

## PENGELOLAAN JALAN TRANS - KALIMANTAN SEBAGAI BARANG PUBLIK DI PROVINSI KALIMANTAN BARAT

Hartatik Efendi<sup>1</sup>, Dede Sri Kartini<sup>2</sup>

Universitas Padjajaran, Indonesia<sup>1,2</sup>

Email: [hartatik24001@mail.unpad.ac.id](mailto:hartatik24001@mail.unpad.ac.id), [dede.sri.kartini@unpad.ac.id](mailto:dede.sri.kartini@unpad.ac.id)

### Keywords

### Abstract

*Trans Road, Public Goods, Kalimantan* *The Trans-Kalimantan Road is one of Indonesia's strategic national infrastructures that plays a vital role as a public good, particularly in supporting connectivity and mobility in the West Kalimantan region. This road not only serves as a major interregional transportation route but also acts as the backbone of economic activity, logistics distribution, and public access to essential services. Its existence is crucial in strengthening regional integration and promoting equitable economic development, especially in border and remote areas. In the context of public sector management, the Trans-Kalimantan Road serves as a concrete example of how public infrastructure should be managed through a good governance approach, which includes transparency, accountability, efficiency, and public participation. This article aims to examine in depth the strategic role of the Trans-Kalimantan Road from the perspective of public service and regional development, while also identifying various management challenges. This study uses a qualitative descriptive research design. Through a qualitative descriptive approach and secondary document analysis, several key issues are identified, such as the high level of road damage caused by over dimension and over load (ODOL) vehicles, limited maintenance budget, and weak coordination among agencies and government levels. The findings indicate that improving governance based on good governance principles is essential to optimize the function of this road as public infrastructure that supports sustainable development and regional equity.*

*Jalan Trans, Barang Publik, Kalimantan*

*Jalan Trans-Kalimantan merupakan salah satu infrastruktur strategis nasional yang memiliki peran vital sebagai barang publik, khususnya dalam mendukung konektivitas dan mobilitas masyarakat di wilayah Kalimantan Barat. Jalan ini tidak hanya berfungsi sebagai jalur utama transportasi antarwilayah, tetapi juga menjadi tulang punggung bagi aktivitas ekonomi, distribusi logistik, serta aksesibilitas masyarakat terhadap layanan publik dan sosial. Keberadaannya sangat penting dalam memperkuat integrasi wilayah dan mendorong pembangunan ekonomi yang merata, terutama di daerah-daerah perbatasan dan terpencil. Dalam konteks manajemen sektor publik, Jalan Trans-Kalimantan menjadi contoh nyata bagaimana infrastruktur publik harus dikelola dengan pendekatan tata kelola yang baik (good governance),*

*mencakup transparansi, akuntabilitas, efisiensi, serta partisipasi masyarakat. Artikel ini bertujuan untuk mengkaji secara mendalam peran strategis Jalan Trans-Kalimantan dari sudut pandang pelayanan publik dan pembangunan wilayah, serta mengidentifikasi berbagai tantangan dalam pengelolaannya. Kajian penelitian ini menggunakan jenis deskriptif kualitatif. Melalui pendekatan deskriptif kualitatif dan analisis dokumen sekunder, ditemukan sejumlah permasalahan utama, seperti tingginya tingkat kerusakan jalan akibat kendaraan over dimension and over load (ODOL), keterbatasan anggaran pemeliharaan, serta lemahnya koordinasi antar instansi dan level pemerintahan. Hasil kajian menunjukkan bahwa upaya perbaikan tata kelola yang berbasis prinsip good governance sangat diperlukan untuk mengoptimalkan fungsi jalan ini sebagai infrastruktur publik yang mendukung pembangunan berkelanjutan dan pemerataan wilayah.*

---

## **1. PENDAHULUAN**

Pembangunan infrastruktur merupakan fondasi utama dalam meningkatkan konektivitas, pemerataan ekonomi, dan pelayanan publik di Indonesia (Sitorus et al., 2024). Salah satu bentuk infrastruktur yang paling vital adalah jalan raya, yang berfungsi tidak hanya sebagai penghubung wilayah, tetapi juga sebagai sarana distribusi logistik, mobilitas masyarakat, dan penunjang aktivitas ekonomi nasional (Bakara et al., 2024). Berdasarkan data Badan Pusat Statistik oleh Andrianya & Qibthiyyah (2018) tahun 2023, total panjang jalan nasional di Indonesia tercatat mencapai sekitar 47.017 kilometer. Dari jumlah tersebut, sekitar 39.970 kilometer merupakan jalan yang telah diaspal, sementara sisanya masih dalam kondisi pengerasan agregat atau belum sepenuhnya mantap (Andrianya & Qibthiyyah, 2018). Persentase jalan nasional yang masuk kategori baik hanya mencapai sekitar 55,8%, sedangkan 15,2% berada dalam kondisi rusak sedang hingga rusak berat, yang sebagian besar disebabkan oleh kelebihan beban kendaraan, kerusakan struktural, serta lemahnya pemeliharaan rutin (Rahman, 2024).

Pemerataan kondisi jalan nasional juga masih menjadi tantangan, terutama antara wilayah barat dan timur Indonesia (Rahmatullah et al., 2021). Pemerintah pusat telah mengalokasikan lebih dari Rp50 triliun untuk pembangunan dan pemeliharaan jalan nasional pada tahun 2024, namun realisasi di lapangan masih menghadapi kendala teknis dan koordinasi lintas sektor (Barus et al., 2023). Jalan nasional merupakan tulang punggung konektivitas antardaerah dan menjadi dasar perencanaan pengembangan

wilayah (Alfaed et al., 2024). Peran jalan nasional tidak hanya ekonomis tetapi juga politis dan sosial karena menjadi simbol kehadiran negara di seluruh pelosok tanah air (Busnial et al., 2025). Keberlanjutan pengelolaan jalan nasional sangat bergantung pada pendekatan tata kelola yang kolaboratif, adaptif, dan berbasis kebutuhan masyarakat (Barus et al., 2023).

Panjang jalan nasional Pulau Sumatera mencapai lebih dari 7.918 kilometer, menjadikannya salah satu jaringan jalan nasional terpanjang setelah Pulau Jawa dan Kalimantan (Wahyudi & Zapita, 2022). Jalan nasional di Sumatera memainkan peran penting dalam menopang logistik antardaerah dan mendukung konektivitas antara pelabuhan-pelabuhan utama seperti Belawan, Teluk Bayur, dan Bakauheni. Proyek Jalan Tol Trans-Sumatera yang dicanangkan pemerintah juga menjadi bagian dari upaya mempercepat mobilitas dan distribusi barang di wilayah ini. Meskipun demikian, masih terdapat lebih dari 17% ruas jalan nasional di Sumatera yang dalam kondisi tidak mantap, terutama di daerah pegunungan dan wilayah pesisir barat yang rentan terhadap bencana alam seperti longsor (Ardhiarini & Mulyono, 2025). Tingkat ketergantungan terhadap jalur darat juga tinggi karena terbatasnya integrasi jaringan kereta api lintas provinsi.

Pulau Jawa memiliki jaringan jalan nasional terpadat di Indonesia, dengan panjang mencapai lebih dari 9.969 kilometer (U. Nugroho et al., 2024). Penelitian dari Sudrajat et al. (2024) menyatakan bahwa sekitar 70% lebih jalan nasional di Jawa berada dalam kondisi baik dan mantap, namun tekanan lalu lintas sangat tinggi terutama di jalur pantura. Jalan nasional di Jawa menopang lebih dari 60% aktivitas ekonomi nasional, menghubungkan pusat-pusat ekonomi besar seperti Jakarta, Bandung, Semarang, Surabaya, dan Yogyakarta (Kurniawan & Ihsan, 2021). Penyelesaian Jalan Tol Trans-Jawa memang membantu efisiensi logistik, namun tidak serta-merta mengurangi beban jalan nasional non-tol. Tantangan seperti kendaraan ODOL, kemacetan, dan polusi masih sangat dominan. Meskipun praktik tata kelola jalan di Jawa relatif lebih mapan, kesenjangan antarwilayah dalam satu pulau masih terjadi, terutama di koridor selatan.

Kajian dari Despriadi et al. (2023) menyatakan bahwa panjang jalan nasional Pulau Kalimantan mencapai lebih dari 6.581 kilometer, dan salah satu jalur strategisnya adalah Jalan Trans-Kalimantan, yang menghubungkan provinsi Kalimantan Barat, Tengah, Selatan, Utara, dan Timur. Jalan ini sangat penting dalam mendukung pengangkutan hasil tambang, komoditas perkebunan, dan logistik antarwilayah.

Namun, pengelolaannya menghadapi kendala serius akibat karakteristik tanah gambut, intensitas kendaraan ODOL, serta minimnya infrastruktur alternatif di wilayah perbatasan (Yatnikasari et al., 2023). Menurut data Dinas Pekerjaan Umum Kalimantan Barat, lebih dari 20% ruas jalan nasional di provinsi ini dalam kondisi rusak sedang hingga berat, terutama pada ruas Sungai Pinyuh-Ketapang (Nugroho, 2022). Dengan pemindahan Ibu Kota Negara (IKN) ke Kalimantan Timur, keberadaan Jalan Trans-Kalimantan menjadi semakin strategis sebagai penghubung utama dari dan menuju wilayah pusat pemerintahan baru tersebut.

Panjang jalan nasional di Sulawesi dalam kajian penelitian oleh Junoasmono et al. (2020) tercatat lebih dari 5.684 kilometer. Jaringan ini menghubungkan kota-kota besar seperti Makassar, Palu, Manado, dan Kendari. Sekitar 18% ruas jalan di Sulawesi masih dalam kondisi rusak, akibat topografi yang kompleks, seringnya longsor dan banjir, serta belum optimalnya pengawasan infrastruktur (Kaharu et al., 2020). Ketergantungan terhadap jalur darat tinggi karena belum berkembangnya transportasi rel di wilayah ini. Oleh karena itu, penguatan strategi pembangunan jalan nasional di Sulawesi harus memperhitungkan risiko geografis dan pendekatan berbasis ketahanan bencana.

Papua merupakan wilayah dengan tantangan geografis paling ekstrem dalam pengembangan jalan nasional. Hingga tahun 2023, panjang jalan nasional di Papua mencapai sekitar 3.425 kilometer, dengan lebih dari 30% dalam kondisi rusak berat atau belum mantap (Shakira et al., 2024). Kajian yang dilakukan oleh Pondayar et al. (2023) menyatakan bahwa aksesibilitas yang terbatas, kontur bergunung, dan persoalan keamanan turut menyulitkan realisasi pembangunan. Pembangunan Jalan Trans-Papua menjadi simbol upaya membuka keterisolasi, namun membutuhkan tata kelola infrastruktur yang kontekstual, partisipatif, dan adil secara sosial.

Jalan Trans-Kalimantan di Kalimantan Barat melintasi sejumlah kabupaten penting, antara lain Sambas, Bengkayang, Kubu Raya, Ketapang, dan Kayong Utara. Jalan ini tidak hanya menjadi sarana vital dalam mendukung konektivitas antarwilayah dan akses ke wilayah perbatasan, tetapi juga merepresentasikan kehadiran negara dalam menjamin hak dasar masyarakat atas mobilitas. Namun, pengelolaannya dihadapkan pada tantangan multidimensi, mulai dari kerusakan jalan akibat maraknya kendaraan Over Dimension and Over Loading (ODOL), keterbatasan alokasi anggaran pemeliharaan, hingga lemahnya koordinasi lintas sektor dan level pemerintahan. Data

dari Dinas Perhubungan Kalimantan Barat tahun 2024 menunjukkan bahwa tingkat kerusakan berat meningkat tajam, khususnya di ruas Sungai Pinyuh-Ketapang. Hal ini menandakan lemahnya penegakan hukum dan absennya strategi tata kelola infrastruktur yang berkelanjutan dan partisipatif. Padahal, dalam konteks teori barang publik, jalan raya merupakan fasilitas non-rival dan non-excludable, yang seharusnya dikelola secara adil dan efisien demi kepentingan seluruh masyarakat.

Analisis terhadap Jalan Trans-Kalimantan perlu dilakukan dalam kerangka konsep barang publik dan pendekatan good governance. Prinsip-prinsip seperti akuntabilitas, transparansi, efisiensi, dan partisipasi publik sebagaimana dirumuskan oleh UNDP sangat relevan dalam membenahi tata kelola infrastruktur ini. Pendekatan manajemen sektor publik yang menekankan pada inovasi dan orientasi hasil. Dengan memadukan analisis teoritik dan data empiris, artikel ini bertujuan untuk mengkaji bagaimana Jalan Trans-Kalimantan sebagai barang publik dapat dikelola lebih efektif melalui prinsip-prinsip good governance. Harapannya, kajian ini dapat memberikan kontribusi terhadap perumusan kebijakan infrastruktur yang lebih berkelanjutan dan inklusif, khususnya di wilayah-wilayah luar Jawa seperti Kalimantan Barat.

## **2. METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Metode deskriptif kualitatif digunakan untuk memahami fenomena secara mendalam berdasarkan data non-numerik seperti dokumen, wawancara, dan observasi (Sulistyawati, 2023). Pendekatan ini memungkinkan peneliti mengeksplorasi konteks, makna, serta dinamika pengelolaan Jalan Trans-Kalimantan secara komprehensif. Tujuan untuk memperoleh pemahaman mendalam mengenai dinamika pengelolaan Jalan Trans-Kalimantan sebagai infrastruktur publik di Kalimantan Barat. Pendekatan kualitatif dipilih karena memungkinkan peneliti untuk mengeksplorasi realitas sosial, kebijakan, dan praktik pengelolaan infrastruktur secara kontekstual dan interpretatif. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui analisis dokumen, yang meliputi telaah terhadap laporan resmi pemerintah seperti dokumen dari Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), serta regulasi terkait pengelolaan jalan nasional.

Menurut Sulistyawati (2023) Data juga diperoleh dari pemberitaan media yang kredibel untuk menangkap perkembangan terbaru di lapangan serta persepsi publik

terkait kondisi jalan. Literatur ilmiah, termasuk jurnal, buku, dan artikel akademik, turut dikaji untuk memperkuat landasan teoritik dan memperluas perspektif analisis. Setelah data dikumpulkan, proses analisis dilakukan secara tematik dengan mengidentifikasi isu-isu utama seperti kerusakan akibat ODOL, keterbatasan anggaran, dan problem koordinasi antarlembaga. Selanjutnya, peneliti merumuskan alternatif solusi yang telah diterapkan maupun yang potensial berdasarkan hasil sintesis data. Validitas data dijaga melalui triangulasi sumber dan penelusuran silang antar dokumen. Dengan pendekatan ini, penelitian diharapkan dapat memberikan gambaran yang komprehensif dan berbasis data terhadap tantangan dan peluang perbaikan pengelolaan Jalan Trans-Kalimantan.

### **3. HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **Jalan Trans-Kalimantan sebagai Infrastruktur Vital**

Jalan Trans-Kalimantan merupakan salah satu infrastruktur strategis yang membentang dari Kalimantan Barat hingga Kalimantan Timur, menghubungkan berbagai kabupaten dan kota di wilayah tersebut. Di Kalimantan Barat, jalur ini melintasi wilayah Kabupaten Sambas, Bengkayang, Kubu Raya, Kayong Utara, hingga Ketapang. Fungsinya sangat penting sebagai jalur utama pengangkutan hasil perkebunan seperti kelapa sawit dan karet, serta hasil tambang dan komoditas unggulan daerah. Jalan ini juga menjadi jalur vital distribusi barang kebutuhan pokok dari pusat distribusi menuju kawasan perdesaan. Dalam konteks konektivitas regional, keberadaan Jalan Trans-Kalimantan berperan besar dalam memperkuat integrasi ekonomi antarwilayah. Konektivitas ini mendorong pertumbuhan kawasan perbatasan serta mempercepat arus logistik domestik. Selain itu, jalan ini menunjang mobilitas masyarakat antarwilayah untuk aktivitas sosial, ekonomi, dan pelayanan publik. Oleh karena itu, keberadaan dan kelayakan jalan ini harus menjadi perhatian serius dalam agenda pembangunan nasional. Peran strategis Jalan Trans-Kalimantan menjadikannya sebagai tulang punggung pembangunan wilayah Kalimantan yang tidak boleh diabaikan.

Penelitian oleh Hanum et al. (2025) menunjukkan bahwa keberadaan Jalan Trans-Kalimantan secara signifikan meningkatkan aksesibilitas pasar hasil pertanian dan perkebunan di daerah hinterland, yang sebelumnya terisolasi dari jalur distribusi utama. Studi Hajia et al. (2022) menekankan bahwa ruas jalan ini memiliki korelasi

positif terhadap pertumbuhan ekonomi lokal, terutama di sektor perdagangan dan jasa, meskipun masih menghadapi kendala dalam aspek pemeliharaan rutin dan pengawasan kendaraan ODOL (Over Dimension Over Load). Riset Hutaruk (2021) mengungkapkan bahwa kondisi jalan yang tidak merata di sepanjang koridor Trans-Kalimantan dapat menghambat integrasi wilayah dan memperbesar ketimpangan antarwilayah, sehingga dibutuhkan pendekatan tata kelola lintas sektor yang lebih efektif dan berkelanjutan. Temuan-temuan tersebut memperkuat urgensi perlunya pengelolaan yang adaptif dan kolaboratif dalam menjadikan Jalan Trans-Kalimantan sebagai motor penggerak pembangunan regional Kalimantan.

### **Tantangan Pengelolaan**

Meski memiliki peran strategis, pengelolaan Jalan Trans-Kalimantan di Kalimantan Barat menghadapi berbagai tantangan yang cukup kompleks. Salah satu tantangan utama adalah kerusakan jalan yang disebabkan oleh maraknya kendaraan Over Dimension Over Loading (ODOL). Kendaraan yang membawa muatan melebihi kapasitas menyebabkan tekanan berlebih pada konstruksi jalan sehingga menimbulkan kerusakan yang cepat dan masif. Data dari Dinas Perhubungan Kalimantan Barat mencatat peningkatan titik kerusakan berat terutama di ruas Jalan Sungai Pinyuh-Ketapang. Tantangan lain adalah keterbatasan anggaran untuk perbaikan dan pemeliharaan jalan secara berkelanjutan. Banyak perbaikan yang hanya bersifat tambal-sulam karena dana yang tersedia tidak mencukupi untuk penanganan menyeluruh. Di samping itu, realisasi anggaran sering mengalami keterlambatan akibat proses tender yang lambat dan birokrasi yang berbelit. Koordinasi antarlevel pemerintahan juga menjadi persoalan pelik karena kewenangan jalan nasional berada di tangan pemerintah pusat, sementara dampaknya sangat dirasakan oleh pemerintah daerah. Ketimpangan ini menyebabkan respons terhadap permasalahan jalan sering kali tidak sinkron dan kurang efektif.

Wibowo & Mudiyono (2024) menemukan bahwa tingginya kerusakan jalan di Kalimantan Barat disebabkan oleh dominasi kendaraan ODOL yang belum diimbangi dengan penegakan hukum yang konsisten serta minimnya fasilitas jembatan timbang yang berfungsi optimal. Haqiqi (2025) menegaskan bahwa alokasi anggaran infrastruktur di daerah-daerah luar Jawa, termasuk Kalimantan, cenderung terbatas dan tidak sebanding dengan tingkat kebutuhan pemeliharaan jalan, sehingga memicu

ketimpangan kualitas infrastruktur antarwilayah. Mukhtarudina et al. (2022) menunjukkan bahwa lemahnya koordinasi lintas sektoral dan tumpang tindih kewenangan antarinstansi menjadi penghambat utama dalam sinkronisasi program pemeliharaan jalan nasional di tingkat daerah. Ketiga penelitian ini memperkuat bukti bahwa tantangan pengelolaan Jalan Trans-Kalimantan tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga sistemik dan memerlukan reformasi tata kelola yang berbasis pada kolaborasi dan akuntabilitas antar pemangku kepentingan.

### **Upaya Penanganan**

Untuk mengatasi persoalan kendaraan ODOL, pemerintah perlu meningkatkan penegakan hukum secara konsisten melalui penerapan jembatan timbang yang aktif dan operasi gabungan di titik rawan pelanggaran. Penegakan hukum harus melibatkan sinergi antarinstansi seperti Dinas Perhubungan, Kepolisian, dan Kementerian PUPR agar dampaknya signifikan. Selain itu, perlu diberlakukan sanksi tegas terhadap pelanggar sebagai bentuk efek jera dan pembelajaran. Pengawasan berbasis teknologi seperti penggunaan sensor jalan dan pemantauan digital juga bisa dikembangkan. Di sisi lain, libatkan masyarakat dalam pengawasan infrastruktur menjadi langkah efektif dan berbiaya rendah. Melalui media sosial, masyarakat bisa secara aktif melaporkan kondisi kerusakan jalan kepada pihak terkait. Partisipasi ini mempercepat proses identifikasi kerusakan dan mendorong transparansi dalam penanganannya. Pemerintah juga harus memperkuat forum koordinasi teknis lintas sektor antara pemerintah pusat, provinsi, dan kabupaten. Penyelarasan program antarlembaga akan menciptakan efisiensi anggaran, pembagian tugas yang jelas, serta solusi yang terintegrasi dalam pengelolaan Jalan Trans-Kalimantan secara berkelanjutan.

Lispitasari et al. (2022) menunjukkan bahwa penerapan sistem jembatan timbang otomatis yang terintegrasi dengan data kendaraan secara real-time dapat menekan pelanggaran ODOL hingga 40% dalam kurun waktu satu tahun di beberapa provinsi. Salsabilla et al. (2020) menyoroti efektivitas libatkan masyarakat dalam pelaporan infrastruktur melalui platform digital, yang terbukti mempercepat respons pemerintah daerah terhadap kerusakan jalan dan meningkatkan transparansi publik. Penelitian lain oleh Assagaf (2024) menekankan bahwa keberhasilan forum koordinasi lintas sektor sangat bergantung pada kejelasan peran antarlembaga dan mekanisme komunikasi yang intensif, terutama dalam proyek jalan nasional yang lintas kewenangan. Ketiga

studi ini memperkuat gagasan bahwa solusi penanganan Jalan Trans-Kalimantan harus bersifat holistik, melibatkan kolaborasi institusional, pendekatan teknologi, serta partisipasi aktif dari masyarakat.

#### **4. KESIMPULAN**

Pengelolaan Jalan Trans-Kalimantan sebagai barang publik di Kalimantan Barat masih menghadapi sejumlah tantangan serius, seperti kerusakan jalan akibat kendaraan Over Dimension and Over Loading (ODOL), keterbatasan anggaran, serta lemahnya koordinasi antarinstansi. Namun, kondisi ini sekaligus membuka peluang perbaikan melalui reformasi tata kelola infrastruktur yang berbasis pada prinsip good governance. Beberapa rekomendasi strategis yang dapat diterapkan antara lain adalah penegakan hukum yang konsisten terhadap pelaku ODOL guna menekan tingkat kerusakan jalan, optimalisasi penggunaan anggaran berdasarkan kebutuhan prioritas teknis agar pemeliharaan dan pembangunan lebih tepat sasaran, peningkatan koordinasi lintas sektor untuk mempercepat respons dan sinergi antar pemangku kepentingan, serta penguatan perlibatan masyarakat dalam proses pemantauan dan evaluasi infrastruktur guna menciptakan sistem pengawasan yang partisipatif dan transparan.

#### **5. DAFTAR PUSTAKA**

- Alfaed, D., Arkanudin, Maya, M., Aminah, S., Marini, Putri, R. R., & Zibran, Y. (2024). Peran Masyarakat Dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan Di Desa Durian, Kecamatan Sungai Ambawang, Kabupaten Kubu Raya. *Jurnal Studi Masyarakat Dan Pendidikan*, 7(2), 167–178.
- Andrianya, D., & Qibthiyyah, R. M. (2018). Analisis Hubungan antara Infrastruktur Jalan dan Tax Capacity: Studi Kasus Indonesia. *Jurnal Ekonomi Dan Pembangunan Indonesia*, 18(3), 33–50.
- Ardhiarini, R., & Mulyono, A. T. (2025). Identifikasi Kebutuhan Penanganan Jalan Nasional2015-2019 Di Provinsi Sumatera Selatan. *Jurnal Teknisia*, 20(1), 32–41.
- Assagaf, S. S. F. (2024). Tipe Kerusakan Jalan Dan Penentuan Prioritas Penanganan Berdasarkan Metode Bina Marga (Studi Kasus: Jalan Arteri Kabupaten Buru Selatan). *Jurnal Kacapuri: Jurnal Keilmuan Teknik Sipil*, 7(2), 180–192.
- Bakara, S., Wulandari, M., Lubis, E. H., Nasution, A. R., Maulana, J., Rahmi, S. N., &

- Simanungkalit, J. (2024). Analisis Peran Pemerintah Dalam Ketersediaan Barang Publik. *J-CEKI : Jurnal Cendekia Ilmiah*, 4(1), 229–236.
- Barus, P. Y. B., Tampubolon, S. A., Hasibuan, T. B., Merdela, Aprianti, Y., Qolbi, A. D. K., & Akbar, A. A. (2023). Pemanfaatan Barang Semi Publik: Perspektif Pengguna Transportasi Darat Antar Wilayah Di Terminal Lempake Kalimantan Timur. *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat Membangun Negeri*, 7(2), 224–234.
- Busnial, Rosadi, O. R., & Abdurahman, P. (2025). Pendampingan Perencanaan Jalan Raya Geometrik dan Tebal Perkerasan Lentur. *Cakrawala: Jurnal Pengabdian Masyarakat Global*, 4(1), 1–5.
- Despriadi, S., Kadarini, S. N., & Azwansyah, H. (2023). Analisis Keselamatan Lalu Lintas Ditinjau Dari Kelengkapan Jalan, Kondisi Jalan, Dan Geometrik Jalan (Studi Kasus: Jalan Trans-Kalimantan, Sungai Ambawang). *JeLAST: Jurnal Teknik Kelautan, PWK, Sipil, Dan Tambang*, 10(2), 1–10.
- Hajia, M. C., Adha, N., & Abdila, L. O. S. (2022). Revitalisasi Jalan Rabat Beton Desa Lamaninggara Kec. Siompu Barat Kab. Buton Selatan. *J .A .I: Jurnal Abdimas Indonesia*, 2(1), 130–134.
- Hanum, N., Syahputra, R., & Sea, D. (2025). Pengaruh Infrastruktur Jalan dan Listrik Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia. *Jurnal Ekonomi, Bisnis Dan Manajemen*, 4(2), 19–32.
- Haqiqi, B. N. (2025). Evaluasi Pelaksanaan Pembangunan Infrastruktur Jalan Kabupaten Di Kabupaten Kendal (Studi Kasus Pembangunan Infrastruktur Jalan Kabupaten di Desa Cening, Kecamatan Singorojo). *Jurnal Ilmu Administrasi Publik*, 1(1), 1–10.
- Hutauruk, R. P. S. (2021). Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Kota Pematangsiantar. *Ekuilnomi: Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 3(1), 24–37.
- Junoasmono, T., Umboh, B. S. C., Gultom, H. S. A., & Sutandi, A. C. (2020). Pengembangan Jaringan Jalan Nasional Di Sulawesi Utara Dan Gorontalo. *Jurnal Transportasi*, 20(1), 67–76.
- Kaharu, F., Lalamentik, L. G. J., & Manoppo, M. R. E. (2020). Evaluasi Geometrik Jalan Pada Ruas Jalan Trans Sulawesi Manado-Gorontalo Di Desa Botumoputi Sepanjang 3 KM. *Jurnal Sipil Statik*, 8(3), 353–360.
- Kurniawan, A., & Ihsan, M. (2021). Infrastruktur, Investasi dan Implikasinya Terhadap Pertumbuhan Ekonomi (Kasus pada provinsi-provinsi di Pulau Jawa dan Luar Pulau Jawa). *Jurnal Riset Ilmu Ekonomi*, 1(2), 78–88.

- Lispitasari, D. R., Ratnaningsih, D., & Subkhan, M. F. (2022). Perencanaan Penanganan Kerusakan Jalan Pada Ruas Jalan Jarakan-Pacitan Dengan Metode Analisa Komponen 1987 Dan Bina Marga 2017. *JOS - MRK*, 3(1), 249–253.
- Mukhtarudina, Isya, M., & Hasan, M. (2022). Faktor-Faktor Hambatan Dalam Pelaksanaan Proyek Konstruksi Jalan Di Provinsi Aceh. *Jurnal Arsip Rekayasa Sipil Dan Perencanaan*, 5(4), 308–317.
- Nugroho, A. W. (2022). Pengembangan Wisata Pantai di Kalimantan Timur Berdasarkan Karakteristik dan Pendapat Pengunjung serta Prinsip Kepariwisataan. *Jurnal Ilmu Lingkungan*, 20(3), 597–607.
- Nugroho, U., Sutarto, A., Endradewi, F., & Alisa, Y. N. (2024). Evaluasi Kapasitas Ruas Jalan Pantura Kabupaten Brebes. *Jurnal Teknik Sipil & Perencanaan*, 19(1), 71–76.
- Pondayar, E. S. A., Rante, H., & Julison, B. (2023). Pengaruh Aksesibilitas Ruas Jalan Trans Wamena-Nduga Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Kabupaten Nduga. *Portal Sipil*, 12(2), 98–106.
- Rahman, A. (2024). Identifikasi Strategi Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat Di Kecamatan Sungaiambawang Kabupaten Kuburaya Provinsi Kalimantan Barat. *Jurnal Manajemen Pembangunan*, 5(1), 17–36.
- Rahmatullah, R., Marjono, & Sasongko, R. (2021). Perencanaan Geometrik Dan Perkerasan Lentur Pada Jalan Nangamiro - Jalan Pancasila, Kabupaten Dompu, Nusa Tenggara Barat (STA 0+000 - 8+758). *JOS - MRK*, 2(3), 67–71.
- Salsabilla, N., Sebayang, N., & Imananto, E. I. (2020). Analisis Penanganan Kerusakan Jalan Dengan Menggunakan Metode Bina Marga Dan PCI (Pavement Condition Index) (Studi Kasus JL. Joyo Agung, JL. Joyosari, JL. Joyo Utomo, JL. Joyo Tambaksari, Kec. Merjosari, Kota Malang). *Jurnal Sondir*, 1(1), 34–44.
- Shakira, B. O., Ramadhani, N. A., Salma, Z. H., & Azis, A. U. (2024). Analisis Infrastruktur Jalan dan Pendidikan sebagai Tantangan Demokrasi dan Tata Kelola di Provinsi Papua Barat. *TERANG: Jurnal Kajian Ilmu Sosial, Politik Dan Hukum*, 1(4), 218–237.
- Sitorus, B., Irpan, T., & Subandi. (2024). Peningkatan Jaringan Transportasi di Provinsi Kalimantan Timur Dalam Mendukung Aksesibilitas Wilayah. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTranslog)*, 3(1), 1–12.
- Sudrajat, J., Hendarto, S., & Afriade, C. (2024). Analisis Kebutuhan dan Kelayakan Jaringan Jalan Bebas Hambatan di Pulau Jawa. *Journal of Comprehensive Science*, 3(6), 1068–1080.

- Sulistyawati. (2023). *Buku Ajar Metode Penelitian Kualitatif* (1st ed.). K-Media.
- Wahyudi, H., & Zapita, J. (2022). Efek Infrastruktur Jalan, Listrik, PMDN (Penanaman Modal dalam Negeri) bagi Pertumbuhan PDRB di Pulau Sumatera. *Jurnal Studi Pemerintahan Dan Akuntabilitas (Jastaka)*, 1(2), 139–149.
- Wibowo, A. E., & Mudiyono, R. (2024). Tantangan Pengembangan Dan Peningkatan Infrastruktur Jalan Di Provinsi Jawa Tengah. *PONDASI*, 29(2), 201–213.
- Yatnikasari, S., Awalludin, M. H., Agustina, F., Liana, U. W. M., & Vebrian. (2023). Analisis Preservasi Jalan Pada Ruas Jalan Barong Tongkok - Sendawar (Mentiwan) Kabupaten Kutai Barat Kalimantan Timur. *JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 6(3), 685–692.