. Oleh karena itu, Provinsi DKI Jakarta melalui Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta perlu melakukan pembangunan *flyover* pada perlintasan sebidang tersebut yang umumnya dilaksanakan dengan skema pembiayaan Tahun Jamak (*Multiyears*). Pada periode Renstra Tahun 2025-2029 ini, rencananya akan dilakukan Pembangunan *Flyover* pada lokasi perlintasan sebidang kereta api di lokasi FO Latumeten dan FO Lenteng Agung-Srengseng Sawah.

Pembangunan *flyover* di atas perlintasan kereta api maupun di atas persimpangan jalan juga dilakukan untuk meningkatkan volume kendaraan karena menghilangkan titik konflik, memperbesar kapasitas jalan serta kapasitas simpang.

Sebelum dilakukan penentuan lokasi, diperlukan kajian fisibilitas *flyover* melalui kajian kinerja kapasitas simpang dan volume lalu lintas harian rerata untuk menentukan lokasi, bentuk dan arah *flyover* sehingga dapat menyelesaikan permasalahan simpang yang ada. Tata caranya dapat mengacu pada Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR Nomor 09/P/BM/2023.

Dalam merencanakan lokasi pembangunan *flyover* perlu dipertimbangkan dari fisibilitas ketersediaan lahan karena Pembangunan *flyover* memerlukan lahan yang tidak sedikit untuk jalan pendekat, putaran balik, *ramp* sesuai ketinggian dari struktur atas terhadap jalan (*clearance*), penyeberangan orang dan kendaraan non bermotor, pergerakan kendaraan umum dan halte/titik berhenti kendaraan umum.

Pedoman Perencanaan Flyover untuk struktur atas menggunakan pedoman yang sama dengan jembatan yaitu berdasarkan Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 07/SE/M.2015 Tanggal 23 April 2015 tentang Pedoman Persyaratan Umum Perencanaan Jembatan. Pembangunan Flyover memerlukan kelengkapan dokumen pendukung yaitu Persetujuan Lingkungan dan Persetujuan Analisis Dampak Lalu Lintas.

Berdasarkan Keputusan Menteri Dalam Negeri dan pemutakhirannya, indikator kinerja dari subkegiatan ini adalah **“Panjang Flyover yang Dibangun”** dengan satuan M (meter).

SUBKEGIATAN Pemeliharaan Rutin Jalan

Pemeliharaan rutin adalah pemeliharaan yang dilakukan darurat dan insidental yang dikerjakan oleh Satuan Tugas. Pemeliharaan Rutin juga dilakukan pada semua infrastruktur jalan dan pendukungnya, seperti pada jalur pejalan kaki (pedestrian), pencahayaan kota, manhole, dan jembatan penyeberangan.

Tujuan Pemeliharaan Rutin Jalan:

- a. Menjaga kondisi jalan tetap baik dan berfungsi optimal
- b. Mencegah kerusakan lebih parah yang memerlukan biaya besar
- c. Meningkatkan kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan
- d. Memperpanjang umur layanan infrastruktur jalan

Sesuai pedoman di peraturan yang sama, sebelum penentuan jenis pemeliharaan yang dilakukan, diperlukan penilikan jalan yang meliputi:

- a. Pengamatan atas pemanfaatan dan kondisi bagian-bagian jalan
- b. Pelaporan atas hasil pengamatan
- c. Pengusulan tindakan yang diperlukan terhadap hasil pengamatan
- d. Menerima keluhan/masukan/informasi dari masyarakat/pengguna jalan

Metode perbaikan yang diperlukan berbeda tergantung kondisi kerusakan. Satuan Tugas Pemeliharaan Rutin melakukan pengamatan setiap hari. Apabila terdapat kerusakan jalan yang membahayakan pengguna jalan ringan dan/atau harus ditangani segera dapat ditindaklanjuti dengan kegiatan Pemeliharaan Rutin. Apabila skala kerusakan sedang (jalan rusak bergelombang, banyak lubang dan permukaan tidak rata), pelaporan dipantau lebih lanjut dengan pemeliharaan berkala.

Sesuai Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 49 Tahun 2024 tentang Pengelolaan Pengaduan di Lingkungan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, keluhan/masukan/informasi dari masyarakat/pengguna jalan masuk melalui pengaduan secara langsung melalui tatap muka di Ruang Layanan Pengaduan Balaikota dan masing-masing loket Pengaduan Perangkat Daerah serta pengaduan tidak langsung melalui surat, media sosial, surat elektronik, *call center*, pesan singkat elektronik, sistem informasi Pengaduan resmi milik Pemerintah Pusat/Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, lama/*website*, aplikasi Jakarta Kini, sistem informasi *whistleblowing*, dan kanal pengaduan lainnya yang terintegrasi.

Berdasarkan Keputusan Menteri Dalam Negeri dan pemutakhirannya, indikator kinerja dari subkegiatan ini adalah "**Panjang Jalan yang Dipelihara Secara Rutin**" dengan satuan KM (kilometer). Adapun dalam menghitung

panjang jalan yang dipelihara secara rutin, seluruh pemeliharaan rutin komponen infrastruktur kebinamargaan akan dihitung sebagai realisasi panjang jalan dari kegiatan pemeliharaan rutin, diantaranya pemeliharaan rutin jalan, trotoar, *manhole* utilitas, JPO, halte, dan JAK. Namun pekerjaan pengecatan tidak termasuk dalam perhitungan realisasi pemeliharaan rutin jalan ini.

PROGRAM PENUNJANG URUSAN PEMERINTAHAN DAERAH PROVINSI

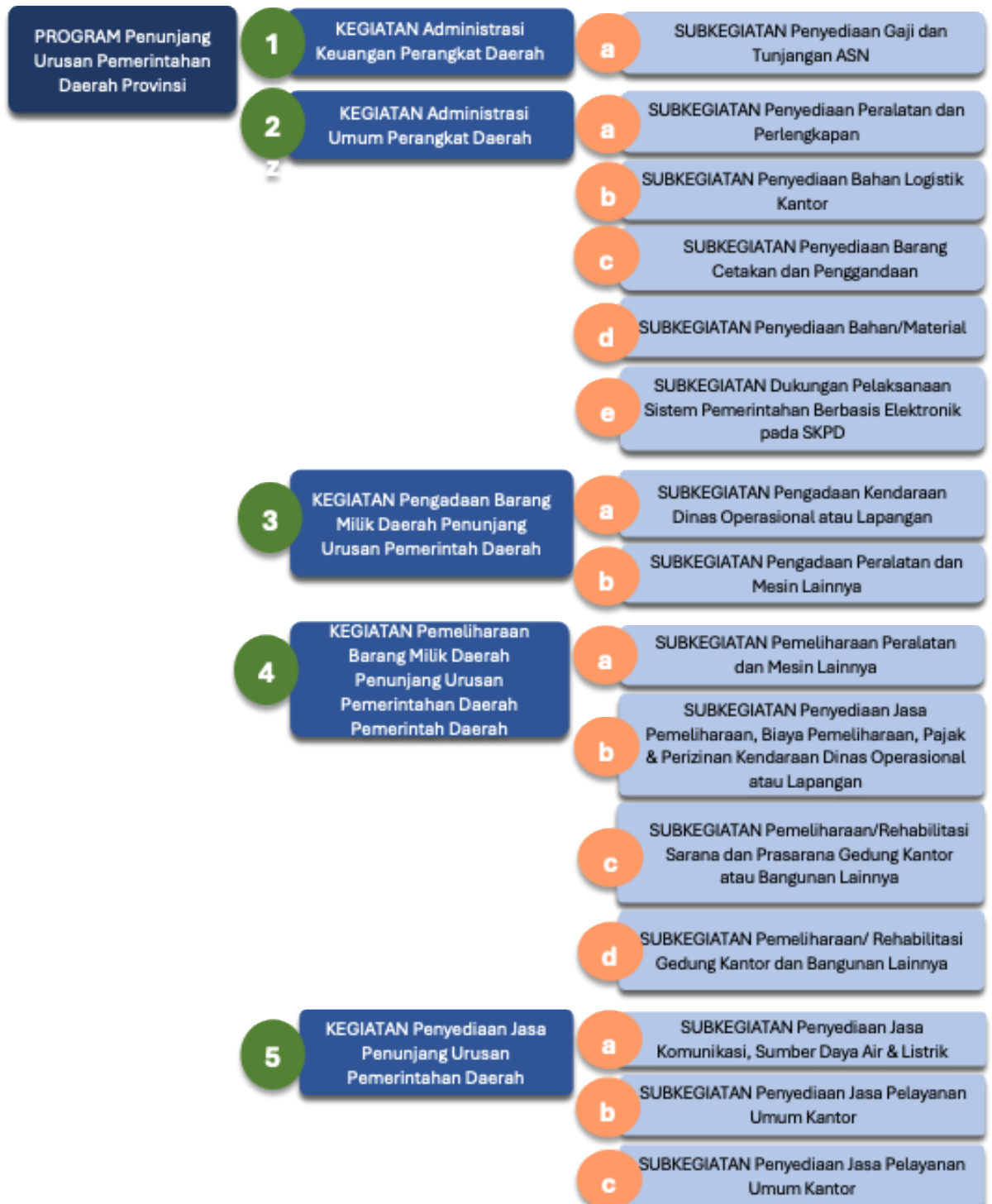
Program Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah Provinsi merupakan bagian integral dari pelaksanaan tugas dan fungsi perangkat daerah yang bersifat operasional dan manajerial dalam mendukung kelancaran penyelenggaraan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah. Program ini tidak secara langsung berkaitan dengan pelayanan publik utama bagi suatu SKPD (Satuan Kerja Perangkat Daerah) kepada masyarakat, namun sangat penting dalam memastikan efektivitas pelaksanaan program-program prioritas daerah.

Ruang lingkup program penunjang meliputi kegiatan-kegiatan administrasi umum, pengadaan barang dan jasa operasional, pemeliharaan barang dan jasa operasional, kepegawaian, serta pelaporan dan evaluasi kinerja. Program ini juga mencakup peningkatan kapasitas sumber daya aparatur dan pemanfaatan teknologi informasi untuk mendukung tata kelola pemerintahan yang transparan, akuntabel, dan berbasis kinerja.

Untuk kegiatan operasional kantor dan lapangan, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta menggunakan Program yang berada di Program Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah Provinsi. Kegiatan tersebut terdiri dari pembayaran gaji dan tunjangan ASN (Aparatur Sipil Negara), penyediaan makan dan minum rapat, pembayaran listrik PJU, pembayaran listrik, air dan internet, pembayaran gaji petugas lapangan, pengadaan alat tulis kantor, sistem berbasis elektronik, sarana dan prasarana operasional gedung kantor, dan operasional kendaraan dinas operasional dan kendaraan dinas operasional khusus.

Program Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah Provinsi memiliki indikator kinerja "**Indeks Kepuasan Layanan Penunjang Urusan Pemerintah Daerah**" yang cara perhitungannya menggunakan survey kepuasan terhadap pelaksanaan dari keseluruhan Program Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah Provinsi. Survey ini ditujukan bagi seluruh pegawai di lingkungan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta. Untuk pengolahan data survey berpedoman terhadap Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2017

tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik.



Gambar 47. Uraian nomenklatur Program Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah Provinsi
 Sumber: Kepmendagri No 900.1-2850 Tahun 2025 tentang Perubahan Ketiga atas Kepmendagri Nomor 050-5889

Indikator kinerja pada level kegiatan juga menggunakan survey kepuasan untuk pelaksanaan kegiatan yang ada di dalam level kegiatan tersebut. Berikut adalah level kegiatan beserta indikator kerjanya:

Tabel 41 Level Kegiatan Beserta Indikator Kerjanya

	KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA
1	Kegiatan Administrasi Keuangan Perangkat	"Indeks Kepuasan Pelayanan Administrasi Keuangan Perangkat Daerah"
2	Kegiatan Administrasi Umum Perangkat Daerah	"Indeks Kepuasan Pelayanan Administrasi Umum Perangkat Daerah"
3	Kegiatan Pengadaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintah Daerah	"Indeks Kepuasan Pelayanan Pengadaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintah Daerah"
4	Kegiatan Pemeliharaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	"Indeks Kepuasan Pelayanan Pemeliharaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah"
5	Kegiatan Penyediaan Jasa Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	"Indeks Kepuasan Pelayanan Penyediaan Jasa Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah"

Sumber: Data Olahan Dinas Bina Marga

Pada level subkegiatan, indikator kinerja mengikuti sesuai yang terdapat dalam Keputusan Menteri Dalam Negeri seperti berikut:

Tabel 42 Level Sub Kegiatan Beserta Indikator Kerjanya

	KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA
1	Subkegiatan Penyediaan Gaji dan Tunjangan ASN	Jumlah Orang yang Menerima Gaji dan Tunjangan ASN
2	Subkegiatan Penyediaan Peralatan dan Perlengkapan Kantor	Jumlah Paket Peralatan dan Perlengkapan Kantor yang Disediakan
3	Subkegiatan Penyediaan Bahan Logistik Kantor	Jumlah Paket Bahan Logistik Kantor yang Disediakan
4	Subkegiatan Penyediaan Barang Cetak dan Penggandaan	Jumlah Paket Barang Cetak dan Penggandaan yang Disediakan
5	Subkegiatan Penyediaan Barang Cetak dan Penggandaan	Jumlah Paket Barang Cetak dan Penggandaan yang Disediakan
6	Subkegiatan Dukungan Pelaksanaan Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik pada SKPD	Jumlah Dokumen Dukungan Pelaksanaan Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik pada SKPD

	KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA
7	Subkegiatan Pengadaan Kendaraan Dinas Operasional atau Lapangan	Jumlah Unit Kendaraan Dinas Operasional atau Lapangan yang Disediakan
8	Subkegiatan Pengadaan Peralatan dan Mesin Lainnya	Jumlah Unit Peralatan dan Mesin Lainnya yang disediakan
9	Subkegiatan Pemeliharaan Peralatan dan Mesin Lainnya	Jumlah Peralatan dan Mesin Lainnya yang Dipelihara
10	Subkegiatan Penyediaan Jasa Pemeliharaan, Biaya Pemeliharaan, Pajak dan Perizinan Kendaraan Dinas Operasional atau Lapangan	Jumlah Kendaraan Dinas Operasional atau Lapangan yang Dipelihara dan Dibayarkan Pajak dan Perizinannya
11	Subkegiatan Pemeliharaan/Rehabilitasi Sarana dan Prasarana Gedung Kantor atau Bangunan Lainnya	Jumlah Sarana dan Prasarana Gedung Kantor atau Bangunan Lainnya yang Dipelihara/Direhabilitasi
12	Subkegiatan Pemeliharaan/Rehabilitasi Gedung Kantor dan Bangunan Lainnya	Jumlah Gedung Kantor dan Bangunan Lainnya yang Dipelihara/Direhabilitasi
13	Subkegiatan Penyediaan Jasa Komunikasi, Sumber Daya Air dan Listrik	Jumlah Laporan Penyediaan Jasa Komunikasi, Sumber Daya Air dan Listrik yang Disediakan
14	Subkegiatan Penyediaan Jasa Peralatan dan Perlengkapan Kantor	Jumlah Laporan Penyediaan Jasa Peralatan dan Perlengkapan Kantor yang Disediakan
15	Subkegiatan Penyediaan Jasa Pelayanan Umum Kantor	Jumlah Laporan Penyediaan Jasa Pelayanan Umum Kantor yang Disediakan

Sumber: Data Olahan Dinas Bina Marga

Tabel 43 Teknik Merumuskan Program/Kegiatan/Subkegiatan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta

NSPK DAN SASARAN RPJMD YANG RELEVAN	TUJUAN	SASARAN	OUTCOME	OUTPUT	INDIKATOR	PROGRAM/KEGIATAN/SUBKEGIATAN	KET
1	2	3	4	5	6	7	8
	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Provinsi				Persentase Jalan dengan Kondisi Mantap		
		Meningkatkan konektivitas infrastruktur perkotaan			Persentase jalan yang dilengkapi fasilitas pendukung		
			Meningkatnya aksesibilitas Masyarakat yang nyaman dan aman		Tingkat kinerja pelayanan jalan dan kelengkapannya	PROGRAM Penyelenggaraan Jalan	
				Terlaksananya Kegiatan Penyelenggaraan Jalan	panjang pembangunan/peningkatan jalur pejalan kaki (pedestrian)	KEGIATAN Penyelenggaraan Jalan Provinsi	
					Penambahan road ratio		
					Persentase pembangunan SJUT		
					persentase penggunaan lampu hemat energi berbasis teknologi smart system		
						SUBKEGIATAN Penyusunan Rencana, Kebijakan, Strategi dan Teknis Pengembangan Jaringan Jalan serta	

NSPK DAN SASARAN RPJMD YANG RELEVAN	TUJUAN	SASARAN	OUTCOME	OUTPUT	INDIKATOR	PROGRAM/KEGIATAN/SUBKEGIATAN	KET
1	2	3	4	5	6	7	8
						Perencanaan Teknis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	
						SUBKEGIATAN Pembangunan Jalan	
						SUBKEGIATAN Pemeliharaan Berkala Jalan	
						SUBKEGIATAN Pembangunan Jembatan	
						SUBKEGIATAN Pembangunan Flyover	
						SUBKEGIATAN Pemeliharaan Rutin Jalan	
			Terpenuhinya layanan penunjang operasional		Indeks Kepuasan Layanan Penunjang Urusan Pemerintah Daerah	PROGRAM Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah Provinsi	
				Terlaksananya Administrasi Keuangan Perangkat Daerah	Indeks Kepuasan Pelayanan Administrasi Keuangan Perangkat Daerah	KEGIATAN Administrasi Keuangan Perangkat Daerah	
						SUBKEGIATAN Penyediaan Gaji dan Tunjangan ASN	
				Terlaksananya Administrasi Umum Perangkat Daerah	Indeks Kepuasan Pelayanan Administrasi Umum Perangkat Daerah	KEGIATAN Administrasi Umum Perangkat Daerah	
						SUBKEGIATAN Penyediaan Peralatan dan Perlengkapan Kantor	

NSPK DAN SASARAN RPJMD YANG RELEVAN	TUJUAN	SASARAN	OUTCOME	OUTPUT	INDIKATOR	PROGRAM/KEGIATAN/SUBKEGIATAN	KET
1	2	3	4	5	6	7	8
						SUBKEGIATAN Penyediaan Bahan Logistik Kantor	
						SUBKEGIATAN Penyediaan Barang Cetakan dan Penggandaan	
						SUBKEGIATAN Penyediaan Bahan/Material	
						SUBKEGIATAN Dukungan Pelaksanaan Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik pada SKPD	
				Terlaksananya Pengadaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintah Daerah	Indeks Kepuasan Pelayanan Pengadaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintah Daerah	KEGIATAN Pengadaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintah Daerah	
						SUBKEGIATAN Pengadaan Kendaraan Dinas Operasional atau Lapangan	
						SUBKEGIATAN Pengadaan Peralatan dan Mesin Lainnya	
				Terlaksananya Pemeliharaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	Indeks Kepuasan Pelayanan Pemeliharaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	KEGIATAN Pemeliharaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	

NSPK DAN SASARAN RPJMD YANG RELEVAN	TUJUAN	SASARAN	OUTCOME	OUTPUT	INDIKATOR	PROGRAM/KEGIATAN/SUBKEGIATAN	KET
1	2	3	4	5	6	7	8
						SUBKEGIATAN Pemeliharaan Peralatan dan Mesin Lainnya	
						SUBKEGIATAN Penyediaan Jasa Pemeliharaan, Biaya Pemeliharaan, Pajak dan Perizinan Kendaraan Dinas Operasional atau Lapangan	
						SUBKEGIATAN Pemeliharaan/Rehabilitasi Sarana dan Prasarana Gedung Kantor atau Bangunan Lainnya	
						SUBKEGIATAN Pemeliharaan/Rehabilitasi Gedung Kantor dan Bangunan Lainnya	
				Terlaksananya Penyediaan Jasa Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	Indeks Kepuasan Pelayanan Penyediaan Jasa Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	KEGIATAN Penyediaan Jasa Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	
						SUBKEGIATAN Penyediaan Jasa Komunikasi, Sumber Daya Air dan Listrik	
						SUBKEGIATAN Penyediaan Jasa Peralatan dan Perlengkapan Kantor	
						SUBKEGIATAN Penyediaan Jasa Pelayanan Umum Kantor	

Sumber: Data Olahan Dinas Bina Marga

Dalam rangka menjamin ketercapaian target pembangunan yang telah ditetapkan dalam Rencana Strategis (Renstra) Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025–2029, diperlukan pengelolaan pendanaan yang terencana, terarah, dan konsisten pada seluruh jenjang nomenklatur program, kegiatan, hingga subkegiatan. Penetapan target capaian pada masing-masing level tersebut telah diselaraskan dengan arah kebijakan pembangunan jangka menengah daerah serta mengacu pada prioritas pembangunan Provinsi DKI Jakarta, khususnya dalam mendukung transformasi Jakarta menuju kota global yang berdaya saing tinggi, inklusif, dan berkelanjutan.

Alokasi pendanaan dalam periode lima tahunan ini merupakan bentuk komitmen Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, melalui Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta, dalam menyelesaikan berbagai permasalahan infrastruktur jalan, simpang tak sebidang, utilitas terpadu, hingga jaringan mobilitas perkotaan yang inklusif. Ketersediaan anggaran yang memadai menjadi prasyarat utama untuk memastikan implementasi program berjalan efektif dan efisien, sekaligus mendukung target-target output dan outcome yang telah ditetapkan.

Lebih lanjut, agar implementasi Rencana Strategis 5 (lima) tahunan berjalan secara sinergis dan terukur, maka seluruh target dan pendanaan yang tercantum dalam dokumen lima tahunan ini harus terintegrasi secara konsisten dengan dokumen perencanaan tahunan, yakni Rencana Kerja (Renja) Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta. Hal ini dimaksudkan untuk memastikan kesinambungan antara perencanaan strategis jangka menengah dengan penganggaran berbasis kinerja tahunan, serta untuk mendorong akuntabilitas pelaksanaan program secara menyeluruh.

Dengan pendekatan tersebut, diharapkan seluruh pelaksanaan program strategis dapat mendukung pencapaian Indikator Kinerja Utama (IKU) secara optimal dan berdampak nyata bagi peningkatan kualitas infrastruktur perkotaan, pelayanan publik, dan peringkat daya saing Jakarta di tingkat nasional maupun global.

4.2 DUKUNGAN DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA UNTUK PROGRAM PRIORITAS PEMBANGUNAN DAERAH

Provinsi DKI Jakarta memiliki Program Prioritas Pembangunan Daerah yang merupakan penjabaran dari visi dan misi Gubernur DKI Jakarta tahun 2025-2029 dan turunan dari RPJPD (Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah) tahun 2025-2045 serta RPJMD (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah) tahun 2025-2029. Perangkat Daerah berkolaborasi untuk mewujudkan program-program tersebut.

Sebagai salah satu perangkat daerah teknis di lingkungan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta memiliki mandat

strategis dalam mendukung penyelenggaraan pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan yang andal, berkelanjutan, dan adaptif terhadap dinamika perkotaan menuju Kota Global. Dalam kerangka pembangunan jangka menengah daerah tahun 2025–2029, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta berkomitmen untuk menyelaraskan seluruh program dan kegiatan strategisnya dengan visi dan misi pembangunan Provinsi DKI Jakarta sebagai kota global yang inklusif, berketahanan, dan berkelanjutan.

Penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Dinas Bina Marga Tahun 2025–2029 dilakukan dengan mengacu pada dokumen perencanaan nasional (RPJMN), perencanaan provinsi (RPJMD Provinsi DKI Jakarta), serta memperhatikan Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB/SDGs) dan prinsip-prinsip pembangunan menuju Kota Global. Dalam hal ini, fokus utama Renstra adalah memberikan dukungan nyata terhadap prioritas pembangunan daerah, khususnya pada sektor infrastruktur transportasi darat yang berperan sebagai tulang punggung aktivitas sosial-ekonomi masyarakat.

Dalam mewujudkan program prioritas pembangunan Pemerintah Daerah maupun Pemerintah Pusat, diperlukan kegiatan yang sejalan. Kegiatan tersebut harus sesuai arahan nomenklatur kegiatan yang ditetapkan dalam Keputusan Menteri Dalam Negeri berdasarkan dari Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta.

Tabel 44 Daftar Subkegiatan Prioritas dalam mendukung Program Prioritas Pembangunan Daerah

NO	PROGRAM PRIORITAS	OUTCOME		KEGIATAN/SUBKEGIATAN	KET
1	Program Penyelenggaraan Jalan	Tingkat kinerja pelayanan jalan dan kelengkapannya	Kegiatan Program Penyelenggaraan Jalan		
			1.	Subkegiatan Penyusunan Rencana, Kebijakan, Strategi dan Teknis Pengembangan Jaringan Jalan serta Perencanaan Teknis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	
			2.	Subkegiatan Pemeliharaan Rutin Jalan	
			3.	Subkegiatan Pembangunan Jembatan	
			4.	Subkegiatan Pembangunan Flyover	
			5.	Subkegiatan Pemeliharaan Berkala Jalan	
			6.	Subkegiatan Pembangunan Jalan	

Sumber: Data Dinas Bina Marga

4.3 INDIKATOR KINERJA UTAMA DAN INDIKATOR KINERJA KUNCI DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA

Dalam rangka mengukur tingkat keberhasilan pelaksanaan tugas dan fungsi Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta selama periode perencanaan tahun 2025–2029, diperlukan alat ukur kinerja yang jelas, terukur, dan relevan. Oleh karena itu, ditetapkan Indikator Kinerja Utama (IKU) dan Indikator Kinerja Kunci (IKK) sebagai instrumen evaluasi dan pengendalian pelaksanaan program/kegiatan.

Dalam rangka mewujudkan kinerja yang terarah, terukur, dan akuntabel, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta telah menetapkan tujuan dan sasaran strategis dalam dokumen Rencana Strategis (Renstra) Tahun 2025–2029. Untuk memastikan keberhasilan pencapaiannya, telah ditetapkan sejumlah Indikator Kinerja Utama (IKU) sebagai alat ukur pencapaian hasil pembangunan (*outcome*) yang sejalan dengan tugas dan fungsi perangkat daerah.

Indikator Kinerja Utama digunakan untuk menilai sejauh mana tujuan dan sasaran strategis dapat tercapai secara konkret, dengan ukuran yang objektif, terukur, relevan, dan dapat dipertanggungjawabkan. Penetapan target IKU dilakukan berdasarkan analisis historis, kondisi eksisting, potensi sumber daya, serta arah kebijakan pembangunan Provinsi DKI Jakarta tahun 2025–2029.

Berdasarkan Peraturan Menteri Pemberdayaan Aparatur Negara RI Nomor PER/20/M.PAN/11/2008 tentang Petunjuk Penyusunan Indikator Kinerja Utama, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta menetapkan IKU dan IKK seperti tabel di bawah ini.

Tabel 45 Indikator Kinerja Utama (IKU) Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta

NO	INDIKATOR	SATUAN	TARGET TAHUN						KET
			2025	2026	2027	2028	2029	2030	
1	Persentase Jalan dengan Kondisi Mantap	Persentase	97,35	97,36	97,37	97,38	97,39	97,40	
2	Persentase jalan yang dilengkapi fasilitas pendukung	Persentase	6,93	7,47	8,02	8,59	9,20	9,84	

Sumber: Data Dinas Bina Marga

IKK merupakan indikator pelaksanaan teknis yang menjadi faktor penentu dalam pencapaian IKU. IKK mencerminkan efisiensi, kecepatan, dan kualitas pelaksanaan program dan kegiatan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta. IKK lebih diarahkan pada pengukuran hasil antara (*output*) dan tahapan proses pelaksanaan.

IKK berperan sebagai tolok ukur pencapaian kinerja teknis perangkat daerah, yang secara langsung mencerminkan keberhasilan pelaksanaan urusan pemerintahan daerah secara konkuren. IKK memuat aspek kuantitatif yang menunjukkan capaian dari pelaksanaan kegiatan fisik, efisiensi anggaran, serta kecepatan dan kualitas pelayanan infrastruktur kepada masyarakat.

Tabel 46 Indikator Kinerja Kunci (IKK) Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta

NO	INDIKATOR	SATUAN	TARGET TAHUN						KET
			2025	2026	2027	2028	2029	2030	
1.	Tingkat kinerja pelayanan jalan dan kelengkapannya	Indeks	4	4	4	4	4	4	
2.	panjang pembangunan/ peningkatan jalur pejalan kaki (pedestrian)	Km	446,07	480,37	515,77	552,77	591,97	632,77	
3.	penambahan road ratio	Persen tase	7,1285	7,1288	7,1298	7,1308	7,1318	7,1328	
4.	persentase pembangunan SJUT	Persen tase	2,28	2,38	2,48	2,59	2,69	2,80	
5.	persentase peningkatan kualitas penggunaan lampu hemat energi berbasis teknologi smart system	Persen tase	54,49	57,63	60,80	64,03	67,34	70,72	
6.	jumlah Dokumen Rencana, Kebijakan, Strategi dan Teknis Pengembangan Jaringan Jalan serta Perencanaan Teknis Penyelenggara n Jalan dan	Dokumen	3	5	4	4	4	4	

NO	INDIKATOR	SATUAN	TARGET TAHUN						KET
			2025	2026	2027	2028	2029	2030	
	Jembatan yang Disusun								
7.	panjang jalan yang dibangun	Km	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	
8.	penambahan luas jalur pejalan kaki	M2	87.300	104.850	111.000	117.150	123.300	129.450	
9.	panjang jalan yang dilengkapi SJUT	m	146.675	153.275	159.975	166.775	173.675	180.675	
10.	jumlah unit penggunaan lampu hemat energi berbasis teknologi smart system	unit	175.257	185.358	195.539	205.950	216.591	227.462	
11.	panjang Jalan yang Dipelihara dengan Pemeliharaan Berkala	Km	291,5	393	400	406	413	418	
12.	panjang Jembatan yang Dibangun	Meter	22	51	29	30	31	32	
13.	panjang Flyover yang Dibangun	Meter	0	386	0	388	0	0	
14.	panjang Jalan yang Dipelihara Secara Rutin	Km	75.415	221,425	231,225	236,025	245,825	255,625	

Sumber: Data Dinas Bina Marga

Dengan menyusun indikator kinerja yang jelas dan terukur, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta berkomitmen untuk meningkatkan kualitas pelayanan infrastruktur jalan dan jembatan. IKU dan IKK menjadi alat bantu utama dalam pengambilan keputusan, pelaporan kinerja, dan pertanggungjawaban publik, sejalan dengan prinsip akuntabilitas, transparansi, dan efektivitas pembangunan daerah.

Sebagai bagian dari tahapan akhir pencapaian Renstra tahun 2025–2029, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta berkomitmen untuk menuntaskan seluruh target pembangunan yang telah ditetapkan hingga tahun 2030. Hal ini mencerminkan upaya strategis untuk menjamin terpenuhinya standar

pelayanan infrastruktur jalan dan jembatan, serta memberikan manfaat nyata bagi masyarakat dalam bentuk kemudahan akses, pengurangan waktu tempuh, dan peningkatan keselamatan lalu lintas. Berikut adalah infografis kegiatan yang dilaksanakan selama periode Renstra tahun 2025-2029:



Gambar 48. Informasi Kegiatan Periode Renstra Tahun 2025-2029
 Sumber: Data Dinas Bina Marga

Pelaksanaan berbagai kegiatan pembangunan infrastruktur dan pelayanan jalan pada periode Renstra Tahun 2025–2029 diharapkan mampu memberikan kontribusi nyata dalam pemenuhan kebutuhan dasar mobilitas masyarakat. Kegiatan tersebut tidak hanya ditujukan bagi warga Jakarta, tetapi juga bagi masyarakat dari daerah penyangga serta para pendatang yang beraktivitas di wilayah Jakarta. Dengan adanya peningkatan kualitas layanan jalan, perbaikan struktur, penataan koridor, dan revitalisasi fasilitas pendukung, manfaat pembangunan diharapkan dapat dirasakan secara menyeluruh oleh semua lapisan masyarakat.

Peningkatan pelayanan dasar di bidang transportasi jalan ini akan memperkuat fungsi Jakarta sebagai pusat perekonomian nasional sekaligus mendukung transformasi menuju Kota Global yang modern, berkelanjutan, dan

berdaya saing. Seluruh target yang telah dirumuskan dalam Renstra Tahun 2025–2029 merupakan arah kebijakan yang terukur, sehingga pada akhir periode diharapkan mampu mewujudkan sasaran strategis yang telah ditetapkan. Dengan demikian, Renstra ini menjadi pedoman sekaligus komitmen bersama untuk meningkatkan kualitas infrastruktur jalan, mendukung kelancaran mobilitas, serta memperkuat daya saing Kota Jakarta dalam menghadapi dinamika regional maupun global.



Gambar 49. Infrastruktur Provinsi DKI Jakarta pada Tahun 2029
Sumber: Data Dinas Bina Marga

BAB 5 PENUTUP

Rencana Strategis (Renstra) Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025–2029 disusun sebagai tindak lanjut Instruksi Menteri Dalam Negeri Nomor 2 Tahun 2025 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) dan Rencana Strategis Perangkat Daerah Tahun 2025–2029. Dokumen ini berfungsi sebagai pedoman arah kebijakan, strategi, program, dan kegiatan pembangunan infrastruktur jalan beserta kelengkapannya di Provinsi DKI Jakarta guna mendukung pencapaian Visi Provinsi DKI Jakarta “Jakarta Kota Global dan Pusat Perekonomian yang Berdaya Saing, Berkelanjutan, dan Menyejahterakan Seluruh Warganya” melalui visi Dinas Bina Marga “**Mewujudkan Infrastruktur Jalan yang Inklusif dan Berkelanjutan di DKI Jakarta.**”

Renstra ini disusun melalui tahapan identifikasi permasalahan dan isu strategis yang diselaraskan dengan dokumen perencanaan nasional maupun daerah. Selanjutnya dilakukan perumusan strategi dan arah kebijakan yang disesuaikan dengan Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria (NSPK) serta RPJMD 2025–2029 sebagai upaya untuk mencapai tujuan dan sasaran Renstra Dinas Bina Marga, yakni **Meningkatnya Kinerja Pelayanan Jalan Provinsi serta Meningkatkan Konektivitas Infrastruktur Perkotaan.**

Sebagai perangkat daerah yang bertanggung jawab dalam penyelenggaraan suburusan jalan dan penerangan jalan sarana umum, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta memiliki peran strategis dalam menjawab kebutuhan infrastruktur yang memadai, terintegrasi, dan berkelanjutan guna mendukung terwujudnya Jakarta sebagai kota global. Peran strategis tersebut meliputi:

1. **Menyediakan pelayanan dasar infrastruktur jalan beserta bangunan pelengkap** guna memastikan keselamatan, kenyamanan, dan keberlanjutan.
2. **Menata jalur pejalan kaki (pedestrian) beserta bangunan pelengkap** dengan konsep *complete street* yang ramah pejalan kaki, ramah difabel, aman, dan estetik, serta didukung penerangan jalan umum berbasis teknologi hemat energi.
3. **Memastikan kualitas infrastruktur jalan beserta bangunan pelengkap** melalui pemeliharaan rutin, rehabilitasi, serta peningkatan struktur yang tahan terhadap beban lalu lintas tinggi dan adaptif terhadap perubahan iklim.
4. **Mengoptimalkan pemanfaatan teknologi informasi dan inovasi digital** untuk mendukung pengelolaan infrastruktur, meningkatkan efisiensi, serta memperkuat akuntabilitas publik.

Melalui pelaksanaan Renstra ini, diharapkan terwujudnya peningkatan kualitas layanan publik di bidang infrastruktur jalan yang berdampak luas terhadap daya saing

Jakarta. Keberhasilan pembangunan jalan, jembatan, dan bangunan pelengkap jalan akan memperkuat konektivitas antarwilayah, memperlancar distribusi barang dan jasa, mengurangi kemacetan, serta menciptakan lingkungan kota yang lebih tertata, inklusif, dan berkelanjutan.

Renstra Dinas Bina Marga Tahun 2025–2029 digunakan sebagai acuan utama dalam penyusunan rencana kerja tahunan, serta sebagai tolok ukur keberhasilan kinerja Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan daerah selama lima tahun ke depan. Target yang ditetapkan diharapkan tercapai secara optimal sehingga manfaatnya benar-benar dapat dirasakan oleh masyarakat luas.

Dengan demikian, Renstra ini bukan sekadar dokumen perencanaan, melainkan wujud komitmen Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta untuk:

- Mengawal pembangunan infrastruktur yang strategis, efektif, dan berdaya guna;
- Menjamin pelayanan publik yang transparan, akuntabel, dan responsif;
- Mengarahkan Jakarta menuju kota global yang modern, tangguh, dan berdaya saing.

Dokumen ini diharapkan menjadi landasan kerja yang kokoh bagi seluruh jajaran Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta, sekaligus pedoman bagi para pemangku kepentingan dalam membangun sinergi untuk mewujudkan Jakarta sebagai kota global yang berkelanjutan serta memberikan kesejahteraan bagi seluruh warganya.

TABEL RENCANA PROGRAM, KEGIATAN, SUB-KEGIATAN DISERTAI PAGU INDIKATIF

PERANGKAT DAERAH : 1.03.0.00.0.00.01.0000 DINAS BINA MARGA

KODE	TUJUAN/ SASARAN/ PROGRAM / KEGIATAN / SUB KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA TUJUAN/ SASARAN/ PROGRAM / KEGIATAN / SUB KEGIATAN	SATUAN	KONDISI AWAL	CAPAIAN KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN										KONDISI AKHIR		UNIT KERJA PERANGK AT DAERAH PENANGG UNG JAWAB	LOKASI	
					2026		2027		2028		2029		2030		TARGET	RP			
					TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP					
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	
1.1	OPTIMALNYA LAYANAN TRANSPORTASI UMUM DAN SISTEM MOBILITAS TERINTEGRASI																		
1	MENINGKAT NYA KINERJA PELAYANAN JALAN PROVINSI	PERSENTAS E JALAN DENGAN KONDISI MANTAP	Persentase	97,303	97,36	2.542.204.978 .201	97,37	2.608.385.389 .412	97,38	2.674.565.800 .623	97,39	2.740.746.211 .834	97,4	2.806.926.623 .045	97,4	13.372.829.00 3.115			
1.1	MENINGKAT KAN KONEKTIVIT AS INFRASTRUK TUR PERKOTAAN	PERSENTAS E JALAN YANG DILENGKAPI FASILITAS PENDUKUNG	Persentase	6,64	7,47	2.542.204.978 .201	8,02	2.608.385.389 .412	8,59	2.674.565.800 .623	9,2	2.740.746.211 .834	9,84	2.806.926.623 .045	9,84	13.372.829.00 3.115			
1.03.01	PROGRAM PENUNJANG URUSAN PEMERINTAH AN DAERAH PROVINSI	Indeks Kepuasan Layanan Penunjang Urusan Pemerintah Daerah	Indeks	4	4	748.261.265.3 45	4	760.241.096.2 71	4	777.038.852.2 77	4	796.017.905.1 48	4	817.077.273.9 32	4	3.898.636.392 .973	SEKRETARIAT	DKI JAKARTA	
																	BIDANG PENERANGAN JALAN DAN SARANA UMUM PUSAT DATA DAN INFORMASI BINA MARGA SUKU DINAS BINA MARGA UNIT PERALATAN DAN PERBEKALAN BINA MARGA UNIT PENGELOLA PENYELIDIKAN, PENGUJIAN DAN PENGUKURAN BINA MARGA		
1.03.01.1.02	Administrasi Keuangan Perangkat Daerah	Indeks Kepuasan Pelayanan Administrasi Keuangan Perangkat Daerah	Indeks	4	4	200.092.159.7 00	4	198.600.294.6 17	4	197.011.889.6 12	4	195.925.916.1 09	4	195.397.122.9 86	4	987.027.383.0 24	SEKRETARIAT	DKI JAKARTA	



TABEL RENCANA PROGRAM, KEGIATAN, SUB-KEGIATAN DISERTAI PAGU INDIKATIF

PERANGKAT DAERAH : 1.03.0.00.0.00.01.0000 DINAS BINA MARGA

KODE	TUJUAN/ SASARAN/ PROGRAM / KEGIATAN / SUB KEGIATAN	INDIKATO R KINERJA TUJUAN/ SASARAN/ PROGRAM / KEGIATAN / SUB KEGIATAN	SATUAN	KONDISI AWAL	CAPAIAN KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN										KONDISI AKHIR		UNIT KERJA PERANGK AT DAERAH PENANGG UNG JAWAB	LOKASI
					2026		2027		2028		2029		2030		TARGET	RP		
					TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)
1.03.01.1.02.000	Penyediaan Gaji dan Tunjangan ASN	Jumlah Orang yang Menerima Gaji dan Tunjangan ASN	Orang/ Bulan	437	442	200.092.159.700	429	198.600.294.617	418	197.011.889.612	410	195.925.916.109	406	195.397.122.986	406	987.027.383.024	SEKRETARIAT	DKI JAKARTA
1.03.01.1.06	Administrasi Umum Perangkat Daerah	Indeks Kepuasan Pelayanan Administrasi Umum Perangkat Daerah	Indeks	4	4	43.427.869.180	4	46.231.623.802	4	50.218.418.275	4	54.623.460.397	4	59.439.968.022	4	253.941.339.676	SEKRETARIAT	DKI JAKARTA
1.03.01.1.06.000	Penyediaan Peralatan dan Perlengkapan Kantor	Jumlah Paket Peralatan dan Perlengkapan Kantor yang Disediakan	Paket	8	8	9.545.616.146	8	8.970.354.125	8	9.240.231.542	8	9.548.375.356	8	9.847.127.171	48	47.151.704.340	SEKRETARIAT	DKI JAKARTA
1.03.01.1.06.000	Penyediaan Bahan Logistik Kantor	Jumlah Paket Bahan Logistik Kantor yang Disediakan	Paket	6	7	983.555.628	7	1.082.843.452	7	1.193.586.804	7	1.323.441.034	7	1.477.862.675	41	6.061.289.593	SEKRETARIAT	DKI JAKARTA
1.03.01.1.06.000	Penyediaan Barang Cetak dan Penggandaan	Jumlah Paket Barang Cetak dan Penggandaan yang Disediakan	Paket	6	6	406.112.886	6	436.583.253	6	468.572.661	6	504.014.013	6	542.585.183	36	2.357.867.996	SEKRETARIAT	DKI JAKARTA



TABEL RENCANA PROGRAM, KEGIATAN, SUB-KEGIATAN DISERTAI PAGU INDIKATIF

PERANGKAT DAERAH : 1.03.0.00.0.00.01.0000 DINAS BINA MARGA

KODE	TUJUAN/ SASARAN/ PROGRAM / KEGIATAN / SUB KEGIATAN	INDIKATO R KINERJA TUJUAN/ SASARAN/ PROGRAM / KEGIATAN / SUB KEGIATAN	SATUAN	KONDISI AWAL	CAPAIAN KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN										KONDISI AKHIR		UNIT KERJA PERANGK AT DAERAH PENANGG UNG JAWAB	LOKASI
					2026		2027		2028		2029		2030		TARGET	RP		
					TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)
1.03.01.1.06.000	Penyediaan Bahan/Material	Jumlah Paket Bahan/Material yang Disediakan	Paket	1	1	14.489.971.070	1	15.938.968.177	1	17.532.864.994	1	19.286.151.493	1	21.214.766.642	6	88.462.722.376	UNIT PERALATAN DAN PERBEKALAN BINA MARGA	DKI JAKARTA
1.03.01.1.06.000	Dukungan Pelaksanaan Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik pada SKPD	Jumlah Dokumen Dukungan Pelaksanaan Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik pada SKPD	Dokumen	1	4	18.002.613.450	4	19.802.874.795	4	21.783.162.274	4	23.961.478.501	4	26.357.626.351	21	109.907.755.371	PUSAT DATA DAN INFORMASI BINA MARGA	DKI JAKARTA
1.03.01.1.07	Pengadaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintah Daerah	Indeks Kepuasan Pelayanan Pengadaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintah Daerah	Indeks	4	4	65.220.137.568	4	68.713.474.159	4	74.841.423.149	4	81.544.997.116	4	88.879.900.062	4	379.199.932.054	UNIT PERALATAN DAN PERBEKALAN BINA MARGA UNIT PENGELOLA PENYELIDIKAN, PENGUJIAN DAN PENGUKURAN BINA MARGA	DKI JAKARTA
1.03.01.1.07.000	Pengadaan Kendaraan Dinas Operasional atau Lapangan	Jumlah Unit Kendaraan Dinas Operasional atau Lapangan yang Disediakan	Unit	47	65	48.950.459.664	50	53.845.505.630	35	59.230.056.193	30	65.153.061.812	20	71.668.367.993	247	298.847.451.292	UNIT PERALATAN DAN PERBEKALAN BINA MARGA	DKI JAKARTA
1.03.01.1.07.000	Pengadaan Peralatan dan Mesin Lainnya	Jumlah Unit Peralatan dan Mesin Lainnya yang Disediakan	Unit	1137	1135	16.269.677.904	1135	14.867.968.529	1135	15.611.366.956	1135	16.391.935.304	1135	17.211.532.069	6812	80.352.480.762	UNIT PENGELOLA PENYELIDIKAN, PENGUJIAN DAN PENGUKURAN BINA MARGA	DKI JAKARTA
1.03.01.1.08	Penyediaan Jasa Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	Indeks Kepuasan Pelayanan Penyediaan Jasa Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	Indeks	4	4	410.373.032.071	4	416.742.455.816	4	422.647.000.740	4	428.792.713.338	4	435.152.264.862	4	2.113.707.466.827	SEKRETARIAT	DKI JAKARTA



TABEL RENCANA PROGRAM, KEGIATAN, SUB-KEGIATAN DISERTAI PAGU INDIKATIF

PERANGKAT DAERAH : 1.03.0.00.0.00.01.0000 DINAS BINA MARGA

KODE	TUJUAN/ SASARAN/ PROGRAM / KEGIATAN / SUB KEGIATAN	INDIKATO R KINERJA TUJUAN/ SASARAN/ PROGRAM / KEGIATAN / SUB KEGIATAN	SATUAN	KONDISI AWAL	CAPAIAN KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN										KONDISI AKHIR		UNIT KERJA PERANGK AT DAERAH PENANGG UNG JAWAB	LOKASI
					2026		2027		2028		2029		2030		TARGET	RP		
					TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)
																	BIDANG PENERANGAN JALAN DAN SARANA UMUM SUKU DINAS BINA MARGA	
1.03.01.1.08.000	Penyediaan Jasa Komunikasi, Sumber Daya Air dan Listrik	Jumlah Laporan Penyediaan Jasa Komunikasi, Sumber Daya Air dan Listrik yang Disediakan	Laporan	9	72	256.306.186.651	72	256.644.802.405	72	257.036.928.106	72	257.449.529.878	72	257.845.234.188	369	1.285.282.681.228	SEKRETARIAT	DKI JAKARTA
1.03.01.1.08.000	Penyediaan Peralatan dan Perlengkapan Kantor	Jumlah Laporan Penyediaan Jasa Peralatan dan Perlengkapan Kantor yang Disediakan	Laporan	6	24	794.012.557	24	816.948.467	24	839.762.441	24	863.263.357	24	887.474.276	126	4.201.461.098	SEKRETARIAT	DKI JAKARTA
1.03.01.1.08.000	Penyediaan Jasa Pelayanan Umum Kantor	Jumlah Laporan Penyediaan Jasa Pelayanan Umum Kantor yang Disediakan	Laporan	9	72	153.272.832.863	72	159.280.704.944	72	164.770.310.193	72	170.479.920.103	72	176.419.556.398	369	824.223.324.501	SEKRETARIAT	DKI JAKARTA
1.03.01.1.09	Pemeliharaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	Indeks Kepuasan Pelayanan Pemeliharaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	Indeks	4	4	29.148.066.826	4	29.953.247.877	4	32.320.120.501	4	35.130.818.188	4	38.208.018.000	4	164.760.271.392	SEKRETARIAT	DKI JAKARTA



TABEL RENCANA PROGRAM, KEGIATAN, SUB-KEGIATAN DISERTAI PAGU INDIKATIF

PERANGKAT DAERAH : 1.03.0.00.0.00.01.0000 DINAS BINA MARGA

KODE	TUJUAN/ SASARAN/ PROGRAM / KEGIATAN / SUB KEGIATAN	INDIKATO R KINERJA TUJUAN/ SASARAN/ PROGRAM / KEGIATAN / SUB KEGIATAN	SATUAN	KONDISI AWAL	CAPAIAN KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN										KONDISI AKHIR		UNIT KERJA PERANGK AT DAERAH PENANGG UNG JAWAB	LOKASI
					2026		2027		2028		2029		2030		TARGET	RP		
					TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)
																	SUKU DINAS BINA MARGA UNIT PERALATAN DAN PERBEKALAN BINA MARGA UNIT PENGELOLA PENYELIDIKAN PENGUKURAN DAN PENGUKURAN BINA MARGA	
1.03.01.1.09.0001	Penyediaan Jasa Pemeliharaan, Biaya Pemeliharaan, Pajak dan Perizinan Kendaraan Dinas Operasional atau Lapangan	Jumlah Kendaraan Dinas Operasional atau Lapangan yang Dipelihara dan Dibayarkan Pajak dan Perizinannya	Unit	629	595	20.900.139.796	595	22.990.153.776	595	25.289.169.153	595	27.818.086.068	595	30.599.894.674	3604	127.597.443.467	UNIT PERALATAN DAN PERBEKALAN BINA MARGA	DKI JAKARTA
1.03.01.1.09.0006	Pemeliharaan Peralatan dan Mesin Lainnya	Jumlah Peralatan dan Mesin Lainnya yang Dipelihara	Unit	197	147	3.368.932.466	132	3.438.717.403	132	3.546.842.216	132	3.659.631.530	132	3.776.254.734	872	17.790.378.349	UNIT PENGELOLA PENYELIDIKAN PENGUKURAN DAN PENGUKURAN BINA MARGA SUKU DINAS BINA MARGA	DKI JAKARTA
1.03.01.1.09.0009	Pemeliharaan/ Rehabilitasi Gedung Kantor dan Bangunan Lainnya	Jumlah Gedung Kantor dan Bangunan Lainnya yang Dipelihara/Dir ehabilitasi	Unit	2	3	2.823.514.320	1	1.643.097.236	1	1.515.252.098	1	1.591.014.703	1	1.670.565.438	9	9.243.443.795	UNIT PENGELOLA PENYELIDIKAN PENGUKURAN DAN PENGUKURAN BINA MARGA SUKU DINAS BINA MARGA	DKI JAKARTA
1.03.01.1.09.0010	Pemeliharaan/ Rehabilitasi Sarana dan Prasarana Gedung Kantor atau Bangunan Lainnya	Jumlah Sarana dan Prasarana Gedung Kantor atau Bangunan Lainnya yang Dipelihara/Dir ehabilitasi	Unit	8	10	2.055.480.244	8	1.881.279.462	8	1.968.857.034	8	2.062.085.887	8	2.161.303.154	50	10.129.005.781	UNIT PERALATAN DAN PERBEKALAN BINA MARGA	DKI JAKARTA



TABEL RENCANA PROGRAM, KEGIATAN, SUB-KEGIATAN DISERTAI PAGU INDIKATIF

PERANGKAT DAERAH : 1.03.0.00.0.00.01.0000 DINAS BINA MARGA

KODE	TUJUAN/ SASARAN/ PROGRAM / KEGIATAN / SUB KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA TUJUAN/ SASARAN/ PROGRAM / KEGIATAN / SUB KEGIATAN	SATUAN	KONDISI AWAL	CAPAIAN KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN										KONDISI AKHIR		UNIT KERJA PERANGK AT DAERAH PENANGG UNG JAWAB	LOKASI
					2026		2027		2028		2029		2030		TARGET	RP		
					TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)
																	UNIT PENGELOLA PENYELIDIKAN, PENGUJIAN DAN PENGUKURAN BINA MARGA SUKU DINAS BINA MARGA	
1.03.10	PROGRAM PENYELENGGARAAN JALAN	Tingkat kinerja pelayanan jalan dan kelengkapannya	Indeks	4	4	1.793.943.712.856	4	1.848.144.293.141	4	1.897.526.948.346	4	1.944.728.306.686	4	1.989.849.349.113	4	9.474.192.610.142	BIDANG JALAN DAN JEMBATAN BIDANG KELENGKAPAN JALAN BIDANG PENERANGAN JALAN DAN SARANA UMUM BIDANG PRASARANA DAN SARANA UTILITAS KOTA SUKU DINAS BINA MARGA UNIT PENGADAAN TANAH BINA MARGA UNIT PENGELOLA PENYELIDIKAN, PENGUJIAN DAN PENGUKURAN BINA MARGA UNIT PERALATAN DAN PERBEKALAN BINA MARGA	DKI JAKARTA
1.03.10.1.01	Penyelenggaraan Jalan Provinsi	panjang pembangunan /peningkatan trotoar	KM	427,07	480,37	1.793.943.712.856	515,77	1.848.144.293.141	552,77	1.897.526.948.346	591,97	1.944.728.306.686	632,77	1.989.849.349.113	632,77	9.474.192.610.142	BIDANG KELENGKAPAN JALAN SUKU DINAS BINA MARGA	DKI JAKARTA
		Penambahan road ratio	Persentase	7,1278	7,1288		7,1298		7,1308		7,1318		7,1328		7,1328		BIDANG JALAN DAN JEMBATAN	



TABEL RENCANA PROGRAM, KEGIATAN, SUB-KEGIATAN DISERTAI PAGU INDIKATIF

PERANGKAT DAERAH : 1.03.0.00.0.00.01.0000 DINAS BINA MARGA

KODE	TUJUAN/ SASARAN/ PROGRAM / KEGIATAN / SUB KEGIATAN	INDIKATO R KINERJA TUJUAN/ SASARAN/ PROGRAM / KEGIATAN / SUB KEGIATAN	SATUAN	KONDISI AWAL	CAPAIAN KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN										KONDISI AKHIR		UNIT KERJA PERANGK AT DAERAH PENANGG UNG JAWAB	LOKASI
					2026		2027		2028		2029		2030		TARGET	RP		
					TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)
																	UNIT PENGADAAN TANAH BINA MARGA	
		Persentase pembangunan SJUT	Persentase	2,17	2,38		2,48		2,59		2,69		2,8		2,8		BIDANG PRASARANA DAN SARANA UTILITAS KOTA	
		Persentase peningkatan kualitas penggunaan lampu hemat energi berbasis teknologi smart system	Persentase	51,38	57,63		60,8		64,03		67,34		70,72		70,72		BIDANG PENERANGAN JALAN DAN SARANA UMUM SUKU DINAS BINA MARGA	
1.03.10.1.01.004	Penyusunan Rencana, Kebijakan, Strategi dan Teknis Pengembang an Jaringan Jalan serta Perencanaan Teknis Penyelenggar aan Jalan dan Jembatan	Jumlah Dokumen Rencana, Kebijakan, Strategi dan Teknis Pengembang an Jaringan Jalan serta Perencanaan Teknis Penyelenggar aan Jalan dan Jembatan yang Disusun	Dokumen	4	5	6.905.467.747	4	6.867.504.369	4	7.379.079.587	4	7.930.613.566	4	8.525.629.245	25	37.608.294.51 4	BIDANG JALAN DAN JEMBATAN BIDANG KELENGKAPA N JALAN BIDANG PRASARANA DAN SARANA UTILITAS KOTA UNIT PENGELOLA PENYELIDIKA N, PENGUJIAN DAN PENGUKURAN BINA MARGA	DKI JAKARTA
1.03.10.1.01.004	Pemeliharaan Rutin Jalan	Panjang Jalan yang Dipelihara dengan Pemeliharaan Rutin	KM	227,11	221,425	219.775.215.1 93	231,225	235.978.069.1 98	236,025	252.074.043.0 06	245,825	268.795.142.3 77	255,625	286.179.115.3 94	1417,235	1.262.801.585 .168	BIDANG KELENGKAPA N JALAN	DKI JAKARTA



TABEL RENCANA PROGRAM, KEGIATAN, SUB-KEGIATAN DISERTAI PAGU INDIKATIF

PERANGKAT DAERAH : 1.03.0.00.0.00.01.0000 DINAS BINA MARGA

KODE	TUJUAN/ SASARAN/ PROGRAM / KEGIATAN / SUB KEGIATAN	INDIKATO R KINERJA TUJUAN/ SASARAN/ PROGRAM / KEGIATAN / SUB KEGIATAN	SATUAN	KONDISI AWAL	CAPAIAN KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN										KONDISI AKHIR		UNIT KERJA PERANGK AT DAERAH PENANGG UNG JAWAB	LOKASI
					2026		2027		2028		2029		2030		TARGET	RP		
					TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)

																	BIDANG PRASARANA DAN SARANA UTILITAS KOTA UNIT PERALATAN DAN PERBEKALAN BINA MARGA SUKU DINAS BINA MARGA	
1.03.10.1.01.005	Pembangunan Jembatan	Panjang jembatan yang dibangun	Meter	0	51	43.300.002.682	29	42.600.000.000	30	45.369.000.000	31	48.317.900.000	32	51.458.500.000	173	231.045.402.682	BIDANG PRASARANA DAN SARANA UTILITAS KOTA BIDANG JALAN DAN JEMBATAN SUKU DINAS BINA MARGA	DKI JAKARTA
1.03.10.1.01.005	Pembangunan Flyover	Panjang Flyover yang Dibangun	Meter	0	386	364.200.005.824	0	340.560.000.000	388	73.800.000.000	0	0	0	0	774	778.560.005.824	BIDANG JALAN DAN JEMBATAN UNIT PENGADAAN TANAH BINA MARGA	DKI JAKARTA
1.03.10.1.01.005	Pemeliharaan Berkala Jalan	Panjang Jalan yang Dipelihara dengan Pemeliharaan Berkala	KM	471,82	393	211.119.256.614	400	255.594.239.167	406	297.645.585.293	413	341.302.430.109	418	387.184.957.576	2501,82	1.492.846.468.759	BIDANG JALAN DAN JEMBATAN SUKU DINAS BINA MARGA	DKI JAKARTA
1.03.10.1.01.005	Pembangunan Jalan	jumlah unit penggunaan lampu hemat energi berbasis teknologi smart system	unit	165251	185358	948.643.764.796	195539	966.544.480.407	205950	1.221.259.240.460	216591	1.278.382.220.634	227462	1.256.501.146.898	227462	5.671.330.853.195	BIDANG PENERANGAN JALAN DAN SARANA UMUM SUKU DINAS BINA MARGA	DKI JAKARTA



TABEL RENCANA PROGRAM, KEGIATAN, SUB-KEGIATAN DISERTAI PAGU INDIKATIF

PERANGKAT DAERAH : 1.03.0.00.0.00.01.0000 DINAS BINA MARGA

KODE	TUJUAN/ SASARAN/ PROGRAM / KEGIATAN / SUB KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA TUJUAN/ SASARAN/ PROGRAM / KEGIATAN / SUB KEGIATAN	SATUAN	KONDISI AWAL	CAPAIAN KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN										KONDISI AKHIR		UNIT KERJA PERANGK AT DAERAH PENANGG UNG JAWAB	LOKASI
					2026		2027		2028		2029		2030		TARGET	RP		
					TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP	TARGET	RP				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)
		Panjang jalan yang dilengkapi SJUT	meter	140175	153275		159975		166775		173675		180675		180675		BIDANG PRASARANA DAN SARANA UTILITAS KOTA	
		penambahan luas jalur pejalan kaki	m2	68519	104850		111000		117150		123300		129450		654269		BIDANG KELENGKAPAN JALAN SUKU DINAS BINA MARGA	
		Panjang Jalan yang Dibangun	KM	1,22	0,4		0,4		0,4		0,4		0,4		3,22		BIDANG JALAN DAN JEMBATAN UNIT PENGADAAN TANAH BINA MARGA	



PEMERINTAH PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA



**KEPUTUSAN KEPALA DINAS BINA MARGA
PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA**

NOMOR 19 TAHUN 2025

TENTANG

**PEMBENTUKAN TIM PENYUSUN RENCANA STRATEGIS
(RENSTRA) DINAS BINA MARGA PROVINSI DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA TAHUN 2025-2029**



**DINAS BINA MARGA
PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA**

**KEPUTUSAN KEPALA DINAS BINA MARGA
PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA**

NOMOR 19 TAHUN 2025

TENTANG

**PEMBENTUKAN TIM PENYUSUN RENCANA STRATEGIS (RENSTRA)
DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA TAHUN 2025-2029**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

KEPALA DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA,

- Menimbang** : a. bahwa berdasarkan Surat Instruksi Sekretaris Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor e-0014 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah dan Rencana Strategis Perangkat Daerah Tahun 2025-2029 melalui Sistem Informasi Rencana Pembangunan Jangka Menengah;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud di atas, perlu menetapkan Keputusan Kepala Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta tentang Pembentukan Tim Penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta tahun 2025-2029.
- Mengingat** : 1. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2024 tentang Provinsi Daerah Khusus Jakarta sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang nomor 151 Tahun 2024;
2. Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2019;
3. Peraturan Gubernur Nomor 57 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Perangkat Daerah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Gubernur Nomor 40 Tahun 2023 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Gubernur Nomor 57 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Perangkat Daerah;

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : **KEPUTUSAN KEPALA DINAS BINA MARGA TENTANG
PEMBENTUKAN TIM PENYUSUN RENCANA STRATEGIS
(RENSTRA) DINAS BINA MARGA PROVINSI DKI JAKARTA
TAHUN 2025-2029**

- KESATU : Membentuk Tim Penyusun Rencana Strategis (Renstra) Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029 dengan susunan keanggotaan dan rincian tugas sebagaimana tercantum dalam Lampiran I dan Lampiran II Keputusan Kepala Dinas ini.
- KEDUA : Biaya untuk pelaksanaan tugas Tim sebagaimana dimaksud pada diktum KESATU dibebankan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) melalui Dokumen Pelaksanaan Anggaran Perangkat Daerah/Unit Kerja pada Perangkat Daerah dan/atau sumber dana lain yang sah sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.
- KETIGA : Keputusan Kepala Dinas ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 27 - 3 - 2025

KEPALA DINAS BINA MARGA
PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA



Tembusan :

1. Gubernur DKI Jakarta
2. Wakil Gubernur DKI Jakarta
3. Sekretaris Daerah Provinsi DKI Jakarta
4. Inspektur Provinsi DKI Jakarta
5. Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi DKI Jakarta
6. Sekretaris Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
7. Para Kepala Bidang Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
8. Para Kepala Unit/Unit Pengelola/Pusat Data dan Informasi Bina Marga Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
9. Para Kepala Suku Dinas Bina Marga 5 (lima) Kota Administrasi

LAMPIRAN I
KEPUTUSAN KEPALA DINAS BINA MARGA
PROVINSI DKI JAKARTA
NOMOR : 19 TAHUN 2025
TANGGAL : 27-3-2025

Susunan Keanggotaan Tim Penyusun Rencana Strategis
Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029

- Pengarah : Kepala Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
- Ketua : Sekretaris Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
- Sekretaris : Ketua Subkelompok Program dan Pelaporan Sekretariat Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
- Koordinator Unit Kerja : 1. Para Kepala Bidang Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
2. Para Kepala Unit/Unit Pengelola/Pusat Data dan Informasi Bina Marga Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
3. Para Kepala Suku Dinas Bina Marga 5 (lima) Kota Administrasi
- Anggota : 1. Para Ketua Subkelompok Perencanaan Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
2. Ketua Subkelompok Pengembangan dan Logistik Bidang Penerangan Jalan dan Sarana Umum Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
3. Para Kepala Subbagian Tata Usaha Unit/Unit Pengelola/Pusat Data dan Informasi Bina Marga Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
4. Para Kepala Seksi Perencanaan Suku Dinas Bina Marga 5 (lima) Kota Administrasi
- Sekretariat : Pelaksana pada Subkelompok Program dan Pelaporan Sekretariat Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta

KEPALA DINAS BINA MARGA
PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA



LAMPIRAN II
KEPUTUSAN KEPALA DINAS BINA MARGA
PROVINSI DKI JAKARTA
NOMOR : 19 TAHUN 2025
TANGGAL : 27-3-2025

Rincian Tugas Tim Penyusun Rencana Strategis (Renstra)
Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029

1. Ketua
 - a. memimpin Tim dalam penyusunan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029;
 - b. menyusun rancangan awal dan rancangan akhir sesuai mekanisme yang diatur berdasarkan ketentuan yang berlaku;
 - c. menyelenggarakan forum, rapat, atau pertemuan lainnya yang diperlukan terkait dengan penyusunan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029;
 - d. mengambil keputusan dalam proses penyusunan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029;
 - e. melaporkan pelaksanaan kegiatan penyusunan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029 kepada Kepala Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta.
2. Sekretaris
 - a. melaksanakan tugas kesekretariatan pada pelaksanaan penyusunan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029;
 - b. mendokumentasikan dan melaksanakan produk naskah dinas yang diperlukan dalam penyusunan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029;
 - c. menyiapkan sarana dan prasarana yang diperlukan dalam penyusunan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029;
 - d. melaksanakan koordinasi antar unit kerja.
3. Koordinator Unit Kerja
 - a. membantu ketua dalam pelaksanaan penyusunan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029 khususnya pada unit kerja masing-masing;
 - b. memberikan arahan kepada Anggota Tim Penyusun Renstra pada Unit Kerja masing-masing.
4. Anggota
 - a. menyiapkan data dan informasi serta materi pendukung lainnya yang diperlukan dalam penyusunan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029;
 - b. membantu merumuskan rancangan awal dan rancangan akhir Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029;
 - c. melaksanakan tugas lain terkait penyusunan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029 yang diberikan oleh Ketua Tim;
 - d. bertanggung jawab atas pelaksanaan tugasnya kepada Kepala Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta.
5. Sekretariat
 - a. melaksanakan fungsi kesekretariatan dalam rangka mendukung tugas Sekretaris Tim Penyusun Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029;

- b. melaksanakan pendokumentasian dan pengadministrasian kegiatan penyusunan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029;
- c. menyiapkan pertemuan atau rapat dalam rangka kegiatan penyusunan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029;
- d. mengoordinasikan penyiapan bahan dan materi substansi dalam rangka penyusunan Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029;
- e. mengoordinasikan pengolahan data dan informasi dalam rangka penyusunan rancangan awal dan rancangan akhir Renstra Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Tahun 2025-2029.

KEPALA DINAS BINA MARGA
PROVINSI DKI JAKARTA KHUSUS IBUKOTA JAKARTA

