

Laporan Tahunan Badan Pengatur Jalan Tol 2023  
*Annual Report National Toll Road Authority 2023*

# PENINGKATAN KUALITAS KONEKTIVITAS MELALUI JALAN TOL

IMPROVING THE QUALITY OF CONNECTIVITY VIA TOLL ROADS



#konektivitasuntuknegeri



Laporan Tahunan Badan Pengatur Jalan Tol 2023  
*Annual Report National Toll Road Authority 2023*

# PENINGKATAN KUALITAS KONEKTIVITAS MELALUI JALAN TOL

IMPROVING THE QUALITY OF CONNECTIVITY VIA TOLL ROADS



#konektivitasuntuknegeri







**Sanksi Pelanggaran Pasal  
Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta**

1. Setiap Orang yang dengan tanpa hak melakukan pelanggaran hak ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 100.000.000 (seratus juta rupiah).
2. Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf f, dan/atau huruf h untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
3. Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf e, dan/atau huruf g untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).
4. Setiap Orang yang memenuhi unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang dilakukan dalam bentuk pembajakan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 4.000.000.000,00 (empat miliar rupiah).

# DAFTAR ISI (TABLE OF CONTENTS)

<b>6</b> <b>Daftar Isi</b> <i>(Table of Contents)</i>	<b>46</b> <b>Market Update</b> <i>(Market Update)</i>	<b>158</b> <b>Artikel</b> <i>(Articles)</i>
<b>8</b> <b>Sambutan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat</b> <i>(Welcoming Remarks from The Minister of Public Works and Housing)</i>	48 Jalan tol yang selesai dan beroperasi pada 2023 <i>(Toll Roads Operating in 2023)</i>	160 Mendorong Terwujudnya Jalan Tol Berkelanjutan <i>(Encouraging the Realization of Sustainable Toll Roads)</i>
<b>12</b> <b>Laporan Eksekutif Kepala BPJT</b> <i>(Head of NTRA Executive Report)</i>	70 Ruas jalan tol dilelang tahun 2023 <i>(Toll Road Section Tendered in 2023)</i>	170 Selayang Pandang Jalan Tol di Indonesia <i>(An Overview of Toll Roads in Indonesia)</i>
<b>16</b> <b>Sekilas Profil BPJT 2023</b> <i>(NTRA Profile 2023)</i>	74 Kinerja Keuangan Badan Usaha Jalan Tol <i>(Financial Performance of Toll Road Business Entities)</i>	<b>174</b> <b>Penutup</b> <i>(Closing Remarks)</i>
<b>20</b> <b>Struktur Organisasi Badan Pengatur Jalan Tol Kementerian PUPR</b> <i>(Organizational Structure of National Toll Road Authority)</i>	92 Kinerja Operasional Badan Usaha Jalan Tol 2023 <i>(Performance of Toll Road Business Entities in 2023)</i>	<b>178</b> <b>Daftar BUJT</b> <i>(List of TRBE)</i>
<b>28</b> <b>Sudut Pandang BPJT, Apa &amp; Siapa?</b> <i>NTRA, What is it, and Who are Involved?</i>	<b>124</b> <b>Fokus Utama</b> <i>(Main Focus)</i>	
<b>40</b> <b>Ringkasan Kinerja BPJT 2023</b> <i>(NTRA Performance Summary 2023)</i>	126 Multi Lane Free Flow, Uji coba di Tol Bali Mandara <i>(Multi Lane Free Flow Starting From Bali Mandara)</i>	
	132 Memacu Segitiga Emas Joglosemar <i>(Supercharging The Potential of Joglosemar's Golden Triangle)</i>	
	138 Akses Tol Makassar New Port Dukung Pengembangan Indonesia Timur <i>(Makassar New Port Toll Access Road Supports the Development of Eastern Indonesia)</i>	
	142 Mengupayakan Keselamatan di Jalan Tol <i>(Realizing Safety on Toll Roads)</i>	
	150 Mudik dan Nataru, Melampaui Rutinitas <i>(More Travellers Hit The Roads to Mudik During Eid, Christmas, and New Year)</i>	





# SAMBUTAN MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT

---

*Welcoming Remarks from the Minister of Public  
Works and Housing*





## M. BASUKI HADIMULJONO

Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

### Sambutan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

Jalan tol di Indonesia semakin panjang dan membentuk jaringan. Hingga akhir 2023, total panjang jalan tol mencapai 2.839 kilometer. Angka ini bisa dilihat sebagai sebuah pencapaian, namun sekaligus sebagai sebuah tanggung jawab.

Jalan tol memiliki peran penting sebagai “backbone” atau tulang punggung dalam konektivitas antarwilayah. Ketika satu dengan wilayah lain terhubung dengan baik dan tanpa hambatan, jalan tol akan berperan untuk meningkatkan efisiensi biaya logistik. Kita meyakini, hanya dengan ketersediaan konektivitas yang lebih baik, maka investasi dan penciptaan lapangan kerja juga akan menjadi lebih baik.

Mengutip amanat Presiden Joko Widodo dalam peringatan Hari Bhakti PU ke-78 di Istana Merdeka pada 4 Desember 2023 silam, beliau mengutarakan dasar Pemerintah untuk memprioritaskan pembangunan infrastruktur. Yang pertama adalah untuk menciptakan efisiensi biaya

logistik. Sebab, dengan biaya logistik yang efisien, daya saing investasi Indonesia akan meningkat.

Kita harus menyadari, saat ini setiap negara tengah berkompetisi dengan negara-negara lain untuk menarik investasi. Salah satu prasyaratnya adalah ketersediaan infrastruktur. Investor tidak akan datang dan berinvestasi kalau infrastruktur minim. Itu berarti infrastruktur memiliki peran mendasar dalam meningkatkan daya saing bangsa.

Infrastruktur juga penting untuk menumbuhkan titik-titik pertumbuhan ekonomi baru di sepanjang koridor jalan tol. Mesti diingat pula, konektivitas yang baik tidak melulu hanya ditujukan untuk meningkatkan sektor ekonomi, namun juga untuk memperkuat sosial dan budaya.

Ketika orang bisa bepergian dari satu daerah ke daerah lain dengan mudah, maka akan membuat satu dengan yang lain saling mengenal budaya daerah lain.

Dengan demikian, semakin kuat pula rasa persatuan sebagai anak bangsa. Itulah sebabnya, infrastruktur bersifat mempersatukan.

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) mendapatkan mandat untuk memastikan agar konektivitas tersebut dapat terus ditingkatkan dengan kualitas yang semakin baik. Peningkatan kualitas itu berarti memastikan tata kelola jalan tol dijalankan dengan penuh tanggung jawab sesuai peraturan perundang-undangan.

Untuk itu kelola jalan tol mesti dilakukan dengan prinsip kehati-hatian, mulai dari hulu sampai hilir, dari lelang, pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, operasional dan pemeliharaan jalan tol hingga pengambilalihan konsesi. Kementerian PUPR selaku regulator memastikan setiap tahap dilaksanakan dengan cermat sesuai regulasi.

Jalan tol akan terus berkembang khususnya dalam peningkatan pelayanan jalan tol. Saat ini, Kementerian PUPR sudah mulai menguji coba sistem transaksi nirsentuh atau *Multi Lane Free Flow* untuk meningkatkan kelancaran perjalanan dan memberikan kemudahan pembayaran tarif tol. Ke depan, hal ini akan menjadi batu lompatan dalam meningkatkan pelayanan di jalan tol.

Untuk itu, saya menyambut baik Buku Laporan Badan Pengatur Jalan Tol 2023 dengan tema “PENINGKATAN KUALITAS KONEKTIVITAS MELALUI JALAN TOL”. Perkembangan jalan tol sepanjang 2023 terangkum dalam buku ini selain juga beberapa hal khusus tol yang memang penting untuk diangkat, salah satunya mengenai uji coba sistem transaksi nirsentuh di Jalan Tol Bali Mandara.

Saya juga mengapresiasi jajaran Badan Pengatur Jalan Tol periode 2023-2027 yang belum lama dilantik namun telah bekerja keras untuk meningkatkan kinerja dan kredibilitas organisasi. Upaya yang telah dilakukan itu telah terangkum dengan baik di dalam buku ini. Akhir kata, selamat membaca.

Jakarta, Desember 2023

  
M. Basuki Hadimuljono





Jalan tol memiliki peran penting sebagai “backbone” atau tulang punggung dalam konektivitas antarwilayah.

Toll roads play an important role as the backbone of connectivity between areas.

## Welcoming Remarks from The Minister of Public Works and Housing

Toll roads in Indonesia continue to grow longer and have formed a network. By the end of 2023, the total length of toll roads has reached 2,839 kilometers. This number can be seen as both an achievement and a responsibility.

Toll roads play an important role as the backbone of connectivity between areas. By connecting one area to another smoothly and without difficulties, toll roads help to improve the efficiency of logistical costs. We believe that better connectivity will lead to increased investment and job creation.

Quoting President Joko Widodo’s statement during the commemoration of the 78th Public Worker Service Day at the Merdeka Palace on 4 December 2023, he spoke about the Government’s reasoning for prioritizing infrastructure development. The first is to improve the efficiency of logistical costs. Lower logistical costs will improve the appeal of investing in Indonesia.

We must understand that every country around the globe is currently competing against one another to attract investment. One of the prerequisites for a good investment environment is the availability of infrastructure. Investor will not seek to invest in countries with poor infrastructure. This means that infrastructure plays a fundamental role in boosting the competitive edge of our nation.

Infrastructure is also important in developing new economic growth opportunities along the toll road corridor. It is also important to remember that good connectivity aims to boost not only the economic sector, but also the social and cultural sectors.

When people have easy access to travel between areas and regions, it will also be easier for them to get to know the cultures of other places. Thus, will strengthen our sense of unity as a nation. This is how infrastructure can promote unity.

The Ministry of Public Works and Housing (PUPR) is responsible for ensuring that such connectivity continues to improve in quality. To do that, toll road management must be carried out responsibly and in accordance with the applicable laws and regulations.

As such, toll road management must be conducted with caution, from the producers to the end users, from auction, funding, technical planning, construction implementation, operation and maintenance of toll roads to concession takeover. The Ministry of Public Works and Housing, as the regulator, ensures that each stage is thoroughly carried out in accordance with the applicable regulations.

Toll roads will continue to grow and improve, especially in terms of its services. Currently, the Ministry of Public Works and Housing has begun trying out a contactless or multi-lane free flow transaction system to improve the smoothness of traffic and make toll payments easier. In the future, this system is expected to serve as an important milestone in improving toll road services.

Therefore, I sincerely welcome the publication of the 2023 Report of the National Toll Road Authority with the theme of “IMPROVING THE QUALITY OF CONNECTIVITY THROUGH TOLL ROADS”. This report summarizes the development of toll roads in 2023, as well as numerous toll road-related issues worth highlighting, such as the trial of the contactless transaction system on the Bali Mandara Toll Road.

I would also like to acknowledge and thank the staff of the National Toll Road Authority for the 2023–2027 period, who, despite their recent appointment, have worked hard to improve the performance and credibility of their organization. Their efforts have also been thoroughly summarized in this report. I hope you find this report beneficial.

Jakarta, December 2023

M. Basuki Hadimuljono

# LAPORAN EKSEKUTIF KEPALA BPJT

---

*Head of NTRA Executive Report*







**IR. MIFTACHUL MUNIR, M.T.**

**Kepala Badan Pengatur Jalan Tol**

### Sambutan Kepala Badan Pengatur Jalan Tol

**S**emakin panjang jalan tol yang dibangun dan beroperasi, semakin kompleks tata kelola yang harus dijalankan. Sementara, penyelenggaraan jalan tol bukan hanya membangun dan mengoperasikan, namun juga merencanakan, melakukan kajian kelayakan, melelang proyek, hingga melakukan pengawasan.

Dengan banyaknya aspek yang harus dikelola dalam penyelenggaraan jalan tol, maka tugas tersebut didelegasikan kepada beberapa instansi di bawah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR). Dalam hal ini, Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT), berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No 6 Tahun 2023 tentang Badan Pengatur Jalan Tol diberi tugas dan wewenang untuk melaksanakan perusahaan jalan tol serta melakukan pengawasan perusahaan jalan tol.

Secara ringkas, tugas BPJT mencakup melaksanakan pengadaan investasi, merekomendasikan tarif dan penyesuaian

tarif jalan tol kepada Menteri PUPR, hingga melakukan pengawasan terhadap badan usaha dalam pelaksanaan perusahaan jalan tol. Dalam melaksanakan tanggung jawabnya, BPJT berkoordinasi erat dengan Direktorat Jenderal Bina Marga dan Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan yang juga memiliki tugas serta tanggung jawab tersendiri dalam penyelenggaraan jalan tol.

Untuk menghindari tumpang tindih peran antara BPJT, Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan serta Direktorat Jenderal Bina Marga, sekaligus untuk menekan ketidakefisienan dan ketidakefektifan program, kini telah disusun rencana umum jalan tol untuk 40 tahun ke depan. Dengan demikian, pembangunan jalan tol nantinya harus mengikuti *sorting list* yang sudah ada dalam *masterplan*.

Oleh karena itu, memastikan tata kelola penyelenggaraan jalan tol berjalan dengan penuh kehati-hatian merupakan hal yang sangat penting. Dengan tata kelola yang

baik, iklim investasi dapat terjaga sekaligus memberikan manfaat maksimal kepada masyarakat. Agar tugas dan tanggung jawab itu bisa optimal, diperlukan sistem yang terintegrasi yang dapat diperiksa dari waktu ke waktu secara *real time*. Sistem semacam itu penting karena pengelolaan jalan tol semakin kompleks ke depannya.

Sebagai contoh, ketika Badan Usaha Jalan Tol mengajukan kenaikan tarif, sudah semestinya semua indikator Standar Pelayanan Minimal (SPM) semestinya sudah terekam dalam sistem. Dengan demikian, pemeriksaan manual hanya diperlukan ketika Badan Usaha Jalan Tol melakukan *self-assesment* dan konsultan Pengendali Mutu Independen (PMI) memeriksa kecocokan laporan dengan fakta di lapangan.

Dalam kerangka itulah, Laporan BPJT 2023 bertema “PENINGKATAN KUALITAS KONEKTIVITAS MELALUI JALAN TOL” menjadi sangat relevan. Setiap tahun, ratusan kilometer jalan tol selesai dibangun dan beroperasi, sementara ratusan kilometer lainnya sedang dibangun atau akan dibangun. Hampir pasti, semakin panjang jalan tol beroperasi, semakin meningkat pula konektivitas antarwilayah.

Namun, itu belum cukup. Selain konektivitas yang meningkat, kualitas dari konektivitas pun harus semakin baik. Dalam hal ini, BPJT berperan untuk memastikan kebijakan yang menjadi wewenangnya bisa terimplementasi dengan tata kelola yang obyektif.

Secara umum, buku ini memaparkan kinerja Badan Usaha Jalan Tol sepanjang 2023 serta beberapa isu yang relevan dalam penyelenggaraan jalan tol sepanjang 2023, semisal sistem transaksi nirsentuh atau *Multi Lane Free Flow*. Dengan segala keterbatasan, tentu tidak semua hal bisa termuat dalam catatan ini. Namun demikian, kiranya buku ini bisa memberikan gambaran mengenai perkembangan penyelenggaraan jalan tol yang terjadi sepanjang 2023. Selamat membaca!

Jakarta, Desember 2023

  
Ir. Miftachul Munir, M.T.



Secara umum, buku ini memaparkan kinerja Badan Usaha Jalan Tol sepanjang 2023 serta beberapa isu yang relevan dalam penyelenggaraan jalan tol sepanjang 2023.

*In general, this book describes the performance of toll road business entities in 2023.*

## Head of NTRA Executive Report

---

**T**he longer the toll road that is built and operates, the more complex the governance that must be carried out. Meanwhile, toll road management is not only about building and operating, but also planning, conducting feasibility studies, tendering projects, and supervising.

With so many aspects that must be managed in toll road administration, this task is delegated to several agencies under the auspices of the Ministry of Public Works and Housing (PUPR). In this case, the National Toll Road Authority (NTRA), based on Regulation of the Minister of Public Works and Housing No. 6 of 2023 concerning the National Toll Road Authority, is given the task and authority to carry out toll road concessions and supervise toll road concessions.

In short, NTRA's duties include the implementation of investment procurement, recommending toll road tariffs and tariff adjustments to the Minister of Public Works and Housing, and supervising business entities in the implementation of toll road concessions. In carrying out its responsibilities, NTRA works closely with the Directorate General of Highways and the Directorate General of Public Works and Housing Infrastructure Financing, all of which also have their own duties and responsibilities in the operations of toll roads.

To avoid overlapping roles between NTRA,

the Directorate General of Public Works and Housing Infrastructure Financing, and the Directorate General of Highways, as well as to reduce program inefficiency and ineffectiveness, a general toll road plan for the next 40 years has now been prepared. Thus, future toll road construction must follow the sorting list included in the master plan.

Therefore, ensuring that toll road management is carried out with the utmost care is very important. With good governance, the investment climate can be maintained while providing maximum benefits to society. In order to optimize such duties and responsibilities, an integrated system that can be checked in real time is needed. Such a system is crucial because toll road management will become increasingly complex in the future.

For example, when a toll road business entity proposes a tariff increase, all minimum service standard (Standar Pelayanan Minimal/SPM) indicators should have been recorded in the system. Thus, manual inspection is only needed when

toll road business entities carry out self-assessments and Independent Quality Control (Pengendali Mutu Independen/PMI) consultants check the accuracy of reports with facts in the field.

It is in this framework, the 2023 NTRA Report with the theme of "IMPROVING THE QUALITY OF CONNECTIVITY THROUGH TOLL ROADS" becomes particularly relevant. Every year, hundreds of kilometers of toll roads are completed and operational, while hundreds of kilometers more are being built or will be built. It is almost certain, that the longer the length of the toll road that operates, the greater the connectivity between regions will increase.

However, that alone is not enough. Apart from increasing connectivity, the quality of connectivity should also improve. In this case, NTRA plays a role in ensuring that the policies under its authority can be implemented with objective governance.

In general, this book describes the performance of toll road business entities in 2023, as well as several relevant issues in toll road operations throughout 2023, such as the contactless transaction systems known as the Multi Lane Free Flow. With all the limitations, not everything can be included in this note. However, it is hoped that this book can provide an overview of developments in toll road implementation that happened throughout 2023. I hope you find the book beneficial!

Jakarta, December 2023

Ir. Miftachul Munir, M.T.

# SEKILAS PROFIL BPJT 2023

---

*NTRA Profile 2023*





# SEKILAS PROFIL BPJT 2023



## Tentang BPJT

Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) adalah badan yang berwenang untuk melaksanakan sebagian wewenang Pemerintah dalam penyelenggaraan jalan tol yang meliputi perusahaan Jalan Tol sehingga dapat memberikan manfaat bagi masyarakat.

Keberadaan BPJT diamanatkan oleh Undang-undang No. 38 tahun 2004 tentang Jalan, diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol dan ditetapkan melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 6 Tahun 2023 tentang Badan Pengatur Jalan Tol.

## Tugas BPJT

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 6 Tahun 2023 tentang Badan Pengatur Jalan Tol, pada Pasal 5 terkait tugas BPJT dijelaskan bahwa BPJT mempunyai wewenang untuk melakukan sebagian wewenang Pemerintah dalam penyelenggaraan Jalan Tol yang meliputi, perusahaan Jalan Tol untuk memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi negara dan kemakmuran rakyat.

## Fungsi BPJT

Pasal 6 menjelaskan bahwa dalam melaksanakan tugas, BPJT menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

- a. Melakukan pengadaan investasi Jalan Tol melalui pelelangan secara transparan dan terbuka;
- b. Merekomendasikan kepada Menteri untuk tarif awal dan penyesuaian tarif Tol;
- c. Merekomendasikan kepada Menteri untuk melakukan pengambilalihan hak perusahaan Jalan Tol yang telah selesai masa konsesinya dan pengoperasian;
- d. Merekomendasikan kepada Menteri untuk melakukan pengambilalihan hak sementara perusahaan Jalan Tol yang gagal dalam pelaksanaan Konsesi, untuk kemudian dilelangkan kembali pengusahannya; dan
- e. Melakukan pengawasan terhadap Badan Usaha atas pelaksanaan kewajiban perjanjian perusahaan Jalan Tol dan melaporkannya secara periodik kepada Menteri.

# NTRA OVERVIEW



## About NTRA

*The National Toll Road Authority (NTRA) is an organization authorized to execute part of toll road administration, which includes toll road operations so that it can provide benefits to the community.*

*The existence of NTRA is ordered in Law Number 38 of 2004 on Roads, set out in Government Regulation Number 15 of 2005 on Toll Roads, and provided in Regulation of the Minister of Public Works Number 6 of 2023 on the National Toll Road Authority.*

## Duties of NTRA

*Based on the Regulation of the Minister of Public Works and Public Housing No. 6 of 2023 concerning the National Toll Road Authority, Article 5 regarding the duties of BPJT explains that BPJT has the authority to carry out part of the Government's authority in the implementation of Toll Roads which includes, managing Toll Roads to provide maximum benefits for the state and the prosperity of the people.*

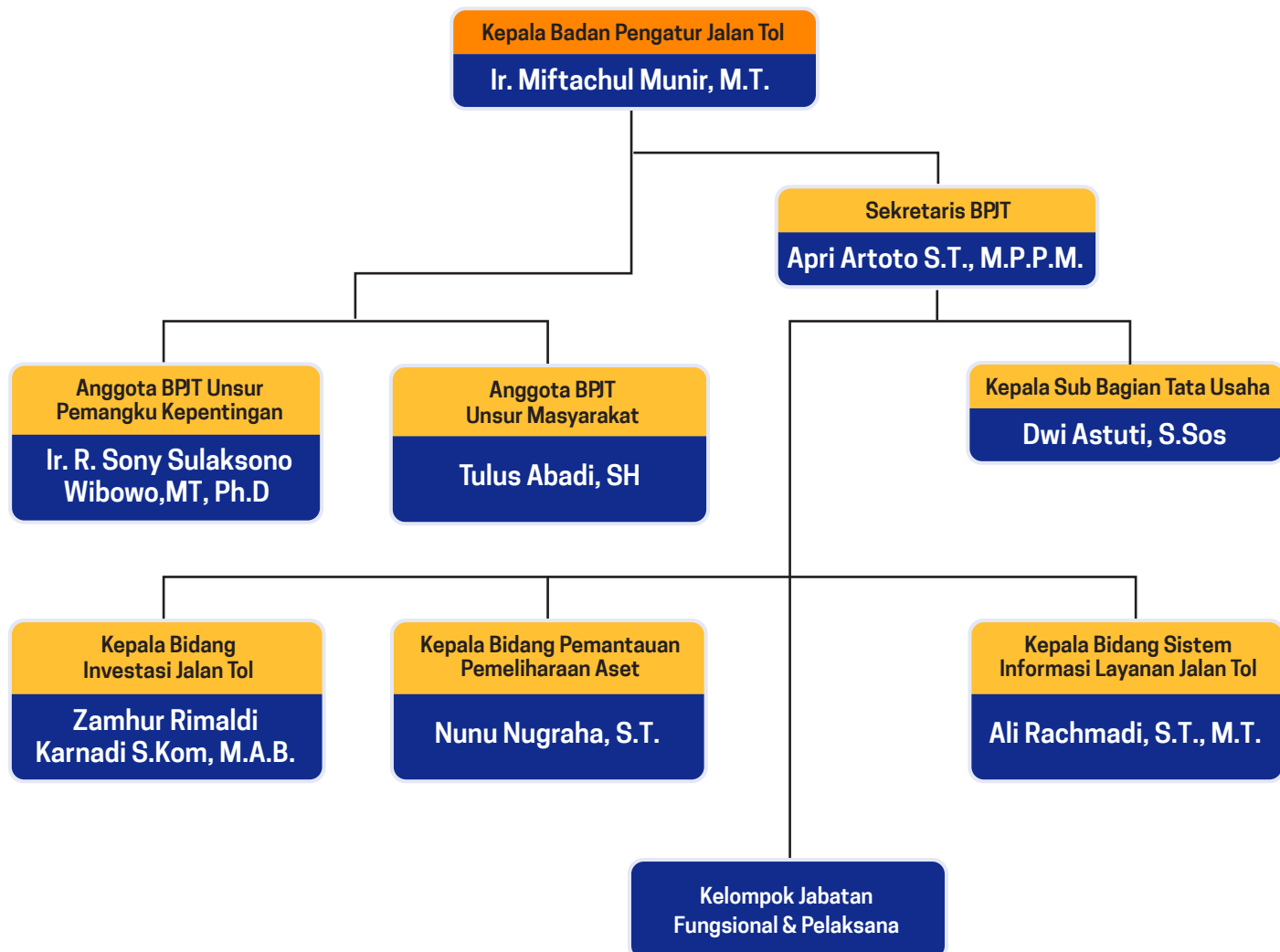
## NTRA Functions

*Article 6 explains that in carrying out its duties, NTRA carries out the following functions:*

- a. Procuring Toll Road investment through transparent and open auctions;*
- b. Recommending to the Minister for initial tariffs and adjustments to Toll tariffs;*
- c. Recommending to the Minister to take over Toll Road concession rights that have completed their concession and operation period;*
- d. Recommending to the Minister to take over temporary Toll Road concession rights that have failed in the implementation of the Concession, to then re-auction their concession rights; and*
- e. Supervising Business Entities for the implementation of Toll Road concession agreement obligations and reporting them periodically to the Minister.*

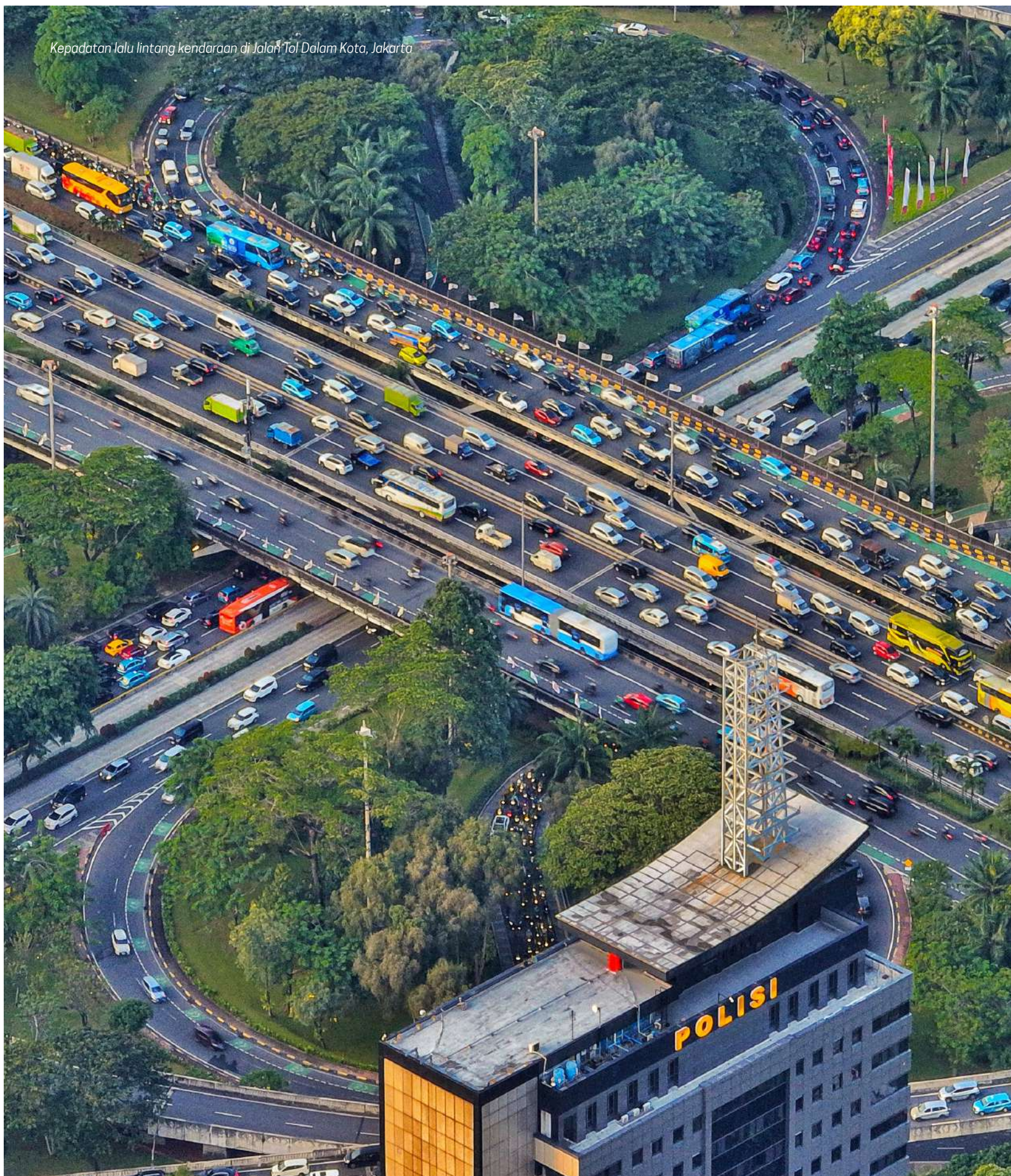


## Struktur Organisasi Badan Pengatur Jalan Tol Kementerian PUPR





*Kepadatan lalu lintas kendaraan di Jalan Tol Dalam Kota, Jakarta*





# PROFIL KEPALA & ANGGOTA BPJT

(PROFILE OF THE NTRA'S BOARDS)

## IR. MIFTACHUL MUNIR, M.T.

Kepala Badan Pengatur Jalan Tol

### Pendidikan:

- Magister Teknik Institut Teknologi Bandung, Bandung (2004)
- Sarjana Teknik Sipil Universitas Brawijaya, Malang (1987)

### Riwayat Pekerjaan/Jabatan:

- Kepala Badan Pengatur Jalan Tol, Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian PUPR (2023-sekarang)
- Direktur Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan (SSPJ) Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian PUPR (2020-2023)
- Kepala Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional XIII Makassar, Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR (2017-2020)



# PROFIL KEPALA & ANGGOTA BPJT

(PROFILE OF THE NTRA'S BOARDS)

## IR. R. SONY SULAKSONO WIBOWO, MT, PH.D

Anggota BPJT Unsur Pemangku Kepentingan

### Pendidikan:

- Doctor of Philosophy of Chulalongkorn University (CU), Thailand (sandwich program between CU and Hokkaido University, Japan; (2008)
- Master Program of School of Civil and Environmental Engineering, Nanyang Technological University (NTU), Singapore (2005)
- Magister Teknik Sipil, Institut Teknologi Bandung, Bandung (1998)
- Sarjana Teknik Sipil, Institut Teknologi Bandung, Bandung (1992)

### Riwayat Pekerjaan:

- Anggota Badan Pengatur Jalan Tol (2023-sekarang)
- Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Wilayah Jawa Barat (2012-2023)
- Ketua Program Studi Magister dan Doktor Teknik Sipil ITB (2018 - 2022)
- Ketua Program Studi Magister Sistem dan Teknik Jalan Raya ITB (2012-2016)
- Ketua Forum Transportasi antar Perguruan Tinggi, FSTPT (2012-2014)



## TULUS ABADI, SH

Anggota BPJT Unsur Masyarakat

### Pendidikan:

- Sarjana Hukum Universitas Jenderal Soedirman Purwokerto (1996)

### Riwayat Pekerjaan:

- Anggota Badan Pengatur Jalan Tol (2023-sekarang)
- Ketua Pengurus Harian YLKI, dua periode (2015-2020, 2020-2025)
- Anggota Komisi Keamanan Hayati, Kementerian LHK (2015-2020)
- Pemred majalah Warta Konsumen YLKI (2015-2020)
- Anggota Dewan Transportasi Kota Jakarta, Pemprov DKI Jakarta, dua periode (2010-2013)



# PROFIL SEKRETARIS DAN KEPALA BIDANG SEKRETARIAT BPJT

(NTRA SECRETARY AND HEAD OF DIVISION PROFILE)



## APRI ARTOTO S.T., M.P.P.M.

Sekretaris BPJT

### Pendidikan:

- Master of Public Policy University of Southern California (2000)
- S1 Teknik Sipil Universitas Trisakti (1994)

### Riwayat Pekerjaan/Jabatan:

- Sekretaris Badan Pengatur Jalan Tol (2023-sekarang)
- Kepala Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Jawa Timur-Bali, Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian PUPR (2022-2023)
- Kepala Subdirektorat Strategi, Program, dan Anggaran, Direktorat Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan, Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian PUPR (2021-2022)

## ZAMHUR RIMALDI KARNADI, S.KOM, M.A.B

Kepala Bidang Investasi Jalan Tol

### Pendidikan:

- S2 Administrasi Bisnis Institut Teknologi Bandung (2006)
- S1 Teknik Informatika Universitas Pelita Harapan (2004)

### Riwayat Pekerjaan/Jabatan:

- Kepala Bidang Investasi Jalan Tol, Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol (2023-sekarang)
- Kepala Subbagian Administrasi dan Kepegawaian, Bagian Umum, Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol (2021-2023)
- Kepala Subbidang Persiapan dan Pelayanan Investasi, Bidang Investasi, Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol (2014-2021)



# PROFIL SEKRETARIS DAN KEPALA BIDANG SEKRETARIAT BPJT

(NTRA SECRETARY AND HEAD OF DIVISION PROFILE)

## NUNU NUGRAHA, S.T.

Kepala Bidang Pemantauan Pemeliharaan Aset

### Pendidikan:

- S1 Teknik Transportasi Universitas Krisnadwipayana (2009)

### Riwayat Pekerjaan/Jabatan:

- Kepala Bidang Pemantauan dan Pemeliharaan Aset, Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol (2023-sekarang)
- Kepala Bidang Teknik, Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol (2023-2023)
- Kepala Bidang Keterpaduan Pembangunan Infrastruktur Jalan, Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional DKI Jakarta - Jawa Barat (2020-2023)



## ALI RACHMADI, ST., M.T.

Kepala Bidang Sistem Informasi Layanan Jalan Tol

### Pendidikan:

- S2 Magister Teknik Sipil, Universitas Indonesia (2001)
- S1 Teknik Sipil, Universitas Jayabaya (1999)

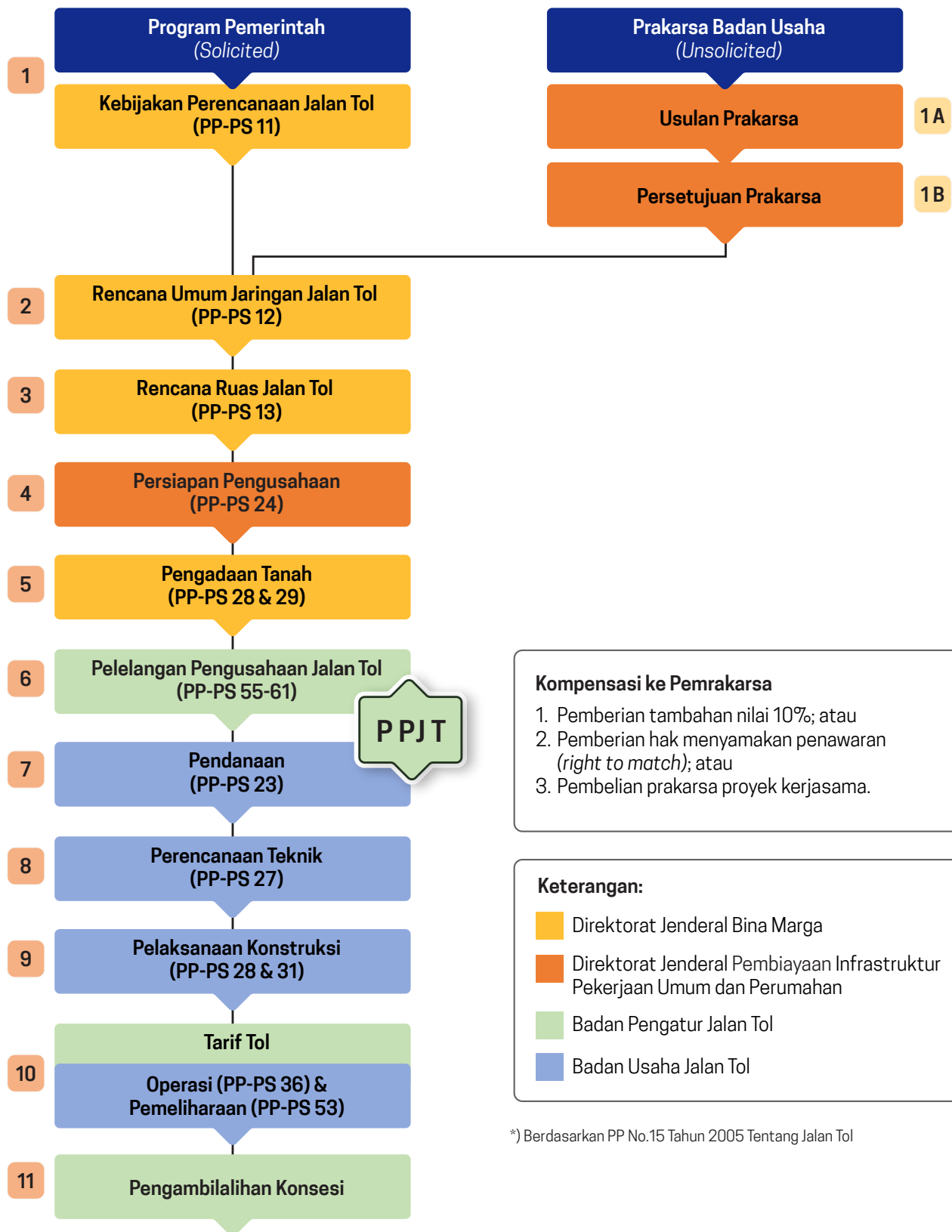
### Riwayat Pekerjaan/Jabatan:

- Kepala Bidang Sistem Informasi Layanan Jalan Tol, Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol (2023-sekarang)
- Kepala Bidang Operasi dan Pemeliharaan, Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol (2021-2023)
- Kepala Bidang Pembangunan Jalan dan Jembatan, Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Provinsi Sumatera Selatan (2020-2021)





# Proses Bisnis KPBU Jalan Tol



Jembatan Ogan, Jalan Tol Kayu Agung – Palembang – Betung

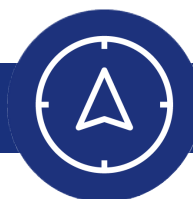


# SUDUT PANDANG BPJT, APA & SIAPA?



**IR. MIFTACHUL MUNIR, M.T.**

Kepala Badan Pengatur Jalan Tol



## Apa perbedaan BPJT di era bapak dibanding sebelumnya?

Sesuai dengan Peraturan Menteri PUPR No. 06 Tahun 2023, perbedaan BPJT di era saat ini dibanding sebelumnya terletak pada fokusnya dalam perusahaan dan pengawasan jalan tol. Sebelumnya, BPJT mencakup empat parameter, yakni pengaturan, pembinaan, perusahaan, dan pengawasan, tetapi kini lebih fokus pada perusahaan dan pengawasan. BPJT kini berperan layaknya sebagai *agent of contract* dan Penanggung Jawab Proyek Kerja Sama (PJPK).

Fungsi pengaturan, pembinaan, serta pengawasan penyelenggaraan jalan tol telah berpindah ke lembaga struktural seperti DJPI dan Bina Marga, sedangkan BPJT sendiri adalah lembaga non-struktural. BPJT juga berupaya membangun tata kelola yang baik (GCG) melalui 10 rencana aksi dengan KPK, dengan tujuan memperjelas peran BPJT agar tidak tumpang tindih dengan DJPI dan Bina Marga. Pihak KPK juga menyoroti

ketidakefisienan dan ketidakefektifan program, yang menyebabkan kerugian bagi BUJT dan pemerintah, sehingga kami telah menyusun rencana umum untuk 40 tahun ke depan.

## Bagaimana struktur kepengurusan BPJT yang baru?

Struktur kepengurusan BPJT yang baru memiliki perubahan signifikan. Struktur lama dengan lima eselon tiga, yakni bidang investasi, teknik, pendanaan, operasi, dan umum, telah mengalami perubahan. Bidang teknik, pendanaan, dan operasi telah dipindahkan ke DJPI dan Bina Marga, sedangkan bidang umum diturunkan menjadi eselon empat. Hanya bidang investasi yang tetap ada. Selain itu, BPJT juga menambahkan dua bidang baru, yaitu Bidang Sistem Informasi Layanan Jalan Tol dan Bidang Pemantauan Pemeliharaan Aset.

Peran spesifik BPJT di era saat ini adalah mengambil peran dalam mengendalikan *timeline* dan hasil akhir atau *performance* di bidang perusahaan. BPJT akan memantau pelaksanaan proyek, misalnya dalam hal penundaan pelaksanaan atau masalah pengadaan lahan. BPJT akan berperan dalam pengaturan perusahaan, sedangkan aspek teknis ditentukan oleh Bina Marga dan aspek finansial oleh DJPI. BPJT harus melakukan konsultasi dan mendapatkan surat rekomendasi dari Bina Marga dan DJPI sebelum mengajukan surat tertentu terkait perusahaan ke Menteri. Proses ini mungkin agak lebih panjang, tetapi akan membuat tata kelola menjadi lebih baik dan memberikan kepastian kepada investasi bahwa keputusan yang diambil tidak merugikan masyarakat. Tujuan dari perubahan ini adalah untuk memastikan tata kelola yang baik dalam kontrak investasi tol yang bersifat jangka panjang, yakni 40-50 tahun, dengan harapan mengeliminasi potensi penyimpangan di masa mendatang.

## Apa peran spesifik kedua bidang baru yang ditambahkan pada BPJT?

Bidang Sistem Informasi Layanan Jalan Tol di BPJT memiliki peran penting dalam membangun sistem *e-monitoring real time* yang mengintegrasikan berbagai aspek administrasi, mulai dari perencanaan hingga penyerapan anggaran. Sistem ini bertujuan untuk memberikan informasi yang lebih transparan dan dapat diakses oleh masyarakat untuk memantau perkembangan industri tol. Misalnya, sistem ini akan memudahkan pengawasan terhadap pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM) untuk kenaikan tarif tol.

Selain itu, BPJT juga akan memanfaatkan sistem ini untuk memantau progres konstruksi, perubahan kepemilikan, dan berbagai hal terkait perusahaan jalan tol. Sistem *e-monitoring* ini direncanakan akan selesai dan siap digunakan akhir 2024. BPJT sudah memiliki beberapa sistem *monitoring*, tetapi masih bersifat *stand alone*. Dengan integrasi ini, diharapkan akan memberikan informasi yang lebih lengkap dan terintegrasi.



# NTRA, WHAT IS IT, AND WHO ARE INVOLVED?

**IR. MIFTACHUL MUNIR, M.T.**

Head of the National Toll Road Authority

## How is NTRA different during your tenure compared to before?

*In accordance with Regulation of the Minister of Public Works and Housing No. 06 of 2023, the clear difference between the past and current NTRA lies in its focus on both the concession and supervision of toll roads. Previously, NTRA encompassed four parameters: regulation, development, concession, and supervision. However, now it primarily focuses on concession and supervision. NTRA now acts as both an agent of contract and a project cooperation manager (Penanggung Jawab Proyek Kerja Sama/PJPK).*

*The functions of regulating, developing, and supervising the operations of toll roads have been transferred to structural institutions, such as the Directorate General of Infrastructure Financing (DJPI) and Directorate General of Highways (Bina Marga), while NTRA itself is a non-structural institution. NTRA also strives to build good corporate governance (GCG) through 10 action plans with the Corruption Eradication Commission (KPK), with the aim of clarifying NTRA's role to avoid overlapping with DJPI and Bina Marga. KPK also highlighted the inefficiency and ineffectiveness of the program, which caused losses for TRBEs and the government. Therefore, we have developed a master plan for the next 40 years.*

## How is the organizational structure of the new NTRA?

*The new NTRA organizational structure has significant modifications. The old echelon III structure had five divisions, namely investment, technical, funding, operations, and general, all of which have changed. The technical, funding, and operations divisions have been transferred to DJPI and Bina Marga, while the general division has been demoted to echelon four. Only the investment division remains unchanged. Furthermore, NTRA has added two new departments, namely the Toll Road Service Information System Department and the Asset Maintenance Monitoring Department.*

*Currently, NTRA plays a special function in controlling the timeline and end results or performance in the concessions division. NTRA is in charge of monitoring project implementation, such as implementation delays or land acquisition issues. While NTRA handles the concessions, Bina Marga determines the technical aspects and DJPI manages the financial parts. NTRA must consult and obtain a recommendation letter from Bina Marga and DJPI before submitting a development-related letter to the Minister. This process may take a bit longer, but it will improve governance and provide investment certainty that the decisions made will not harm the community. The aim of this change is to ensure good governance in long-term toll investment contracts that last 40–50 years, with the hope of eliminating potential deviations in the future.*

## What are the specific roles of the two new fields added to NTRA?

*Toll Road Service Information System Department plays a crucial role in developing a real-time e-monitoring system that integrates various administrative aspects, from planning to budget absorption. This system aims to provide more transparent and accessible information for the public to monitor the development of the toll road industry. For example, this system will make it easier to monitor compliance with the Minimum Service Standards (Standar Pelayanan Minimum/SPM) for toll rate hikes.*

*In addition, NTRA will also use this system to track construction progress, changes in ownership, and various matters related to toll road concession. This e-monitoring system is expected to be completed and operational the end of 2024. NTRA already has several monitoring systems, but they are all standalone. This integration is hoped to provide more complete and integrated information.*

*Furthermore, the other new division, the Asset Maintenance Monitoring Department, plays a role in organizing state assets to be capitalized or have their book value calculated. This is important because toll assets will become government property at the end of the concession period. The Asset Division will also periodically update the asset value, which will impact toll rate determination. It is hoped that good asset management will result in more accurate information and fewer discrepancies detected by the Finance Auditor Agency (Badan Pemeriksa Keuangan/BPK) regarding concession service assets.*



*BPJT kini berperan layaknya sebagai agent of contract dan Penanggung Jawab Proyek Kerja Sama (PIPK).*

*NTRA now acts as both an agent of contract and a project cooperation manager (Penanggung Jawab Proyek Kerja Sama/PIPK).*

Selain itu, bidang baru lainnya, yaitu Bidang Pemantauan Pemeliharaan Aset, memiliki peran dalam menertibkan aset negara untuk dikapitalisasi atau dihitung nilai bukunya. Hal ini penting karena aset-aset tol akan menjadi milik pemerintah saat akhir pengusahaan. Bidang aset juga akan memperbarui nilai aset secara berkala, yang akan berdampak pada penetapan tarif tol. Dengan tertib aset yang baik, diharapkan akan memberikan informasi yang lebih akurat dan meminimalisir temuan dari Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) terkait aset jasa konsesi.

### **Apa yang akan Bapak tawarkan untuk BPJT di bawah kepemimpinan Bapak?**

Selama di Bina Marga, saya sudah berpengalaman menangani sejumlah inovasi pendanaan. Salah satunya adalah skema *Viability Gap Fund (VGF)*, di mana pemerintah menyediakan pendanaan untuk proyek tol yang layak secara ekonomi, tetapi tidak layak secara finansial. Pendanaan ini dapat berasal dari berbagai sumber, seperti pinjaman dari lembaga internasional seperti CEXIM, JICA, atau AIB, sindikasi perbankan, penerbitan sukuk, dan hibah luar negeri. Selain itu, ada juga skema pendanaan inovatif lainnya, seperti *asset recycling*, yang dapat membantu pengusaha jalan tol menggunakan pendanaan secara lebih kreatif.

BPJT akan memastikan bahwa ide-ide inovatif ini dapat dilaksanakan dengan baik. Saya akan bekerja sama dengan tim di BPJT untuk memastikan bahwa kebijakan investasi dan model kontrak yang telah disusun oleh DJPI dan Bina Marga dapat diimplementasikan dengan baik dan sesuai dengan tujuan awalnya. Dengan demikian, diharapkan BPJT dapat memainkan peran yang lebih aktif dalam memastikan keberhasilan implementasi proyek jalan tol.

### **Apa pesan khusus dari Pak Menteri untuk Bapak ketika dilantik menjadi Kepala BPJT?**

Saat dilantik menjadi Kepala BPJT, Pak Menteri berpesan agar tata kelola BPJT menjadi lebih baik. Beliau juga mengharapkan agar BPJT dapat bersinergi dengan Bina Marga dari segi teknis, serta bersinergi dengan DJPI dalam hal investasi dan analisis kelayakan. Dengan begitu, BPJT dapat memberikan rekomendasi kebijakan yang baik kepada Pak Menteri, sehingga keputusan yang diambil didasarkan pada proses yang benar secara regulasi. Hal ini diharapkan dapat meningkatkan investasi di jalan tol.

Selain itu, salah satu poin yang dikritisi oleh KPK adalah adanya conflict of interest di BPJT, di mana pejabat struktural juga merangkap sebagai komisaris di BUJT. Hal ini telah dihapuskan saat saya masuk, sehingga kebijakan yang diambil dapat lebih objektif. Bagi saya, ini bukanlah tugas yang berat, melainkan merupakan konsekuensi dari pilihan kita sebagai ASN yang harus dilakukan.

Dengan kondisi ini, masyarakat akan melihat bahwa dalam pengelolaan tol, pemerintah tidak hanya memihak pada investor, tetapi juga memperhatikan semua proses dari sisi layanan, tata kelola, hingga aspek hukum dengan sungguh-sungguh. Itulah pesan yang Pak Menteri sampaikan, dan kita akan berusaha untuk mengimplementasikannya.

### **Selain yang sudah dijelaskan, apa lagi yang akan menjadi fokus Bapak di BPJT?**

Selain tata kelola yang menjadi fokus utama, saya juga akan berfokus pada percepatan penyelesaian program-program yang telah direncanakan sesuai dengan jadwal yang telah disusun. Saya berharap agar industri konstruksi, pelaku usaha, dan masyarakat transportasi memiliki visi ke depan untuk mengantisipasi dan mendeteksi masalah potensial di jalan tol sejak dini. Dengan demikian, isu-isu terkait keselamatan dan kelancaran lalu lintas, serta hal-hal yang telah kita terjemahkan dalam rencana umum untuk mencapai visi Indonesia Emas, dapat diimplementasikan dengan baik.

Salah satu contohnya adalah peralihan teknologi penggunaan MLFF di jalan tol, yang dapat memberikan efisiensi ekonomi yang luar biasa. Namun, peralihan ini juga harus dibarengi dengan kualitas pelayanan yang baik dan antisipasi terhadap potensi risiko kehilangan pendapatan.

Selain itu, kami juga akan memperhatikan pengembangan kawasan-kawasan baru di sekitar jalur tol agar tol ini dapat berkelanjutan. Mengandalkan hanya pada pergerakan jarak jauh saja akan memperlambat proses *recovery* investasi jalan tol. Kami berharap bahwa para pelaku, baik dari pemerintah maupun dunia usaha, dapat melihat visi yang lebih jauh ke depan untuk pengembangan kawasan tersebut.





Penjelasan Panel Peresmian Jalan Tol Pamulang-Cinere-Raya Bogor

## What will you bring to the table as leader of NTRA?

*During my time at Bina Marga, I gained experience in handling several funding innovations. One of them is the Viability Gap Fund (VGF) scheme, where the government provides funding for toll road projects that are economically viable, but not financially viable. This funding can come from various sources, including loans from international institutions, such as CEXIM, JICA, or AIIB, bank syndication, sharia bond (sukuk) issuance, and foreign grants. In addition, there were also other innovative funding schemes, such as asset recycling, which can help toll road operators to use funding more creatively.*

*NTRA will ensure that these innovative ideas are implemented properly. I will work together with NTRA team to ensure that the investment policies and contract models developed by DJPI and Bina Marga are implemented properly and meet their initial objectives. Thus, hopefully NTRA can play a more active role in ensuring the successful implementation of toll road projects.*

## Did the Minister leave you any words of advice when you were appointed as Head of NTRA?

*When I was inaugurated, the Minister emphasized the importance of improving the governance of NTRA. He also expressed his wishes for NTRA to work hand in hand with Bina Marga in terms of technical aspects, and with DJPI in terms of investment and feasibility analysis. By doing this, NTRA can provide sound policy recommendations to the Minister, ensuring that decisions are made based on proper regulatory processes. This is expected to increase investment in toll roads.*

*Furthermore, the KPK also criticized a conflict of interest in NTRA, where structural officials also served as commissioners in TRBEs. This dual-position policy has been removed since I took office, allowing for more objective policy decisions. After all, this is not a heavy task, but rather a consequence of our choice as Civil Servant that must be carried out.*

*Under these conditions, the public will see that in toll management, the government does not only support investors, but also pays close attention to all processes, from the service side, governance, to legal aspects. Those were the words of advice from the Minister, and we will strive to implement them.*

## Apart from what you have mentioned, what else will you focus on at NTRA?

*In addition to governance as the main focus, I will also focus on accelerating the completion of planned programs according to the established schedule. I hope that the construction industry, business actors, and the transportation community have a vision for the future to anticipate and detect potential problems on toll roads early on. In this way, issues related to traffic safety and smoothness, as well as matters that we have incorporated into the general plan to achieve the vision of a Golden Indonesia, can be implemented properly.*

*One example is the technological transition to using MLFF on toll roads, which can provide tremendous economic efficiency. However, this transition must also be accompanied by good quality service and anticipation of potential revenue loss risks.*

*In addition, we will also pay attention to the development of new areas around the toll road so that the toll road can be sustainable. Relying solely on long-distance movements will slow down the toll road investment recovery process. We hope that the actors, both from the government and the business sector, can see a more ambitious vision for the development of the area.*

# SUDUT PANDANG BPJT, APA & SIAPA?



**TULUS ABADI, SH**

Anggota Badan Pengatur Jalan Tol Unsur Masyarakat

**Bagaimana latar belakang Bapak sebelum masuk ke Badan Pengatur Jalan Tol hingga akhirnya kini masuk sebagai bagian dari regulator di jalan tol?**

Saya berkecimpung di Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) sejak tahun '96 sampai sekarang, mulai dari staf sampai menjadi Ketua Pengurus Harian YLKI selama 2 periode sampai saat ini. Karena sekarang berada di BPJT, maka tanggung jawab saya sebagai Ketua Pengurus Harian YLKI dikurangi agar tidak terjadi *conflict of interest* dan bisa fokus di BPJT.

YLKI itu menangani semua isu masuk, mulai dari pangan, transportasi, hingga soal Bahan Bakar Minyak (BBM). Di sana, salah satu isu yang saya tekuni adalah isu transportasi, baik untuk kebijakan di level nasional maupun di DKI Jakarta.

Dalam beberapa kesempatan, saya pernah melakukan studi banding ke Eropa dan Amerika Latin untuk melihat transportasi di sana. Saya termasuk orang yang mendorong lahirnya Transjakarta. Waktu itu, sekitar awal 2003, saya ke Bogota, Kolombia, untuk melihat sistem *Buss Rapid Transit (BRT)* yang kemudian menjadi cikal bakal Transjakarta yang dimulai di Jakarta tahun 2004.

Terkait jalan tol, saya pernah menjadi anggota Dewan Transportasi Jakarta dari 2010 sampai 2013. Pada saat itu, saya banyak menulis tentang jalan tol di media massa, termasuk mengkritik rencana pembangunan enam ruas tol dalam kota Jakarta. Gubernur DKI Jakarta waktu itu, Pak Jokowi, beberapa kali mengundang saya untuk memberikan perspektif mengenai rencana pembangunan enam ruas jalan tol dalam kota Jakarta.

Kemudian selama 5 tahun terakhir, saya diminta untuk menjadi dewan juri di Kementerian PUPR mengenai Jalan Tol Berkelanjutan (JTB) yang membuat saya mengunjungi berbagai ruas jalan tol di berbagai daerah di Indonesia. Dari situlah saya kemudian mendalami isu mengenai jalan tol.

**Dengan latar belakang tersebut, apa keahlian dan pengalaman yang menurut Bapak akan memberikan warna sebagai anggota dari unsur masyarakat di BPJT?**

Waktu itu, saya diberitahu bahwa Kementerian PUPR tengah menearing anggota BPJT dari unsur masyarakat. Saya menjalani tes secara profesional oleh lembaga independen dan pada saat itu saya membuat paparan terkait Jalan Tol Berkelanjutan (JTB).

Kita tahu jalan tol menjadi semacam karpet merah bagi sektor transportasi. Namun, di sisi lain, jalan tol juga menjadi penghasil emisi. Karena itu, saya ingin agar jalan tol juga berperan untuk mengurangi emisi, tidak hanya polusi udara tapi juga polusi suara. Selain itu, saya juga mengusulkan konsep keadilan dalam penyesuaian tarif jalan tol terkait Standar Pelayanan Minimal.

Rupanya, konsep Jalan Tol Berkelanjutan itu masuk dalam Revisi Peraturan Pemerintah tentang Jalan Tol yang kini sedang digodog pemerintah. Itu berarti Jalan Tol Berkelanjutan menjadi kewajiban.

Ketika saya dilantik menjadi anggota BPJT, Pak Menteri PUPR memberikan tugas

# NTRA, WHAT IS IT, AND WHO ARE INVOLVED?

**TULUS ABADI, SH**

Board of the Public Community Element Member of NTRA

**What was your background before joining the National Toll Road Authority and eventually becoming part of the toll road regulator?**

*I have been a part of the Indonesian Consumers Foundation (Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia/YLKI) since '96 until now. I started off as a staff member and eventually became Chairman of the YLKI Daily Management for 2 periods until now. However, now that I am a member of NTRA, my responsibilities as Chairman of the YLKI Daily Management have been reduced, so that there is no conflict of interest and I can focus with my duties at NTRA.*

*The YLKI handles all incoming issues, from food, transportation, to fuel. One of the issues I focused on was transportation issues, such as the policies at the national level and in Jakarta.*

*On various occasions, I have had the opportunity to study in Europe and Latin America and got to see the transportation there. I was one of the ones who pushed for the development of Transjakarta. At the time, around early 2003, I went to Bogotá, Colombia, to see the Bus Rapid Transit (BRT) system that later became the forerunner of Transjakarta, which started in Jakarta in 2004.*

*Regarding toll roads, I was a member of the Jakarta Transportation Council from 2010 to 2013. At that time, I wrote a lot about*

*toll roads in the mass media, including criticizing a plan to build six toll roads within the city of Jakarta. The Governor of Jakarta at that time, Mr. Jokowi, invited me several times to share my perspective on the plans to build six toll roads within the city of Jakarta.*

*And for the last 5 years, I was asked to be on the jury at the Ministry of Public Works and Housing regarding sustainable toll roads (JTB), which required me to visit various toll road sections in various regions in Indonesia. From there, I then studied the issue of toll roads.*

**With this background, what skills and experience will you bring to the table as a non-government member of NTRA?**

*At that time, I was informed that the Ministry of Public Works and Housing was recruiting non-government members for NTRA. I underwent a professional test administered by an independent institution and gave a presentation regarding sustainable toll roads (JTB).*

*We know that toll roads are a kind of red carpet for the transportation sector. However, on the other hand, toll roads are also emitters. Therefore, I want toll roads to also play a role in reducing emissions, not only air pollution but also noise pollution.*

*Apart from that, I also propose the concept of fairness in adjusting toll road tariffs related to minimum service standards.*

*Apparently, the concept of sustainable toll roads is included in the Revision of the Government Regulations on Toll Roads, which is currently being discussed by the government. This means that sustainability on toll roads is becoming a must.*

*When I was appointed as a member of NTRA, the Minister of Public Works and Housing assigned me with the task of overseeing the process of fulfilling minimum service standards (Standar Pelayanan Minimal/SPM) on toll roads. This was relevant to the issues that I have dealt with.*

**What is your focus now after becoming a part of NTRA?**

*At first, I was actually in a bit of a dilemma. I was previously an outsider who was free to criticize, but now I am part of the institution. Now, when discussing rates and services, I have to look at and consider many things, including discussing with the Head and other members of NTRA because I am now part of the institution.*

*Related to that, I see that toll roads are a sector that has very measurable regulations, including both the pricing mechanism and the minimum service standards. If in other sectors the government can postpone tariffs, such as electricity tariffs, without needing to provide compensation, on toll roads this cannot simply be done. When tariff adjustments on toll roads are postponed, they do not just magically disappear; they will be carried over to the tariff evaluation in the next period, including charging the costs of the delay to the tariff adjustment in the next period.*

*Likewise, when talking about the minimum service standard, it is very strictly regulated. When TRBEs do not meet this standard, the tariff increase can be delayed. On the other hand, as long as the minimum service standard is followed, tariff adjustments cannot be avoided because they are mandatory by law. In this completely measurable situation, I must maximize what I can do.*





Anggota BPJT Unsur Masyarakat Tulus Abadi, SH menjadi narasumber pada Diskusi Publik Jalan Tol dan Jalan Daerah.

kepada saya untuk mengawal proses pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di jalan tol. Hal itu relevan dengan isu yang selama ini saya geluti.

### Setelah menjadi bagian dari BPJT, apa yang kini menjadi fokus?

Saya sempat mengalami suatu dilema, dari sebelumnya berada di luar kini yang leluasa melontarkan kritik, kini menjadi bagian di dalam. Kini, ketika turut melakukan pembahasan soal tarif dan pelayanan, saya mesti melihat dan mempertimbangkan banyak hal, termasuk berdiskusi dengan Kepala BPJT dan anggota BPJT yang lain karena saya sekarang menjadi bagian dari institusi.

Terkait dengan itu, saya melihat bahwa jalan tol merupakan bidang yang memiliki



*Ketika saya dilantik menjadi anggota BPJT, Pak Menteri PUPR memberikan tugas kepada saya untuk mengawal proses pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di jalan tol. Hal itu relevan dengan isu yang selama ini saya geluti.*

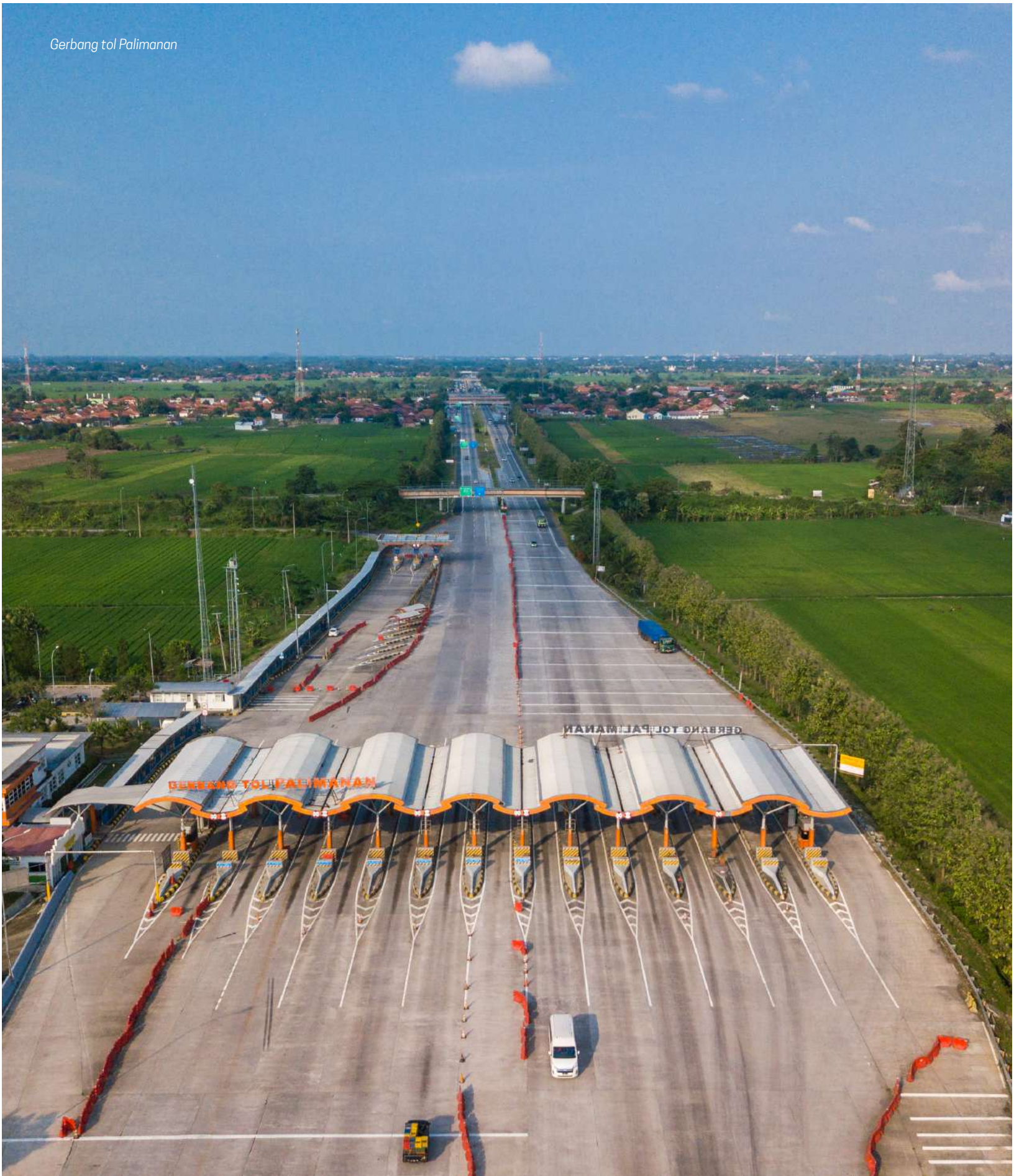
*When I was appointed as a member of NTRA, the Minister of Public Works and Housing assigned me with the task of overseeing the process of fulfilling minimum service standards (Standar Pelayanan Minimal/SPM) on toll roads. This was relevant to the issues that I have dealt with.*

regulasi yang sangat terukur, baik itu mencakup mekanisme penentuan tarif maupun SPM-nya. Jika di sektor lain pemerintah bisa menunda tarif, seperti tarif listrik, tanpa perlu memberikan kompensasi, di jalan tol hal itu tidak bisa begitu saja dilakukan. Ketika penyesuaian tarif di jalan tol ditunda, hal itu tidak hilang begitu saja karena akan dibawa ke evaluasi tarif pada periode berikutnya, termasuk membebaskan biaya penundaan itu ke penyesuaian tarif di periode selanjutnya.

Demikian juga ketika bicara SPM, hal itu diatur ketat sekali. Ketika BUJT tidak memenuhi SPM, kenaikan tarif bisa ditunda. Sebaliknya, sepanjang SPM diikuti, penyesuaian tarif tidak bisa dihindari karena memang mandatory undang-undang. Dalam situasi yang serba terukur inilah saya mesti memaksimalkan apa yang bisa saya lakukan.



Gerbang tol Palimanan





# SUDUT PANDANG BPJT, APA & SIAPA?



**IR. R. SONY SULAKSONO WIBOWO, MT, PH. D**

Anggota BPJT Unsur Pemangku Kepentingan



## Bagaimana pengalaman Bapak sebelum masuk ke Badan Pengatur Jalan Tol hingga akhirnya kini masuk sebagai bagian dari regulator di jalan tol?

Sebelum masuk ke BPJT, saya aktif di banyak komunitas transportasi, misalnya Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi (FSTPT). Semua perguruan tinggi yang memiliki bidang teknik sipil bergabung dalam forum itu. Saya cukup aktif di situ sejak pembentukan sampai menjadi ketua.

Lalu di Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI), selain aktif di pengurus pusat, saya juga aktif di MTI Jawa Barat. Di MTI nuansanya lebih banyak ke sisi advokasi meski menurut saya MTI merupakan jembatan antara masyarakat dengan pemerintah karena kita bisa memberikan edukasi.

Di MTI, bidang saya itu tidak hanya terkait perhubungan, tapi juga terkait infrastruktur jalan, termasuk jalan tol. Hal itu membuat saya memahami baik dari sisi regulasi mulai dari perencanaan, pembangunan, hingga pengelolaan jalan tol. Dengan pemahaman itulah saya masuk ke BPJT yang akan membantu saya dalam memberikan edukasi yang lebih baik bagi masyarakat.

## Dengan latar belakang tersebut, apa yang menurut Bapak akan mewarnai dan menjadi kontribusi bagi BPJT?

Saya menjadi dosen sejak 1994 dan sejak itu saya mengajar bidang rekayasa jalan. Hal itu akan sangat berguna pada saat saya di BPJT karena selain mengajar terdapat hal teknis terkait jalan maupun jalan tol, mencakup aspek pembiayaan, perencanaan, operasi dan pemeliharaan. Maka ketika saya masuk

ke BPJT, saya sudah memiliki pemahaman mengenai hal itu.

Di BPJT banyak hal yang saya temui khususnya tentang kebijakan. Ada kebijakan di tingkat pusat yang harus disampaikan di daerah, bagaimana kebijakan mengenai jalan tol bisa diterima daerah dan sebaliknya bagaimana daerah bisa mendukung jalan tol.

Kalau ditanya tentang mewarnai BPJT, justru di situ saya akan mencoba menjembatani. Dalam sebuah wawancara sebelum saya masuk BPJT, saya mengatakan, banyak tol yang sepi. Sepi itu bukan karena jalan tol yang salah, melainkan karena ketidaksinkronan antara jalan tol dengan perencanaan pengembangan wilayah yang dilewati. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat hanya membangun, namun kemudian yang mengisi dan mengembangkan adalah pemerintah daerah dan institusi lainnya.

Jadi terdapat gap antara pembangunan infrastruktur khususnya jalan tol dengan program atau rencana pembangunan di daerah. Pemda meminta jalan tol dibangun, namun ketika jalan tol selesai dibangun, pemda justru mengeluh dan menuding gara-gara adanya jalan tol, misalnya tempat makan di situ menjadi sepi.

Ada sebuah jalan tol yang sudah selesai dibangun, tapi tidak dimanfaatkan dengan maksimal. Sebab, ketika jalan tol dalam proses dibangun, pemda setempat tidak memikirkan akses ke kawasan industri. Baru setelah jalan tol selesai dibangun, pemda meminta akses. Padahal jalan tol tidak selesai dalam waktu cepat karena

# NTRA, WHAT IS IT, AND WHO ARE INVOLVED?

**SONY SULAKSONO WIBOWO, PH.D.**

Board of Stakeholders Member of NTRA

**What was your experience before joining the National Toll Road Authority and eventually becoming part of the toll road regulator?**

*Before joining NTRA, I was active in many transportation communities, such as the Inter-University Transportation Studies Forum (Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi/FSTPT). This forum was joined by representatives from all universities that have a civil engineering program. I was quite active there from the time it was formed until I became the chairman.*

*Then, at the Indonesian Transportation Society (Masyarakat Transportasi Indonesia/MTI), apart from being active in the central management, I was also active in the MTI in West Java. MTI focuses more on the advocacy side of things, although I believe MTI is a bridge between the community and the government because we can provide education.*

*At MTI, my field is not only related to transportation, but also road infrastructure, including toll roads. This helped me understand the regulatory side of things, starting from the planning, to the construction and management of toll roads. With this knowledge, I joined NTRA, which will help me provide better education for the public.*

**With this background, what do you think you can bring to the table as a member of NTRA?**

*I have been a lecturer since 1994 and have always taught road engineering. This will be extremely useful at NTRA because apart from teaching technical matters related to roads and toll roads, it also covers aspects of financing, planning, operations, and maintenance. So, when I joined NTRA, I was already familiar with these aspects.*

*At NTRA, I encountered many things, especially regarding policies. There are policies at the central level that must be delivered to the regional levels. We must find ways to make sure toll road policies can be accepted by the regions, as well as ways for the regions to support toll roads.*

*As for my contribution to NTRA, this is where I hope to bridge the gap. In an interview before joining NTRA, I mentioned how many toll roads were quiet. This was not due to something wrong with the toll road, but rather to a lack of coordination between the toll road and the development planning for the area it was built through. The Ministry of Public Works and Housing is only in charge of the construction phase; the local governments and other institutions are the ones who manage and develop it.*



Anggota BPJT Unsur Pemangku Kepentingan Sony Sulaksono Wibowo, Ph.D. menjadi Narasumber dalam Seminar Nasional PKB Series #6



Anggota BPJT Unsur Pemangku Kepentingan Sony Sulaksono Wibowo, Ph.D menjadi Narasumber pada Acara Indonesia Toll Road Watch (ITRW)



*Sebab ujungnya adalah tol itu peningkatan konektivitas. Dengan adanya tol konektivitas antardaerah semakin baik, dilihat dari parameter ekonomi, parameter sosial dan seterusnya.*

*After all, the ultimate goal of toll roads is to improve connectivity. Toll roads have significantly improved inter-regional connectivity, as evidenced by various economic and social parameters.*

membutuhkan waktu 5-6 tahun sedari awal. Maka saya mendorong agar pembangunan jalan tol melibatkan pemerintah daerah dan perencanaan itu harus sekaligus dilakukan sedari awal.

### Setelah berada di dalam BPJT, apa yang kini menjadi fokus? Apakah ada pesan khusus?

Saya adalah akademisi dan praktisi yang kemudian masuk ke birokrasi. Birokrasi itu memiliki tatanan dan tatanan itu didasarkan pada regulasi. Jujur, bagi saya ini menjadi tantangan. Untuk itu, peraturan yang ada meski terus kita dorong. Saya ingin posisi BPJT benar-benar menjadi pengatur jalan tol. Untuk mewujudkan itu, bagi saya yang sebelumnya merupakan akademisi, maka cara bermainnya harus disesuaikan untuk tujuan yang tetap sama.

Pesan yang disampaikan Pak Menteri PUPR kepada para anggota BPJT adalah untuk mengawal eskalasi pembangunan jalan tol dengan baik dan manfaatnya harus dirasakan masyarakat. Bagi saya, hal ini klop dengan apa yang ingin saya wujudkan, yakni mengedukasi masyarakat terkait dengan anggapan jalan tol itu kosong, bahwa tol dianggap dibangun hanya untuk investor. Pandangan itu muncul karena ketidakpahaman masyarakat.

Jadi memastikan agar regulasi terkait jalan tol maupun investasinya dijalankan dengan benar, hingga nantinya ketika dioperasikan dan perawatannya dilakukan dengan benar. Sebab ujungnya adalah tol itu peningkatan konektivitas. Dengan adanya tol konektivitas antardaerah semakin baik, dilihat dari parameter ekonomi, parameter sosial dan seterusnya.





Jalan Tol Jakarta – Cikampek

*So, there is a gap between infrastructure development, especially toll roads, and regional development programs or plans. The local government asked for a toll road to be built, but once it was completed, instead, they complained and blamed the toll road for driving the food and beverage industry quiet.*

*There is a toll road that has been completed, but is not being utilized optimally. This is because, when the toll road was being built, the local government did not think about access to industrial areas. Only after the toll road was completed did the regional government request access. The construction of this toll road was not a quick job either; it took 5–6 years from start to finish.*

*Thus, I encourage the construction of toll roads to involve regional governments and that planning must be carried out all at once from the start.*

### **What is your focus now after joining NTRA? Is there anything specific you would like to mention?**

*I am an academic and practitioner who became a bureaucrat. Bureaucracy has a governance that is based on regulations. Honestly, this is a challenge for me. And because of this, we continue to push the existing regulations. I aspire for NTRA to assume its true role as the regulator of toll roads. To achieve this, I, a former academic, must adapt my ways of working within the bureaucracy to ensure that the objectives are aligned.*

*The Minister of Public Works and Housing emphasized the critical role of NTRA members in diligently overseeing the progress of toll road construction projects and ensuring that the community benefits from it. This also aligns with what I want to achieve, which is to educate the public regarding the notion that toll roads are useless and built only for investors. This perception stems from a lack of public understanding.*

*Therefore, it is crucial to ensure that all regulations related to toll roads and their investments are implemented correctly. This will ultimately lead to proper operation and maintenance practices once the toll roads are in use. After all, the ultimate goal of toll roads is to improve connectivity. Toll roads have significantly improved inter-regional connectivity, as evidenced by various economic and social parameters.*

# RINGKASAN KINERJA BPJT 2023

---

*NTRA Performance Summary 2023*





# RINGKASAN KINERJA BPJT 2023

---

Hingga akhir 2023:

Panjang jalan tol beroperasi di Indonesia adalah

**2.839 km**

---

Panjang jalan tol bertambah

**240 km**

---

Penambahan jalan tol sepanjang 2023 berada di **Pulau Jawa, Sumatera dan Sulawesi**

---

Jumlah transaksi harian sepanjang 2023

**4,97 juta** transaksi

---

Total volume transaksi sepanjang 2023

**31,5 triliun**

---

Waktu tempuh kendaraan di jalan tol:

Kecepatan rata-rata di jalan tol dalam kota

**72 km/jam**

---

Kecepatan rata-rata di tol luar kota:

**81 km/jam**

---

Aspek pelayanan:

**119**

tempat istirahat dan pelayanan (TIP) tipe A dan B

**11** TIP tipe C

**21** TIP dalam tahap konstruksi, terdiri dari TIP tipe A 12, tipe B 7, dan tipe C 2

---

Rata-rata jarak antar-TIP bertipe A (tersedia SPBU) adalah:

**41,98 km** di Jalan Tol Trans Jawa

**36,4 km** di Jalan Tol Trans Sumatera

# NTRA PERFORMANCE SUMMARY 2023

---

By the end of 2023:

The total length of operational toll roads in Indonesia was

**2,839 km**

---

The total length of toll roads increases by

**240 km**

---

New toll road sections throughout 2023 were built in **Jawa, Sumatera and Sulawesi Island**

---

The number of daily transactions throughout 2023 reached

**4.97 million** transactions

---

The total volume of transactions throughout 2023 was

**31.5 trillion**

---

Vehicle travel time on toll roads:

The average speed on inner-city toll roads was

**72 km/hour**

---

the average speed on inter-city toll roads was

**81 km/hour**

---

In terms of service:

**119**

rest and service areas (TIP), both type A and B

**11** type C rest and service areas

**21** rest and service areas under construction (TIP type A 12, type B 7, and type C 2)

---

The average distance between type A rest and service areas (gas station included) was

**41.98 km** for Trans Jawa Toll Road

**36.4 km** for Trans Sumatera Toll Road



# RINGKASAN KINERJA BPJT 2023

---

Aspek keselamatan:  
Kecelakaan sepanjang 2023 adalah

**4.381 kejadian**

---

Tingkat fatalitas dengan korban meninggal adalah  
**1,19 meninggal dunia per 100 juta perjalanan kendaraan per kilometer**

---

Jumlah korban meninggal dunia

**336 jiwa**

Adanya penurunan sebesar 16% dari tahun 2022

---

Nilai investasi di jalan tol hingga akhir 2023 adalah

**Rp 724,95 triliun\***

Terdiri dari:

Pembiayaan dari investasi langsung asing

**Rp 12,0 triliun**

(Berdasarkan nilai saat terjadi transaksi)

---

Pembiayaan internasional

**Rp 4,68 triliun**

(Merupakan nilai akumulasi pembiayaan kredit oleh perbankan dan/atau lembaga pembiayaan internasional, berdasarkan data perjanjian kredit yang dihimpun sejak tahun 2015)

---

Pembiayaan dari Bank Badan Usaha Milik Negara (BUMN)

**Rp 104,3 triliun**

(Merupakan nilai akumulasi pembiayaan kredit oleh bank non-BUMN, berdasarkan data perjanjian kredit yang dihimpun sejak tahun 2015)

---

Pembiayaan dari nonbank BUMN Rp 123,45 triliun

**Rp 123,45 triliun**

(Merupakan nilai akumulasi pembiayaan kredit oleh bank non-BUMN, berdasarkan data perjanjian kredit yang dihimpun sejak tahun 2015)

---

\*) Total akumulasi nilai investasi berdasarkan PPJT terakhir, termasuk perubahan rencana usaha. Nilai investasi pada tahun 2023 turun karena adanya koreksi hasil kajian BPKP dan pengakhiran PPJT Ruas Gilimanuk-Mengwi dan Gedebage-Tasikmalaya-Cilacap

# NTRA PERFORMANCE SUMMARY 2023

---

Aspects of Safety on Toll Roads:

The number of accidents throughout 2023 was

**4,381 incidents**

---

The fatality rate was **1.19 deaths per 100 million vehicle trips per kilometer**

---

The number of deaths recorded was

**336 people**

A decrease of 16% from 2022

---

The investment value on toll roads in 2023 was

**Rp 724.95 trillion\***

---

Which consisted of:

Financing from direct foreign investment of

**Rp 12.0 trillion**

(Based on the value at the time of transaction occurs)

---

International financing of

**Rp 4.68 trillion**

(Represents the accumulated value of credit financing by banks and/or international financing institutions, based on credit agreement data collected since 2015)

---

Financing from state-owned enterprises (BUMN) of

**Rp 104.3 trillion**

(Represents the accumulated value of credit financing by state-owned enterprise (BUMN) banks based on credit agreement data collected since 2015)

---

Financing from non-bank state-owned enterprise of

**Rp 123.45 trillion**

(Represents the accumulated value of credit financing by non-state-owned enterprise (BUMN) banks based on credit agreement data collected since 2015)

---

\*) Total accumulated investment value for 83 toll road sections, based on the latest concession agreements value for each toll road sections (including changes to business plans). The investment value in 2023 decreased due to adjustments in the conclusion of the BPKP study and termination of the concession agreement for the Gilimanuk-Mengwi and Gedebage-Tasikmalaya-Cilacap.

# MARKET UPDATE BUJT

---

*TBRE Market Update*





# JALAN TOL YANG BEROPERASI 2023

Hingga akhir 2023, total panjang jalan tol beroperasi di Indonesia adalah 2.839 kilometer (km). Total panjang jalan tol tersebut terbagi menjadi 73 ruas jalan tol yang dikelola 52 Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) yang tersebar di Pulau Jawa, Pulau Bali, Pulau Sumatera, Pulau Kalimantan, dan Pulau Sulawesi.

Sepanjang 2023, terdapat 15 ruas jalan tol yang selesai dan beroperasi dengan total panjang 240 km.

Ruas jalan tol yang selesai dan beroperasi pada 2023:

Jalan Tol Bekasi-Cawang-Kp. Melayu Seksi 2A Jakasampurna-Marga Jaya

**4,88 km**

Jalan Tol Serpong-Cinere Seksi 2 Pamulang - Cinere

**3,63 km**

Jalan Tol Semarang-Demak Seksi 2 Sayung - Demak

**16,01 km**

Jalan Tol Cinere-Jagorawi Seksi 3A Kukusan-Krukut dan seksi 3B Krukut-Cinere (Limo)

**5,69 km**



Jalan Tol Sigli - Banda Aceh

Jalan Tol Sigli-Banda Aceh Seksi 5 dan 6 Blang Bintang-Kuto Baro-Baitussalam

**12,71 km**

Jalan Tol Cibitung-Cilincing Seksi 4 Taruma Jaya-Cilincing

**7,29 km**

Jalan Tol Cimanggis-Cibitung Seksi 2A Jatikarya-Cikeas

**3,78 km**

Cileunyi-Sumedang-Dawuan Seksi 4, 5, dan 6 (Cimalaka-Dawuan)

**29,16 km**

# TOLL ROADS OPERATING IN 2023



**B**y the end of 2023, the total length of toll roads operating in Indonesia has reached 2,839 kilometers (km). This total length is divided into 73 toll road sections that are managed by 52 Toll Road Business Entities (TRBE) across Java, Bali, Sumatra, Kalimantan, and Sulawesi.

Throughout 2023, 15 toll roads were completed and became operational with a total length of 240 km.

These are the toll road sections that were completed and became operational in 2023:

*Bekasi-Cawang-Kp. Melayu Toll Road Section 2A Jakasampurna-Marga Jaya*

**4.88 km**

*Serpong-Cinere Toll Road Section 2 Pamulang-Cinere*

**3.63 km**

*Semarang-Demak Toll Road Section 2 Sayung-Demak*

**16.01 km**

*Cinere-Jagorawi Toll Road Section 3A Kukusan-Krukut and Section 3B Krukut-Cinere (Limo)*

**5.69 km**

*Cimanggis-Cibitung Toll Road Section 2A Jatikarya-Cikeas*

**3.78 km**

*Sigli-Banda Aceh Toll Road Section 5 and 6 Blang Bintang-Kuto Baro-Baitussalam*

**12.71 km**

*Cileunyi-Sumedang-Dawuan Seksi 4, 5, dan 6 (Cimalaka-Dawuan)*

**29.16 km**

*Cibitung-Cilincing Toll Road Section 4 Taruma Jaya-Cilincing*

**7.29 km**



Jalan Tol Pasuruan-Probolinggo  
Seksi 4A Probolinggo Timur-  
Gending

**9,08 km**

Jalan Tol Sp Indralaya-Muara Enim  
Seksi 1 Sp Indralaya-Prabumulih

**63,50 km**

Jalan Tol Ciawi-Sukabumi  
Seksi 2 Cigombong-  
Cibadak

**11,05 km**

Jalan Tol Binjai-Langsa Seksi 2  
Stabat-Kuala Bingai

**7,55 km**

Jalan Tol Binjai-Langsa Seksi 2  
(Kuala Bingai-Tanjung Pura)

**19,03 km**

Jalan Tol Kuala Tanjung-Tebing  
Tinggi-Parapat,  
Seksi I Tebing Tinggi-Indrapura  
Seksi II Indrapura-SS Indrapura

**28,30 km**

Jalan Tol Indrapura-Kisaran Seksi 1  
Indrapura-Limapuluh

**15,15 km**

Akses Makassar New Port

**3,20 km**



Jalan Tol Cimanggis - Cibitung



Ciaw-Sukabumi Toll Road  
Section 2 Cigombong-  
Cibadak

**11.05 km**

Binjai-Langsa Toll Road Section 2  
Stabat-Kuala Bingai

**7.55 km**

Binjai-Langsa Toll Road Section 2  
(Kuala Bingai-Tanjung Pura Toll  
Road)

**19.03 km**

Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-  
Parapat Toll Road,  
Section I Tebing Tinggi-Indrapura  
Section II Indrapura-SS Indrapura

**28.30 km**

Indrapura-Kisaran Toll Road  
Section 1 Indrapura-Limapuluh

**15,15 km**

Makassar New Port Access

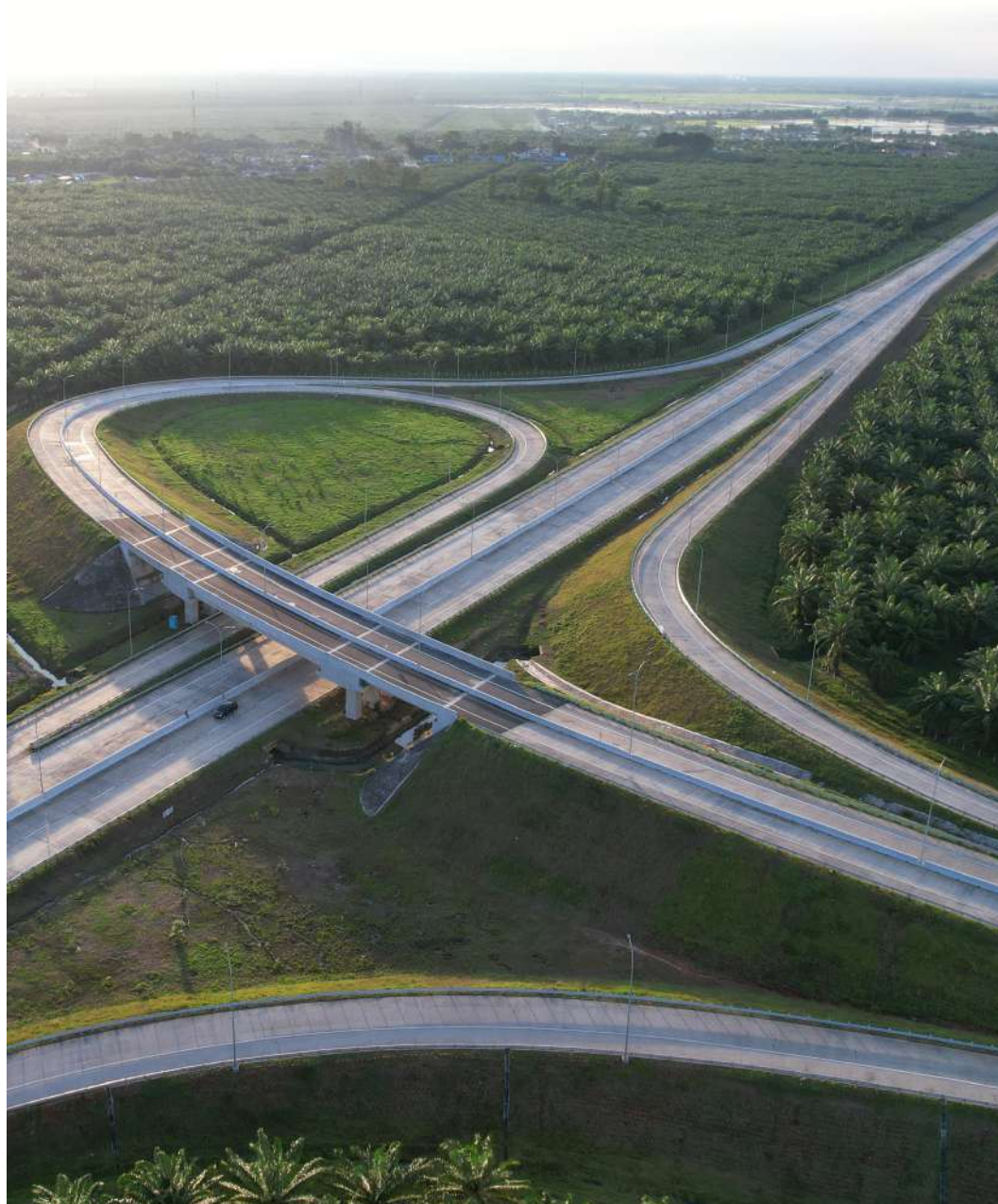
**3.20 km**

Pasuruan-Probolinggo Toll Road  
Section 4A Probolinggo Timur-  
Gending

**9.08 km**

Sp Indralaya-Muara Enim Toll Road  
Section 1 Sp Indralaya-Prabumulih

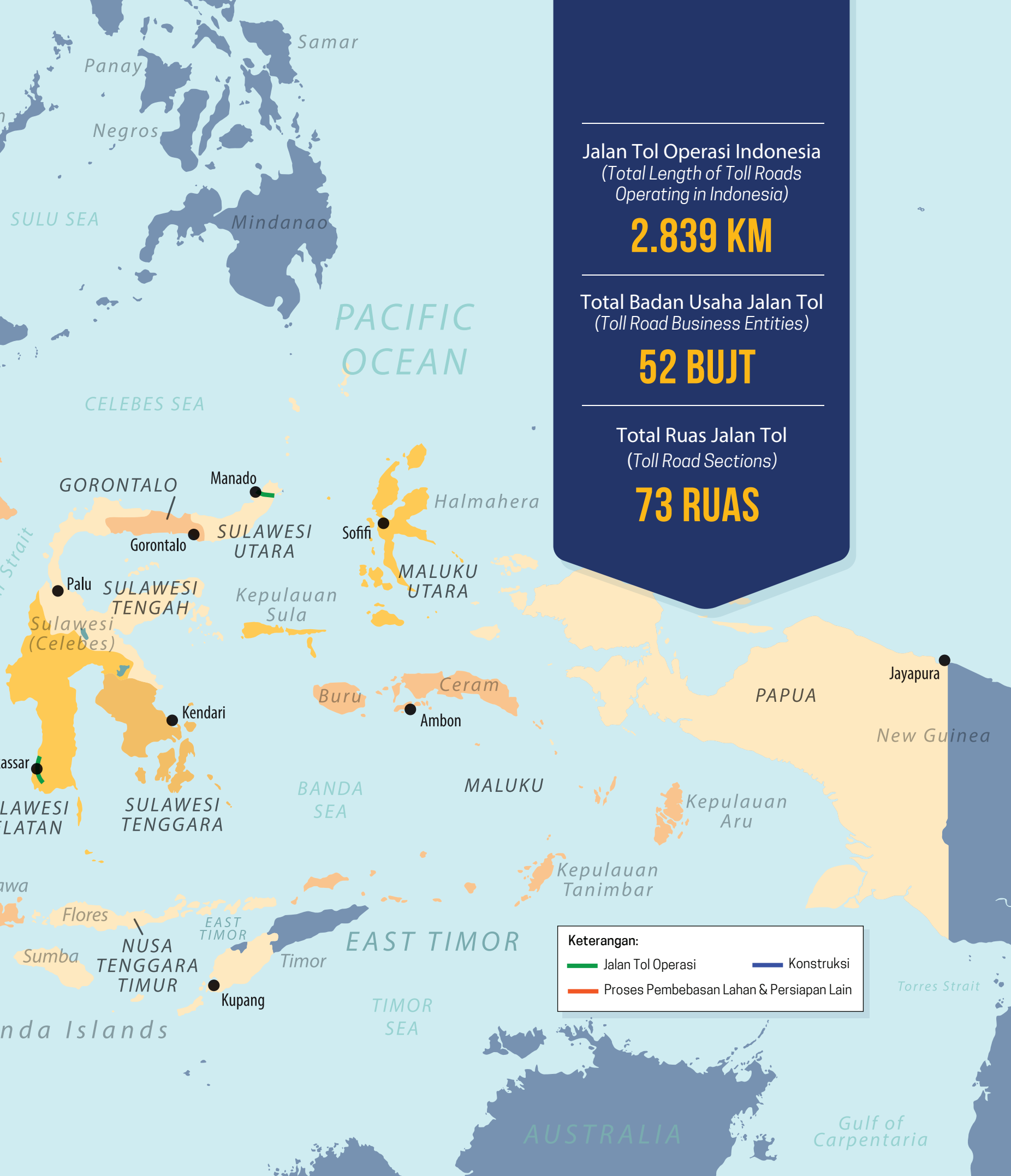
**63.50 km**



Jalan Tol Kuala Tanjung - Tebing Tinggi - Parapat







Jalan Tol Operasi Indonesia  
(Total Length of Toll Roads  
Operating in Indonesia)

**2.839 KM**


Total Badan Usaha Jalan Tol  
(Toll Road Business Entities)

**52 BUJT**


Total Ruas Jalan Tol  
(Toll Road Sections)

**73 RUAS**

Keterangan:

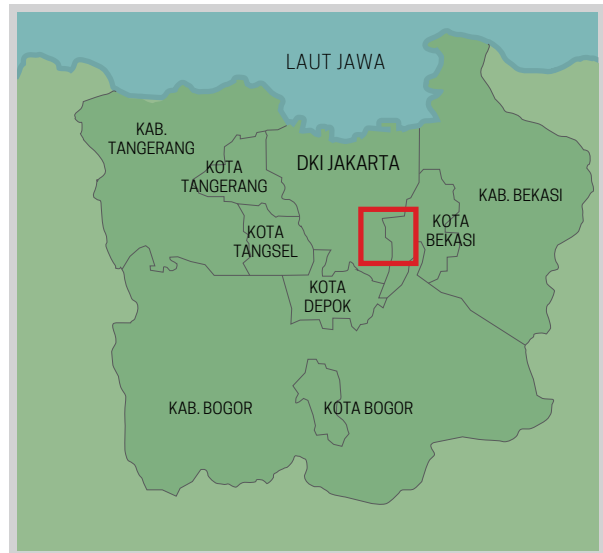
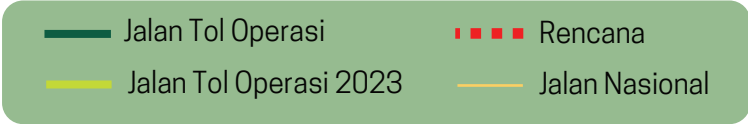
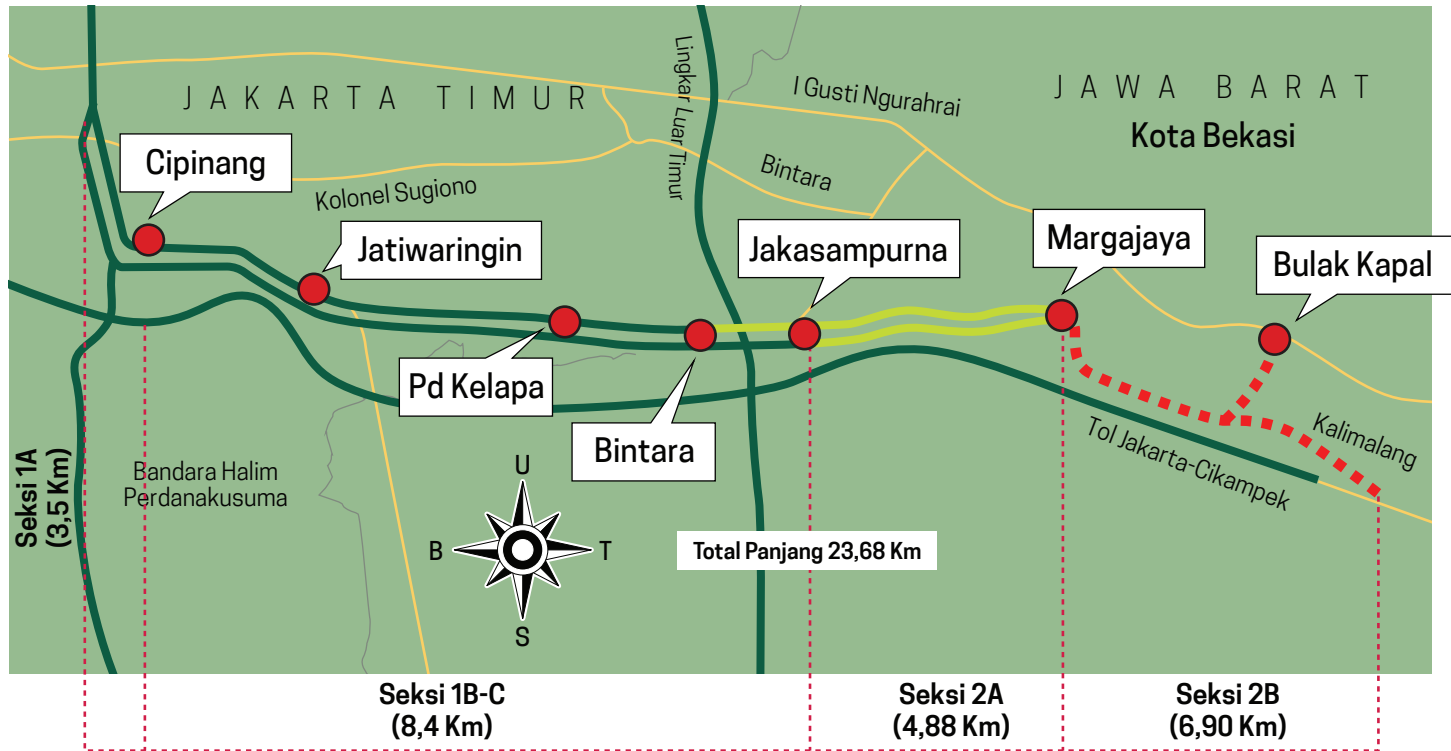
 Jalan Tol Operasi

 Konstruksi

 Proses Pembebasan Lahan & Persiapan Lain

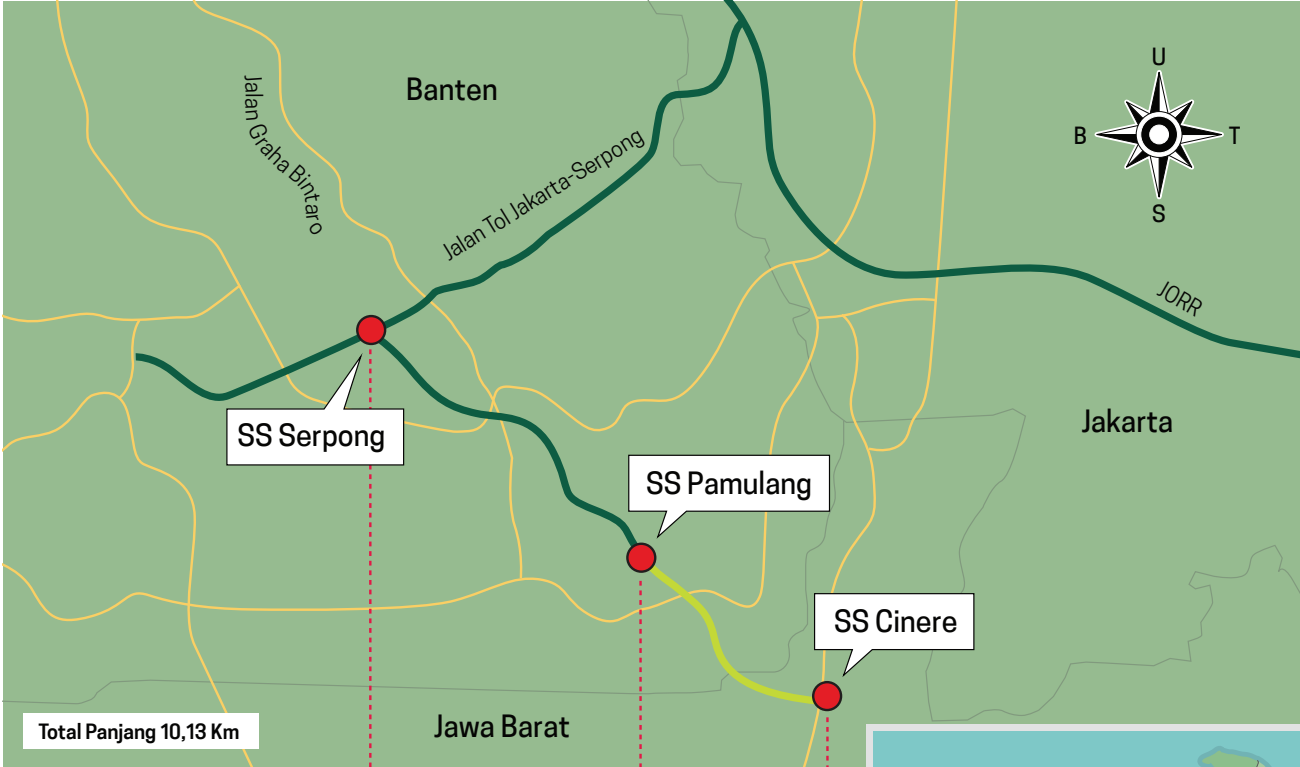
# Jalan Tol Beroperasi 2023

## Jalan Tol Bekasi-Cawang-Kp. Melayu Seksi 2A Jakasampurna-Marga Jaya (4,88 Km)



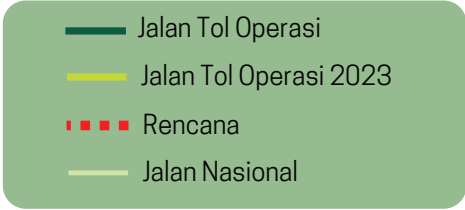
# Jalan Tol Beroperasi 2023

## Serpong-Cinere Seksi 2 Pamulang-Cinere (3,63 Km)



**Seksi I  
Serpong-Pamulang  
(6,5 Km)**

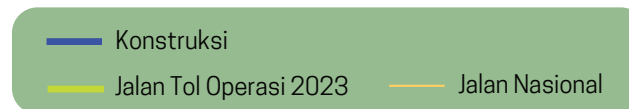
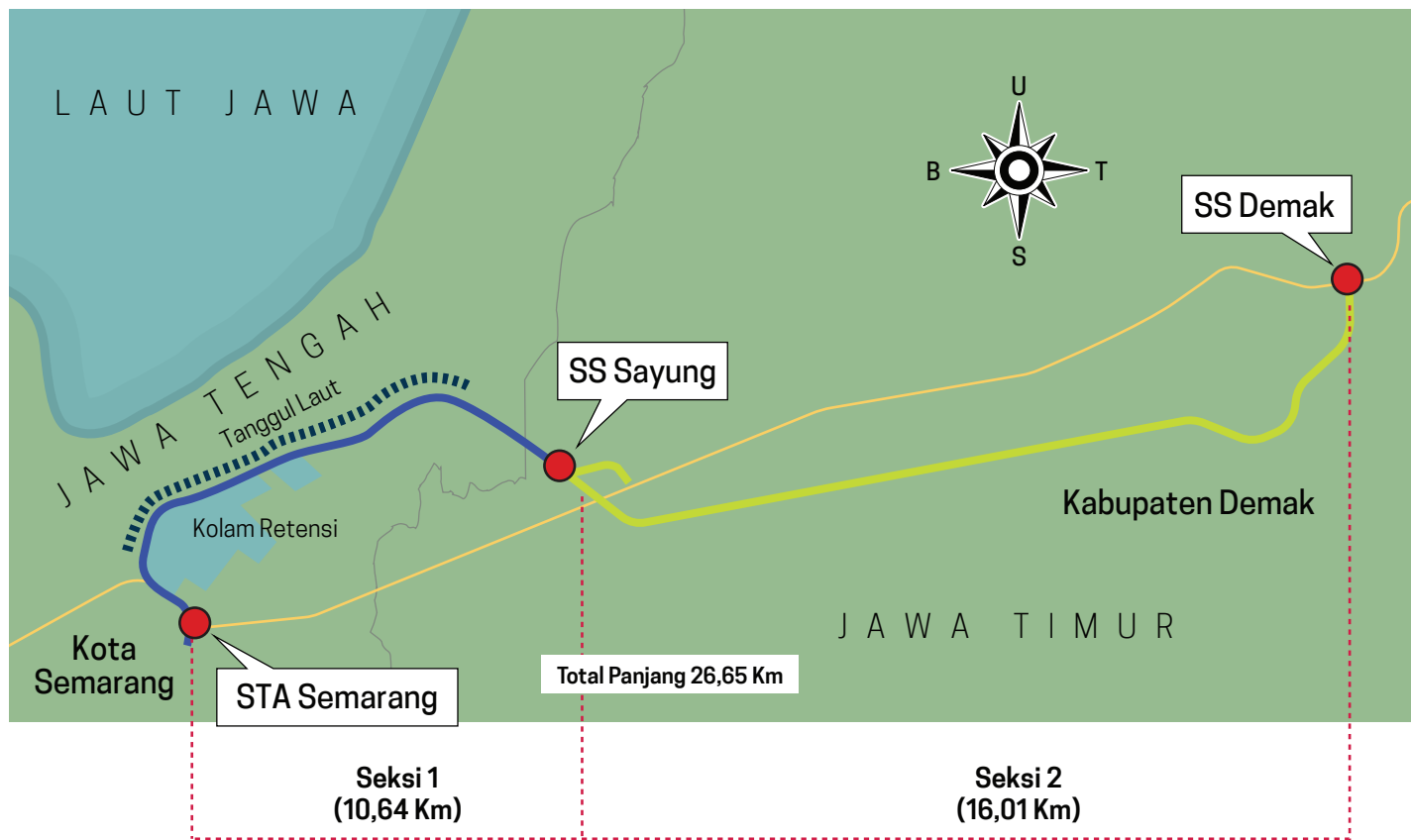
**Seksi II  
Pamulang-Cinere  
(3,63 Km)**





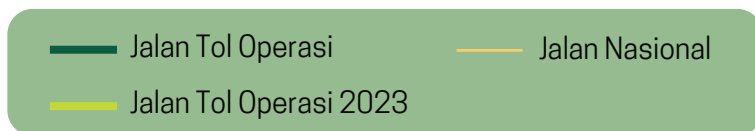
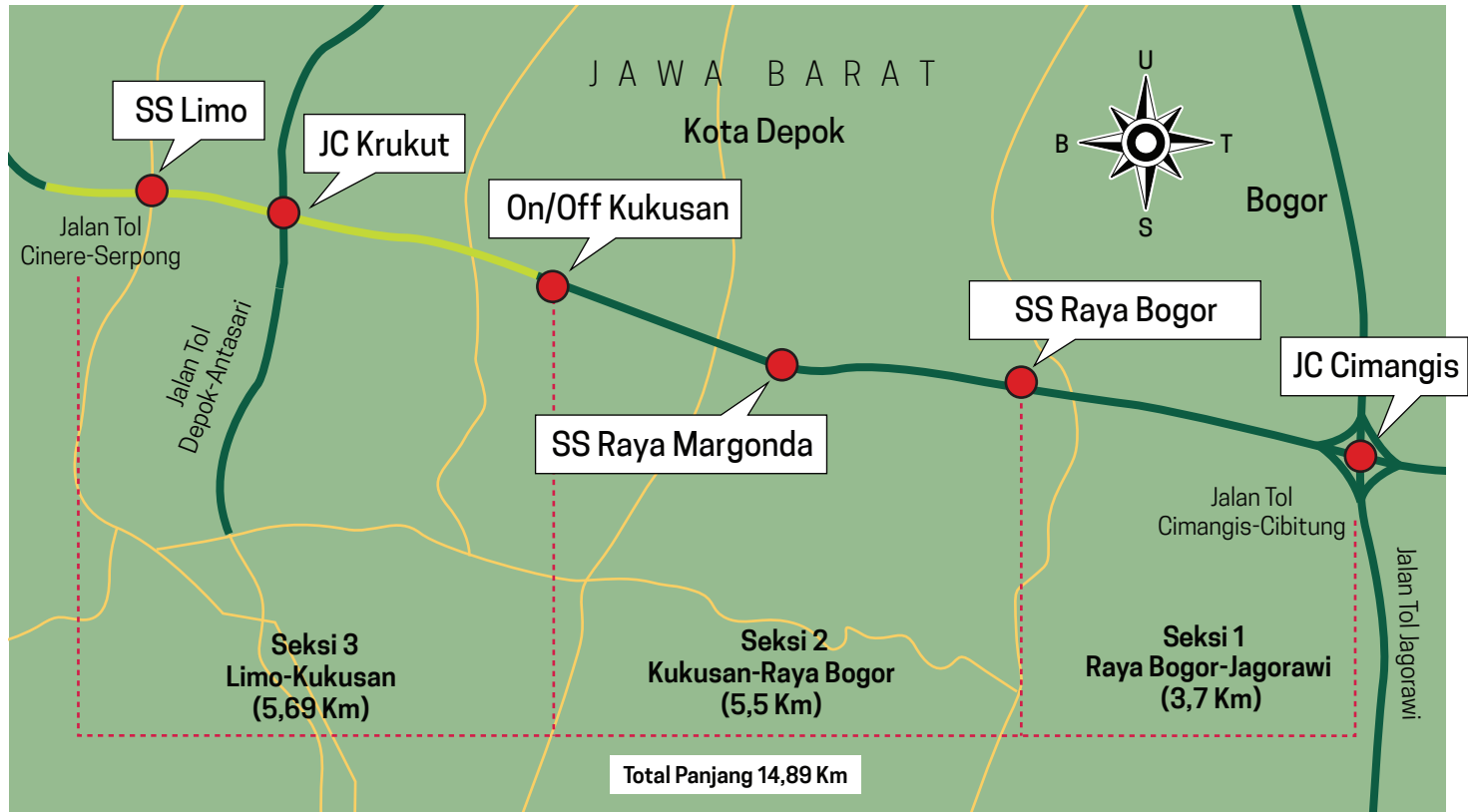
# Jalan Tol Beroperasi 2023

## Jalan Tol Semarang-Demak, Seksi 2 Sayung-Demak (16,01 Km)



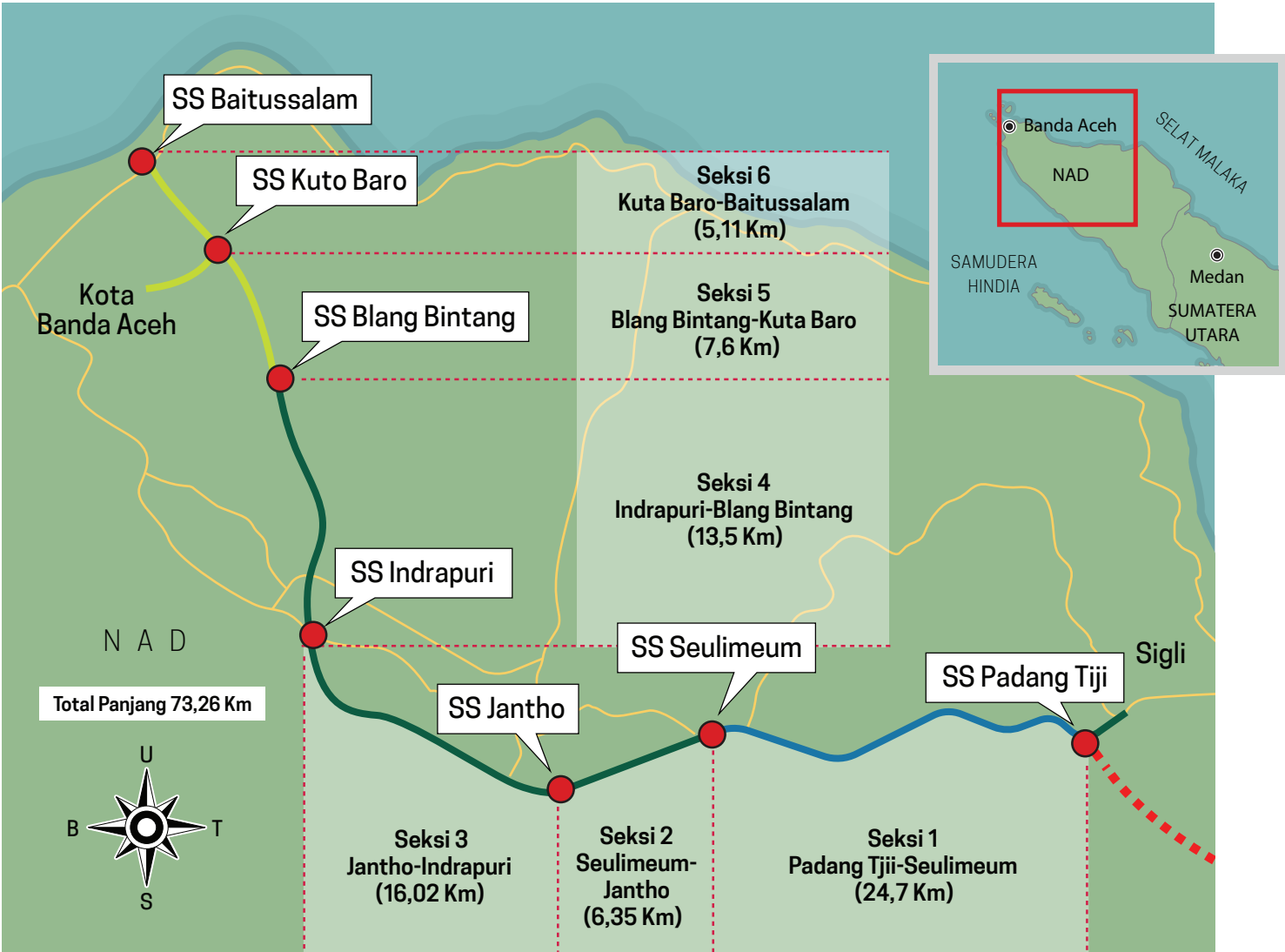
# Jalan Tol Beroperasi 2023

Jalan Tol Cinere-Jagorawi Seksi 3A Kukusan-Krukut (3,50 Km) dan Seksi 3B Krukut-Cinere (2,19 Km)



# Jalan Tol Beroperasi 2023

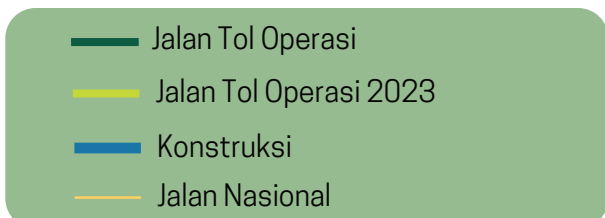
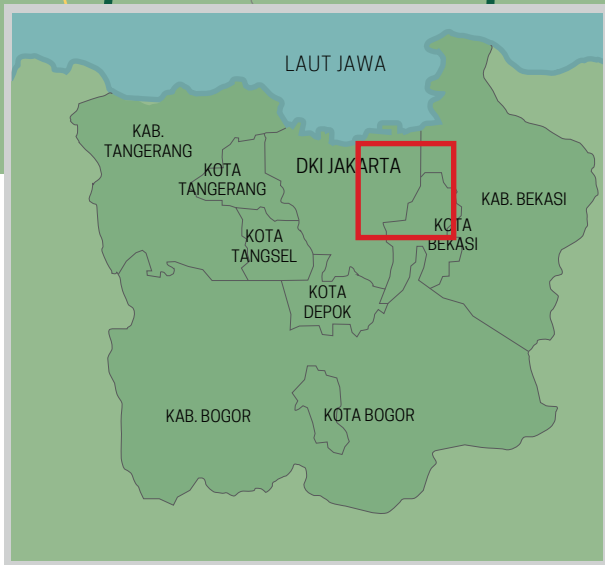
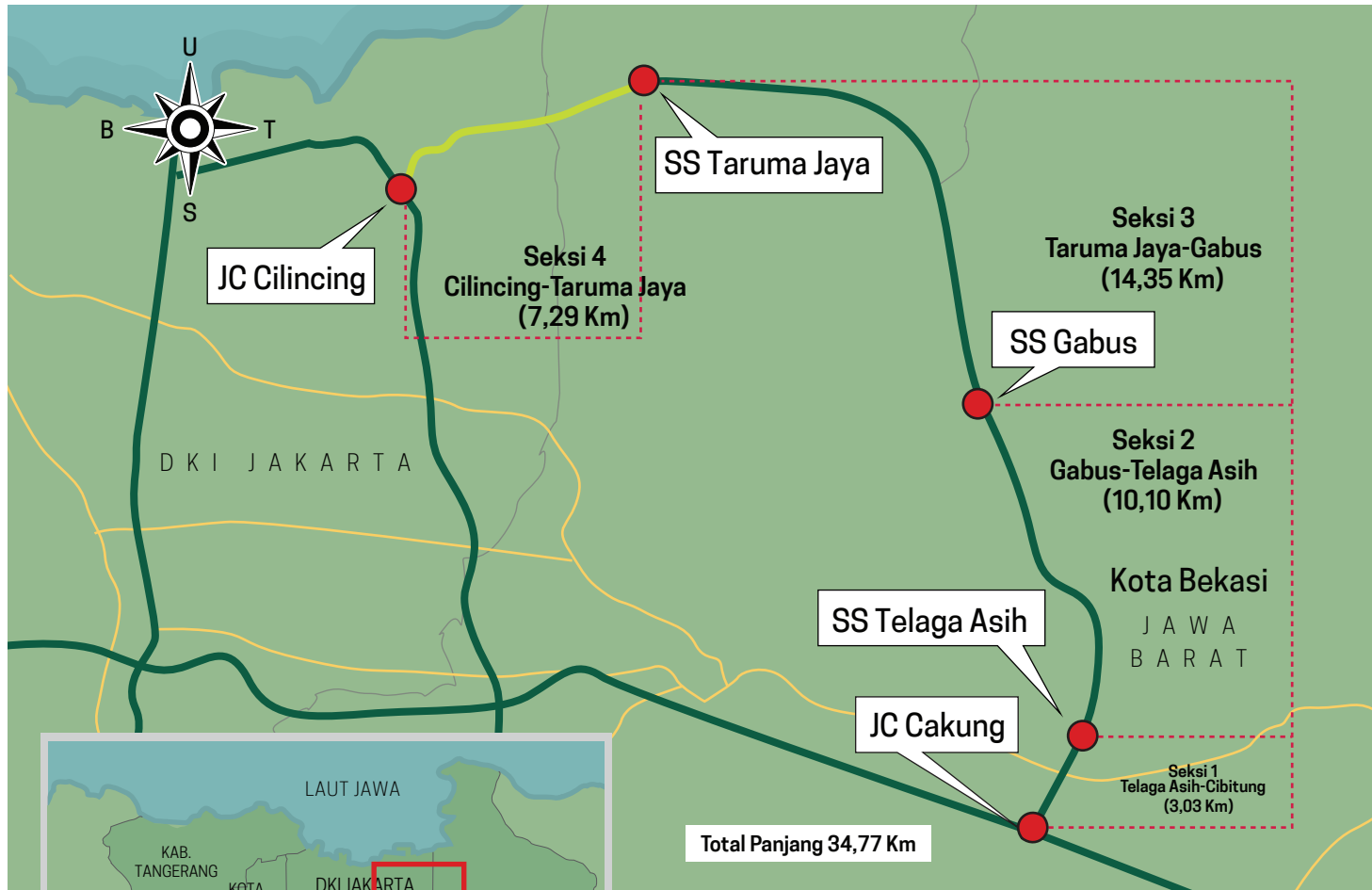
Jalan Tol Sigli-Banda Aceh Seksi 5 dan 6 Blang Bintang-Kuto Baro-Baitussalam (12,71 Km)



- Jalan Tol Operasi
- Jalan Tol Operasi 2023
- Konstruksi
- - - Rencana
- Jalan Nasional

# Jalan Tol Beroperasi 2023

## Jalan Tol Cibitung-Cilincing Seksi 4 Taruma Jaya-Cilincing (7,29 Km)





# Jalan Tol Beroperasi 2023

## Jalan Tol Cimanggis-Cibitung Seksi 2A Jatikarya-Cikeas (3,78 Km)



Seksi 1  
(3,17 Km)

Seksi 2A  
(3,78 Km)

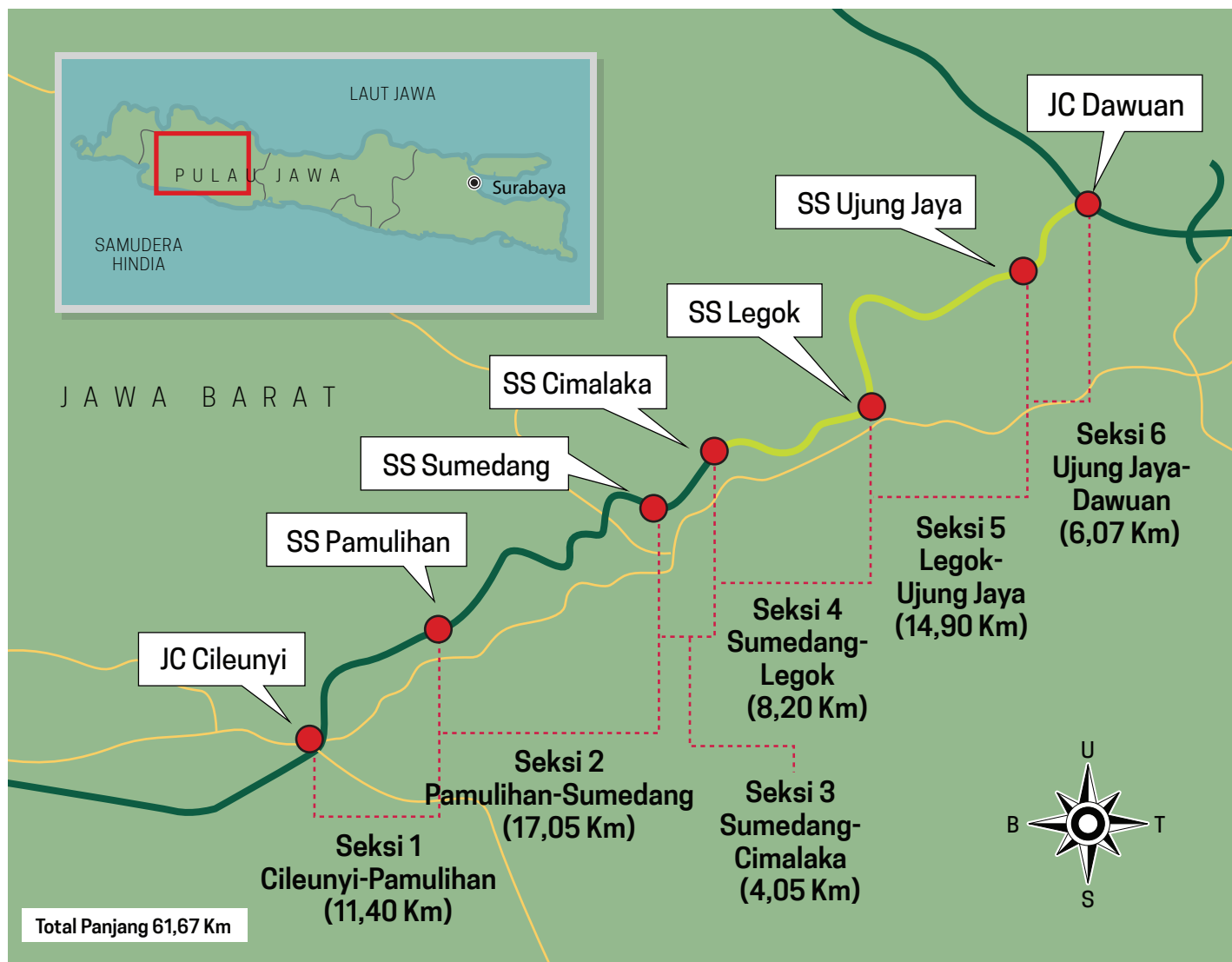
Seksi 2B  
(19,65 Km)

- Jalan Tol Operasi
- Konstruksi
- Jalan Tol Operasi 2023
- Jalan Nasional



# Jalan Tol Beroperasi 2023

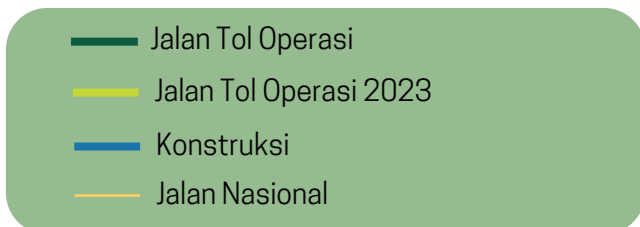
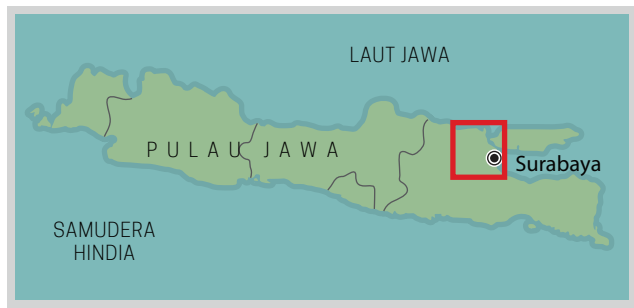
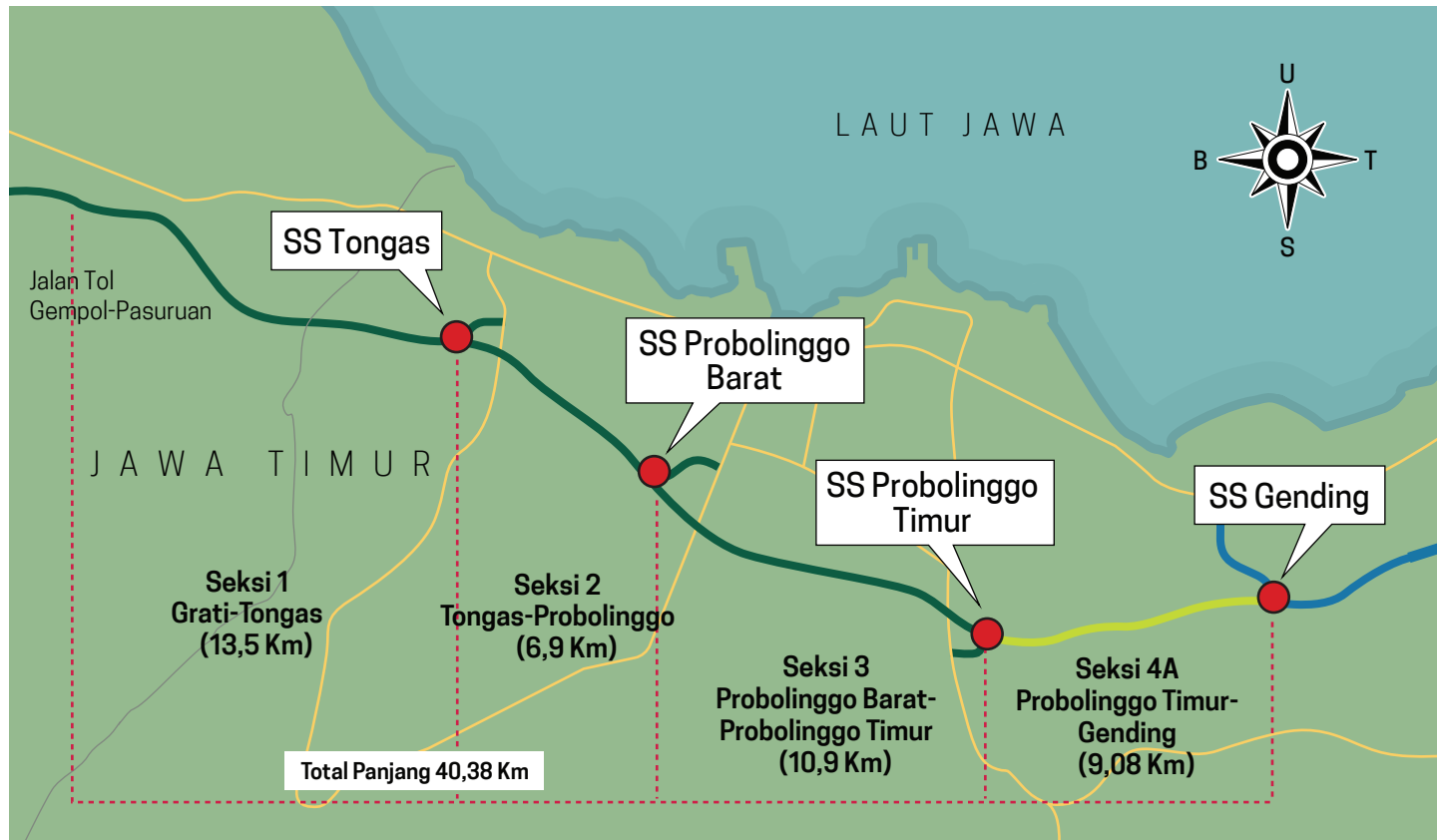
Cileunyi-Sumedang-Dawuan Seksi 4, 5, dan 6 (Cimalaka-Dawuan)  
(29,16 Km)



- Jalan Tol Operasi
- Jalan Tol Operasi 2023
- Jalan Nasional

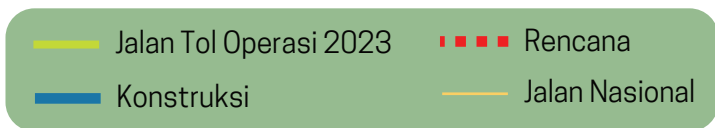
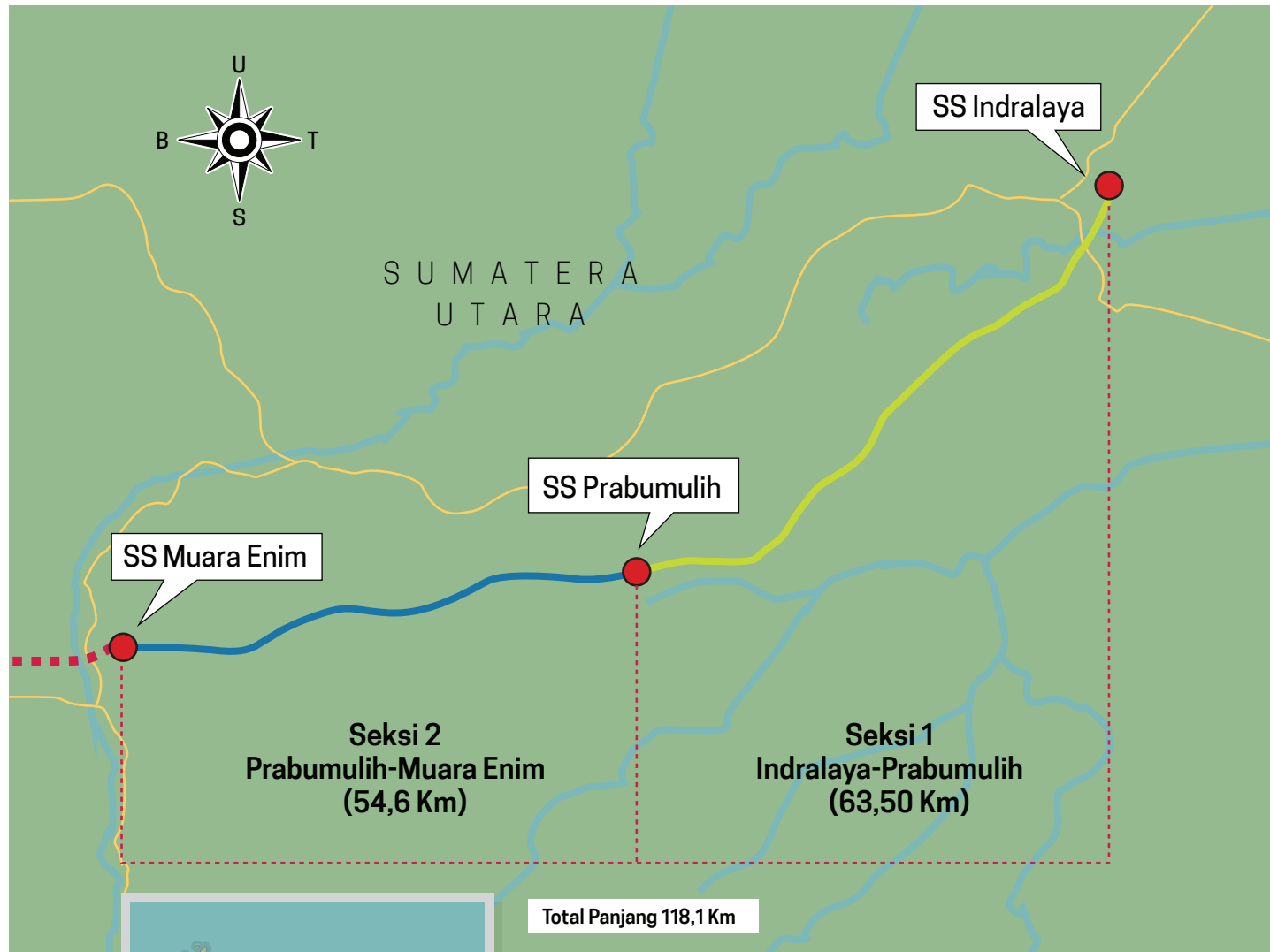
# Jalan Tol Beroperasi 2023

## Jalan Tol Pasuruan-Probolinggo Seksi 4A Probolinggo Timur-Gending (9,08 Km)



# Jalan Tol Beroperasi 2023

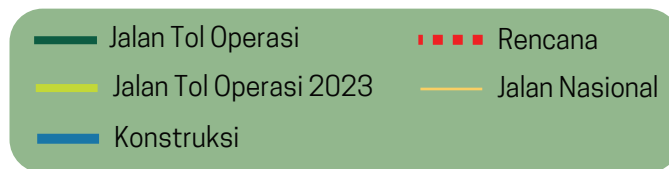
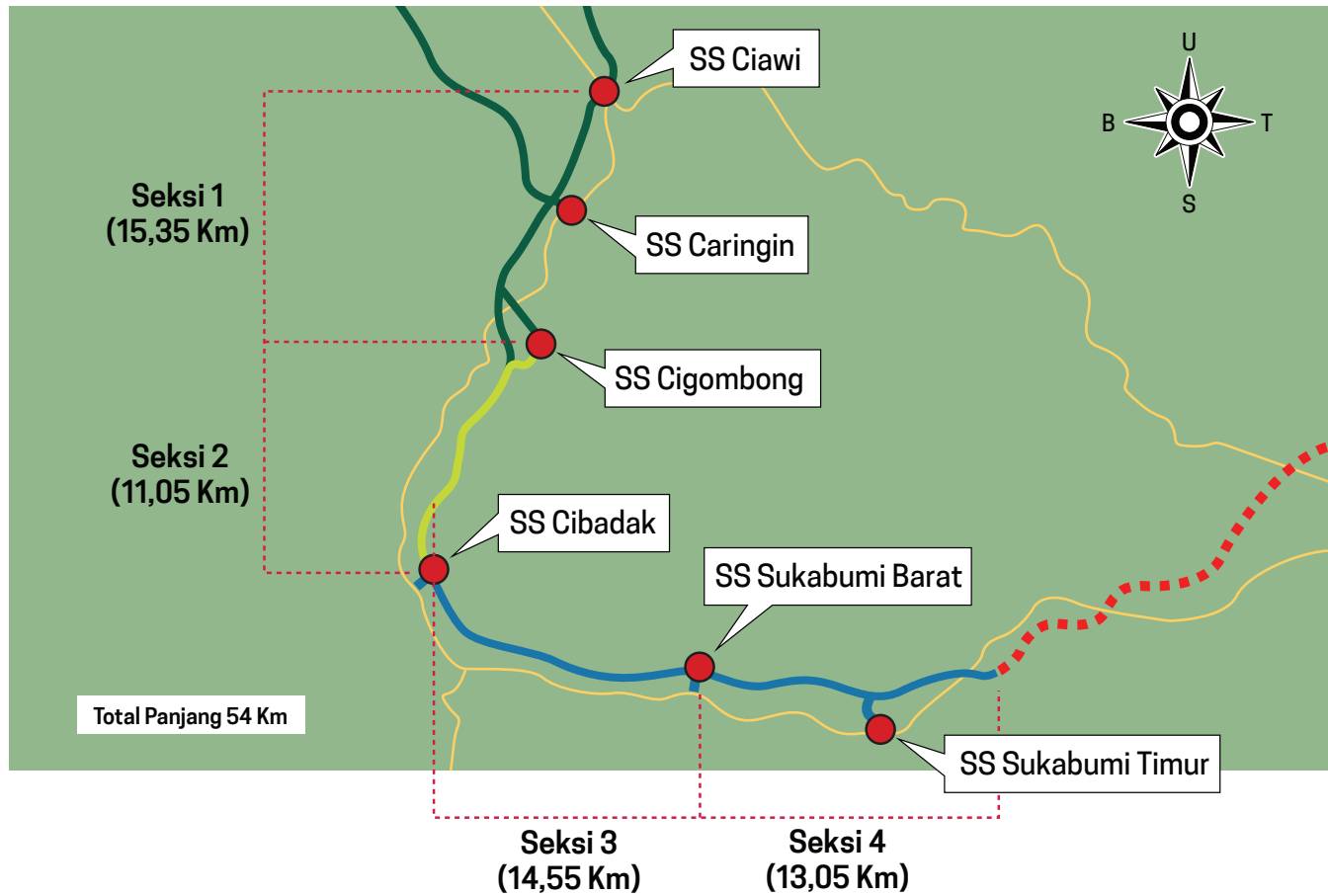
Jalan Tol Sp Indralaya-Muara Enim Seksi 1 Sp Indralaya-Prabumulih (63,50 Km)





# Jalan Tol Beroperasi 2023

## Jalan Tol Ciawi-Sukabumi Seksi 2 Cigombong-Cibadak (11,05 Km)



# Jalan Tol Beroperasi 2023

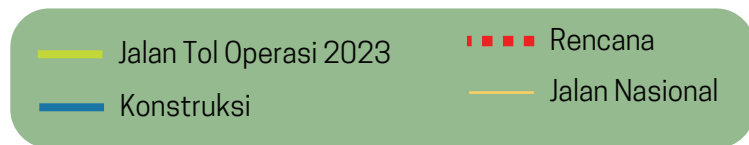
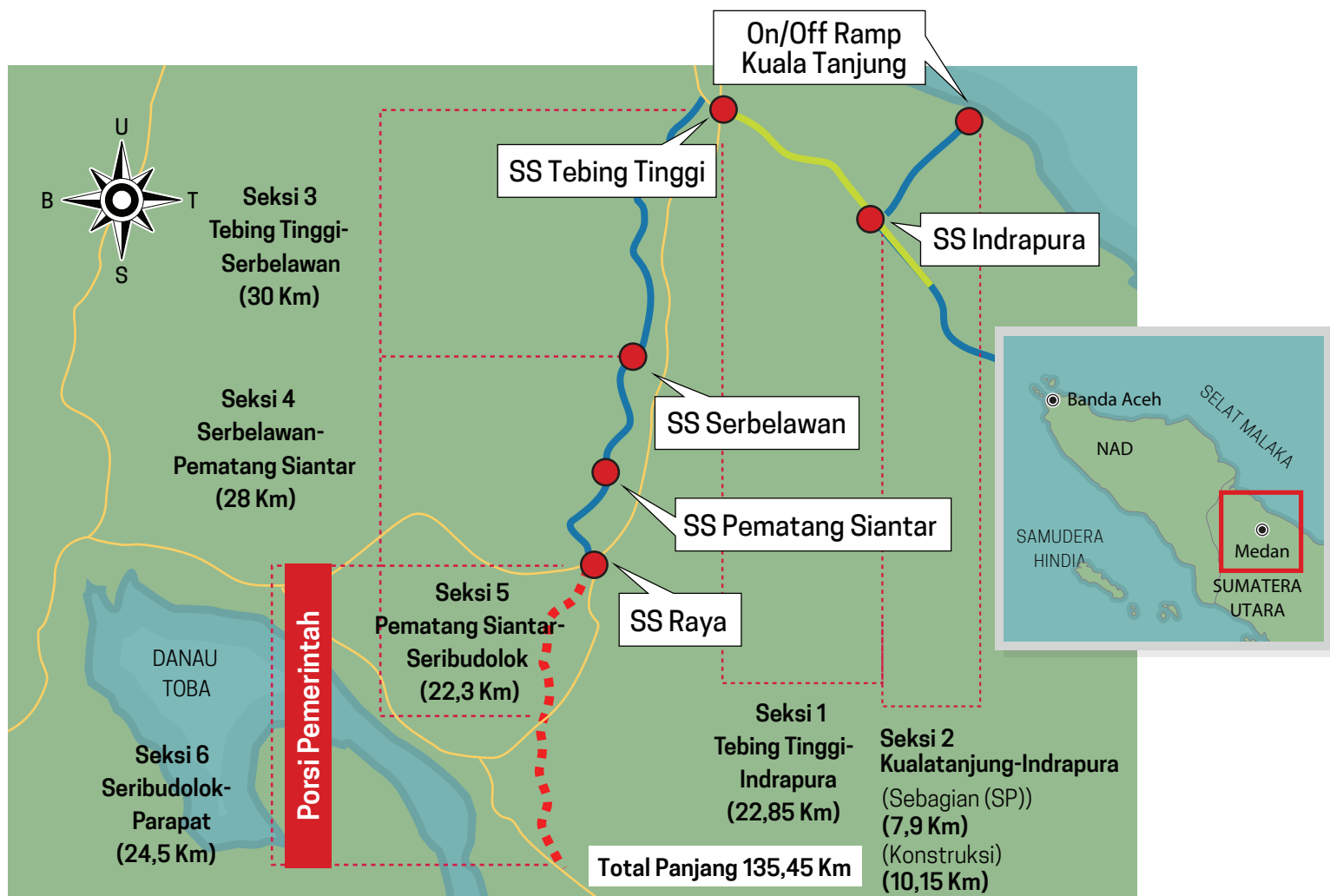
Jalan Tol Binjai-Langsa Seksi 2 Stabat-Kuala Bingai (7,55 Km) dan Kuala Bingai - Tanjung Pura (19,03 Km)



# Jalan Tol Beroperasi 2023

## Jalan Tol Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Parapat

Seksi 1 Tebing Tinggi-Indrapura dan Seksi 2 Indrapura-SS Indrapura (28,30 Km)



# Jalan Tol Beroperasi 2023

## Jalan Tol Indrapura-Kisaran, Seksi 1 Indrapura-Limapuluh (15,15 Km)

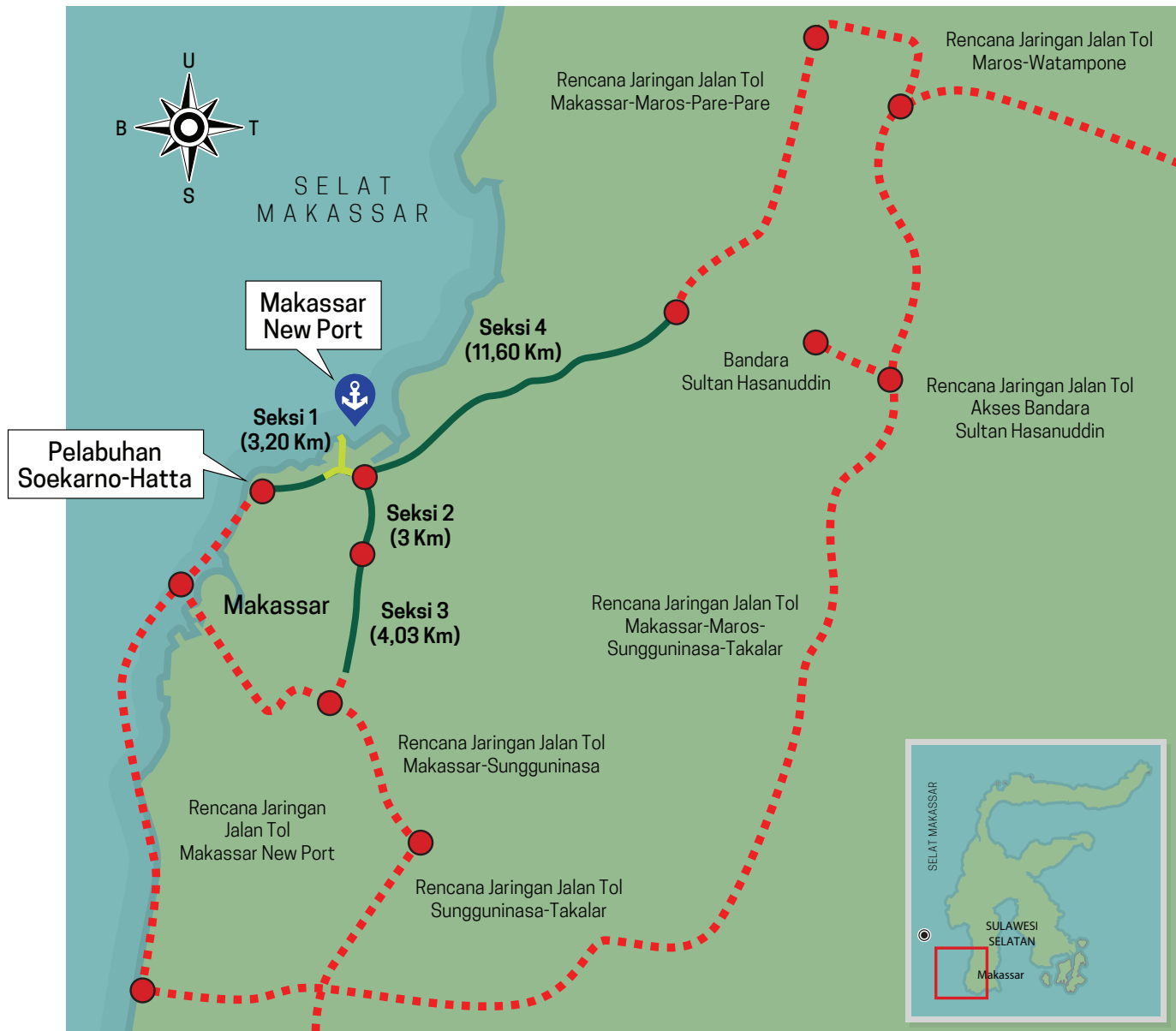


- Jalan Tol Operasi 2023
- Konstruksi
- Jalan Nasional



# Jalan Tol Beroperasi 2023

## Akses Makassar New Port (3,20 Km)



- Jalan Tol Operasi
- Jalan Tol Operasi 2023
- - - Rencana





Jalan Tol Semarang - Solo



# RUAS JALAN TOL YANG DILELANG PADA 2023

Jalan Tol Kamal-Teluk Naga-Rajeg sepanjang 38,6 km dengan nilai investasi

**Rp 23,22 triliun**

Jalan Tol Bogor-Serpong via Parung sepanjang 31,12 km dengan nilai investasi

**Rp 8,95 triliun**

Jalan Tol Kediri-Tulungagung sepanjang 44,51 km dengan nilai investasi

**Rp 10,25 triliun**

Jalan Tol Lingkar Luar Jakarta (JORR) Elevated Cikunir-Ulujami sepanjang 21,6 km dengan nilai investasi

**Rp 21,26 triliun**

Jalan Tol Sentul Selatan-Karawang Barat sepanjang 61,5 km dengan nilai investasi

**Rp 15,37 triliun**

## Jalan Tol yang telah Dilaksanakan Penandatanganan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol:

1. Jalan Tol Akses Patimban (24 Januari 2023)
2. Jalan Tol Kamal - Teluknaga - Rajeg (1 Agustus 2023)
3. Jalan Tol JORR *Elevated* Cikunir - Ulujami (11 Oktober 2023)

*Penandatanganan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol, Jalan Tol Kamal-Teluk Naga-Rajeg*



# TOLL ROAD SECTIONS TENDERED IN 2023

The 38.6 km Kamal–Teluk Naga–Rajeg Toll Road with an investment value of

**Rp 23.22 trillion**

The 21.6 km Elevated Cikunir–Ulujami Jakarta Outer Ring Road (JORR) with an investment value of

**Rp 21.26 trillion**

The 31.12 km Bogor–Serpong Toll Road via Parung with an investment value of

**Rp 8.95 trillion**

The 61.5 km South Sentul–Karawang Barat Toll Road with an investment value of

**Rp 15.37 trillion**

The 44.51 km Kediri–Tulungagung Toll Road with an investment value of

**Rp 10.25 trillion**

## Toll Road Signing of Toll Road Concession Agreement:

1. Patimban Access Toll Road (January 24, 2023)
2. Kamal - Teluknaga - Rajeg Toll Road (August 1, 2023)
3. JORR Elevated Cikunir - Ulujami Toll Road (October 11, 2023)



Penandatanganan Perjanjian Penjaminan & Perjanjian Regres Pengusahaan Jalan Tol, Jalan Tol Lingkar Luar Jakarta (JORR) Elevated Cikunir-Ulujami





Foto Udara Jalan Tol Dalam Kota, Jakarta







# PENDAPATAN DAN LABA

**B**isnis jalan tol sepanjang 2022 dan paruh pertama 2023 terlihat makin membaik, seiring dengan berlalunya pandemi. Meski begitu, mayoritas Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) masih rugi.

Sepanjang 2022 dari 55 BUIT hanya 12 BUIT yang mengalami penurunan pendapatan, sedangkan pada paruh pertama 2023 ada 17 BUIT. Namun, dari sisi laba, sebanyak 30 BUIT merugi pada 2022, sedangkan pada semester I/2023 ada 27 BUIT.

Meski begitu, mayoritas BUIT yang rugi terlihat mengalami penurunan tingkat kerugian. Hal ini justru mengindikasikan bahwa bisnis industri jalan tol membaik. Lagi pula, tekanan kinerja tidak melulu karena bisnis tol yang lesu, tetapi juga karena beban jasa konstruksi yang turut

meningkat seiring tekanan ekonomi akibat kondisi geopolitik.

## Kinerja 2022

Kinerja BUIT tidak melulu berasal dari pendapatan tol, tetapi juga jasa konstruksi, *rest area*, dan aneka pendapatan lainnya. Jika hanya membandingkan kinerja pendapatan dari bisnis tol, maka ruas Cikopo-Palimanan adalah jawaranya.

Pendapatan salah satu ruas tol terpanjang di Indonesia besutan PT Lintas Marga Sedaya itu tumbuh 20% dibanding 2021. Posisinya disusul oleh ruas tol Cawang-Tanjung Priok-Pluit, milik PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk.

Sementara itu, PT Jasa Marga (Persero) Tbk. menyumbang 4 ruas di daftar 10 besar ruas tol dengan pendapatan tertinggi 2022.

## Ruas Tol dengan Pendapatan Terbesar 2022 (Rp Juta) *Toll Road Sections with the Highest Revenue in 2022 (Million Rp)*

No.	BUJT (TRBE)	Nama Ruas (Section Name)	Pendapatan (Revenue in 2022)
1.	PT Lintas Marga Sedaya	Cikopo-Palimanan	2.070.144
2.	PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk.	Cawang-Tj. Priok-Pluit	1.672.437
3.	PT Jasamarga Transjawa Tol	Jakarta-Cikampek	1.359.337
4.	PT Marga Mandalasakti	Tangerang-Merak	1.285.463
5.	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	Cikampek-Padalarang	1.148.388
6.	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	JORR Seksi non S	1.062.439
7.	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	Jakarta-Bogor-Ciawi	1.029.529
8.	PT Jasamarga Semarang Batang	Semarang-Batang	999.404
9.	PT Jasamarga Solo Ngawi	Solo-Ngawi	997.101
10.	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	Jakarta-Tangerang	955.984



# REVENUE AND PROFIT



Transaksi kendaraan menggunakan kartu uang elektronik di gerbang tol

**A**s the pandemic subsides, the toll road business appeared to improve throughout 2022 and the first half of 2023. Even so, the majority of toll road business entities (TRBE) were still experiencing losses.

In 2022, only 12 out of 55 TRBEs experienced a decline in income, while in the first half of 2023, 17 TRBEs had already seen a decline. However, in terms of profit, 30 TRBEs suffered losses in 2022, while in the first semester of 2023, only 27 TRBEs experienced losses.

Nevertheless, the majority of TRBEs that suffered losses appeared to experience smaller losses. This was actually an indication that the toll road industry

business was on the mend. Moreover, performance pressures are not necessarily caused by the sluggish toll business. It can also be brought on by the increased load on construction services, which has also increased along with economic pressure due to geopolitical conditions.

## Performance in 2022

The performance of TRBEs is measured not only by toll income, but also by construction services, rest areas, and other sources of revenue. If we're comparing performances based solely on toll business revenue, the Cikopo–Palimanan toll road would be the clear winner.

The revenue from this toll road alone, which happens to be one of the longest toll roads in Indonesia managed by PT Lintas Marga

Sedaya, grew 20% compared to 2021. In second place is the Cawang–Tanjung Priok–Pluit toll road, managed by PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk.

Meanwhile, PT Jasa Marga (Persero) Tbk. also contributed 4 sections to the list of the top 10 toll road sections with the highest revenue in 2022.

Sementara itu, berdasarkan BUJT, laba terbesar pada 2022 dibukukan oleh PT Jasa Marga (Persero) Tbk. selaku pengelola 26 ruas tol, disusul oleh PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk. yang memiliki 5 ruas tol.

Di daftar 10 besar BUJT paling untung, terdapat 2 BUJT yang rugi pada 2021, tetapi berbalik untung besar pada 2022, yakni PT Jasamarga Solo Ngawi dan PT Jasamarga Ngawi Kertosono Kediri. Laba diperoleh seiring dengan pendapatan tol yang menebal dan beban keuangan yang menipis.

### Ruas Tol dengan Pendapatan Terbesar 2022 (Rp Juta) *TRBEs with the Highest Profit in 2022 (Million Rp)*

No.	BUJT (TRBE)	Nama Ruas (Section Name)	Laba (Profit in 2022)	Pertumbuhan (Growth)
1.	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	26 Ruas Tol	2.746.884	70,06%
2.	PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk.	5 Ruas Tol	914.462	23,98%
3.	PT Marga Mandalasakti	Tangerang-Merak	676.629	20,72%
4.	PT Jasamarga Transjawa Tol	6 Ruas Tol	615.451	40.364%
5.	PT Lintas Marga Sedaya	Cikampek-Palimanan	585.998	475,30%
6.	PT Trans Marga Jateng	Semarang-Solo	405.306	309,10%
7.	PT Jakarta Lingkar Baratsatu	JORR W1	230.434	66,03%
8.	PT Jasamarga Solo Ngawi	Solo-Ngawi	218.532	N/A
9.	PT Trans Bumi Serbaraja	Serpong-Balaraja	209.574	556,75%
10.	PT Jasamarga Ngawi Kertosono Kediri	Ngawi-Kertosono	206.684	N/A

### Kinerja Semester I 2023

Peta persaingan bisnis jalan tol tidak banyak berubah di paruh pertama 2023. Ruas Cikopo-Palimanan masih menjadi ruas dengan pendapatan tertinggi, sekaligus satu-satunya yang menembus Rp1 triliun.

Daftar 10 besar ruas tol dengan pendapatan tertinggi masih diisi nama yang sama seperti akhir 2022, hanya berbeda dari sisi peringkat.

Meanwhile, based on the TRBEs, the largest profit in 2022 was recorded by PT Jasa Marga (Persero) Tbk. as the manager of 26 toll road sections, followed by PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk., which manages 5 toll road sections.

In the list of the top 10 most profitable TRBEs, there were 2 TRBEs that suffered losses in 2021, but turned out to make huge profits in 2022. They were PT Jasamarga Solo Ngawi and PT Jasamarga Ngawi Kertosono Kediri. Profits are obtained as toll revenues increase and financial burdens decrease.

### Performance in Semester I of 2023

The competitive landscape in the toll road sector remained largely unchanged in the first half of 2023. The Cikopo–Palimanan section still recorded the highest revenue, becoming the only one to surpass Rp1 trillion.

The top 10 toll road sections with the highest revenue remained unchanged from the end of 2022. The only difference was in rank.



Masjid Tol Semarang - Solo di Rest Area Km 429

### Ruas Tol dengan Pendapatan Terbesar Semester I 2023 (Rp Juta)

Toll Road Sections with the Highest Revenue in Semester I of 2023 (Million Rp)

No.	BUJT (TRBE)	Nama Ruas (Section Name)	Pendapatan H1 2023 (Revenue in H1 2023)
1.	PT Lintas Marga Sedaya	Cikopo-Palimanan	1.020.979
2.	PT Marga Mandalasakti	Tangerang-Merak	745.798
3.	PT Jasamarga Transjawa Tol	Jakarta-Cikampek	672.106
4.	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	Cikampek-Padalarang	581.672
5.	PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk.	Cawang-Tj. Priok-Pluit	571.813
6.	PT Jasamarga Solo Ngawi	Solo-Ngawi	551.940
7.	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	JORR Seksi non S	551.843
8.	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	Jakarta-Bogor-Ciawi	542.815
9.	PT Jasamarga Semarang Batang	Semarang-Batang	497.525
10.	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	Jakarta-Tangerang	484.086





Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) bersama Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) PT Jasamarga Jogja Bawen terus mempercepat penyelesaian konstruksi Jalan Tol Yogyakarta - Bawen

Dari sisi pencapaian laba bersih juga tidak banyak berubah dibanding posisi akhir 2022. BUJT yang mengelola banyak ruas tol, seperti PT Jasa Marga (Persero) Tbk., PT Jasamarga Transjawa Tol, dan PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk. masih di puncak. Ketiganya juga mencetak pertumbuhan laba yang mengesankan pada periode ini.

### BUJT dengan Laba Terbesar Semester I 2023 Dibanding Semester I 2022 (Rp Juta)

TRBEs with the Highest Profit in Semester I of 2023 Compared to Semester I 2022 (Million Rp)

No.	BUJT (TRBE)	Nama Ruas (Section Name)	Laba (Profit in H1 2023)	Pertumbuhan (Growth)
1.	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	24 Ruas Tol	1.148.678	56,33%
2.	PT Jasamarga Transjawa Tol	6 Ruas Tol	655.262	27,033%
3.	PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk.	5 Ruas Tol	546.264	16,53%
4.	PT Marga Mandalasakti	Tangerang-Merak	396.102	23,98%
5.	PT Lintas Marga Sedaya	Cikampek-Palimanan	357.718	10,68%
6.	PT Trans Marga Jateng	Semarang-Solo	218.142	6,91%
7.	PT Jasamarga Solo Ngawi	Solo-Ngawi	182.093	88,19%
8.	PT Jakarta Lingkar Baratsatu	JORR W1	129.471	-3,52%
9.	PT Marga Harjaya Infrastruktur	Kertosono-Mojokerto	102.984	25,31%
10.	PT Jasamarga Ngawi Kertosono Kediri	Ngawi-Kertosono	95.361	-3,47%

Here is the comprehensive performance overview of all TRBE throughout 2022 and the first half of 2023. The revenue performance presented here not only includes toll income but also encompasses all revenue components of TRBE during the relevant period, including income from construction, services, sales of goods, leasing, and more.



Peresmian Jalan Tol Bocimi Seksi 2

Berikut ini kinerja lengkap seluruh BUJT sepanjang 2022 dan paruh pertama 2023. Kinerja pendapatan yang ditampilkan di sini tidak saja mencakup pendapatan tol, tetapi juga seluruh komponen pendapatan BUJT pada periode bersangkutan, termasuk pendapatan konstruksi, jasa, penjualan barang, sewa, dll.

### Kinerja Badan Usaha Jalan Tol Akhir 2022 dan Semester I 2023 (Rp Juta)

BUJT (TRBE)	Nama Ruas (Section Name)	2022		H1 2023	
		Pendapatan (Revenue)	Laba/Rugi (Profit)	Pendapatan (Revenue)	Laba/Rugi (Profit)
PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	Cikampek-Padalarang	1.148.388	2.746.884	581.672	1.148.678
	JORR Seksi non S	1.062.439		551.843	
	Jakarta-Bogor-Ciawi	1.029.529		542.815	
	Jakarta-Tangerang	955.984		484.086	
	Cawang-Tomang-Pluit	923.278		472.753	
	Prof. Dr. Ir. Sedyatmo	588.041		312.005	
	Padalarang-Cileunyi	430.584		221.397	
	Belawan-Medan-Tanjung Morawa	165.827		84.766	
	Pondok Aren-Bintaro Viaduct-Ulujami	164.127		85.249	
PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	Konsolidasi	16.582.849	2.746.884	8.923.769	1.148.678
PT Jasamarga Transjawa Tol	Jakarta-Cikampek	1.359.337	1.345.213	672.106	655.262
	Surabaya-Gempol	802.974		401.186	
	Palimanan-Kanci	265.314		130.489	
	Semarang Seksi A,B,C	225.221		115.178	
PT Jasamarga Transjawa Tol	Konsolidasi	3.542.000	1.345.213	1.775.362	655.262
PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk.	Lingkar Dalam Kota Jakarta (JIUT)	1.125.082	914.462	571.813	546.264
	Depok-Antasari	219.081		179.944	
	Simpang Susun Waru - Bandara Juanda	172.633		97.856	
	Soreang - Pasir Koja	114.715		61.680	
	Cisumdawu	40.926		82.465	

\*) Pendapatan ruas hanya berasal dari ruas tol. Pendapatan konsolidasi berasal dari pendapatan ruas tol, ditambah konstruksi, dan pendapatan lain-lain.



BUJT (TRBE)	Nama Ruas (Section Name)	2022		H1 2023	
		Pendapatan (Revenue)	Laba/Rugi (Profit)	Pendapatan (Revenue)	Laba/Rugi (Profit)
PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk.	Konsolidasi	4.463.597	914.462	3.159.314	546.264
PT Utama Karya (Persero)	Trans-Sumatra	24.208.538	-1.446.602	12.484.025	23.360
PT Citra Karya Jabar Tol	Cileunyi-Sumedang-Dawuan (Cisumdawu)	3.372.939	16.190	2.591.136	70.201
PT Utama Marga Waskita	Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Parapat	1.952.036	33.367	1.471.061	52.119
PT Lintas Marga Sedaya	Cikampek-Palimanan	2.137.247	585.998	1.151.588	357.718
PT Marga Mandalasakti	Tangerang-Merak	1.670.786	676.629	1.146.775	396.102
PT Waskita Sriwijaya Tol	Kayu Agung-Palembang-Betung	3.271.551	-150.240	897.516	-22.649
PT Cimanggis Cibitung Tollways	Cimanggis-Cibitung	1.279.393	-86.330	655.100	-42.970
PT PP Semarang Demak	Semarang-Demak	1.893.373	25.112	630.901	8.615
PT Jasamarga Solo Ngawi	Solo-Ngawi	1.028.937	218.532	611.132	182.093
PT Bintaro Serpong Damai	Pondok Aren-Serpong	794.152	142.828	516.987	80.217
PT Jasamarga Semarang Batang	Semarang-Batang	1.027.719	-41.591	510.731	-11.750
PT Trans Marga Jateng	Semarang-Solo	925.253	405.306	479.453	218.142
PT Jasamarga JalanlayangCikampek	Jakarta-Cikampek II Elevated	869.239	-391.952	434.986	-213.050
PT Wijaya Karya Serang Panimbang	Serang-Panimbang	966.267	-179.760	391.975	-113.170
PT Transjawa Paspro Jalan Tol	Pasuruan-Probolinggo	1.210.515	-273.882	333.593	-173.022
PT Jasamarga Ngawi Kertosono Kediri	Ngawi-Kertosono	652.785	206.684	330.069	95.361
PT Pejagan Pemalang Tol Road	Pejagan-Pemalang	602.541	-119.569	304.787	-25.926
PT Jasamarga Surabaya Mojokerto	Surabaya-Mojokerto	552.310	104.064	288.132	62.422
PT Jasamarga KualanamuTol	Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi	499.596	136.083	265.624	79.902
PT Trans Jabar Tol	Ciawi-Sukabumi	616.949	-148.468	264.828	15.582
PT Citra Wasphtowa	Depok-Antasari	288.925	-1.072	263.155	64.901
PT Jakarta Lingkar Baratsatu	JORR W1	503.918	230.434	258.437	129.471
PT Marga HarjayaInfrastruktur	Kertosono-Mojokerto	489.565	167.071	258.173	102.984
PT Pemalang Batang Tol Road	Pemalang-Batang	468.479	-161.165	246.572	-59.946

\*) Road revenue only comes from toll roads. Consolidated income comes from toll road revenue, construction and other income.

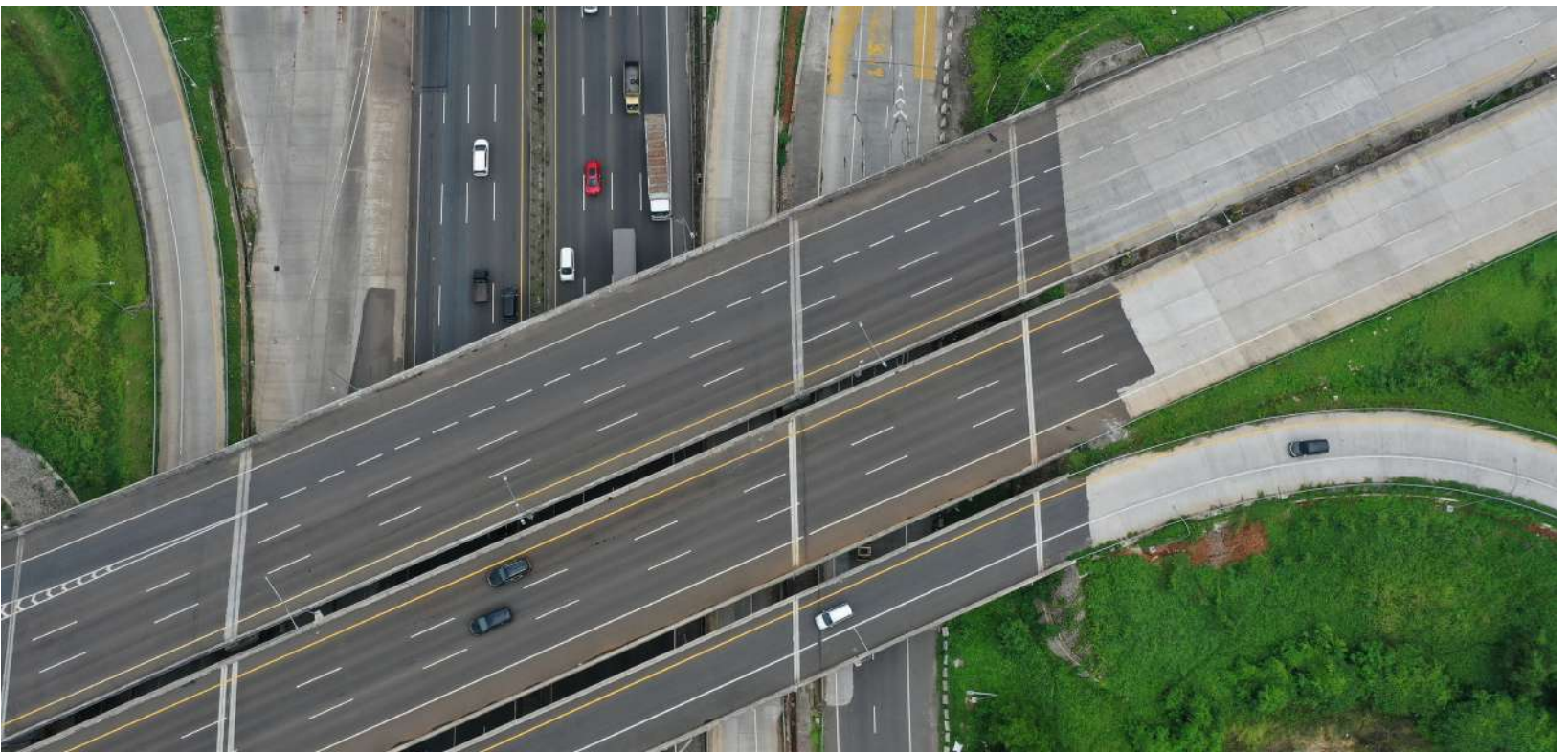
BUJT (TRBE)	Nama Ruas (Section Name)	2022		H1 2023	
		Pendapatan (Revenue)	Laba/Rugi (Profit)	Pendapatan (Revenue)	Laba/Rugi (Profit)
PT Jasamarga KunciranCengkareng	Cengkareng-Batu Ceper-Kunciran	354.423	-44.664	204.031	-8.682
PT Semesta Marga Raya	Kanci-Pejagan	392.611	-1.588	196.881	5.413
PT Margabumi Matraraya	Surabaya-Gresik	370.817	29.963	182.101	27.588
PT Jasamarga Pandaan Malang	Pandaan-Malang	328.363	-159.677	175.784	-65.274
PT Jasamarga Balikpapan Samarinda	Balikpapan-Samarinda	264.314	-571.147	168.812	-38.760
PT Marga Lingkar Jakarta	JORR W2	311.679	32.485	162.339	24.779
PT Jasamarga Gempol Pasuruan	Gempol-Pasuruan	316.726	-7.421	158.776	210
PT Trans Bumi Serbaraja	Serpong-Balaraja	992.155	209.574	145.262	-24.566
PT Marga Sarana Jabar	Bogor Ring Road	263.661	-17.015	142.440	4.432
PT Marga Trans Nusantara	Kunciran-Serpong	215.682	-92.170	130.845	-28.182
PT Translingkar Kita Jaya	Cinere-Jagorawi	170.846	-33.709	124.902	2.234
PT Kresna Kusuma Dyandra Marga	Bekasi-Cawang-Kampung Melayu	608.084	-621.569	121.042	-345.334
PT Cinere Serpong Jaya	Cinere-Serpong	96.662	-128.714	102.317	-75.934
PT Citra MargatamaSurabaya	SS Waru-Bandara Juanda	178.964	30.421	101.410	-6.451
PT Makassar Metro Network	Ujung Pandang Seksi I dan II	361.113	-10.952	97.327	-8.314
PT Jasamarga Pandaan Tol	Gempol-Pandaan	178.357	43.629	91.570	25.383
PT Jalan Tol Seksi Empat	Makassar Seksi IV	159.346	820	85.867	25.225
PT Jasamarga Bali Tol	Nusa Dua-Ngurah Rai-Benoa	93.13	-103.016	63.613	-38.652
PT Citra Marga Lintas Jabar	Soreang-Pasirkoja	133.365	65.659	61.876	31.743
PT Cibitung Tanjung Priok Port Tollways	Cibitung-Cilincing	1.651.723	-135.048	50.284	-207.530
PT Jakarta TollroadDevelopment	6 Ruas Tol DKI JTD	93.089	-172.867	49.013	-69.119
PT Waskita Bumi Wira	Krian-Legundi-Bunder-Manyar	519.409	-919.547	43.821	-326.237
PT Jasamarga Manado Bitung	Manado-Bitung	229.908	-268.972	26.49	-176.220



*Pemasangan Girder Konstruksi Tol Cimanggis – Cibitung, Jalan Tol Cengkareng – Kunciran*



*Konstruksi Tol Solo – Yogyakarta – NYIA Kulon Progo*



*Jalan Tol Serpong – Cinere*





Jalan Tol Tangerang - Merak

## Neraca dan Rasio Keuangan

# ASET BADAN USAHA JALAN TOL

**H**ampir semua BUJT memiliki aset di atas Rp1 triliun. Sementara itu, di daftar 10 besar BUJT dengan aset tertinggi, semuanya berada di atas Rp10 triliun.

Di posisi puncak, ada BUMN PT Utama Karya (Persero), dengan total aset Rp156,3 triliun. Ini menjadikan perusahaan ini satu-satunya BUJT dengan aset di atas Rp100 triliun. Namun, fokus bisnis Utama Karya sejatinya bukan pada pengelolaan tol, melainkan pembangunan tol.

Di posisi kedua dan ketiga, diisi oleh PT Jasa Marga (Persero) Tbk. dan entitas anaknya, yakni PT Jasamarga Transjawa Tol. Posisi selanjutnya disusul oleh PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk.

Mayoritas BUJT mengalami peningkatan aset pada semester I/2023 dibanding 2022.



# TRBE ASSETS

**A**lmost all TRBEs own assets worth more than Rp1 trillion. In fact, the top 10 TRBEs with the most assets have more than Rp10 trillion in assets.

At the top of the list is State-Owned Enterprise PT Hutama Karya (Persero), with total assets of Rp156.3 trillion. This makes it the only TRBE with assets greater than Rp100 trillion. However, the main business focus of Hutama Karya is not on toll management, but toll construction.

Second and third place is taken by PT Jasa Marga (Persero) Tbk. and its subsidiary, PT Jasamarga Transjawa Tol. Both of them are then followed by PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk.

The majority of TRBEs experienced an increase in assets in the first semester of 2023 compared to 2022.



Kepadatan kendaraan di jalan tol Cimanggis - Cibitung



Pekerja pembangunan jalan tol Cinere - Jagorawi

## 10 BUJT dengan Aset Terbesar (Rp Juta) 10 TRBEs with the Largest Assets (Million Rp)

No.	BUJT (TRBE)	Nama Ruas (Section Name)	Aset 2022 (Asset 2022)	Aset H1 2023 (Asset H1 2023)
1.	PT Utama Karya (Persero)	Trans-Sumatra	156.316.417	146.583.495
2.	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	Konsolidasi 24 Ruas	91.139.182	92.363.536
3.	PT Jasamarga Transjawa Tol	Konsolidasi 6 Ruas	26.040.960	29.365.230
4.	PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk.	Konsolidasi 5 Ruas	18.386.596	20.577.994
5.	PT Waskita Sriwijaya Tol	Kayu Agung-Palembang- Betung	16.902.395	17.803.079
6.	PT Jasamarga Jalanlayang Cikampek	Jakarta-Cikampek II Elevated	15.505.220	15.335.851
7.	PT Lintas Marga Sedaya	Cikampek-Palimanan	13.443.374	13.794.207
8.	PT Utama Marga Waskita	Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Parapat	11.003.142	12.955.679
9.	PT Cibatung Tanjung Priok Port Tollways	Cibatung-Cilincing	12.443.904	12.651.013
10.	PT Jasamarga Semarang Batang	Semarang-Batang	12.552.233	12.443.546

### Rasio Neraca BUJT

Aset yang besar tidak serta merta mencerminkan solidnya kondisi keuangan BUJT. BUJT juga harus memenuhi indikator kesehatan fundamental lainnya yang tecermin melalui sejumlah rasio neraca.

Dari sisi *current ratio*, terdapat 34 BUJT dari total 55 BUJT yang memiliki rasio ini di bawah 100% pada akhir 2022. Bahkan, 12 BUJT memiliki rasio yang membandingkan jumlah aset lancar terhadap utang jangka pendek ini di bawah 10%. Jumlahnya tidak banyak berubah pada semester I 2023.

Kondisi serupa juga tergambar oleh *cash ratio* atau rasio yang menunjukkan ketersediaan dana tunai atau harta yang dengan mudah dapat diuangkan, dibandingkan dengan liabilitas atau kewajiban jangka pendek.

Mayoritas BUJT, yakni sebanyak 39 BUJT memiliki *cash ratio* di bawah 100% pada akhir 2022. Kondisi serupa masih berlanjut hingga paruh pertama 2023.

Jika *current ratio* dan *cash ratio* berada di bawah 100%, ini bisa menunjukkan bahwa BUJT memiliki keterbatasan dalam likuiditasnya. Artinya, mereka mungkin mengalami kesulitan dalam membayar kewajiban jangka pendek mereka menggunakan aset lancar atau kas yang dimiliki.

Namun, angka di bawah 100% tidak selalu menunjukkan masalah yang serius, terutama jika BUJT memiliki struktur keuangan yang sehat dan dapat mengelola kas dengan efisien.

Di sisi lain, mayoritas BUJT tercatat memiliki *debt to equity ratio (DER)* atau rasio utang

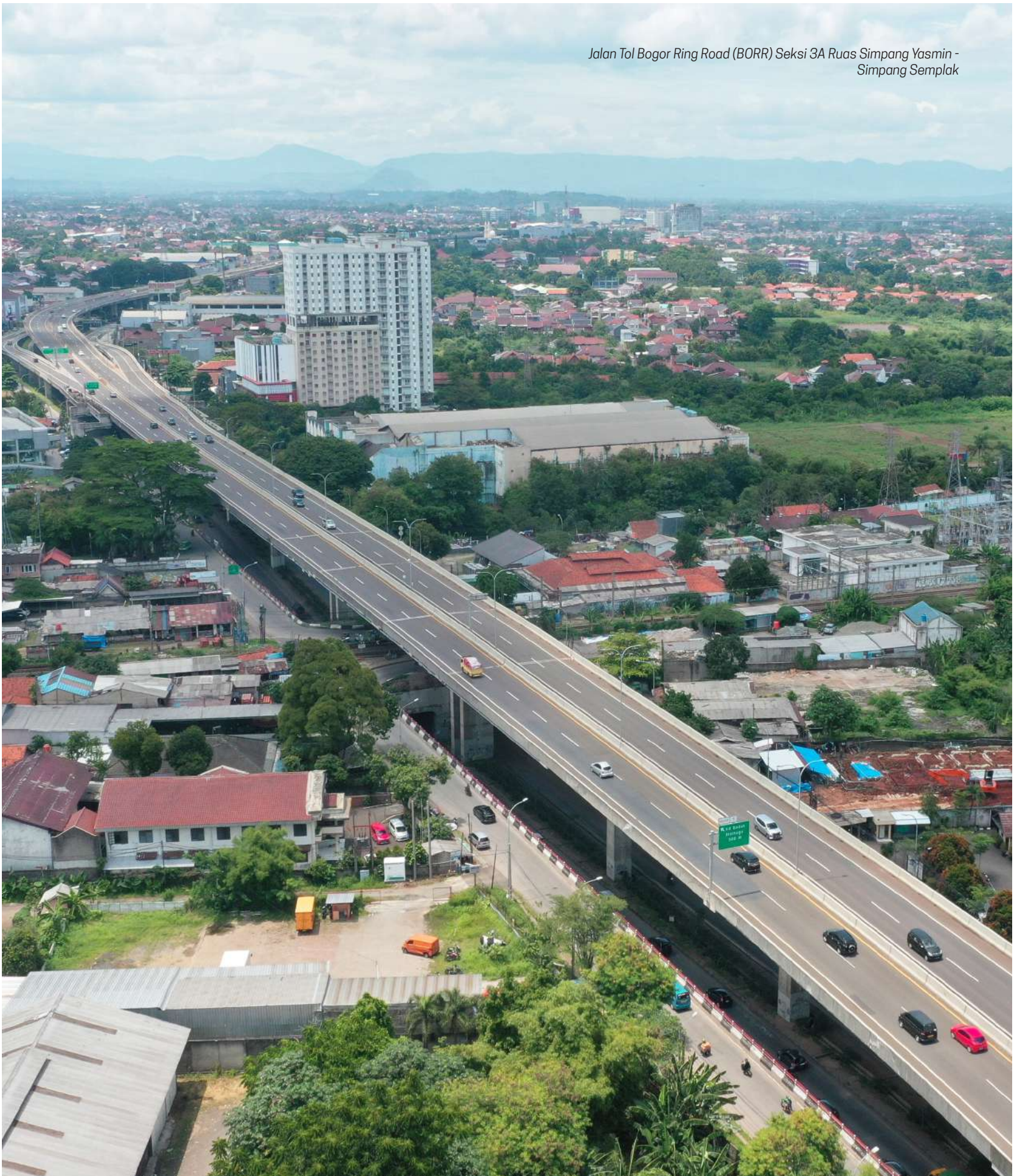
terhadap modal di atas 100%. Makin besar DER, artinya makin tebal utang perusahaan dibanding modalnya. Kali ini, ada 44 BUJT di akhir 2022 dengan DER di atas 100%.

Bahkan, ada 18 BUJT memiliki DER di atas 400% atau utang 4 kali lipat dari modalnya. Kondisi yang sama masih tergambar pula di paruh pertama 2023.

Rasio utang yang terlalu tinggi dapat meningkatkan risiko keuangan suatu perusahaan. Perusahaan harus membayar pokok utang beserta bunganya, yang dapat menggerus labanya.



Jalan Tol Bogor Ring Road (BORR) Seksi 3A Ruas Simbang Yasmin -  
Simbang Semplak





Nama BUJT (TRBE Name)	Nama Ruas (Section Name)	2022			H1 2023		
		CurrentRatio	CashRatio	Debt toEquity Ratio	CurrentRatio	CashRatio	Debt toEquity Ratio
PT Pejalan Pemalang Tol Road	Pejalan-Pemalang	71,42%	47,80%	764,62%	75,12%	48,64%	793,97%
PT Pemalang Batang Tol Road	Pemalang-Batang	61,53%	40,05%	727,43%	100,09%	78,87%	785,96%
PT Jasamarga Semarang Batang	Semarang-Batang	148,63%	46,37%	251,64%	82,05%	24,68%	248,81%
PT Trans Marga Jateng	Semarang-Solo	69,86%	51,00%	419,14%	508,51%	418,21%	349,20%
PT Jasamarga Solo Ngawi	Solo-Ngawi	65,40%	17,91%	213,49%	65,60%	11,01%	195,68%
PT Jasamarga Ngawi Kertosono Kediri	Ngawi-Kertosono	353,45%	218,35%	215,71%	241,79%	133,26%	197,63%
PT Marga Harjaya Infrastruktur	Kertosono-Mojokerto	207,92%	196,35%	136,90%	71,48%	66,48%	125,40%
PT Jasamarga Surabaya Mojokerto	Surabaya-Mojokerto	58,89%	47,58%	756,88%	34,95%	26,57%	668,44%
PT Jasamarga Gempol Pasuruan	Gempol-Pasuruan	197,56%	192,78%	438,12%	135,03%	130,36%	429,17%
PT Transjawa Paspro Jalan Tol	Pasuruan-Probolinggo	15,87%	3,08%	494,27%	11,84%	3,93%	653,44%
PT Jasamarga Probolinggo Banyuwangi	Probolinggo-Banyuwangi	486,97%	147,48%	2,29%	38,54%	16,26%	58,95%
PT Lintas Marga Sedaya	Cikampek-Palimanan	268,25%	240,93%	231,39%	302,24%	287,53%	212,48%
PT JasamargaPandaan Tol	Gempol-Pandaan	471,79%	468,74%	130,84%	628,69%	626,25%	127,03%
PT Citra Marga Lintas Jabar	Soreang-Pasirkoja	5,67%	5,16%	31,37%	16,47%	15,84%	30,22%
PT Citra Karya Jabar Tol	Cileunyi-Sumedang-Dawuan (Cisumdawu)	5,64%	0,14%	566,57%	7,00%	0,43%	316,74%
PT Jasamarga Pandaan Malang	Pandaan-Malang	340,53%	241,55%	405,54%	320,25%	213,28%	435,54%
PT Trans Jabar Tol	Ciawi-Sukabumi	2,31%	0,40%	617,46%	10,93%	10,88%	515,30%
PT Waskita Bumi Wira	Krian-Legundi-Bunder-Manyar	12,90%	0,93%	447,28%	5,42%	1,46%	538,28%
PT Wijaya Karya Serang Panimbang	Serang-Panimbang	111,61%	39,18%	210,73%	80,68%	20,27%	242,98%
PT Jasamarga Kunciran Cengkareng	Cengkareng-Batu Ceper-Kunciran	158,68%	101,74%	290,00%	240,33%	186,91%	290,84%
PT Marga Trans Nusantara	Kunciran-Serpong	24,15%	16,74%	494,32%	23,35%	15,17%	514,73%
PT Cinere Serpong Jaya	Cinere-Serpong	52,45%	27,85%	262,44%	37,27%	7,87%	304,21%
PT TranslingkarKita Jaya	Cinere-Jagorawi	420,09%	401,96%	542,72%	1028,43%	989,39%	538,30%
PT Cibitung Tanjung Priok Port Tollways	Cibitung-Cilincing	22,69%	9,95%	235,76%	10,55%	1,91%	261,60%
PT Cimanggis Cibitung Tollways	Cimanggis-Cibitung	6,76%	0,97%	358,95%	10,64%	1,08%	372,99%
PT Citra Waspphutowa	Depok-Antasari	25,53%	10,08%	161,44%	25,94%	9,03%	156,13%
PT Kresna Kusuma Dyandra Marga	Bekasi-Cawang-Kampung Melayu	3,29%	2,61%	-34147,09%	57,83%	48,19%	-2739,54%
PT Jakarta Tollroad Development	6 Ruas Tol DKI JTD	181,36%	143,75%	19,53%	209,84%	2,82%	18,47%
PT Jasamarga Jalan layang Cikampek	Jakarta-Cikampek II Elevated	76,51%	29,92%	240,86%	88,24%	13,40%	253,71%
PT Trans Bumi Serbaraja	Serpong-Balaraja	5,49%	1,72%	164,05%	6,71%	0,89%	185,34%
PT Marga Sarana Jabar	Bogor Ring Road	282,73%	278,90%	233,18%	495,85%	440,89%	231,10%
PT Jasamarga Japek Selatan	Jakarta-Cikampek II Sisi Selatan	9,61%	1,50%	203,66%	10,19%	3,72%	198,71%
PT Jasamarga Kualanamu Tol	Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi	113,59%	109,33%	228,23%	122,28%	119,67%	210,67%
PT Utama Karya (Persero)	Hutama Karya	197,05%	163,61%	84,38%	194,25%	153,79%	70,63%
PT Waskita Sriwijaya Tol	Kayu Agung-Palembang-Betung	3,46%	0,99%	586,14%	5,19%	1,39%	513,19%
PT Utama Marga Waskita	Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Parapat	119,50%	118,83%	27,36%	153,94%	153,15%	20,53%
PT Jasamarga Balikpapan Samarinda	Balikpapan-Samarinda	97,77%	64,43%	400,70%	59,32%	29,69%	463,82%
PT Jasamarga Manado Bitung	Manado-Bitung	179,45%	150,06%	401,73%	189,43%	167,77%	504,22%
PT Marga Mandalasakti	Tangerang-Merak	14,27%	5,38%	138,25%	17,21%	3,17%	206,43%
PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	Konsolidasi	102,83%	69,42%	255,72%	67,73%	40,37%	253,52%

## Balance Sheet Ratio of TRBEs

Large assets do not necessarily reflect TRBE's solid financial condition. TRBE must also meet other fundamental health indicators that are reflected through a number of balance sheet ratios.

In terms of current ratio, 34 out of 55 TRBEs had a ratio below 100% at the end of 2022. In fact, 12 TRBEs have a current asset-to-short-term debt ratio that is below 10%. These figures did not change significantly in the first semester of 2023.

A similar condition was also depicted by the cash ratio, which shows the availability of cash funds or liquid assets, compared to liabilities or short-term obligations.

The majority of TRBEs (39 in total) had a cash ratio below 100% at the end of 2022. Similar conditions continued until the first half of 2023.

If the current ratio and cash ratio are less than 100%, it may suggest that the TRBE has limited liquidity. This means that they may be struggling to pay their short-term obligations using current assets or available cash.

However, a figure below 100% does not always indicate a serious problem, especially if the TRBE has a strong financial structure and can manage cash efficiently.

On the other hand, the majority of TRBEs were found to have a debt to equity ratio (DER) or debt to capital ratio above 100%. The greater the DER, the greater the

company's debt-to-capital ratio. This time, there were 44 TRBEs at the end of 2022 that had a DER of more than 100%.

In fact, 18 TRBEs had a DER of more than 400%, which meant they owed 4 times their capital. Similar conditions were still reflected in the first half of 2023.

A debt ratio that is too high can increase a company's financial risk. This is because the company would have to pay both the principal debt along with its interest, which could erode its profits.

Nama BUJT (TRBE Name)	Nama Ruas (Section Name)	2022			H1 2023		
		CurrentRatio	CashRatio	Debt toEquity Ratio	CurrentRatio	CashRatio	Debt toEquity Ratio
PT Jasamarga Transjawa Tol	4 Ruas Transjawa	289,21%	81,17%	48,20%	140,05%	81,53%	65,08%
PT Semesta Marga Raya	Kanci-Pejagan	14,63%	5,20%	104,99%	25,84%	10,75%	105,04%
PT Margabumi Matraraya	Surabaya-Gresik	23,27%	22,10%	115,63%	42,24%	11,26%	107,17%
PT Citra MargatamaSurabaya	SS Waru-Bandara Juanda	0,71%	0,46%	192,01%	5,37%	4,95%	162,54%
PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk.	Cawang-Tj. Priok-Pluit	47,40%	8,77%	56,27%	67,98%	14,65%	64,77%
PT Bintaro Serpong Damai	Pondok Aren-Serpong	93,26%	69,99%	135,42%	51,26%	24,21%	112,48%
PT Jakarta Lingkar Baratsatu	JORR W1	76,90%	50,54%	46,43%	86,14%	54,74%	45,99%
PT Marga Lingkar Jakarta	JORR W2	100,28%	95,37%	185,35%	88,37%	71,08%	178,32%
PT Jalan Tol Seksi Empat	Makassar Seksi IV	18,72%	6,02%	57,79%	38,12%	22,28%	64,96%
PT Makassar Metro Network	Ujung Pandang Seksi I dan II	22,18%	3,86%	149,21%	20,14%	2,45%	138,54%
PT Jasamarga Bali Tol	Nusa Dua-Ngurah Rai-Benoa	6,79%	5,78%	798,53%	24,29%	20,46%	990,99%
PT PP Semarang Demak	Semarang-Demak	14,73%	8,15%	349,64%	12,32%	1,50%	377,16%
PT Jogjasolo Marga Makmur	Solo-Yogyakarta-NYIA Kulonprogo	51,73%	43,19%	197,29%	41,77%	36,16%	142,57%
PT Jasamarga Jogja Bawen	Yogyakarta-Bawen	9,57%	9,51%	610,39%	0,35%	0,06%	1159,69%
PT Jasamarga Akses Patimban	Akses Patimban	0,00%	0,00%	0,00%	2,19%	2,04%	1501,38%









Jalan Tol Semarang - Demak





Jalan Tol Cibitung – Cilincing

# KINERJA OPERASIONAL BADAN USAHA JALAN TOL 2023

**K**inerja operasional jalan tol di Indonesia pada tahun 2023 mencerminkan kemajuan signifikan. Dengan total 73 ruas tol beroperasi dan panjang total mencapai 2.839 km, konektivitas antarwilayah makin terjamin. Secara total, terdapat penambahan 15 ruas baru sepanjang 240 km yang menunjukkan komitmen pemerintah untuk terus memperkuat konektivitas nasional.

Kecepatan tempuh rata-rata kendaraan di mayoritas ruas tol sudah memenuhi ketentuan yang diatur pemerintah, meskipun masih ada ruas tol tertentu yang memerlukan peningkatan. Tingkat lalu lintas harian rata-rata (LHR) juga terus meningkat, dengan jumlah kendaraan yang melintas mencapai 4.975.610 kendaraan/hari di seluruh Indonesia.

Fasilitas *rest area* juga telah tersedia di semua ruas tol yang beroperasi, menawarkan kenyamanan bagi para pengguna jalan tol. Upaya untuk meningkatkan keselamatan dan mengurangi tingkat kecelakaan di jalan tol pun terus menjadi fokus utama, terbukti dengan tingkat kecelakaan dan fatalitas yang cenderung menurun dari tahun ke tahun.

Secara keseluruhan, kinerja operasional jalan tol di Indonesia pada tahun 2023 mencerminkan komitmen pemerintah dan industri jalan tol untuk meningkatkan konektivitas dan keselamatan berlalu lintas bagi masyarakat.



# SERVICE PERFORMANCE OF TOLL ROAD BUSINESS ENTITIES IN 2023

The service performance of Indonesian toll roads in 2023 has shown a significant improvement. With a total of 73 operational toll road sections spanning 2,839 km, it would further ensure the connectivity between regions. In total, 15 new sections spanning 240 km were added, reflecting the government's commitment to further improve national connectivity.

The average travel speed of vehicles on the majority of toll road sections has remained within the limit specified by the government, though some toll road sections still need improvements. The average daily traffic (ADT) level also continues to rise, with a total of 4,975,610 vehicles passing each day across Indonesia.

The availability of rest area on all operational toll roads also offer convenience to toll road users. Efforts to improve safety and reduce the number of traffic accidents on toll roads continue to be the primary focus, as evidenced by the decrease in traffic accidents and fatalities over the years.

Overall, the operational performance of toll roads in Indonesia in 2023 has reflected the commitment of the government and the toll road industry in improving connectivity and traffic safety for the general public.

FGD - Pengelolaan TIP di Jalan Tol, Bali, 26-27 Oktober 2023



## 1. Daftar Ruas Tol yang Telah Beroperasi

Jumlah ruas tol terbangun di Indonesia terus meningkat dari tahun ke tahun, seiring dengan komitmen pemerintah untuk memperkuat konektivitas nasional. Hingga akhir 2023, tercatat sudah ada 52 BUJT dan 73 ruas tol yang beroperasi dengan total panjang mencapai 2.839 Km.

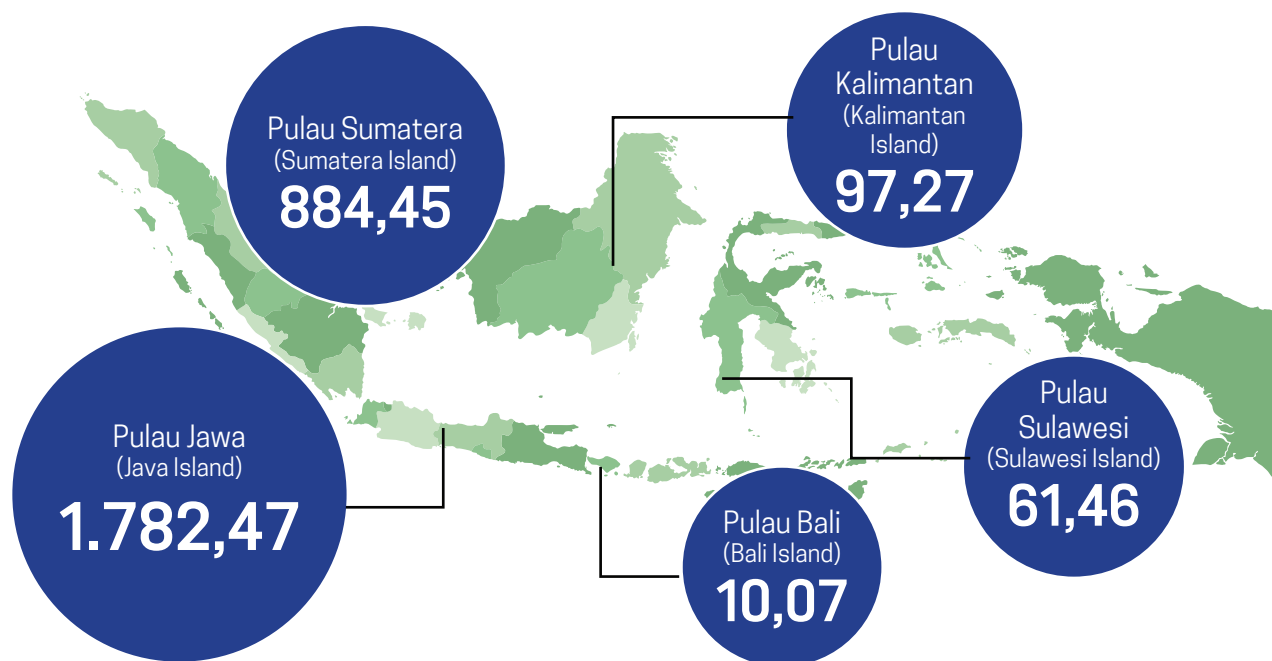
Secara lebih terperinci, sepanjang 1.782,47 Km di antaranya ada di Pulau Jawa, setara dengan 63% dari total ruas tol yang telah beroperasi. Selebihnya, di Sumatera ada 884,45 Km, Sulawesi 61,46 Km, Kalimantan 97,27 Km, dan Bali 10,07 Km.

Khusus di 2023, ada tambahan operasional 15 ruas baru dan seksi baru di beberapa ruas *existing*. Total panjangnya mencapai 240 Km.



Jalan Tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi

### Panjang Operasi per Pulau (Length of Operational Toll Roads per Island (Km))





## 1. List of Operational Toll Road Sections

The number of toll road sections built in Indonesia continues to increase year after year, reflecting the government's commitment to improve national connectivity. By the end of 2023, there were 52 Toll Road Business Entities (TRBE) and 73 operational toll sections, with a total length of 2,839 km.

More specifically, 1,782.47 km of it are on the island of Java, which make up 63% of the total operating toll road sections. Meanwhile, 884.45 km of it are in Sumatra, 61.46 km in Sulawesi, 97.27 km in Kalimantan, and 10.07 km in Bali.

In 2023, a total of 15 new and additional toll road sections became operational. The total length was 240 km.



Jalan Tol Cibitung – Cilincing





Jalan Tol Jakarta - Tangerang



## Data Jalan Tol Operasi Hingga Tahun 2023

Data of Operational Toll Roads Until 2023)

No.	Jalan Tol Operasi (Nama Ruas) (Toll Road Section Name)	Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) (Toll Road Business Entity (TRBE))	Panjang (Length (Km))	Tanggal Operasi (Date of Operation)
1.	Jakarta - Bogor - Ciawi	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	59,00	9 Maret 1978
2.	Prof.Dr.Ir.Soedijatmo	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	14,30	1 April 1985
3.	Cawang - Tomang - Pluit (CTC)	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	23,50	20 April 1997
4.	Cawang - Tj. Priok - Ancol Timur - Jembatan Tiga/Pluit	PT Citra Marga Nusaphala Persada, Tbk	27,05	10 November 1989
5.	JORR S	PT Utama Karya (Persero)	14,25	4 Agustus 1995
6.	JORR NON S	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	31,18	28 Agustus 2007
7.	JORR W1 (Kebon Jeruk - Penjaringan)	PT Jakarta Lingkar Baratsatu	9,85	22 Februari 2010
8.	JORR W2 Utara (Kebon Jeruk - Ulujami)	PT Marga Lingkar Jakarta	7,87	27 Desember 2013
9.	Akses Tanjung Priuk	PT Utama Karya (Persero)	11,40	17 April 2017
10.	Bogor Ring Road Seksi I-III A (Sentul Selatan - Simpang Semplak)	PT Marga Sarana Jabar	11,30	23 November 2009
11.	Cinere-Jagorawi	PT Translingkar Kita Jaya	14,89	3 Februari 2012
12.	Pondok Aren - Bintaro Viaduct - Ulujami	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	5,55	2 Februari 1999
13.	Pondok Aren - Serpong	PT Bintaro Serpong Damai	7,24	2 Februari 1999
14.	Bekasi Cawang Kampung Melayu	PT Kresna Kusuma Dyandra Marga	15,28	2 November 2017
15.	Depok - Antasari	PT Citra Waspolutowa	12,10	28 September 2018
16.	Kunciran-Serpong	PT Marga Trans Nusantara	11,14	6 Desember 2019
17.	Cimanggis - Cibitung Seksi 1 dan 2A (Junction Cimanggis - Simpang Susun Cikeas)	PT Cimanggis Cibitung Tollways	6,53	26 Oktober 2020
18.	Serpong - Cinere	PT Cinere Serpong Jaya	10,13	1 April 2021
19.	Cengkareng - Batu Ceper - Kunciran	PT Jasamarga Kunciran Cengkareng	14,19	1 April 2021
20.	Cibitung - Cilincing Seksi 1-4	PT Cibitung Tanjung Priok Port Tollways	34,39	15 Juli 2021
21.	6 (Enam) Ruas Dalam Kota Jakarta Seksi A (Kelapa Gading - Pulo Gebang)	PT Jakarta Tollroad Development Jaya Pratama	9,29	23 Agustus 2021
22.	Serpong - Balaraja Seksi 1 (Serpong - SS CBD)	PT Trans Bumi Serbaraja	3,97	20 September 2022
<b>Total Jabodetabek</b>			<b>354,39</b>	

## Data Jalan Tol Operasi Hingga Tahun 2023

*Data of Operational Toll Roads Until 2023)*

No.	Jalan Tol Operasi (Nama Ruas) (Operational Toll Road)	Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) (Toll Road Business Entity (TRBE))	Panjang (Length (Km))	Tanggal Operasi (Date of Operation)
23.	Tangerang - Merak	PT Marga Mandalasakti	73,00	13 Juli 1992
24.	Jakarta - Tangerang	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	33,00	27 November 1984
25.	Jakarta - Cikampek	PT Jasamarga Transjawa Tol	83,00	21 September 1988
26.	Jalan Layang MBZ Sheikh Mohamed Bin Zayed	PT Jasamarga Jalanlayang Cikampek	38,00	12 Desember 2019
27.	Cikampek - Palimanan	PT Lintas Marga Sedaya	116,75	13 Juni 2015
28.	Palimanan - Kanci	PT Jasamarga Transjawa Tol	26,30	24 Januari 1998
29.	Kanci - Pejagan	PT Semesta Marga Raya	35,00	26 Januari 2010
30.	Pejagan - Pemalang	PT Pejagan Pemalang Tol Road	57,50	9 Juni 2016
31.	Pemalang - Batang	PT Pemalang Batang Tol Road	39,20	21 Desember 2018
32.	Semarang - Batang	PT Jasamarga Semarang Batang	75,00	21 Desember 2018
33.	Semarang Seksi A,B,C	PT Jasamarga Transjawa Tol	24,75	9 Juli 1983
34.	Semarang - Solo	PT Trans Marga Jateng	72,95	10 November 2011
35.	Solo - Ngawi	PT Jasamarga Solo Ngawi	90,12	15 Juli 2018
36.	Ngawi - Kertosono	PT Jasamarga Ngawi Kertosono Kediri	87,05	29 Maret 2018
37.	Kertosono - Mojokerto	PT Marga Harjaya Infrastruktur	40,23	13 Oktober 2014
38.	Surabaya - Mojokerto	PT Jasamarga Surabaya Mojokerto	36,27	26 Agustus 2011
39.	Surabaya - Gempol	PT Jasamarga Transjawa Tol	48,89	26 Juli 1986
40.	Gempol - Pasuruan	PT Jasamarga Gempol Pasuruan	34,50	31 Maret 2017
41.	Gempol - Pandaan	PT Jasamarga Pandaan Tol	13,61	12 Juni 2015
42.	Pasuruan-Probolinggo	PT Trans Jawa Paspro Jalan Tol	40,38	10 Juni 2019
<b>Total Trans Jawa</b>			<b>1.065,50</b>	
43.	Padalarang - Cileunyi	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	64,40	11 Maret 1991
44.	Surabaya - Gresik	PT Margabumi Matraraya	20,70	8 Maret 1993
45.	Cikampek - Padalarang	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	58,50	26 April 2005
46.	Simpang Susun Waru - Bandara Juanda	PT Citra Margatama Surabaya	12,80	27 April 2008
47.	Soreang - Pasir Koja	PT Citra Marga Lintas Jabar	8,15	27 November 2017
48.	Ciawi - Sukabumi (Ciawi - Cibadak)	PT Trans Jabar Tol	26,40	17 Desember 2018
49.	Pandaan-Malang	PT Jasamarga Pandaan Malang	38,46	10 Juni 2019
50.	Krian - Legundi - Bunder - Manyar (Krian - Legundi - Bunder)	PT Waskita Bumi Wira	29,00	19 November 2020
51.	Serang - Panimbang Seksi 1 (Serang - Rangkasbitung)	PT Wijaya Karya Serang Panimbang	26,50	16 November 2021
52.	Cileunyi - Sumedang - Dawuan	PT Citra Karya Jabar Tol	61,67	24 Januari 2022
53.	Semarang - Demak Seksi 2 (Sayung - Demak)	PT PP Semarang Demak	16,01	16 Januari 2023
<b>Total Non Trans Jawa</b>			<b>362,58</b>	



## Data Jalan Tol Operasi Hingga Tahun 2023

*Data of Operational Toll Roads Until 2023)*

No.	Jalan Tol Operasi (Nama Ruas) (Operational Toll Road)	Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) (Toll Road Business Entity (TRBE))	Panjang (Length (Km))	Tanggal Operasi (Date of Operation)
54.	Belawan - Medan - Tanjung Morawa	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	42,70	15 Desember 1989
55.	Palembang - Indralaya	PT Utama Karya (Persero)	21,58	12 Oktober 2017
56.	Medan - Binjai	PT Medan Binjai Toll Road	17,42	13 Oktober 2017
57.	Medan - Kualanamu - Tebing Tinggi	PT Jasamarga Kualanamu Tol	62,11	13 Oktober 2017
58.	Bakauheni - Terbanggi Besar	PT Bakauheni Terbanggi Besar Toll Road	140,41	21 Januari 2018
59.	Terbanggi Besar - Pematang Panggang - Kayu Agung	PT Utama Karya (Persero)	189,40	14 November 2019
60.	Kayuagung - Palembang - Betung (Kayuagung -Kramasan)	PT Waskita Sriwijaya Tol	37,62	30 Maret 2020
61.	Sigli - Banda Aceh Seksi 2 - 6	PT Utama Karya (Persero)	48,58	1 Juli 2020
62.	Pekanbaru - Dumai	PT Utama Karya (Persero)	131,69	21 September 2020
63.	Lubuklinggau - Curup - Bengkulu (Bengkulu - Taba Penanjung)	PT Utama Karya (Persero)	16,73	25 Agustus 2022
64.	Pekanbaru - Bangkinang - Payakumbuh - Bukittinggi - Padang Panjang - Lubuk Alung - Padang (Pekanbaru - Bangkinang)	PT Utama Karya (Persero)	30,89	27 September 2022
65.	Simpang Indralaya - Muara Enim (Simpang Indralaya - Prabumulih)	PT Utama Karya (Persero)	63,50	31 Juli 2023
66.	Indrapura - Kisaran Seksi 1	PT Utama Karya (Persero)	15,15	2 Oktober 2023
67.	Kuala Tanjung - Tebing Tinggi - Parapat Seksi 1 (Tebing Tinggi - Junction Indrapura) dan Seksi 2 Segmen (Junction Indrapura - Simpang Susun Indrapura)	PT Utama Karya (Persero)	28,30	25 Oktober 2023
68.	Seksi 1: Binjai - Stabat	PT Utama Karya (Persero)	11,8	29 Januari 2024
	Seksi 2: Stabat - Tanjung Pura	PT Utama Karya (Persero)	26,58	
<b>Total Trans Sumatera</b>			<b>884,45</b>	

## Data Jalan Tol Operasi Hingga Tahun 2023

*Data of Operational Toll Roads Until 2023)*

No.	Jalan Tol Operasi (Nama Ruas) (Operational Toll Road)	Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) (Toll Road Business Entity (TRBE))	Panjang (Length (Km))	Tanggal Operasi (Date of Operation)
69.	Ujung Pandang Seksi 1-3	PT Makassar Metro Network	10,08	29 April 1998
70.	Manado - Bitung	PT Jasamarga Manado Bitung	39,78	10 Juli 2020
71.	Makassar Seksi IV Akses Makassar New Port	PT. Jalan Tol Seksi Empat	11,60 3,20	29 September 2008 22 Februari 2024
<b>Total Sulawesi</b>			<b>64,66</b>	

No.	Jalan Tol Operasi (Nama Ruas) (Operational Toll Road)	Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) (Toll Road Business Entity (TRBE))	Panjang (Length (Km))	Tanggal Operasi (Date of Operation)
72.	Nusa Dua-Ngurah Rai-Benoa (Bali Mandara)	PT Jasamarga Bali Tol	10,07	23 September 2013
<b>Total Bali</b>			<b>10,07</b>	

No.	Jalan Tol Operasi (Nama Ruas) (Operational Toll Road)	Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) (Toll Road Business Entity (TRBE))	Panjang (Length (Km))	Tanggal Operasi (Date of Operation)
73.	Balikpapan-Samarinda	PT Jasamarga Balikpapan Samarinda	97,27	17 Desember 2019
<b>Total Kalimantan</b>			<b>97,27</b>	

<b>Total</b>			<b>2.839</b>	
--------------	--	--	--------------	--



Kendaraan di Gerbang Tol Kramasan



Kendaraan di Gerbang Tol Cengkareng



## 2. Kecepatan Tempuh Rata-Rata

Kecepatan berkendara di jalan tol diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta dipertegas oleh Peraturan Pemerintah No. 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ).

Batas umum bagi kecepatan kendaraan di jalan tol luar kota adalah 60 – 100 km/jam, sedangkan di dalam kota 60 – 80 km/jam.

Kecepatan rata-rata kendaraan di mayoritas ruas tol sepanjang 2023 umumnya sudah memenuhi ketentuan tersebut. Namun, di dalam kota, kecepatan kendaraan di ruas tol Cawang - Tj. Priok - Ancol Timur - Jembatan Tiga/Pluit hanya 31,5 km/jam.

Sementara itu, untuk tol luar kota, kecepatan rata-rata kendaraan di ruas tol Pejagan-Pemalang dan Binjai-Langsa sudah menyentuh batas atas 100 km/jam.

No.	Jalan Tol Operasi (Nama Ruas) (Section)	Kecepatan Rata-Rata (Average Travel Speed)	No.	Jalan Tol Operasi (Nama Ruas) (Section)	Kecepatan Rata-Rata (Average Travel Speed)
1.	Jakarta - Bogor - Ciawi	70,00	26.	Jalan Layang MBZ Sheikh Mohamed Bin Zayed	80,00
2.	Prof.Dr.Ir.Soedijatmo	66,00	27.	Cikampek-Palimanan	83,75
3.	Cawang - Tomang - Pluit (CTC)	66,00	28.	Palimanan - Kanci	74,00
4.	Cawang - Tj. Priok - Ancol Timur - Jembatan Tiga/Pluit	31,50	29.	Kanci - Pejagan	77,00
5.	JORR S	63,00	30.	Pejagan - Pemalang	100,00
6.	JORR NON S	58,75	31.	Pemalang - Batang	84,75
7.	JORR W1 (Kebon Jeruk - Penjarangan)	81,00	32.	Semarang - Batang	85,63
8.	JORR W2 Utara (Kebon Jeruk - Ulujami)	62,00	33.	Semarang Seksi A,B,C	74,00
9.	Akses Tanjung Priuk	63,50	34.	Semarang-Solo	80,00
10.	Bogor Ring Road Seksi I-III A (Sentul Selatan - Simpang Semplak)	80,00	35.	Solo Ngawi	87,00
11.	Cinere-Jagorawi	85,00	36.	Ngawi - Kertosono	77,50
13.	Pondok Aren - Bintaro Viaduct - Ulujami	80,00	37.	Kertosono - Mojokerto	79,00
14.	Pondok Aren - Serpong	64,50	38.	Surabaya - Mojokerto	80,00
15.	Bekasi - Cawang - Kampung Melayu	84,00	39.	Surabaya - Gempol	85,50
16.	Depok - Antasari	79,00	40.	Gempol - Pasuruan	81,00
17.	Kunciran-Serpong	75,33	41.	Gempol - Pandaan	84,00
	Cimanggis - Cibitung Seksi 1 dan 2A (Junction Cimanggis - Simpang Susun Cikeas)	76,00	42.	Pasuruan-Probolinggo	90,00
18.	Serpong - Cinere	80,12	43.	Padalarang - Cileunyi	79,50
19.	Cengkareng - Batu Ceper - Kunciran	74,00	44.	Surabaya-Gresik	75,00
20.	Cibitung - Cilincing Seksi 1-4	80,00	45.	Cikampek - Padalarang	78,67
21.	6 (Enam) Ruas Dalam Kota Jakarta Seksi A (Kelapa Gading - Pulo Gebang)	60,00	46.	Simpang Susun Waru - Bandara Juanda	75,36
22.	Serpong - Balaraja Seksi 1 (Serpong - SS CBD)	62,50	47.	Soreang - Pasir Koja	80,00
23.	Tangerang - Merak	69,40	48.	Ciawi - Sukabumi (Ciawi - Cibadak)	85,00
24.	Jakarta - Tangerang	69,50	49.	Pandaan-Malang	90,00
25.	Jakarta - Cikampek	80,00	50.	Krian - Legundi - Bunder - Manyar (Krian - Legundi - Bunder)	90,00
			51.	Serang - Panimbang Seksi 1 (Serang - Rangkasbitung)	80,00
			52.	Cileunyi - Sumedang - Dawuan	60,00
			53.	Semarang - Demak Seksi 2 (Sayung - Demak)	65,50
			54.		
			55.	Belawan - Medan - Tanjung Morawa	89,33

## 2. Average Travel Speeds

The rules governing driving speed on toll roads are regulated under Law No. 22 of 2009 on Road Traffic and Transportation, and is further supported by Government Regulation No. 79 of 2013 on Road Traffic and Transportation Networks (Lalu Lintas dan Angkutan Jalan/LLAJ).

The general speed limit for vehicles on

intercity toll roads is 60–100 km/hour, and 60–80 km/hour for inner-city toll roads.

The average speed of vehicles on the majority of toll road sections throughout 2023 was generally within the specified speed limit. However, the average speed of vehicles traveling on the Cawang-Tj.

Priok-Ancol Timur-Jembatan Tiga/Pluit toll road section was only 31.5 km/hour.

Meanwhile, on inter-city toll roads, the average speed of vehicles traveling on the Pejagan-Pemalang and Binjai-Langsa sections reached the upper limit of 100 km/hour.

No.	Jalan Tol Operasi (Nama Ruas) (Section)	Kecepatan Rata-Rata (Average Travel Speed)
56.	Palembang - Indralaya	85,00
57.	Medan Kualanamu Tebingtinggi	82,00
58.	Bakauheni - Terbanggi Besar T	79,50
59.	Terbanggi Besar - Pematang Panggang - Kayu Agung	63,00
60.	Kayuagung - Palembang - Betung (Kayuagung -Kramasan)	74,00
61.	Sigli - Banda Aceh Seksi 2 - 6	76,00
62.	Pekanbaru - Dumai	94,00
63.	Binjai - Langsa	100,00
64.	Lubuklinggau - Curup - Bengkulu (Bengkulu - Taba Penanjung)	76,00
65.	Pekanbaru - Bangkinang - Payakumbuh - Bukittinggi - Padang Panjang - Lubuk Alung - Padang (Pekanbaru - Bangkinang)	74,50

No.	Jalan Tol Operasi (Nama Ruas) (Section)	Kecepatan Rata-Rata (Average Travel Speed)
66.	Simpang Indralaya - Muara Enim (Simpang Indralaya - Prabumulih)	95,00
67.	Indrapura - Kisaran Seksi 1	90,00
68.	Kuala Tanjung - Tebing Tinggi - Parapat Seksi 1 (Tebing Tinggi - Junction Indrapura) dan Seksi 2 Segmen (Junction Indrapura - Simpang Susun Indrapura)	60,00
69.	Ujung Pandang Seksi 1 -3	78,00
70.	Makassar Seksi IV	80,00
71.	Manado - Bitung	95,00
72.	Nusa Dua-Ngurah Rai-Benoa (Bali Mandara)	72,00
73.	Balikpapan-Samarinda	84,67

### 3. Lalu Lintas Harian Rata-Rata

Lalu lintas harian rata-rata (LHR) merupakan indikator tingkat kepadatan arus lalu lintas di jalan tol, sekaligus juga indikator tingkat pendapatan BUJT. Meski demikian, tingkat kepadatan yang tinggi tidak otomatis berbanding lurus dengan efektivitas jalan tol.

Kepadatan jalan tol yang tinggi dapat

menyebabkan beban jalan tol makin tinggi, menjadikan risiko kerusakan pun meningkat. Hal ini juga menjadi indikator tingkat kemacetan yang tinggi.

Ruas tol dengan tingkat LHR tertinggi adalah ruas tol Jakarta-Bogor-Ciawi, yakni 414.947 kendaraan/hari. Khusus Golongan I, jumlahnya mencapai

385.076 kendaraan/hari di ruas ini.

Sementara itu, secara total, jumlah kendaraan yang melintas di seluruh ruas tol tiap hari adalah 4.989.061 kendaraan/hari. Mayoritas jalan tol didominasi oleh kendaraan Golongan I, atau sedan, jip, *pick up* atau truk kecil, dan bus, yakni 87,91%.

No.	Nama Ruas Jalan Tol (Toll Road Section Name)	Gol (Class)	Jumlah Volume Lalu Lintas (Total Traffic Volume)	LHR (ADT)	Persentase Golongan (Percentage of Class)
1.	Jakarta - Bogor - Ciawi	I	140.552.910	385.076	92,80%
		II	7.023.838	19.243	4,64%
		III	2.825.642	7.741	1,87%
		IV	554.376	1.519	0,37%
		V	498.995	1.367	0,33%
2.	Prof.Dr.Ir.Soedijatmo	I	73.644.319	201.765	92,91%
		II	3.392.951	9.296	4,28%
		III	1.045.369	2.864	1,32%
		IV	767.557	2.103	0,97%
		V	417.229	1.143	0,53%
3.	Cawang - Tomang - Pluit (CTC)	I	130.901.202	358.633	94,83%
		II	4.054.416	11.108	2,94%
		III	1.478.507	4.051	1,07%
		IV	989.419	2.711	0,72%
		V	616.728	1.690	0,45%
4.	Cawang - Tj.Priok - Ancol Timur - Jembatan Tiga/Pluit	I	55.973.786	153.353	91,66%
		II	2.972.692	8.144	4,87%
		III	758.936	2.079	1,24%
		IV	796.422	2.182	1,30%
		V	563.351	1.543	0,92%
5.	JORRS	I	52.394.840	143.548	93,99%
		II	2.188.362	5.996	3,93%
		III	966.294	2.647	1,73%
		IV	111.790	306	0,20%
		V	86.611	237	0,16%
6.	JORR NONS	I	55.191.231	151.209	86,12%
		II	4.811.615	13.183	7,51%
		III	1.606.389	4.401	2,51%
		IV	1.582.301	4.335	2,47%
		V	894.207	2.450	1,40%



### 3. Average Daily Traffic (ADT)

Average daily traffic (ADT) is an indicator of the traffic density on toll roads, as well as the income level of Toll Road Business Entities. However, high traffic density does not always indicate the effectiveness of a toll road.

High traffic density can increase the load of a toll road, which may also

increase the risk of road damage. This is also an indicator of a high traffic congestion.

The toll road with the highest ADT was the Jakarta-Bogor-Ciawi section, with 414,947 vehicles/day. For Class I, the number of traffic on this section reached 385,076 vehicles/day.

Meanwhile, an average of 4,989,061 vehicles passed through the entire toll road sections each day. The majority of the vehicles traveling on the toll roads were Class I vehicles, which include sedans, jeeps, pick-ups, small trucks, and buses, making up 87.91% of the traffic.



Simpang Susun Kertajati

No.	Nama Ruas Jalan Tol (Toll Road Section Name)	Gol (Class)	Jumlah Volume Lalu Lintas (Total Traffic Volume)	LHR (ADT)	Persentase Golongan (Percentage of Class)
7.	JORR W1 (Kebon Jeruk - Penjaringan)	I	28.699.920	78.630	91,94%
		II	1.557.087	4.266	4,99%
		III	498.076	1.365	1,60%
		IV	243.626	667	0,78%
		V	216.326	593	0,69%
8.	JORR W2 Utara (Kebon Jeruk - Ulujami)	I	17.927.767	49.117	84,40%
		II	2.298.091	6.296	10,82%
		III	776.876	2.128	3,66%
		IV	121.442	333	0,57%
		V	116.222	318	0,55%
9.	Akses Tanjung Priuk	I	5.670.522	15.536	73,43%
		II	573.844	1.572	7,43%
		III	431.560	1.182	5,59%
		IV	596.672	1.635	7,73%
		V	449.263	1.231	5,82%
10.	Bogor Ring Road	I	18.168.654	9.777	95,03%
		II	677.103	1.855	3,54%
		III	218.495	599	1,14%
		IV	36.089	99	0,19%
		V	19.362	53	0,10%
11.	Cinere-Jagorawi	I	30.792.412	84.363	97,58%
		II	604.231	1.655	1,91%
		III	108.920	298	0,35%
		IV	39.545	108	0,13%
		V	9.471	26	0,03%
12.	Pondok Aren - Bintaro Viaduct - Ulujami	I	25.149.464	68.903	96,97%
		II	606.738	1.662	2,34%
		III	135.678	372	0,52%
		IV	26.934	74	0,10%
		V	15.457	42	0,06%
13.	Pondok Aren - Serpong	I	38.907.255	106.595	95,95%
		II	1.193.150	3.269	2,94%
		III	360.413	987	0,89%
		IV	54.779	150	0,14%
		V	33.202	91	0,08%
14.	Bekasi - Cawang - Kampung Melayu	I	12.724.294	34.861	99,52%
		II	46.856	128	0,37%
		III	9.860	27	0,08%
		IV	2.880	8	0,02%
		V	2.405	7	0,02%

No.	Nama Ruas Jalan Tol (Toll Road Section Name)	Gol (Class)	Jumlah Volume Lalu Lintas (Total Traffic Volume)	LHR (ADT)	Persentase Golongan (Percentage of Class)
15.	Depok - Antasari	I	34.916.953	95.663	98,70%
		II	327.121	896	0,92%
		III	122.713	336	0,35%
		IV	4.783	13	0,01%
		V	3.881	11	0,01%
16.	Kunciran-Serpong	I	11.989.940	32.849	97,49%
		II	222.297	609	1,81%
		III	72.213	198	0,59%
		IV	9.399	26	0,08%
		V	4.844	13	0,04%
17.	Cimanggis-Cibitung	I	16.922.279	46.362	95,78%
		II	553.043	1.515	3,13%
		III	167.355	459	0,95%
		IV	14.294	39	0,08%
		V	11.197	31	0,06%
18.	Cinere-Serpong	I	6.469.088	17.724	97,19%
		II	129.342	354	1,94%
		III	44.978	123	0,68%
		IV	10.109	28	0,15%
		V	2.811	8	0,04%
19.	Cengkareng-Batu Ceper-Kunciran	I	18.423.069	50.474	94,53%
		II	787.879	2.159	4,04%
		III	226.667	621	1,16%
		IV	26.020	71	0,13%
		V	25.876	71	0,13%
20.	Cibitung-Cilincing	I	8.709.031	23.860	39,36%
		II	12.683.505	34.749	57,32%
		III	441.789	1.210	2,00%
		IV	135.194	370	0,61%
		V	159.356	437	0,72%
21.	6 Ruas Dalam Kota Jakarta	I	4.401.515	12.059	98,44%
		II	49.766	136	1,11%
		III	10.068	28	0,23%
		IV	5.486	15	0,12%
		V	4.655	13	0,10%
22.	Serang-Panimbang	I	1.119.269	3.066	91,94%
		II	62.422	171	5,13%
		III	28.440	78	2,34%
		IV	4.700	13	0,39%
		V	2.534	7	0,21%



No.	Nama Ruas Jalan Tol (Toll Road Section Name)	Gol (Class)	Jumlah Volume Lalu Lintas (Total Traffic Volume)	LHR (ADT)	Persentase Golongan (Percentage of Class)
23.	Tangerang - Merak	I	41.748.574	114.380	73,82%
		II	7.671.345	21.017	13,56%
		III	4.808.743	13.175	8,50%
		IV	1.299.693	3.561	2,30%
		V	1.025.566	2.810	1,81%
24.	Jakarta - Tangerang	I	125.484.489	343.793	87,83%
		II	10.246.412	28.072	7,17%
		III	4.402.166	12.061	3,08%
		IV	1.636.261	4.483	1,15%
		V	1.104.990	3.027	0,77%
25.	Jakarta - Cikampek	I	134.287.407	367.911	82,28%
		II	17.466.811	47.854	10,70%
		III	6.456.613	17.689	3,96%
		IV	3.051.926	8.361	1,87%
		V	1.947.368	5.335	1,19%
26.	Jakarta - Cikampek II Elevated	I	22.968.766	62.928	00,00%
		II	0	0	0,00%
		III	0	0	0,00%
		IV	0	0	0,00%
		V	0	0	0,00%
27.	Cikampek-Palimanan	I	5.206.304	14.264	84,54%
		II	622.497	1.705	10,11%
		III	252.314	691	4,10%
		IV	36.030	99	0,59%
		V	41.241	113	0,67%
28.	Palimanan - Kanci	I	6.255.525	17.138	61,35%
		II	2.368.436	6.489	23,23%
		III	1.100.804	3.016	10,80%
		IV	233.196	639	2,29%
		V	237.768	651	2,33%
29.	Kanci - Pejagan	I	1.816.014	4.975	74,84%
		II	441.535	1.210	18,19%
		III	142.181	390	5,86%
		IV	14.714	40	0,61%
		V	12.243	34	0,50%
30.	Pejagan - Pemalang	I	2.003.575	5.489	84,64%
		II	213.258	584	9,01%
		III	112.166	307	4,74%
		IV	18.299	50	0,77%
		V	19.838	54	0,84%

No.	Nama Ruas Jalan Tol (Toll Road Section Name)	Gol (Class)	Jumlah Volume Lalu Lintas (Total Traffic Volume)	LHR (ADT)	Persentase Golongan (Percentage of Class)
31.	Pemalang - Batang	I	2.692.078	7.376	82,01%
		II	372.294	1.020	11,34%
		III	149.450	409	4,55%
		IV	28.512	78	0,87%
		V	40.423	111	1,23%
32.	Semarang - Batang	I	8.284.323	22.697	75,69%
		II	1.656.454	4.538	15,13%
		III	671.372	1.839	6,13%
		IV	124.114	340	1,13%
		V	208.692	572	1,91%
33.	Semarang Seksi A,B,C	I	31.949.895	87.534	82,53%
		II	4.933.626	13.517	12,74%
		III	1.216.328	3.332	3,14%
		IV	321.617	881	0,83%
		V	293.147	803	0,76%
34.	Semarang-Solo	I	16.144.506	44.232	90,87%
		II	1.278.891	3.504	7,20%
		III	248.702	681	1,40%
		IV	50.488	138	0,28%
		V	44.532	122	0,25%
35.	Solo Ngawi	I	11.800.838	32.331	79,20%
		II	2.109.158	5.779	14,16%
		III	674.437	1.848	4,53%
		IV	206.605	566	1,39%
		V	108.742	298	0,73%
36.	Ngawi - Kertosono	I	2.781.795	7.621	88,01%
		II	247.969	679	7,85%
		III	90.624	248	2,87%
		IV	22.852	63	0,72%
		V	17.426	48	0,55%
37.	Kertosono - Mojokerto	I	3.347.630	9.172	89,31%
		II	267.448	733	7,14%
		III	72.726	199	1,94%
		IV	37.338	102	1,00%
		V	23.171	63	0,62%
38.	Surabaya - Mojokerto	I	33.474.227	91.710	91,69%
		II	2.168.668	5.942	5,94%
		III	534.509	1.464	1,46%
		IV	192.375	527	0,53%
		V	138.939	381	0,38%

No.	Nama Ruas Jalan Tol (Toll Road Section Name)	Gol (Class)	Jumlah Volume Lalu Lintas (Total Traffic Volume)	LHR (ADT)	Persentase Golongan (Percentage of Class)
39.	Surabaya - Gempol	I	72.525.444	198.700	79,76%
		II	9.370.411	25.672	10,30%
		III	3.730.643	10.221	4,10%
		IV	3.929.033	10.764	4,32%
		V	1.378.934	3.778	1,52%
40.	Gempol - Pasuruan	I	2.533.425	6.941	81,58%
		II	333.202	913	10,73%
		III	170.889	468	5,50%
		IV	49.169	135	1,58%
		V	18.838	52	0,61%
41.	Gempol - Pandaan	I	3.063.680	8.394	85,84%
		II	324.730	890	9,10%
		III	136.851	375	3,83%
		IV	28.017	77	0,78%
		V	15.943	44	0,45%
42.	Pasuruan-Probolinggo	I	2.535.599	6.947	82,14%
		II	383.408	1.050	12,42%
		III	127.935	351	4,14%
		IV	25.282	69	0,82%
		V	14.574	40	0,47%
43.	Padalarang - Cileunyi	I	57.099.879	156.438	91,27%
		II	4.346.312	11.908	6,95%
		III	886.096	2.428	1,42%
		IV	162.867	446	0,26%
		V	68.675	188	0,11%
44.	Surabaya-Gresik	I	18.769.305	51.423	66,74%
		II	3.926.123	10.757	13,96%
		III	2.752.503	7.541	9,79%
		IV	1.601.295	4.387	5,69%
		V	1.075.357	2.946	3,82%
45.	Cikampek - Padalarang	I	15.617.824	42.789	83,02%
		II	1.895.601	5.193	10,08%
		III	921.464	2.525	4,90%
		IV	252.156	691	1,34%
		V	125.361	343	0,67%
46.	Simpang Susun Waru - Bandara Juanda	I	20.316.689	55.662	91,68%
		II	1.227.911	3.364	5,54%
		III	410.510	1.125	1,85%
		IV	126.681	347	0,57%
		V	77.630	213	0,35%



No.	Nama Ruas Jalan Tol (Toll Road Section Name)	Gol (Class)	Jumlah Volume Lalu Lintas (Total Traffic Volume)	LHR (ADT)	Persentase Golongan (Percentage of Class)
47.	Soreang-Pasir Koja	I	15.053.358	41.242	95,32%
		II	657.065	1.800	4,16%
		III	66.221	181	0,42%
		IV	12.768	35	0,08%
		V	2.883	8	0,02%
48.	Ciawi - Sukabumi	I	9.411.650	25.785	81,84%
		II	1.183.817	3.243	10,29%
		III	685.703	1.879	5,96%
		IV	116.352	319	1,01%
		V	102.664	281	0,89%
49.	Pandaan-Malang	I	9.227.964	25.282	93,03%
		II	547.518	1.500	5,52%
		III	105.095	288	1,06%
		IV	27.105	74	0,27%
		V	11.410	31	0,12%
50.	Krian-Legundi-Bunder-Manyar	I	2.944.683	8.068	75,29%
		II	447.084	1.225	11,43%
		III	357.547	980	9,14%
		IV	60.607	166	1,55%
		V	101.002	277	2,58%
51.	Cileunyi-Sumedang-Dawuan	I	4.328.403	11.859	90,17%
		II	360.358	987	7,51%
		III	101.242	277	2,11%
		IV	8.743	24	0,18%
		V	1.515	4	0,03%
52.	Belawan - Medan - Tanjung Morawa	I	23.548.043	64.515	82,00%
		II	2.115.375	5.796	7,37%
		III	1.966.702	5.388	6,85%
		IV	331.177	907	1,15%
		V	754.856	2.068	2,63%
53.	Palembang - Indralaya	I	2.690.656	7.372	93,34%
		II	147.463	404	5,12%
		III	37.341	102	1,30%
		IV	3.723	10	0,13%
		V	3.462	9	0,12%
54.	Medan Binjai	I	7.863.601	21.544	87,80%
		II	614.418	1.683	6,86%
		III	402.276	1.102	4,49%
		IV	45.686	125	0,51%
		V	30.658	84	0,34%

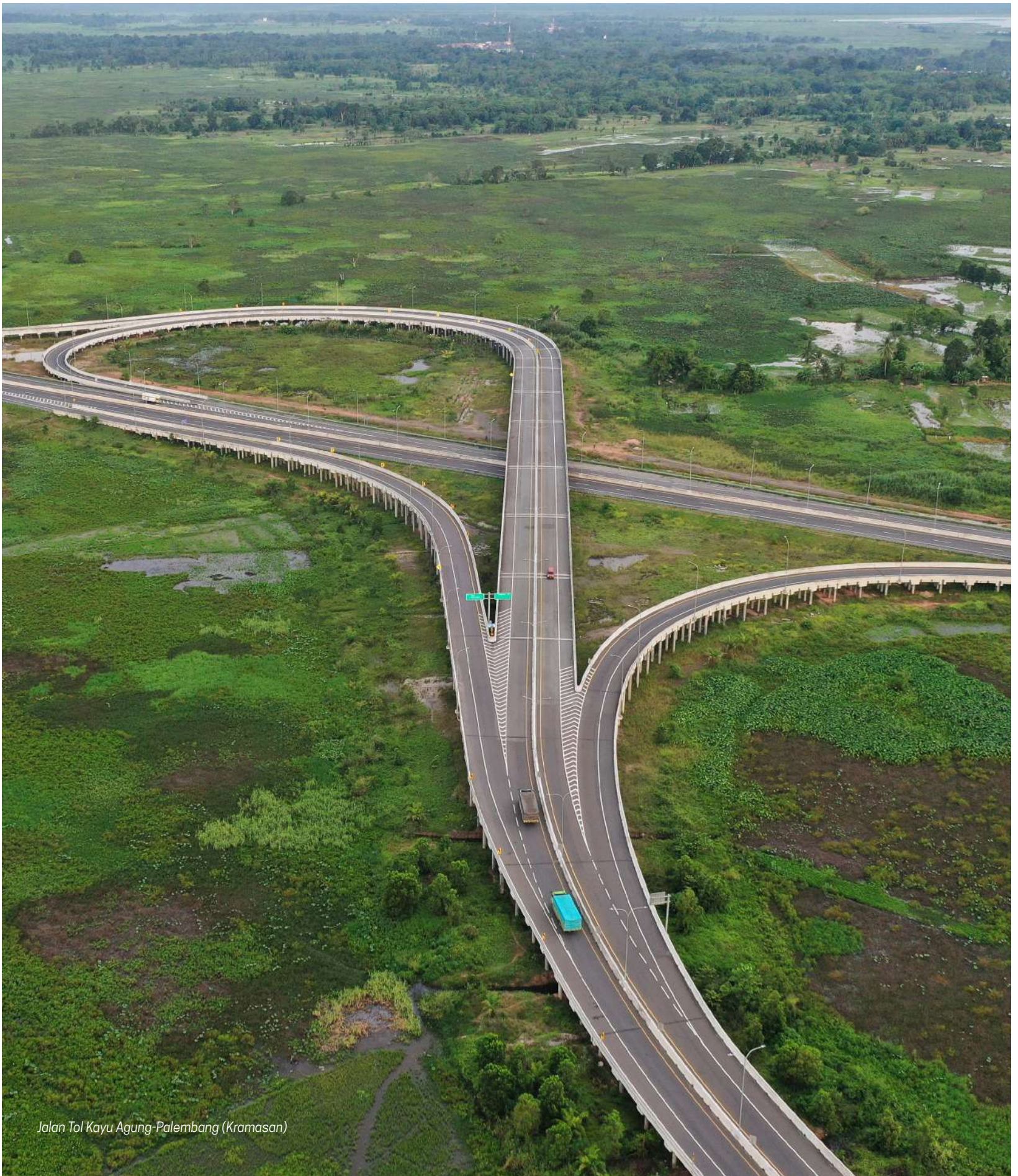
No.	Nama Ruas Jalan Tol (Toll Road Section Name)	Gol (Class)	Jumlah Volume Lalu Lintas (Total Traffic Volume)	LHR (ADT)	Persentase Golongan (Percentage of Class)
55.	Medan - Kualanamu - Tebing Tinggi	I	8.046.464	22.045	90,61%
		II	456.189	1.250	5,14%
		III	314.927	863	3,55%
		IV	36.469	100	0,41%
		V	26.277	72	0,30%
56.	Bakauheni - Terbanggi Besar	I	8.694.446	23.820	77,85%
		II	1.942.424	5.322	17,39%
		III	445.958	1.222	3,99%
		IV	23.782	65	0,21%
		V	61.520	169	0,55%
57.	Terbanggi Besar - Pematang Panggang - Kayu Agung	I	1.947.549	5.336	60,77%
		II	945.311	2.590	29,50%
		III	264.192	724	8,24%
		IV	11.869	33	0,37%
		V	35.699	98	1,11%
58.	Kayuagung - Palembang - Betung (Kayuagung - Jakabaring)	I	1.038.074	2.844	57,83%
		II	416.452	1.141	23,20%
		III	199.406	546	11,11%
		IV	9.698	27	0,54%
		V	131.446	360	7,32%
59.	Sigli-Banda Aceh (Indrapuri-Blang Bintang)	I	1.082.710	2.966	93,53%
		II	27.119	74	2,34%
		III	43.358	119	3,75%
		IV	2.723	7	0,24%
		V	1.669	5	0,14%
60.	Pekanbaru-Dumai	I	4.655.847	12.756	77,79%
		II	684.560	1.876	11,44%
		III	522.741	1.432	8,73%
		IV	61.035	167	1,02%
		V	61.139	168	1,02%
61.	Binjai-Langsa	I	1.313.405	3.598	88,95%
		II	90.964	249	6,16%
		III	58.050	159	3,93%
		IV	9.294	25	0,63%
		V	4.905	13	0,33%
62.	Ujung Pandang Seksi 1-3	I	16.823.353	46.091	86,10%
		II	1.330.159	3.644	6,81%
		III	952.493	2.610	4,87%
		IV	377.142	1.033	1,93%
		V	55.842	153	0,29%

No.	Nama Ruas Jalan Tol (Toll Road Section Name)	Gol (Class)	Jumlah Volume Lalu Lintas (Total Traffic Volume)	LHR (ADT)	Persentase Golongan (Percentage of Class)
63.	Makassar Seksi IV	I	13.354.521	36.588	92,21%
		II	704.190	1.929	4,86%
		III	338.937	929	2,34%
		IV	69.302	190	0,48%
		V	15.291	42	0,11%
64.	Manado-Bitung (Manado-Kauditan)	I	1.968.704	5.394	97,77%
		II	33.623	92	1,67%
		III	7.999	22	0,40%
		IV	2.875	8	0,14%
		V	369	1	0,02%
65.	Nusa Dua-Ngurah Rai-Benoa (Bali Mandara)	I	9.056.941	24.814	64,18%
		II	134.418	368	0,95%
		III	6.240	17	0,04%
		IV	2.968	8	0,02%
		V	1.682	5	0,01%
		VI	4.909.587	13.451	34,79%
66.	Balikpapan-Samarinda	I	3.326.823	9.115	86,04%
		II	367.817	1.008	9,51%
		III	129.540	355	3,35%
		IV	7.866	22	0,20%
		V	34.438	94	0,89%
67.	Serpong-Balaraja	I	9.569.656	26.218	95,59%
		II	304.679	835	3,04%
		III	120.179	329	1,20%
		IV	7.019	19	0,07%
		V	9.989	27	0,10%
68.	Pekanbaru-Padang	I	834.816	2.287	6,78%
		II	12.259	34	1,42%
		III	12.481	34	1,45%
		IV	284	1	0,03%
		V	2.729	7	0,32%
69.	Lubuk Linggau-Bengkulu	I	214.734	588	71,86%
		II	79.719	218	26,68%
		III	4.159	11	1,39%
		IV	30	0	0,01%
		V	178	0	0,06%
70.	Semarang-Demak	I	4.129.312	11.313	89,42%
		II	280.728	769	6,08%
		III	131.175	359	2,84%
		IV	36.672	100	0,79%
		V	39.978	110	0,87%



No.	Nama Ruas Jalan Tol (Toll Road Section Name)	Gol (Class)	Jumlah Volume Lalu Lintas (Total Traffic Volume)	LHR (ADT)	Persentase Golongan (Percentage of Class)
71.	Simpang Indralaya - Prabumulih	I	305.946	2.000	91,26%
		II	18.052	118	5,38%
		III	9.581	63	2,86%
		IV	926	6	0,28%
		V	754	5	0,22%
72.	Indrapura - Kisaran	I	168.255	2.758	72,94%
		II	27.327	448	11,85%
		III	27.667	454	11,99%
		IV	3.674	60	1,59%
		V	3.751	61	1,63%
73.	Kuala Tanjung - Tebing Tinggi - Parapat	I	207.808	3.407	75,36%
		II	29.246	479	10,61%
		III	28.756	471	10,43%
		IV	4.712	77	1,71%
		V	5.230	86	1,90%
<b>TOTAL</b>		I	<b>1.594.165.234</b>	<b>4.373.872</b>	<b>87,91%</b>
		II	<b>134.647.183</b>	<b>369.737</b>	<b>7,43%</b>
		III	<b>49.745.230</b>	<b>137.095</b>	<b>2,76%</b>
		IV	<b>20.856.838</b>	<b>57.260</b>	<b>1,15%</b>
		V	<b>13.694.717</b>	<b>37.645</b>	<b>0,76%</b>
		VI	<b>4.909.587</b>	<b>13.451</b>	





*Jalan Tol Kayu Agung-Palembang (Kramasan)*



#### 4. Jumlah Rest Area dan Fasilitas per Ruas

BUJT wajib menyiapkan fasilitas *rest area* bagi pengguna jalan tol. Fasilitas ini mencakup tiga golongan, tergantung pada tingkat kelengkapannya, yakni tempat istirahat dan pelayanan (TIP), tempat istirahat (TI), dan *parking bay* (PB).

Semua ruas tol yang telah beroperasi memiliki fasilitas ini, setidaknya satu unit. Total jumlah *rest area* di seluruh ruas tol di Indonesia mencapai 130

unit, terdiri atas 83 TIP, 36 TI, dan 11 PB. Sementara itu, ada 21 unit *rest area* yang sedang dibangun.

Secara lebih terperinci, total *rest area* di Pulau Jawa mencapai 90 unit, terdiri atas 70 unit di Trans Jawa dan 20 unit Non-Trans Jawa. Sementara itu, gabungan Sumatera-Kalimantan-Sulawesi ada 40 unit. Sebanyak 38 di antaranya ada di Sumatera, 2 di Kalimantan, dan belum ada di Sulawesi.

No.	Wilayah (Region)	TIP	TI	PB	Total
1.	Jumlah TIP Banten	8	0	0	8
2.	Jumlah TIP Jawa Barat	26	5	0	31
3.	Jumlah TIP Jawa Tengah	14	12	0	26
4.	Jumlah TIP Jawa Timur	11	12	2	25
5.	Jumlah TIP Sumatera	22	7	9	38
6.	Jumlah TIP Kalimantan	2	0	0	2
7.	Jumlah TIP Sulawesi	0	0	0	0
<b>Jumlah TIP Total (Total Number of TIPs)</b>		<b>83</b>	<b>36</b>	<b>11</b>	<b>130</b>
<b>Jumlah TIP Trans Jawa</b> (Number of TIPs in Trans-Java Section)		<b>41</b>	<b>27</b>	<b>2</b>	<b>70</b>
<b>Jumlah TIP Non Trans Jawa</b> (Number of TIPs in Non-Trans-Java Sections)		<b>18</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>20</b>



#### 4. Number of Rest Areas and Facilities per Section

TRBEs are required to provide rest area facilities for toll road users. These facilities are divided into three categories based on the level of services provided: rest and service area (Tempat Istirahat dan Pelayanan/TIP), rest areas (Tempat Istirahat/TI), and parking bays (Parking Bay/PB).

All operational toll road sections are equipped with at least one unit of these facilities. The total number of rest areas on toll road sections across Indonesia

has reached 130 units, which consist of 83 TIPs, 36 TIs, and 11 PBs. Meanwhile, there are 21 rest area facilities currently under construction.

To break it down, there are 90 rest area units on the island of Java, with 70 units in Trans-Java sections, and 20 units in Non-Trans-Java sections. Meanwhile, there are 40 rest area units in Sumatra, Kalimantan, and Sulawesi. 38 of these units are in Sumatra, 2 are in Kalimantan, and none have been built in Sulawesi.



Rest Area Teras Melati KM 695 Jalur A

#### 5. Accident Rate on Toll Roads

The risk of accidents and fatalities on toll roads is still at a relatively low ratio, and is even declining. The accident rate (AR) in 2019 was 2.16 incidents per kilometer, while in 2023 it decreased to 1.56 incidents per kilometer.

Meanwhile, the fatality rate (FR) in 2019 was 0.195 victims per kilometer, while in 2023 it decreased to 0.13 victims per kilometer. The number of deaths per one hundred million vehicle trips

per kilometer (Death/100 MVTPK) also showed a decline.

In 2019, 409 deaths were recorded, but by 2023, the number had dropped to 366 deaths. Considering the increasing number of toll road sections and rest areas in the last 5 years, this declining trend in AR and FR is a good indication that safety on Indonesian toll roads continues to improve.

## 5. Tingkat Kecelakaan di Jalan Tol

Risiko kecelakaan maupun fatalitas di jalan tol masih terjaga di tingkat rasio yang relatif rendah, bahkan cenderung menurun. Tingkat kecelakaan (TK) pada 2019 mencapai 2,16 kejadian per Km, sedangkan pada 2023 tinggal 1,56 kejadian per Km.

Sementara itu, tingkat fatalitas (TF) pada 2019 mencapai 0,195 korban per Km, sedangkan pada 2023 tinggal 0,13 korban per Km. Selain itu, jumlah

korban meninggal dunia per-seratus juta perjalanan kendaraan per-kilometer (MD/100 JPKP) juga ikut menurun.

Adapun, pada 2019, jumlah korban meninggal dunia mencapai 409 jiwa, sedangkan 2023 sebanyak 366 jiwa. Jika mengingat bahwa jumlah ruas tol dan *rest area* terus bertambah dalam 5 tahun terakhir, penurunan jumlah korban meningkat, maupun rasio TK dan TF ini menunjukkan bahwa tingkat keselamatan berkendara di jalan tol Indonesia terus membaik.

No.	Tahun (Year)	TK (Kejadian/km) (TK (Incident/km))	Jumlah Kecelakaan (Number of Accidents)	TF (MD/km) (FR (Death/km))	TF (MD/100JPKP) (FR (Death/100 MVTPK))	Jumlah MD (Number of Deaths)	Km. Lajur (Km. Lane)	MD/ km.lajur (Death/ km.lajur)
1.	2019	2,16	4.532	0,195	1,59	409		
2.	2020	1,66	3.907	0,164	2,14	384		
3.	2021	1,62	3.988	0,153	1,38	377	11.140	0,034
4.	2022	1,82	4.487	0,178	1,02	438	11.755	0,037
5.	2023	1,56	4.381	0,130	1,19	366	12.614,62	0,029





Pengendalian Kendaraan Over Dimensi Over Load menggunakan WIM



Pengendalian Kendaraan Over Dimensi Over Load menggunakan WIM



## Tingkat Kecelakaan (TK) dan Tingkat Fatalitas (TF) per Ruas Jalan Tol 2023 (Accident Rate (AR) and Fatality Rate (FR) for Each Toll Road Section in 2023)

No.	Nama Ruas Jalan Tol (Toll Road Section Name)	Panjang Length (Km)	Jumlah Kecelakaan (Number of Accidents)	Jumlah Korban MD (Number of Deaths)	LHR 2023 (2023 ADT)	Angka (Figure)	
						TK (AR)	TF (FR)
1.	Jakarta - Bogor - Ciawi	59	79	6	41.947	8,75	0,66
2.	Prof.Dr.Ir.Soedijatmo	14,3	29	4	217.171	2,56	0,35
3.	Cawang - Tomang - Pluit (CTC)	23,5	74	7	378.193	2,28	0,22
4.	Cawang - Tj. Priok - Ancol Timur - Jembatan Tiga/Pluit	27,05	139	3	167.302	8,41	0,18
5.	JORR S	14,25	10	0	152.734	1,26	0,00
6.	JORR NONS	31,18	74	5	175.577	3,70	0,25
7.	JORR W1 (Kebon Jeruk - Penjaringan)	9,85	11	0	85.521	3,58	0,00
8.	JORR W2 Utara (Kebon Jeruk - Ulujami)	7,87	15	2	58.193	8,97	1,20
9.	Akses Tanjung Priok	11,4	3	1	21.156	3,41	1,14
10.	Bogor Ring Road Seksi I dan IIIA	11,3	10	0	52.383	4,63	0,00
11.	Cinere-Jagorawi	14,89	25	0	86.451	5,32	0,00
12.	Pondok Aren - Bintaro Viaduct - Ulujami	5,55	6	1	71.053	4,17	0,69
13.	Pondok Aren - Serpong	7,24	33	0	111.093	11,24	0,00
14.	Bekasi - Cawang - Kampung Melayu	15,28	25	0	35.031	12,80	0,00
15.	Depok - Antasari	12,1	60	0	96.919	14,02	0,00
16.	Kunciran-Serpong	11,14	32	1	33.695	23,36	0,73
17.	Cimanggis - Cibitung Seksi 1	6,53	10	0	48.406	8,67	0,00
18.	Serpong - Cinere Seksi 1	10,14	15	0	18.237	22,23	0,00
19.	Cengkareng - Batu Ceper - Kunciran	14,19	28	0	53.396	10,12	0,00
20.	Cibitung - Cilincing Seksi 1	34,39	42	1	60.627	5,52	0,13
21.	6 (Enam) Ruas Dalam Kota Jakarta Seksi A (Kelapa Gading - Pulo Gebang)	9,29	6	0	12.251	14,44	0,00
22.	Serpong - Balaraja Seksi 1 (Serpong - SS CBD)	3,97	8	0	27.429	20,13	0,00
23.	Tangerang - Merak	73	508	15	154.942	12,30	0,36
24.	Jakarta - Tangerang	33	76	6	391.436	1,61	0,13
25.	Jakarta - Cikampek	83	393	39	447.151	2,90	0,29
26.	Jakarta - Cikampek II Elevated	38	45	1	62.928	5,16	0,11
27.	Cikampek-Palimanan	116,75	335	51	16.872	46,59	7,09
28.	Palimanan - Kanci	26,3	14	6	27.934	5,22	2,24
29.	Kanci - Pejagan	35	208	8	6.648	244,91	9,42
30.	Pejagan - Pematang	57,5	252	8	6.485	185,15	5,88
31.	Pematang - Batang	39,2	205	12	.994	59,30	9,33
32.	Semarang - Batang	75	47	10	29.986	5,73	1,22
33.	Semarang Seksi A,B,C	24,75	4	3	106.067	0,42	0,31
34.	Semarang-Solo	72,95	31	19	48.677	2,39	1,47
35.	Solo-Ngawi	90,12	52	25	40.821	3,87	1,86
36.	Ngawi - Kertosono	87,05	39	10	8659	14,18	3,63
37.	Kertosono - Mojokerto	40,23	203	5	10.269	134,62	3,32
38.	Surabaya - Mojokerto	36,27	46	2	100.024	3,47	0,15
39.	Surabaya - Gempol	48,89	42	6	249.136	0,94	0,13
40.	Gempol - Pasuruan	34,5	5	4	8.508	4,67	3,73
41.	Gempol - Pandaan	13,61	5	1	9.779	10,29	2,06
42.	Pasuruan-Probolinggo	40,38	131	7	8.457	105,10	5,62
43.	Padalarang - Cileunyi	64,4	25	4	171.408	0,62	0,10

No.	Nama Ruas Jalan Tol (Toll Road Section Name)	Panjang Length (Km)	Jumlah Kecelakaan (Number of Accidents)	Jumlah Korban MD (Number of Deaths)	LHR 2023 (2023 ADT)	Angka (Figure)	
						TK (AR)	TF (FR)
44.	Surabaya-Gresik	20,7	2149	2	77.054	25,59	0,34
45.	Cikampek - Padalarang	58,5	63	21	51.541	5,72	1,91
46.	Simpang Susun Waru - Bandara Juanda	12,8	20	0	60.711	7,05	0,00
47.	Soreang - Pasir Koja	8,15	26	3	43.267	20,20	2,33
48.	Ciawi - Sukabumi	26,4	8	4	31.507	2,64	1,32
49.	Pandaan-Malang	38,46	7	0	27.176	1,83	0,00
50.	Krian - Legundi - Bunder - Manyar (Krian - Legundi - Bunder)	29	20	0	10.715	17,63	0,00
51.	Serang - Panimbang Seksi 1 (Serang - Rangkasbitung)	26,5	42	1	2.856	152,04	3,62
52.	Cileunyi - Sumedang - Dawuan Seksi 1-3 (Cileunyi - Cimalaka)	61,67	70	3	13.151	23,65	1,01
53.	Semarang - Demak Seksi 2 (Sayung - Demak)	16,01	16	0	12.652	21,64	0,00
54.	Belawan - Medan - Tanjung Morawa	42,7	46	4	78.674	3,75	0,33
55.	Palembang - Indralaya	21,58	8	0	7.898	12,86	0,00
56.	Medan-Binjai	17,42	27	1	24.539	17,30	0,64
57.	Medan -Kualanamu-Tebing Tinggi	62,11	42	13	24.330	7,61	2,36
58.	Bakauheni - Terbanggi Besar	140,41	106	15	30.598	6,76	0,96
59.	Terbanggi Besar - Pematang Panggang - Kayu Agung	189,4	88	11	8.780	14,50	1,81
60.	Kayuagung - Palembang - Betung (Kayuagung - Kramasan)	37,62	18	0	4.918	26,65	0,00
61.	Sigli - Banda Aceh (Jantho - Blang Bintang)	48,58	5	0	3171	8,89	0,00
62.	Pekanbaru - Dumai	131,69	47	12	16.398	5,96	1,52
63.	Binjai - Langsa Seksi 1 (Binjai - Stabat)	19,35	11	1	4.046	38,49	3,50
64.	Lubuklinggau - Curup - Bengkulu (Bengkulu - Taba Penanjung)	16,73	4	0	819	79,98	0,00
65.	Pekanbaru - Bangkinang - Payakumbuh - Bukittinggi - Padang Panjang - Lubuk Alung - Padang (Pekanbaru - Bangkinang)	31	12	0	2.363	45,04	0,00
66.	Simpang Indralaya - Muara Enim (Simpang Indralaya - Prabumulih)	63,5	13	0	2.191	25,60	0,00
67.	Indrapura - Kisaran Seksi 1	15,15	0	0	3.782	0,00	0,00
68.	Kuala Tanjung - Tebing Tinggi - Parapat	28,3	9	0	4.521	19,27	0,00
69.	Seksi 1 (Tebing Tinggi - Junction Indrapura) dan Seksi 2 Segmen (Junction Indrapura - Simpang Susun Indrapura)	10,08	31	0	53.531	15,74	0,00
70.	Ujung Pandang Seksi 1-3	11,6	24	0	39.677	14,29	0,00
71.	Makassar Seksi IV Manado - Bitung (Manado - Simpang Susun Kauditan)	40	50	1	5.517	62,43	1,25
72.	Nusa Dua-Ngurah Rai-Benoa (Bali Mandara)	10,07	5	0	38.663	3,52	0,00
73.	Balikpapan-Samarinda	97,27	14	1	10.593	3,72	0,27
<b>TOTAL</b>		<b>2.839</b>	<b>4.381</b>	<b>366</b>		<b>25,20</b>	<b>1,19</b>



*Jalan Tol Bali – Mandara*





# FOKUS UTAMA

---

*Main Focus*





# MULTI LANE FREE FLOW MULAI DARI BALI MANDARA

**K**ementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melakukan uji coba internal sistem transaksi Tol Nontunai Nirsentuh atau Multi Lane Free Flow (MLFF) di Jalan Tol Bali Mandara pada 12-15 Desember 2023 dengan melibatkan kendaraan terpilih.

## Latar Belakang Singkat

Sistem transaksi Tol Nontunai Nirsentuh atau *Multi Lane Free Flow (MLFF)* merupakan proyek kerjasama Pemerintah dengan skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) melalui mekanisme yang diprakarsai oleh Badan Usaha.

Dalam hal ini Roatex Ltd. perusahaan asal Hungaria sebagai pemrakarsa proyek telah melakukan perjanjian kerjasama dengan Pemerintah Indonesia dan kemudian membentuk perusahaan sebagai Badan Usaha Pelaksana Sistem Transaksi Tol Nontunai Nirsentuh Berbasis MLFF dengan nama PT Roatex Indonesia Toll System (RITS).

Sistem transaksi tol nontunai nirsentuh menggunakan teknologi berbasis satelit, yakni *Global Navigation Satellite System (GNSS)*. Sementara, transaksi pengguna jalan tol dilakukan melalui aplikasi Cantas di telepon pintar yang diintegrasikan dengan data kepemilikan kendaraan yang dikelola oleh Korps Lalu Lintas Polri.

Melalui sistem ini, sistem navigasi berbasis satelit (GPS) akan menentukan lokasi kendaraan dan melakukan proses penyesuaian posisi di peta (*map-matching*) yang akan berjalan di sistem pusat. Saat kendaraan keluar jalan tol, proses tersebut berakhir dan sistem akan melakukan kalkulasi tarif. Dengan diterapkannya sistem ini, pengendara tidak lagi perlu berhenti ketika masuk dan keluar jalan tol.



# MULTI LANE FREE FLOW STARTING FROM BALI MANDARA

The Ministry of Public Works and Public Housing (PUPR) conducted an internal trial of the Multi Lane Free Flow (MLFF), a contactless cashless toll transaction system on the Bali Mandara Toll Road on 12-15 December 2023 involving selected vehicles.

## Brief Background

The contactless cashless toll transaction system or Multi Lane Free Flow (MLFF) toll transaction system is a government collaboration project with a Government Cooperation with Business Entity (KPBU) scheme through a mechanism initiated by the Business Entity.

In this case Roatex Ltd. the company from Hungary as the project initiator has entered into a cooperation agreement with the Indonesian Government and then formed a company as a Business Entity Implementing the MLFF-Based Contactless Toll Transaction System with the name PT Roatex Indonesia Toll System (RITS).

This contactless cashless toll transaction system uses satellite-based technology, namely the Global Navigation Satellite System (GNSS). Meanwhile, toll road transactions are made via Cantas, a smartphone application that is integrated with vehicle ownership data and is managed by the National Police Traffic Corps.

Through this system, a satellite-based navigation system (GPS) will determine the location of a vehicle and carry out a map-matching process, which will run on the central system. When a vehicle exits the toll road, the process will conclude and the system will calculate the cost. By implementing this system, drivers no longer need to stop when entering and exiting toll roads.

In the future, the implementation of this contactless cashless toll transaction system will remove all toll barriers. However, before that system can be implemented, it is necessary to ensure that there is no missed revenues or unrecorded transactions. Therefore, during the early stages of its implementation, barriers will still be used, even if doing so causes transactions to take longer.

Jalan Tol Bali Mandara





## Titik Penting Penerapan MLFF

1. Uji coba MLFF pada 12-15 Desember 2023 pada lajur IV Tol Bali Mandara dan akan diperluas ke ruas tol lain secara bertahap sesuai parameter yang telah ditentukan.
2. Uji kesesuaian dengan dokumen tes.
3. PT Roatex Indonesia Toll System (PT RITS) beserta mitra penyedia jasa pembayaran (PJP) melakukan pengumpulan persyaratan data PJP kepada Bank Indonesia (BI).
4. Kesiapan *Security System* yang akan diakses oleh Badan Siber dan Sandi Negara (BSSN).
5. Kesiapan Regulasi dan Kelembagaan berupa finalisasi Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Jalan Tol, perjanjian kerja sama dengan kepolisian, dan amandemen jadwal pelaksanaan tanggal operasi yang dijadwalkan.

## Tahapan Linimasa MLFF

- a. Tahapan uji coba.
- b. Tahapan transisi yang dibagi menjadi beberapa proses implementasi.
- c. Penerapan sistem MLFF secara penuh.



Penjelasan panel uji coba MLFF oleh Direktur JBH kepada Menteri PUPR

## Baik BPJT maupun PT RITS telah Menyampaikan Tahapan Penerapan MLFF Sebagai Berikut:

Pencapaian	Tanggal Pencapaian
a. Tanggal Serah Terima Lokasi	a. Sesuai dengan jadwal pelaksanaan yang disepakati oleh Pihak yang dituangkan dalam berita acara rapat
b. Fase 1 - Tanggal Operasi Komersial Parsial ( <i>Hybrid + Barrier</i> ) pada Ruas Jalan Tol Nusa Dua - Ngurah Rai - Benoa	b. Tahun 2024
c. Fase 2 - Perluasan Layanan atas Tanggal Operasi Komersial Parsial ( <i>Hybrid + Barrier</i> )	c. Masih didiskusikan (perkiraan periode 1 tahun)
d. Fase 3 - Tanggal Operasi Komersial Parsial dengan <i>Full CANTAS with Barrier</i>	d. Masih didiskusikan
e. Tanggal Operasi Komersial yang dijadwalkan	Perkiraan 2027-2028 Akan ditentukan setelah instrumen pendukung siap, antara lain: 1. Kesiapan data registrasi dan identifikasi kendaraan dari kepolisian 2. PKS penegakan hukum antara kepolisian dengan BPJT telah tersedia 3. BLU untuk MLFF sudah terbentuk



## Key Points of the MLFF Implementation

1. MLFF trials for lane IV of the Bali Mandara Toll Road was carried out on 12–15 December 2023 and shall be implemented to other sections gradually based on several predetermined parameters.
2. Conformance testing with test documents.
3. PT Roatex Indonesia Toll System (PT RITS) and its payment service provider (PJP) partners have submitted the required data of PJP to Bank Indonesia (BI).
4. Security System Readiness that will be accessed by the National Cyber and Crypto Agency (BSSN).
5. Regulatory and Institutional Readiness in the form of the finalization of Government Regulations Drafts on Toll Roads, cooperation agreements with the police, and amendments to the implementation schedule for scheduled operational dates.

### Timeline Stages of MLFF

- a. Trial stages.
- b. Transitional stages that are divided into several implementation processes.
- c. Full implementation of MLFF.

Both NTRA and PT RITS have submitted the timeline for the stages of MLFF implementation:

Accomplishment	Date of Accomplishment
a. Location Handover Date	a. In accordance with the implementation schedule agreed by Parties stated in the minutes of the meeting
b. Phase 1 - Partial Commercial Operation Date (Hybrid + Barrier) on the Nusa Dua - Ngurah Rai - Benoa Toll Road Section	b. in 2024
c. Phase 2 - Service Expansion over Partial Commercial Operation Date (Hybrid + Barrier)	c. To be discussed (estimated 1 year)
d. Fase 3 - Tanggal Operasi Komersial Parsial dengan Full Cantas dengan barrier	d. To be discussed
e. Scheduled Commercial Operation Date	e. Estimated year 2027-2028 Will be determined once the supporting instruments are ready, either other: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Readiness of vehicle registration and identification data from police</li> <li>2. PKS law enforcement between the police and BPJT have been implemented available</li> <li>3. BLU for MLFF has been formed</li> </ol>





Jalan Tol Batang - Semarang

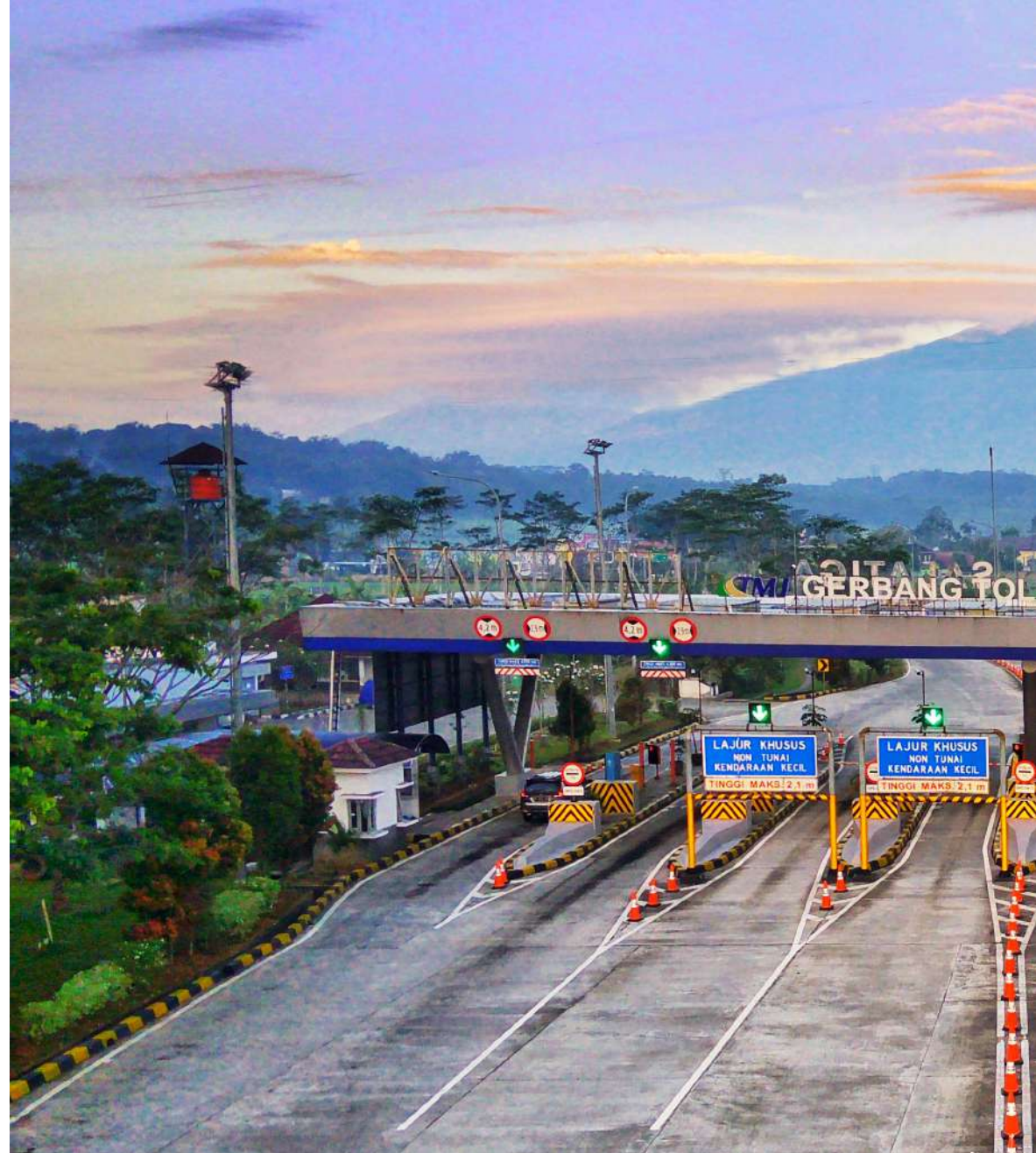






# MEMACU SEGITIGA EMAS JOGLOSEMAR

Jika ditarik garis imajiner antara Yogyakarta-Solo-Semarang, terbentuk sebuah kawasan berbentuk segitiga yang dikenal dengan sebutan Segitiga Joglosemar. Sejak dulu ketiga wilayah tersebut menjadi pusat budaya dan pertumbuhan ekonomi sehingga tidak berlebihan jika kemudian disebut sebagai segitiga emas.



Gerbang Tol Salatiga

Keberadaan kesultanan di Yogyakarta dan kasunanan di Solo atau Surakarta sebagai pusat budaya Jawa merupakan daya tarik tersendiri. Sementara, Semarang sebagai kota perdagangan yang sudah ada sejak lama merupakan tempat pertemuan berbagai budaya. Di kawasan Segitiga Emas Joglosemar, terdapat banyak peninggalan Jawa kuno, antara lain Candi Borobudur dan Candi Prambanan yang sudah tersohor di dunia.

Itu semua membuat kawasan Segitiga Emas Joglosemar berkembang pesat yang ditandai dengan tingginya mobilitas orang, barang dan jasa di wilayah itu. Sementara, banyak orang dari luar daerah mengunjungi kawasan itu karena menawarkan berbagai destinasi menarik, termasuk wisata kuliner

yang khas di masing-masing tempat.

Ketika jalan tol Semarang-Solo tersambung seluruhnya dan beroperasi pada 2018, mobilitas orang di antara kedua kota menjadi semakin ramai. Jika sebelumnya perjalanan di kedua kota tersebut membutuhkan waktu hingga 3 jam, kini cukup ditempuh dalam waktu satu jam.

Agar perkembangan Segitiga Emas Joglosemar semakin optimal, ketiga kawasan itu telah lama direncanakan untuk saling tersambung dengan jalan tol. Oleh karena itu, dibangun jalan tol Yogyakarta-Bawen sepanjang 75,12 kilometer dan jalan tol Solo-Yogyakarta-Yogyakarta International Airport (YIA) Kulonprogo dengan panjang 96,57 km.





# SUPERCHARGING THE POTENTIAL OF JOGLOSEMAR'S GOLDEN TRIANGLE

**D**raw an imaginary line between Yogyakarta–Solo–Semarang, and you will get a triangular-shaped area known as the Joglosemar Triangle. The nickname “golden triangle” was given because these three regions have long been centers of culture and economic growth.

*The existence of the sultanate in Yogyakarta and the sunanate in Solo or Surakarta as the center of Javanese culture is an attraction in itself. Meanwhile, Semarang, as a trading city that has existed for a long time, is a melting pot for various cultures. In the Joglosemar Golden Triangle area, there are many ancient Javanese relics, including the world-famous Borobudur Temple and Prambanan Temple.*

*All of these factors make the Joglosemar Golden Triangle area develop rapidly, as evidenced by the high mobility of people, goods, and services in the region. Additionally, many people from outside the area come to visit because it offers various attractive destinations, including unique culinary tourism in each place.*



Kunjungan Kerja Spesifik Komisi V DPR RI dalam rangka meninjau infrastruksur dan transportasi di kota Salatiga Prov. Jawa Tengah

## Jalan Tol Yogyakarta-Bawen

Jalan Tol Yogyakarta-Bawen akan melintasi 8,80 km wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta dan 66,32 km wilayah Jawa Tengah (Jateng). Jika sudah beroperasi penuh, perjalanan dari Semarang menuju Yogyakarta atau sebaliknya akan menjadi lebih cepat, dari sebelumnya 3 jam menjadi 1,5 jam.

Jalan tol Yogyakarta-Bawen terdiri dari enam seksi. Keenamnya adalah Seksi 1 Sleman-Banyurejo (8,80 km), Seksi 2 Banyurejo-Borobudur (15,20 km), Seksi 3 Borobudur-Magelang (8,10 km), Seksi 4 Magelang-Temanggung (16,65 km), Seksi 5 Temanggung-Ambarawa (21,39 km), dan Seksi 6 Ambarawa-Junction Bawen terkoneksi Tol Semarang-Solo (4,98 km).

Dari sisi konstruksi, jalan tol Yogyakarta-Bawen dibangun melintasi Selokan

Mataram. Agar tak mengganggu aliran air, pembangunan tol di area Selokan Mataram dibuat melayang atau elevated. Menurut rencana, seksi 1 Sleman-Banyurejo akan selesai dan bisa beroperasi pada awal 2025.

Selaras dengan tujuan pengembangan wilayah Segitiga Emas Joglosemar, sebagian gerbang tol berlokasi di wilayah Magelang, Jateng, salah satunya di kawasan Mungkid, Kabupaten Magelang. Gerbang tol

itu diperkirakan bakal dilalui 24 juta orang setiap tahun karena menjadi akses penting bagi wisatawan menuju ke kawasan Candi Borobudur.

## Jalan Tol Solo-Yogyakarta-YIA Kulon Progo

Sedangkan jalan tol Solo-Yogyakarta-YIA Kulonprogo terdiri dari 3 seksi, yakni Seksi 1 ruas Kartosuro-Purwomartani sepanjang 42,37 km, Seksi 2 Purwomartani-Jc Sleman sepanjang 23,42 km, dan seksi 3 Gamping-Purworejo sepanjang 30,77 km.

Jalan tol tersebut direncanakan dibangun dalam 3 tahap, yakni tahap I, II dan III. Pentahapan tersebut dilakukan untuk menghindari penumpukan arus keluar masuk tol di area Purwomartani serta untuk memudahkan arus keluar masuk Yogyakarta via Jalan Tol Yogyakarta-Bawen yang juga akan terhubung dengan tol ini.



When the Semarang–Solo toll road became fully connected and operational in 2018, traffic between the two cities became even busier. Before the toll roads existed, the journey between these two cities could take up to 3 hours. Now, it only takes one hour.

The three areas have long been planned to be connected to each other by toll roads to optimize the development of the Joglosemar Golden Triangle. Therefore, the Yogyakarta–Bawen toll road with a length of 75.12 kilometers and the Solo–Yogyakarta–

Yogyakarta International Airport (YIA) Kulon Progo toll road with a length of 96.57 km were built.

### Yogyakarta–Bawen Toll Road

The Yogyakarta–Bawen Toll Road will span over 8.80 km of the Special Region of Yogyakarta and 66.32 km of Central Java. Once it is fully operational, travel time from Semarang to Yogyakarta or vice versa will be faster. What was previously a 3-hour drive will become 1.5 hours.

The Yogyakarta–Bawen toll road consists of six sections. These are Section 1 Sleman–Banyurejo (8.80 km), Section 2 Banyurejo–Borobudur (15.20 km), Section 3 Borobudur–Magelang (8.10 km), Section 4 Magelang–Temanggung (16.65 km), Section 5 Temanggung–Ambarawa (21.39 km), and Section 6 Ambarawa–Junction Bawen that shall be connected to the Semarang–Solo Toll Road (4.98 km).

Construction-wise, the Yogyakarta–Bawen toll road is built across the Mataram Canal. To avoid disrupting the flow of water, the construction of the toll road in the Mataram Canal area is made to be higher or is elevated. According to the plan, section

1 Sleman–Banyurejo will be completed and operational in early 2025.

In line with the aim of developing the Joglosemar Golden Triangle area, some of the toll road toll gates are located in the Magelang area, Central Java, one of which is in the Mungkid area, Magelang District. It is estimated that 24 million people will pass through the toll gate every year as it is an important access point for tourists to get to the Borobudur Temple area.

### Solo–Yogyakarta–YIA Kulon Progo Toll Road

Meanwhile, the Solo–Yogyakarta–YIA Kulon Progo toll road consists of 3 sections; Section 1 Kartasura–Purwomartani with a length of 42.37 km, Section 2 Purwomartani–Jc Sleman with a length of 23.42 km, and Section 3 Gamping–Purworejo with a length of 30.77 km.

The toll road is planned to be built in 3 stages, namely stages I, II, and III. Construction is carried out in stages to avoid traffic congestion going in and out of the toll road in the Purwomartani area and to facilitate traffic flow in and out of Yogyakarta via the Yogyakarta–Bawen Toll



Jalan Tol Bawen-Salatiga bagian dari Tol ruas Semarang-Solo ini merupakan rangkaian Tol Trans Jawa yang membentang sepanjang 17,6 Km



*Wilayah yang disebut sebagai segitiga emas tersebut akan memberikan manfaat yang optimal, baik bagi masyarakat di sekitarnya maupun bagi mereka yang datang berkunjung.*

*In this way, the area known as the golden triangle will provide optimal benefits, both for the surrounding community and for those who come to visit.*



*Kepala Bidang Sistem Informasi dan Layanan Jalan Tol, Ali Rachmadi Mendampingi Kunjungan Komisi V DPR RI di Salatiga*

Selama pelaksanaan pembangunan Jalan Tol Solo-Yogyakarta-YIA Kulon Progo, Kementerian PUPR sangat memperhatikan keberadaan bangunan bersejarah serta situs cagar budaya dan purbakala yang banyak tersebar di wilayah DI Yogyakarta. Tidak hanya itu, Kementerian PUPR juga memperhatikan garis imajiner yang berada di Yogyakarta yang melintas mulai dari Yogyakarta, Gunung Merapi dan Pantai Parangkusumo.

Saat ini ruas Kartasura-Klaten sepanjang 22,3 km sudah dapat digunakan secara fungsional. Secara keseluruhan, ruas Kartasura-Klaten sepanjang 22,3 km akan selesai pada Juli 2024, sedangkan ruas Klaten-Purwomartani sepanjang 20 km

ditargetkan selesai pada September 2024.

Jalan Tol Solo-Yogyakarta-YIA Kulon Progo menjadi akses penting untuk mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Super Prioritas Borobudur dan destinasi pariwisata nasional seperti Candi Prambanan. Dengan adanya jalan tol yang menyambungkan Yogyakarta, Solo dan Semarang, tiga bandara yang berada di ketiga wilayah tersebut akan terhubung juga.

Disisilain, jalan tol Solo-Yogyakarta tersebut memang sudah sangat dibutuhkan untuk mendukung mobilitas orang, barang dan jasa di kedua wilayah tersebut. Sebab jalur arteri di antara kedua kota tersebut sudah

padat, dengan rata-rata volume lalu lintas harian sebesar 25.000 unit kendaraan. Pada periode tertentu, seperti saat liburan, sudah terjadi kemacetan di beberapa titik.

Oleh karena itu, sudah seharusnya ketiga wilayah yang strategis tersebut, Yogyakarta-Solo-Semarang, dihubungkan dengan jalan tol. Dengan konektivitas yang andal, ketiga wilayah tersebut akan saling mengungkit dan memacu perkembangan wilayah lainnya. Dengan demikian, wilayah yang disebut sebagai segitiga emas tersebut akan memberikan manfaat yang optimal, baik bagi masyarakat di sekitarnya maupun bagi mereka yang datang berkunjung.





Jalan Tol Solo – Yogyakarta – NYIA Kulon Progo

Road, which will also be connected to this toll road.

During the construction of the Solo–Yogyakarta–YIA Kulon Progo Toll Road, the Ministry of Public Works and Housing paid close attention to the existence of historical buildings as well as cultural and ancient heritage sites, which are widely spread across the Special Region of Yogyakarta area. Moreover, the Ministry of Public Works and Housing also took into consideration the imaginary line in Yogyakarta that connects Yogyakarta, Mount Merapi, and Parangkusumo Beach.

Currently, the 22.3 km long Kartasura–Klaten road can be used functionally. Overall, the 22.3 km Kartasura–Klaten

section will be completed in July 2024, while the 20 km Klaten–Purwomartani road is targeted for completion in September 2024.

The Solo–Yogyakarta–YIA Kulon Progo Toll Road is an important access route to support the Borobudur Super Priority National Tourism Strategic Area and national tourism destinations, such as Prambanan Temple. With the toll road connecting Yogyakarta, Solo, and Semarang, three airports in these three regions will also be connected.

On the other hand, the Solo–Yogyakarta toll road is crucial to support the mobility of people, goods, and services in these two regions. This is because the arterial

route between the two cities is usually congested, with an average of 25,000 vehicles passing through each day. At certain times of the year, such as the holiday season, traffic jams occur at several points.

Therefore, these three strategic areas, Yogyakarta–Solo–Semarang, should be connected by toll roads. With reliable connectivity, these three regions will benefit from each other and spur the development of other regions. In this way, the area known as the golden triangle will provide optimal benefits, both for the surrounding community and for those who come to visit.





Jalan Tol Makassar New Port

# AKSES TOL MAKASSAR NEW PORT DUKUNG PENGEMBANGAN INDONESIA TIMUR

**J**alan Akses Tol Makassar New Port (MNP) Tahap I dan Tahap II sepanjang 3,2 kilometer telah beroperasi. Kehadiran Jalan Akses Tol MNP diharapkan menjadi solusi dalam mengurai kemacetan karena adanya akses langsung dari dan menuju ke Makassar New Port.

Pelabuhan baru Makassar New Port merupakan perluasan dari dermaga MNP tahap 1B dan 1C se luas 1.280 meter persegi. MNP dibangun oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) di atas lahan seluas total 52 hektare.

Pembangunan Makassar New Port (MNP) dilakukan dalam tiga tahap dan dikerjakan hingga tahun 2037. Saat ini, kapasitas alat di pelabuhan dapat melayani hingga 1 juta TEUs per tahun. Adapun realisasi kinerja logistik di MNP di tahun 2022 telah berada di kisaran 800.000 TEUs per tahun dan meningkat menjadi 900.000 TEUs pada 2023. Selain melayani logistik, MNP juga memiliki terminal penumpang dengan total luas bangunan 6.608 meter persegi dan total kapasitas penumpang maksimal 1.500 orang untuk dua lantai.

Pelabuhan Makassar New Port (MNP) dibangun untuk menopang pertumbuhan perekonomian di wilayah timur Indonesia. Ke depan, dengan pengembangan yang dilakukan, kapasitas Makassar New Port dapat mencapai 2,5 juta - 2,6 juta TEUs per tahun.

Untuk mendukung hal itu, dibutuhkan akses langsung berupa jalan tol. Jalan Akses Tol MNP yang sudah dibangun tersebut merupakan bagian dari jaringan jalan tol di Metropolitan Makassar. Saat ini, jaringan jalan tol yang tengah beroperasi di Makassar dan sekitarnya memiliki total panjang 24,88 km. Meliputi, Seksi I dan Seksi II sepanjang 6,05 km, Seksi III sepanjang 4,03 km, Seksi IV sepanjang 11,60 km, dan akses tol MNP sepanjang 3,2 km.

# MAKASSAR NEW PORT TOLL ACCESS ROAD SUPPORTS THE DEVELOPMENT OF EASTERN INDONESIA

**T**he Makassar New Port (MNP) Toll Access Road Stage I and Stage II with the length of 3.2 kilometers is now operational. This MNP Toll Access Road is hoped to serve as a solution to reduce traffic congestion as it provides a direct access to and from Makassar New Port.

Makassar New Port is an expansion of MNP stages 1B and 1C with an area of 1,280 square meters. MNP was constructed by PT Pelabuhan Indonesia (Persero) on an area of 52 hectares.

The construction of Makassar New Port (MNP) is conducted in three stages and will continue until 2037. Currently, the port infrastructure can handle up to 1 million TEUs per year. The realization of logistics performance at MNP in 2022 was around 800,000 TEUs per year and has increased to 900,000 TEUs by 2023. Aside from logistics, the MNP also has a passenger terminal with a total building area of 6,608 square meters and a maximum capacity of 1,500 passengers across two floors.

The Makassar New Port (MNP) is built to support economic growth in the eastern region of Indonesia. With the ongoing developments, the capacity of Makassar New Port could increase to 2.5 million–2.6 million TEUs per year in the future.

To support this, direct access, such as a toll road, is required. The constructed MNP Toll Access Road is part of a toll road network in Metropolitan Makassar. Currently, the operational network of toll roads in Makassar and nearby areas has

a total length of 24.88 km. This consists of Section I and Section II with a length of 6.05 km, Section III with a length of 4.03 km, Section IV with a length of 11.60 km, and the MNP toll access road with a length of 3.2 km.

The first toll roads, sections I and II, were built and became operational in 1998. These toll roads connect the port and Makassar City. The next toll to become operational was section IV, which connects to the airport. This was built in 2008.



*Jalan Tol Andi Pangeran (A.P.) Pettarani, menghubungkan bagian selatan Kota Makassar dengan Pelabuhan Soekarno-Hatta, Makassar New Port, Bandara Sultan Hasanudin, dan pesisir selatan Sulawesi Selatan.*





Peremian Jalan Akses Tol Makassar New Port (MNP) yang berada di Makassar, Sulawesi Selatan oleh Presiden RI Joko Widodo

Jalan tol yang telah lebih dulu dibangun dan beroperasi adalah seksi I dan II, yakni dari pelabuhan ke arah Kota Makassar pada tahun 1998. Jalan tol berikutnya yang beroperasi adalah seksi IV yang terhubung ke bandara dan dioperasikan pada tahun 2008. Sedangkan jalan tol seksi III adalah ruas yang masuk ke dalam Kota Makassar.

Sementara, Jalan Akses Tol Makassar New Port menghubungkan pelabuhan lama ke pelabuhan baru dengan panjang 3,2 km. Jalan Akses Tol MNP akan melengkapi jaringan jalan tol di kota Makassar dan sekitarnya sekaligus mengurai kemacetan yang sering terjadi, khususnya di daerah Jalan Teuku Umar di Kota Makassar. Selama ini kemacetan terjadi karena banyaknya kendaraan truk logistik yang parkir di pinggir jalan untuk kegiatan bongkar muat.

## Selayang Pandang

Peletakan batu pertama (*groundbreaking*)

pembangunan Jalan Akses Tol Makassar New Port (MNP) dilakukan pada 7 Februari 2022. Lokasi pembangunan jalan tol merupakan lahan yang telah selesai dibebaskan, kemudian diserahkan dari PT Pelindo kepada Kementerian PUPR untuk selanjutnya diserahkan kepada Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) untuk dibangun Jalan Akses Tol MNP. Jalan Akses Jalan Tol MNP dibangun di Kelurahan Buloa dan Kaluku Bodoa, Kecamatan Tallo, Kota Makassar.

Jalan Akses Tol MNP sangat diperlukan karena seluruh kegiatan bongkar muat peti kemas akan dipindahkan dari pelabuhan lama ke Terminal Makassar New Port. Operasional pelabuhan yang baru tersebut membutuhkan jalan baru yang terhubung langsung dengan jalan tol yang telah ada sehingga pergerakan dan distribusi logistik maupun jasa dapat lebih efisien.

Jalan tol yang dikelola oleh PT Jalan Tol Seksi Empat tersebut akan meningkatkan

konektivitas Pelabuhan Makassar New Port dengan jalan tol eksisting, memperlancar jalur ekspor dan impor distribusi logistik. Sebab, dengan adanya jalan akses tol MNP, efisiensi waktu tempuh menjadi empat kali lebih cepat untuk transportasi peti kemas. Dengan demikian, diharapkan biaya logistik semakin efisien karena waktu tempuh distribusi barang dan jasa antarwilayah terpankas.

Dengan adanya Jalan Akses Tol MNP, pengguna tol dari pelabuhan lama dan Bandara Sultan Hasanuddin International Airport serta KIMA (Kawasan Industri Makassar) yang menuju ke pelabuhan baru Makassar New Port juga akan langsung merasakan manfaatnya. Di samping itu, kehadiran Jalan Akses Tol MNP juga memicu pertumbuhan ekonomi di kawasan sekitar, serta meningkatkan pemerataan hasil pembangunan yang nantinya bermanfaat bagi masyarakat Sulawesi Selatan maupun kawasan Indonesia Timur.



Kepala Bidang Pemeliharaan Pemantauan Aset, Nunu Nugraha Mendampingi Kunjungan Komisi V DPR RI

Section III toll road provides access into Makassar City.

Meanwhile, the Makassar New Port Toll Access Road, which is 3.2 km long, connects the old port to the new port. The MNP Toll Access Road shall complete the network of toll roads in Makassar and nearby areas as well as help reduce frequent traffic congestions, specifically in the Teuku Umar Street area in Makassar City. Traffic congestion is common here due to the large number of logistics trucks that park by the side of the roads to load and unload.

## Overview

The groundbreaking ceremony for the construction of Makassar New Port (MNP) Toll Access Road happened on 7 February

2022. The toll road is built on a land that was acquired before being transferred from PT Pelindo to the Ministry of Public Works and Housing, who subsequently passed it to the Toll Road Business Entity (TRBE) to begin the construction of the MNP Toll Access Road. The MNP Toll Access Road is constructed in Buloa and Kaluku Bodoa Village, Tallo District, Makassar City.

The MNP Toll Access Road is extremely important because all loading and unloading of containers shall be relocated from the old port to the Makassar New Port Terminal. The operation of this new port require the construction of new roads that directly connect to the existing toll roads, allowing for more efficient movement and distribution of logistics and services.

This toll road, which is under the management of PT Jalan Tol Seksi Empat, is expected to improve the connectivity

between Makassar New Port and the existing toll roads, improving the export and import routes as well as logistics distribution. This is because with the MNP tollroad, containers can be transported four times quicker, thus increasing efficiency. This is also hoped to cut logistical costs because the time needed to transport goods and services between regions would be reduced.

This MNP Toll Access Road will greatly benefit road users who wish to travel from the old port, Hasanuddin International Airport, and KIMA (Makassar Industrial Area) to the Makassar New Port. Furthermore, the MNP Toll Access Road shall also boost the economy of surrounding areas and increase the distribution of development outcomes, both of which greatly benefit the people of South Sulawesi and Eastern Indonesia in general.



# MENGUPAYAKAN KESELAMATAN DI JALAN TOL



Jalan Tol Cengkareng – Batuceper – Kunciran

Sebagai jalan bebas hambatan, jalan tol dirancang sedemikian rupa agar kendaraan dapat dipacu dalam kecepatan tinggi secara konstan. Namun, kecepatan tinggi tersebut bukan berarti dipacu sampai kecepatan tertinggi, melainkan tetap dibatasi pada kecepatan tertentu.

Kecepatan berkendara di jalan tol diatur pada Pasal 23 ayat 4 Peraturan Pemerintah RI Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu-lintas dan Angkutan Jalan. Aturan itu diperkuat pasal 3 ayat 4 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kendaraan.

Dalam aturan tersebut, tertulis batas kecepatan kendaraan di jalan bebas hambatan atau tol paling rendah 60 kilometer per jam sampai tertinggi 100 kilometer per jam. Untuk berkendara di tol dalam kota, kecepatan

# REALIZING SAFETY ON TOLL ROADS

**A**s a type of freeway, toll roads are designed so that vehicles passing through can travel at a constant high speed. However, this does not mean that vehicles are free to run at high speeds. A certain speed limit shall still apply.

*The speed limit on toll roads is regulated in Article 23 paragraph 4 of Republic Indonesia Government Regulation Number 79 of 2013 on Road Traffic and Transportation Networks. This regulation is supported by article 3 paragraph 4 of Regulation of the Minister of Transportation Number PM 111 of 2015 on the Mechanism for Determining Vehicle Limits.*

*In such regulations, the listed vehicle speed limit for freeways or toll roads is a minimum of 60 kilometers per hour to a maximum of 100 kilometers per hour. For inner-city toll roads, the minimum speed*

*limit is 60 kilometers per hour, while the maximum speed limit is 80 kilometers per hour. For inter-city toll roads, the minimum speed limit is 60 kilometers per hour, while the maximum speed limit is 100 kilometers per hour.*

## Functional and operational suitability

*In terms of the provision of toll road facilities and infrastructure, the National Toll Road Authority (NTRA) has taken some measures to ensure the functional and operational suitability of toll roads. These measures are taken so that all technical specifications, requirements, and facilities on toll road sections are up to the traffic management and safety standards.*

*Among the many factors inspected is the skid resistance, both for concrete and asphalt roads, in accordance with Regulation of the Minister of Public Works and Housing No. 16 of 2014 on the Minimum Service Standards for Toll Roads. This is important because high-speed vehicles generally cannot stop suddenly.*

*In order to promote safety on toll roads, existing regulations have mandated toll road managers to install certain necessary facilities and infrastructure on toll roads. One of them is a concrete barrier, which is placed in locations that are considered to have a high risk of danger, such as bridges, or as a separator for lanes with close proximity to each other. These separators can minimize the risk of vehicles crossing into an opposing lane.*

*In some sections of toll roads with long descents, emergency safety areas are built. These safety areas are built on the left side of the toll road, with a sloping design and average height of six meters, length of 20 meters, and width of three meters.*

*To reduce the speed of both small and large vehicles, this emergency safety area is purposely designed with a rough and bumpy surface. This design is expected to slow down and eventually stop speeding vehicles that are experiencing brake failure or malfunction. In Indonesia, emergency safety areas can be found in a number of places, such as the Cipularang Toll Road and Semarang-Solo Toll Road.*

*Still on the topic of safety, another important traffic sign to note is the cat's eye. The cat's eye is a road marker that appears to light up when a vehicle's headlights shine on it.*

*It is not an actual light that illuminates the road, rather a sticker that can reflect light. The cat's eye is extremely useful in areas with minimal lighting and is usually installed on road separators and bends. These markers come in various shapes. Apart from round, some are also square,*



minimal berkendara adalah 60 kilometer per jam, maksimal berkendara adalah 80 kilometer per jam. Sementara kecepatan untuk berkendara di tol luar kota, yakni minimal 60 kilometer per jam dan maksimal 100 kilometer per jam.

## Laik Fungsi dan Laik Operasi

Dari sisi penyediaan sarana dan prasarana jalan tol, Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) telah berupaya agar suatu ruas jalan tol memenuhi uji laik fungsi dan laik operasi. Kegiatan ini dilaksanakan untuk memastikan semua spesifikasi teknis persyaratan dan perlengkapan jalan yang ada di ruas jalan tol sesuai dengan standar manajemen dan keselamatan lalu lintas terpenuhi dengan baik.

Salah satu faktor yang diperiksa adalah kekesatan gesek (*skid resistance*), baik untuk perkerasan beton maupun perkerasan aspal sesuai Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No 16 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol. Hal itu penting karena kendaraan berkecepatan tinggi pada umumnya tidak bisa dihentikan secara mendadak.

Untuk meningkatkan keselamatan di jalan tol, regulasi yang ada telah memandatkan kepada pengelola jalan tol untuk menempatkan sarana dan prasarana yang perlu ada di jalan tol. Salah satunya adalah pembatas beton (*concrete barrier*) yang ditempatkan di lokasi yang dianggap berbahaya, seperti jembatan atau sebagai



Jalan Tol Cikopo - Palimanan

pemisah jalur yang jaraknya berdekatan. Pembatas tersebut dapat memperkecil risiko kendaraan menyeberang ke jalur berlawanan.

Di beberapa ruas jalan tol yang memiliki turunan panjang, terdapat jalur penyelamat (*emergency safety area*). Jalur penyelamat terletak di bagian sebelah kiri jalan tol, didesain menanjak dengan rata-rata ketinggian jalur penyelamatan sekitar enam meter, panjang 20 meter, dan lebar tiga meter.

Untuk meredam laju kendaraan kecil maupun besar, kontur jalur penyelamat sengaja dibuat kasar dan bergelombang. Hal itu diharapkan dapat menjebak atau mengunci laju kendaraan saat kendaraan mengalami rem blong atau tidak berfungsi dengan baik. Di beberapa jalan tol di Indonesia, jalur penyelamat banyak dibuat di Tol Cipularang dan tol Semarang-Solo.

Masih terkait dengan keselamatan, salah satu rambu yang juga penting adalah rambu mata kucing. Rambu mata kucing merupakan tanda pembatas jalan yang seolah menyala ketika tersorot cahaya lampu kendaraan.

Rambu mata kucing bukanlah lampu melainkan stiker yang dapat memantulkan cahaya. Rambu mata kucing sangat berguna di tempat yang minim penerangan dan biasanya dipasang pada pembatas jalan serta di jalan yang menikung. Bentuk rambu mata kucing tidak hanya bulat, namun juga ada yang berbentuk kotak, persegi panjang, juga trapesium.

Rambu Mata Kucing terbagi menjadi 3 jenis warna sesuai kegunaannya. Warna Kuning sebagai pemisah jalur, warna merah ditempatkan pada batas sisi jalan, dan warna putih ditempatkan pada garis batas sisi kanan jalan.





dragon teeth markings and the chevron markings.

Dragon teeth markings are perpendicular on the left and right side of the road. Whereas chevron markings are usually found on the shoulder of the road or at the intersection of 2 lanes. These markings form one full continuous line that warns road users to not drive on or pass the marker. Chevron markings are not only used on toll roads, but also at major intersections. These markings can be seen on several toll roads, including the Cipali Toll Road, Semarang-Solo Toll Road, and Tangerang-Merak Toll Road.

rectangular, or trapezoidal ones.

There are 3 colors of Cat's Eye based on its use. Yellow is used as a lane separator, red is usually to mark the outer side of the road, and white is usually placed on the right-hand side of the road.

### Road markings

Another important toll road sign that drivers need to pay attention to is the speed reducer markings. These markings are shaped like arrows. These arrow-like shapes are not an indicator for drivers to increase their speed, rather it serves as a visual illusion that gives the impression that the road is becoming narrower.

These markings are designed to remind drivers to reduce the speed of their vehicle and be more cautious. There are 2 types of speed-reducing markings, namely the

### Preventing rear-end collisions

Most accidents that occur on toll roads are rear-end collisions. Usually, these collisions involve minibuses or regular cars that crash into trucks moving ahead of it. The Cipali Toll Road is among the several toll roads where this type of accident often occurs.

Based on the research of the National Transportation Safety Committee (KNKT) in collaboration with the R&D Department of the Ministry of Transportation, the difference in speed of vehicles on the Cipali Toll Road exceeds 100 km per hour. This is extremely dangerous, considering that the IRAP (International Road Assessment Programme) advises a maximum speed difference of 30 km per hour between





Jalan Tol Kelapa Gading - Pulo Gebang

## Marka Jalan

Hal lain yang juga penting diperhatikan pengendara di jalan tol adalah marka pengurang kecepatan (*speed reducer*). Marka jalan itu berbentuk semacam tanda panah. Bentuk tanda panah tersebut bukan berarti tanda untuk menambah kecepatan, melainkan merupakan marka keselamatan yang berfungsi sebagai ilusi mata efek visual berupa jalan yang menyempit.

Dengan adanya marka tersebut, para pengguna jalan diingatkan untuk mengurangi kecepatan kendaraan dan lebih berhati-hati. Marka pengurang kecepatan terbagi menjadi 2 jenis marka, yakni marka gigi naga atau *dragon teeth* dan marka serong atau *chevron*.

Marka gigi naga berbentuk tegak lurus di kiri dan kanan jalan. Sementara marka *chevron* umumnya ditemukan di bahu jalan atau di

pertemuan 2 lajur jalan dan membentuk satu garis utuh tidak terputus yang berfungsi sebagai tanda larangan untuk diinjak atau dilewati. Marka *chevron* tidak hanya ada di jalan tol, namun juga di setiap persimpangan besar. Marka tersebut telah dipasang di beberapa jalan tol, antara lain Jalan Tol Cipali, Jalan Tol Semarang - Solo, Jalan Tol Tangerang - Merak.

## Menghindari Tabrak Belakang

Sebagian besar kasus kecelakaan di jalan tol yang terjadi merupakan kecelakaan tabrak belakang. Biasanya, kecelakaan yang terjadi berupa kendaraan minibus atau mobil menabrak kendaraan truk yang berjalan di depannya. Salah satu ruas yang sering terjadi kecelakaan semacam itu adalah di jalan tol Cipali.

Hasil penelitian Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dengan

Badan Litbang Kementerian Perhubungan menyebutkan, beda kecepatan kendaraan di tol Cipali mencapai lebih dari 100 km per jam. Hal ini sangat berbahaya karena *IRAP (International Road Assessment Programme)* hanya merekomendasikan beda kecepatan antar kendaraan maksimal 30 km per jam. Lebih dari itu, risiko kendaraan menabrak dari belakang akan meningkat. Salah satu penyebab kendaraan truk berjalan dengan kecepatan rendah adalah karena beban yang diangkut melebihi ketentuan.

Di sisi lain, Tol Cipali menjadi lokasi titik lelah pengemudi. Kelelahan pengemudi berpotensi menimbulkan *microsleep*, yakni suatu kejadian hilangnya kesadaran atau perhatian seseorang karena merasa lelah atau mengantuk. Umumnya keadaan ini berlangsung sekitar sepersekian detik hingga 10 detik penuh.

Untuk menghindari kecelakaan tabrak belakang tersebut, pengelola jalan tol memasang Teknologi pengukur beban (WIM) yang terintegrasi dengan alat pengukur dimensi kendaraan di Gerbang Tol Palimanan. Fungsinya, mencegah kendaraan dengan muatan dan dimensi melintasi jalur itu. Selain itu, pengelola jalan tol bersama otoritas terkait secara rutin melakukan operasi kendaraan dengan muatan dan dimensi berlebih (*over dimension & over loading*).

## Evakuasi di Tol Layang MBZ

Selain mencegah terjadinya kecelakaan, tingkat fatalitas kecelakaan di jalan tol dapat diminimalkan jika proses evakuasi dan penyelamatan terhadap korban dilakukan secepat mungkin. Ketika pertolongan pertama dilakukan sesegera mungkin, diharapkan tidak terjadi korban jiwa.

Salah satu tantangan terkait penyelamatan



Jalan Tol Layang MBZ

vehicles. Any greater difference in speed increases the risk of rear-end collisions. One of the reasons why trucks move at modest speeds is because they often are carrying loads that exceed the legal weight limit (overload).

On the other hand, the Cipali Toll Road is well-known for causing fatigue in many drivers. Driver fatigue may cause microsleep, which is a condition where a person loses consciousness or focus due to exhaustion or drowsiness. Microsleep may last for only a split second, or up to 10 full seconds.

To prevent rear-end collisions, toll road managers have installed a Weight in Motion (WIM) sensor that is integrated with a vehicle dimension measurement tool at the Palimanan Toll Gate. This technology is used to prevent vehicles with loads and dimensions that exceed the specified limit from passing through the gate. Aside from

that, toll road managers in coordination with the relevant authorities conduct regular inspections to identify vehicles with loads and dimensions that exceed the maximum limit.

### Evacuation at the MBZ Elevated Toll Road

Apart from preventing crashes, the fatality rate of toll road accidents can be reduced by expediting the evacuation and rescue process for victims. If rescue operations can be carried out promptly, it is hoped that casualties can be prevented.

One of the challenges regarding the rescue of crash victims is the increasing number of toll roads with elevated construction design. As a way to anticipate it, the National Toll Road Authority collaborated with PT Jasa Marga (Persero) Tbk, the Ministry of Transportation, and the National Search and Rescue Agency (Basarnas) to conduct





Jalan Tol Jakarta-Cikampek II (Elevated)

korban kecelakaan adalah semakin banyaknya jalan tol yang konstruksinya layang. Mengantisipasi hal itu, Badan Pengatur Jalan Tol bersama PT Jasa Marga (Persero) Tbk, Kementerian Perhubungan, serta Badan Pencarian dan Pertolongan (Basarnas) melakukan simulasi evakuasi korban kecelakaan di tol layang MBZ dengan menggunakan sarana transportasi helikopter. Simulasi itu penting untuk melatih respons dan koordinasi jika terjadi sesuatu yang darurat di jalan tol layang

dengan karakteristik khusus itu. Badan Pengatur Jalan Tol menegaskan, target untuk aspek keselamatan di jalan tol adalah fatalitas nol pada 2024. Target tersebut tidak sama dengan tidak ada kecelakaan (*zero accident*), namun menargetkan agar kecelakaan yang terjadi

tidak sampai menimbulkan kematian. Pada akhirnya, keselamatan di jalan tol merupakan tanggung jawab bersama. Pemerintah menyediakan regulasi yang mengatur keselamatan di jalan tol sekaligus mengawasi pelaksanaannya di lapangan sementara operator jalan tol menyediakan sarana dan prasarana terkait keselamatan dapat berfungsi. Namun, yang tidak kalah penting adalah kesadaran pengemudi untuk mematuhi peraturan yang berlaku di jalan tol.

*a simulation of evacuating accident victims on the MBZ elevated toll via helicopter. It was an important simulation to help train fast response and coordination should any emergency occur on an elevated toll road with its typical characteristics.*

*The National Toll Road Authority has reiterated its target of zero fatality by 2024 for its toll road safety measures. This target does not necessarily mean zero accidents. Instead, it is hoped that any accidents that occur do not result in fatalities.*

*At the end of the day, safety on toll roads is a shared responsibility. The government is responsible for establishing regulations to ensure the safety of toll road users and monitoring their execution, while toll road operators provide the necessary operational safety facilities and infrastructure. However, it is no less important for drivers to follow the protocols and regulations that apply on toll roads.*



*Kepadatan arus lalu lintas di jalan tol*



# MUDIK DAN NATARU, MELAMPAUI RUTINITAS

**M**udik lebaran adalah momen tahunan. Meski bersifat rutin, jumlah pemudik setiap tahun selalu bertambah. Oleh karena itu, persiapan sarana dan prasarana agar tetap prima serta mengatur jutaan pemudik yang melakukan perjalanan dalam waktu yang bersamaan merupakan tantangan dalam mudik lebaran.

Kementerian Perhubungan memprediksi, jumlah pemudik pada Lebaran 2023 mencapai 123,8 juta orang. Jumlah itu meningkat 47 persen secara nasional dibandingkan dengan tahun sebelumnya, yakni 85 juta orang.

Jumlah kendaraan diprediksi akan meningkat sebesar 5 persen dibandingkan tahun sebelumnya. Sementara jumlah kendaraan yang akan keluar dari Jakarta ke kota-kota di Jawa Tengah dan Jawa Timur diperkirakan akan meningkat lebih dari 10 persen pada tahun 2023.

Menghadapi mudik Lebaran 2023, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) menyiapkan jalan

tol sepanjang 2.624 kilometer (km) yang terdiri dari 70 ruas jalan tol dan tersebar di Jawa, Sumatera, Kalimantan, Sulawesi dan Bali. Kementerian PUPR juga menyiapkan 47.602 km jalan nasional dengan tingkat kemandapan 91,8 persen.

Secara lebih rinci, kondisi jalan nasional di Pulau Jawa sepanjang 4.821 km terpantau dalam kondisi mantap 92 persen. Jalan nasional di Pulau Jawa tersebut terbagi atas Lintas Utara Jawa 1.192 km dan Jalan Lintas Pantai Selatan Jawa 1.543 km. Sementara, jalan tol di Pulau Jawa yang sudah beroperasi sepanjang 1.782,47 km dengan TIP sebanyak 83 TIP, 36 TI, dan 11 PB.





Gerbang Tol Cikampek Utama

# MORE TRAVELLERS HIT THE ROADS TO MUDIK DURING EID, CHRISTMAS, AND NEW YEAR

**M**udik (exodus) for Eid is an annual tradition. Though it is a routine occurrence, the number of travelers increases every year. This poses a challenge for the government, who must ensure that the infrastructure is in good condition and that the millions of travelers can travel safely and smoothly.

*The Ministry of Transportation predicts that the number of travelers in 2023 will reach 123.8 million people. This is a 47 percent increase compared to the previous year, which was 85 million people.*

*The number of vehicles is also predicted to increase by 5 percent compared to the previous year. Meanwhile, the number of vehicles leaving Jakarta for cities in Central Java and East Java is expected to increase by more than 10 percent in 2023.*

*In anticipation of the 2023 Eid exodus, the Ministry of Public Works and Housing (PUPR) prepared a 2,624-kilometer toll road consisting of 70 toll road sections spread across Java, Sumatra, Kalimantan,*





Penerapan Sistem One Way di Jalan Tol Jakarta – Cikampek

Pada Lebaran 2023, terdapat penambahan 4 ruas jalan tol operasional di Pulau Jawa sepanjang 24,3 km. Keempatnya adalah jalan tol Bekasi-Cawang-Kampung Melayu Seksi 2A Jakasampurna-Marga Jaya (4,88 km), jalan tol Semarang-Demak Seksi 2 Sayung-Demak (16,01 km), jalan tol Cinere-Jagorawi Seksi 3A Kukusan-Krukut dan Ramp 4 dan Ramp 5 (3,5 km).

Di Pulau Sumatera, Jalan Nasional Trans Sumatera sepanjang 7.918 km, yakni Jalan Lintas Barat 2.562 km, dalam kondisi mantap 97 persen. Sementara, Jalan Lintas Timur sepanjang 3.019 km dalam kondisi mantap 95 persen dan Jalan Lintas Tengah sepanjang 2.338 km dengan kondisi mantap 93 persen. Kemudian, Jalan tol Trans Sumatera yang telah beroperasi sepanjang 738 km dengan jumlah TIP adalah 27 unit (20 TIP tipe A dan 7 TIP tipe B).

### Jalan Tol Fungsional

Untuk mendukung kelancaran mudik, terdapat 12 ruas jalan tol yang difungsikan hanya selama Mudik Lebaran 2023 sepanjang 193 km. Jalan tol tersebut dibuka dari pagi sampai sore hari. Adapun ruas tol fungsional itu antara lain adalah jalan tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan Seksi 4, 5, dan 6 (Cimalaka-Dawuan) sepanjang 28,2 km.

Di Sumatera, jalan tol fungsional untuk mendukung mudik Lebaran adalah ruas Sigli-Banda Aceh (Seksi 5 dan 6 Blang Bintang - Kutobaro - SS Baitussalam sepanjang 12,71 km), dan Jalan Tol Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Parapat, Seksi I Tebing Tinggi-Indrapura Seksi II Indrapura-SS Indrapura (28,30 km).

Selain itu, tol Kementerian PUPR juga memberikan dukungan berupa sarana

dan prasarana berupa penambahan 2.833 mobile toilet dari jumlah eksisting sebanyak 6.175 toilet di jalan tol. Fasilitas lain yang disediakan adalah Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU) di beberapa TIP yang berada di Pulau Jawa.

SPKLU tambahan tersebut berada di Kilometer (KM) 13 A di jalur Jakarta-Merak. Sementara di jalur Jakarta-Probolinggo, SPKLU terdapat pada KM 6B, KM 208B, KM 389B, KM 456B, KM 519B, KM 616B, KM 207A, KM 379A, KM 519A, KM 626A, dan KM 695A. Kementerian PUPR juga bekerja sama dengan PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) untuk menyediakan loket pembelian tiket penyeberangan di TIP KM 43 dan KM 68.

### Evaluasi Mudik Lebaran 2023

Berdasarkan survei evaluasi publik atas penanganan mudik tahun 2023, kepuasan kelompok masyarakat umum terhadap penanganan arus mudik Lebaran adalah sebesar 78 persen. Jumlah ini meningkat lima persen dari tahun 2022 atau sebesar 73 persen.

Indikator positif yang terungkap dari penanganan arus mudik dan balik Lebaran 2023 adalah meningkatnya rata-rata kecepatan kendaraan di jalan tol dan waktu tempuh yang semakin cepat. Selain itu, angka kecelakaan lalu lintas juga tercatat menurun.

Sepanjang mudik dan balik Lebaran 2023, terjadi 5.894 kecelakaan dengan korban jiwa sebanyak 726 jiwa. Meski masih banyak, jumlah tersebut menurun dari angka kecelakaan mudik dan balik Lebaran tahun 2022 yang tercatat 7.633 kasus dengan korban jiwa 1.121 jiwa. Secara persentase, jika dibandingkan tahun 2022, angka kecelakaan turun 22,78 persen dan





Jalur Difabel Rest Area Pendopo Km 456

Sulawesi, and Bali. The Ministry of Public Works and Housing also prepared 47,602 km of national roads, with a stability level of 91.8 percent.

In more detail, the condition of national roads on Java Island, with a total length of 4,821 km, was seen to be in stable condition at 92 percent. The national roads on Java Island are divided into the North Java Coastal Road with a length of 1,192 km, and the South Java Coastal Road with a length of 1,543 km. Meanwhile, the toll road on Java Island that were operating at that time was 1,782.47 km long with 83 Rest Areas, 36 Rest Areas and 11 Parking Bay.

To support the 2023 Eid exodus, there were the addition of 4 operational toll road sections on the island of Java with a length of 24.3 km. The four were the Bekasi-Cawang-Kampung Melayu toll road Sections 2A and 2A Ujung (4.8 km), the Semarang-Demak toll road Section 2 (16

km), and Cinere-Jagorawi toll road Section 3A Kukusan-Krukut and Ramp 4 and Ramp 5 (3.5 km).

On Sumatra Island, the National Trans Sumatra Road, which is 7,918 km long, namely the West Cross-Country Road with a length of 2,562 km, was in stable condition at 97 percent. Meanwhile, the East Cross-Country Road, which is 3,019 km long, was in stable condition at 95% and the Central Cross-Country Road, which is 2,338 km long, was also in stable condition at 93%. Furthermore, the Trans Sumatra Toll Road that was operating at that time was 738 km long with 27 Rest Areas (20 type A Rest Areas and 7 type B Rest Areas).

### Functional Toll Roads

To support smooth flow of mudik in 2023, there were 12 toll road sections that were made functional only during this exodus period with a total length of 193 km. The

toll road was open only from morning to evening. The functional toll roads included the Cileunyi-Sumedang-Dawuan Section 4, 5, dan 6 (Cimalaka-Dawuan) toll road with a length of 28.2 km.

To support the smooth flow of mudik in 2023, there were 11 toll road sections that were made functional only during this exodus period. These were 7 roads in Java and 4 in Sumatra with a total length of 222 km. In Java, the functional toll roads were: Bekasi-Cawang-Kp. Melayu (Section 2A Jaka Sampurna-Kayuringin-Ujung, with a length of 4.88 km) Semarang-Demak (Section 2 Sayung-Demak, with a length of 16.01 km) as well as Ramp 2, 4, 5, and 8 Junction Wringinanom-Krian-Legundi-Bunder-Manyar.

In Sumatra, the toll roads that were made functional during Eid were Sigli-Banda Aceh (Section 5 and 6 Blang Bintang-Kutobaro-SS Baitussalam, with a length of 12.71



angka kematian turun 35,24 persen.

## Liburan Natal dan Tahun Baru (Nataru) 2023/2024

Meski mobilitas warga tidak semasih ketika mudik Lebaran, pergerakan masyarakat ketika liburan Natal dan Tahun Baru tetaplah besar. Adanya jalan tol semakin memudahkan orang untuk melakukan perjalanan dalam waktu yang lebih singkat.

Berdasarkan hasil survei dari Badan Kebijakan Transportasi (BKT) Kementerian Perhubungan, potensi pergerakan masyarakat pada masa libur Natal 2023 dan Tahun Baru 2024 mencapai 107,63 juta orang. Prediksi ini melonjak 143,65 persen dibandingkan periode yang sama di tahun 2022/2023.

Masih dari survei tersebut, alasan responden bepergian di masa libur Nataru yang paling tinggi adalah berlibur ke lokasi wisata, yakni sekitar 45,29 persen. Kemudian, masyarakat yang ingin pulang kampung halaman mencapai 30,15 persen,

dan responden yang ingin merayakan Nataru di kampung halaman sebesar 18,98 persen. Sama seperti pada arus mudik Lebaran 2023, Kementerian PUPR telah menyiapkan 47.602 km jalan nasional dengan tingkat kemantapan rata-rata 92,2 persen. Sementara jalan tol yang sudah beroperasi pada liburan Nataru 2023/2024 adalah sepanjang 2.839 km.

Secara khusus, Kementerian PUPR meningkatkan berbagai jalan daerah melalui Instruksi Presiden Nomor 3 Tahun 2023 tentang Percepatan Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah. Beberapa lokasi jalan daerah yang ditingkatkan antara lain adalah peningkatan jalan akses jalan tol di Lampung; akses pariwisata di Sumatera Utara; akses ke kawasan Puncak, Bogor; serta ruas jalan Paseh-Congeang yang mendukung Tol Cisumdawu di Jawa Barat.

Selain itu, Kementerian PUPR menghentikan kegiatan perbaikan jalan selambatlambatnya pada H-10, menyediakan Aplikasi Tol Kita, serta menyediakan toilet kabin, mobil tangki air, bis toilet, dan hidran umum.

Tim tanggap bencana juga disiagakan pada titik-titik rawan bencana.

## Evaluasi Nataru 2023/2024

Sebagaimana diprediksi di awal, sejak 16 Desember 2023 hingga 1 Januari 2024, terdapat 126 juta pergerakan masyarakat keluar provinsi maupun di dalam provinsi. Jumlah kecelakaan lalu lintas selama periode Nataru menurun sebesar 12 persen. Tercatat terjadi kecelakaan sebanyak 3.412 kejadian pada Nataru 2023/2024, jumlah itu lebih rendah dibandingkan periode Nataru 2022/2023, yakni sebanyak 3.865 kejadian.

Melalui berbagai rekayasa lalu lintas yang dilakukan, tercatat kecepatan rata-rata kendaraan yang melalui jalan tol MBZ dari arah barat ke timur mencapai 81,1 km per jam. Untuk masa arus balik, yakni dari Semarang ke Jakarta melalui jalan tol, kecepatan rata-rata di tol MBZ mencapai 84,9 km per jam, sementara untuk tol Jakarta-Cikampek rata-rata mencapai 83,5 km per jam.



Jalan Tol Semarang - Solo

km), Jalan Tol Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Parapat, Seksi I Tebing Tinggi-Indrapura Seksi II Indrapura-SS Indrapura (28,30 km).

In addition, the Ministry of Public Works and Housing also provided support in the form of facilities and infrastructure, including the addition of 2,833 mobile toilets to the existing 6,175 toilets on toll roads. Other facilities provided include Public Electric Vehicle Charging Stations (SPKLU) in several Rest Areas located on Java Island.

These additional charging stations were located at Kilometer (KM) 13 A on the Jakarta-Merak route. Meanwhile, on the Jakarta-Probolinggo route, they were located at KM 6B, KM 208B, KM 389B, KM 456B, KM 519B, KM 616B, KM 207A, KM 379A, KM 519A, KM 626A, and KM 695A. The Ministry of Public Works and Housing also teamed up with PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) to provide counters for purchasing ferry tickets at KM 43 and KM 68 Rest Areas.

## Evaluation for the 2023 Eid Exodus

Based on a public evaluation survey on the handling of the 2023 exodus, the general public showed a level of satisfaction of 78 percent with the handling of traffic flow during Eid. This number increased by five percent from 2022, which was 73 percent.

A few positive indicators revealed from the handling of the exodus and return trips for Eid 2023 include the increase in the average vehicle speed on toll roads and faster travel times. In addition, the number of traffic accidents was also recorded to have decreased.

Throughout the 2023 Eid massive exodus, there were 5,894 accidents with 726 fatalities. Although still high, this figure was an improvement compared to the number of accidents during 2022, which was recorded at 7,633 cases with 1,121 fatalities. In percentage, compared to 2022, the number of accidents decreased by 22.78 percent and the number of deaths decreased by 35.24 percent.



*Dari survei, alasan responden bepergian di masa libur Nataru yang paling tinggi adalah berlibur ke lokasi wisata, yakni sekitar 45,29%*

*The majority of respondents (45.29 percent) said that the reason they traveled during the Christmas and New Year holidays was to go on holiday to tourist locations.*

## Christmas and New Year Holiday for 2023/2024

Although the mobility of people is not as massive as during the Eid season, the number of people traveling during the Christmas and New Year holidays is still high. Thanks to toll roads, people can reach their destinations in a shorter time.

Based on the results of a survey by the Transportation Policy Agency (BKT) of the Ministry of Transportation, the estimated public travel during the 2023 Christmas and 2024 New Year holidays would reach 107.63 million people. This prediction was a 143.65 percent increase compared to the same period in 2022/2023.

According to the survey, the majority of respondents (45.29 percent) said that the reason they traveled during the Christmas and New Year holidays was to go on holiday to tourist locations. As many as 30.15 percent claimed that they merely wanted to return to their hometown, and 18.98 percent said they wanted to celebrate Christmas and New Year in their hometown.

Similar to what was done to anticipate the

flow of the 2023 Eid exodus, the Ministry of Public Works and Housing prepared 47,603 km of national roads with an average stability level of 92.2 percent. Meanwhile, the toll roads that were operating during the 2023/2024 Christmas and New Year holidays were 2,839 km long.

Specifically, the Ministry of Public Works and Housing improved various regional roads through the Presidential Instruction on Regional Roads. Some of the locations of regional roads that were improved include the access roads to toll roads in Lampung; tourism access in North Sumatra; access to the Puncak area in Bogor; and the Paseh-Congeang road that supports the Cisumdawu Toll Road in West Java.

In addition, the Ministry of Public Works and Housing stopped all road repair activities no later than D-10, introduced the NTRA Information application, and provided cabin toilets, water tanker cars, toilet buses, and public hydrants. Disaster response teams were also on standby at several disaster-prone points.

## Evaluation for the 2023/2024 Christmas and New Year Holidays

As initially predicted, from 16 December 2023 to 1 January 2024, there were 126 million people on the roads, both traveling between provinces and within provinces. The number of traffic accidents during the Christmas and New Year period decreased by 12 percent. There were 3,412 accidents recorded during Christmas and New Year 2023/2024. This number is lower than the 2022/2023 period, which recorded 3,865 incidents.

Using various traffic engineering technologies, the average speed of vehicles passing the MBZ toll road from west to east was measured at 81.1 km per hour. For the return traffic, namely from Semarang to Jakarta via the toll road, the average speed on the MBZ toll road reached 84.9 km per hour, while for the Jakarta-Cikampek toll road the average reached 83.5 km per hour.





*Rest Area TRAVOY 575 B Solo-Ngawi*





Masjid Al Mi'raj Rest Area KM 97 Cipularang



# ARTIKEL

---

*Articles*





# MENDORONG TERWUJUDNYA JALAN TOL BERKELANJUTAN

Oleh : Tulus Abadi,  
Anggota Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) Kementerian PUPR  
Anggota Tim Dewan Juri Jalan Tol Berkelanjutan (2019-2023)  
Ketua Pengurus Harian YLKI (2015-2025)



Anggota BPJT Unsur Masyarakat Tulus Abadi menjadi narasumber dalam Acara Persiapan Arus Mudik Lebaran Bersama Astra Infra Toll Road

Selama sepuluh tahun terakhir, pembangunan infrastruktur menjadi tulang punggung kebijakan pemerintah Presiden Joko Widodo. Salah satu infrastruktur yang menjadi andalan adalah pembangunan jalan tol selain infrastruktur lain, seperti pembangkit listrik, bendungan, bandara, terminal bus dan atau pelabuhan. Hingga akhir 2023 dan semester pertama 2024, telah terbangun jalan tol sepanjang 2.839 kilometer (km) dengan 73 ruas jalan tol di seluruh Indonesia; mulai dari Pulau Jawa, Pulau Sumatera, Pulau Kalimantan, dan Pulau Sulawesi. Selanjutnya akan segera menyusul pembangunan berbagai ruas jalan tol, seperti misalnya jalan tol Gedebage-Tasikmalaya-Cilacap (GETACI) yang saat ini dalam proses lelang di BPJT.

# PROMOTING THE REALIZATION OF SUSTAINABLE TOLL ROADS

By: Tulus Abadi  
Member of the National Toll Road Authority (NTRA)  
of the Ministry of Public Works and Housing  
Member of the Sustainable Toll Road Jury Team (2019–2023)  
Chairman of YLKI (2015–2025)



Jalan Tol Padang – Sicincin

For the past decade, infrastructure development has become the backbone of President Joko Widodo's government policy. One of the key infrastructures is the construction of toll roads in addition to other infrastructures, such as power plants, dams, airports, bus terminals, and/or ports. By the end of 2023 and the first half of 2024, 2,839 kilometers (km) of toll roads with 73 toll road sections have been built throughout Indonesia; starting from Java Island, Sumatra Island, Kalimantan Island, and Sulawesi Island. The construction of various toll road sections will soon follow, such as the Gedebage–Tasikmalaya–Cilacap (GETACI) toll road, which is currently in the tender process at NTRA.

As mandated by Law No. 34 of 2004 on Roads and Government Regulation No. 15 of 2005 on Toll Roads, the construction of toll roads aims to facilitate traffic in developed areas as well as to increase the usability and effectiveness of distribution services and services to support increased economic growth (Article 43, letters a and b). In other words, toll road construction is to improve the connectivity of the community in mobility and to improve the economy in the areas passed by the toll road. The construction of toll roads is also intended to reduce logistics costs.

## Minimum Service Standards (MSS) for Toll Roads

The Law on Roads requires toll roads to have higher specifications and services than existing public roads (Article 44 paragraph 3) because toll roads are paid roads that are used for return on investment, maintenance, and development of toll roads (Article 43 paragraph 3). Toll tariff adjustments are made every two years after a review by the government, taking into account the ability of toll road users to pay, the amount of profit from vehicle





Peresmian Ciawi – Sukabumi

Sebagaimana mandat Undang Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan PP No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol, pembangunan jalan tol bertujuan untuk memperlancar lalu lintas di daerah yang sudah berkembang serta untuk meningkatkan hasil guna dan daya guna pelayanan distribusi dan jasa guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi (Pasal 43, huruf a dan b). Jadi pembangunan jalan tol adalah untuk meningkatkan konektivitas masyarakat dalam bermobilitas dan untuk meningkatkan ekonomi di ruas yang dilewati jalan tol. Pembangunan jalan tol juga dimaksudkan untuk menurunkan biaya logistik.

### Standar Pelayanan Minimal (SPM) Jalan Tol

UU tentang Jalan mengamanatkan bahwa jalan tol harus mempunyai spesifikasi dan pelayanan yang lebih tinggi dibanding jalan umum yang ada (Pasal 44 ayat 3)

karena jalan tol adalah jalan berbayar yang digunakan untuk pengembalian investasi, pemeliharaan dan pengembangan jalan tol (Pasal 43 ayat 3). Penyesuaian tarif tol dilakukan setiap dua tahun setelah dikaji oleh pemerintah dengan mempertimbangkan aspek kemampuan bayar pengguna jalan tol, besar keuntungan biaya operasi kendaraan, dan kelayakan investasi (Pasal 48).

Merujuk Peraturan Menteri PUPR No. 16/PRT/M/2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol, keandalan pelayanan jalan tol harus dipenuhi oleh BUJT. Keberadaan SPM secara periodik selalu dimonitor dan ditingkatkan baik oleh BUJT dan juga oleh regulator untuk menjaga keandalan pelayanan jalan tol bagi penggunaannya. Pemerintah tidak akan melakukan penyesuaian tarif tol jika BUJT belum mampu memenuhi SPM di ruas jalan tol tersebut.

Menurut Peraturan Pemerintah (PP) No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol dan Permen PUPR No. 16/PRT/M/2014 tentang SPM, terdapat delapan indikator SPM yang wajib dipenuhi oleh BUJT. Kedelapan indikator tersebut adalah: kondisi jalan tol (1); kecepatan tempuh rata rata (2); aksesibilitas (3); mobilitas (4); keselamatan (5); unit pertolongan/penyelamatan dan bantuan pelayanan (6); lingkungan (7); Tempat Istirahat dan Pelayanan (8).

### Melampaui SPM

Seiring dengan kebutuhan masyarakat dan dinamika eksternal, untuk mengawal keandalan pelayanan jalan tol tidak cukup hanya mengandalkan instrumen SPM saja. Oleh sebab itu, sejak 2019 Kementerian PUPR meluncurkan kebijakan bertajuk Jalan Tol Berkelanjutan (JTB). Semangat JTB adalah agar pengelola jalan tol bukan hanya mengakomodasi kepatuhan terhadap SPM jalan tol, tetapi melampaui SPM. Sebab jika mengacu aspek SPM saja, maka akan terasa “garing” dengan meminjam bahasa generasi Z.

Oleh karena itu Kementerian PUPR mengusung isu JTB agar jalan tol mempunyai dimensi lain yang lebih luas dan selaras dengan isu global, seperti isu lingkungan hidup (*Nett Zero Emission*), gender, efisiensi energi, dan inklusivitas/difabel. Inilah yang melingkupi urgensi diterapkannya kebijakan JTB yang menunjukkan bahwa dimensi Jalan Tol Berkelanjutan itu sangat luas.

Secara fungsional, jalan tol dimaksudkan untuk melancarkan arus transportasi, mempermudah konektivitas dan memudahkan mobilitas. Namun tidak dipungkiri bahwa pembangunan jalan tol mempunyai dampak negatif bagi lingkungan, sosial, ekonomi, dan bahkan budaya. Oleh karena itu, semangat Jalan Tol Berkelanjutan adalah untuk meminimalisasi eksekusi pembangunan jalan tol tersebut. Berikut ini beberapa ulasan tentang pentingnya penerapan JTB.

### Dimensi Lingkungan

Dari sisi lingkungan, Kementerian PUPR mendorong agar jalan tol sebisa mungkin mereduksi emisi gas karbon. Untuk itu penanaman pohon di sepanjang tol dan



Anggota BPJT Unsur Masyarakat, Tulus Abadi menjadi narasumber dalam Acara Forum Merdeka Barat 9 (FMB9)

operating costs, and investment feasibility (Article 48).

Referring to Minister of Public Works and Housing Regulation No. 16/PRT/M/2014 on Toll Road Minimum Service Standards, reliable toll road services must be provided by Toll Road Business Entities (TRBEs). The existence of MSS is periodically monitored and improved by both TRBE and the regulator to maintain the reliability of toll road services for its users. The government will not adjust toll road section tariff if TRBE fails to meet the MSS on such toll road section.

According to Government Regulation (PP) No. 15 of 2005 on Toll Roads and Minister of Public Works and Housing Regulation No. 16/PRT/M/2014 on SPM, there are eight MSS indicators that must be met by TRBEs. These eight indicators are: toll road conditions (1); average travel speed (2); accessibility (3); mobility (4); safety (5);

rescue units and service assistance (6); environment (7); and rest and service areas (8).

### Beyond MSS

In line with the needs of the community and external dynamics, to oversee the reliability of toll road services, it is not enough to rely on MSS instruments alone. Because of that, the Ministry of Public Works and Housing has launched a Sustainable Toll Roads (Jalan Tol Berkelanjutan/JTB) policy since 2019. The principle of JTB is for toll road managers to not only comply with toll road MSS, but go beyond MSS. Because referring only to the MSS aspect would feel "vanilla", as generation Z people would say.

Therefore, the Ministry of Public Works and Housing is addressing the JTB issue in order to give toll roads other dimensions that are broader and in line with global issues, such as environmental issues (Nett Zero

Emission), gender, energy efficiency, as well as inclusivity/disabilities. This highlights the urgency of implementing the JTB policy, which shows that the dimensions of sustainable toll roads are very broad.

Functionally, toll roads are designed to improve the flow of transportation, facilitate connectivity, and support mobility. However, there is no denying that toll road construction has negative environmental, social, economic, and even cultural impacts. Therefore, the goal of sustainable toll roads is to minimize the excesses of toll road construction. Here are some reviews on the importance of implementing JTB.

### Environmental Dimension

From an environmental standpoint, the Ministry of Public Works and Housing promotes toll roads with the hopes of reducing carbon gas emissions as much as





Peresmian Jalan Tol Bocimi oleh Presiden Joko Widodo

di area Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP/*rest area*) menjadi sangat penting. Penanaman pohon bukan saja untuk aspek keindahan (estetika), kesejukan, dan kesegaran, tapi juga sebagai instrumen untuk menyerap gas karbon (emisi) yang dihasilkan oleh kendaraan.

Bahkan agar fungsi penyerapan karbon itu optimal, maka pemilihan jenis pohon yang ditanam di sekitar jalan tol dan di TIP menjadi sangat penting. Sebagai contoh, pohon trembesi adalah jenis pohon yang paling tinggi kemampuannya untuk menyerap gas karbon. Itulah sebabnya di Singapura, di sepanjang jalan raya dipenuhi dengan pohon trembesi. Selain trembesi, bisa dipilih jenis pohon lain yang punya dimensi estetika tinggi, kuat akarnya, dan tinggi kemampuannya menyerap karbon, seperti pohon pule untuk ditanam di area publik.

## Dimensi Sosial Ekonomi

Berikutnya adalah dimensi sosial, ekonomi dan aspek pertanian terhadap jalan tol. Jalan tol digadang-gadang mempunyai dampak positif terhadap sektor perekonomian, aspek sosial dan juga pertanian. Dengan jalan tol pergerakan masyarakat lebih masif dan cepat, sehingga memicu pertumbuhan ekonomi, misalnya di sektor pariwisata, kuliner dan pertanian. Namun tak bisa dimungkiri, pembangunan jalan tol dapat memicu distorsi di bidang ekonomi, dan sosial bagi lingkungan sekitar jalan tol.

Oleh karena itu, jalan tol harus punya peran untuk mereduksi dampak sosial ekonomi pada masyarakat di sekitar jalan tol yang tidak menanggung manfaat langsung keberadaan jalan tol. Dari sisi ekonomi hal ini sudah terwadahi di dalam Permen PUPR No. 28 Tahun 2021 tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan yang mengharuskan TIP untuk mengakomodasi keberadaan UKM dan UMKM sebesar 30 persen (Pasal 12 ayat

possible. Hence, planting trees along the toll roads and in Rest and Service Areas (Tempat Istirahat dan Pelayanan/TIP) is very important. These trees are planted not only for aesthetics, shade, and fresh air, but also to absorb carbon gases (emissions) produced by vehicles.

In fact, choosing the right kinds of trees to be planted along the toll roads and in service areas is critical for optimizing the carbon absorption function. Rain trees, for example, are trees with the highest ability to absorb carbon gases. That is why Singapore highways are full of rain trees. Aside from rain trees, other tree species that have high aesthetic dimensions, strong roots, and high ability to absorb carbon can also be used, such as blackboard trees.

## Socio-Economic Dimension

Now we move on to the social, economic, and agricultural dimensions of toll roads. Toll roads are expected to have a positive impact on the economic sector, social aspects, and also agriculture. Toll roads increase the number and speed of people's movements, which then triggers economic growth in industries, such as tourism,

culinary, and agriculture. However, there is no denying that the construction of toll roads can trigger distortions in the economic and social fields for areas around the toll road.

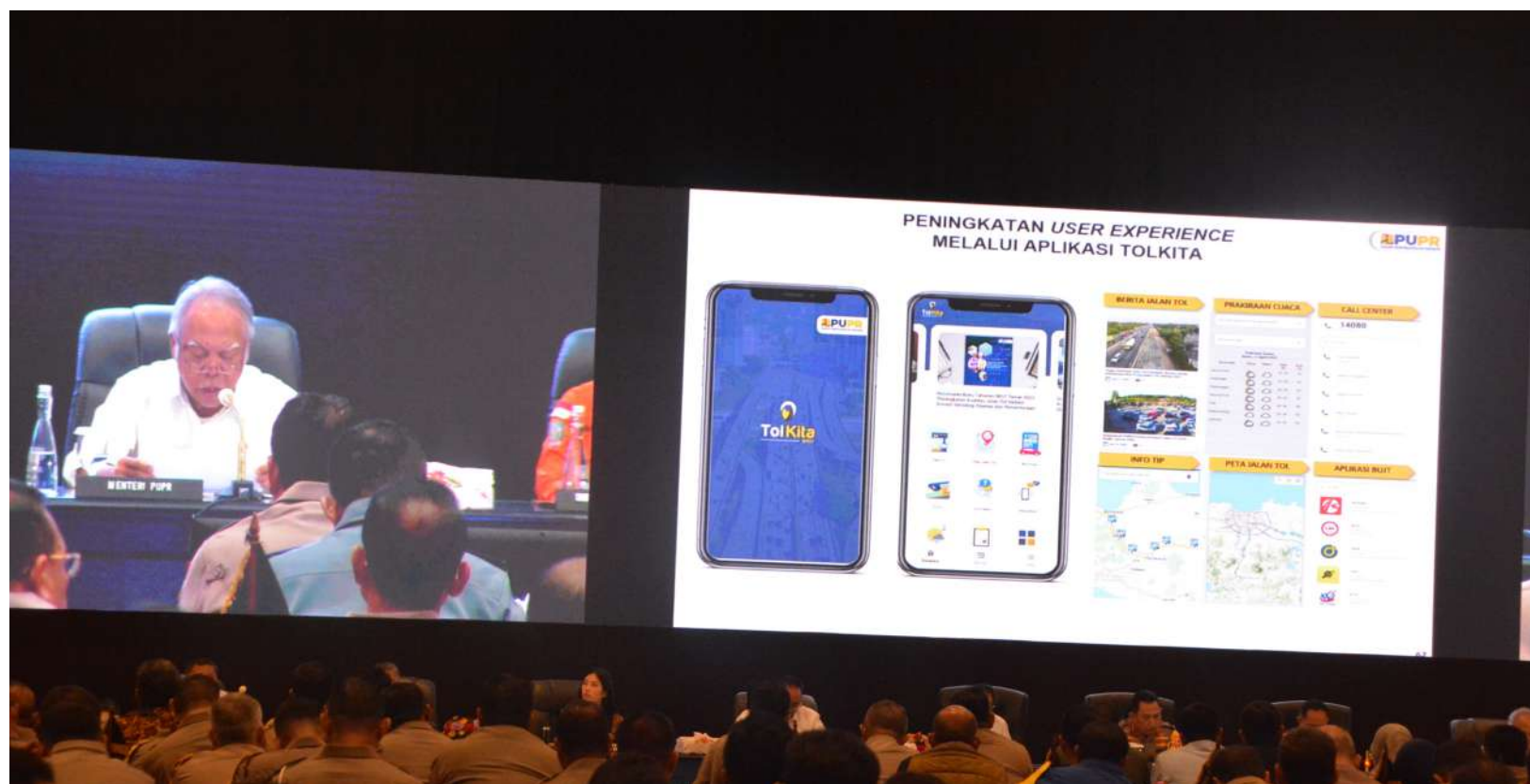
Therefore, toll roads must play a role in reducing the socio-economic impact on communities around toll roads that do not directly benefit from the existence of toll roads. From an economic perspective, this has been reflected in Minister of Public Works and Housing Regulation No. 28 of 2021 concerning Rest and Service Areas, which requires TIPs to accommodate the presence of SMEs and MSMEs by 30 percent (Article 12 paragraph 2). As a result, TIPs are dominated by local tenants, both SMEs and MSMEs, or large-scale local tenants (local branded). In order to accommodate the SME and MSME sectors,

ideally, they should not only be given the opportunity to rent a location in TIPs, but also receive assistance from TRBEs, so that they can develop and market their products to other areas.

The Minister of Public Works and Housing Regulation also mandates the TJSL (Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan/ Social and Environmental Responsibility) aspect of toll roads, or what is commonly known as corporate social responsibility (CSR). This is also mandated by Law No. 40 of 2007 on Limited Liability Companies. However, this aspect of TJSL should not be interpreted narrowly, such as distributing basic necessities, providing scholarships, or building places of worship because these activities are only philanthropic activities. TJSL or CSR (Corporate Social Responsibility) is actually controlling the impact on the main business, which means controlling the impact on the construction and existence of toll roads.

For instance, Narita Airport in Japan will cease operations at 23:00 to protect the farmers around the airport so that they can rest and return to their jobs in the morning to remain productive. They understand that airports can be extremely loud, which can

Aplikasi Tol Kita yang di kelola oleh BPJT





2). Hasilnya, TIP didominasi oleh penyewa lokal, baik yang berskala UKM dan UMKM, atau tenan lokal berskala besar (*local branded*). Dalam mengakomodasi sektor UKM dan UMKM, idealnya bukan hanya diberikan kesempatan untuk menyewa lokasi di TIP, tetapi juga mendapatkan pendampingan oleh BUJT, agar mereka bisa mengembangkan dan memasarkan produknya hingga ke daerah lain.

Di dalam Permen PUPR tersebut juga dimandatkan adanya aspek TJSJ (Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan) jalan tol atau yang lazim disebut tanggung jawab sosial perusahaan (*Corporate Social Responsibility/CSR*). Hal ini juga dimandatkan oleh UU No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas. Namun aspek TJSJ ini jangan sampai dimaknai secara sempit, seperti membagikan sembako, beasiswa, atau membangun tempat ibadah saja karena kegiatan tersebut hanya sebuah kegiatan filantropi. TJSJ atau CSR (*Corporate Social Responsibility*) sesungguhnya adalah pengendalian dampak terhadap bisnis utama, ini berarti pengendalian dampak terhadap pembangunan dan keberadaan jalan tol.

Sebagai contoh, Bandara Narita di Jepang akan berhenti beroperasi pada jam 23.00 untuk melindungi para petani di sekitar bandara agar bisa beristirahat dan kembali menjalankan profesinya di pagi hari sehingga tetap produktif. Mereka menyadari, keberadaan bandara menimbulkan kebisingan suara yang sangat serius yang akan mereduksi kualitas kesehatan, dan kesejahteraan bagi masyarakat sekitar sehingga berdampak terhadap kinerja dan produktivitasnya. Kesadaran semacam ini perlu ditanamkan BUJT di dalam perusahaan jalan tol.

### Dimensi Budaya

Pada aspek budaya, jalan tol pun mesti mewadahi kegiatan masyarakat yang berdimensi kesenian dan kebudayaan. Di TIP, pengelola jalan tol acap kali menggelar pentas musik lokal, bahkan pentas wayang kulit, seperti di TIP Pendopo, di ruas tol Semarang-Solo. Di ruas tol Cipali yang dikelola oleh Astra Infra juga menyediakan panggung seni untuk pentas musik. Demikian juga di TIP ruas tol Cipularang KM 88 milik PT Jasa Marga juga menyediakan pentas band. Walau kegiatan pentas seni

diadakan pada saat akhir pekan saja, namun hal ini penting untuk memberikan warna berbeda.

Idealnya, kegiatan semacam itu bisa dilakukan pada setiap akhir pekan agar TIP lebih semarak. Merujuk pada TIP di jalan tol di negara-negara Eropa, disediakan semacam gazebo untuk pengguna jalan tol bersantai sejenak untuk relaks tanpa dikenai biaya. Gazebo semacam ini sangat penting bagi pengemudi, seperti sopir truk, untuk melepas penat sehingga diharapkan mereduksi kecelakaan yang dipicu oleh kelelahan.

### Dimensi Inklusivitas

Aspek keberlanjutan di jalan tol juga berdimensi inklusif. Jalan tol mesti berspektif gender dan juga memperhatikan penyandang disabilitas, khususnya di tempat istirahat dan pelayanan (*rest area*). Perspektif gender yang dimaksudkan semisal dengan menyediakan ruang untuk ibu menyusui dan toilet perempuan dengan jumlah lebih banyak. Di sisi lain, perspektif gender juga berdimensi laki-laki, misalnya urinoir untuk laki laki diberikan pembatas. Sedangkan aspek inklusif bagi penyandang disabilitas adalah dengan menyediakan toilet khusus untuk penyandang disabilitas, menyediakan akses bagi pengguna kursi roda, di area toilet, restoran, masjid, dan lainnya. Selain itu, TIP di jalan tol yang perlu menyediakan tempat bermain anak.

### Dimensi Efisiensi Energi

Isu Jalan Tol Berkelanjutan (JTB) juga berkaitan erat dengan efisiensi dalam penggunaan energi. Saat ini sudah ada beberapa ruas jalan tol yang sudah menerapkan, misalnya di ruas tol Bali Mandara sudah memasang listrik panel surya untuk memenuhi kebutuhan energi listriknya. Ruas tol Solo-Ngawi yang dikelola Astra Infra, selain menerapkan panel surya di kantor pengelola jalan tol, mereka juga memasang panel surya untuk mobil patroli jalan tol.

Selama ini, salah satu kendala pemasangan panel surya adalah kehilangan baterai untuk panel surya, seperti terjadi di ruas tol Prof Sedyatmo atau jalan tol bandara Soekarno-Hatta. Padahal, harga baterai untuk panel surya cukup mahal. Selain itu, untuk



Kunjungan Komisi V DPR RI Didampingi Sekretaris BPJT Apri Artoto dan Kepala Bidang Sistem Informasi Layanan Jalan Tol Ali Rachmadi Mengecek Rencana Pembangunan Akses Tol Indramayu

reduce the quality of health and welfare for the surrounding community, thus impacting their performance and productivity. This kind of awareness needs to be have by NTRA in toll road operations.

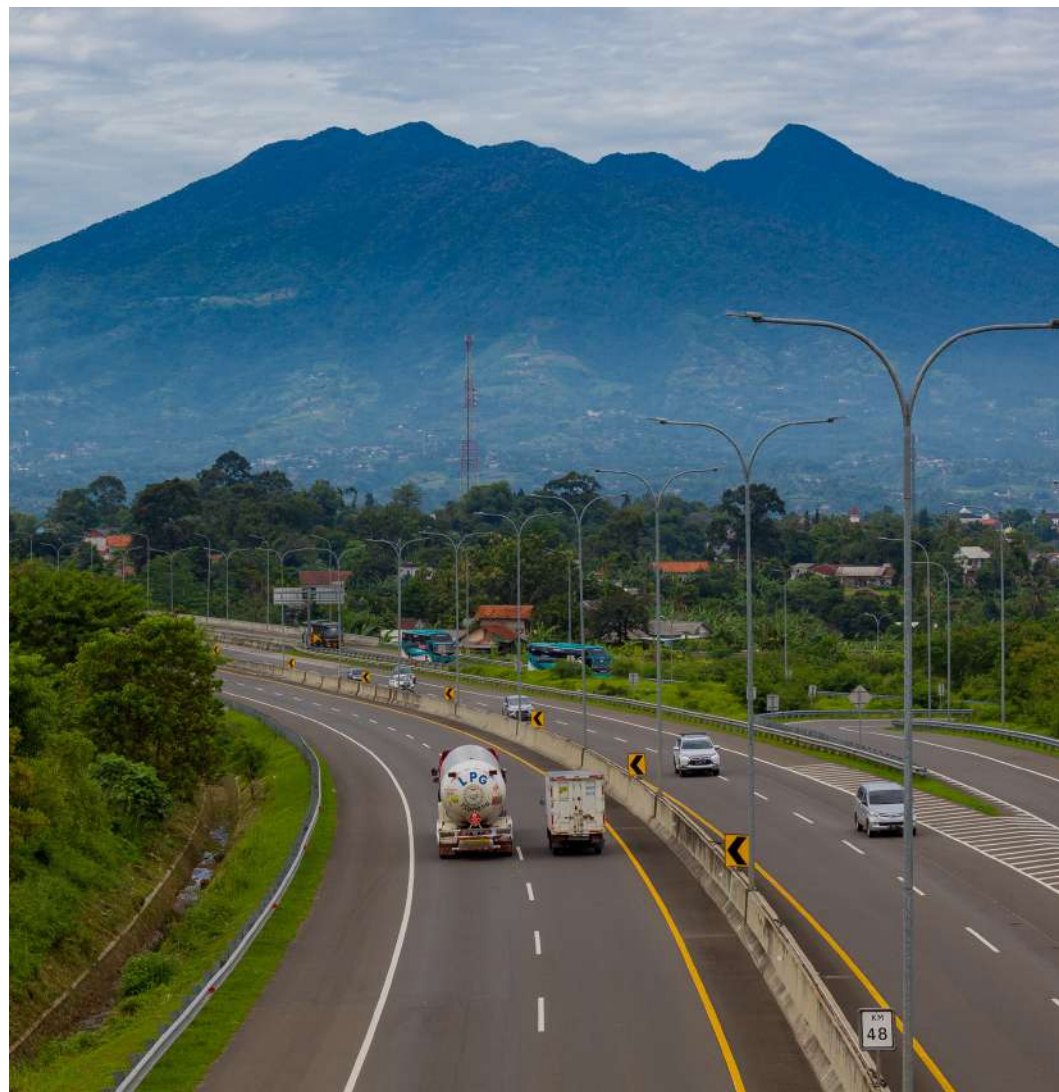
## Cultural Dimension

In the cultural aspect, toll roads must also accommodate community activities with an artistic and cultural dimension. Toll road managers often hold local music performances, including shadow puppet shows, at Rest and Service Areas, such as the Pendopo TIP, on the Semarang–Solo toll road. The Cipali toll road section, managed by Astra Infra, also provides a stage for music performances. Similarly, the TIP for the Cipularang KM 88 toll road section, owned by PT Jasa Marga, also hosts band performances. Despite the fact that performing arts activities are only held on weekends, it is important to offer a variety of activities.

Ideally, such activities should be carried out every weekend to make TIPs livelier. In European countries, TIPs on toll roads include a kind of gazebo where toll road users can relax for free. These gazebos are extremely important for drivers, such as truck drivers, to unwind, with the hope that it will reduce accidents triggered by fatigue.

## Inclusivity Dimension

The sustainability aspect of toll roads also includes an inclusive dimension. Gender and the needs of those with disabilities must be considered when designing rest and service areas on toll roads. Gender considerations include providing more space for nursing mothers and women's restrooms. On the other hand, gender considerations for



Jalan Tol Ciawi - Sukabumi

men should also be taken into account; for example, urinals with dividers. Meanwhile, the inclusive aspect for people with disabilities can be carried out by providing special toilets for people with disabilities, as well as wheelchair access in toilet areas, restaurants, mosques, etc. In addition, it would be ideal if TIPs on toll roads provide a play area for children.

## Energy Efficiency Dimension

The issue of sustainable toll roads (JTB) is also closely related to efficiency in energy use. Currently, there are several toll road sections that have started to implement it, such as the Bali Mandara toll road, which has installed solar panels to fulfill its electrical energy needs. Energy saving efforts have also been implemented at the Solo–Ngawi toll road section, managed by Astra Infra. In addition to installing

solar panels at the toll road management offices, they also installed solar panels for toll road patrol cars.

So far, one of the obstacles in installing solar panels is that the batteries for the solar panels are often stolen, as happened on the Prof. Sedyatmo toll road or the Soekarno-Hatta airport toll road. The price of batteries for solar panels is quite expensive. Moreover, to save energy use, the majority of toll road business entities (TRBEs) have used LED lights for both office and public street lighting.

## Reducing Traffic Accidents

One matter that is extremely urgent is the efforts of toll road managers to reduce accidents on toll roads, especially accidents that cause fatalities. Data indicates that the rate of accidents on toll





*Dalam ranah yang lebih luas, pemerintah Indonesia berkomitmen untuk mewujudkan *Nett Zero Emission* sehingga mewujudkan Jalan Tol Keberlanjutan adalah sebuah keniscayaan.*

*In a broader sense, the Indonesian government is committed to realizing *Nett Zero Emissions*, so implementing a Sustainable Toll Road is a necessity.*

menghemat penggunaan energi, mayoritas Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) sudah menggunakan lampu jenis LED baik untuk kebutuhan kantor maupun penerangan jalan umum.

### **Mereduksi Kecelakaan Lalu Lintas**

Hal yang sangat urgen adalah upaya pengelola jalan tol untuk mengurangi kecelakaan di jalan tol, khususnya kecelakaan yang menimbulkan fatalitas. Data menunjukkan tingkat kecelakaan di jalan tol di Indonesia masih sangat tinggi dan lebih dari 70 persennya dipicu oleh faktor manusia, seperti kelelahan, mengantuk, dan pelanggaran aturan.

Mengantisipasi hal ini, BUJT harus punya *concern* tinggi untuk mengendalikannya, baik melalui rekayasa teknis maupun rekayasa sosial. Menurut kajian dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), pemicu faktor kecelakaan di jalan tol adalah adanya perbedaan kecepatan (*speed gap*) antar kendaraan. Di satu sisi terdapat kendaraan dengan kecepatan yang sangat tinggi sementara di sisi lain terdapat

kendaraan logistik (truk) dengan kecepatan rendah atau di bawah ketentuan kecepatan di jalan tol. KNKT merekomendasikan perbedaan kecepatan maksimal adalah 30 persen, sementara yang terjadi saat ini perbedaan kecepatan mencapai 70 persen.

Untuk itu, pengelola jalan tol secara moral harus berupaya keras untuk menekan tingginya kecelakaan lalu lintas di jalan tol, terutama yang menimbulkan korban jiwa. Salah satunya adalah dengan meminimalisasi perbedaan kecepatan kendaraan yang melintasi ruas jalan tol.

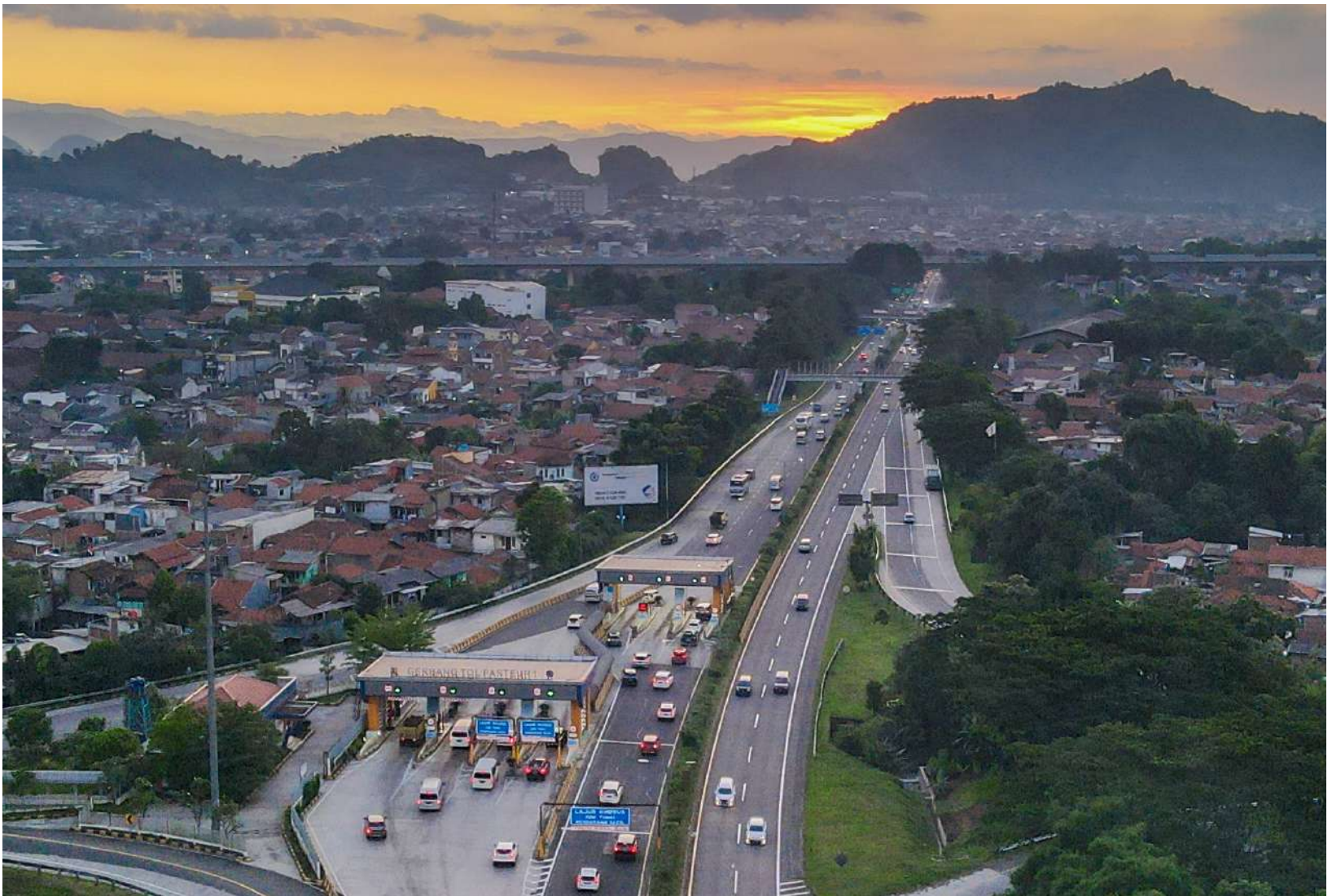
### **Kesimpulan dan Rekomendasi**

Jalan Tol Berkelanjutan ke depan bukan hanya bersifat sukarela, tetapi akan menjadi kewajiban dan Badan Usaha Jalan Tol. Hal ini sudah termuat dalam draf RPP tentang Jalan Tol yang akan merevisi PP No.15 Tahun

2005 tentang Jalan Tol yang akan disahkan oleh Presiden Joko Widodo dalam waktu dekat.

Dalam ranah yang lebih luas, pemerintah Indonesia berkomitmen untuk mewujudkan *Nett Zero Emission* sehingga mewujudkan Jalan Tol Keberlanjutan adalah sebuah keniscayaan. Sebab, jalan tol merupakan infrastruktur yang menghasilkan emisi gas buang yang berkontribusi terhadap polusi udara, polusi suara, bahkan memakan lahan produktif pertanian. Oleh karena itu operator jalan tol harus berupaya keras untuk menekan emisi yang dihasilkan oleh ruas jalan tol sekaligus memberikan manfaat yang lebih luas bagi masyarakat.

Instrumen sertifikasi *Green Toll Road* yang dikeluarkan oleh Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan adalah hal yang positif. Salah satu ruas tol yang telah mengantongi sertifikasi *Green Toll Road* adalah ruas tol Pandaan-Malang yang dikelola oleh PT Jasa Marga. Namun demikian, pengelola jalan tol diharapkan tidak hanya puas dengan mewujudkan dan menjaga keandalan SPM saja, tetapi lebih dari itu adalah mendorong terwujudnya Jalan Tol Berkelanjutan.



Jalan Tol Padalarang - Cileunyi

roads in Indonesia is still very high, with more than 70 percent of them caused by human factors, such as fatigue, drowsiness, and violation of rules.

To anticipate this, TRBEs must have a high concern to control it, both through technical and social engineering. According to a study conducted by the National Transportation Safety Committee (Komite Nasional Keselamatan Transportasi/KNKT), the primary cause of accidents on toll roads is the speed gap between vehicles. On one side, there are vehicles traveling at extremely high speeds, while on the other hand, there are logistics vehicles (trucks) traveling at or below the speed limit on toll roads. The KNKT recommends a maximum speed difference of 30 percent. However, the current speed difference is still at 70 percent.

Because of that, toll road managers must morally strive to reduce the high number of traffic accidents on toll roads, especially those that cause fatalities. One way is to reduce the difference in the speed of vehicles crossing the toll road sections.

### Conclusions & Recommendations

In the future, sustainable toll roads will become a mandatory thing for all toll road business entities, rather than just voluntary. This has been included in the Government Regulation Draft (RPP) on Toll Roads which will revise PP No.15 of 2005 on Toll Roads which will be ratified by President Joko Widodo in the near future.

In a broader sense, the Indonesian government is committed to realizing Net Zero Emissions, so implementing a

Sustainable Toll Road is a necessity. This is because toll roads are infrastructure that produces exhaust emissions that contribute to air pollution, noise pollution, and even consume productive agricultural land. Therefore, toll road operators must put in a lot of effort to reduce emissions generated by toll road sections while providing wider benefits to society.

The Green Toll Road certification instrument issued by the Ministry of Environment and Forestry is a positive step. One toll road that has obtained this Green Toll Road certification is the Pandaan–Malang toll road, managed by PT Jasa Marga. However, it is hoped that toll road managers will go beyond simply achieving and maintaining MSS reliability to also encourage the realization of Sustainable Toll Roads.





*Kepadatan kendaraan di jalan tol MBZ*

# SELAYANG PANDANG JALAN TOL DI INDONESIA

**Andyka Kusuma, PhD.**  
**Ketua FSTPT 2022 - 2024**

**P**erkembangan jaringan jalan bebas hambatan atau yang lebih dikenal sebagai jalan tol di Indonesia cukup signifikan pada 1 dekade terakhir. Pembangunan jaringan jalan tersebut bertujuan untuk memberikan kemudahan aksesibilitas dari dan menuju suatu daerah yang dilaluinya. Pembangunan jalan tol saat ini tidak hanya terpusat di pulau Jawa saja, namun juga di pulau besar lainnya, seperti Sumatera, Kalimantan, Sulawesi. Hal ini tentunya mendorong efisiensi dari sisi waktu dan biaya transportasi, serta pertumbuhan ekonomi wilayah.



# AN OVERVIEW OF TOLL ROADS IN INDONESIA

Andyka Kusuma, PhD.

Head of Inter - University Forum for Transportation Studies (FSTPT) 2022-2024

The network of freeways or more commonly known as toll roads in Indonesia has undergone quite a significant development in the past decade. The construction of this road network aims to provide better accessibility to and from the areas it passes. Currently, the development of toll roads is centered not only on the island of Java, but also on other major islands of the country, such as Sumatra, Kalimantan, and Sulawesi. The availability of toll roads increases efficiency in terms of transportation time and costs, and can boost regional economic growth.

The construction of toll roads requires a substantial amount of investment, thus it is not something that the government can afford on their own. As such, the government has opened up opportunities for Public-Private Partnerships (PPP). The Ministry of Public Works and Housing is an extension of the government that serves as a semi-regulatory body in charge of managing healthy competition among businesses. Meanwhile, private entities are allowed to carry out investments, constructions, and operations.

However, not all segments are of interest to private entities due to the unappealing demand and financial analysis. In such situations, the government often assigns State-Owned Enterprises (SOE) to build certain segments of a toll road network.

Building a toll road requires a hefty amount of investment and logistics, starting from the cost of land acquisition, construction, operation, and maintenance. When it

comes to toll road construction, land acquisition is a complicated issue. It is the responsibility of the Ministry of Public Works and Housing to handle this issue on behalf of the government.

This is in accordance with the applicable regulation, which states that road networks shall be built on land owned by the state. Meanwhile, business entities receive long-term concession rights in exchange for financing the construction of toll roads. The return of investment from traffic and fees charged during operation can be evaluated and readjusted every

two years. Every year, the cost of toll road construction tends to increase along with inflation in the construction sector and rising land acquisition costs.

As previously stated, the aim of a toll road operation is to improve the efficiency of transporting people and goods. However, given the challenges mentioned above, toll road operations are not yet optimal, particularly for the transportation of goods. This is due to the fact that the majority of goods transportation still use regular arterial road networks, as well as the poor business model of logistics transport.



Pekerja Sedang Melakukan Galian Akses Jalan Tol Baru Dengan Alat Berat pada Pembangunan Jalan Tol Cinere – Jagorawi





*Besar harapan dari kolaborasi antara regulator, industri dan akademisi dapat memberikan kontribusi untuk kemajuan pengembangan jalan tol di Indonesia.*

*It is hoped that collaboration between regulators, industry players, and academics can help the advancement of toll road development in Indonesia.*

Pembangunan jalan tol membutuhkan investasi yang cukup besar, sehingga peranan ini tidak mungkin hanya dilakukan oleh pemerintah saja. Pemerintah membuka kesempatan Kerjasama antara Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat merupakan kepanjangan tangan pemerintah berperan selaku quasi regulator bertugas mengelola persaingan usaha yang sehat antara pelaku usaha. Sementara pihak swasta dimungkinkan untuk melakukan investasi, konstruksi dan operasional.

Namun demikian tidak semua segmen diminati oleh pihak swasta untuk terlibat dikarenakan Analisa *demand* dan financial yang kurang menarik. Pada situasi tersebut, pemerintah seringkali melakukan penugasan kepada Badan Usaha Milik Negara (BUMN) untuk membangun segmen dari suatu jaringan jalan tol.

Investasi pembangunan jalan tol membutuhkan biaya yang cukup banyak, dimulai dari biaya pembebasan lahan, konstruksi, operasional dan perawatan. Pada pembangunan jalan tol, pembebasan lahan merupakan masalah yang pelik. Untuk isu ini pemerintah melalui Kementerian PUPR yang langsung menanganinya.

Hal ini sejalan dengan perundang-undangan yang berlaku yang menyatakan, jaringan jalan berada diatas tanah milik negara.

Sementara, pihak badan usaha mempunyai hak konsesi dalam waktu yang cukup lama sebagai imbal balik biaya konstruksi pembangunan jalan tol. Pengembalian investasi yang didapatkan dari lalu lintas dan besaran tarif yang dikenakan selama pengoperasian yang dievaluasi dan dapat disesuaikan setiap dua tahun. Biaya pembangunan jalan tol cenderung naik seiring dengan inflasi pada bidang konstruksi dan biaya pembabasan lahan setiap tahunnya.

Sebagaimana telah disinggung, setiap pengoperasian jalan tol bertujuan untuk menciptakan efisiensi perpindahan manusia dan barang. Namun dengan kondisi di atas, pengoperasian jalan tol belum terlihat optimal khususnya untuk angkutan barang. Sebab, mayoritas dari angkutan barang masih menggunakan jaringan jalan arteri selain karena bisnis model dari angkutan logistik yang tidak baik.

Pada jaringan jalan tol perkotaan seperti di Jabodetabek yang terintegrasi, sudah sepatutnya dilakukan restrukturisasi

pentarifan dengan tidak hanya berbasis biaya investasi seperti yang terlihat pada saat ini. Saat ini, jaringan tol lingkaran luar Jakarta baik JORR 1 dan 2 lebih mahal dibandingkan tol lingkaran dalam kota Jakarta.

Kondisi ini menimbulkan ketidakseimbangan lalu lintas, meningkatnya beban lalu lintas di dalam kota. Seharusnya semakin keluar dari kawasan perkotaan, jaringan tol lingkaran luar kota lebih murah dibandingkan jaringan jalan tol dalam kota. Oleh karena itu perlu dilakukan restrukturisasi pentarifan jaringan tol untuk penyelesaian isu-isu tersebut.

Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi (FSTPT) melihat isu-isu terkait pengembangan jalan tol merupakan suatu topik penelitian yang dapat diangkat dengan pendekatan akademik. Selain analisa potensi *demand*, pengembangan jaringan tol dapat melihat topik-topik integrasi tarif, geometrik jalan dan lingkungan, serta keselamatan di jalan tol.

FSTPT memiliki anggota sebanyak 130 institusi anggota yang berada diseluruh wilayah Indonesia, terbuka sebagai partner dari penelitian terkait jaringan tol di Indonesia. Besar harapan dari kolaborasi antara regulator, industri dan akademisi dapat memberikan kontribusi untuk kemajuan pengembangan jalan tol di Indonesia.



View Malam Hari Kendaraan Melintas di Jalan Tol Semarang – Demak Seksi 2

*In an integrated inner-city toll road network, such as Jabodetabek, its tariffs should be restructured so that they are no longer solely based on investment costs, as is now the case. Currently, the Jakarta Outer Ring Road network (JORR 1 and 2) is more expensive than the inner-city toll roads in Jakarta.*

*This condition causes a traffic imbalance in which the inner-city experiences more traffic. Ideally, toll road tariffs should be cheaper the further the road is from heavily populated or urban areas. This means that the outer ring road network's tariff should be cheaper than that of inner-city toll roads. In order to address this issue, pricing on toll networks must be restructured.*

*The Inter-University Transportation Studies Forum (Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi/FSTPT) considers these issues regarding the development of toll roads as a topic for research that can be approached academically. Apart from analyzing potential demand, the*

*development of toll networks can also address various other concerns, including tariff integration, road geometrics and environment, as well as toll road safety.*

*The FSTPT has 130 member institutions across Indonesia that are willing to collaborate in conducting researches on toll networks in Indonesia. It is hoped that collaboration between regulators, industry players, and academics can help the advancement of toll road development in Indonesia.*



# PENUTUP

---

*Closing Remarks*





# PENINGKATAN KUALITAS KONEKTIVITAS MELALUI JALAN TOL



Jalan Tol Semarang - Solo

**P**engusahaan jalan tol terdiri dari beberapa tahap yang merupakan satu kesatuan, mulai dari perencanaan, pelelangan, pembangunan, pengoperasian, hingga perawatan. Setiap tahap mengandung aspek teknis beserta hasil yang menjadi parameter pencapaiannya.

Oleh karena itu, memastikan setiap tahap dalam pengusahaan jalan tol berjalan sesuai dengan tata kelola yang baik merupakan hal yang penting. Sebab, pengusahaan jalan tol bersifat jangka panjang, yakni 40-50 tahun. Dengan tata kelola yang baik, potensi terjadinya penyimpangan dapat dieliminasi sejak dini.

Untuk meningkatkan kualitas konektivitas di jalan tol, pengusahaan jalan tol sudah waktunya membangun sistem pemantauan yang terintegrasi secara elektronik. Sistem tersebut dapat menyediakan data dan informasi yang berguna bagi pimpinan dalam pengambilan keputusan. Dengan tersedianya data yang terkumpul dalam rentang waktu yang lama, keputusan yang diambil akan lebih objektif sesuai dengan tata kelola yang baik.

Terkait dengan hal itu, Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) akan mengambil peran untuk memastikan setiap kebijakan dapat berjalan dan sesuai dengan tata kelola yang baik, terutama dalam implementasi Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT). Untuk aspek teknis, BPJT akan bersinergi dengan Direktorat Jenderal Bina Marga. Sementara, untuk sisi investasi dan analisis kelayakan, BPJT akan bersinergi dengan Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur.

Badan Pengatur Jalan Tol menyadari, banyak hal yang masih harus dibenahi dan dievaluasi. Oleh karena itu, kami membuka diri terhadap masukan, usulan, serta kritik. Dengan perbaikan dan penyempurnaan, kualitas konektivitas melalui jalan tol diharapkan dapat semakin meningkat.



# IMPROVING THE QUALITY OF CONNECTIVITY VIA TOLL ROADS



Jalan Tol Bawen - Salatiga

**T**oll road management consists of several stages that are a single unit, starting from planning, auction, construction, operation, to maintenance. Each stage contains technical aspects along with results that are parameters for its achievement.

*Therefore, ensuring that each stage in toll road management runs in accordance with good governance is important. This is because toll road management is long-term, namely 40-50 years. With good governance, the potential for deviations can be eliminated early on.*

*To improve the quality of connectivity on toll roads, it is time for toll road management to build an electronically integrated monitoring system. This system can provide data and information that is useful for leaders in decision making. With the availability of data collected over a long period of time, the decisions taken will be more objective in accordance with good governance.*

*In this regard, the National Toll Road*

*Authority (BPJT) will take a role in ensuring that every policy can run and is in accordance with good governance, especially in the implementation of the Toll Road Management Agreement (PPT). For technical aspects, BPJT will synergize with the Directorate General of Highways. Meanwhile, for the investment and feasibility analysis side, BPJT will synergize with the Directorate General of Infrastructure Financing.*

*The National Toll Road Authority realizes that there are many things that still need to be fixed and evaluated. Therefore, we are open to input, suggestions, and criticism. With improvements and refinements, the quality of connectivity via toll roads is expected to increase.*



## DAFTAR 58 BADAN USAHA JALAN TOL (BUJT)

Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)	Ruas Jalan Tol	Alamat
<p>PT. Jasa Marga</p> 	<p>Jakarta-Tangerang, Jakarta-Bogor Ciawi, Cawang-Tomang-Grogol-Pluit Prof. Dr Sedyatmo Pondok Aren-Ulujami Padalarang-Cileunyi Cikampek-Purwakarta-Padalarang Belawan-Medan-Tanjung Morawa JORR(W2-E1-E2-E3)</p>	<p>Plaza Tol Taman Mini Indonesia Indah Jakarta, 13550 Indonesia, Telp : +6221 8413630/+6221 8413526550, Fax : +6221 841 3540 Webite: <a href="https://www.jasamarga.com/">https://www.jasamarga.com/</a></p>
<p>PT. Hutama Karya</p> 	<p>Terbanggi Besar-Pematang Panggang Pematang Panggang-Kayu Agung Pekanbaru-Kandis-Dumai Akses Tanjung Priok Medan-Binjai Palembang-Indralaya Bakauheni-Termanggi Besar Pekanbaru-Padang Indrapura-Kisaran Sigli-Banda Aceh JORR S Indaralaya-Muara Enim Bengkulu-Terbanggi Besar Kuala Tanjung - Tebing Tinggi - Parapat Padang-Pekanbaru-Bangkinang Indralaya-Prabumulih</p>	<p>Gedung HK, Jl. Letjen MT. Haryono, Kav. 8, Jakarta 133340 Telp : 021-8193708 Fax : 021-8196107 Website: <a href="http://www.hutamakarya.com/">http://www.hutamakarya.com/</a></p>
<p>PT. Citra Marga Nusaphala Persada</p> 	<p>Cawang-Tj Priok-Ancol Timur- Jembatan Tiga/Pluit</p>	<p>Jalan Yos Sudarso Kavling No 28 RT 3 RW 11 Sunter Jaya, Tanjung Priok, Jakarta Utara, 14350 Telp: 021-65306930 Website: <a href="http://id.citramarga.com/">http://id.citramarga.com/</a></p>
<p>PT. Jakarta Lingkar Barat Satu</p> 	<p>JORRW1</p>	<p>Bangun Tjipta Building Lt. 3, Jl. Gatot Subroto 54, Petamburan, Jakarta, 10260 Telp : (021) 570 9091 Fax : (021) 570 9120 Website: <a href="https://www.jlbsatu.com/">https://www.jlbsatu.com/</a></p>
<p>PT. Marga Lingkar Jakarta</p> 	<p>JORR W2 Utara</p>	<p>Plaza Tol Meruya, Jl. Raya Meruya Utara No. 1 Meruya Utara, Jakarta Barat, 11620 Telp : (62 21) 589 88462, Fax : (62 21) 589 08447 Website: <a href="https://margalingkarjakarta.co.id/">https://margalingkarjakarta.co.id/</a></p>

Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)	Ruas Jalan Tol	Alamat
<p>PT. Jakarta Toll Road Development</p> 	6 Jalan tol Dalam Kota	<p>Jl. Sultan Syahrir No.8 CBD Bintaro, Tangerang Selatan, 15220, Indonesia  Telp : 021-7453105,  Fax : 021-7458996  Website: <a href="http://www.jtd.co.id">http://www.jtd.co.id</a></p>
<p>PT. Cimanggis-Cibitung Toll Ways</p> 	Cimanggis-Cibitung	<p>Jl. Alternatif Cibubur, Ruko Citra Gran Blok R5 No.12 &amp; 15, RT.001/RW.011, Jatikarya, Kec. Jatisampurna, Kota Bekasi, Jawa Barat, 17435  Telp: (021) 29941149</p>
<p>PT. Cibitung Tanjung Priok Port Tollways</p> 	Cibitung-Cilincing	<p>Taman Sari Hive Office Lantai Unit B Jl. D.I, Panjaitan. Kav 2, Jakarta Timur, DKI Jakarta  Telp : 021-22864760  Website: <a href="http://ctptollways.co.id/">http://ctptollways.co.id/</a></p>
<p>PT. Trans Lingkar Kita Jaya</p> 	Cinere-Jagorawi	<p>Jl. Gas Alam Pedurenan Harjamukti, Cimanggis, Depok, 16954  Telp : (021) 8775 7676  Fax : (021) 8775 0141</p>
<p>PT. Citra Waspphutowa</p> 	Depok-Antasari	<p>Jl. Andara No.12C, RT.2/RW.3, Pd. Labu, Cilandak, Kota Jakarta Selatan, DKI Jakarta, 12450  Telp : (0622) 17669805</p>
<p>PT. Marga Sarana Jabar</p> 	Bogor Ring Road	<p>Plaza Toll Sentul Barat, Jalan Tol Lingkar Luar, Bogor, 16710  Telp : (62 21) 2925 5000,  Fax : (62 21) 2925 9942  Website: <a href="http://www.bogorringroad.com/">http://www.bogorringroad.com/</a></p>



Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)	Ruas Jalan Tol	Alamat
PT. Kresna Kusuma Dyandra Marga 	Bekasi-Cawang-Kampung Melayu	Graha KKDM, Jl. Inspeksi Saluran Kalimalang No.1, Kel. Cipinang Besar Selatan, Kec. Jatinegara, Jakarta Timur, 13410 Telp : (021) 22085910 Email : infokkdm@kkdm.co.id
PT. Cinere - Serpong Jaya 	Serpong-Cinere	Plaza Tol Pamulang, Jalan Tol Serpong Cinere, Jl. RE Martadinata, Ciputat, Kota Tangerang Selatan, 15411 Telp: (021) 7478 3000
PT. Trans Bumi Serbaraja 	Serpong-Balaraja	Green Office Park 9, Wing A, 3rd Floor, Zone 3D, Jalan Grand Boulevard, BSD Green Office Park, BSD City, Tangerang, 15345
PT. Bintaro Serpong Damai 	Serpong-Pondok Aren	Intermark Associate Tower, 16th floor, Jl. Lingkar Timur, BSD, South Tangerang, 15310 Telp: (021) 537 3015
PT. Marga Trans Nusantara 	Kunciran-Serpong	Plaza Tol Parigi, Jl. H. Rasam RT 004 RW.002, Kel. Perigi Baru, Kec. Pondok Aren, Tangerang Selatan, 15228 Telp: (021) 2221 5888 Email: kunciranserpongtollroad@mtn.co.id
PT. Wijaya Karya Serang Panimbang 	Serang-Panimbang	Kantor Pusat Tamansari Hive Office Tower Lantai 3, Jl. D.I Panjaitan Kav. 2, RT.11/RW.11, Kel. Cipinang Cempedak, Kec. Jatinegara, Jakarta Timur Telp: (021) 2280 7100
PT Marga Mandalasakti 	Tangerang-Merak	Kantor Gerbang, Tol Ciujung Kragilan, Serang - Banten, 42184 Website: www.margamandala.co.id

Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)	Ruas Jalan Tol	Alamat
<p>PT. Jasa Marga Kunciran Cengkareng</p>  <p><b>JASAMARGA KUNCIRAN CENKARENG</b> Highway Corporation</p>	Cengkareng-Batu Ceper- Kunciran	<p>Ruko Business Park Tangerang City No. A.19, Telp : (021) 557 824 53, Fax : (021) 557 824 56 Website: <a href="http://www.jkc.co.id/">http://www.jkc.co.id/</a></p>
<p>PT. Trans Jabar Tol</p> 	Ciawi-Sukabumi	<p>Jl. Cawang Baru Utara No. 10, Jakarta Timur Telp: (021) 22892048</p>
<p>PT. Citra Marga Lintas Jabar</p> 	Soreang-Pasir Koja	<p>Jalan Muara No. 1 RT 001 RW 011 Desa Kopo Kecamatan Kutawaringin, Kabupaten Bandung, 40911 Telp: (022) 54416358 / (022) 54416353 Email: <a href="mailto:citramargalintasjabar@cmlj.co.id">citramargalintasjabar@cmlj.co.id</a></p>
<p>PT. Astra Infra Toll Road</p> 	Cikampek-Palimanan	<p>Menara Astra Tower, 12 Floor, Jl Jendral Sudirman Kav 5-6 Jakarta, 10220 Telp : 021-5082-1986 Fax : 021-5082-1968</p>
<p>PT. Citra Karya Jabar Tol</p>  <p><b>PT CITRA KARYA JABAR TOL</b></p>	Cileunyi-Sumedang-Dawuan	<p>Jl. Raya Jatinangor No. 333 Ds. Margamekar, RT.003/RW.012, Desa Hegarmanah, Kec. Jatinangor- Kab. Sumedang, Jawa Barat, 45363 Telp : 022-87918140</p>
<p>PT. Semesta Marga Raya</p>  <p><b>SEMESTA MARGA RAYA</b></p>	Kanci-Pejagan	<p>Gedung Waskita Rajawali Tower Lt. 7, Jl. M.T Haryono Kav. 12-13, Jakarta Timur, 13330 Telp: (021) 851 5556 Website: <a href="http://smr.web.id/">http://smr.web.id/</a></p>
<p>PT. Pejagan Pemalang Toll Road</p>  <p><b>PEJAGAN PEMALANG TOL ROAD</b></p>	Pejagan-Pemalang	<p>Gedung Waskita Karya Lantai 8, Jl. MT Haryono Kav. 10, Jakarta, 13340 Telp : (021)5261616, Fax : (021)5261615</p>



Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)	Ruas Jalan Tol	Alamat
PT. Pemalang Batang Tol Road 	Pemalang-Batang	Jalan Tol Pemalang Batang KM 344A Candiareng Warungasem, Batang Telp: (+62) 800-1404-041 Email: info@pbtr.co.id
PT. Jasamarga Semarang - Batang 	Semarang-Batang	Plaza Tol Kalikangkung, RW 1 Kelurahan Gondoriyo, Kecamatan Ngaliyan Tlp: (024) 76436188 Email: jasmargasemarangbatang@gmail.com/office@jsb.co.id Website: http://jsb.co.id
PT. Trans Marga Jateng 	Semarang-Solo	Plasa Tol Banyumanik, Jl Mulawarman Raya No.1b RT.002 RW.004, Kel. Pedalangan, Kec.Banyumanik Semarang, Jawa Tengah, 50268 Telp: (024) 7475222 Email: admin@transmargajateng.com
PT. Jasamarga Solo Ngawi 	Solo-Ngawi	Plaza Tol Ngemplak, RT 06, RW01, Ds.Sawahan, Kec.Ngemplak, Kab. Boyolali, 57375 Telp: (0271) 7788 777
PT. Jasamarga Ngawi Kertosono Kediri 	Ngawi-Kertosono	Plaza Tol Madiun, RT 26 RW 04 Akses Tol Madiun, Desa Bagi, Jawa Timur, 63151 Tlp: (0351) 4772555 Fax: (0351) 4772200
PT Marga Harjaya Infrastruktur 	Jombang-Mojokerto	Jl. Akses Tol Jombang Ds. Pesantren, Kec. Tembelang Jombang, 61413, Jawa Timur, Telp : (0321) 887200 Website: http://www.astrainfra.co.id/jombang-mojokerto/ind
PT. Jasamarga Surabaya Mojokerto 	Surabaya-Mojokerto	Gedung MNA, Jl. Raya Taman, Plaza Tol Waru I & Ramp Sidoarjo, 61257 Telp: (031) 7879994 / (031) 7876677 Email: info@tolsumo.com

Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)	Ruas Jalan Tol	Alamat
PT. Jasamarga Gempol Pasuruan 	Gempol-Pasuruan	Gedung Jasa Marga Pandaan Tol, Lt.3, Plaza Tol Pandaan, Pandaan Pauruan, Telp : (62 343) 674 1324, Fax : (0343) 6741-323 Website: <a href="https://jmgempas.co.id/">https://jmgempas.co.id/</a>
PT. Jasamarga Pandaan Tol 	Gempol-Pandaan	Pandaan Plaza Tol Pandaan, Telp : (62 343) 565 0727-30, Fax : (62 343) 565 0727 Website: <a href="https://ptjpt.co.id/kontak/">https://ptjpt.co.id/kontak/</a>
PT. Margabumi Matraraya 	Surabaya-Gresik	Komp. Andhika Plaza, Jl. Simpang Dukuh 38-DD, Surabaya, 60275 Telp : (031) 531 3296/531 3584/ 531 3816
PT. Citra Margatama Surabaya 	SS Waru-Juanda(Waru-Juanda Interchange)	Graha CMS, Jl. Wisata Menanggal 21, Surabaya, 60234 Telp: (+62) 31 8484658 Email: <a href="mailto:citramargatama@cms.co.id">citramargatama@cms.co.id</a>
PT. Waskita Bumi Wira 	Krian-Legundi Bunder-Manyar	Gedung Waskita Karya Lt.8, Jl. MT Haryono, Kav. 10A Cawang, Jakarta Timur, 13340 Telp : 021-8515556
PT. Jasamarga Bali Tol 	Nusa Dua-Ngurah Rai-Tanjung Bena	Jl. By Pass Ngurah Rai No.88X, Pemogan, Denpasar Sel. Kota Denpasar, Bali Telp : (0361) 725326, Fax : (0361) 725327 Website: <a href="http://www.jasamargabalitol.co.id/">http://www.jasamargabalitol.co.id/</a>
PT. Jasamarga Kualanamu Tol 	Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi	Plaza Tol Kualanamu, Penara Kebun, Tj. Morawa, Kabupaten Deli Serdang, Sumatera Utara, 20362 Telp: 0811 6285 555 Email: <a href="mailto:service@jmkt.co.id">service@jmkt.co.id</a>



Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)	Ruas Jalan Tol	Alamat
PT. Jakarta Toll Seksi Empat 	Makassar Seksi IV	Jl. Jend Sudirman No 5, Gedung Menara Bosowa Lt. 4, Pisang Utara, Ujung Pandang Makassar, Sulawesi Selatan, Telp : (0411)368 1035 Fax : (0411)368 1038
PT. Makassar Metro Network 	Ujung Pandang	Jl. Jend Sudirman No 5, Gedung Menara Bosowa Lt. 4, Pisang Utara, Ujung Pandang Makassar, Sulawesi Selatan, Telp : (0411)368 1035 Fax : (0411)368 1038
PT. Jasamarga Manado-Bitung 	Manado-Bitung	Perumahan Taman Sari Metropolitan Cluster Siladen Blok C3 No.6/7, Bunaken, Bunaken Kepulauan, Kota Manado, Sulawesi Utara Telp : (0431) 7242780
PT. Jasamarga Probolinggo Banyuwangi 	Probolinggo-Banyuwangi	Jl. Panglima Sudirman Km. 120, Tanggul Angin, RT. 002 RW. 002, Sukomulyo Pajarakan, Probolinggo, Jawa Timur, 67281 Telp : 0335-8473333 Fax : 0335-8473999 E-mail : tolprobowangi@jpb.co.id
PT. Trans Jawa Paspro Jalan Tol 	Pasuruan-Probolinggo	Liga Mas Pancoran Indah Blok H No. 14, Pancoran, Jakarta Selatan, 12780 Telp: 021 25036272
PT. Jasamarga Jalan Layang Cikampek 	Jakarta-Cikampek II Elevated	Plaza Tol Taman Mini Indonesia Indah, Jakarta, 13550-Indonesia, Telp : (61-21) 8413526, 8413630 Ext 400 Website: <a href="https://www.jasamarga.com/">https://www.jasamarga.com/</a>
PT. Jasamarga Japek Selatan 	Jakarta-Cikampek Selatan	Cabang Jagorawi Lantai 4, Plaza Tol, Kel. Dukuh, Kec. Kramat Jati, Jakarta Timur, 13550 Telp : 021 - 2285 4389 Website: <a href="http://www.jasamargajapekselatan.co.id/">http://www.jasamargajapekselatan.co.id/</a>

Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)	Ruas Jalan Tol	Alamat
PT. Jasamarga Pandaan Malang 	Pandaan-Malang	Plaza Tol Pandaan Lt.1 Pandaan, Pasuruan, Jawa Timur, 67156, Telp : 0343-6743241 Fax : 0343-6743241 Website: <a href="http://tolpandaanmalang.com/bod">http://tolpandaanmalang.com/bod</a>
PT. Jasamarga Balikpapan Samarinda 	Balikpapan-Samarinda	Pesona Mediterania Balikpapan Baru, Jl. Taman Vinolia Blok P1 No.9, Gunung Samarinda, Balikpapan Utara, Kalimantan Timur, 76125 Telp :+6221 841 3630 +6221 841 3526 Fax : +6221 841 3540 Website: <a href="http://www.ptjbs.co.id/">http://www.ptjbs.co.id/</a>
PT. Waskita Sriwijaya Tol 	Kayu Agung-Palembang-Betung	Gedung Waskita Sriwijaya Tol, Jalan Akses Tol Jakabaring Desa Pedu, Kecamatan Jejawi Ogan Komering Ilir, Sumatera Selatan, 30652 Telp: 0711 - 5543321
PT. Utama Marga Waskita 	Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Parapat	Jl. Letjen. MT Haryono Kav. 8, Cawang, Jakarta, 13340 Operational Office: Kompleks Bina Marga No. 2 RT 001 RW 005, Cipayung, Jakarta Timur, 13840 Telp: (021) 8193708 / (021) 8444640 Email: <a href="mailto:sekretariat.hmw@gmail.com">sekretariat.hmw@gmail.com</a>
PT. Pembangunan Perumahan Semarang Demak 	Semarang-Demak	Jl. Pemuda No 165 Sekayu, Kec. Semarang Tengah, Kota Semarang, Jawa Tengah, 50132 Telp: +62 243516490 Website: <a href="https://www.ptpp.co.id/">https://www.ptpp.co.id/</a>
PT. JogjaSolo Marga Makmur 	Solo-Yogyakarta-NYIA Kulon Progo	Jl. Padjajaran No.98 Maguwoharjo, Sleman - D. I. Yogyakarta, 55281 Telp : (0274)4333871 Email : <a href="mailto:info@jsmm.co.id">info@jsmm.co.id</a>
PT. Jasamarga Jogja Bawen 	Yogyakarta-Bawen	Jl. Sareh No.3, Kotabaru, Kec. Gondokusuman, Kota Yogyakarta, Daerah Istimewa Yogyakarta, 55224



Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)	Ruas Jalan Tol	Alamat
PT Roatex Indonesia Toll System 	<i>Multi Lane Free Flow</i>	District 8, Tower Treasury, 21st Floor, Unit A, Lot 28 SCBD, JL. Jendral Sudirman KAV 52-53 Telp: 021-50300829 Email: office@roatex.co.id
PT Jasamarga Transjawa Tol 	Jakarta - Cikampek Palimanan - Kanci Semarang Seksi ABC Surabaya - Gempol	Jl. Teuku Umar Sepanjang Jaya Rawa Lumbu, Bekasi 17114 Telp: 021-8216515 Email: jasamarga.transjawa@jasamarga.co.id
PT Jasamarga Akses Patimban 	Akses Patimban	Plaza Tol Taman Mini Indonesia Indah Jakarta, 13550 Indonesia Telp : +6221 8413630/+6221 8413526550, Fax : +6221 841 3540 Website: <a href="https://www.jasamarga.com/">https://www.jasamarga.com/</a>
PT Duta Graha Karya 	Kamal - Teluknaga - Rajeg	Jalan Inspeksi PIK 2 No. 5 (Terusan Jalan Perancis) Dadap, Kosambi, Tangerang, Banten Telp: (021) 5239 9275, 5239 9284, 5239 9165 Email: engineering.pik@yahoo.com
PT Jakarta Metro Ekspresway 	Cikunir - Ulujami	Equity Toweh 38th Floor, Sudirman Central BusinessDistrict (SCBD) Jl. Jend. Sudirman Kav 52-53 Lot 9, Jakarta 12190 Indonesia Phone: (021) 515 0100 Fax: (021) 515 1221











*Jalan Tol Pekanbaru-Dumai*





Laporan Tahunan Badan Pengatur Jalan Tol 2023  
Annual Report National Toll Road Authority 2023

## PENINGKATAN KUALITAS KONEKTIVITAS MELALUI JALAN TOL

IMPROVING THE QUALITY OF CONNECTIVITY VIA  
TOLL ROADS

### TIM PENYUSUN

#### Pengarah:

Ir. Miftachul Munir, MT  
Apri Artoto S.T., M.P.P.M  
Ir. R. Sony Sulaksono Wibowo, MT, Ph.D  
Tulus Abadi, S.H  
Ali Rachmadi, ST., MT  
Zamhur Rimaldi Karnadi S.Kom, M.A.B  
Nunu Nugraha, S.T  
Dwi Astuti, S.Sos

#### Kontributor:

Aisyah Herlita Setyaningrum, S.H.  
Galuh Permana Waluyo ST., M.Eng., MURP.  
Aska Fatahna Aulia, S.Tr.T  
Terasia Mayangriani, ST, M.S.E.  
Alfi Hidayatul Rahmawati, SIP., ME., M.Sc.  
Andhi Kusuma Wiguna Putera, S.T.  
Ratna Yuliasari, ST., M.Eng., MURP.  
Ratu Intan Febry Daramita, ST.,M.P.W.K.,M.M.G.  
Choirul Sholeh, ST, M.Si  
Gery Askamal, S.T.  
Rahmawati Alfaridy, S.T  
Ferdiansyah Bramanta S.T., M.A.B  
Amanda Dimas Cahya Anugerah, S.Ikom  
Vivi Lovianita, S.Ikom  
Yudha Adriansyah, A.Md.Ds

#### Diterbitkan oleh:

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat



## SARANA KOMUNIKASI (MEANS OF COMMUNICATION)

---

Badan Pengatur Jalan Tol  
Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat



Gedung Binamarga Lt. 2-3, Jl.  
Pattimura No. 20, Kebayoran  
Baru, Jakarta Selatan, 12110



Email:  
informasibpjt@go.id



Whatsapp:  
0813-8600-0653



Instagram:  
@pupr\_bpjt



X:  
@pupr\_bpjt



Facebook:  
@puprbpjt



Tiktok:  
pupr\_bpjt



Youtube:  
@PUPRBPJT



Laporan Tahunan Badan Pengatur Jalan Tol 2023  
Annual Report National Toll Road Authority 2023

# PENINGKATAN KUALITAS KONEKTIVITAS MELALUI JALAN TOL

IMPROVING THE QUALITY OF CONNECTIVITY VIA TOLL ROADS



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT  
**BADAN PENGATUR JALAN TOL**