

**Surat Edaran Direktur Jenderal Bina Marga  
No. 15/SE/Db/2014**

**PETUNJUK PELAKSANAAN  
KELAIKAN FUNGSI JALAN**

**No. 09/P/BM/2014**



**DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA  
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM**



**Tim Penyusun**

**Pembina**

Djoko Murjanto

**Pengarah**

Subagyo

**Pemeriksa Naskah**

Maulidya Indah Junica

**Penulis**

Subdirektorat Teknik Lingkungan dan Keselamatan Jalan

**Produk dan Desain Sampul oleh:**

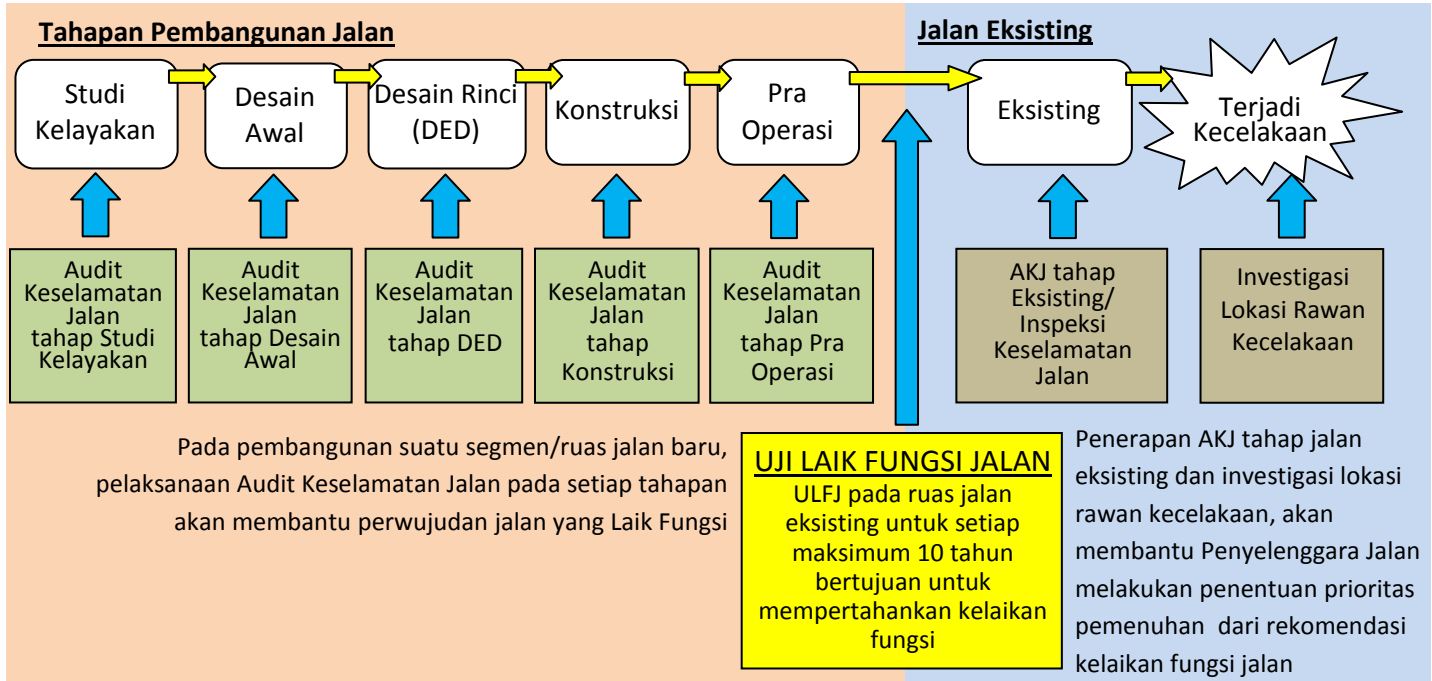
Subdirektorat Teknik Lingkungan dan Keselamatan Jalan

**Cetakan I – Maret 2015**



# Uji Laik Fungsi Jalan, Audit Keselamatan Jalan dan Investigasi Lokasi Rawan Kecelakaan

Uji Laik Fungsi Jalan, Audit Keselamatan Jalan, dan Investigasi Lokasi Rawan Kecelakaan merupakan alat atau metode untuk mewujudkan jalan yang berkeselamatan. Ketiga alat atau metode tersebut diaplikasikan pada:







KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM  
**DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA**

Jl. Pattimura No. 20. Kebayoran Baru Jakarta Selatan 12110, Telepon (021) 221950

Kepada Yth.

1. **Sekretaris Direktorat Jenderal Bina Marga;**
2. **Para Direktur di lingkungan Direktorat Jenderal Bina Marga;**
3. **Sekretaris Badan Pengatur Jalan Tol;**
4. **Para Kepala Balai Besar dan Balai Pelaksanaan Jalan Nasional.**

Di

Tempat

**SURAT EDARAN**

Nomor: *15.1.SF/Db/2014*

**TENTANG**

**Petunjuk Pelaksanaan Kelaikan Fungsi Jalan**

**A. Umum**

Dalam rangka melaksanakan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.11/PRT/M/2011 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan, perlu ditetapkan Petunjuk Pelaksanaan Kelaikan Fungsi Jalan melalui Surat Edaran Direktur Jenderal Bina Marga. Petunjuk pelaksanaan ini menjelaskan prosedur pelaksanaan kelaikan fungsi jalan secara rinci dan dapat digunakan oleh seluruh Penyelenggara Jalan Nasional, Provinsi maupun Kabupaten/Kota.

**B. Dasar Pembentukan**

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan;
2. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol;
4. Peraturan Pemerintah Nomor 34 tahun 2006 tentang Jalan;
5. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 8/PRT/M/2010 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kementerian Pekerjaan Umum;
6. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan;
7. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 21/PRT/M/2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Kementerian Pekerjaan Umum sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 9/PRT/M/2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 21/PRT/M/2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Kementerian Pekerjaan Umum.

**C. Maksud dan Tujuan**

Surat Edaran ini dimaksudkan sebagai pedoman/acuan bagi unsur Penyelenggara Jalan Nasional, Penyelenggara Jalan Provinsi, dan Penyelenggaraan Jalan Kabupaten/Kota di seluruh Indonesia dalam melaksanakan kelaikan fungsi jalan.

Surat Edaran ini bertujuan untuk mewujudkan tertib pelaksanaan kelaikan fungsi jalan.





#### D. Ruang Lingkup

Petunjuk pelaksanaan kelaikan fungsi jalan ini merupakan panduan bagi Penyelenggara Jalan dalam melaksanakan persiapan, uji, evaluasi, proses sertifikasi, penetapan status kelaikan fungsi jalan, pelaporan dan publikasi, serta pemenuhan rekomendasi kelaikan fungsi jalan untuk jalan umum yang meliputi jalan Nasional, jalan Provinsi, dan jalan Kabupaten/ Kota.

#### E. Penutup

1. Surat Edaran Direktur Jenderal Bina Marga ini merupakan tindak lanjut yang bersifat operasional dalam bidang pelaksanaan kelaikan fungsi jalan.
2. Lampiran Surat Edaran ini merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dari Surat Edaran ini.
3. Surat Edaran ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Demikian, atas perhatian Saudara diucapkan terima kasih.

Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 31 Desember 2014  
DIREKTUR JENDERAL BINA MARGA



Ir. DJOKO MURJANTO, M.Sc.  
NIP. 19550826 198303 1 002

#### Tembusan disampaikan kepada Yth:

1. Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (sebagai laporan);
2. Sekretaris Jenderal Kementerian Pekerjaan Umum;
3. Peringgal.



# KATA PENGANTAR

Untuk menindaklanjuti Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan, Direktorat Jenderal Bina Marga menyusun buku *Petunjuk Pelaksanaan Kelaikan Fungsi Jalan* sebagai acuan dan petunjuk praktis bagi Penyelenggara Jalan dalam melaksanakan uji, evaluasi, proses sertifikasi dan adendum sertifikat, penetapan kelaikan fungsi jalan, pemetaan kinerja kelaikan fungsi jalan, pelaporan, publikasi, pemenuhan kelaikan fungsi jalan, serta pemantauan dan evaluasi pelaksanaan kelaikan fungsi jalan untuk jalan umum yang meliputi jalan Nasional (termasuk jalan Tol), jalan Provinsi, dan jalan Kabupaten/Kota.

Buku *Petunjuk Pelaksanaan Kelaikan Fungsi Jalan* ini dapat menjadi pegangan bagi Penyelenggara Jalan/Pemerintah (Pusat, Provinsi, Kota, dan Kabupaten) dan setiap unit kerja yang mempunyai tanggung jawab dalam masing-masing tahapan pelaksanaan kelaikan fungsi jalan untuk mengetahui langkah-langkah yang perlu disiapkan dan dilaksanakan dalam rangka pelaksanaan kelaikan fungsi jalan untuk jalan yang telah beroperasi maupun jalan yang akan dioperasikan untuk umum.

Buku ini menjelaskan cara menilai komponen-komponen jalan dan menilai dokumen penyelenggaraan jalan sebagaimana dipersyaratkan pada kelaikan fungsi jalan. Fokus pemeriksaan dalam Uji Laik Fungsi Jalan adalah termasuk juga untuk menjamin keselamatan penyandang cacat, pengguna kursi roda, dan pengguna jalan berkebutuhan khusus. Selain itu, fokus pemeriksaan juga mempertimbangkan keselamatan pengguna jalan dan satwa apabila ditemukan satwa yang melintas badan jalan.

Tim Uji Laik Fungsi Jalan yang terdiri dari unsur Penyelenggara Jalan, instansi yang bertanggung jawab pada bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta Kepolisian Republik Indonesia dapat menjadikan buku ini sebagai pegangan pada saat melakukan pengujian dan penyusunan Berita Acara Kelaikan Fungsi Jalan.

Penilaian terhadap komponen-komponen jalan dan dokumen penyelenggaraan jalan didasarkan atas standar teknis yang mengutamakan keselamatan dan ketentuan legalitas dokumen yang berlaku saat ini.

Melalui tahapan-tahapan yang dijelaskan pada Petunjuk Pelaksanaan ini, para penanggung jawab bidang jalan di Pusat dan Daerah dapat mewujudkan jalan yang lebih berkeselamatan yang diperlihatkan melalui suatu kondisi ruas jalan yang Laik Fungsi. Ruas jalan yang Laik Fungsi diharapkan dapat menekan jumlah dan fatalitas kecelakaan lalu lintas.

Uji Laik Fungsi Jalan adalah salah satu dari beberapa cara yang dilaksanakan dalam melakukan pemeriksaan keselamatan jalan yang bersifat wajib sesuai amanat undang-undang. Cara-cara lain yang dilaksanakan untuk pemeriksaan keselamatan jalan adalah Audit Keselamatan Jalan dan Investigasi Lokasi Rawan Kecelakaan.

Koreksi dan masukan untuk memperbaiki buku ini sangat diharapkan.

Akhir kata, kepada semua pihak yang telah membantu penyelesaiannya diucapkan terima kasih.

**Jakarta, Desember 2014**

**Direktur Jenderal Bina Marga**

**Djoko Murjanto**

# DAFTAR ISI

<b>KATA PENGANTAR</b> .....	i
<b>DAFTAR ISI</b> .....	iii
<b>DAFTAR ISTILAH</b> .....	vii
<b>1. PENDAHULUAN</b> .....	1
<b>2. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT LAIK FUNGSI JALAN</b> 5	5
2.1 Dasar Hukum Laik Fungsi Jalan .....	5
2.2 Penjelasan Hukum .....	6
2.3 Peraturan Teknis Jalan Terkait Laik Fungsi Jalan .....	14
<b>3. PELAKSANAAN KELAIKAN FUNGSI JALAN</b> .....	21
3.1 Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan .....	21
3.2 Tahap Persiapan .....	36
3.3 Tahap Penilaian dan Penyusunan Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan .....	43
3.4 Tahap Sertifikasi .....	58
3.5 Tahap Publikasi Sertifikat .....	63
3.6 Tahap Pengawasan (Evaluasi dan Pencapaian Kelaikan Fungsi Jalan) .	64
3.7 Waktu Pelaksanaan Kelaikan Fungsi Jalan .....	70
3.8. Penentuan Skala Prioritas untuk Pemenuhan Rekomendasi.....	71
<b>4. KETENTUAN TEKNIS DAN ADMINISTRATIF PADA UJI LAIK FUNGSI JALAN</b> .....	76
4.1 Kategori/Status Kelaikan Fungsi Jalan .....	76
4.2 Persyaratan Teknis dan Administratif Pada Uji Laik Fungsi Jalan .....	80
4.3 Petunjuk Pengisian Formulir Uji Laik Fungsi Jalan .....	95
<b>LAMPIRAN</b> .....	234

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1	Prosedur Pelaksanaan Kelaikan Fungsi Jalan secara Umum	34
Gambar 4.1	Bagian-bagian Jalan (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.34 Tahun 2006 tentang Jalan)	110
Gambar 4.2	Ilustrasi Daerah Bebas Samping di Tikungan	118
Gambar 4.3	Lajur Pendakian	129
Gambar 4.4	Jarak Pandang Henti	134
Gambar 4.5	Garis Pengarah	160
Gambar 4.6	Garis Stop	161
Gambar 4.7	Garis Pendekat	161
Gambar 4.8	Marka <i>Zebra Cross</i> yang Memiliki Profil di Bagian Tengah.	162
Gambar 4.9	Garis <i>Zebra Cross</i>	162
Gambar 4.10	Garis Marka Melintang/Marka <i>Chevron</i>	163
Gambar 4.11	Beberapa Bentuk Tipikal Bukaan Separator Jalan sebagai Jalan Masuk Lalu lintas ke Lalur Jalan dengan Fungsi Jalan Lebih Rendah	171
Gambar 4.12	Beberapa Bentuk Tipikal Bukaan Separator Jalan sebagai Jalan Masuk Lalu Lintas ke Lalur Jalan dengan Fungsi Jalan Lebih Tinggi	172
Gambar 4.13	Detail Pulau Jalan	174
Gambar 4.14	Bentuk-bentuk Pulau Jalan	174
Gambar 4.15	Contoh Pulau Jalan dan Penempatan Rambu pada Pulau Jalan	175
Gambar 4.16	Rambu Peringatan Rintangan untuk Objek Berbahaya pada Sisi Jalan	176
Gambar 4.17	Ukuran Rambu Lalu Lintas (Contoh 1)	188
Gambar 4.18	Ukuran Rambu Lalu Lintas (Contoh 2)	196
Gambar 4.19	Pelandaian Trotoar yang Responsif Gender	199
Gambar 4.20	Ubin Pemandu untuk Penyandang Tuna Netra	200
Gambar 4.21	Bentuk Tipikal Pemberhentian Bus/Angkot	204
Gambar 4.22	Rambu Petunjuk Lokasi Fasilitas Parkir Penyandang Cacat..	206
Gambar 4.23	Peringatan Banyak Satwa Melintas	207
Gambar 4.24	Patok Pengarah	209
Gambar 4.25	Patok Kilometer	211

Gambar 4.26	Patok Hektometer .....	212
Gambar 4.27	Patok Rumija .....	214
Gambar 4.28	Sambungan Pagar Keselamatan di parapet jembatan menggunakan <i>thrie beam</i> dan jarak antartiang pagar dibuat lebih rapat .....	218
Gambar 4.29	Ilustrasi tiang pagar keselamatan yang dibuat lebih rapat di dekat sambungan menjadikan parapet lebih berkeselamatan dibandingkan yang tidak dibuat rapat.....	219
Gambar 4.30	Ujung Pagar Keselamatan Tipe <i>Fish Tail</i> (kiri) dan Tipe <i>Bull Nose</i> (kanan).....	219

## DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	Daftar Unit Kerja/Unit Pelaksana Teknis yang Menerima Salinan dan Berkas Hasil Evaluasi ULFJ pada Penyelenggara Jalan Nasional .....	60
Tabel 4.1	Panjang Bagian Lurus Maksimum Alinemen Horizontal (Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota No. 38/T/BM/1997) .....	113
Tabel 4.2	Panjang Bagian Lurus Maksimum untuk Jalan Tol (Geometri Jalan Bebas Hambatan untuk Jalan Tol No.007/BM/2009) .....	113
Tabel 4.3	Radius Tikungan Minimum untuk Keamanan dan Kenyamanan pada Jalan Perkotaan .....	116
Tabel 4.4	Radius Tikungan Minimum untuk Jalan Antarkota .....	116
Tabel 4.5	Radius Tikungan Minimum untuk Jalan Antarkota yang Tidak Memerlukan Lengkung Peralihan .....	117
Tabel 4.6	Radius Tikungan dengan Jari-jari yang Diizinkan Tanpa Superelevasi .....	118
Tabel 4.7	Kelandaian Maksimum yang Diizinkan pada Sistem Jaringan Jalan Primer .....	124
Tabel 4.8	Kelandaian Maksimum yang Diizinkan pada Sistem Jaringan Jalan Sekunder .....	125
Tabel 4.9	Panjang Landai Kritis untuk Jalan Perkotaan .....	125
Tabel 4.10	Panjang Landai Kritis untuk Jalan Antarkota .....	126
Tabel 4.11	Jari-jari Lengkung Vertikal .....	131
Tabel 4.12	Standar Panjang Minimum Lengkung Vertikal .....	132

Tabel 4.13	Panjang Minimum Lengkung Vertikal Didasarkan pada Kenyamanan dan Jarak Pandang .....	132
Tabel 4.14	Jenis Perkerasan Berdasarkan Spesifikasi Penyediaan Prasarana Jalan .....	137
Tabel 4.15	Penentuan Kondisi Ruas Jalan Berdasarkan IRI .....	139
Tabel 4.16	Ukuran Rumaja untuk Kriteria Jalan Primer dan Sekunder Berdasarkan Lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 .....	152
Tabel 4.17	Ukuran Rumija untuk Kriteria Jalan Primer dan Sekunder Berdasarkan Lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 .....	155
Tabel 4.18	Ukuran Ruwasja Berdasarkan Lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 .....	157

#### **DAFTAR BAGAN ALIR**

Bagan Alir Pelaksanaan Kelaikan Fungsi Jalan Nasional Non Tol .....	73
Bagan Alir Pelaksanaan Kelaikan Fungsi Jalan Nasional Tol .....	74
Bagan Alir Pelaksanaan Kelaikan Fungsi Jalan Provinsi/Kabupaten/Kota ..	75

#### **DAFTAR FORMULIR**

Formulir A. Persyaratan Teknis .....	98
Formulir B. Persyaratan Administrasi .....	222

#### **DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran 1.a Contoh Surat Keputusan Pembentukan Tim ULFJ .....	235
Lampiran 1.b Contoh Surat Keputusan Pembentukan Tim ULFJ Revisi .....	240
Lampiran 2. Contoh Surat Perintah Tugas .....	242
Lampiran 3. Contoh Berita Acara .....	243
Lampiran 4.a. Contoh Sertifikat Laik Fungsi Jalan .....	246
Lampiran 4.b. Contoh Sertifikat Laik Fungsi Jalan Revisi .....	247
Lampiran 5. Format Lembar Publikasi Kelaikan Fungsi Jalan .....	248
Lampiran 6. Peta Kondisi Kelaikan Jalan.....	249
Lampiran 7. Peta Rencana Pemenuhan Kelaikan Fungsi Jalan.....	261



## DAFTAR ISTILAH

**Adendum sertifikat** adalah proses perubahan sertifikat Laik Fungsi Jalan yang telah ditetapkan jika ditemukan bahwa isi sertifikat tidak sesuai

**Ahli** adalah predikat yang diberikan kepada seseorang yang dibuktikan dengan surat keterangan/sertifikat bahwa orang tersebut memahami dan lulus mengikuti *workshop*/pelatihan mengenai uji laik fungsi jalan dan pelaksanaan kelaikan fungsi jalan

**Bangunan pelengkap** jalan adalah bangunan untuk mendukung fungsi dan keamanan konstruksi jalan yang meliputi jembatan, terowongan, ponton, lintas atas (*flyover, elevated road*), lintas bawah (*underpass*), tempat parkir, gorong-gorong, tembok penahan, trotoar, dan saluran tepi jalan yang dibangun sesuai dengan persyaratan teknis

**Dokumen AMDAL** (*Yang dimaksud Dokumen AMDAL di dalam Permen PU No.11/PRT/M/2011 adalah Dokumen Lingkungan*). **Dokumen Lingkungan** adalah dokumen yang memuat pengelolaan dan pemantauan lingkungan hidup dapat berupa dokumen Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Hidup (AMDAL), dokumen Upaya Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Upaya Pemantauan Lingkungan Hidup (UKL-UPL), Dokumen Evaluasi Lingkungan Hidup (DELH), Dokumen Pengelolaan Lingkungan Hidup (DPLH). Berdasarkan salah satu dari jenis dokumen tersebut, Penyelenggara Jalan harus mengajukan permohonan Surat Keputusan Kelayakan Lingkungan Hidup (SKKLH) dan Izin Lingkungan

**Dokumen Evaluasi Lingkungan Hidup (DELH)** adalah dokumen yang memuat pengelolaan dan pemantauan lingkungan hidup yang merupakan

bagian dari proses audit lingkungan hidup yang dikenakan bagi usaha dan/atau kegiatan yang sudah memiliki izin usaha dan/atau kegiatan, tetapi belum memiliki dokumen AMDAL

**Dokumen kelas jalan** adalah dokumen penetapan kriteria jalan berdasarkan penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan serta spesifikasi penyediaan prasarana jalan. Kelas jalan ditetapkan oleh Penyelenggara Jalan

**Dokumen leger jalan** adalah dokumen yang memuat data dan informasi mengenai perkembangan suatu ruas jalan

**Dokumen petunjuk, perintah, dan larangan dalam pengaturan lalu lintas** adalah dokumen yang memuat penetapan lokasi dan jenis rambu lalu lintas, marka, dan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan lainnya terhadap suatu wilayah. Dokumen ini ditetapkan oleh instansi yang membidangi Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai amanat Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

**Dokumen penerimaan pekerjaan DED** adalah dokumen serah terima terhadap suatu ruas jalan yang telah selesai didesain, lengkap dengan dokumen-dokumen pendukungnya

**Dokumen Pengelolaan Lingkungan Hidup (DPLH)** adalah dokumen yang memuat pengelolaan dan pemantauan lingkungan hidup yang dikenakan bagi usaha dan/atau kegiatan yang sudah memiliki izin usaha dan/atau kegiatan, tetapi belum memiliki dokumen UKL-UPL

**Dokumen status jalan** adalah dokumen penetapan yang menyatakan bahwa suatu ruas jalan menjadi kewenangan penyelenggaraannya oleh Pemerintah Pusat atau Pemerintah Provinsi atau Pemerintah Kabupaten atau Pemerintah Kota. Dokumen ini ditetapkan oleh Penyelenggara Jalan sesuai

amanat Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.34 tahun 2006 tentang Jalan

**Jalan** adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel

**Jalan umum** adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum

**Jaringan jalan** adalah satu kesatuan ruas-ruas jalan yang saling menghubungkan dan mengikat pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam satu hubungan hirarki

**Laik Fungsi Jalan (L)** adalah kondisi suatu ruas jalan yang memenuhi persyaratan teknis kelaikan untuk memberikan keselamatan bagi penggunaannya, dan persyaratan administratif yang memberikan kepastian hukum bagi penyelenggara jalan dan pengguna jalan, sehingga jalan tersebut dapat dioperasikan untuk umum

**Laik Diturunkan (Lt)** adalah kondisi Laik Fungsi tetapi segmen/ruas jalan tersebut memenuhi persyaratan teknis yang kriteria persyaratannya diturunkan pada suatu tingkat yang masih memenuhi persyaratan keselamatan. Laik Diturunkan dapat diberikan ketika pemenuhan persyaratan teknis sulit dicapai karena suatu alasan yang sulit dihindarkan, baik untuk seluruh maupun untuk sebagian ruas jalan. Kategori laik fungsi diturunkan ditetapkan setelah mendapat izin dari Penyelenggara Jalan berdasarkan rekomendasi Tim Uji Laik Fungsi Jalan

**Laik Bersyarat (Ls)** adalah kondisi suatu ruas jalan yang memenuhi sebagian persyaratan teknis Laik Fungsi Jalan, tetapi masih mampu memberikan

keselamatan bagi pengguna jalan dan/atau memiliki paling tidak dokumen penetapan status jalan

**Menteri** adalah Menteri Pekerjaan Umum

**Pembina jalan** adalah Kementerian yang bertanggung jawab di bidang Jalan.

**Penyelenggara Jalan** adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya

**Perlengkapan jalan** adalah sarana yang dimaksudkan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pengguna jalan dalam berlalu lintas yang meliputi perlengkapan jalan yang berhubungan langsung dengan pengguna jalan seperti marka jalan, rambu lalu lintas, alat pemberi isyarat lalu lintas, lampu penerangan jalan, rel pengaman (*guardrail*), dan penghalang lalu-lintas (*traffic barrier*), serta perlengkapan jalan yang tidak berhubungan langsung dengan pengguna jalan seperti patok kilometer, patok hektometer

**Pemerintah** adalah organisasi yang memiliki kekuasaan untuk membuat dan menerapkan hukum serta undang-undang di wilayah tertentu

**Ruas jalan** adalah sepinggal jalan umum yang diawali dari kilometer tertentu dan mengikat pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam satu hubungan hierarki

**Sertifikat Laik Fungsi Jalan** adalah dokumen tertulis yang menetapkan suatu kategori kelaikan fungsi suatu ruas jalan, ditetapkan oleh Penyelenggara Jalan sesuai dengan kategori kelaikan ruas jalannya

**Surat pelepasan hak** adalah surat pernyataan menyangkut kegiatan penyerahan/melepaskan hubungan hukum antara pemegang hak atas tanah dengan tanah yang dikuasainya dengan pemberian ganti kerugian atas dasar musyawarah

**Spesifikasi substandar** adalah spesifikasi jalan yang tidak sesuai atau di bawah standar dari ketentuan yang berlaku

**Tahap Uji Laik Fungsi Jalan** adalah tahapan pengujian yang meliputi pemeriksaan/pengukuran/pengamatan fisik jalan dan bangunan pelengkapannya, perlengkapan jalannya, kondisi lalu lintas, pemanfaatan ruwasja, rumija, dan rumaja, serta pemeriksaan dokumen penyelenggaraan jalan

**Tahap Pengawasan Laik Fungsi Jalan** adalah tahapan evaluasi pencapaian kelaikan fungsi yang dilaksanakan oleh penyelenggara jalan sesuai dengan kewenangannya secara berkala berdasarkan hasil pengawasan fungsi dan manfaat

**Tidak Laik (T)** adalah kondisi suatu ruas jalan yang sebagian komponen jalannya tidak memenuhi persyaratan teknis sehingga ruas jalan tersebut tidak mampu memberikan keselamatan bagi pengguna jalan, dan/atau tidak memiliki dokumen status jalan meskipun dokumen administrasi yang lain ada dan termutakhir

**Tim Evaluasi/Evaluasi Pusat** adalah sekelompok orang yang melaksanakan evaluasi terhadap Berita Acara hasil Uji Laik Fungsi Jalan yang diusulkan oleh Tim Uji Laik Fungsi Jalan

**Tim Uji Laik Fungsi Jalan** adalah sekelompok orang (minimal 5 orang) yang melaksanakan pengujian kelaikan fungsi jalan dan menyusun Berita Acara hasil Uji Laik Fungsi Jalan

**Unit Pelaksana Teknis (UPT)** adalah organisasi yang bersifat mandiri yang melaksanakan tugas teknis operasional tertentu dan/atau tugas teknis penunjang tertentu dari organisasi induknya

**World Health Organization (WHO)** adalah salah satu badan yang menjadi anggota Perserikatan Bangsa-bangsa (PBB) yang bertindak sebagai sebagai koordinator kesehatan umum internasional

# BAB 1

## Pendahuluan

---

Transportasi merupakan urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan nasional yang sangat vital perannya dalam ketahanan nasional. Jalan, sebagai bagian dari sistem transportasi, dibangun untuk mewujudkan dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Jalan sebagai pembentuk struktur ruang nasional, memiliki keterkaitan sangat kuat dengan suatu wilayah dan sosial budaya kehidupan masyarakatnya. Infrastruktur jalan yang terus-menerus dikembangkan bertujuan untuk memberikan pengaruh yang positif bagi pembangunan ekonomi, memperlancar arus distribusi barang dan jasa, meningkatkan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia, menciptakan peluang usaha dan menampung angkatan kerja, serta memberikan efek berganda terhadap perekonomian, baik skala lokal maupun kawasan/regional.

Sistem jaringan jalan di Indonesia melayani sekitar 92% angkutan penumpang dan 90% angkutan barang. Sehingga, apabila terjadi penurunan tingkat pelayanan dan kapasitas jalan, akan sangat mempengaruhi kelancaran pergerakan ekonomi dan menyebabkan biaya sosial yang tinggi kepada pemakai jalan. Oleh karena itu, konstruksi perkerasan dan geometrik jalan, khususnya di jalur-jalur ekonomi, harus dipertahankan agar berada dalam kondisi stabil dan baik, kuat dalam menahan beban lalu lintas dan cukup aman, serta berfungsi baik dalam menjaga keselamatan penggunaannya. Selain itu, lajur lalu lintas harus dijamin kebebasan ruangnya agar pergerakan lalu lintas lancar, aman, dan berkeselamatan.

Keselamatan merupakan salah satu prinsip dasar penyelenggaraan transportasi darat. Di Indonesia, prinsip ini sering kali tidak sejalan dengan apa yang terjadi di lapangan. Hal ini diindikasikan dengan semakin meningkatnya jumlah dan fatalitas korban kecelakaan di jalan. Berdasarkan laporan yang dikeluarkan oleh Kepolisian Republik Indonesia, pada tahun 2012 jumlah korban kecelakaan mencapai 29.544 orang dan pada tahun 2013 jumlah korban kecelakaan berjumlah 25.270, yang artinya dalam setiap 1 jam terdapat sekitar 3 orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas.

Permasalahan keselamatan jalan tidak hanya dihadapi dalam skala nasional, tetapi juga menjadi masalah global. Dalam *Global Status Road Safety* Tahun 2013, *World Health Organization* (WHO) menyebutkan bahwa sekitar 1,24 juta orang di dunia meninggal setiap tahun di jalan dan 20-50 juta orang mengalami cedera fatal akibat kecelakaan lalu lintas di jalan. Dalam laporan tersebut juga disebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas di jalan merupakan penyebab utama kematian kedelapan secara global dan merupakan penyebab utama kematian bagi orang-orang muda yang berusia 15-29 tahun yang merupakan usia produktif. Jika tidak segera diambil tindakan, diprediksikan pada tahun 2030 kecelakaan lalu lintas akan menjadi penyebab kematian terbesar kelima di dunia.

Sebagai pembina bidang Jalan, Kementerian Pekerjaan Umum melalui Direktorat Jenderal Bina Marga, memiliki peranan yang penting dalam menyiapkan jalan yang lebih berkeselamatan di Indonesia. Hal ini sejalan dengan yang diamanatkan dalam Undang-Undang No.38 tahun 2004 tentang Jalan dan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan mengamanatkan bahwa pengoperasian jalan umum dilakukan setelah



dinyatakan memenuhi persyaratan laik fungsi secara teknis dan administrasi oleh Penyelenggara Jalan. Selain itu, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 mengamanatkan bahwa ketentuan mengenai Uji Laik Fungsi Jalan diatur melalui pedoman pelaksanaan uji kelaikan yang ditetapkan oleh Menteri terkait, yaitu Menteri Pekerjaan Umum. Pelaksanaan uji kelaikan ini mempertimbangkan standar keamanan dan keselamatan lalu lintas.

Ketentuan mengenai Laik Fungsi Jalan diamanatkan pula di dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol dan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.15 tahun 2005 menjelaskan tentang ketentuan Kelaikan Fungsi di Jalan Tol dimana ketentuannya sama dengan jalan *Non* Tol, namun terdapat ketentuan tambahan yaitu kelaikan sistem tol yang meliputi pengumpulan tol dan perlengkapan sarana operasi. Sedangkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 34 tahun 2006 menjelaskan bahwa salah satu dokumen jalan adalah dokumen laik fungsi jalan (yaitu dokumen penetapan laik fungsi jalan).

Sebagai tindak lanjut pelaksanaan peraturan perundang-undangan dan Peraturan Pemerintah tersebut, Menteri Pekerjaan Umum menerbitkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan. Peraturan Menteri ini dimaksudkan untuk menetapkan pedoman dan standar teknis untuk melaksanakan uji dan evaluasi serta penetapan Laik Fungsi Jalan untuk jalan umum yang meliputi jalan Nasional (jalan *non* Tol dan jalan Tol), jalan Provinsi, dan jalan Kabupaten/Kota.

Ruas jalan yang Laik Fungsi adalah kondisi suatu ruas jalan yang memenuhi persyaratan teknis kelaikan untuk memberikan keselamatan bagi penggunaannya dan persyaratan administrasi yang memberikan kepastian hukum bagi Penyelenggara Jalan dan pengguna jalan sehingga jalan tersebut dapat dioperasikan untuk umum. Tujuan dari pelaksanaan penilaian kelaikan fungsi jalan adalah untuk memastikan bahwa jalan tersebut sesuai dengan standar kelaikan sehingga berkeselamatan bagi

semua pengguna jalan. Penilaian kelaikan fungsi jalan pada daerah sensitif seperti hutan konservasi, kawasan hutan suaka alam, kawasan hutan pelestarian alam harus memperhatikan perlintasan satwa dan apabila terdapat satwa melintas badan jalan, tidak akan mengganggu keselamatan pengguna jalan maupun satwa itu sendiri.

Keluaran Uji Laik Fungsi Jalan (ULFJ) adalah sertifikat kelaikan suatu ruas jalan yang menyatakan kelaikan fungsi suatu ruas jalan untuk dapat dioperasikan sebagai jalan umum atau tidak dan Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan yang berisikan antara lain rekomendasi untuk memenuhi kelaikan fungsi jalan dan tahun pemenuhannya. Sertifikat berikut Berita Acara tersebut adalah dokumen jalan yang harus dikelola dengan baik. Kumpulan dari hasil penilaian melalui ULFJ merupakan *database* komprehensif yang menggambarkan kinerja ruas jalan secara utuh, baik secara teknis maupun administratif. Penilaian melalui ULFJ adalah suatu penilaian kinerja jalan. Berdasarkan *database* komprehensif tersebut, Penyelenggara Jalan merencanakan program dan anggaran agar ruas jalan berkategori Laik Fungsi atau mempertahankan agar tetap Laik Fungsi. Karena hasil penilaian ULFJ merupakan suatu peta kondisi kinerja yang komprehensif, Penyelenggara Jalan harus dapat menyimpan, mengatur dan memanfaatkan *database* tersebut sehingga bermanfaat bagi penyelenggaraan jalan. Salah satu upaya pengelolaan data yang perlu dipertimbangkan adalah menyimpan *database* ini dalam bentuk manual maupun digital yang pengaturannya harus sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Sebagai tindak lanjut pelaksanaan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11/PRT/M/2010 tersebut, Kementerian Pekerjaan Umum (Ditjen Bina Marga) menerbitkan buku Petunjuk Pelaksanaan Kelaikan Fungsi Jalan ini untuk digunakan sebagai pedoman dalam pelaksanaan Kelaikan Fungsi Jalan di Indonesia, baik untuk jalan umum tidak berbayar maupun berbayar.

# BAB 2

## Peraturan Perundang-undangan Terkait Laik Fungsi Jalan

---

### 2.1 DASAR HUKUM LAIK FUNGSI JALAN

Perintah untuk melaksanakan kelaikan fungsi jalan pada dasarnya telah tertuang dalam peraturan perundang-undangan yang ada di Indonesia. Peraturan perundang-undangan sebagai dasar hukum terkait pelaksanaan kelaikan fungsi jalan adalah sebagai berikut:

1. Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan;
2. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol;
4. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan;
5. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan.

## 2.2 PENJELASAN HUKUM

### Laik Fungsi Jalan dalam Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan

Dalam Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, pemenuhan laik fungsi dilakukan pada jalan umum yang meliputi jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten/kota dan jalan desa. Ketentuan mengenai pemenuhan laik fungsi jalan disebutkan pada Pasal 30 Ayat 1 Huruf a yang berbunyi:

*“Pengoperasian jalan umum dilakukan setelah dinyatakan memenuhi persyaratan laik fungsi secara teknis dan administratif”*

Ketentuan selanjutnya disebutkan pada Pasal 30 Ayat 2 yang berbunyi:

*“Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan laik fungsi, tata cara pemeliharaan, perawatan dan pemeriksaan secara berkala, dan pembiayaan pembangunan jalan umum, serta masukan masyarakat diatur dalam peraturan pemerintah”*

### Laik Fungsi Jalan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Ketentuan mengenai Laik Fungsi Jalan pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan pada Pasal 8 dan Pasal 22. Ketentuan Laik Fungsi Jalan di dalam Undang-undang ini mengatur mengenai penanggung jawab pelaksanaan kelaikan fungsi jalan. Penyelenggaraan laik fungsi jalan dilaksanakan oleh Pemerintah sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi terkait yaitu penyelenggara di bidang jalan, baik jalan Nasional, Provinsi maupun Kota/Kabupaten.

Ketentuan ini diatur dalam Pasal 8 Huruf (f) yang berbunyi:

*“Penyelenggaraan di bidang Jalan meliputi kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan prasarana Jalan yang meliputi Uji Kelaikan Fungsi Jalan sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas”*

Dalam Undang-undang yang sama diatur mengenai ketentuan pelaksanaan laik fungsi jalan pada paragraf Penggunaan dan Perlengkapan Jalan. Ketentuan yang dijabarkan pada Pasal 22 Ayat 1 sampai dengan 7 adalah sebagai berikut.

1. Jalan yang dioperasikan harus memenuhi persyaratan laik fungsi jalan secara teknis dan administratif.
2. Penyelenggara Jalan wajib melaksanakan uji kelaikan fungsi jalan sebelum pengoperasian Jalan.
3. Penyelenggara Jalan wajib melakukan uji kelaikan fungsi Jalan pada Jalan yang sudah beroperasi secara berkala dalam jangka waktu paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau sesuai dengan kebutuhan.
4. Uji kelaikan fungsi Jalan dilakukan oleh Tim Uji Laik Fungsi Jalan yang dibentuk oleh penyelenggara Jalan.
5. Tim Uji Laik Fungsi Jalan terdiri atas unsur Penyelenggara Jalan, instansi yang bertanggung jawab di bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta Kepolisian Negara Republik Indonesia.
6. Hasil uji kelaikan fungsi Jalan wajib dipublikasikan dan ditindaklanjuti oleh Penyelenggara Jalan, instansi yang bertanggung jawab di bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan/atau Kepolisian Negara Republik Indonesia.
7. Uji kelaikan fungsi Jalan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Melalui penilaian laik fungsi jalan untuk suatu ruas jalan akan diperoleh data kinerja jalan sampai dengan setidaknya 10 tahun. Kecuali ditemukan kondisi khusus, maka dilakukan penilaian kembali, sehingga diperoleh data yang lebih kecil rentang waktu pengambilannya. Data yang diperoleh dari Uji Laik Fungsi Jalan (ULFJ) bersifat menyeluruh dan bersama-sama dengan hasil penilaian rutin (sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 13 Tahun 2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan Dan Penilikan Jalan) merupakan data dasar dalam penyusunan program pemeliharaan, rekonstruksi, serta peningkatan kapasitas jalan, yang meliputi pelebaran dan peningkatan struktur. Selain itu, melalui hasil penilaian laik fungsi jalan, pengawasan dan pengendalian ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, maupun ruang pengawasan jalan dapat ditingkatkan.

### **Laik Fungsi Jalan dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol**

---

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol merupakan turunan dari Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Ketentuan terkait laik fungsi untuk jalan Tol diatur pada Pasal 37, sebagai berikut:

Pengoperasian jalan Tol dilakukan setelah memenuhi:

- a. Laik Fungsi terhadap ketentuan teknis dan administratif sebagai jalan umum sebagaimana ditetapkan dengan peraturan Menteri dan menteri terkait.

*Catatan: Menteri yang dimaksud adalah Menteri Pekerjaan Umum dimana ketentuan yang digunakan adalah Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan.*

*Menteri terkait, antara lain adalah Menteri Perhubungan.*

- b. Laik Fungsi terhadap ketentuan sistem tol yang meliputi sistem pengumpulan tol dan perlengkapan sarana operasi sebagaimana ditetapkan dengan peraturan Menteri.

*Catatan: Peraturan Menteri yang dimaksud adalah Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dimana sampai saat ini peraturan menteri yang mengatur sistem pengumpulan tol dan perlengkapan sarana operasi masih dalam proses penyusunan sehingga ketentuan mengenai hal tersebut masih mengacu kepada Keputusan Menteri Kimpraswil No. 354/KTPS/M/2001 tentang Kegiatan Operasi Jalan Tol. Ketentuan teknis atau standar teknis yang berkaitan dengan sistem tol dimuat pada buku pedoman Geometri Jalan Bebas Hambatan untuk Jalan Tol No. 007/BM/2009.*

### **Laik Fungsi Jalan dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan**

---

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan merupakan turunan dari Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Dalam peraturan tersebut, ketentuan mengenai laik fungsi jalan dijelaskan lebih detail yang meliputi pedoman laik fungsi jalan, masa pelaksanaan dan jangka waktu uji, serta lingkup uji dan penetapan laik fungsi jalan. Ketentuan tersebut dijabarkan pada Pasal 102 Ayat 1 sampai dengan 8 sebagai berikut.

1. Jalan umum dioperasikan setelah ditetapkan memenuhi persyaratan laik fungsi jalan umum secara teknis dan administratif sesuai dengan pedoman yang ditetapkan oleh Menteri dan menteri terkait.
2. Uji kelaikan fungsi jalan umum dilakukan sebelum pengoperasian jalan yang belum beroperasi.

3. Uji kelaikan fungsi jalan umum pada jalan yang sudah beroperasi dilakukan secara berkala paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau sesuai dengan kebutuhan.
4. Suatu ruas jalan umum dinyatakan laik fungsi secara teknis apabila memenuhi persyaratan sebagai berikut:
  - a. teknis struktur perkerasan jalan;
  - b. teknis struktur bangunan pelengkap jalan;
  - c. teknis geometri jalan;
  - d. teknis pemanfaatan bagian-bagian jalan;
  - e. teknis penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas;  
dan
  - f. teknis perlengkapan jalan.
5. Suatu ruas jalan umum dinyatakan laik fungsi secara administratif apabila memenuhi persyaratan administrasi perlengkapan jalan, status jalan, kelas jalan, kepemilikan tanah ruang milik jalan, leger jalan, dan dokumen lingkungan (AMDAL).

*Catatan: Dokumen lingkungan hidup adalah tidak terbatas hanya pada dokumen Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) tetapi termasuk dokumen Upaya Pengelolaan Lingkungan-Upaya Pemantauan Lingkungan (UKL-UPL) dan Dokumen Evaluasi Lingkungan Hidup/Dokumen Pengelolaan Lingkungan Hidup (DELH/DPLH), serta Izin Lingkungan. Penyediaan dokumen lingkungan hidup dan Izin Lingkungan untuk suatu ruas jalan mengacu kepada ketentuan dan peraturan yang ditetapkan oleh Menteri yang membidangi lingkungan hidup maupun Kepala Daerah dengan peraturan daerah atau peraturan lainnya.*

6. Prosedur pelaksanaan uji kelaikan fungsi jalan umum dilaksanakan oleh tim uji laik fungsi jalan yang dibentuk oleh penyelenggara jalan yang bersangkutan yang terdiri dari unsur penyelenggara



jalan, instansi yang menyelenggarakan urusan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan dan unsur kepolisian.

*Catatan: Penyelenggara Jalan Nasional adalah Menteri Pekerjaan Umum. Menteri Pekerjaan Umum dapat mendelegasikan kepada pejabat yang membawahi bidang jalan (Direktur Jenderal Bina Marga). Penyelenggara Jalan Provinsi adalah Gubernur. Gubernur dapat mendelegasikan kepada pejabat yang membawahi bidang jalan (Kepala Dinas Pekerjaan Umum Provinsi atau Kepala Dinas Bina Marga Provinsi). Penyelenggara Jalan Kabupaten adalah Bupati. Bupati dapat mendelegasikan kepada pejabat yang membawahi bidang jalan (Kepala Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten atau Kepala Dinas Bina Marga Kabupaten). Penyelenggara Jalan Kota adalah Walikota. Walikota dapat mendelegasikan kepada pejabat yang membawahi bidang jalan (Kepala Dinas Pekerjaan Umum Kota atau Kepala Dinas Bina Marga Kota).*

*Menteri Pekerjaan Umum sebagai Penyelenggara Jalan Nasional dapat mendelegasikan urusan ini kepada Kepala Badan Pengatur Jalan Tol untuk pelaksanaan kelaikan fungsi jalan tol yang menjadi kewenangan Badan Pengatur Jalan Tol.*

*Instansi yang menyelenggarakan urusan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan adalah Kementerian Perhubungan, Dinas Perhubungan Provinsi, Dinas Perhubungan Kabupaten, dan Dinas Perhubungan Kota atau sesuai dengan nomenklatur resmi dari setiap daerah. Nomenklatur bidang lalu lintas dan angkutan jalan pada peraturan pemerintah ini adalah sama dengan bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dicantumkan pada Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.*

*Unsur Kepolisian adalah Kepolisian Republik Indonesia di Pusat maupun daerah.*

7. Penetapan laik fungsi jalan suatu ruas dilakukan oleh penyelenggara jalan yang bersangkutan berdasarkan rekomendasi yang diberikan oleh Tim Uji Laik Fungsi Jalan.
8. Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan laik fungsi jalan dan penetapan laik fungsi diatur dengan Peraturan Menteri.

*Catatan: Yang dimaksud dengan Peraturan Menteri adalah peraturan yang ditetapkan oleh Menteri Pekerjaan Umum yaitu Peraturan Menteri PU No. 11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan.*

Instansi Penyelenggara Jalan adalah:

- Kementerian Pekerjaan Umum (Ditjen Bina Marga dan Badan Pengatur Jalan Tol) untuk jalan Nasional.
- Pemerintah Provinsi (Dinas Pekerjaan Umum Provinsi atau Dinas Bina Marga Provinsi) untuk jalan Provinsi.
- Pemerintah Kabupaten/Kota (Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten/Kota) untuk jalan Kabupaten/Kota.

Instansi yang bertanggung jawab pada urusan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan atau penyelenggaraan sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan adalah Kementerian Perhubungan, Dinas Perhubungan Provinsi/Kota/Kabupaten.

Unsur Kepolisian adalah Kepolisian Republik Indonesia yang berada di pusat (Kepolisian Republik Indonesia) ataupun di daerah (Kepolisian Daerah).

## **Laik Fungsi Jalan dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 11/PRT/M/2010 tentang tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan**

---

Di dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 11/PRT/M/2010, kategori kelaikan fungsi jalan dijabarkan atas 3 (tiga) jenis kategori yaitu:

1. Laik Fungsi (L)

Kondisi suatu ruas jalan, baik jalan baru maupun jalan yang sudah dioperasikan, yang memenuhi semua persyaratan teknis dan semua persyaratan administrasi sebagaimana disyaratkan sehingga laik untuk dioperasikan kepada umum.

2. Laik Fungsi Bersyarat (Ls)

Kondisi suatu ruas jalan yang memenuhi sebagian persyaratan teknis Laik Fungsi Jalan dan/atau memiliki paling tidak dokumen penetapan status jalan serta masih mampu memberikan keselamatan bagi pengguna jalan. Ruas jalan tersebut laik untuk dioperasikan kepada umum dengan rekomendasi yang harus dilaksanakan dalam jangka waktu tertentu.

3. Tidak Laik Fungsi (T).

Kondisi suatu ruas jalan yang sebagian komponen jalannya tidak memenuhi persyaratan teknis sehingga ruas jalan tersebut tidak mampu memberikan keselamatan bagi pengguna jalan, dan/atau tidak memiliki dokumen jalan sama sekali. Ruas jalan yang berkategori Tidak Laik Fungsi dilarang dioperasikan untuk umum.

Selain itu, adapula kategori Laik Fungsi yang diturunkan (Lt). Kategori ini merupakan kategori Laik Fungsi (L) yang persyaratannya diturunkan. Kategori ini diberikan hanya pada persyaratan teknis untuk kondisi tertentu misalnya lebar jalan yang tidak cukup karena terdapat masalah pembebasan lahan dikarenakan daerah sekitar jalan adalah daerah yang

dilestarikan atau merupakan kawasan konservasi. Persyaratan teknis yang diturunkan harus mendapat persetujuan dari Penyelenggara Jalan.

Pada Berita Acara Evaluasi Laik Fungsi Jalan, komponen yang dinilai dapat berkategori L, Ls, T maupun Lt, namun pada Sertifikat Laik Fungsi Jalan, status jalan hanya berkategori L, Ls atau T. Ketentuan terkait kategori laik fungsi jalan dijelaskan lebih detail pada BAB 4.

### 2.3 PERATURAN LAINNYA TERKAIT LAIK FUNGSI JALAN

Terdapat beberapa peraturan dan norma, standar, pedoman, serta manual (kriteria) yang digunakan dalam melaksanakan penilaian kelaikan fungsi jalan maupun dalam rangka pemenuhan temuan terhadap persyaratan kelaikan fungsi jalan. Peraturan dan NSPM/K terkait laik fungsi jalan antara lain:

1. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 78/PRT/M/2005 tentang Leger Jalan;
2. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 20/PRT/M/2010 tentang Pedoman Pemanfaatan dan Penggunaan Bagian-Bagian Jalan;
3. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Jalan;
4. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 13/PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan;
5. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2012 tentang Pedoman Penetapan Fungsi Jalan dan Status Jalan;
6. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan;

7. Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas;
8. Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan;
9. Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 14 Tahun 2010 tentang Dokumen Lingkungan Hidup bagi Usaha dan/atau Kegiatan yang Telah Memiliki Izin Usaha dan/atau Kegiatan Tetapi Belum Memiliki Dokumen Lingkungan Hidup;
10. Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 05 Tahun 2012 tentang Jenis Rencana Usaha dan/atau Kegiatan yang Wajib Memiliki Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Hidup;
11. Peraturan Bersama Menteri Keuangan dan Kepala BPN No.186/PMK.06/2009 dan No. 24 Tahun 2009 tentang Penyertifikatan Tanah Barang Milik Negara;
12. Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 54 Tahun 2009 tentang Tata Naskah Dinas di Lingkungan Pemerintah Daerah;
13. Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia No. 80 Tahun 2012 tentang Pedoman Tata Naskah Dinas Instansi Pemerintah;
14. Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No. 631/KPTS/M/2009 tentang Penetapan Ruas–Ruas Jalan menurut Statusnya Sebagai Jalan Nasional;
15. Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No. 58/KPTS/M/2012 tentang Penerapan Kelas Jalan Berdasarkan Daya Dukung untuk Menerima Muatan Sumbu Terberat dan Dimensi Kendaraan Bermotor;
16. Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum No. 17/SE/M/2013 tentang Tata Cara Pembentukan Dan Evaluasi Pelaksanaan Produk Hukum di Kementerian Pekerjaan Umum;

17. Surat Edaran Menteri Lingkungan Hidup Nomor B-14134/MENLH/KP/12/2013 tentang Arahan Pelaksanaan Pasal 121 Undang-Undang Nomor 32 tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup;
18. Instruksi Direktur Jenderal Bina Marga Nomor 01/IN/Db/2012 tentang Panduan Teknis Pelaksanaan Laik Fungsi Jalan dan Panduan Teknis Pengisian Form Uji Laik Fungsi Jalan;
19. Direktorat Jenderal Bina Marga, 007/T/BNKT/1990, Perencanaan Trotoar, Departemen Pekerjaan Umum, 1990;
20. Direktorat Jenderal Bina Marga, 008/T/BNKT/1990, Desain Drainase Permukaan Jalan, Departemen Pekerjaan Umum, 1990;
21. Direktorat Jenderal Bina Marga, 01/T/BNKT/1991, Perencanaan Persimpangan Sebidang Jalan Perkotaan, Departemen Pekerjaan Umum, 1991;
22. Direktorat Jenderal Bina Marga, 05/T/BNKT/1991, Survei Kondisi Jalan Kota, Departemen Pekerjaan Umum, 1991;
23. Direktorat Jenderal Bina Marga, UPR.03.1, Petunjuk Praktis Pemeliharaan Rutin Bangunan Atas Jembatan, Departemen Pekerjaan Umum, 1992;
24. Direktorat Jenderal Bina Marga, Standar Perencanaan Geometrik untuk Jalan Perkotaan, Departemen Pekerjaan Umum, 1992;
25. Direktorat Jenderal Bina Marga, 04/S/BNKT/1992, Produk Standar untuk Jalan Perkotaan Vol. 2, Departemen Pekerjaan Umum, 1992;
26. Direktorat Jenderal Bina Marga, Panduan Pemeliharaan dan Rehabilitasi Jembatan, Departemen Pekerjaan Umum, 1993;
27. Keputusan Menteri Perhubungan No. 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan;

28. Direktorat Jenderal Bina Marga, 013/T/BY/1995, Pedoman Teknis Perencanaan dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten, Departemen Pekerjaan Umum, 1995;
29. Direktorat Jenderal Bina Marga, 036/T/BM/1997, Manual Kapasitas Jalan Indonesia, Departemen Pekerjaan Umum, 1997;
30. Direktorat Jenderal Bina Marga, No. 038/T/BM/1997, Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota, Departemen Pekerjaan Umum, 1997;
31. Direktorat Jenderal Bina Marga, 022/T/BM/1999, Persyaratan Aksesibilitas pada Jalan Umum, Departemen Pekerjaan Umum, 1999;
32. Direktorat Jenderal Bina Marga, 032/T/BM/1999, Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum, Departemen Pekerjaan Umum, 1999;
33. Direktorat Jenderal Bina Marga, Petunjuk Teknis Perencanaan dan Penanganan Longsoran, Departemen Pekerjaan Umum, 2000;
34. Direktorat Jenderal Bina Marga, Pd T-12-2003-B, Penempatan Marka Jalan, 2003;
35. Direktorat Jenderal Bina Marga, Pd 05-01-2004-B, Kriteria Pemanfaatan dan Pengendalian Ruang Arteri Primer, Departemen Pekerjaan Umum, 2004;
36. Direktorat Jenderal Bina Marga, 009/PW/2004, Perencanaan Fasilitas Pengendali Kecepatan Lalu Lintas, Departemen Pekerjaan Umum 2004;
37. Direktorat Jenderal Bina Marga, Pd.T/15-2004-B, Perencanaan Separator Jalan, Departemen Umum, 2004;
38. Direktorat Jenderal Bina Marga, Pd. T 17-2004-B, Perencanaan Median Jalan, Departemen Pekerjaan Umum, 2004;

39. Direktorat Jenderal Bina Marga, Pd T-18-2004-B, Penertiban Klasifikasi Fungsi Jalan di Kawasan Perkotaan, Departemen Pekerjaan Umum, 2004;
40. Direktorat Jenderal Bina Marga, Pd. T-18-2005-B, Pra Studi Kelayakan Proyek Jalan dan Jembatan, Departemen Pekerjaan Umum, 2005;
41. Direktorat Jenderal Bina Marga, Pd. T-19-2005-B, Studi Kelayakan Proyek Jalan dan Jembatan, Departemen Pekerjaan Umum, 2005;
42. Direktorat Jenderal Bina Marga, Pd. T.02-2006-B, Pedoman Perencanaan Drainase Jalan, Departemen Pekerjaan Umum, 2006;
43. Direktorat Jenderal Bina Marga, Spesifikasi umum 2010, Kementerian Pekerjaan Umum, 2010;
44. Instruksi Direktur Jenderal Bina Marga No. 02 tahun 2012 tentang Panduan Teknis Rekayasa Keselamatan Jalan;
45. Surat Edaran Direktur Jenderal Bina Marga No. 08 tahun 2013, tentang Manual Desain Perkerasan Jalan;
46. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 271/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum;
47. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK.7234/AJ.401/DJPD/2013 tentang Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan;
48. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK.1304/AJ.403/DJPD/2014 tentang Zona Selamat Sekolah (ZoSS);
49. Panduan Pemeliharaan dan Rehabilitasi Jembatan, Sub Direktorat Teknik Jembatan, Direktorat Bina Teknik, Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum;



50. Panduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan, Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan; dan
51. Peraturan daerah atau peraturan kepala daerah untuk jalan-jalan *non* nasional.

Untuk mendukung pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan yang berhubungan dengan penilaian perlengkapan jalan, Kementerian Perhubungan telah menyediakan situs dengan alamat [www.simplalin-hubdat.web.id](http://www.simplalin-hubdat.web.id) untuk mendapatkan data perlengkapan jalan yang telah terpasang pada ruas-ruas jalan Nasional. Data ini dimutakhirkan setiap tahun.



# BAB 3

## Pelaksanaan Kelaikan Fungsi Jalan

---

### 3.1 PELAKSANAAN UJI LAIK FUNGSI JALAN

#### 3.1.1 Jenis jalan yang dinilai dengan Uji Laik Fungsi Jalan

Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan dilaksanakan untuk semua jalan umum, dan diselenggarakan oleh Penyelenggara Jalan dengan uraian sebagai berikut:

##### Jalan Nasional

---

1. Uji Laik Fungsi Jalan pada jalan Nasional diselenggarakan dan diawasi oleh Penyelenggara Jalan Nasional (Menteri Pekerjaan Umum).
2. Menteri mengangkat Tim Uji Laik Fungsi Jalan Nasional dengan memperhatikan persyaratan Tim Uji Laik Fungsi Jalan. Menteri dapat mendelegasikan tugas ini kepada Pejabat Eselon I yang membidangi jalan (Direktur Jenderal Bina Marga untuk ruas jalan Nasional *non* Tol dan jalan Tol yang menjadi kewenangannya) dan kepada Kepala Badan Pengatur Jalan Tol untuk ruas jalan Nasional Tol.

Yang dimaksud dengan jalan Tol yang menjadi kewenangan Direktur Jenderal Bina Marga adalah jalan Tol yang dibangun dengan dana yang berasal dari Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN, APBN murni maupun *loan*).

Sedangkan jalan Tol yang menjadi kewenangan Kepala Badan Pengatur Jalan Tol adalah jalan Tol yang dibangun dengan dana investor (pihak *non* Pemerintah).

3. Pembiayaan pelaksanaan ULFJ dibebankan kepada Anggaran Pendapatan Belanja Nasional (APBN) Penyelenggara Jalan Nasional (Direktorat Jenderal Bina Marga atau Badan Pengatur Jalan Tol). Pembiayaan melingkupi antara lain pembiayaan pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan, proses sertifikasi, pelaksanaan pemantauan dan evaluasi, pengawasan, perkuatan sumber daya (manusia, alat, metode, dana, dan lain-lain), dan tata laksana/kelola, serta pemenuhan rekomendasi menuju dan mempertahankan kelaikan fungsi jalan. Biaya pelaksanaan ULFJ dianggarkan pada DIPA Satuan Kerja pada Unit Pelaksana Teknis terkait (Balai Besar/Balai Pelaksanaan Jalan Nasional) dan DIPA Satuan Kerja Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol.

Biaya untuk kegiatan evaluasi hasil ULFJ dianggarkan pada DIPA Satuan Kerja Unit Pelaksana Teknis terkait (Balai Besar/Balai Pelaksanaan Jalan Nasional) dan Satuan Unit Kerja yang mempunyai tugas melakukan pembinaan teknis penyelenggaraan jalan (di Direktorat Bina Pelaksanaan Wilayah) dan pembinaan teknis keselamatan jalan (di Direktorat Bina Teknik), serta pada DIPA Satuan Kerja Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol .

Pembiayaan selain untuk pemenuhan rekomendasi hasil Uji Laik Fungsi Jalan, dibebankan kepada APBN Penyelenggara Jalan, yang dalam hal ini pada Direktorat Jenderal Bina Marga atau Badan Pengatur Jalan Tol. Sedangkan pembiayaan untuk pemenuhan rekomendasi dibebankan pada Unit Kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian Perhubungan, dan Kepolisian Republik Indonesia atau Badan Usaha Jalan Tol sesuai dengan

rekomendasi yang terdapat pada Berita Acara Uji Laik Fungsi Jalan dan sesuai dengan tugas dan fungsi unit kerja tersebut.

4. Ruas jalan yang akan dievaluasi, disiapkan dan diusulkan oleh Unit Pelaksana Teknis yang mengelola langsung jalan yang bersangkutan kepada Menteri Pekerjaan Umum dalam hal ini kepada Direktur Jenderal Bina Marga atas nama Menteri Pekerjaan Umum pada awal setiap tahun anggaran atau sebelum dioperasikan untuk umum. Penetapan ruas jalan untuk dilaksanakan Uji Laik Fungsi Jalan berupa Surat Perintah yang dapat diterbitkan oleh Pejabat yang membidangi jalan (Direktur Jenderal Bina Marga/Kepala Badan Pengatur Jalan Tol).
5. Kelaikan Fungsi ruas jalan Nasional ditetapkan oleh Menteri Pekerjaan Umum dengan menerbitkan Sertifikat Laik Fungsi Jalan berdasarkan Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan. Menteri Pekerjaan Umum dapat mendelegasikan tugas ini kepada Pejabat Eselon I yang membidangi jalan (Direktur Jenderal Bina Marga) dan Kepala Badan Pengatur Jalan Tol) sesuai kewenangannya masing-masing.
6. Pemenuhan persyaratan kelaikan fungsi jalan menjadi tanggung jawab semua unit kerja Penyelenggara Jalan, unit kerja terkait pada instansi yang membidangi Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta Kepolisian RI. Sebagai contoh, untuk pemenuhan pada tingkat Nasional menjadi tanggung jawab unit Sekretariat Direktorat Jenderal Bina Marga, Direktorat Bina Program, Direktorat Bina Teknik, Direktorat Bina Pelaksanaan Wilayah, Balai Besar/Balai Pelaksanaan Jalan Nasional, Badan Pengatur Jalan Tol/Badan Usaha Jalan Tol).
7. Untuk pengoperasian jalan tol, tetap menggunakan ketentuan teknis dan administratif, sebagaimana ditetapkan dengan Peraturan Menteri terkait (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 11/PRT/M/2010 tentang tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan) dan ketentuan lain khusus untuk sistem tol.

8. Untuk satu ruas jalan Tol yang pembangunannya didanai oleh APBN dan Investor, pengujiannya dilakukan dengan membagi ruas jalan tersebut kedalam segmen yang berbeda berdasarkan sumber biaya pembangunannya. Begitu pula untuk proses evaluasi Berita Acara ULFJnya dilaksanakan oleh tim evaluasi yang berbeda, dimana untuk jalan Tol yang didanai APBN dievaluasi oleh Balai/Balai Besar dan Direktorat Bina Pelaksanaan Wilayah dimana lokasi jalan Tol berada, dan untuk jalan Tol yang didanai oleh Investor dievaluasi oleh Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT).

Pengaturan ini sebaiknya dapat dijadikan satu sehingga lebih efisien, sebagai contoh surat keputusan Tim ULFJ, surat perintah pengujian untuk ruas jalan, surat keputusan Tim Evaluasi, Sertifikat dan penandatanganan Sertifikat diterbitkan dan dilakukan oleh satu orang pejabat. Pemenuhan rekomendasi atas temuan yang diperoleh pada ruas jalan Tol eksisting, ditugaskan kepada unit yang mengelola ruas jalan tersebut, yaitu Badan Usaha Jalan Tol. Sedangkan untuk ruas jalan Tol baru, pemenuhan rekomendasi diserahkan kepada unit kerja yang melaksanakan pembangunan.

Kegiatan Tim ULFJ dan Tim Evaluasi Berita Acara ULFJ untuk jalan Tol yang dibiayai oleh Investor difasilitasi oleh BPJT. Keanggotaan Tim ULFJ ini terdiri dari unsur Penyelenggara Jalan (BPJT dan Direktorat Jenderal Bina Marga), Kementerian Perhubungan, dan Kepolisian RI. Tim Evaluasi Laik Fungsi Jalan adalah juga berasal dari unsur-unsur tersebut. Saat ini, unsur Direktorat Jenderal Bina Marga berasal dari bagian yang melaksanakan pembinaan bidang hukum, subdirektorat yang melakukan pembinaan bidang keselamatan jalan, serta subdirektorat yang melaksanakan pembinaan bidang perencanaan teknis jalan bebas hambatan.

## Jalan Provinsi

---

1. Uji Laik Fungsi Jalan pada jalan Provinsi diselenggarakan dan diawasi oleh Penyelenggara Jalan Provinsi yaitu Gubernur. Gubernur dapat mendelegasikan tugas ini kepada Pejabat dari instansi yang bertanggung jawab pada bidang jalan.
2. Gubernur mengangkat Tim Uji Laik Fungsi Jalan Provinsi dengan memperhatikan persyaratan Tim Uji Laik Fungsi Jalan. Gubernur dapat mendelegasikan tugas ini kepada Pejabat dari instansi yang bertanggung jawab pada bidang jalan.
3. Pembiayaan pelaksanaan kelaikan fungsi jalan dibebankan kepada APBD Provinsi. Pembiayaan melingkupi antara lain pembiayaan pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan, proses sertifikasi, pelaksanaan pemantauan dan evaluasi, pengawasan, perkuatan sumber daya (manusia, alat, metode, dana, dan lain-lain) dan tata laksana/kelola, serta pemenuhan rekomendasi menuju dan mempertahankan kelaikan fungsi jalan.

Pembiayaan untuk pemenuhan rekomendasi dibebankan pada unit kerja yang berkenaan dengan rekomendasi yang terdapat pada Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan dan sesuai dengan tugas dan fungsi unit kerja tersebut.

4. Ruas jalan Provinsi yang akan dievaluasi, dipersiapkan, dan diusulkan oleh Unit Pelaksana Teknis/Unit Kerja yang mengelola langsung jalan Provinsi tersebut kepada Gubernur pada awal setiap tahun anggaran atau sebelum jalan dioperasikan untuk umum. Penetapan ruas jalan untuk dilaksanakan kelaikan fungsi jalan dapat dilaksanakan oleh Pejabat yang membidangi jalan (Kepala Dinas Pekerjaan Umum Provinsi/Kepala Dinas Bina Marga Provinsi).

5. Pemenuhan persyaratan kelaikan fungsi jalan menjadi tanggung jawab semua unsur yang terkait.
6. Kelaikan fungsi suatu ruas jalan ditetapkan oleh Gubernur dengan menerbitkan Sertifikat Laik Fungsi Jalan berdasarkan Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan. Gubernur dapat mendelegasikan tugas ini kepada pejabat lain yang ditetapkan dengan suatu surat keputusan. Mekanisme pengusulan, penerimaan, proses penetapan, penerbitan sertifikat, dan pendistribusian sertifikat diatur melalui suatu keputusan dengan berpedoman pada standar, pedoman, manual/kriteria yang diterbitkan oleh pembina jalan.

### **Jalan Kabupaten/Kota**

---

1. Uji Laik Fungsi Jalan pada jalan Kabupaten/Kota diselenggarakan dan diawasi oleh Penyelenggara Jalan Kabupaten/Kota yaitu Bupati/Walikota. Kepala Daerah dapat mendelegasikan tugas ini kepada Pejabat dari instansi yang bertanggung jawab pada bidang jalan.
2. Gubernur atas usulan Bupati/Walikota mengangkat Tim Uji Laik Fungsi Jalan Kabupaten/Kota dengan memperhatikan persyaratan Tim Uji Laik Fungsi Jalan. Gubernur dapat mendelegasikan tugas ini kepada pejabat lain yang ditunjuk.
3. Gubernur atas usulan Bupati/Walikota memerintahkan ruas jalan yang akan diuji dengan memperhatikan usulan dari Bupati/Walikota. Gubernur dapat mendelegasikan tugas ini kepada Bupati/Walikota.
4. Pembiayaan pelaksanaan kelaikan fungsi jalan dibebankan pada APBD Kabupaten/Kota. Pembiayaan melingkupi antara lain pembiayaan pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan, proses sertifikasi, pelaksanaan pemantauan dan evaluasi, pengawasan, perkuatan sumber daya



(manusia, alat, metode, dana, dan lain-lain) dan tata laksana/kelola, serta pemenuhan rekomendasi menuju dan mempertahankan kelaikan fungsi jalan.

Pembiayaan pelaksanaan ULFJ dibebankan pada APBD instansi yang bertanggung jawab pada penyediaan prasarana jalan Kabupaten/Kota. Sedangkan, biaya pemenuhan rekomendasi dari hasil ULFJ dibebankan pada masing-masing anggaran instansi yang dicantumkan pada Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan sesuai dengan tugas dan fungsi instansi-instansi tersebut.

5. Ruas-ruas jalan Kabupaten/Kota yang akan dievaluasi kelaikan fungsinya dipersiapkan dan diusulkan oleh Unit Pelaksana Teknis/Unit Kerja yang mengelola langsung ruas jalan tersebut kepada Bupati/Walikota pada awal setiap tahun anggaran atau sebelum ruas jalan dioperasikan untuk umum. Penetapan ruas jalan untuk dilaksanakan kelaikan fungsi jalan dapat dilaksanakan oleh Pejabat yang membidangi jalan, sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
6. Kelaikan Fungsi suatu ruas jalan Kabupaten/Kota ditetapkan oleh Gubernur dengan menerbitkan sertifikat laik fungsi jalan, atas usulan Bupati/Walikota, berdasarkan berita acara Evaluasi Laik Fungsi Jalan. Gubernur dapat mendelegasikan tugas ini kepada pejabat lain yang ditetapkan dengan suatu surat keputusan. Mekanisme pengusulan, penerimaan, proses penetapan, penerbitan sertifikat, dan pendistribusian sertifikat diatur melalui suatu keputusan dengan berpedoman pada standar, pedoman, manual/kriteria yang diterbitkan oleh pembina jalan.
7. Jalan desa termasuk jalan umum yang harus diuji kelaikan fungsinya dimana berdasarkan Spesifikasi Penyediaan Prasarana Jalan, jalan Desa adalah jalan Kecil dan berdasarkan fungsi jalan adalah jalan lingkungan serta merupakan bagian dari sistem jaringan jalan

Kabupaten/Kota (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Jalan).

### **3.1.2 Tahapan pelaksanaan kelaikan fungsi jalan**

Pelaksanaan kelaikan fungsi jalan menganut azas akuntabilitas, transparansi, komunikasi, dan konsultasi. Akuntabilitas adalah bahwa setiap tahapan kegiatan mempunyai seorang dan sekelompok orang yang bertanggung jawab dan bekerja dengan dasar suatu surat keputusan. Selain itu, bahwa setiap kegiatan dibiayai dengan sumber dana yang dapat dipertanggungjawabkan. Transparansi mempunyai arti bahwa hasil penilaian berupa kategori kelaikan fungsi jalan diumumkan kepada masyarakat. Dalam melaksanakan setiap tahapan, dilakukan melalui komunikasi dan konsultasi dengan penanggung jawab ruas jalan yang dinilai.

Secara umum, pelaksanaan kelaikan fungsi jalan dilakukan dalam lima tahapan kegiatan, yaitu:

- 1) Tahap persiapan** adalah penyiapan pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan secara keseluruhan. Tahapan ini dimaksudkan untuk menyiapkan segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan dari awal sampai akhir yang meliputi pembentukan dan penetapan tim, penetapan perintah ruas yang akan dinilai kelaikan fungsinya, pembentukan dan penetapan Tim Evaluasi di Unit Pelaksana Teknis (BPJN/BBPJN pada tingkat Penyelenggara Jalan Nasional) dan Tim Evaluasi Pusat di unsur Pembina (Direktorat Bina Pelaksanaan Wilayah atau Badan Pengatur Jalan Tol pada tingkat Penyelenggara Jalan Nasional), persiapan anggaran, pembagian tugas antaranggota tim, penyiapan formulir dan alat uji di lapangan, penetapan metode uji, penyediaan dokumen-dokumen pendukung penilaian, dan penyusunan rencana kerja Tim ULFJ. Selain penyiapan

untuk survei lapangan untuk uji langsung di lapangan, pada tahap persiapan ini juga dilakukan pengumpulan dan analisis dokumen pendukung untuk pengujian teknis dan dokumen administrasi penyelenggaraan jalan untuk penilaian terhadap pemenuhan persyaratan administrasi serta dokumen pendukung lainnya.

Tahap persiapan ini dilaksanakan oleh Penyelenggara Jalan. Pada Penyelenggara Jalan Nasional, tahap persiapan dilaksanakan oleh Bidang Perencanaan Balai Besar /Balai Pelaksanaan Jalan Nasional atau Badan Pengatur Jalan Tol, sesuai kewenangan masing-masing.

**2) Tahap pengujian dan penyusunan berita acara** merupakan pelaksanaan penilaian terhadap komponen yang diuji sesuai persyaratan teknis maupun administrasi, dilanjutkan dengan pengolahan data hasil uji untuk menghasilkan kesimpulan mengenai kategori kelaikan serta perumusan rekomendasi untuk pemenuhan persyaratan laik fungsi jalan dan tahun penyelesaian rekomendasi tersebut. Penilaian terhadap komponen yang diuji, dilakukan melalui pemeriksaan/pengujian dokumen dan survei lapangan untuk pengamatan/pemeriksaan/pengukuran/pengujian langsung di lapangan.

Pada tahapan ini ditetapkan mengenai waktu uji, segmentasi ruas, pelaksanaan pengamatan dan pengukuran lapangan, pengisian data lapangan, dan penyusunan berita acara.

Pengujian dan penilaian komponen dipengaruhi oleh hasil analisis data pendukung pada tahap persiapan.

Setelah pengujian dilakukan, dilaksanakan penyusunan berita acara yang sekaligus mengusulkan status kelaikan fungsi jalan, rekomendasi pemenuhan, dan waktu pemenuhan rekomendasi menuju Laik Fungsi.

Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan dilaksanakan oleh Tim Uji Laik Fungsi Jalan dan difasilitasi oleh Penyelenggara Jalan sebagaimana dijelaskan pada butir 1. Pengusulan status kelaikan fungsi jalan, rekomendasi pemenuhan atas temuan, dan waktu pemenuhan dievaluasi secara berjenjang oleh Tim Evaluasi dan Tim Evaluasi Pusat.

Kebutuhan akan keberadaan Tim Evaluasi yang berjenjang disesuaikan dengan besarnya organisasi. Tetapi, pada semua level Penyelenggara Jalan setidaknya dibutuhkan satu tingkat Tim Evaluasi yang bertugas melakukan evaluasi atas usulan Tim ULFJ mengenai status kelaikan fungsi dari ruas jalan yang diuji, usulan rekomendasi pemenuhan atas temuan, dan usulan waktu pemenuhan atas temuan menuju Laik Fungsi.

Penjenjangan evaluasi dimaksudkan antara lain untuk:

- memverifikasi usulan rekomendasi pemenuhan dan tahun pemenuhan laik fungsi agar sesuai dengan rencana program Penyelenggara Jalan keseluruhan;
- melakukan pemuktahiran data atau informasi terhadap rencana penanganan suatu ruas jalan oleh Unit Pelaksana Teknis atau Penyelenggara Jalan sehingga usulan rekomendasi dan tahun pemenuhan tidak jauh menyimpang.

Pada suatu kondisi, Uji Laik Fungsi Jalan dan pelaksanaan penyusunan Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan untuk sejumlah ruas jalan, tidak dilakukan dalam satu tahun anggaran. Sehingga perubahan kondisi dari ruas-ruas jalan tersebut dapat saja terjadi akibat dari dilaksanakan penanganan ruas jalan sebelum sertifikat diterbitkan. Perubahan informasi tersebut perlu difasilitasi oleh penyelenggara pelaksanaan ULFJ dengan melakukan evaluasi atas usulan rekomendasi dan usulan tahun pemenuhan penyelesaian rekomendasi

tersebut. Evaluasi tersebut akan dilaksanakan pada level Tim Evaluasi dan atau Tim Evaluasi Pusat.

Perubahan atas usulan perlu direkam sebagai pertanggungjawaban tim yang melaksanakan evaluasi. Perubahan perlu direkam di dalam Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan, karena kondisi termuktahir ini yang akan menjadi penilaian akhir terhadap komponen yang diuji. Kondisi termuktahir ini menjadi dasar bagi tindak lanjut penanganan oleh Penyelenggara Jalan.

Untuk mempermudah dalam menghimpun data perubahan, perekaman oleh Tim Evaluasi/Pusat dilakukan menggunakan formulir yang tercantum pada Lampiran III Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan yang telah dimodifikasi. Setiap perubahan kondisi yang terjadi pada jenjang evaluasi direkam pada formulir tersebut, dengan mencatumkan rekam gambar (foto), identitas lokasi dan waktu pengambilan gambar. Formulir yang dimaksud dapat dilihat pada Lampiran 8.

Hasil verifikasi dapat saja mengakibatkan usulan status kelaikan fungsi jalan dari suatu komponen menjadi berubah.

Tugas Tim Evaluasi/Pusat adalah termasuk mengevaluasi usulan Tim ULFJ atas persyaratan teknis yang diturunkan atau Lt. Penjelasan detail mengenai persyaratan teknis yang diturunkan dapat dilihat pada BAB 4.

- 3) Tahap sertifikasi** merupakan penerbitan Sertifikat Laik Fungsi Jalan termasuk Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan oleh Penyelenggara Jalan. Pada Penyelenggara Jalan Nasional, sertifikat akan diterbitkan apabila proses evaluasi oleh Tim Evaluasi dan Tim Evaluasi Pusat telah selesai dilaksanakan. Pembuktian telah selesainya proses evaluasi adalah dengan dibubuhkannya paraf oleh Sekretaris

Direktorat Jenderal Bina Marga, Direktur Bina Pelaksanaan Wilayah, Ketua/Koordinator Tim Evaluasi Pusat, Kepala Subdirektorat Sistem Pengendalian Wilayah, Kepala Subdirektorat Wilayah, dan Kepala Subdirektorat yang membidangi pembinaan keselamatan jalan pada lembar sertifikat yang akan ditandatangani oleh Direktur Jenderal Bina Marga atas nama Menteri Pekerjaan Umum.

Penerbitan Sertifikat dan Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan untuk ruas jalan eksisting (ruas jalan yang telah beroperasi sebelum diberlakukannya Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 11/PRT/M/2010) dilakukan setelah selesainya proses evaluasi oleh Tim Evaluasi/Pusat, tanpa menunggu dipenuhinya rekomendasi. Ruas jalan yang berkategori Laik Fungsi Bersyarat (Ls) tetap dapat dioperasikan untuk umum sambil diperbaiki atau ditingkatkan untuk memenuhi Laik Fungsi.

Sedangkan, penerbitan Sertifikat dan Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan untuk segmen/ruas jalan baru (segmen/ruas jalan yang akan dioperasikan setelah diberlakukannya Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 11/PRT/M/2010) dilakukan setelah selesainya pemenuhan terhadap temuan dari hasil ULFJ. Ruas jalan ini harus mendapatkan kategori Laik Fungsi sebelum dinyatakan dapat dibuka untuk umum.

- 4) **Tahap publikasi** merupakan tahapan ketika Sertifikat Laik Fungsi Jalan yang sudah diterbitkan harus dipublikasikan oleh Menteri Pekerjaan Umum kepada masyarakat umum. Hal ini sesuai dengan ketentuan pada Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Seluruh ruas jalan *non* Nasional yang telah diuji dan bersertifikat dilaporkan pada setiap akhir tahun anggaran kepada Menteri Pekerjaan Umum melalui Direktur Jenderal Bina Marga oleh Gubernur.

#### 5) Tahap pengawasan (evaluasi dan pencapaian kelaikan fungsi)

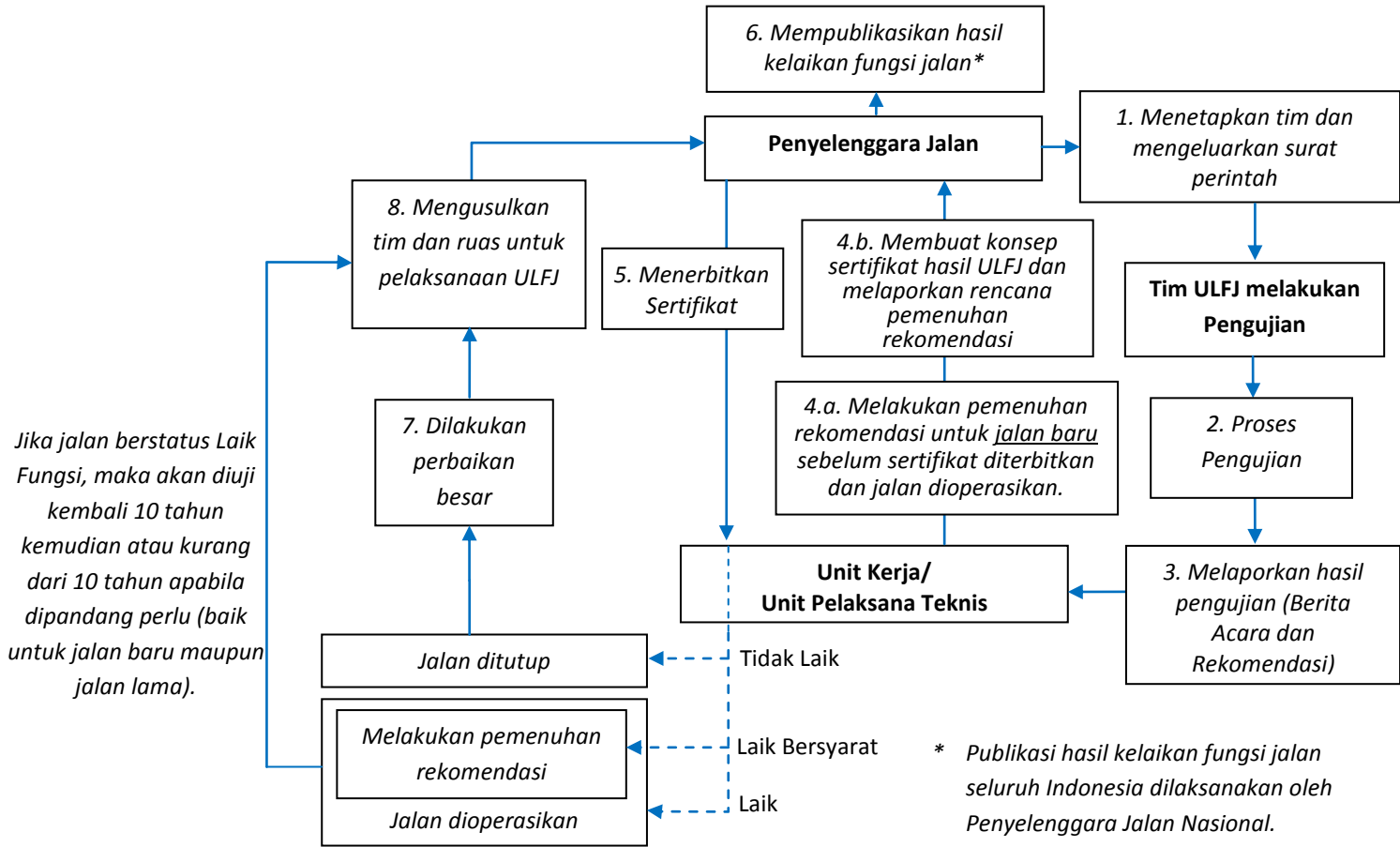
merupakan tahap evaluasi dan pemenuhan terhadap hasil Uji Laik Fungsi Jalan dimana Penyelenggara Jalan menindaklanjuti hasil pengujian Laik Fungsi Jalan dalam bentuk penyusunan Peta Kondisi Kelaikan Fungsi Jalan, penyusunan program dan anggaran untuk pemenuhan rekomendasi, pemenuhan rekomendasi, pemantauan dan evaluasi pelaksanaan pemenuhannya, evaluasi untuk pelaksanaan ULFJ kembali lagi, pelaksanaan ULFJ kembali, dan seterusnya sebagaimana suatu lingkaran siklus yang tidak terputus.

Dalam tahapan ini, selain melaksanakan penyusunan Peta Kondisi Kelaikan Fungsi Jalan, Penyelenggara Jalan perlu menyusun Peta Rencana Pemenuhan Kelaikan Fungsi Jalan. Kedua peta tersebut digunakan sebagai bentuk pelaporan dalam rangka pemantauan dan evaluasi pelaksanaan Kelaikan Fungsi Jalan secara menyeluruh.

Rencana pemenuhan dilengkapi dengan daftar pekerjaan atau kegiatan yang mendukung pemenuhan suatu ruas jalan sebagaimana tertera pada sertifikat laik fungsi jalan untuk ruas jalan tersebut.

Cara penyusunan Peta Kondisi Kelaikan Fungsi Jalan, Peta Rencana Pemenuhan Kelaikan Fungsi Jalan, dan daftar kegiatan dapat dilihat pada Lampiran 7.

Prosedur pelaksanaan Kelaikan Fungsi Jalan secara umum dilakukan dengan proses seperti yang ditampilkan pada **Gambar 3.1**.



**Gambar 3.1** Prosedur Pelaksanaan Kelaikan Fungsi Jalan Secara Umum



## 3.2 TAHAP PERSIAPAN

Tahap persiapan dimulai dari penetapan tim yang akan melakukan penilaian dan ruas jalan yang akan dinilai. Tim ULFJ dan ruas jalan yang akan dinilai ditetapkan melalui Surat Keputusan dan Surat Perintah Penyelenggara Jalan setelah mendapatkan usulan dari Unit Pelaksana Teknis/Unit Kerja yang berada di bawah Penyelenggara Jalan tersebut. Tim ULFJ dan ruas jalan *non* Nasional yang akan dinilai, ditetapkan oleh Kepala Daerah sebagaimana dijelaskan pada butir 3.1 di atas. Tim yang melaksanakan ULFJ bersifat independen, dan semua personil di dalam tim tidak ada yang memiliki kepentingan terhadap ruas yang akan dinilai, yaitu tidak terlibat langsung dalam pekerjaan ruas jalan tersebut pada saat perencanaan dan pengelolaan (pemeliharaan/pembangunan). Tim ULFJ melaksanakan penilaian setelah mendapatkan Surat Perintah dari Penyelenggara Jalan. Contoh Surat Keputusan penetapan Tim ULFJ dan Surat Perintah dapat dilihat pada Lampiran 1.a, 1.b dan 2.

### 3.2.1 Pembentukan Tim Uji Laik Fungsi Jalan

Tim yang melaksanakan Uji Laik Fungsi Jalan terdiri atas unsur Penyelenggara Jalan, unsur Penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan unsur Kepolisian Republik Indonesia. Jumlah tim terdiri atas minimal 5 (lima) orang, yaitu:

1. seorang ketua merangkap anggota,
2. seorang sekretaris merangkap anggota, dan
3. paling sedikit 3 (tiga) orang anggota.

Ketua tim ULFJ adalah pejabat struktural dari Penyelenggara Jalan yang memiliki kualifikasi dan kompetensi yang dipersyaratkan dan telah mengikuti *workshop /training* Uji Laik Fungsi Jalan. Sedangkan anggota Tim ULFJ dapat ditetapkan berdasarkan nama dan atau jabatan yang memiliki kualifikasi dan kompetensi yang dipersyaratkan (sesuai dengan

yang dicantumkan pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 11/PRT/M/2010) serta telah mengikuti *workshop/training* Uji Laik Fungsi Jalan yang dibuktikan dengan surat keterangan (untuk yang mengikuti *workshop*) atau sertifikat (untuk yang mengikuti *training*).

Ketentuan dalam pembentukan Tim Uji Laik Fungsi Jalan antara lain sebagai berikut:

- a. Penyelenggara Jalan menyurati Penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Kepolisian RI untuk memohon personil sebagai anggota Tim ULFJ.
- b. Ketua Tim berasal dari unsur Penyelenggara Jalan, seperti Direktorat Jenderal Bina Marga untuk jalan Nasional, Badan Pengatur Jalan Tol untuk jalan Tol, Dinas Pekerjaan Umum/Bina Marga Provinsi/Kabupaten/Kota untuk jalan Provinsi/Kabupaten/Kota, atau instansi Penyelenggara Jalan Daerah.
- c. Sekretaris dan anggota tim berasal dari unsur Penyelenggara Jalan, unsur Penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Kementerian Perhubungan, Dinas Perhubungan atau instansi Penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah tergantung pada status ruas jalan), serta unsur Kepolisian RI.
- d. Seluruh anggota Tim Uji Laik Fungsi Jalan, termasuk ketua dan sekretaris, tidak dapat diangkat dari unsur yang terlibat langsung dengan ruas jalan yang akan dinilai kelaikan fungsi jalannya, baik secara teknis maupun administrasi.
- e. Kualifikasi Tim Uji Laik Fungsi Jalan terdiri atas para ahli jalan yang meliputi disiplin keilmuan antara lain:
  - teknik jalan, geoteknik jalan, teknik jembatan, teknik lalu lintas/transportasi dan lingkungan jalan,

- administrasi teknik jalan,
- administrasi dokumen jalan,
- memahami dokumen lingkungan dan aspek legalitasnya,
- memahami dokumen petunjuk, perintah, dan larangan dalam pengaturan lalu lintas bagi semua perlengkapan jalan serta aspek legalitasnya,
- memahami dokumen penetapan status jalan dan aspek legalitasnya,
- memahami dokumen penetapan kelas jalan dan aspek legalitasnya,
- memahami dokumen penetapan kepemilikan tanah dan aspek legalitasnya, serta
- memahami dokumen penetapan leger jalan dan aspek legalitasnya.

Yang dimaksud dengan ahli dijelaskan dalam Daftar Istilah.

- f. Jika persyaratan kompetensi anggota tim sulit untuk dipenuhi, Penyelenggara Jalan dapat mengangkat tenaga ahli dari unsur-unsur lembaga penelitian jalan, perguruan tinggi, asosiasi ahli jalan, dan/atau unsur lain yang memenuhi kriteria keahlian sebagai narasumber.
- g. Tim ULFJ melakukan penilaian terhadap ruas jalan sesuai dengan Surat Perintah yang dikeluarkan oleh Penyelenggara Jalan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

### Kompetensi Tim Uji Laik Fungsi Jalan

---

Kompetensi yang harus dimiliki oleh Tim Uji Laik Fungsi Jalan meliputi kompetensi teknis jalan dan kompetensi administrasi jalan. Setiap anggota

tim diharapkan memiliki satu atau lebih bidang kompetensi sebagai dasar untuk melakukan Uji Laik Fungsi Jalan.

Persyaratan kompetensi teknis untuk anggota Tim Uji Laik Fungsi Jalan meliputi:

- a. Paham di bidang perkerasan jalan,
- b. Paham di bidang geoteknik jalan,
- c. Paham di bidang geometrik,
- d. Paham di bidang teknik lalu lintas,
- e. Paham di bidang bangunan pelengkap jalan,
- f. Paham di bidang perlengkapan jalan,
- g. Paham manajemen dan rekayasa lalu lintas,
- h. Paham lokasi-lokasi rawan kecelakaan atau kejadian kecelakaan,
- i. Paham penegakan hukum lalu lintas.

Persyaratan kompetensi administrasi jalan untuk anggota Tim Uji Laik Fungsi Jalan meliputi:

- a. Paham terhadap dokumen status jalan dan aspek legalitasnya,
- b. Paham terhadap dokumen kelas jalan dan aspek legalitasnya,
- c. Paham terhadap dokumen penetapan petunjuk, perintah, dan larangan dalam pengaturan lalu lintas dan aspek legalitasnya,
- d. Paham terhadap dokumen kepemilikan tanah Rumija dan aspek legalitasnya,
- e. Paham terhadap dokumen leger jalan dan aspek legalitasnya,
- f. Paham terhadap dokumen lingkungan dan aspek legalitasnya.

## Tugas Tim Uji Laik Fungsi Jalan

---

Tugas Tim Uji Laik Fungsi Jalan secara umum meliputi hal-hal sebagai berikut:

- a. melaksanakan Uji Laik Fungsi Jalan berdasarkan surat penetapan Tim Uji Laik Fungsi Jalan, surat perintah pengujian yang menetapkan ruas-ruas jalan yang harus diuji sesuai waktu pelaksanaan yang ditetapkan, dan biaya pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan yang disediakan oleh Penyelenggara Jalan;
- b. menyusun berita acara hasil pengujian yang berisi rekomendasi kelaikan dan upaya perbaikan yang harus dilakukan serta usulan tahun pemenuhan rekomendasinya; dan
- c. melaporkan berita acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan kepada Unit Pelaksana Teknis/Unit Kerja dalam hal ini unsur Perencanaan.

Pembagian tugas Tim ULFJ pada tahap Uji Laik Fungsi Jalan adalah sebagai berikut:

- a. Unsur Penyelenggara Jalan (Ditjen Bina Marga, Badan Pengatur Jalan Tol, Dinas PU/Bina Marga Provinsi/Kabupaten/Kota, atau instansi Penyelenggara Jalan Daerah) melakukan pengujian/penilaian terhadap persyaratan teknis dan persyaratan administrasi untuk penilaian yang difokuskan kepada :
  - A.1. Teknis Geometrik Jalan,
  - A.2. Teknis Struktur Perkerasan Jalan,
  - A.3. Teknis Struktur Bangunan Pelengkap Jalan,
  - A.4. Teknis Pemanfaatan Bagian-bagian Jalan,
  - A.6a. Teknis Perlengkapan Jalan yang Terkait Langsung dengan Pengguna Jalan,
  - A.6b. Teknis Perlengkapan Jalan yang Tidak Terkait Langsung dengan Pengguna Jalan,
  - B.2. Dokumen penetapan status jalan,

- B.3. Dokumen penetapan kelas jalan,
  - B.4. Dokumen penetapan kepemilikan tanah,
  - B.5. Dokumen penetapan lebar jalan, dan
  - B.6. Dokumen AMDAL (Dokumen Lingkungan).
- b. Unsur Penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau Penyelenggara Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Kementerian Perhubungan, Dinas Perhubungan atau instansi Penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah) melakukan pengujian/penilaian terhadap persyaratan teknis dan persyaratan administrasi untuk penilaian yang difokuskan kepada:
- A.5. Teknis Penyelenggaraan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas,
  - A.6.a. Teknis Perlengkapan Jalan yang Terkait Langsung dengan Pengguna Jalan, dan
  - B.1. Dokumen penetapan petunjuk, perintah, dan larangan dalam pengaturan lalu lintas bagi semua perlengkapan jalan.
- c. Unsur Kepolisian RI membantu menilai formulir A.6.b untuk komponen fasilitas perlengkapan keamanan bagi pengguna jalan serta memberikan informasi seperti lokasi rawan kecelakaan dan rawan kemacetan.

Pengetahuan lokasi rawan kecelakaan dan rawan kemacetan akan menjadi dasar untuk dilakukannya pemeriksaan dan pemberian rekomendasi yang lebih detail.

#### Data Hasil Uji Laik Fungsi Jalan

---

***“Semua informasi, baik yang diberikan kepada Tim Uji Laik Fungsi Jalan ataupun yang dikumpulkan oleh Tim Uji Laik Fungsi Jalan bersifat rahasia dan menjadi milik penyelenggara jalan”***

Semua data yang dihasilkan selama pelaksanaan ULFJ dan kelaikan fungsi jalan menjadi milik Penyelenggara Jalan. Data ini bersifat rahasia kecuali informasi kategori atau status suatu ruas jalan yang tercantum pada sertifikat kelaikan fungsi jalan. Artinya, data tersebut tidak boleh disebarluaskan, hanya digunakan untuk keperluan internal sebagai dasar dalam pelaksanaan pemenuhan rekomendasi, pengawasan pelaksanaan kelaikan fungsi jalan, serta pelaksanaan pemantauan dan evaluasi pelaksanaan kelaikan fungsi jalan.

Untuk pihak lain, selain Penyelenggara Jalan, yaitu instansi yang bertanggung jawab pada bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Kepolisian RI, dokumen yang disampaikan adalah ringkasan rekomendasi dari Berita Acara yang sesuai dengan tanggung jawab dan tugas masing-masing instansi. Dokumen yang diserahkan adalah dalam rangka pemenuhan rekomendasi untuk menuju dan atau mempertahankan kategori Laik Fungsi.

### **3.2.2 Data Utama dan Pendukung**

#### **Data utama**

Data utama merupakan data yang harus ada untuk penilaian persyaratan administrasi. Data tersebut adalah:

1. Dokumen penetapan status jalan;
2. Dokumen kelas jalan;
3. Dokumen penetapan petunjuk, perintah, dan larangan dalam pengaturan lalu lintas;
4. Dokumen kepemilikan tanah Rumija;
5. Dokumen leger jalan;
6. Dokumen lingkungan.

Keenam data utama di atas disediakan oleh unit penyelenggara ULFJ sebelum dilaksanakannya ULFJ. Apabila data tidak tersedia pada unit

tersebut, perlu dipastikan oleh penyelenggara ULFJ bahwa data dapat diperoleh pada saat Tim ULFJ melakukan survei lapangan.

Tiga jenis data utama yaitu status jalan, kelas jalan, dan dokumen leger jalan termuktahir diperlukan oleh Tim ULFJ dalam menilai ruas jalan secara teknis untuk menjamin terpenuhinya keselamatan jalan. Tiga jenis data ini hendaknya dipunyai oleh Tim ULFJ sebelum dilaksanakan penilaian karena status jalan yang menunjukkan fungsi jalan serta kelas jalan yang dipadukan dengan data lalu lintas adalah faktor yang dipertimbangkan dalam menentukan kriteria keselamatan.

Ruas jalan yang tidak mempunyai fungsi dan status tidak dapat dinilai. Apabila kelas jalan untuk ruas jalan yang akan dinilai belum ditetapkan oleh Penyelenggara Jalan, tim ULFJ dapat menggunakan data kelas jalan yang terdapat pada dokumen perencanaan sebagai dasar penilaian.

### Data Pendukung

Data pendukung merupakan data yang dapat membantu Tim ULFJ dalam melaksanakan penilaian persyaratan teknis. Dokumen tersebut antara lain:

- a. Dokumen leger jalan;
- b. Desain Teknis Rinci (*Detailed Engineering Design*, DED);
- c. Gambar Teknis Terbangun (*As-built Drawing*);
- d. Dokumen Penerimaan Pekerjaan DED;  
dokumen ini adalah dokumen-dokumen yang dibutuhkan dalam menyusun DED, yaitu data topografi, trase jalan, data LHRT, dan lain-lain; dan
- e. Dokumen lain yang sesuai, antara lain:
  - 1) data hasil survei kondisi jembatan (contoh : menggunakan BMS) termuktahir,
  - 2) data hasil survei kondisi jalan (contoh : menggunakan IRMS) termuktahir, dan
  - 3) data kecelakaan termuktahir.



Untuk ruas jalan Nasional, data IRMS dan data kondisi bangunan pelengkap jalan dapat diperoleh melalui situs [www.psek.web.id](http://www.psek.web.id). Untuk dapat mengakses situs ini, diperlukan kunci akses yang dapat diperoleh dari Direktorat Bina Program.

Apabila terdapat segmen baru dari suatu ruas jalan diuji kelaikan fungsinya, sedikitnya pengetahuan mengenai geometri ruas jalan secara keseluruhan, manajemen lalu lintas pada ruas jalan eksisting, jenis perambuan yang terpasang di ruas jalan termasuk pada segmen baru perlu dimiliki dan dipahami oleh Tim ULFJ. Berdasarkan informasi-informasi tersebut, penilaian terhadap unsur koordinasi antara geometri segmen lama dengan geometri segmen baru serta penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas termasuk perambuan dan pemarkaan pada segmen baru dapat dilakukan secara komprehensif.

Serupa halnya dengan penilaian suatu ruas jalan yang mempunyai simpangan dengan jalan yang dikelola oleh unit/penyelenggara jalan lainnya, informasi mengenai hal-hal yang disebutkan di atas perlu dipunyai dan dipahami oleh Tim ULFJ.

Penilaian kelaikan fungsi jalan suatu ruas jalan menghasilkan ruas jalan yang berkeselamatan secara individu, dan harus dipertimbangkan bahwa ruas jalan secara individu ini mampu memberikan kontribusi keselamatan kepada jaringan jalan dalam satu sistem jaringan.

### **3.3. TAHAP PENILAIAN DAN PENYUSUNAN BERITA ACARA UJI DAN EVALUASI LAIK FUNGSI JALAN**

Setelah Surat Perintah Tugas diterbitkan, Tim ULFJ melaksanakan rapat koordinasi untuk menyusun rencana pelaksanaan yang meliputi waktu pelaksanaan, metode pelaksanaan, biaya serta peralatan yang

diperlukan kemudian mengusulkannya kepada fasilitator penyelenggara ULFJ.

### **3.3.1 Azas yang dianut dalam Pelaksanaan ULFJ**

Pelaksanaan ULFJ menganut azas akuntabilitas, transparansi, komunikasi, dan konsultasi, yaitu:

- a. Penilaian terhadap suatu ruas jalan baru maupun eksisting dimulai dengan Rapat Pembukaan yang difasilitasi oleh fasilitator penyelenggaraan ULFJ, dan dihadiri oleh:
  1. Perencana dan atau penanggung jawab desain jalan baru atau perencana jalan eksisting,
  2. Pelaksana pembangunan jalan baru dan penanggung jawab pembangunan jalan baru (PPK dan Satker Pelaksana) atau PPK dan Satker yang mengelola jalan eksisting yang akan diuji,
  3. Perwakilan Unit Kerja/Unit Pelaksana Teknis yang membawahi pembangunan jalan baru tersebut,
  4. Unsur pembina ruas jalan yang diuji,
  5. Unsur penyelenggara LLAJ pada daerah dimana ruas jalan baru tersebut berada,
  6. Tim ULFJ.

Rapat Pembukaan dibuka dan dipimpin oleh pejabat yang berasal dari unsur Unit Kerja/Unit Pelaksana Teknis yang membawahi pembangunan jalan baru atau jalan eksisting tersebut. Ketua Tim ULFJ menjelaskan maksud pelaksanaan ULFJ. Penanggung jawab pembangunan jalan baru menjelaskan kondisi pekerjaan jalan sampai dengan saat ini. Atau penanggung jawab jalan eksisting menjelaskan kondisi jalan saat ini termasuk kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan pada tahun anggaran berjalan atau rencana penanganan di tahun mendatang. Diskusi, konsultasi, serta

pengajuan pendampingan dari unsur pelaksana pembangunan jalan baru atau penanggung jawab ruas jalan oleh Tim ULFJ selama survei lapangan dilakukan saat Rapat Pembukaan ini.

- b. Pengumpulan dokumen dan penilaian dokumen serta survei lapangan dalam rangka penilaian.
- c. Rapat Penutupan. Rapat ini difasilitasi dan dihadiri oleh unsur-unsur yang telah dijelaskan pada butir a Rapat Pembukaan. Pada rapat ini, Tim ULFJ menyampaikan hasil sementara dari penilaian. Pada tahapan ini dilakukan diskusi, konsultasi termasuk konfirmasi dari Tim ULFJ kepada pihak-pihak Perencana, Pelaksana, maupun penanggung jawab ruas jalan.
- d. Tim ULFJ menyusun laporan hasil pelaksanaan penilaian dan menyusun Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan untuk disampaikan kepada fasilitator penyelenggara ULFJ.
- e. Fasilitator penyelenggara ULFJ menindaklanjuti dengan melakukan evaluasi atas usulan dari Tim ULFJ secara berjenjang.

### **3.3.2 Pelaksanaan Pengujian Administrasi**

Pengujian administrasi dilakukan terhadap data utama. Tim ULFJ harus mendapatkan semua data utama/dokumen yang akan dinilai sebagai pemenuhan persyaratan administrasi. Data utama yang akan dinilai disediakan oleh Unit Pelaksana Teknis/Unit Kerja yang membawahi jalan tersebut dan difasilitasi oleh fasilitator penyelenggara ULFJ. Penjelasan terkait data/dokumen untuk persyaratan administrasi lebih detail dijelaskan pada BAB 4.

### **3.3.3 Pelaksanaan Pengujian Teknis**

#### **Analisis data utama dan data pendukung**

Sebelum melaksanakan pengujian terhadap persyaratan teknis untuk ruas jalan yang dicantumkan pada Surat Perintah ULFJ, Unit Kerja yang memfasilitasi pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan harus menyiapkan data utama dan data pendukung/dokumen pendukung.

Data utama dan pendukung yang diperoleh kemudian dianalisis oleh Tim ULFJ sebelum melakukan survei di lapangan untuk melakukan penilaian. Selain untuk melakukan penilaian, tujuannya adalah agar Tim ULFJ mempunyai informasi awal dan gambaran kondisi ruas jalan yang akan dilakukan survei langsung di lapangan. Hal ini akan sangat membantu tim dalam menentukan jadwal, metode pembagian segmen, metode ULFJ, kebutuhan alat, titik-titik (lokasi-lokasi) yang perlu diverifikasi langsung dan disurvei lebih rinci di lapangan. Sangat umum dilakukan bahwa Tim ULFJ akan melakukan penilaian langsung di lapangan sepanjang ruas jalan yang diuji.

#### **Pelaksanaan survei lapangan**

Pelaksanaan survei lapangan dapat dilakukan dengan beberapa metode yang disesuaikan dengan karakteristik ruas jalan yang akan diuji, alokasi waktu, dan ketersediaan peralatan. Pada prinsipnya, setiap pelaksana/Tim Uji Laik Fungsi Jalan dapat mengembangkan metode yang berbeda, selama pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan yang dilakukan tidak bertentangan dengan ketentuan pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan.

Metode yang digunakan dalam pelaksanaan uji lapangan dapat dilakukan dengan 2 (dua) cara yaitu pelaksanaannya dapat dilakukan oleh 1 (satu) tim (Tim ULFJ saja) atau dengan 2 (dua) tim (Tim ULFJ sebagai Tim

Inti dan dibantu Tim Pendukung). Penjelasan metode tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Metode 1 (satu) tim adalah pelaksanaan uji dan survei lapangan yang dilakukan oleh Tim Inti Uji Laik Fungsi Jalan yang terdiri atas minimal 5 (lima) orang dari tiga unsur (Penyelenggara Jalan, Penyelenggara LLAJ, dan Kepolisian RI). Tim ini melakukan penilaian terhadap dokumen utama sesuai persyaratan administrasi Laik Fungsi dan melaksanakan survei lapangan untuk melakukan pengamatan dan pemeriksaan/pengukuran komponen-komponen yang dinilai sesuai dengan persyaratan teknis. Pada saat uji di lapangan, Tim ini dapat merumuskan langsung secara umum kondisi dan kategori kelaikan fungsi ruas jalan.
- b. Metode dengan 2 (dua) tim adalah pelaksanaan ULFJ yang dilakukan oleh 2 tim yaitu Tim Inti dan Tim Pendukung. Tim Inti adalah tim ULFJ yang terdiri dari Penyelenggara Jalan, Penyelenggara LLAJ, dan Kepolisian RI serta bekerja atas surat keputusan dari pejabat berwenang dari Penyelenggara Jalan. Sedangkan Tim Pendukung adalah sekelompok personil yang diangkat dengan surat keputusan oleh fasilitator penyelenggara ULFJ (pada tingkat Nasional adalah bidang Perencanaan Balai Besar/Balai Pelaksanaan Jalan Nasional) yang mempunyai tugas, umumnya, melakukan survei di lapangan untuk mengamati dan mengukur komponen-komponen yang dinilai serta memeriksa dokumen-dokumen yang disyaratkan pada persyaratan administrasi laik fungsi jalan. Hasil kegiatan Tim Pendukung diserahkan kepada Tim Inti untuk diperiksa, dievaluasi, diusulkan kategorinya, diusulkan rekomendasi apabila ditemukan kategori Laik Fungsi (L), Laik Bersyarat (Ls) dan Tidak Laik (T), serta diusulkan tahun pemenuhan menuju Laik Fungsi. Tim Pendukung ini dibentuk oleh Unit Pelaksana Teknis dan bertanggung jawab kepada fasilitator penyelenggara ULFJ dan bertugas dengan menggunakan

sumber pembiayaan APBN/APBD melalui kegiatan kontraktual atau swakelola. Secara teknis, Tim Pendukung ini bertanggung jawab kepada tim ULFJ, tetapi secara administratif bertanggung jawab kepada Unit Pelaksana Teknis yang mengangkatnya.

Setiap metode memiliki kelebihan dan kekurangan sehingga pemilihan metode pelaksanaan ULFJ perlu dipertimbangkan dengan baik dan disesuaikan dengan kondisi yang ada.

Kondisi dan karakteristik suatu ruas jalan tidak selamanya seragam atau homogen. Suatu ruas jalan dapat terdiri atas beberapa karakteristik, seperti tipe jalan, kondisi geometri, tipe perkerasan, tipe bangunan pelengkap jalan, dan jumlah lajur-jalur, sumber pendanaan, dan penanggung jawabnya. Untuk mempermudah pengisian formulir dan rencana pemenuhannya untuk suatu ruas yang diuji, apabila memiliki banyak karakteristik, perlu dibagi menjadi beberapa segmen.

Setiap segmen dalam suatu ruas harus diuji satu per satu sehingga dalam pengujian satu ruas akan terdiri atas beberapa set formulir pengisian sesuai dengan jumlah segmennya. Hal ini dilakukan agar pengujian betul-betul dapat dilakukan dengan detail dan terperinci sehingga pemenuhan rekomendasinya dapat dilakukan dengan baik dan tepat sasaran.

Penentuan pembagian jenis segmen ruas jalan yang akan dinilai mengikuti ketentuan antara lain:

- a. tipe jalan: perkotaan, *suburban*, dan antarkota;
- b. tipe medan: datar, perbukitan, dan pegunungan;
- c. jumlah lajur dan jalur jalan;
- d. tipe perkerasan jalan: aspal, beton, tidak berpenutup;
- e. geometrik jalan lurus dan banyak kelokan;
- f. ada atau tidaknya median atau pemisah;

- g. jenis segmen yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan, di bawah permukaan tanah, jembatan, terowongan, *flyover*, *underpass*;
- h. sumber dana untuk setiap segmen pembangunan jalan (apabila merupakan jalan baru);
- i. Penanggung Jawab untuk setiap segmen pembangunan jalan.

Kondisi butir h dan i di atas, sangat mungkin terjadi pada pembangunan jalan Tol. Apabila pembangunan satu ruas jalan tol dilaksanakan melalui sumber pendanaan yang berbeda dengan penanggung jawab yang berbeda pula. Sebagai contoh, ruas jalan Tol dibagi atas segmen dengan pembangunan melalui APBN dan Investor, penanggung jawab pelaksanaan kelaikan fungsi jalan untuk kondisi tersebut adalah Direktorat Jenderal Bina Marga melalui Balai Besar/Balai Pelaksanaan Jalan Nasional dan Badan Pengatur Jalan Tol melalui Badan Usaha Jalan Tol. Pertimbangan lain dapat diberlakukan dalam rangka efisiensi. Pengaturan lain dapat diberlakukan oleh Penyelenggara Jalan Nasional, yaitu penyelenggaraan ULFJ dilaksanakan oleh satu unit dan penandatanganan sertifikat kelaikan fungsi jalan dilakukan oleh satu orang pejabat.

### Pemilihan Waktu Survei Lapangan

---

Pemilihan waktu uji di lapangan dilakukan setelah adanya koordinasi antaranggota Tim Uji Laik Fungsi Jalan. Tim ULFJ merencanakan waktu pelaksanaan uji di lapangan secara detail agar pelaksanaan uji di lapangan terlaksana secara efisien dan efektif. Survei lapangan direkomendasikan juga dilaksanakan pada kondisi ekstrim (hujan atau gelap). Dalam prosesnya, Tim Uji Laik Fungsi Jalan hendaknya mempersiapkan permohonan surat persetujuan rencana pelaksanaan survei lapangan kepada Penyelenggara Jalan.

Sebelum Penyelenggara Jalan mengeluarkan surat perintah pelaksanaan dan tim melaksanakan pengujian, Penyelenggara Jalan terlebih dahulu memberi tahu penanggung jawab ruas jalan (pada ruas jalan Nasional adalah Pejabat Pembuat Komitmen/PPK) yang akan diuji. Hal ini untuk mengantisipasi agar PPK mempersiapkan ruas jalannya sehingga tidak mempunyai kondisi yang memungkinkan terjadinya hasil pengujian yang berstatus Tidak Laik, seperti jalan putus akibat longsor, dan sebagainya.

### Penetapan Fokus Pengujian

---

Langkah yang dilakukan meliputi hal-hal berikut:

1. Kenali dan kuasai terlebih dahulu kondisi ruas jalan, fungsi dan status ruas jalan, kelas jalan, jumlah lajur dan jalur jalan, potongan melintang jalan tipikal, serta informasi Lalu Lintas Harian Rata-rata atau LHRT dalam Satuan Mobil Penumpang/hari atau SMP/Hari, kecepatan rencana, dan informasi relevan lainnya seperti adanya rencana pembangunan infrastruktur lain yang mungkin akan mempengaruhi lalu lintas serta titik-titik rawan kecelakaan dan rawan kemacetan. Data LHRT yang digunakan harus yang termuktahir/terbaru. Lakukan diskusi dengan PPK/Penanggung Jawab pemeliharaan jalan/Pelaksana pembangunan jalan (atau diskusi dengan Perencana/Konsultan perencana terkait dengan difasilitasi oleh penanggung jawab ruas). Jika tersedia, pelajari gambar teknis ruas jalan tersebut (DED atau *as built drawing*).
2. Ruas jalan yang diuji kelaikannya dapat dibagi menjadi beberapa segmen yang ditentukan oleh keseragamannya fisiknya atau penanggung jawab pembangunan atau sumber dana pembangunannya. Contoh: satu segmen 2 lajur 2 arah, dipisahkan



dengan segmen lain yang 4 lajur 2 arah. Segmen jembatan dipisahkan dengan segmen jalan, dan lain-lain.

3. Segmentasi ini disketsa dan diberi tanda dengan *station* kilometer (Sta. km dan koordinat) pada awal dan akhir segmen.
4. Buat sketsa jalan dan bagi ruas jalan dalam beberapa segmen (apabila dibutuhkan sesuai dengan penjelasan butir 3).
5. Hitung jumlah anggota Tim Uji Laik Fungsi dan tenaga pembantu/pencatat (jika ada) yang akan melakukan penilaian dan survei lapangan. Beri penjelasan singkat kepada tenaga pembantu tentang tugasnya. Tenaga pembantu ini dapat saja adalah Tim Pendukung.
6. Siapkan peralatan yang akan digunakan: formulir uji, alat pencatat, kamera atau alat rekam gambar lainnya (*video camera*), alat ukur dimensi termasuk kemiringan, mistar *waterpass*, *speed gun*, rompi keselamatan, alat *reflectometer* untuk rambu/marka, alat pengukur intensitas cahaya dan sebagainya.

## Survei Lapangan

---

Pelaksanaan pengukuran, pengamatan atau survei lapangan dimaksudkan untuk menilai komponen-komponen jalan dan mengumpulkan data dan masukan mengenai kondisi eksisting dan operasional segmen ruas jalan. Survei lapangan dilakukan dengan mengikuti langkah-langkah sebagai berikut.

1. Tim ULFJ melakukan perjalanan dari titik awal sampai dengan titik akhir ruas jalan agar dapat melakukan pembagian segmen. Tim ULFJ dalam melakukan perjalanan ini menggunakan alat bantu rekam kondisi visual jalan untuk mempermudah dalam membagi segmen.

2. Lakukan pembagian segmen.
3. Pengukuran/pengamatan/survei dapat dimulai di awal atau akhir segmen dan harus dilakukan secara menerus (tidak terputus).
4. Untuk keseragaman hasil, pengukuran/survei harus dilaksanakan pada kondisi cuaca terang dan kondisi jalan kering;
5. Untuk mengetahui kondisi kelaikan perlengkapan jalan (marka dan rambu) dari sisi kemanfaatan sebagai *reflektor* di malam hari, pengamatan dapat dilakukan pada malam hari atau menggunakan alat (reflectometer) untuk mendeteksi daya refleksi cat rambu maupun marka. Untuk mengetahui kondisi intensitas lampu pada Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL), pengukuran dapat dilakukan dengan menggunakan alat pengukur intensitas cahaya.
6. Untuk mengetahui keberfungsian struktur saluran drainase dalam mengalirkan air, pemeriksaan dapat dilakukan dengan mengukur kemiringan saluran dan memastikan bahwa endapan pada saluran dibuang secara reguler.
7. Komponen yang diperiksa sesuai fokus pengujian harus ditunjukkan dengan foto/rekaman visual yang sesuai.
8. Menggunakan kendaraan kecil dengan kecepatan rendah, catat dan amati lokasi-lokasi dengan risiko keselamatan tinggi. Lakukan terhadap seluruh segmen. Buat sketsa segmen dan tandai lokasi-lokasi tersebut, dengan mencantumkan titik-titik Km atau Sta. disertai dengan koordinat-koordinatnya. Setelah melakukan pengamatan dengan kendaraan, tim melakukan pemeriksaan/pengamatan/pengukuran secara langsung terhadap lokasi yang telah ditentukan.
9. Jika segmen ruas jalan terdiri atas dua lajur yang terpisah dan sulit untuk mengamati kedua arah sekaligus, dilakukan pengamatan dengan kendaraan untuk kedua arah dan penilaian dengan cara

mengukur/mengamati/memeriksa untuk setiap komponen uji untuk setiap arah.

10. Pada akhir segmen, dapat dengan berjalan kaki, tim kembali menuju awal segmen dan melakukan pengisian formulir Uji Laik Fungsi Jalan (Formulir A1 hingga A.6b). Beri perhatian khusus untuk lokasi dengan risiko keselamatan yang tinggi. Ambil gambar/foto dan lakukan pengukuran.
11. Amati kedua arah lalu lintas. Jika jalan terdiri atas 2 (dua) lajur terpisah, tim dapat dibagi menjadi dua untuk melakukan pencatatan secara simultan di kedua sisi.

### Pengisian Formulir

---

Sesuai dengan ketentuan yang diamanatkan dalam Undang-Undang No.34 tahun 2006 tentang Jalan, penilaian kelaikan fungsi jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan persyaratan administrasi. Prosedur penilaian ini diatur dalam Peraturan Menteri PU No.11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan dalam bentuk formulir isian, baik secara teknis (Formulir A) maupun administratif (Formulir B). Ketentuan teknis dan cara pengisian formulir tersebut akan dibahas lebih detail pada BAB 4 buku Petunjuk Pelaksanaan ini.

Penilaian ruas jalan dilakukan atas dasar status dan fungsi jalan tersebut pada saat dilakukan ULFJ, kelas jalan tersebut pada saat dilakukan ULFJ, dan LHRT ruas jalan tersebut pada saat dilakukan ULFJ. Parameter-parameter tersebut harus dibuktikan oleh Penyelenggara Jalan melalui suatu dokumen resmi.

### 3.3.3 Penyusunan Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan

Setelah Tim ULFJ dan Tim Pendukung ULFJ (jika ada) melaksanakan penilaian terhadap dokumen, penilaian terhadap komponen-komponen jalan, dan survei di lapangan dalam rangka pengujian, tahap selanjutnya adalah tim mengadakan pertemuan untuk berdiskusi berdasarkan data yang diperoleh untuk menentukan usulan status kelaikan fungsi ruas jalan yang duji, menyusun usulan rekomendasi serta usulan rencana pemenuhan terhadap rekomendasi tersebut untuk ruas jalan yang dinilai berstatus Laik Fungsi, Laik Bersyarat atau Tidak Laik. Pada tahapan ini, Tim ULFJ maupun Tim Pendukung melakukan juga verifikasi kepada pengelola jalan/penanggung jawab ruas jalan yang dinilai untuk mendapatkan data yang termuktahir dan akurat. Rekomendasi tersebut disusun dalam bentuk berita acara.

Berita acara yang disusun disebut dengan Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan. Berita Acara ini berisi usulan yang berkenaan dengan ruas jalan yang dinilai, baik yang mempunyai satu segmen atau lebih (setiap segmen harus dinilai status kelaikan fungsi jalannya), rekomendasi yang berisi upaya yang disarankan dalam rangka memenuhi dan mempertahankan Laik Fungsi, waktu untuk mencapai pemenuhan Laik Fungsi, serta sketsa ruas jalan dengan segmentasinya.

Tim ULFJ dalam memberikan usulan rekomendasi dan tahun pemenuhan sebaiknya menyampaikan dalam bentuk rekomendasi jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Tahapan-tahapan seperti ini sangat diperlukan Penyelenggara Jalan untuk mempermudah dalam melakukan pemrograman dan usulan anggaran untuk upaya/aksi pemenuhan secara bertahap agar ruas jalan yang diizinkan beroperasi (ruas jalan eksisting dengan kategori Laik Bersyarat) tetap menjamin keselamatan bagi pengguna jalannya.

Penyusunan Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan ini dilakukan oleh Tim Uji Laik Fungsi Jalan sesuai dengan format pada lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.11/PRT/M/2010 yang kemudian ditandatangani oleh setiap anggota Tim ULFJ. Contoh Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan dapat dilihat pada Lampiran 3.

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.11/PRT/M/2010, Pasal 8, kategori kelaikan suatu ruas jalan yang diuji adalah:

1. Laik Fungsi,
2. Laik Fungsi Bersyarat, dan
3. Tidak Laik Fungsi.

Selain itu, pada catatan yang termuat pada lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.11/PRT/M/2010 disebutkan pula kategori laik dengan persyaratan teknis yang diturunkan. Penjelasan mengenai kategori kelaikan ini dibahas pada BAB 4 buku ini.

Rekomendasi merupakan usulan yang diberikan oleh Tim ULFJ terhadap hasil penilaian ruas jalan. Rekomendasi ini tidak bersifat mutlak, artinya pada saat tim ULFJ menyerahkan Berita Acara kepada Penyelenggara Jalan, rekomendasi yang diberikan masih dapat diubah oleh Tim Evaluasi dan Tim Evaluasi Pusat, terutama untuk jenis dan tahapan rekomendasi dan tahun target pemenuhannya. Perubahan ini dilakukan dengan mengacu kepada skala prioritas dan kebijakan yang ada di dalam Penyelenggara Jalan tersebut. Perubahan yang dilakukan oleh Tim Evaluasi maupun Tim Evaluasi Pusat harus disertai dengan notulen perubahan atau berita acara yang memuat perubahan serta ditandatangani oleh Ketua/Koordinator Tim Evaluasi/Pusat dan disimpan sebagai rekam jejak/arsip sesuai ketentuan yang berlaku.

Rekomendasi untuk pemenuhan menuju Laik Fungsi, apabila dipandang perlu, dapat dicantumkan berjenjang oleh Tim ULFJ.

Penjenjangan yang dimaksud adalah pengusulan rekomendasi jangka pendek dengan tahun pemenuhannya, rekomendasi jangka menengah dengan tahun pemenuhannya, serta rekomendasi jangka panjang untuk Laik Fungsi dengan tahun pemenuhannya.

Setelah berita acara dan rekomendasi disusun, Tim ULFJ menyerahkan dokumen tersebut kepada Unit Kerja/Unit Pelaksana Teknis melalui fasilitator penyelenggara ULFJ untuk dievaluasi. Unit Pelaksana Teknis membentuk Tim Evaluasi. Ketua Tim Evaluasi berasal dari bidang/unsur perencanaan. Evaluasi dilakukan terhadap usulan kategori kelaikan (termasuk kategori Laik yang persyaratan teknisnya diturunkan) dan isi berita acara (rekomendasi dan tahun pemenuhannya). Jika ada rekomendasi yang dapat dipenuhi dengan kegiatan pada tahun anggaran berjalan, maka pemenuhan dapat langsung dilaksanakan dan berita acara yang memuat usulan Tim ULFJ dapat direvisi.

Berita acara dan rekomendasi hasil evaluasi dijadikan kelengkapan sertifikat dan disampaikan kepada Menteri Pekerjaan Umum (Direktur Jenderal Bina Marga/Kepala Badan Pengatur Jalan Tol) atau Kepala Daerah untuk jalan *non* Nasional untuk ditandatangani, setelah melalui tahapan evaluasi oleh Tim Evaluasi Pusat. Hal-hal yang dilakukan oleh Tim Evaluasi Pusat adalah mirip dengan kegiatan yang dilakukan oleh Tim Evaluasi, hanya lingkupnya lebih luas.

Pelaksanaan Evaluasi oleh Tim Evaluasi dan atau Tim Evaluasi Pusat harus dilengkapi notulen atau berita acara isi dari evaluasi tersebut dan disimpan sebagai rekaman proses pelaksanaan kelaikan fungsi jalan.

Untuk ruas jalan Nasional, Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan, hasil evaluasi Balai (Tim Evaluasi) diserahkan kepada Direktorat Bina Pelaksanaan Wilayah untuk dievaluasi pada tingkat lebih tinggi oleh Tim Evaluasi Pusat. Tim Evaluasi Pusat terdiri atas unsur Direktorat Bina Pelaksanaan Wilayah, Direktorat Bina Teknik, Direktorat Bina Program,

dan Sekretariat Direktorat Jenderal Bina Marga. Tim Evaluasi Pusat mengevaluasi usulan rekomendasi dan usulan tahun pemenuhan untuk menuju dan mempertahankan Laik Fungsi. Anggota Tim Evaluasi Pusat yang terdiri dari berbagai unsur di Direktorat Jenderal Bina Marga bertugas memberikan masukan atau saran sebagaimana personil tersebut adalah wakil dari direktorat yang mempunyai tugas masing-masing. Perubahan terhadap usulan berita acara dititikberatkan pada isi rekomendasi dan tahapan waktu pemenuhan rekomendasi karena Tim Evaluasi Pusat mempunyai kemampuan untuk melihat lebih luas skala prioritas untuk wilayah lebih dari satu Balai Besar/Balai Pelaksanaan Jalan Nasional.

Sertifikat dan Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan ini menjadi bukti status kelaikan fungsi jalan yang digunakan sebagai dasar untuk pengoperasian jalan.

### Penetapan Jangka Waktu Penanganan

---

Implementasi upaya perbaikan yang dihasilkan dari hasil uji laik fungsi jalan harus dilaksanakan segera mungkin untuk memenuhi kelaikan fungsi jalan yang bersangkutan. Pada pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan, sebagaimana disyaratkan dalam Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 22 (1), dinyatakan bahwa jalan yang dioperasikan harus memenuhi persyaratan laik fungsi jalan secara teknis dan administratif. Penetapan jangka waktu penanganan mempertimbangkan bahwa sertifikat LFJ berlaku sepuluh tahun bagi jalan yang baru pertama kali akan dibuka, sedangkan untuk jalan yang telah dioperasikan adalah berlaku sepanjang umur dari perencanaan jalan (terutama untuk kapasitas jalannya).

### 3.4. TAHAP SERTIFIKASI

Berita acara yang telah dievaluasi adalah bagian yang tidak terpisahkan dari konsep sertifikat yang akan ditandatangani oleh pejabat berwenang dari unsur Penyelenggara Jalan. Konsep sertifikat disiapkan oleh unit kerja yang memfasilitasi pelaksanaan evaluasi di tingkat paling tinggi.

Sertifikat hasil Uji Laik Fungsi Jalan diterbitkan oleh Penyelenggara Jalan sesuai dengan kewenangannya, untuk ruas jalan Nasional ditandatangani dan dikeluarkan oleh Menteri Pekerjaan Umum dan untuk ruas jalan Provinsi, Kabupaten/Kota oleh Gubernur. Sertifikat ini berisi nomor sertifikat, tanggal penetapan sertifikat, spesifikasi prasarana jalan, kategori status kelaikan jalan, tanggal diterbitkannya sertifikat dan tanggal dilakukannya penilaian (pengujian), maupun status Surat Keputusan Tim ULFJ, serta Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan. Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan ditandatangani oleh semua anggota Tim Uji Laik Fungsi Jalan yang mempunyai Surat Keputusan sebagaimana nomor surat keputusan yang dicantumkan pada lembar sertifikat.

Contoh Surat Keputusan Tim ULFJ, Surat Perintah Tugas Tim ULFJ, contoh Sertifikat (sertifikat yang pernah diterbitkan Kementerian Pekerjaan Umum dan format sertifikat yang telah dimuktahirkan), dan Berita Acara dapat dilihat pada Lampiran 1, 2, 3, dan 4.

Proses penerbitan dan penyimpanan sertifikat dilaksanakan dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Konsep sertifikat dibuat oleh unit kerja/unit pembina/Direktorat Bina Pelaksanaan Wilayah, sesuai dengan lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.11/PRT/M/2010 setelah dievaluasi oleh Tim Evaluasi Pusat.



2. Naskah sertifikat, sebelum ditandatangani oleh Menteri Pekerjaan Umum (dalam hal ini adalah Direktur Jenderal Bina Marga) harus diparaf oleh Kepala Subdirektorat Pengendalian Wilayah, Kepala Subdirektorat Wilayah, Kepala Subdirektorat Teknik Lingkungan dan Keselamatan Jalan, Direktur Bina Pelaksanaan Wilayah, dan Sekretaris Direktorat Jenderal Bina Marga. Sedangkan, untuk jalan Provinsi, sebelum sertifikat ditandatangani oleh Gubernur diparaf oleh pejabat yang ditunjuk oleh Gubernur. Sertifikat untuk jalan Kabupaten/Kota diparaf oleh Bupati/Walikota sebelum ditandatangani oleh Gubernur. Sertifikat asli yang telah ditandatangani disimpan di bagian yang bertanggung jawab terhadap arsip pada Penyelenggara Jalan yang berkepentingan dengan bidang jalan.

Ketentuan untuk sertifikasi kelaikan fungsi jalan Tol yang penyelenggaraannya ULFJ nya dilaksanakan oleh Badan Pengatur Jalan Tol umumnya melalui mekanisme yang mirip dengan di atas. Hanya saja, penandatanganan sertifikat adalah Kepala Badan Pengatur Jalan Tol.

3. Sertifikat yang telah ditandatangani, diperbanyak dan distempel basah, kemudian diserahkan kepada unit kerja dan unit pelaksana teknis yang mengelola ruas jalan yang dinilai (lihat Tabel 3.1). Untuk ruas jalan Nasional, penyerahan sertifikat kepada unit-unit tersebut dilakukan oleh Direktur Bina Pelaksanaan Wilayah selaku pembina jalan seluruh ruas jalan yang dinilai. Unit Pelaksana Teknis (Balai Besar/Balai Pelaksana Jalan Nasional) yang menerima sertifikat dan kelengkapannya, menindaklanjuti dengan menyampaikan rangkuman rekomendasi dan tahun pemenuhannya kepada instansi yang bertanggung jawab pada bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan atau Kepolisian Daerah.

4. Untuk ruas jalan Nasional, penyimpanan sertifikat dibagi menjadi 3 (tiga) macam yaitu sebagai berikut:

- 1) Sertifikat asli (kertas berwarna kuning) bertanda tangan asli Direktur Jenderal Bina Marga dengan cap basah dan tanpa paraf: Sertifikat beserta berita acara disimpan di Unit Pelaksana Teknis/Balai/Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional - Direktorat Jenderal Bina Marga.
- 2) Sertifikat asli (kertas berwarna putih) bertanda tangan asli Direktur Jenderal Bina Marga tanpa cap basah dan dengan paraf asli (Sekretaris Direktorat Jenderal Bina Marga, Direktur Pelaksanaan Wilayah, Kepala Subdirektorat Sisdalwil, Kepala Subdirektorat Wilayah, dan Kepala Subdirektorat Teknik Lingkungan dan Keselamatan Jalan): Sertifikat beserta berita acara disimpan di Subdirektorat Sistem Pengendalian Wilayah - Direktorat Bina Pelaksanaan Wilayah/Unit Kerja pembina - Direktorat Jenderal Bina Marga.
- 3) Sertifikat salinan dengan cap basah dibuat sebanyak 19 salinan. Dokumen tersebut didistribusikan kepada semua unit kerja yang terkait seperti yang ditampilkan pada tabel sebagai berikut;

Tabel 3.1 Daftar Unit Kerja/Unit Pelaksana Teknis yang menerima Salinan dan Berkas Hasil Evaluasi ULFJ Pada Penyelenggara Jalan Nasional

<b>No</b>	<b>Unit Kerja/ Unit Pelaksana Teknis</b>	<b>Surat</b>	<b>Salinan Sertifikat</b>	<b>Salinan Berita Acara</b>
1	Sekretaris Ditjen Bina Marga	√	√	
2	Kabag Barang Milik Negara	√	√	√
3	Direktur Bina Program	√		
4	Kasubdit Informasi dan Komunikasi	√	√	
5	Kasubdit Program dan Anggaran	√	√	√

6	Direktur Bina Teknik	√		
7	Kasubdit Teknik Jalan	√	√	√
8	Kasubdit Teknik Jembatan	√	√	√
9	Kasubdit Teknik Lingkungan dan Keselamatan Jalan	√	√	√
10	Kasubdit Wilayah	√	√	√
11	Kepala Balai Besar/Balai Pelaksana Jalan Nasional	√		
12	Kabid Perencanaan	√	√	√
13	Kabid Pelaksanaan	√	√	√
14	Kabag Tata Usaha	√	√	√
15	Kasatker Perencanaan dan Pengawasan Jalan Nasional	√	√	√
16	Satker Pelaksana Jalan Nasional	√	√	√
17	PPK Terkait	√	√	√
18	Arsip	√	√	√
19	Unit Publikasi, Kementerian Pekerjaan Umum	√	√	

*Keterangan:*

- Kabag = Kepala Bagian
- Kabid = Kepala Bidang
- Kasatker = Kepala Satuan Kerja
- Kasubdit = Kepala Subdirektorat
- PPK = Pejabat Pembuat Komitmen

Unit/Pejabat di Penyelenggara Jalan yang menerima salinan Sertifikat dan salinan Berita Acara menindaklanjutinya sesuai dengan tugas fungsi masing-masing untuk melakukan pemenuhan sesuai rekomendasi yang dicantumkan pada Berita Acara. Pemenuhan dilakukan dengan antara lain melakukan pemeliharaan rutin, mengusulkan kegiatan desain rinci dan menyusun desain rinci, menyusun dokumen lingkungan, melakukan pematokan dan lain-lain.

Pemenuhan menuju Laik Fungsi bukan berarti langsung memperbaiki fisik ruas jalan tersebut tanpa memenuhi *readiness criteria* yang harus dipenuhi terlebih dahulu sesuai ketentuan yang ada.

5. Untuk ruas jalan daerah, salinan sertifikat Laik Fungsi Jalan diperbanyak sesuai dengan unsur yang terlibat dan bertanggung jawab terhadap pemenuhan rekomendasi menuju Laik Fungsi sesuai dengan tugas dan fungsinya. Unsur yang terlibat antara lain yaitu unsur pemrograman, unsur perencanaan dan unsur pelaksanaan.
6. Untuk pihak lain di luar ruang lingkup Penyelenggara Jalan (di luar unsur keBina Margaan), yaitu instansi yang bertanggung jawab pada bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Kepolisian RI, dokumen yang disampaikan adalah *summary* rekomendasi dari berita acara yang isinya hanya memuat rekomendasi untuk pemenuhan menuju dan mempertahankan Laik Fungsi yang sesuai dengan tanggung jawab dan tugas masing-masing instansi tersebut. Salinan sertifikat tidak diberikan kepada pihak lain di luar Penyelenggara Jalan.
7. Ketentuan format penulisan Sertifikat (penggunaan logo, penanda tangan, bentuk huruf, ukuran kertas, dan lainnya) dibuat sesuai dengan ketentuan dan peraturan yang berlaku sebagaimana disebutkan pada butir 2.3 no. 12, 13, dan 16, sedangkan isinya sesuai dengan format lampiran sertifikat pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 11/PRT/M2010.
8. Untuk segmen baru dari suatu ruas jalan yang sebelumnya telah memiliki sertifikat kelaikan fungsi jalan, dapat mempunyai sertifikat kelaikan fungsi tersendiri sebagai pemenuhan legalitas bahwa segmen baru tersebut harus memenuhi kelaikan fungsi jalan untuk digunakan oleh umum. Pada saatnya ruas jalan tersebut akan diuji

kembali, maka segmen baru tersebut dimasukkan sebagai bagian dari segmen yang diuji, dan sertifikat yang diterbitkan untuk ruas jalan tersebut melingkupi segmen tersebut.

### 3.5. TAHAP PUBLIKASI SERTIFIKAT

Ketentuan yang dimuat di dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.11/PRT/M/2010 menyatakan bahwa sertifikat yang telah diterbitkan harus dipublikasikan kepada masyarakat pada akhir tahun anggaran melalui media nasional oleh Menteri Pekerjaan Umum baik untuk ruas jalan Nasional (ruas jalan *non* Tol dan ruas jalan Tol), jalan Provinsi, maupun jalan Kabupaten/Kota. Mekanisme tersebut dijelaskan dengan tahapan sebagai berikut.

1. Bupati/Walikota melaporkan hasil ULFJ dan menyampaikan salinan sertifikat untuk ruas jalan Kabupaten/Kota kepada Gubernur.
2. Gubernur melaporkan hasil ULFJ dan menyampaikan hasil sertifikat untuk ruas jalan Provinsi, Kabupaten, dan Kota kepada Menteri Pekerjaan Umum.
3. Menteri Pekerjaan Umum mempublikasikannya melalui media publikasi nasional.

Seluruh kategori/status kelaikan fungsi sesuai sertifikat (untuk ruas jalan Nasional, jalan Provinsi ataupun jalan Kabupaten/Kota) yang telah dilaporkan kepada Menteri Pekerjaan Umum (melalui Direktur Jenderal Bina Marga), disampaikan kepada Pusat Komunikasi (Puskom) Kementerian Pekerjaan Umum untuk dipublikasikan.

Sesuai dengan peraturan dan ketentuan, informasi yang disampaikan kepada masyarakat (dipublikasikan kepada masyarakat) adalah kategori kelaikan fungsi jalan dari suatu ruas jalan, sedangkan isi Berita Acara Uji

dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan adalah informasi milik Penyelenggara Jalan. Format lembar publikasi dapat dilihat pada Lampiran 5.

### **3.6. TAHAP PENGAWASAN (EVALUASI DAN PENCAPAIAN KELAIKAN FUNGSI JALAN)**

Pengawasan pelaksanaan laik fungsi jalan dilakukan oleh Penyelenggara Jalan secara keseluruhan dan oleh pihak lain yang mendapatkan amanat untuk melaksanakan pemenuhan sesuai dengan Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan dari Sertifikat kelaikan fungsi jalan. Tahap pengawasan kelaikan fungsi jalan terdiri atas evaluasi kelaikan fungsi jalan dan pencapaian kelaikan fungsi jalan.

Evaluasi kelaikan fungsi jalan adalah suatu rangkaian kegiatan yang akan melihat bahwa alur pelaksanaan LfJ dilakukan dengan benar dan dilakukan oleh setiap unit dengan benar sesuai dengan tugas, fungsi, dan kewenangannya.

Pencapaian Kelaikan Fungsi Jalan adalah suatu rangkaian kegiatan yang dimulai dari perencanaan pemenuhan rekomendasi yang tertuang pada Berita Acara Sertifikat Kelaikan Fungsi Jalan dan pelaksanaan pemenuhan.

Penyelenggara Jalan berhak melakukan evaluasi atas upaya pemenuhan yang dilakukan oleh pihak lain (instansi yang bertanggung jawab pada bidang LLAJ dan Kepolisian RI) dan memberikan rekomendasi atas evaluasi tersebut. Upaya ini dilakukan untuk mendapatkan sinergitas yang baik antara para pemangku kepentingan sehingga ruas-ruas jalan yang dioperasikan untuk umum menjamin keselamatan bagi pengguna jalan dan memberikan kepastian hukum bagi Penyelenggara Jalan dan pengguna jalan.

## Tahap Pencapaian Kelaikan Fungsi Jalan

---

Tahapan pemenuhan rekomendasi dilaksanakan sebagai upaya untuk pencapaian status kelaikan, dari status Tidak Laik dan Laik Bersyarat menjadi Laik Fungsi, dan mempertahankan status Laik Fungsi Jalan. Capaian pemenuhan kelaikan fungsi jalan merupakan salah satu bentuk kinerja Penyelenggara Jalan dalam mewujudkan jalan berkeselamatan. Pemenuhan rekomendasi sebagaimana tercantum pada Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan wajib dilaksanakan oleh Penyelenggara Jalan, bersama dengan instansi yang bertanggung jawab pada bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Kepolisian Republik Indonesia.

Pemenuhan rekomendasi dapat dilaksanakan dalam dua kondisi berikut:

1. Pemenuhan rekomendasi dapat langsung dilaksanakan sebelum diterbitkannya sertifikat. Pemenuhan ini dimungkinkan karena Pelaksanaan Penilaian Laik Fungsi Jalan menggunakan mekanisme sebagaimana yang dilakukan dalam tahap Audit Keselamatan Jalan. Setelah melakukan pengujian, Tim ULFJ melakukan pertemuan penutup untuk menyampaikan temuan dan rekomendasi kepada unit pelaksana teknis dan Satker/PPK ruas jalan yang diuji. Rekomendasi ini dapat dipenuhi tanpa melalui pengusulan pemrograman dan anggaran baru karena ketersediaan dana yang masih memungkinkan dan pemenuhan dapat dilaksanakan melalui kegiatan penanganan ruas jalan yang sedang berjalan. Rekomendasi yang dapat dilaksanakan dalam kondisi ini umumnya adalah yang bersifat berbiaya rendah/*lowcost* atau perbaikan kecil, seperti perbaikan/pemasangan marka dan rambu, pembersihan selokan samping, penutupan lubang.

Khusus untuk jalan baru, pemenuhan terhadap temuan Tim ULFJ harus diselesaikan lebih dahulu sebelum sertifikat diterbitkan.

Setelah pemenuhan dipastikan telah tepat oleh Tim ULFJ kemudian sertifikat dapat diterbitkan.

2. Pemenuhan rekomendasi dilaksanakan setelah diteruskannya sertifikat kepada Unit Pelaksana Teknis dan pihak-pihak lain sesuai yang diamanatkan pada Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan. Pemenuhan ini dilaksanakan dengan mekanisme yang diatur sesuai dengan ketentuan yang berlaku, contohnya didahului dengan pengusulan program dan anggaran pada tahun-tahun berikutnya.

Pemenuhan rekomendasi pada Penyelenggara Jalan adalah umumnya melalui tahapan sebagai berikut:

- 1) Unit Pelaksana Teknis menerima Sertifikat Laik Fungsi Jalan dan Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan kemudian membuat dan merekapitulasikan ke dalam Peta Kondisi Kelaikan Fungsi Jalan di wilayahnya. Peta Kondisi Kelaikan Fungsi Jalan adalah suatu diagram yang menjelaskan persentase status kelaikan terhadap komponen teknis ataupun administrasi suatu ruas jalan. Peta ini dibuat untuk mengetahui sejauh mana kondisi kelaikan semua komponen ruas jalan sehingga Penyelenggara Jalan dapat menyusun program dan kegiatan pada ruas jalan tersebut. Cara membuat Peta Kondisi Kelaikan Fungsi Jalan dan contohnya dapat dilihat pada Lampiran 6.
- 2) Unit Pelaksana Teknis menyusun rencana/usulan kegiatan untuk pemenuhan rekomendasi dan menyerahkannya kepada unit kerja yang bertanggung jawab di bidang program dan anggaran untuk selanjutnya diprogramkan dan dianggarkan. Rencana pemenuhan rekomendasi kelaikan fungsi jalan dapat dibuat dalam bentuk Peta Rencana Pemenuhan Kelaikan Fungsi



Jalan. Contoh Peta Rencana Pemenuhan Kelaikan Fungsi Jalan tersebut dapat dilihat pada Lampiran 7.

- 3) Rekomendasi yang telah diprogramkan dan ditetapkan kemudian dikerjakan oleh setiap unit kerja yang terkait dan dilaporkan pencapaiannya kepada Penyelenggara Jalan. Setiap tahun akan dilaksanakan pemantauan dan evaluasi atas pelaksanaan kelaikan fungsi jalan oleh unit-unit kerja sesuai dengan tugas dan fungsinya.
  - 4) Untuk jalan Nasional Tol yang dibangun dengan biaya APBN maka unit yang bertanggung jawab terhadap pemenuhan rekomendasi adalah Unit Pelaksana Teknis/Balai/Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional di bawah Direktorat Jenderal Bina Marga. Pemantauan dan evaluasi pelaksanaan kelaikan fungsi jalannya dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Bina Marga. Sedangkan untuk jalan Tol yang dibangun dengan dana investor, maka pemenuhan rekomendasi hasil ULFJ akan dilaksanakan oleh Badan Usaha Jalan Tol (BUJT). Pemantauan dan evaluasinya dilaksanakan oleh Badan Pengatur Jalan Tol. Pemantauan dan evaluasi untuk seluruh jalan tol terhadap aspek kelaikan fungsi jalan selama jalan dioperasikan untuk umum dilaksanakan oleh Badan Pengatur Jalan dan diinformasikan secara reguler kepada Direktorat Jenderal Bina Marga.
3. Untuk pemenuhan rekomendasi yang bukan merupakan tanggung jawab Penyelenggara Jalan dilaksanakan melalui tahapan sebagai berikut:
- 1) Berita acara yang telah ditandatangani tidak langsung diserahkan kepada instansi lain (instansi yang bertanggung jawab pada bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

serta Kepolisian RI). Hal ini sesuai dengan ketentuan pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.11/PRT/M/2010 Pasal 13 bahwa semua informasi baik yang diberikan kepada Tim Uji Laik Fungsi Jalan maupun yang dikumpulkan oleh Tim Uji Laik Fungsi Jalan adalah bersifat rahasia dan milik Penyelenggara Jalan.

- 2) Berkenaan dengan butir 1) di atas, Unit Pelaksana Teknis dari Penyelenggara Jalan menyampaikan surat kepada Kementerian/Dinas Perhubungan dan Kepolisian RI yang memuat rangkuman Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan untuk suatu ruas jalan yang perlu dipenuhi rekomendasinya oleh instansi tersebut dan tahun rencana pemenuhan sesuai tugas dan wewenang setiap instansi tersebut.

Ruas jalan yang telah Laik Fungsi, diuji kembali dalam jangka waktu paling lama 10 tahun, kecuali jika dinilai perlu untuk diuji kembali. Ketentuan ini berlaku juga untuk ruas jalan Tol, walaupun pada ruas jalan tersebut tidak akan dikenakan kenaikan tarif tol.

Apabila dilakukan suatu penanganan (contoh: pelebaran jalan) pada jalan eksisting yang merupakan upaya pemenuhan dari suatu kondisi Laik Bersyarat, Uji Laik Fungsi tidak perlu dilakukan. Tetapi agar dipastikan bahwa ruas jalan tersebut meningkat status kelaikan fungsinya dengan mempertimbangkan antara lain pemasangan perlengkapan jalan yang baik dan menjaga pemanfaatan Ruwasja, Rumija, dan Rumaja. Upaya yang dilakukan untuk melihat konsistensi status Laik Fungsi, dapat dilakukan dengan Inspeksi Keselamatan Jalan atau Audit Keselamatan Jalan. Inspeksi Keselamatan Jalan dan Audit Keselamatan Jalan ini dikategorikan sebagai upaya (*tool*) dalam melakukan pemantauan dan evaluasi yang bersifat reguler untuk ruas-ruas jalan eksisting. Suatu komponen yang kemudian

berubah menjadi Laik Fungsi perlu direkam dan diinformasikan serta dipublikasikan. Upaya ini merupakan bagian dari pelaksanaan pemantauan dan evaluasi pelaksanaan kelaikan fungsi jalan.

Apabila terdapat suatu segmen yang baru dibangun pada ruas jalan eksisting (contohnya: *flyover*, *underpass*, jembatan, atau terowongan baru), Uji Laik Fungsi Jalan perlu dilaksanakan untuk memastikan bahwa segmen baru tersebut memenuhi persyaratan kelaikan fungsi jalan untuk digunakan oleh umum.

Apabila ditemukan suatu kondisi bahwa isi sertifikat tidak sesuai dengan yang seharusnya sehingga perlu diperbaiki (contoh: penetapan kategori yang dicantumkan adalah tidak sesuai dengan yang seharusnya), sertifikat perlu diadendum. Mekanisme perubahan atas isi sertifikat (termasuk isi Berita Acara) memerlukan persetujuan dari Tim Evaluasi/Pusat. Proses penilaian untuk pencantuman kategori yang baru dilakukan melalui rapat-rapat dengan bukti yang merupakan bagian dari rekaman proses tersebut, sebagaimana dilakukan pada saat awal Tim ULFJ melakukan pengujian.

Pelaksanaan Kelaikan Fungsi Jalan secara keseluruhan untuk setiap tingkatan Penyelenggara Jalan dijelaskan pada bagan alir Pelaksanaan Kelaikan Fungsi Jalan (halaman 73-75). Bagan alir ini berlaku untuk jalan eksisting maupun jalan baru untuk semua jenis jalan.

Untuk ruas jalan eksisting, ruas jalan dengan status Laik Fungsi Bersyarat tetap dapat dioperasikan bersamaan dengan upaya pemenuhan rekomendasi. Sedangkan untuk jalan baru hanya dapat dioperasikan jika sudah berstatus Laik Fungsi.

### 3.7. WAKTU PELAKSANAAN KELAIKAN FUNGSI JALAN

Suatu ruas jalan yang telah ditetapkan kelaikan fungsinya akan diuji dan dievaluasi kembali dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Untuk jalan lama/eksisting yang belum dilakukan pengujian Kelaikan Fungsi Jalan, maka Penyelenggara Jalan harus segera melaksanakannya dalam rangka menjalankan amanat peraturan dan perundang-undangan.
2. Untuk segmen/ruas jalan baru, pengujian Kelaikan Laik Fungsi Jalan dilakukan sebelum *Provisional Hand Over* (PHO) dengan catatan bahwa seluruh pekerjaan jalan telah selesai termasuk pemasangan perlengkapan jalan. Hal ini dilakukan agar ketika hasil dari pengujian menyatakan bahwa jalan tersebut Laik Bersyarat atau Tidak Laik, maka pemilik pekerjaan masih mempunyai kesempatan untuk melakukan perbaikan (pemenuhan kelaikan fungsi jalan) karena pekerjaan jalan tersebut masih menjadi tanggung jawab penyedia jasa dan belum dioperasikan. Segmen/ruas jalan baru harus berkategori Laik Fungsi pada saat dibuka untuk umum. Praktek saat ini yang dapat ditiru bahwa sebelum dilaksanakan ULFJ, dilakukan Audit Keselamatan Jalan. Audit Keselamatan Jalan yang dilakukan pada tahap perencanaan awal, tahap sebelum finalisasi perencanaan akhir, tahap pelaksanaan pekerjaan konstruksi, dan pada tahap sebelum dilaksanakan ULFJ akan menjamin bahwa segmen/ruas jalan berkategori Laik Fungsi.
3. Untuk ruas jalan yang dikategorikan Laik Fungsi, maka akan diuji dan dievaluasi kembali maksimal 10 (sepuluh) tahun kemudian. Ruas jalan ini dapat diusulkan untuk diuji dan dievaluasi kembali kurang dari 10 tahun jika dipandang perlu karena pada ruas jalan tersebut telah

terjadi perubahan signifikan yang dapat mempengaruhi kondisi lalu lintas dan keselamatan pengguna jalan seperti perubahan geometrik jalan, penambahan lajur, perubahan fungsi jalan, perubahan status jalan, perubahan kelas jalan, perubahan LHRT yang signifikan sehingga spesifikasi prasarana jalannya turut berubah, perubahan kriteria persyaratan teknis (contohnya kemiringan perkerasan melintang/*cross* yang sebelumnya 2% menjadi 3%), perubahan standar keselamatan, dan lain-lain.

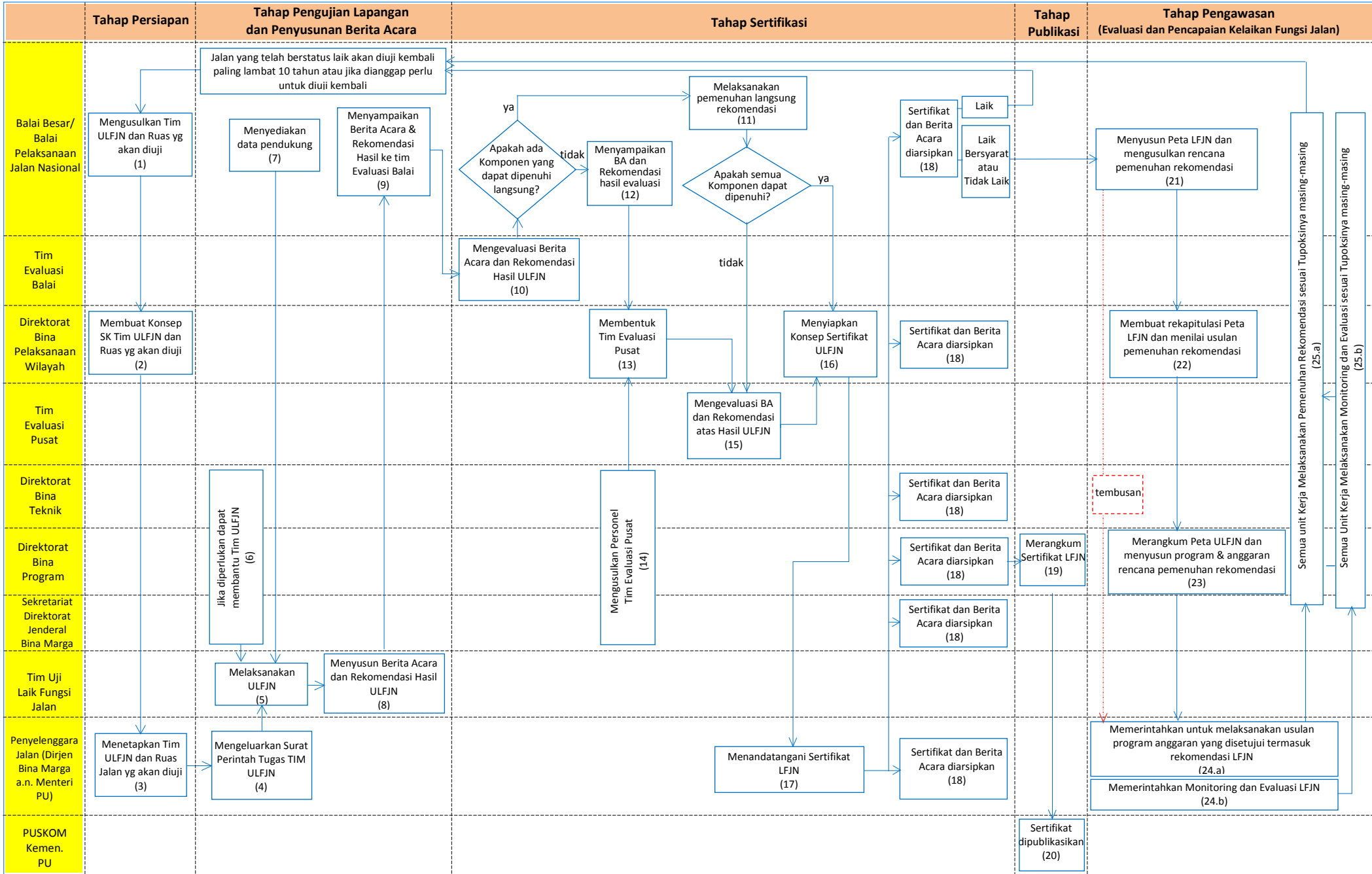
4. Untuk ruas jalan yang dikategorikan Laik Bersyarat dan Tidak Laik, maka ruas jalan akan diuji dan dievaluasi kembali jika rekomendasinya telah dipenuhi sesuai dengan butir 3.
5. Untuk ruas jalan eksisting yang berkategori Tidak Laik, dapat dibuka untuk umum setelah melalui proses penilaian melalui ULFJ dan mendapatkan status minimal Laik Bersyarat (dibuktikan dengan sertifikat) dengan tidak ada satu komponenpun yang berkategori Tidak Laik.

### **3.8. PENENTUAN SKALA PRIORITAS UNTUK PEMENUHAN REKOMENDASI**

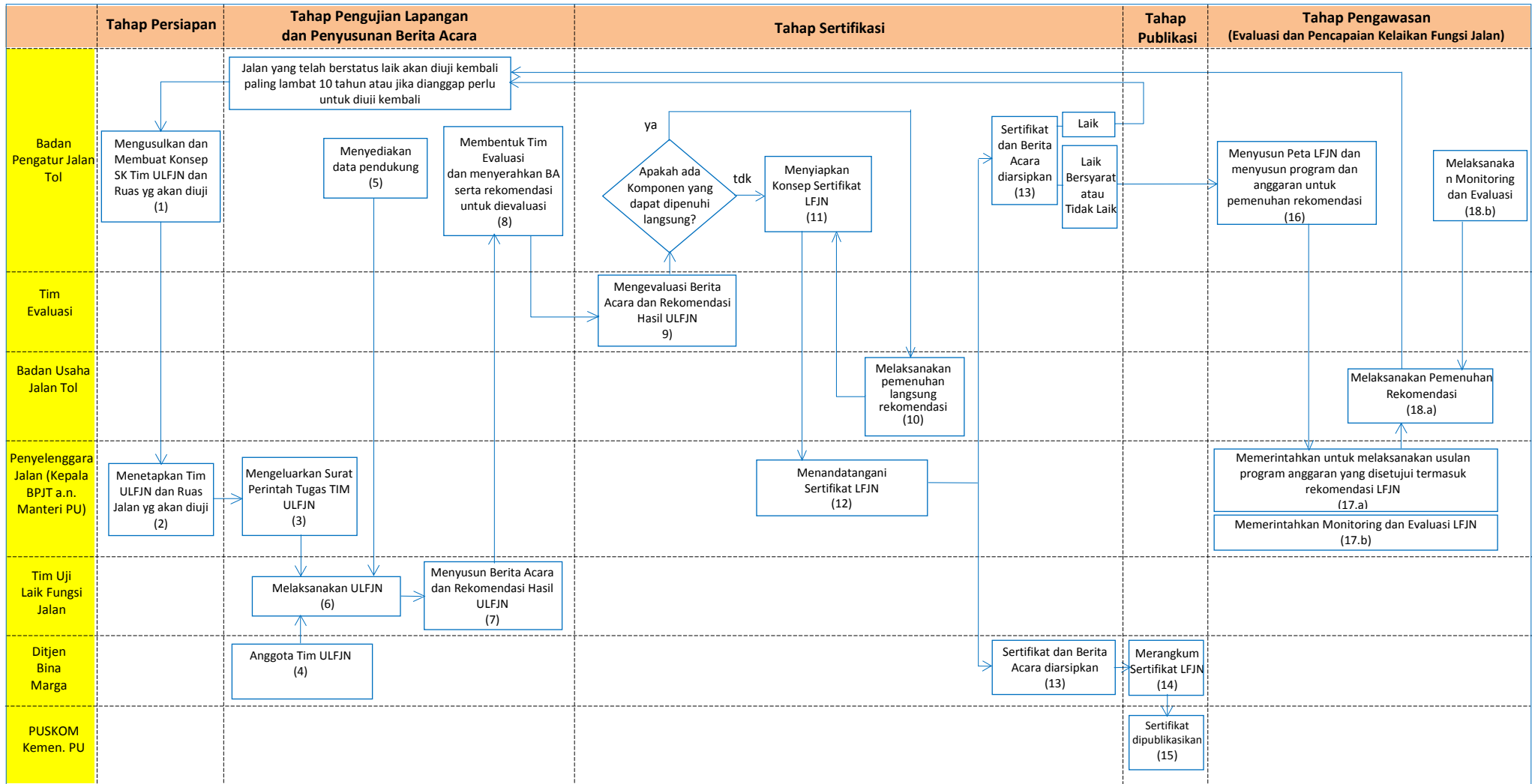
Ruas-ruas jalan yang menjadi tanggung jawab Penyelenggara Jalan dapat saja berstatus Laik Bersyarat dalam jumlah cukup signifikan atau berstatus Tidak Laik. Untuk dapat memenuhi rekomendasi sebagaimana jadwal yang tercantum pada Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan, perlu disesuaikan dengan rencana strategis Penyelenggara Jalan bahkan rencana strategis Pemerintah. Unit Pelaksana Teknis, kemudian, dapat melakukan Audit Keselamatan Jalan untuk memilih ruas jalan mana yang akan diprioritas untuk dipenuhi terlebih dahulu.

Audit Keselamatan Jalan pada ruas jalan dalam masa operasi adalah suatu pemeriksaan oleh tim independen terhadap ruas jalan yang masih beroperasi untuk umum untuk memprediksi adanya potensi tabrakan pada ruas jalan.

**BAGAN ALIR PELAKSANAAN KELAIKAN FUNGSI JALAN NASIONAL NON TOL**



**BAGAN ALIR PELAKSANAAN KELAIKAN FUNGSI JALAN NASIONAL TOL**



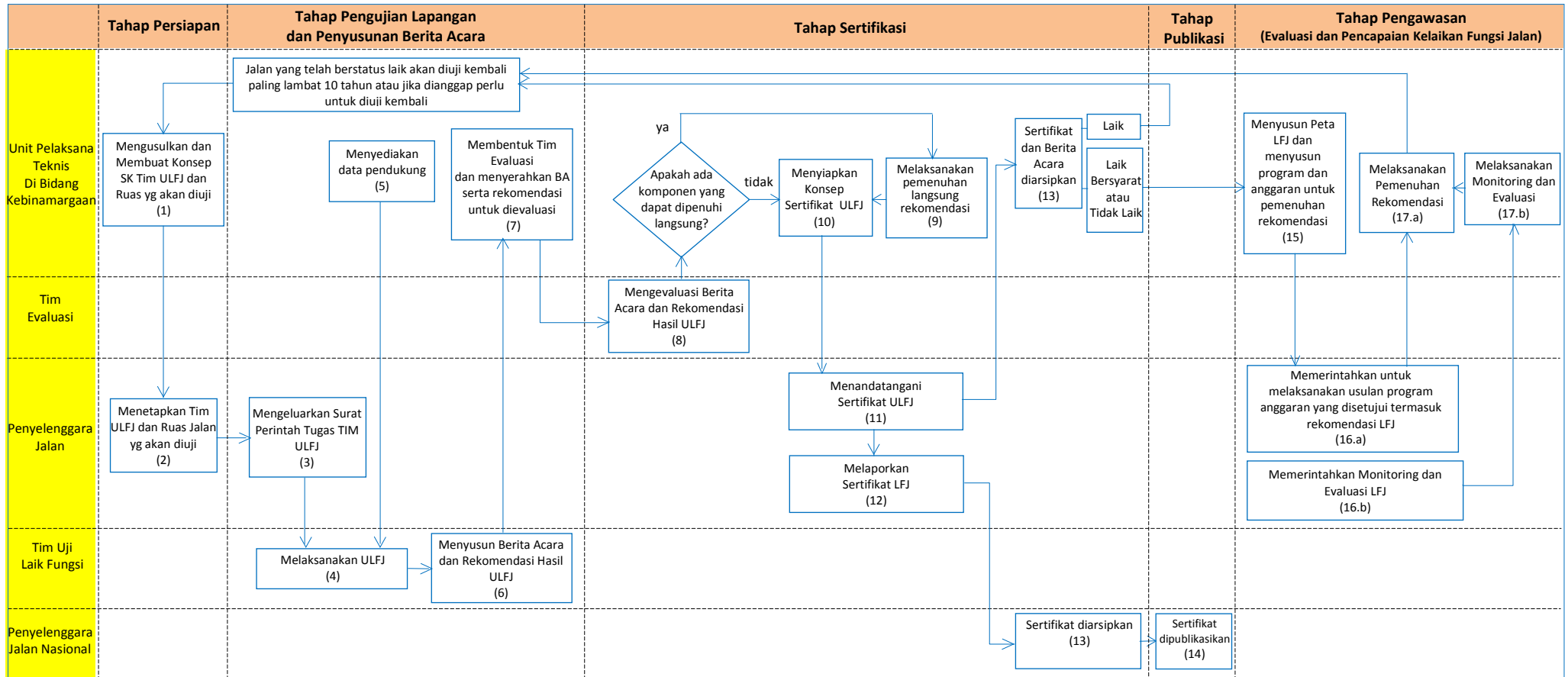
**Catatan:**

- Sesuai amanat Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol, Pasal 37 bahwa Pengoperasian jalan tol dilakukan setelah memenuhi:
  - laik fungsi terhadap ketentuan teknis dan administratif sebagai jalan umum sebagaimana ditetapkan dengan Peraturan Menteri dan menteri terkait
  - laik fungsi terhadap ketentuan sistem tol yang meliputi sistem pengumpulan tol dan perlengkapan sarana operasi sebagaimana ditetapkan dengan Peraturan Menteri.

**Bagan alir di atas adalah bagan alir pelaksanaan kelaikan fungsi jalan tol terhadap ketentuan teknis dan administrasi sesuai Peraturan Menteri PU NO.11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan**
- Untuk ruas jalan tol yang didanai oleh APBN dan Investor dalam satu ruas, maka penilaiannya dapat dibagi atas segmen yang berbeda.
- Kata [BA] dibaca dengan [Berita Acara].
- Kata [tdk] dibaca dengan [tidak].
- Kata [LFJN] dibaca dengan [Laik Fungsi Jalan Nasional].
- Kata [ULFJN] dibaca dengan [Uji Laik Fungsi Jalan Nasional].



## BAGAN ALIR PELAKSANAAN KELAIKAN FUNGSI JALAN PROVINSI/KABUPATEN/KOTA



**Catatan:**

Penyelenggara Jalan (Kepala Daerah) dapat mendelegasikan penetapan Tim ULFJ, penetapan ruas yang akan diuji dan penandatanganan sertifikat LFJ kepada Pejabat atau instansi yang bertanggung jawab kepada penyediaan jalan dengan suatu surat keputusan.

## BAB 4

# Ketentuan Teknis dan Administratif pada Uji Laik Fungsi Jalan

---

Pelaksanaan Kelaikan Fungsi Jalan dimaksudkan untuk mewujudkan pelayanan jaringan jalan yang dapat memberikan keselamatan dan kepastian hukum bagi Penyelenggara Jalan dan pengguna jalan sesuai dengan ketentuan yang telah diamanatkan dalam perundang-undangan. Seperti yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, persyaratan kelaikan fungsi suatu ruas jalan harus memenuhi ketentuan secara teknis yang meliputi 6 komponen (sesuai formulir A.1 sampai dengan A.6) dan administratif yang meliputi 6 komponen (sesuai formulir B.1 sampai dengan B.6).

### 4.1 KATEGORI/STATUS KELAIKAN FUNGSI JALAN

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 11/PRT/M/2010, penetapan status kelaikan jalan dibedakan atas 4 (empat) kategori yaitu Laik Fungsi (L), Laik Fungsi yang persyaratan teknisnya diturunkan (Lt), Laik Fungsi Bersyarat (Ls) dan Tidak Laik Fungsi (T). Penjabaran keempat kategori tersebut adalah sebagai berikut:

#### a. Laik Fungsi (L)

---

Kategori Laik Fungsi adalah kondisi suatu ruas jalan, baik jalan baru maupun jalan yang sudah dioperasikan sebelum ditetapkannya Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 11/PRT/M/2010, yang

memenuhi semua persyaratan teknis dan memiliki semua persyaratan administratif untuk dioperasikan kepada umum. Kategori ini berlaku sampai suatu keadaan bahwa jalan tersebut dipandang perlu untuk dievaluasi kembali, tetapi tidak lebih dari 10 (sepuluh) tahun. Suatu ruas jalan yang telah dinilai dengan Laik Fungsi akan menerima ULFJ kembali sebelum 10 tahun apabila adanya perubahan sebagaimana yang dijelaskan pada butir 3.7, inisiatif Penyelenggara Jalan atau usulan pihak Kepolisian atau usulan pihak penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan.

### **Laik Fungsi dengan Persyaratan Teknis yang Diturunkan (Lt)**

Kategori Laik Fungsi yang diturunkan (Lt) adalah ekuivalen dengan kategori Laik Fungsi (L) yang persyaratan teknisnya diturunkan, dengan catatan karena kondisi seluruh ruas jalan atau sebagian ruas jalan masih berkeselamatan sesuai dengan LHRT, beban dan dimensi kendaraan, serta komposisi kendaraan pada saat ULFJ dilakukan. Ketentuan mengenai persyaratan teknis yang diturunkan harus memenuhi kriteria Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 10/PRT/M/2010 Pasal 5 Ayat 2, 3, dan 4.

Apabila terdapat suatu komponen yang dinilai dengan Lt, pada Sertifikat Laik Fungsi Jalan dan Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan perlu dicantumkan bahwa kategori tersebut hanya berlaku selama kondisi LHRT, beban, dimensi kendaraan, komposisi kendaraan masih tetap sama dengan nilai sewaktu dilaksanakan ULFJ.

Langkah-langkah untuk mendapatkan penetapan kategori Laik Diturunkan adalah sebagai berikut:

- 1) Berdasarkan hasil penilaian, Tim ULFJ menyampaikan usulan yang memuat komponen-komponen yang persyaratan teknisnya diturunkan kepada Penyelenggara Jalan (Menteri Pekerjaan

Umum, Gubernur, Bupati/Walikota atau pejabat yang didelegasikan) melalui Tim Evaluasi/Pusat.

- 2) Tim Evaluasi/Pusat melakukan pemeriksaan dan evaluasi terhadap usulan tersebut. Jika dinilai layak mendapatkan kategori Laik Diturunkan, maka usulan ini disampaikan kepada Penyelenggara Jalan untuk mendapatkan penetapan. Jika dinilai tidak layak, maka komponen tersebut menjadi Laik Bersyarat. Pertimbangan yang digunakan untuk menurunkan persyaratan teknis suatu komponen jalan adalah sulitnya pembebasan lahan untuk memperoleh geometrik yang sesuai dengan persyaratan teknis, dikarenakan daerah sekitar jalan adalah daerah yang dilestarikan atau merupakan kawasan konservasi yang dipengaruhi dampak sosial/budaya atau melewati daerah konservasi hutan lindung. Untuk ruas-ruas jalan yang melintasi kawasan hutan atau kawasan konservasi, sebelum jalan dioperasikan untuk umum, perlu mempunyai izin tertentu dari instansi yang membidangi pengelolaan lingkungan hidup dan kehutanan serta instansi yang bertanggung jawab terhadap pelestarian cagar budaya. Izin tersebut memuat batasan Ruwasja, Rumija, dan Rumaja suatu ruas jalan.
- 3) Berdasarkan pertimbangan Tim Evaluasi/Pusat, Penyelenggara Jalan menetapkan kategori Laik Diturunkan. Setelah mendapatkan penetapan Laik Diturunkan, maka kategori dari komponen tersebut adalah Laik Fungsi selama kondisi LHRT, beban, dimensi kendaraan, komposisi kendaraan masih tetap sama dengan nilai sewaktu dilaksanakan ULFJ. Penandatanganan sertifikat dilakukan setelah semua proses ini selesai.

Untuk ruas-ruas jalan yang melintasi kawasan hutan sensitif (antara lain: hutan lindung dan hutan produksi terbatas) dan kawasan

konservasi, sebelum jalan dioperasikan untuk umum, perlu mempunyai izin tertentu dari instansi yang membidangi pengelolaan lingkungan hidup dan kehutanan serta instansi yang bertanggung jawab terhadap pelestarian cagar budaya. Izin tersebut memuat batasan Ruwasja, Rumija, dan Rumaja suatu ruas jalan.

#### **b. Laik Fungsi Bersyarat (Ls)**

---

Kategori Laik Fungsi Bersyarat adalah kondisi suatu ruas jalan yang memenuhi sebagian persyaratan teknis laik fungsi jalan, tetapi masih mampu memberikan keselamatan bagi pengguna jalan dan/atau memiliki paling tidak dokumen penetapan status jalan. Kategori laik fungsi bersyarat pada jalan baru menyatakan bahwa ruas jalan tersebut laik untuk dioperasikan untuk umum setelah dilakukan perbaikan teknis dalam waktu sesuai dengan rekomendasi dari Tim Uji Laik Fungsi Jalan. Kategori Laik Fungsi Bersyarat pada jalan yang sudah dioperasikan menyatakan bahwa ruas jalan tersebut laik untuk dioperasikan untuk umum bersamaan dengan perbaikan teknis dalam waktu yang sesuai dengan rekomendasi dari Tim Uji Laik Fungsi Jalan.

Kemampuan ruas jalan memberikan keselamatan bagi pengguna jalan diartikan bahwa kondisi ruas jalan tidak berpotensi mencelakakan pengguna jalan, tidak berpotensi untuk terjadinya tabrakan tunggal atau tabrakan depan-depan atau tabrakan depan-belakang.

#### **c. Tidak Laik Fungsi (T)**

---

Kategori Tidak Laik Fungsi adalah kondisi suatu ruas jalan yang sebagian komponen jalannya tidak memenuhi persyaratan teknis sehingga ruas jalan tersebut tidak mampu memberikan keselamatan bagi pengguna jalan, dan/atau tidak memiliki dokumen status jalan meskipun dokumen administrasi yang lain ada dan legal. Ruas jalan

yang berkategori Tidak Laik Fungsi dilarang dioperasikan untuk umum. Ketidaklaikan fungsi suatu ruas jalan berlaku sampai jalan tersebut diperbaiki dan dievaluasi kembali kelaikannya.

## 4.2 PERSYARATAN TEKNIS DAN ADMINISTRATIF PADA UJI LAIK FUNGSI JALAN

### 1. Pemeriksaan terhadap Persyaratan Teknis Jalan

---

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.11/PRT/M/2010, Pasal 9, 10 dan 11 menyatakan bahwa penetapan kategori kelaikan fungsi jalan secara teknis dijelaskan sebagai berikut:

1. Penilaian dan pelaporan hasil penilaian terhadap ruas jalan dilakukan untuk setiap segmen dari ruas jalan tersebut.
2. Untuk ruas jalan baru dan lama/eksisting, suatu fokus pemeriksaan berkategori Laik jika semua persyaratan teknis terpenuhi sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Penilaian dan pelaporan hasil penilaian terhadap ruas jalan dilakukan untuk setiap segmen dari ruas jalan tersebut.
3. Untuk ruas jalan baru, tidak boleh ada kategori Laik Bersyarat pada ruas jalan yang digunakan untuk umum. Artinya ruas jalan tersebut dapat dioperasikan untuk umum setelah dilakukan perbaikan teknis dalam waktu sesuai rekomendasi dari Tim Uji Laik Fungsi Jalan.
4. Untuk ruas jalan baru dan lama/eksisting, dikategorikan Tidak Laik Fungsi jika minimal ada salah satu dari komponen persyaratan teknis tidak memenuhi persyaratan teknis sehingga ruas jalan tersebut tidak mampu memberikan keselamatan bagi pengguna jalan. Ketidaklaikan fungsi suatu ruas jalan berlaku sampai jalan tersebut diperbaiki sesuai rekomendasi dan dievaluasi kembali kelaikannya.

Penilaian terhadap pemenuhan terhadap persyaratan teknis untuk setiap fokus pemeriksaan dijelaskan sebagai berikut:

### A. 1. Teknis Geometrik Jalan

Komponen ini meliputi pengujian terhadap potongan melintang badan jalan, alinemen horizontal, alinemen vertikal dan koordinasi alinemen horizontal dan vertikal. Fokus penilaian dilakukan terhadap unsur keberfungsian terhadap aspek keselamatan jalan dan dimensi/ukuran komponen tersebut. Komponen yang dinilai meliputi lajur lalu lintas, bahu jalan, median, selokan samping, ambang pengaman, alat pengaman lalu lintas, bagian lurus jalan, bagian tikungan, akses persil, lajur pendakian, lengkung vertikal, dan lain-lain.

Pada pekerjaan ruas jalan baru, yaitu pekerjaan jalan dari tidak ada menjadi ada, untuk komponen A.1, tidak ada komponen geometrik yang dapat mempunyai kategori Lt. Oleh karena itu, komponen geometrik untuk ruas jalan baru harus memenuhi persyaratan laik fungsi jalan sesuai ketentuan pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 11/PRT/M/2010 dan persyaratan teknis pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 maupun persyaratan teknis lainnya yang diberlakukan secara resmi. Untuk ruas-ruas jalan yang melintasi kawasan sensitif dan konservasi perlu dibangun dengan bentuk konstruksi yang mengadopsi teknologi untuk membangun di kawasan Rumija dan Rumaja yang terbatas.

Untuk ruas jalan eksisting, yaitu ruas jalan yang sudah dioperasikan sebelum diberlakukannya Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 11/PRT/M/2010, kategori Lt dapat diberlakukan apabila terdapat kondisi lingkungan tidak memungkinkan dan/atau kemampuan ekonomi daerah saat dilakukan ULFJ sampai dengan suatu masa belum mencukupi untuk memenuhi rekomendasi (merujuk pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 11/PRT/M/2010 Pasal 5). Apabila kondisi

lingkungan dan ekonomi telah mampu untuk memenuhi suatu persyaratan teknis maka persyaratan teknis dikembalikan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Apabila terdapat kategori Lt, maka pada Sertifikat Laik Fungsi Jalan ataupun pada Berita Acara perlu dicantumkan bahwa kategori Laik Fungsi karena persyaratan teknis yang diizinkan diturunkan, hanya berlaku selama kondisi LHRT, beban, dimensi kendaraan, komposisi kendaraan masih tetap sama dengan nilai sewaktu dilaksanakan ULFJ.

#### A. 2. Teknis Struktur Perkerasan Jalan

Komponen ini meliputi pengujian terhadap jenis perkerasan jalan, kondisi perkerasan jalan, dan kekuatan konstruksi jalan. Fokus penilaian dilakukan terhadap keberfungsian struktur dan kekuatan konstruksi jalan yang meliputi kesesuaian struktur perkerasan jalan dengan kelas fungsi jalan, karataan jalan, lubang pada jalan, drainase permukaan, dan lain-lain.

Untuk jalan eksisting ataupun jalan baru, komponen A.2 Struktur Perkerasan Jalan tidak dapat berkategori Lt.

Penilaian Kelaikan Fungsi Jalan dapat mengacu kepada Tabel Penentuan Kondisi Ruas Jalan Berdasarkan Nilai RCI atau IRI VS Volume Lalu Lintas pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 13/PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan, dengan ketentuan:

- untuk kondisi B (Baik) dan kondisi S (Sedang) disetarakan sebagai Laik Fungsi;
- untuk kondisi RR (Rusak Ringan) disetarakan sebagai Laik Fungsi Bersyarat;
- untuk kondisi RB (Rusak Berat) disetarakan sebagai Tidak Laik Fungsi.



### A. 3. Teknis Struktur Bangunan Pelengkap Jalan

Komponen ini meliputi pengujian terhadap bangunan pelengkap jalan: jembatan, lintas atas, lintas bawah, ponton, gorong-gorong, tempat parkir, tembok penahan tanah, dan saluran tepi jalan. Fokus penilaian dilakukan terhadap keberfungsian struktur bangunan pelengkap jalan yang meliputi keberfungsian konstruksi jembatan, keberfungsian gorong-gorong, tempat parkir, saluran tepi jalan, dan lain-lain.

Untuk komponen **selokan samping** pada formulir A.1, penilaian dilakukan terhadap keberfungsian terhadap aspek keselamatan jalan, sedangkan untuk komponen **saluran tepi jalan** pada formulir A.3, penilaian dilakukan terhadap keberfungsian dalam mengalirkan air.

Untuk ruas jalan eksisting maupun ruas jalan baru, komponen A.3 Bangunan Pelengkap Jalan tidak dapat berkategori Lt.

Penilaian kelaikan fungsi bangunan pelengkap jalan (khususnya jembatan) dapat mengacu kepada Tabel Penentuan Nilai Kondisi Bangunan Pelengkap Jalan pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 13/PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan, dengan ketentuan:

- Nilai kondisi 0 – 1 disetarakan sebagai Laik Fungsi;
- nilai kondisi 2 – 4 disetarakan sebagai Laik Fungsi Bersyarat;
- nilai kondisi 5 disetarakan sebagai Tidak Laik Fungsi.

### A. 4. Teknis Pemanfaatan Bagian-bagian Jalan

Komponen ini meliputi pengujian terhadap ruang manfaat jalan (Rumaja), ruang milik jalan (Rumija), dan ruang pengawasan jalan (Ruwasja) dari suatu ruas jalan. Fokus penilaian dilakukan terhadap keberfungsian dan dimensi yang meliputi lebar, tinggi,

pemanfaatannya, dan pemenuhan aspek keselamatan jalan (contohnya pemenuhan jarak pandang dan ruang bebas).

Pada fokus pemeriksaan **Rumaja**, dapat diberikan penilaian Lt khusus untuk lebar ruang batas horizontal dengan kondisi tertentu (misalnya terdapat masalah pembebasan lahan dikarenakan daerah sekitar jalan adalah daerah yang dilestarikan atau merupakan kawasan konservasi). Namun, untuk tinggi ruang batas vertikal tidak diberlakukan penilaian Lt, sehingga harus memenuhi kondisi L.

Kategori Lt pada komponen Ruang Manfaat disesuaikan dengan LHRT, serta beban dan dimensi kendaraan eksisting kemudian diikuti dengan penyesuaian kelas dan fungsi jalan.

#### A. 5. Teknis Penyelenggaraan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Komponen ini meliputi pengujian terhadap perlengkapan jalan dalam mendukung pengaturan lalu lintas. Fokus penilaian dilakukan terhadap keberfungsian perlengkapan yang meliputi keberfungsian marka, rambu, separator, pulau jalan, trotoar, APILL, serta tempat penyeberangan jalan dalam suatu konfigurasi pengaturan dan rekayasa lalu lintas.

Untuk jalan eksisting maupun jalan baru, komponen A.5 tidak dapat berkategori Lt.

#### A. 6. Teknis Perlengkapan Jalan

Komponen ini mencakup pengujian terhadap spesifikasi perlengkapan jalan dalam mendukung pengaturan lalu lintas. Meskipun komponen yang diuji sama dengan komponen A.5, fokus penilaian pada A.6 dilakukan terhadap dimensi dan kondisi perlengkapan jalan pada ruas jalan yang diuji.

Komponen A.6 ini dibagi menjadi 2, yaitu komponen A.6a yang meliputi penilaian terhadap bentuk dan ukuran perlengkapan jalan yang terkait langsung dengan pengguna jalan (marka, rambu, separator, trotoar, dan sebagainya) dan komponen A.6b yang meliputi penilaian terhadap bentuk dan ukuran perlengkapan jalan yang tidak terkait langsung dengan pengguna jalan (patok pengarah, patok kilometer, pagar jalan, dan sebagainya).

Untuk jalan eksisting maupun jalan baru, komponen A.6 tidak dapat berkategori Lt.

## **2. Pemeriksaan terhadap Persyaratan Administratif Jalan**

---

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.11/PRT/M/2010, Pasal 10 menyatakan bahwa dalam hal berkaitan dengan persyaratan administratif, suatu ruas dikatakan Laik Fungsi Bersyarat jika minimal memiliki dokumen status jalan. Penilaian segmen/ruas jalan terhadap persyaratan administrasi dalam kegiatan ULFJ secara umum dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Penilaian dan pelaporan hasil penilaian terhadap ruas jalan dilakukan untuk setiap segmen dari ruas jalan tersebut.
2. Untuk jalan Nasional lama/eksisting, suatu segmen/ruas jalan berkategori Laik jika semua dokumen ada dan telah ditetapkan/disahkan sesuai dengan ketentuan yang berlaku saat dilakukan ULFJ. Sebagai contoh: dokumen kelas jalan yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan, saat ini tidak digunakan karena telah dicabut. Dokumen kelas jalan yang sah adalah dokumen kelas jalan yang ditetapkan oleh Penyelenggara Jalan.
3. Jika segmen/ruas jalan memiliki minimal 1 (satu) dokumen dan telah disahkan, yaitu dokumen status jalan, maka ruas jalan tersebut dinilai Laik Bersyarat dan Tidak Laik jika tidak memiliki dokumen

status jalan meskipun dokumen administrasi yang lainnya ada dan sesuai ketentuan. Ketentuan mengenai persyaratan administratif ini diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.11/PRT/M/2010 Pasal 10 Ayat 1.

4. Untuk segmen/ruas jalan Provinsi/Kabupaten/Kota eksisting, kategori Laik Bersyarat dapat diberikan meskipun minimal dokumen status jalan sedang dalam proses penetapan dan ketersediaan dokumen yang sedang diproses perlu dibuktikan saat pemeriksaan oleh Tim ULFJ.
5. Untuk segmen/ruas jalan baru, semua dokumen sesuai persyaratan administratif kelaikan fungsi jalan harus tersedia dan memenuhi aspek legalitasnya.
6. Dalam melakukan penilaian terhadap pemenuhan persyaratan administratif, Tim ULFJ tidak hanya melakukan pendataan keberadaan dokumen yang dimaksud pada pelaksanaan laik fungsi jalan, tetapi Tim ULFJ harus memeriksa bahwa dokumen-dokumen tersebut adalah benar, tepat, sah, dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku saat ULFJ dilaksanakan.

Penilaian terhadap pemenuhan terhadap persyaratan administratif untuk setiap fokus pemeriksaan dijelaskan sebagai berikut:

#### B. 1. Dokumen Penetapan Petunjuk, Perintah, dan Larangan

- a) Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No.60 Tahun 2006, pengaturan lalu lintas ditetapkan dengan:
  - Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat untuk jalan Nasional *non* Tol dan Tol,
  - Peraturan Daerah Provinsi untuk jalan Provinsi, dan
  - Peraturan Daerah Kabupaten/Kota untuk jalan Kabupaten/Kota.

- b) Untuk ruas jalan eksisting: jika rambu dan marka telah memenuhi ketentuan sebagaimana penilaian pada A.5 dan A.6 tetapi belum mempunyai dokumen penetapan, maka segmen/ruas jalan terhadap komponen B.1 berkategori Laik Fungsi Bersyarat. Dalam pemenuhannya, dokumen penetapannya dapat langsung dibuat oleh instansi terkait. Apabila dokumen belum ada dan atau rambu tidak memenuhi kriteria (berdasarkan formulir A.5. dan A.6) yang berarti ketiga komponen berkategori Laik Fungsi Bersyarat, maka dalam pemenuhannya dilakukan perbaikan rambu dan marka sesuai standar, kemudian dibuat dokumen penetapannya.
- c) Untuk segmen/ruas jalan baru: pada pembuatan desain rinci oleh Kementerian Pekerjaan Umum perlu memuat rencana perlengkapan jalan (sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 dan Peraturan dari kementerian teknis terkait) kemudian rencana perlengkapan jalan tersebut diserahkan kepada Kementerian Perhubungan untuk ditetapkan.
- d) Penilaian segmen/ruas jalan untuk komponen ini: segmen/ruas jalan berkategori Laik Bersyarat jika dokumen belum ada atau telah ada tetapi belum ditetapkan atau telah ada tetapi tidak disahkan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

## B. 2. Dokumen Penetapan Status Jalan

- a) Dokumen status jalan adalah:
  - untuk ruas jalan Nasional, status jalan ditetapkan melalui Keputusan Menteri Pekerjaan Umum. Contoh: Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No.631 tahun 2009 tentang Penetapan Ruas-ruas Jalan Menurut Statusnya Sebagai Jalan Nasional, yang berlaku tahun dari tahun 2009 sampai dengan 2014.

- untuk ruas jalan Provinsi/Kabupaten/Kota, status jalan ditetapkan melalui Keputusan Gubernur/Bupati/Walikota.
- b) Untuk segmen/ruas jalan Strategis Nasional Rencana (SNR): meskipun pembangunan konstruksinya dibiayai oleh APBN dan statusnya bukan sebagai ruas jalan Nasional, maka pengujiannya dilakukan oleh Penyelenggara Jalan asal ruas jalan tersebut.
- c) Penetapan status jalan dilakukan setelah ditetapkan fungsinya. Pedoman yang digunakan dalam menetapkan fungsi dan status jalan adalah Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.03/PRT/M/2012.
- d) Penilaian suatu segmen/ruas jalan terhadap ketersediaan dokumen status jalan: segmen/ruas jalan berkategori Laik Fungsi apabila terdapat dokumen penetapan status jalan dan disahkan sesuai dengan ketentuan. Untuk ruas jalan *non* Nasional, segmen/ruas jalan berkategori Laik Fungsi Bersyarat jika dokumen ada tetapi belum disahkan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Apabila suatu ruas jalan, belum ditetapkan statusnya dan tidak ada dokumennya, ruas jalan tersebut dikategorikan Tidak Laik.

### B. 3. Dokumen Penetapan Kelas Jalan

- a) Dokumen Kelas Jalan ditetapkan sesuai dengan wewenang Penyelenggara Jalan.
- b) Kelas Jalan ditetapkan oleh Penyelenggara Jalan sesuai amanat Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 20.
- c) Sampai saat ini (tahun 2014), penetapan Kelas Jalan Nasional baru dilakukan untuk ruas-ruas jalan di Wlayah Jawa dan Wilayah Sumatera, yaitu melalui Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No.58/KPTS/M/2012 tentang Kelas Jalan Nasional

Berdasarkan Daya Dukung Untuk Menerima Muatan Sumbu Terberat Dan Dimensi Kendaraan Bermotor.

- d) Dokumen Kelas Jalan digunakan untuk melakukan pengujian persyaratan teknis. Kelas jalan untuk suatu ruas jalan memberikan pertimbangan di dalam penilaian setiap komponen yang diuji pada persyaratan teknis.
- e) Apabila Kelas Jalan belum ditetapkan, Tim ULFJ akan menilai komponen pada persyaratan teknis sesuai dengan Kelas Jalan yang terdapat pada dokumen perencanaan.
- f) Apabila dokumen penetapan Kelas Jalan tidak ada, segmen/ruas jalan berkategori Laik Bersyarat.
- g) Penetapan Kelas Jalan yang masih mengacu kepada Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak berlaku karena Undang-Undang tersebut sudah dicabut (tidak berlaku). Apabila ditemukan dokumen kelas jalan yang ditetapkan berdasarkan Undang-Undang No.14 tahun 1992, maka komponen B.3 dinyatakan Laik Bersyarat. Penetapan Kelas Jalan mengacu kepada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dimana yang berwenang menetapkan Kelas Jalan adalah Penyelenggara Jalan. Jika data Kelas Jalan tidak ada, ataupun dokumen penetapan Kelas Jalan tidak ada, maka tim ULFJ dalam melakukan penilaian untuk komponen-komponen pada persyaratan teknis dapat melihat Kelas Jalan pada dokumen perencanaan jalan.

#### B. 4. Dokumen Penetapan Kepemilikan Tanah

- a) Ketentuan kepemilikan tanah didasarkan atas:
  - Undang-Undang No 1. Tahun 2004 tentang Pembendaharaan Negara Pasal 49 Ayat 1 dan berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.6 Tahun 2006 tentang

Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah Pasal 33 Ayat 1 yang menyatakan bahwa Barang Milik Negara/Daerah berupa tanah harus disertifikasi a.n. Pemerintah RI/Pemda yang bersangkutan.

- Keputusan bersama Menteri Keuangan dan Kepala Badan Pertanahan Nasional (BPN) tentang Sertifikasi Tanah BMN, No.186/PMK.06/2009 dan No.24 tahun 2009, tentang Penyertifikatan Tanah Barang Milik Negara, yaitu “BMN berupa tanah harus disertifikasi atas nama Pemerintah RI cq. Kementerian Negara/Lembaga yang menguasai dan/atau menggunakan BMN”.
- b) Untuk segmen/ruas jalan lama/eksisting:
- dikategorikan Laik Bersyarat jika Penyelenggara Jalan belum mempunyai dokumen penetapan kepemilikan tanah atas segmen/ruas jalan,
  - dikatakan Laik Fungsi jika segmen/ruas jalan tersebut memiliki bukti kepemilikan tanah Rumija berupa minimal surat pelepasan hak,
  - pemenuhan sertifikat kepemilikan tanah membutuhkan waktu pengurusan selambat-lambatnya 5 tahun.
- c) Untuk segmen/ruas jalan baru, Penyelenggara Jalan harus mempunyai dokumen penetapan kepemilikan tanah atas segmen/ruas jalan tersebut sebelum segmen/ruas jalan digunakan oleh pengguna jalan.

#### B. 5. Dokumen Penetapan Leger Jalan

- a) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan, menyatakan bahwa:
- Pasal 1 Ayat 12: Leger Jalan adalah dokumen yang memuat data mengenai perkembangan suatu ruas jalan;



- Pasal 115 Ayat 1: setiap Penyelenggara Jalan wajib mengadakan leger jalan yang meliputi pembuatan, penetapan, pemantauan, pemutakhiran, penyimpanan dan pemeliharaan, penggantian serta penyampaian informasi;
  - Pasal 115 Ayat 5: pemutakhiran leger jalan meliputi kegiatan untuk mengubah data dan/atau gambar leger jalan yang telah ada karena terjadi perubahan.  
Pemuktahiran leger jalan dilakukan paling lambat 1 tahun setelah terjadinya perubahan pada segmen/ruas jalan tersebut.
- b) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.78/PRT/M/2005 tentang Leger Jalan mengamanatkan bahwa penetapan leger jalan dilakukan oleh:
- Untuk jalan Nasional (*non* Tol dan Tol) ditetapkan oleh Menteri Pekerjaan Umum. Namun sejak tahun 2012, untuk jalan Nasional *non* Tol, penetapan dilakukan oleh Kepala Balai Besar/Balai Pelaksanaan Jalan Nasional sesuai Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No. 141/KPTS/M/2012 tentang Pelimpahan Wewenang Menteri Pekerjaan Umum Kepada Para Kepala Balai Besar/Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Untuk Menandatangani Penetapan Leger Jalan Nasional;
  - Untuk jalan Provinsi ditetapkan oleh Gubernur;
  - Untuk jalan Kabupaten/Kota oleh Bupati/Walikota.
- c) Segmen/ruas jalan untuk dokumen leger jalan, dinilai Laik Fungsi jika dokumennya ada, muktahir, dan sudah ditetapkan oleh pejabat yang berwenang, dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku saat ULFJ dilaksanakan untuk ruas jalan tersebut.

- d) Jika dokumen belum ada atau tidak mutakhir (pemuktahiran ditetapkan setidaknya setahun setelah adanya perubahan), segmen/ruas jalan berkategori Laik Bersyarat.
- e) Jika dokumen ada tetapi tidak mutakhir dan belum ditetapkan oleh pejabat berwenang, segmen/ruas jalan berkategori Laik Bersyarat.
- f) Pembuatan/pemuktahiran leger jalan mengacu pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.78/PRT/M/2005 tentang Leger Jalan dan Pedoman Konstruksi dan Bangunan No.011-2/BM/2008 tentang Pedoman Leger Jalan.
- g) Waktu pemenuhan untuk penyediaan dokumen leger jalan sesuai dengan ketentuan adalah maksimum 2 tahun.

#### B. 6. Dokumen Lingkungan

Penilaian terhadap ketersediaan dokumen lingkungan dilakukan dengan ketentuan:

- a) Segmen/ruas jalan baru wajib mempunyai dokumen lingkungan hidup AMDAL dan Izin Lingkungan atau UKL-UPL dan Izin Lingkungan.
- b) Dokumen lingkungan hidup, Surat Keputusan Kelayakan Lingkungan (SKKL) dan atau Izin lingkungan harus ditetapkan sebelum pekerjaan fisik/konstruksi dimulai.
- c) Segmen/ruas jalan lama yang belum memiliki dokumen lingkungan dan dioperasikan sebelum diberlakukannya Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (jalan tersebut beroperasi sebelum tanggal 3 Oktober 2009 dan saat itu tidak mempunyai dokumen lingkungan hidup AMDAL atau UKL-UPL), perlu mengikuti Surat Edaran Menteri Lingkungan Hidup Nomor B-14134/MENLH/KP/12/2013 tentang Arahan Pelaksanaan Pasal 121 Undang-Undang Nomor 32 tahun 2009 tentang

Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Surat Edaran tersebut mengamanatkan bahwa segmen/ruas jalan pada kondisi tersebut harus mempunyai Dokumen Evaluasi Lingkungan Hidup dan Izin Lingkungan atau Dokumen Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Izin Lingkungan.

- d) Jenis dokumen lingkungan hidup untuk pekerjaan jalan terdiri dari salah satu jenis dokumen lingkungan berikut:
1. AMDAL (Analisis Mengenai Dampak Lingkungan) dan Surat Keputusan Kelayakan Lingkungan (SKKL), serta Izin Lingkungan,
  2. UKL-UPL (Upaya Pengelolaan Lingkungan), dan Rekomendasi UKL-UPL (Upaya Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Upaya Pemantauan Lingkungan Hidup), serta Izin Lingkungan,
  3. DELH (Dokumen Evaluasi Lingkungan Hidup) dan Izin Lingkungan,
  4. DPLH (Dokumen Pengelolaan Lingkungan Hidup) dan Izin Lingkungan.
- e) Jenis dokumen lingkungan mengacu kepada Undang-Undang No.32 Tahun 2009 dan Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 05 Tahun 2012 tentang Jenis Rencana Usaha dan/atau Kegiatan yang Wajib Memiliki Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Hidup.
- f) Persyaratan untuk SKKL dan Rekomendasi UKL-UPL mengacu kepada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.27 tahun 2012 tentang Izin Lingkungan.
- g) Dasar persyaratan adanya Izin Lingkungan untuk pekerjaan jalan adalah Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 27 Tahun 2012 tentang Izin Lingkungan.

- h) Waktu yang dibutuhkan untuk membuat sebuah dokumen lingkungan adalah sebagai berikut.
1. UKL-UPL membutuhkan kurang lebih 4 bulan (tidak termasuk proses pengadaan Jasa Konsultansi apabila pengisian formulir dilakukan oleh Konsultan).
  2. AMDAL membutuhkan kurang lebih 7 Bulan (tidak termasuk proses pengadaan Jasa Konsultansi apabila penyusunan dokumen dilakukan oleh Konsultan).
  3. DELH/DPLH membutuhkan waktu 3 bulan (tidak termasuk proses pengadaan jasa Konsultansi apabila pekerjaan ini dikontrakan).
- i) Untuk segmen/ruas jalan lama (yaitu jalan yang dioperasikan sebelum tanggal 3 Oktober 2009, sebelum diberlakukannya Undang-Undang No.32 tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup), penyusunan dokumen lingkungan hidup mengikuti Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup No.14 Tahun 2010 tentang Dokumen Lingkungan Hidup Bagi Usaha dan/atau Kegiatan Yang Telah Memiliki Izin Usaha dan/atau Kegiatan Tetapi Belum Memiliki Dokumen Lingkungan Hidup. Sedangkan bagi segmen/ruas jalan baru, dokumen lingkungan hidup yang disusun harus mengikuti Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 16 Tahun 2012 tentang Pedoman Penyusunan Dokumen Lingkungan Hidup.
- j) Segmen/ruas jalan yang memiliki dokumen Surat Kesanggupan Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan Hidup (SPPL) dinyatakan sebagai Laik Bersyarat (Ls).

### 4.3. PETUNJUK PENGISIAN FORMULIR UJI LAIK FUNGSI JALAN

Sebelum melakukan pengujian (pengisian formulir ULFJ), ada beberapa hal penting yang harus diperhatikan oleh Tim ULFJ, yaitu:

1. Tim ULFJ harus mempunyai data identitas jalan yang akan dievaluasi, yang memuat informasi antara lain:
  - Sistem jaringan jalan (Primer atau Sekunder),
  - Kelas fungsi jalan (Arteri/Kolektor/Lokal/Jalan Kecil),
  - Kelas prasarana jalan (Jalan Raya/Jalan Sedang/Jalan Kecil),
  - Kelas penggunaan jalan (Kelas I/Kelas II/Kelas III/Kelas Khusus).

Hal ini dimaksudkan agar Tim ULFJ dapat menilai persyaratan teknis dengan tepat. Tim ULFJ dalam menilai dapat menggunakan lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 (Persyaratan Teknis Jalan Untuk Ruas Jalan Dalam Sistem Jaringan Jalan Primer dan Persyaratan Teknis Jalan Untuk Ruas Jalan Dalam Sistem Jaringan Jalan Sekunder) untuk menentukan persyaratan teknis jalan yang akan dijadikan acuan dalam penilaian.

Untuk ruas jalan Nasional *non* Tol yang masuk perkotaan, penilaian dilakukan dengan berpedoman pada lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.19/PRT/M/2011 untuk sistem jaringan jalan sekunder.

2. Jika dokumen leger jalan ada dan mutakhir, maka survei lapangan yang dilakukan oleh Tim ULFJ adalah juga bersifat memvalidasi karena semua informasi komponen yang akan diuji sudah tercantum di dalam dokumen leger jalan.
3. Survei di lapangan selain dilakukan sesuai keterangan pada butir 2 di atas, juga dibutuhkan terutama untuk melakukan:
  - a. pengukuran sesuai dengan fokus pemeriksaan,

- b. pengamatan dan pemeriksaan kondisi fisik dari konstruksi sesuai dengan fokus pemeriksaan,
  - c. pengamatan dan pengukuran refleksi dari warna (pada marka, rambu, dan lain-lain),
  - d. pengamatan dan pemeriksaan intensitas cahaya lampu pada APILL,
  - e. pengamatan atas kondisi termuktahir dari pemanfaatan Rumaja, Rumija, Ruwasja, trotoar, kondisi saluran, pulau jalan, dan lain-lain,
  - f. pengamatan manajemen lalu lintas,
  - g. pengamatan terhadap ketersediaan jarak pandang,
  - h. pengamatan dan pengukuran terhadap ketersediaan ruang bebas,
  - i. pengamatan detail pada daerah rawan kemacetan dan kecelakaan,
  - j. kondisi termuktahir dari komposisi jenis kendaraan,
  - k. letak Pos Polisi,
  - l. dan lain-lain.
4. Dokumentasi berupa foto maupun video harus dibuat dan disimpan dengan baik terutama untuk kondisi yang ekstrim agar menjadi rekaman dalam rangka melakukan evaluasi kinerja jalan dari aspek keselamatan selama jalan dioperasikan, dipelihara, ditingkatkan, sampai dengan jadwal pelaksanaan ULFJ berikutnya.
5. Yang dimaksud dengan jalan eksisting adalah jalan yang dibangun dan dioperasikan sebelum diberlakukannya Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 11/PRT/M/2010.

Tata cara pengisian formulir penilaian kelaikan fungsi jalan untuk menilai segmen/ruas jalan terhadap kesesuaian dengan persyaratan teknis dan administrasi dijelaskan pada Formulir A. Persyaratan Teknis dan Formulir B. Persyaratan Administrasi.



# **FORMULIR A. PERSYARATAN TEKNIS**



# FORMULIR A (PERSYARATAN TEKNIS)

Penilaian suatu ruas jalan terhadap kesesuaian dengan persyaratan teknis dilakukan melalui penilaian komponen-komponen pada setiap segmen di ruas jalan. Penilaian dilakukan melalui data jalan pada dokumen leger jalan termuktahir, dilanjutkan dengan pemeriksaan di lapangan.

<b>A.1</b>	<b>UJI LAIK FUNGSI TEKNIS GEOMETRIK JALAN</b>	<b>SEGMENT: .....</b>  <i>Tuliskan nomor segmen dari ruas jalan sesuai dengan pembagian segmen yang ditetapkan</i>
<b>KOMPONEN JALAN YANG DIUJI</b>	<b>PETUNJUK PELAKSANAAN SURVEI UJI LAIK FUNGSI JALAN</b>	
<b>A.1.1. Potongan melintang badan jalan</b>		
<b>A.1.1.1 Lajur Lalu Lintas</b>		
Keberfungsi-an	<b>Dasar Hukum:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 6 dan lampiran</i>).</li> <li>• Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan.</li> <li>• Panduan perhitungan lalu lintas secara manual No. Pd.T-19-2004-B.</li> </ul>	
Kesesuaian dengan lalu lintas yang harus dilayani		
Jumlah lajur		
Lebar setiap		
		Lebar lajur lalu lintas untuk jalan bebas hambatan dan jalan raya diukur dari sisi dalam marka membujur garis tepi jalan

lajur	(garis menerus) atau sumbu garis membujur pembagi lajur
Kemiringan melintang	<p>(garis terputus-putus) ke sisi dalam marka menerus garis membujur atau ke sumbu marka membujur garis terputus-putus.</p> <p>Lebar lajur lalu lintas untuk Jalan Sedang dan Jalan Kecil diukur dari sumbu marka membujur ke sumbu marka membujur.</p> <p>Lebar jalur lalu lintas tidak termasuk marka garis tepi, dibatasi oleh garis marka menerus dan/atau terputus-putus berwarna putih yang membatasi lajur lalu lintas baik yang searah ataupun yang berlawanan arah. Jika marka tidak tersedia, lajur atau jalur lalu lintas diukur dari sisi tepi jalan yang diperkeras ke sisi yang lainnya.</p> <p>Yang perlu diperhatikan oleh Tim ULFJ adalah pada ruas jalan dengan lebar yang belum memenuhi ukuran terkecil untuk suatu lajur tetapi ruas jalan tersebut perlu memuat dua arah lalu lintas, maka marka yang harus ada adalah marka pembagi arah lalu lintas (marka garis tengah), sedangkan garis tepi tidak mutlak ada. Hal ini penting untuk keselamatan karena marka garis tengah dapat membantu kendaraan mengetahui batas jalurnya sehingga menghindari tabrakan depan-depan.</p> <p><b>Tahap pengujian terdiri atas empat langkah, sebagai berikut:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Siapkan data arus lalu lintas jalan (berupa data volume lalu lintas harian rata-rata tahunan, LHRT). Data LHRT yang digunakan harus yang termuktahir/terbaru. Jika tersedia data LHRT, evaluasi cara survei untuk mendapatkannya: apakah cukup representatif atau tidak. Jika data representatif, lanjutkan ke langkah 2; jika tidak representatif atau LHRT tidak tersedia, Tim ULFJ agar menghubungi fasilitator penyelenggaraan ULFJ untuk menyediakan data LHRT termuktahir.</li> <li>2. Berdasarkan fungsi jalan dan LHRT, tetapkan Spesifikasi Penyediaan Prasarana Jalan (SPPJ) yang tepat untuk melayani fungsi dan LHRT tersebut, untuk pelayanan</li> </ol>

sampai dengan 10 tahun. Untuk ruas jalan baru, nilai LHRT yang digunakan adalah nilai LHRT yang diperkirakan terjadi saat jalan dibuka untuk umum. Nilai ini diperoleh dari dokumen perencanaan. Sedangkan untuk jalan eksisting, LHRT yang digunakan sebagai dasar ULFJ adalah nilai LHRT yang masih valid saat penilaian ULFJ dilakukan. Berdasarkan lampiran dari Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011, perhatikan nilai LHRT terhadap Spesifikasi Penyediaan Prasarana Jalan (Jalan Bebas Hambatan, Jalan Raya, Jalan Sedang, atau Jalan Kecil).

3. Ukur dan evaluasi kondisi umum eksisting ruas jalan, meliputi lebar setiap lajur, jumlah lajur, keseragaman lebar lajur, dan kemiringan melintang. Pengukuran dapat dilakukan dengan cara ringkas-cepat-tepat, satu kali mengukur di awal dan mengevaluasi secara visual untuk bagian-bagian lajur yang lainnya. Pengukuran bertujuan untuk mengindikasikan ukuran umum. Bandingkan kondisi umum eksisting tersebut terhadap SPPJ yang ditetapkan pada langkah 2.
4. Tetapkan kategori kelaikan:
  - a. Jika kondisi umum eksisting yang dievaluasi pada langkah 3 memenuhi semua persyaratan teknis SPPJ, lajur lalu lintas dikategorikan Laik Fungsi (L).
  - b. Jika kondisi eksisting yang diukur pada langkah 3 tidak memenuhi SPPJ, baik seluruhnya maupun sebagian tetapi tidak mencelakakan (membahayakan) pengguna jalan, ada dua kemungkinan kategori kelaikan untuk lajur lalu lintas, yaitu:
    - Laik Bersyarat (Ls), jika ruas jalan dapat diperbaiki sehingga rekomendasinya adalah perbaikan untuk mencapai kategori Laik Fungsi (L).
    - Khusus untuk ruas jalan eksisting, kategori Laik yang persyaratan teknisnya diturunkan (Lt) dapat diusulkan, jika ruas jalan yang ada masih cukup baik untuk

	<p>melayani kebutuhan lalu lintas sekalipun lebar lajur lalu lintas eksisting tidak memenuhi (lebih kecil) dari persyaratan lebar yang tercantum pada Spesifikasi Penyediaan Prasarana Jalan (SPPJ). Kondisi dengan persyaratan teknis yang diturunkan ini dapat dipertahankan selama LHRT, komposisi lalu lintas, muatan sumbu terberat, dan dimensi kendaraan yang dilayani dalam kaitannya dengan kelas jalan adalah tetap sama dengan saat penilaian.</p>
<p><b>A.1.1.2 Bahu</b></p>	
<p>Lebar bahu</p>	<p>Dasar Hukum:</p>
<p>Posisi muka bahu terhadap muka perkerasan jalan</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 7 dan lampiran</i>).</li> </ul> <p>Berdasarkan letaknya, bahu jalan dapat dibagi menjadi 2 (dua), yaitu bahu luar dan bahu dalam.</p> <p>Bahu luar adalah bahu yang terletak di tepi sebelah kiri dari jalur lalu lintas.</p>
<p>Kemiringan melintang</p>	<p>Bahu luar digunakan sebagai lajur darurat, di antaranya untuk berhenti sementara, untuk menghindari dari manuver kendaraan lain yang membahayakan, dan untuk ruang kebebasan samping, serta tidak digunakan untuk pejalan kaki. Bahu harus diperkeras pada Jalan Kecil dan paling rendah adalah berupa tanah yang dipadatkan. Pada Jalan Sedang dan Jalan Raya, material perkerasan adalah paling rendah berupa perkerasan kerikil. Bahu luar pada Jalan Bebas Hambatan harus berpenutup.</p> <p>Lebar bahu luar diukur dari sisi dalam marka garis tepi</p>

(marka garis tepi termasuk lebar bahu jalan) ke arah luar sampai batas bahu sebelah luar berupa selokan samping atau kerb atau batas Rumija. Lebar bahu luar bervariasi sesuai SPPJ dan medan topografi jalan (termuat pada lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011).

Bahu luar harus diberi kemiringan untuk mengalirkan air dari muka perkerasan jalan ke arah selokan samping. Permukaan bahu luar harus rata dengan muka perkerasan jalan. Toleransi bahu yang rata muka perkerasan jalan adalah tidak boleh lebih dari 3 cm, kecuali untuk jalan dengan kecepatan rencana  $V_R \geq 80$  km/jam maka bahu jalan harus benar-benar rata dengan perkerasan jalan.

Bahu dalam adalah bahu yang terletak di tepi sebelah kanan dari jalur lalu lintas.

Bahu dalam sering disebut juga sebagai jalur tepian yang merupakan bagian dari median jalan, oleh karena itu hanya jalan yang bermedian yang mempunyai bahu dalam. Berdasarkan SPPJ bahu dalam hanya terdapat pada Jalan Bebas Hambatan dan Jalan Raya, atau jalan yang memiliki median (pemisah) dengan konstruksi. Lebar bahu dalam bervariasi sesuai SPPJ (termuat pada lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011). Bahu dalam adalah diperkeras dan berpenutup.

#### **Tahap pengujian bahu jalan adalah sebagai berikut:**

1. Bahu yang dinilai adalah bahu luar dan bahu dalam.
2. Berdasarkan SPPJ, ukur dan catat lebar bahu jalan, sifat perkerasannya, kemiringan melintang, dan kerataannya terhadap perkerasan jalur lalu lintas. Gunakan lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011.
3. Ukur dan evaluasi kondisi umum eksisting bahu jalan.

	<p>Pengukuran dapat dilakukan dengan cara ringkas-cepat-tepat, satu kali mengukur di awal dan mengevaluasi secara visual bagian-bagian lajur yang lainnya. Pengukuran bertujuan untuk mengindikasikan ukuran umum. Bandingkan kondisi umum eksisting tersebut terhadap SPPJ yang ditetapkan pada langkah 2.</p> <p>4. Tetapkan kategori kelaikan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Jika kondisi umum eksisting pada langkah 3 memenuhi semua persyaratan teknis SPPJ, bahu dikategorikan Laik Fungsi (L).</li> <li>b. Jika kondisi umum eksisting pada langkah 3 tidak memenuhi SPPJ baik seluruhnya maupun sebagian tetapi tidak mencelakakan (membahayakan) pengguna jalan, bahu dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</li> </ol>
<b>A.1.1.3 Median</b>	
Lebar median	Dasar Hukum:
Tipe median	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 8 dan lampiran</i>).</li> </ul>
Jenis perkerasan median	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geometri Jalan Bebas Hambatan untuk Jalan Tol No.007/BM/2009.</li> </ul>
Bukaan pada median	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pedoman Perencanaan Median Jalan No. PdT -17-2004-B.</li> </ul> <p>Median umumnya digunakan pada Jalan Bebas Hambatan dan Jalan Raya, dan berfungsi memisahkan arus lalu lintas dari dua arah yang berbeda.</p> <p>Median ada 2 (dua) macam yaitu median yang ditinggikan dan median yang direndahkan.</p> <p><b>Median yang ditinggikan</b></p> <p>Median yang ditinggikan yaitu median yang dibuat lebih tinggi dari permukaan jalan. Median yang ditinggikan, dipasang apabila lebar lahan yang tersedia untuk penempatan median kurang dari 5,0 meter.</p>

Median yang ditinggikan ada 2 (dua) macam yaitu median yang ditinggikan setinggi kerb dan median yang ditinggikan setinggi penghalang beton.

#### Median yang ditinggikan setinggi kerb

Pada sisi luar median harus dilengkapi dengan kerb. Median yang ditinggikan setinggi kerb ini harus mengikuti ketentuan sebagai berikut:

##### a. Untuk Jalan Raya:

- Lebar median adalah 1,50 m (lebar bahu dalam 0,50 m + lebar bangunan ditinggikan 0,50 m setinggi 0,25 m + lebar bahu dalam di sisi lain 0,50 m ditinggikan setinggi kerb 0,25 m) untuk  $V_R < 60$  km/jam.
- Jika digunakan juga sebagai lapak penyeberangan, maka lebar median adalah 1,80 m (lebar bahu dalam 0,50 m + lebar bangunan ditinggikan 0,80 m setinggi 0,25 m + lebar bahu dalam di sisi lain 0,50 m ditinggikan setinggi kerb 0,25 m) untuk  $V_R < 60$  km/jam. Elevasi bagian median yang dijadikan lapak penyeberangan, direndahkan sehingga mempunyai level yang sama dengan perkerasan jalan agar mudah dilintasi oleh pengguna jalan termasuk penyandang tuna netra, pengguna kursi roda, orang lanjut usia maupun anak-anak.

##### b. Untuk Jalan Bebas Hambatan:

Lebar median adalah 2,80 m (lebar bahu dalam 1,00 m + lebar bangunan ditinggikan 0,80 m ditinggikan setinggi kerb + lebar bahu dalam 1,00 m), dan dilengkapi rel pengaman untuk  $V_R < 80$  km/Jam.

#### Median yang ditinggikan setinggi penghalang beton

Median yang ditinggikan setinggi penghalang beton harus

mengikuti ketentuan sebagai berikut:

a. Untuk Jalan Raya:

Lebar median adalah 2,00 m (lebar bahu dalam termasuk marka 0,75 m + lebar bangunan ditinggikan 0,50 m setinggi 1,10 m + lebar bahu dalam di sisi lain 0,75 m), untuk  $V_R \geq 60$  km/jam.

b. Untuk Jalan Bebas Hambatan:

Lebar 3,80 m (lebar bahu dalam termasuk marka 1,50 m + lebar bangunan ditinggikan 0,80 m setinggi 1,10 m + lebar bahu dalam di sisi lain 1,50 m), untuk  $V_R \geq 80$  km/Jam.

### **Median yang direndahkan**

Median yang direndahkan yaitu median yang dibuat lebih rendah dari permukaan jalur lalu lintas. Median ini dapat dipasang pada Jalan Bebas Hambatan dan Jalan Raya dengan ketentuan sebagai berikut:

a. Lebar median adalah 9,0 m (lebar bahu dalam 0,50 m + muka tanah yang direndahkan dan diberi kemiringan untuk mengalirkan air permukaan serta selokan di tengahnya dengan lebar minimum 8,00 m (kemiringan permukaan median 6 - 15%, dimulai dari sisi luar ke tengah-tengah median dan secara fisik berbentuk cekungan) + lebar bahu dalam di sisi lain 0,75 m).

b. Lebar median adalah 9,0 m (lebar bahu dalam 0,50 m + muka tanah yang direndahkan dan diberi lapisan pasir yang berfungsi menyerap energi kinetik pada saat ada kendaraan lepas kendali yang masuk ke median, dengan lebar minimum 8,00 m (kemiringan permukaan median 6 - 15%, dimulai dari sisi luar ke tengah-tengah median dan secara fisik berbentuk cekungan) + lebar bahu dalam di sisi lain 0,5 m).



Lebar median diukur dari sisi dalam marka garis tepi (marka termasuk ukuran lebar median), termasuk bahu dalam, sampai dengan sisi dalam marka garis tepi pada sisi lainnya. Perkerasan bahu dalam harus sama dengan perkerasan pada lajur lalu lintas.

Untuk median yang direndahkan, permukaan median tidak diperkeras dan diberi material yang mampu meredam laju kecepatan kendaraan yang lepas kendali dan masuk ke dalam area median sehingga fatalitas kecelakaan tidak tinggi.

Bukaan pada median hanya dilakukan jika ruang jalan memadai untuk dibuat fasilitas putar balik yang dilengkapi lajur perlambatan, radius putar kendaraan yang sesuai kelas jalan, dan lajur percepatan. Bukaan median juga dilakukan pada bagian yang menghubungkan *zebra cross* yang berfungsi sebagai lapak penyeberangan. Bukaan ini mempunyai elevasi yang sama dengan jalur lalu lintas sehingga dapat dilewati seluruh pejalan jalan kaki.

#### **Tahap pengujian median adalah sebagai berikut:**

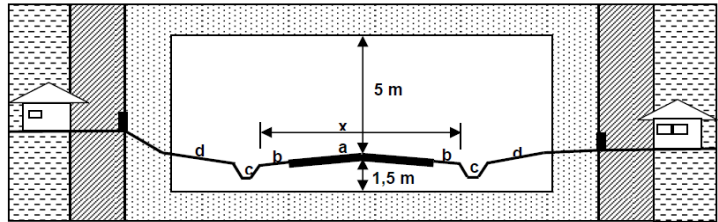
1. Lakukan pengamatan visual. Pengamatan bertujuan: menilai apakah median termasuk salah satu tipe median seperti diuraikan di atas. Kemudian, ukur dimensi median. Selanjutnya, bandingkan ukuran-ukuran tersebut terhadap ukuran persyaratan teknis jalan seperti diuraikan di atas.
2. Amati jenis material perkerasan untuk median yang direndahkan: apakah berfungsi sebagai drainase atau berfungsi untuk meredam kendaraan yang keluar jalur dan masuk ke dalam median.
3. Amati dan lakukan pengukuran untuk bukaan median, baik yang digunakan sebagai lapak penyeberangan maupun yang digunakan sebagai putaran. Selanjutnya, bandingkan ukuran-ukuran tersebut terhadap ukuran persyaratan teknis jalan seperti diuraikan di atas.

	<p>4. Tetapkan kategori kelaikan:</p> <p>a. Jika kondisi umum eksisting memenuhi semua persyaratan teknis, median dikategorikan Laik Fungsi (L).</p> <p>b. Jika kondisi umum eksisting tidak memenuhi persyaratan teknis, baik seluruhnya maupun sebagian, tetapi tidak mencelakakan (membahayakan) pengguna jalan dan pejalan kaki, median dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</p>
--	--

#### A.1.1.4 Selokan Samping

Lebar/dimensi selokan samping	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 22 dan lampiran</i>).</li> </ul> <p>Selokan samping adalah saluran tepi jalan yang berfungsi untuk menampung dan mengalirkan air hujan atau air yang ada di permukaan jalan, bahu jalan, dan jalur lainnya serta air dari drainase di bawah muka jalan, di sepanjang koridor jalan; dapat dibuat dari galian tanah biasa atau diperkeras dan/atau dibuat dari bahan yang awet serta mudah dipelihara; harus tertutup jika digunakan pada jalan-jalan di wilayah perkotaan yang berpotensi banyak pejalan kaki; dimensinya dan kemiringannya harus memadai untuk mengalirkan debit air. Dalam hal tertentu selokan samping dapat juga berfungsi sebagai saluran lingkungan. Selokan samping tidak selalu diperlukan, misalnya untuk jalan pada punggung bukit yang air dengan sendirinya akan mengalir ke samping jalan tanpa perlu ditampung terlebih dahulu.</p> <p><b>Tahap pengujian selokan samping adalah sebagai berikut:</b></p> <p>1. Lakukan pengamatan visual dan pengukuran; pengamatan</p>
Bentuk selokan samping	
Fungsi mengalirkan air	

	<p>bertujuan: menilai apakah selokan samping berkeselamatan. Selokan samping/saluran drainase yang berkeselamatan adalah yang berpenutup karena saluran yang terbuka dapat menjadi <i>hazard</i> sisi jalan.</p> <p>2. Tetapkan kategori kelaikan:</p> <p>a. Jika kondisi umum pada langkah pertama memenuhi fungsi selokan dan bentuk selokan samping tidak mencelakakan pengguna jalan, selokan samping dikategorikan Laik Fungsi (L).</p> <p>b. Jika kondisi umum selokan tidak memenuhi fungsi baik seluruhnya ataupun sebagian, tetapi tidak mencelakakan (membahayakan) pengguna jalan, selokan samping dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</p>
<p><b>A.1.1.5 Ambang Pengaman</b></p>	
<p>Lebar ambang pengaman</p>	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (<i>Pasal 37</i>).</li> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 48</i>).</li> </ul>
<p>Pengamanan konstruksi jalan</p>	<p>Ambang pengaman jalan berupa bidang tanah dan/atau konstruksi bangunan pengaman yang berada di antara tepi badan jalan dan batas Rumaja yang hanya diperuntukkan bagi pengamanan konstruksi jalan dan penempatan patok-patok jalan. Lebar Ambang pengaman paling kecil 1 (satu) meter; semua konstruksi penahan tanah (talud, lereng), ujung kepala gorong-gorong harus berada di dalam ambang pengaman. Ambang pengaman berada di luar ruang bebas jalan.</p> <p>Letak ambang pengaman pada jalan dapat dilihat pada gambar di bawah ini:</p>



= Ruang manfaat jalan (Rumaja)      = Ruang pengawasan jalan (Ruwasja)  
 = Ruang milik jalan (Rumija)      = Bangunan

a = jalur lalu lintas  
 b = bahu jalan  
 c = saluran tepi

d = ambang pengaman  
 $x = b+a+b = \text{badan jalan}$

Gambar 4.1 Bagian-bagian Jalan (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan)

### Tahap pengujian ambang pengaman adalah sebagai berikut:

1. Lakukan pengamatan visual dan pengukuran; pengamatan bertujuan: menilai apakah ambang pengaman tersedia dan letaknya tepat serta lebarnya memenuhi kebutuhan. Ukur dimensi ambang pengaman dengan cara mengukur satu kali dan ukur kembali jika dipandang ada perubahan lebar yang besar. Selanjutnya, lakukan evaluasi ukuran-ukuran tersebut terhadap ketentuan lebar minimum 1,0 m untuk jalan *non* bebas hambatan. Untuk Jalan Bebas Hambatan, lebar ambang pengaman minimum adalah 1,5 m.
2. Tetapkan kategori kelaikan:
  - a. Jika tersedia ambang pengaman dengan ukuran yang tepat dan berfungsi dengan baik untuk pengamanan konstruksi jalan dan penempatan patok-patok jalan, ambang pengaman dikategorikan Laik Fungsi (L). Apabila lebar ambang pengaman ini adalah kurang dari 1 meter, harus dibuktikan bahwa dengan lebar ini, kestabilan konstruksi jalan tetap terjamin.
  - b. Jika ambang pengaman tidak tersedia tetapi dibutuhkan, ambang pengaman dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).

	Rekomendasi yang dapat diberikan adalah pemenuhan ambang pengaman sesuai kebutuhan.
<b>A.1.1.6 Alat-alat Pengaman Lalu Lintas</b>	
Rel pengaman	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 36</i>).</li> <li>• Panduan Teknis Rekayasa Keselamatan Jalan, Ditjen Bina Marga, 2012 (<i>Buku Manajemen Hazard Sisi Jalan</i>).</li> <li>• Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK.7234/AJ.401/DJPD/2013 tentang Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan.</li> </ul> <p>Rel pengaman berfungsi untuk melindungi daerah atau bagian jalan yang membahayakan bagi lalu lintas. Rel pengaman digunakan pada daerah:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. jurang atau lereng dengan kedalaman lebih dari 5 meter,</li> <li>b. tikungan pada bagian luar jalan dengan radius tikungan lebih dari 30 m,</li> <li>c. bangunan pelengkap jalan tertentu,</li> <li>d. daerah dimana terdapat objek berbahaya sisi jalan pada ruang bebas yang tidak dapat dipindahkan dan tidak dapat ditempatkan kembali serta membahayakan pengemudi (umumnya disebut sebagai obyek berbahaya sisi jalan). Obyek berbahaya pada sisi jalan ini antara lain: <ul style="list-style-type: none"> <li>- saluran terbuka di dalam ruang bebas,</li> <li>- kemiringan badan jalan (kemiringan timbunan pembentuk badan jalan) yang lebih curam dari 1 : 6,</li> <li>- ujung (kepala) gorong-gorong yang berada di dalam ruang bebas,</li> <li>- pohon atau tiang atau konstruksi lain yang berdiameter <math>\geq 10</math> cm,</li> <li>- pagar, bangunan, beton/parapet jembatan yang berada di dalam ruang bebas.</li> </ul> </li> </ol>
Penghalang beton	

Rel pengaman secara fisik berupa:

- a. pagar rel yang bersifat lentur (*guard rail*),
- b. pagar kabel (*wire rope*),
- c. pagar beton yang bersifat kaku, seperti beton penghalang lalu lintas (*concrete barrier/jersey barrier*).

**Tahap pengujian alat-alat pengaman lalu lintas adalah sebagai berikut:**

1. Lakukan pengamatan visual dan pengukuran.

Pengamatan bertujuan: untuk menilai apakah alat-alat pengaman lalu lintas tersedia. Lakukan pengukuran terhadap letaknya. Selanjutnya, lakukan evaluasi pemasangan pagar pengaman: apakah dipasang pada tepi luar badan jalan dengan jarak paling dekat 0,6 (nol koma enam) meter dari marka tepi jalan dan dipasang di depan obyek yang dianggap berbahaya bagi pengguna jalan.

2. Tetapkan kategori kelaikan:

- a. Jika alat-alat pengaman lalu lintas dengan dimensi yang sesuai spesifikasi dipasang pada tepi luar badan jalan dengan jarak paling dekat 0,6 meter dari marka tepi jalan dan dilengkapi dengan tanda reflektif dengan warna sesuai dengan warna patok pengarah pada sisi yang sama, dan dipasang dengan lokasi yang tepat (contohnya: di depan obyek yang dianggap berbahaya bagi pengguna jalan), alat-alat pengaman lalu lintas dikategorikan Laik Fungsi (L).
- b. Jika pada segmen/ruas jalan tersedia alat-alat pengaman lalu lintas tetapi tidak sesuai dengan ketentuan di atas, alat-alat pengaman lalu lintas dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).
- c. Jika pada segmen/ruas jalan tidak tersedia alat-alat pengaman lalu lintas padahal dibutuhkan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).

## A.1.2 Alinemen Horizontal

### A.1.2.1. Bagian Lurus

Panjang bagian jalan yang lurus

Jarak pandang

Lingkungan jalan

Dasar Hukum:

- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (*Pasal 60*).
- Perencanaan Geometrik Antar Kota No. 038/T/BM/1997.
- Geometri Jalan Bebas Hambatan untuk Jalan Tol No.007/BM/2009.
- Panduan Teknis Rekayasa Keselamatan Jalan, Ditjen Bina Marga, 2012 (*Buku Rakayasa Keselamatan Jalan dan Buku Manajemen Hazard Sisi Jalan*).

Tabel 4.1. Panjang Bagian Lurus Maksimum Alinemen Horizontal (*Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota No. 038/T/BM/1997*)

Fungsi	Panjang Bagian Lurus Maksimum (m)		
	Datar	Perbukitan	Pegunungan
Arteri	3.000	2.500	2.000
Kolektor	2.000	1.750	1.500

Tabel 4.2 Panjang Bagian Lurus Maksimum untuk Jalan Tol (*Geometri Jalan Bebas Hambatan untuk Jalan Tol No.007/BM/2009*)

$V_R$ (km/jam)	Panjang Bagian Lurus Maksimum (m)	
	Perhitungan	Pembulatan
140	5833,3	5850
120	5000,0	5000
100	4166,7	4200
80	3333,3	3350
60	2500,0	2500

Alinemen horizontal terdiri atas bagian lurus dan bagian lengkung/tikungan.

Terkait lingkungan jalan, salah satu hal yang penting untuk diperhatikan oleh Tim ULFJ pada jalan (khususnya pada bagian lurus ini) adalah ketersediaan ruang bebas yaitu ruang yang dikosongkan dari segala bentuk bangunan atau penghalang atau bentuk muka tanah yang dapat mencederai berat pengguna jalan atau memperparah luka akibat kecelakaan kendaraan yang keluar dari badan jalan.

Ruang bebas diukur mulai dari batas terluar tepi perkerasan jalan sampai dengan batas luar Ruwasja. Lebar ruang bebas minimum pada jalan antarkota adalah 3 meter. Ketentuan teknis perhitungan ruang bebas dapat dilihat pada buku Manajemen *Hazard* Sisi Jalan (Panduan Teknis Rekayasa Keselamatan Jalan, Direktorat Jenderal Bina Marga). Untuk jalan dalam kota, lebar minimum ruang bebas adalah 1,5 meter jika terdapat kerb di sisi jalan. Sedangkan untuk jalan Tol dalam kota, ruang bebas minimum adalah 2 m.

**Tahap pengujian bagian lurus alinemen horizontal adalah sebagai berikut:**

1. Lakukan pengamatan visual alinemen horizontal bagian lurus dan ukur panjang bagian lurus. Pengamatan dan pengukuran dilakukan bertujuan untuk menilai panjang bagian lurus dan kesesuaiannya dengan kecepatan rencana sebagaimana panjang maksimum yang dicantumkan pada Tabel 4.1. dan 4.2 di atas.



	<p>2. Lakukan pengamatan terhadap jarak pandang mendahului dan lingkungan jalan, yang bertujuan mengamati ketersediaan ruang bebas samping jalan untuk menghindari bahaya samping.</p> <p>3. Tetapkan kategori kelaikan:</p> <p>a. Jika panjang bagian lurus memenuhi ketentuan yang berlaku, jarak pandang mendahului terpenuhi, serta tersedia ruang bebas samping agar terhindar dari <i>hazard</i>, bagian lurus dari alinemen horizontal dikategorikan Laik Fungsi (L).</p> <p>b. Jika kondisi umum eksisting pada langkah 1 dan 2 tidak memenuhi ketentuan yang berlaku, baik seluruhnya maupun sebagian, tetapi masih berkeselamatan, bagian lurus dari alinemen horizontal dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</p>
--	---

**A.1.2.2 Bagian Tikungan**

Radius tikungan	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>lampiran</i>).</li> <li>• Standar Perencanaan Geometrik untuk Jalan Perkotaan 1992.</li> <li>• Perencanaan Geometrik Antar Kota No. 038/T/BM/1997.</li> <li>• Geometri Jalan Bebas Hambatan untuk Jalan Tol No.007/BM/2009.</li> </ul> <p><b>Radius tikungan untuk jalan perkotaan</b></p> <p>Radius tikungan minimum untuk jalan perkotaan ditentukan sesuai Tabel 4.3 berikut:</p>
Superelevasi	
Jarak pandang	

Tabel 4.3 Radius Tikungan Minimum untuk Keamanan dan Kenyamanan pada Jalan Perkotaan

$V_R$ (km/jam)	Radius Tikungan Minimum yang Disarankan, $R_{min}$ (m)
100	700
80	400
60	200
50	150
40	100
30	65
20	30

### Radius tikungan untuk jalan antarkota

Radius tikungan minimum untuk jalan antarkota ditentukan sesuai Tabel 4.4 berikut:

Tabel 4.4 Radius Tikungan Minimum untuk Jalan Antarkota

$V_R$ (km/jam)	120	100	80	60	50
$R_{min}$ (m)	600	370	210	110	80
$V_R$ (km/jam)	40	30	20	-	-
$R_{min}$ (m)	50	30	15	-	-

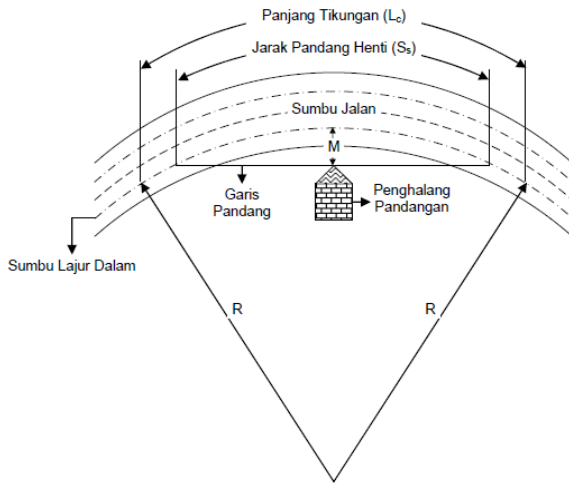
Tikungan dengan  $R$  lebih besar atau sama dengan yang ditunjukkan pada Tabel 4.5 di bawah, tidak memerlukan lengkungan peralihan.

Tabel 4.5 Radius Tikungan Minimum untuk Jalan Antarkota yang Tidak Memerlukan Lengkung Peralihan

$V_R$ (km/jam)	120	100	80	60	50
$R_{min}$ (m)	2500	1500	900	500	350
$V_R$ (km/jam)	40	30	20	-	-
$R_{min}$ (m)	250	130	60	-	-

#### Superelevasi dan jarak pandang

- Nilai superelevasi maksimum ditetapkan 8 %. Superelevasi adalah fungsi dari kecepatan rencana. Besarnya superelevasi diperoleh dari persamaan-persamaan yang dicantumkan pada buku standar perencanaan geometri.
- Fokus pengujian jarak pandang pada tikungan adalah dengan mengamati bahwa pandangan pengemudi di sisi dalam tikungan tidak terhalang adanya pohon atau bangunan lain. Daerah yang harus bebas ini disebut daerah bebas samping di tikungan. Daerah bebas samping dimaksudkan untuk memberikan kemudahan pandangan di tikungan dengan membebaskan obyek-obyek penghalang sejauh M (perhatikan Gambar 4.2 di bawah). M diukur dari garis tengah lajur dalam sampai obyek penghalang pandangan sehingga persyaratan jarak pandang henti terpenuhi.



Gambar 4.2 Ilustrasi Daerah Bebas Samping di Tikungan

Besaran  $M$  dapat diukur menggunakan persamaan yang dicantumkan pada acuan yang disebutkan di atas.

Tikungan dengan jari-jari ( $R$ ) lebih besar atau sama dengan yang ditunjukkan pada Tabel 4.6 di bawah, tidak memerlukan superelevasi.

Tabel 4.6. Radius Tikungan dengan Jari-jari yang Diizinkan Tanpa Superelevasi

$V_R$ (km/jam)	60	80	100	120
$R$ (m)	700	1.250	2.000	5.000

**Tahap pengujian bagian tikungan pada alinemen horizontal adalah sebagai berikut:**

1. Dapatkan kecepatan rencana ( $V_R$ ) untuk ruas jalan yang akan diuji kelaikannya.
2. Dapatkan data jari-jari tikungan dalam, lengkung peralihan, dan superelevasi dari data leger jalan yang termuktahir.
3. Lakukan pengamatan visual bagian tikungan, dengan memperhatikan lengkung peralihan atau tanpa lengkung peralihan.
4. Ukur jari-jari tikungan.
5. Ukur superelevasi yang dipakai atau tanpa superelvasi (sesuaikan dengan persyaratan sebagaimana tercantum pada tabel).
6. Ukur letak semua bangunan (termasuk pohon) atau penghalang lain dari garis tengah tikungan dalam.
7. Bandingkan angka yang diperoleh pada butir 6 dengan ketentuan yang diperoleh berdasarkan perhitungan M, untuk mendapatkan daerah bebas samping.
8. Amati secara visual jarak pandang pengemudi untuk melihat suatu halangan yang membahayakan pada saat menikung;
9. Amati zona yang harus dibebaskan dari semua halangan.
10. Tetapkan kategori kelaikan:
  - a. Jika bagian tikungan telah memenuhi ketentuan persyaratan teknis yang berlaku, dikategorikan Laik Fungsi (L).
  - b. Jika kondisi umum eksisting tidak memenuhi persyaratan teknis yang berlaku, baik seluruhnya maupun sebagian, tetapi tidak mencelakakan (membahayakan) pengguna jalan, ada dua kemungkinan kategori laik, yaitu:
    - Laik Bersyarat (Ls), jika bagian tikungan dapat diperbaiki sehingga harus dibuat rekomendasi perbaikan dan waktu untuk pencapaian Laik Fungsi;

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Khusus untuk jalan eksisting, kategori Laik yang persyaratan teknisnya diturunkan (Lt) dapat diusulkan, jika bagian tikungan yang ada masih berfungsi untuk melayani kebutuhan dan dibuktikan dengan tidak ada catatan kecelakaan pada lokasi tersebut, jarak pandang tikungan memenuhi, pembatasan kecepatan dipatuhi oleh pengguna jalan, sekalipun bagian tikungan tidak dapat dilakukan peningkatan pelebaran tikungan.</li> </ul>
--	---

### A.1.2.3 Persimpangan Sebidang

Jumlah persimpangan per km	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 13</i>).</li> </ul>
Cara akses ke jalan utama	<p>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 Pasal 13 menyatakan bahwa pembatasan jarak antarpersimpangan pada jalan arteri primer hanya berlaku pada jalan baru. Namun dalam pelaksanaannya, pembatasan jarak antarpersimpangan pada jalan eksisting diperlukan dan dapat diterapkan untuk mengatasi permasalahan kemacetan dan keselamatan jalan.</p> <p>Jarak antarpersimpangan sebidang dibatasi sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>pada jalan arteri primer, sekurang-kurangnya 3 (tiga) kilometer dan 0,50 km pada jalan kolektor; dan</li> <li>pada jalan arteri sekunder, sekurang-kurangnya 2 (dua) kilometer dan 0,50 km pada jalan kolektor.</li> </ol> <p>Apabila terdapat jarak antarpersimpangan yang kurang dari persyaratan yang ditentukan, arus lalu lintas dikendalikan dengan pengendalian persimpangan melalui pemberlakuan penutupan sejumlah akses dari ruas jalan minor ke ruas jalan mayor.</p> <p>Persimpangan dapat terbentuk dari ruas jalan mayor dan</p>

minor sehingga Tim ULFJ harus memperhatikan cara pengaturan lalu lintas dari ruas jalan minor ke ruas jalan mayor dengan memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- kecepatan kendaraan, terutama pada jalur pendekat,
- rambu pengatur lalu lintas,
- jarak pandang pengemudi pada jalur pendekat,
- jumlah kaki persimpangan,
- sudut antarkaki persimpangan (sudut minimum =  $75^\circ$ ),
- alinemen,
- jumlah lajur tambahan,
- jalur samping,
- jenis kendali persimpangan,
- kanalisasi,
- lampu penerangan, dan
- lebar lajur dan bahu jalan.

**Tahap pengujian persimpangan sebidang adalah sebagai berikut:**

1. Lakukan pengamatan visual dan pengukuran. Pengamatan visual dilakukan dengan memperhatikan seperti hal di atas dan dilanjutkan dengan pengukuran. Pengamatan visual dilakukan dengan tujuan: untuk menilai apakah persimpangan sebidang aman (berkeselamatan) dan memenuhi persyaratan teknis. Pengukuran dilakukan untuk mendapatkan jarak antarpersimpangan sebidang dan cara akses masuk ke jalan mayor pada/dekat persimpangan untuk mendapatkan informasi kategori aman/tidak aman.
2. Tetapkan kategori kelaikan:
  - a. Jika persimpangan sebidang telah memenuhi kebutuhan jarak minimal dan memenuhi faktor-faktor pengaruh yang harus diperhatikan dalam pemenuhan kebutuhan keselamatan, dikategorikan Laik Fungsi (L).
  - b. Jika kondisi umum eksisting tidak memenuhi teknis

	yang berlaku seluruh ataupun sebagian, dan tidak mencelakakan (membahayakan) pengguna jalan, persimpangan sebidang dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).
<b>A.1.2.4 Akses Persil</b>	
Jumlah akses persil	Dasar Hukum:
Akses ke jalan utama	<ul style="list-style-type: none"> <li>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 12</i>).</li> </ul>
Bentuk akses	<p>Akses persil adalah jalan masuk dari jalan lokal, jalan lingkungan, stasiun pengisian bahan bakar umum (SPBU), pemberhentian bus, stasiun kereta api, dan tempat istirahat ke ruas jalan umum.</p> <p>Akses persil pada jalan arteri dan kolektor harus difasilitasi dengan jalan masuk berupa jalur samping yang mengakses menuju ruas jalan umum. Akses persil mempunyai persyaratan sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>jarak antarjalan masuk pada jalan arteri primer paling sedikit 1 km dan kolektor primer paling sedikit 0,5 km;</li> <li>jarak antarjalan masuk pada jalan arteri sekunder tidak kurang dari 1 km dan kolektor sekunder 0,5 km;</li> <li>untuk jalan eksisting, jalur samping dapat dibuat dengan cara membatasi bukaan sebagai jalan masuk ke jalur utama sesuai dengan jarak terdekat di atas.</li> </ol> <p>Jalur samping yang dimaksud merupakan jalur yang sejajar dengan jalur lalu lintas utama, terletak di samping kiri atau kanan dan dibatasi oleh lajur pemisah. Lajur pemisah digunakan untuk memisahkan arus lalu lintas searah yang berbeda kecepatan rencananya atau berbeda kecepatan operasionalnya atau berbeda peruntukan jenis kendaraan yang diizinkan beroperasi atau berbeda kelas dan fungsi ruas jalannya.</p>



	<p><b>Tahap pengujian akses persil adalah sebagai berikut:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lakukan pengamatan visual dan pengukuran. Pengamatan visual terhadap akses persil dilakukan dengan memperhatikan berapa banyak akses persil ke jalan umum, bentuk akses persil yang langsung menuju jalan umum atau melalui jalan samping dan lakukan pengukuran jarak antarbuakan.</li> <li>2. Tetapkan kategori kelaikan: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. jika akses persil telah memenuhi persyaratan teknis dan memenuhi faktor keamanan dan keselamatan, dikategorikan Laik Fungsi (L).</li> <li>b. jika kondisi umum eksisting tidak memenuhi persyaratan teknis yang berlaku seluruhnya ataupun sebagian tetapi tidak mencelakakan (membahayakan) pengguna jalan, akses persil dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</li> </ol> </li> </ol>
<p><b>A.1.3 Alinemen Vertikal</b></p>	
<p><b>A.1.3.1 Bagian Lurus</b></p>	
<p>Kelandaian memanjang</p>	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>lampiran</i>).</li> <li>• Standar Perencanaan Geometrik untuk Jalan Perkotaan 1992.</li> <li>• Perencanaan Geometrik Antar Kota No. 038/T/BM/1997.</li> </ul> <p>Alinemen vertikal adalah bidang tegak yang melalui sumbu jalan atau proyeksi tegak lurus terhadap bidang gambar.</p> <p>Alinemen vertikal terdiri atas bagian landai vertikal (tanjakan/turunan/datar) dan bagian lengkung vertikal (cekung/cembung).</p>
<p>Jarak pandang</p>	
<p>Lingkungan jalan</p>	

### Kelandaian memanjang dan jarak pandang

Kelandaian maksimum dimaksudkan untuk memungkinkan kendaraan bergerak terus tanpa kehilangan kecepatan yang berarti.

Panjang landai kritis yaitu panjang landai maksimum yang harus disediakan agar kendaraan dapat mempertahankan kecepatannya sedemikian rupa sehingga penurunan kecepatan tidak lebih dari separuh kecepatan rencana ( $V_R$ ).

Jarak pandang atau disebut dengan jarak pandang henti adalah cukupnya pandangan pengemudi saat berada pada bagian tanjakan atau turunan untuk melihat kondisi di depannya. Ilustrasi yang menjelaskan jarak pandang henti pada alinemen vertikal dapat dilihat pada Gambar 4.4 (butir A.1.3.3). Dengan panjang landai kritis yang disediakan, jarak pandang pengemudi yang lebih bebas dapat disediakan.

Kelandaian maksimum yang diizinkan untuk ruas jalan sesuai SPPJ dan panjang landai kritis dalam fungsi kecepatan rencana dan kelandaian dirangkum pada Tabel 4.7 sampai dengan 4.10 berikut:

Tabel 4.7 Kelandaian Maksimum yang Diizinkan pada Sistem Jaringan Jalan Primer\*

Kelas Jalan Berdasarkan Spesifikasi Penyediaan Prasarana Jalan		Jalan Bebas Hambatan	Jalan Raya	Jalan Sedang	Jalan Kecil
Kelandaian Maksimum (%)	Alinemen Datar	4	5	6	6
	Alinemen Bukit	5	6	7	8
	Alinemen Gunung	6	10	10	12

Tabel 4.8 Kelandaian Maksimum yang Diizinkan pada Sistem Jaringan Jalan Sekunder\*

Kelas Jalan Berdasarkan Spesifikasi Penyediaan Prasarana Jalan	Jalan Bebas Hambatan	Jalan Raya	Jalan Sedang	Jalan Kecil
Kelandaian Maksimum (%)	4	5	6	10

\*berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan

Tabel 4.9 Panjang Landai Kritis untuk Jalan Perkotaan

Kecepatan Rencana ( $V_R$ ) (km/jam)	Kelandaian (%)	Panjang kritis dari suatu kelandaian (m)
100	4	700
	5	500
	6	400
80	5	600
	6	500
	7	400
60	6	500
	7	400
	8	300
50	7	500
	8	400
	9	300
40	8	400
	9	300
	10	200

Tabel 4.10 Panjang Landai Kritis untuk Jalan Antarkota

Kecepatan pada awal tanjakan (km/jam)	Kelandaian (%)						
	4	5	6	7	8	9	10
	Panjang landai kritis (m)						
80	630	460	360	270	230	230	200
60	320	210	160	120	110	90	80

### Lingkungan jalan

Pada ruas jalan yang mempunyai alinemen vertikal perlu disediakan ruang bebas, khususnya pada bagian lurus vertikal. Ruang bebas yaitu ruang yang dikosongkan dari segala bentuk bangunan atau penghalang atau bentuk muka tanah yang dapat mencederai berat pengguna jalan atau memperparah luka akibat kecelakaan karena kendaraan yang keluar dari badan jalan. Ruang bebas diukur mulai dari batas terluar badan jalan sampai dengan batas luar Ruwasja. Ketentuan teknis perhitungan ruang bebas dapat dilihat pada buku Manajemen Hazard Sisi Jalan (Panduan Teknis Rekayasa Keselamatan Jalan, Direktorat Jenderal Bina Marga).

### Tahap pengujian alinemen vertikal adalah sebagai berikut:

1. Dapatkan informasi mengenai kecepatan rencana dan medan jalan yang akan diuji kelaikannya.
2. Dari butir 1 akan diketahui besar kelandaian maksimum yang sesuai dengan persyaratan teknis jalan.
3. Ukur kelandaian memanjang jalan dan panjang kritis jalan.

4. Bandingkan kelandaian yang diperoleh dari butir 3 dengan kelandaian sesuai persyaratan sebagaimana dijelaskan pada butir 2. Gunakan Tabel 4.7, 4.8, 4.9 atau 4.10 untuk mengetahui pemenuhan persyaratan.
5. Amati secara visual jarak pandang pengemudi untuk melihat ada atau tidaknya potensi halangan saat kendaraan berada di tanjakan.
6. Tetapkan kategori kelaikan:
  - a. Jika bagian kelandaian memanjang dan panjang landai kritis ruas jalan telah memenuhi ketentuan persyaratan teknis yang berlaku, bagian lurus dari alinemen vertikal dikategorikan Laik Fungsi (L).
  - b. Jika kondisi umum eksisting tidak memenuhi persyaratan teknis yang berlaku, baik seluruhnya maupun sebagian, tetapi tidak mencelakakan (membahayakan) pengguna jalan, ada dua kemungkinan kategori laik untuk bagian lurus dari alinemen vertikal, yaitu:
    - Laik Bersyarat (Ls), jika bagian kelandaian memanjang dapat diperbaiki.
    - Kategori Laik dengan persyaratan teknis yang diturunkan (Lt) dapat diusulkan pada besar kelandaian di atas persyaratan dan kelandaian tersebut tidak dapat diturunkan atas alasan sosial yang dominan atau ruas jalan berada pada daerah lindung/konservasi dimana izin untuk menyesuaikan geometri tidak diperoleh. Persyaratan teknis yang diturunkan ini dapat dijamin apabila kelandaian memanjang masih berfungsi untuk melayani kebutuhan lalu lintas, dimana tidak terjadi kecelakaan dan jarak pandang pengemudi memadai dengan disertai upaya melakukan pengendalian-pengendalian.

### A.1.3.2 Lajur Pendakian

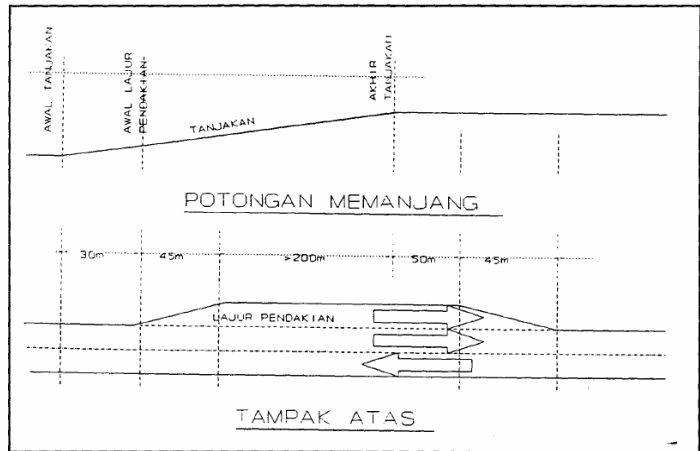
Keperluan keberadaan-nya	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Tata Cara Perencanaan Gometrik Jalan Antar Kota No.038/TBM/1997.</li><li>• Geometri Jalan Bebas Hambatan untuk Jalan Tol No. 007/BM/2009.</li></ul>
Lebar dan panjang lajur	
Taper masuk dan keluar lajur	

Lajur pendakian dimaksudkan untuk menampung truk-truk yang bermuatan berat atau kendaraan lain yang berjalan lebih lambat dari kendaraan-kendaraan lain pada umumnya agar kendaraan lain dapat mendahului kendaraan lambat tersebut tanpa harus berpindah lajur atau menggunakan lajur arah berlawanan.

Lajur pendakian harus disediakan pada ruas jalan yang mempunyai kelandaian yang besar, menerus, dan volume lalu lintasnya relatif padat. Lajur pendakian dibutuhkan:

- a. pada jalan arteri atau kolektor, dengan kondisi
- b. apabila panjang kritis terlampaui, ruas jalan memiliki VLHR > 15.000 SMP/hari, dan persentase volume truk > 15 % dari seluruh jenis kendaraan yang ada. Volume Lalu Lintas Harian Rencana (VLHR) adalah prakiraan volume lalu lintas harian untuk masa yang akan datang pada bagian jalan tertentu.

Konfigurasi lajur pendakian dapat dilihat pada Gambar 4.3 berikut:



Gambar 4.3 Lajur Pendakian

**Tahap pengujian lajur pendakian adalah sebagai berikut:**

1. Dapatkan informasi mengenai VLHR dan volume truk pada ruas jalan tersebut untuk mengetahui kebutuhan lajur pendakian.
2. Apabila lajur pendakian dibutuhkan, lakukan pengukuran untuk lebar dan panjang lajur serta taper masuk dan keluar lajur.
3. Bandingkan hasil pengukuran pada butir 2 dengan persyaratan sesuai Gambar 4.3.
4. Jika lajur pendakian dibutuhkan dan tersedia serta telah memenuhi persyaratan teknis di atas, dikategorikan Laik Fungsi (L).
5. Jika kondisi eksisting lajur pendakian ada dan tidak memenuhi persyaratan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).
6. Jika kondisi lalu lintas membutuhkan lajur pendakian, tetapi lajur pendakian tidak tersedia, maka dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).

### A.1.3.3 Lengkung vertikal

Ketajaman lengkungan	Dasar Hukum: <ul style="list-style-type: none"><li>• Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota No.038/TBM/1997.</li><li>• Geometri Jalan Bebas Hambatan untuk Jalan Tol No. 007/BM/2009.</li></ul>
Jarak pandang	
Arah jalan di balik lengkungan	Lengkung vertikal adalah bagian jalan yang melengkung dalam arah vertikal yang menghubungkan dua segmen jalan dengan kelandaian berbeda.
Kombinasi lengkung vertikal dan horizontal	<p>Lengkung vertikal disediakan pada setiap lokasi yang mengalami perubahan kelandaian sehingga kenyamanan dan keamanan dalam mengemudi terjaga. Penyediaan lengkung vertikal bertujuan untuk:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>(1) mengurangi guncangan akibat perubahan kelandaian; dan</li><li>(2) menyediakan jarak pandang henti.</li></ol> <p>Lengkung vertikal hendaknya merupakan lengkung parabola yang sederhana dengan jari-jari lengkung yang merupakan fungsi dari kecepatan.</p> <p><b>Ketajaman lengkung vertikal</b></p> <p>Ketajaman lengkung vertikal adalah fungsi dari kecepatan rencana dengan parameter yang mempengaruhi adalah jari-jari dari lengkung vertikal cembung atau cekung dan kelandaian dari lengkung tersebut.</p> <p>Pemeriksaan terhadap ketajaman lengkung vertikal dilakukan terhadap kesesuaian kondisi di lapangan dengan persyaratan.</p> <p>Kelandaian dari tanjakan atau turunan diperhitungkan terhadap medan jalan tersebut dan Spesifikasi Penyediaan Prasarana Jalan. Tabel 4.11 di bawah memperlihatkan kebutuhan lengkung vertikal sebagai fungsi dari kecepatan rencana.</p>



Tabel 4.11 Jari-jari Lengkung Vertikal

Kecepatan Rencana $V_R$ (km/jam)	Jenis Lengkung	Jari-jari Lengkung Vertikal Minimum (Standar) (m)	Jari-jari Lengkung Vertikal (Rencana) (m)
100	cembung	6500	10000
	cekung	3000	4500
80	cembung	3000	4500
	cekung	2000	300
60	cembung	1400	2000
	cekung	1000	1500
50	cembung	800	1200
	cekung	700	1000
40	cembung	450	700
	cekung	450	700
30	cembung	250	400
	cekung	250	400
20	cembung	100	200
	cekung	100	200

Panjang lengkung vertikal adalah fungsi dari kecepatan rencana. Standar panjang lengkung vertikal minimum tersebut diperlihatkan pada Tabel 4.12 berikut:

Tabel 4.12 Standar Panjang Minimum Lengkung Vertikal

Kecepatan Rencana $V_R$ (km/jam)	Standar Panjang Minimum Lengkung Vertikal (m)
100	85
80	70
60	50
50	40
40	35
30	25
20	20

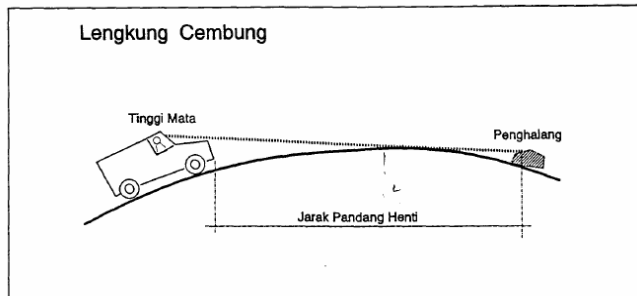
Sedangkan panjang minimum lengkung vertikal yang telah memasukan pertimbangan kenyamanan dan jarak pandang dicantumkan pada Tabel 4.13.

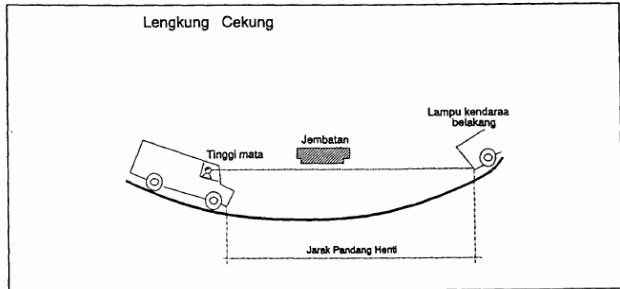
Tabel.4.13 Panjang Minimum Lengkung Vertikal Didasarkan pada Kenyamanan dan Jarak Pandang

$V_R$ (km/jam)	Perbedaan Kelandaian Memanjang (%)	Panjang Lengkung (m)
< 40	1	20-30
40-60	0.6	40-80
> 60	0.4	80-150

Yang perlu diperhatikan oleh Tim ULFJ mengenai jarak pandang (jarak pandang henti) di lengkung vertikal adalah cukupnya pandangan pengemudi di bagian tanjakan atau turunan untuk melihat kondisi/penghalang di depannya.

Jarak pandang henti pada lengkung vertikal cembung maupun lengkung vertikal cekung di bawah lintasan (terdapat objek di atas cekungan) diukur secara horizontal dari mata pengemudi hingga ke objek penghalang yang ada di depan. Pada lengkung vertikal cekung, jarak pandang henti diukur secara horizontal dari lampu depan kendaraan sampai ke objek penghalang di depannya. Hal ini dikarenakan pada lengkung vertikal cembung dan lengkung vertikal cekung yang berada di bawah lintasan perlu memperhitungkan jarak pandang pengemudi yang terhalang baik oleh bentuk lengkung vertikal itu sendiri ataupun lintasan di atasnya. Pada lengkung vertikal cekung tanpa lintasan/objek di atasnya, jarak pandang diukur dengan memperhitungkan cahaya lampu depan kendaraan yang menyorot jalan. Pada malam hari atau kondisi gelap, sorotan cahaya lampu kendaraan ke jalan dipengaruhi oleh posisi lampu dan arah dari sinar lampu tersebut.





Gambar 4.4 Jarak Pandang Henti

Pada saat melakukan pengujian untuk mengukur kelandaian vertikal jalan (kelandaian tanjakan/turunan) dapat menggunakan alat *waterpass/laser distance/helling meter*.

**Tahap pengujian lengkung vertikal adalah sebagai berikut:**

1. Lengkung vertikal dikategorikan Laik Fungsi (L), apabila:
  - a. jarak pandang henti sesuai dengan perhitungan berdasarkan persyaratan geometrik (jalan antar kota/perkotaan/bebas hambatan);
  - b. jarak pandang di lapangan terpenuhi apabila pengemudi dapat melihat objek dan dapat menghentikan kendaraannya, pada saat melaju dengan kecepatan rencana, dengan aman sejauh jarak pandang henti yang diperhitungkan.
2. Jika jarak pandang dan atau panjang lengkung tidak memenuhi, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).

<b>A.1.4 Koordinasi Alinemen Horizontal dan Vertikal</b>	
<b>A.1.4.1 Posisi kurva vertikal jalan pada bagian jalan yang lurus</b>	
<p>Tumpang tindih kurva vertikal pada bagian jalan yang lurus serta menanjak/ menurun</p>	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota No.038/TBM/1997.</li> <li>• Geometri Jalan Bebas Hambatan No. 007/BM/2009.</li> </ul> <p>Koordinasi alinemen vertikal dan alinemen horizontal harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) alinemen horizontal sebaiknya berimpit dengan alinemen vertikal dan secara ideal alinemen horizontal lebih panjang sedikit, melingkupi alinemen vertikal;</li> <li>b) tikungan yang tajam pada bagian bawah lengkung vertikal cekung atau pada bagian atas lengkung vertikal cembung harus dihindarkan;</li> <li>c) lengkung vertikal cekung pada kelandaian jalan yang lurus dan panjang harus dihindarkan;</li> <li>d) dua atau lebih lengkung vertikal dalam satu lengkung horizontal harus dihindarkan; dan</li> <li>e) tikungan yang tajam di antara 2 bagian jalan yang lurus dan panjang harus dihindarkan.</li> </ol>
<p>Tumpang tindih kurva vertikal pada bagian jalan yang menikung menanjak/ menikung menurun</p>	<p><b>Tahap pengujian posisi kurva vertikal jalan pada bagian jalan yang lurus adalah sebagai berikut:</b></p> <p>Dengan menggunakan kendaraan/mobil, lakukan pengamatan secara visual.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dengan kecepatan operasional, jika jarak pandang (jarak pandang henti) memadai dan ketentuan bahwa kurva vertikal dan horizontal berimpitan terpenuhi, posisi kurva vertikal jalan pada bagian jalan yang lurus dikategorikan Laik Fungsi (L).</li> </ol>

- |  |   |
|--|---|
|  | <p>2. Jika posisi kurva vertikal jalan pada bagian jalan yang lurus tidak memadai namun masih dapat diupayakan agar berkeselamatan dan masih dapat diperbaiki sehingga harus dibuat rekomendasi perbaikan dalam waktu untuk mencapai kondisi Laik Fungsi (L), dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</p> <p>3. Khusus untuk jalan eksisting, kategori Laik yang persyaratan teknisnya diturunkan (Lt), dapat diusulkan jika kurva vertikal pada jalan yang lurus masih berfungsi untuk melayani kebutuhan saat ini, dimana tidak terjadi kecelakaan, jarak pandang memadai, sekalipun kurva vertikal tidak dapat diubah sesuai ketentuan di atas karena kondisi tertentu yang dipengaruhi oleh dampak sosial/budaya atau melewati daerah konservasi hutan lindung atau kawasan konservasi cagar alam.</p> |
|--|---|

<b>A.2.</b>	<b>UJI LAIK FUNGSI TEKNIS STRUKTUR PERKERASAN JALAN</b>	SEGMENT: .....
<b>KOMPONEN JALAN YANG DIUJI</b>	<b>PETUNJUK PELAKSANAAN SURVEI UJI LAIK FUNGSI JALAN</b>	

### A.2.1 Jenis Perkerasan Jalan

Kesesuaian struktur perkerasan jalan dengan lalu lintas yang dilayani, kelas fungsi jalan, dan kelas penggunaan jalan

Dasar Hukum:

- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (*lampiran*).

Tabel 4.14 Jenis Perkerasan Berdasarkan Spesifikasi Penyediaan Prasarana Jalan

Spesifikasi Penyediaan Prasarana Jalan	Jenis Perkerasan	Fungsi Jalan
Jalan Bebas Hambatan	Berpenutup Aspal/Beton	Arteri, Kolektor
Jalan Raya	Berpenutup Aspal/Beton	Arteri, Kolektor, Lokal
Jalan Sedang	Berpenutup Aspal/Beton	
Jalan Kecil	Tanpa Penutup/ Kerikil/ Tanah	Lokal, Lingkungan

Jalan yang dibangun pada daerah dengan curah hujan yang tinggi, drainase buruk, dan komposisi kendaraan berat yang lewat tinggi, disarankan menggunakan jenis perkerasan beton.

Untuk ruas jalan baru, kebutuhan jenis perkerasan selain didasarkan atas Spesifikasi Penyediaan Prasarana Jalan, dipertimbangkan terhadap volume lalu lintas dalam LHRT pada

	<p>saat jalan tersebut dibuka.</p> <p><b>Tahap pengujian jenis perkerasan jalan adalah sebagai berikut:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lakukan pengamatan visual sesuai dengan kriteria di atas.</li> <li>2. Tetapkan kategori kelaikan: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Jika struktur perkerasan jalan dengan lalu lintas yang dilayani dan kelas fungsi jalan (penggunaan jalan) sesuai dengan kriteria di atas, dikategorikan Laik Fungsi (L).</li> <li>b. Jika kondisi umum eksisting tidak memenuhi kriteria di atas, baik seluruhnya maupun sebagian, tetapi tetap berkeselamatan bagi pengguna jalan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</li> </ol> </li> </ol>
--	---

### A.2.2 Kondisi Perkerasan Jalan

Kerataan jalan, International Roughness Index, IRI, m/Km	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 02/PRT/M/2007 tentang Petunjuk Teknis Pemeliharaan Jalan Tol dan Jalan Penghubung.</li> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>lampiran</i>).</li> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.13/PRT/M/2011 tentang Pemeliharaan dan Penilikan Jalan (<i>lampiran</i>).</li> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 16/PRT/M/2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol.</li> <li>• Manual Pemeliharaan Rutin untuk Jalan Nasional dan Jalan Provinsi No. 002/T/Bt/1995.</li> </ul> <p>Perkerasan jalan berfungsi untuk menerima dan menyebarkan beban lalu lintas tanpa menimbulkan kerusakan yang berarti pada konstruksi jalan itu sendiri.</p>
Kedalaman lubang	
Intensitas lubang	
Lebar retak	
Intensitas retak	
Kedalaman alur	



Intensitas alur	<b>Tabel 4. 15 Penentuan Kondisi Ruas Jalan Berdasarkan IRI</b>																																																																																																																																																																											
Tekstur perkerasan jalan	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2">RCI</th> <th colspan="2" rowspan="2">IRI</th> <th colspan="7">Lalu Lintas Harian Rata - Rata Tahunan (LHRT)</th> <th colspan="2">[SMP/Hari]</th> </tr> <tr> <th>0-100</th> <th>100-300</th> <th>300-500</th> <th>500-1.000</th> <th>1.000-2.000</th> <th>2.000-3.000</th> <th>3.000-12.000</th> <th>&gt; 12.000</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>7.26</td><td>≤RCI&lt;</td><td>10.00</td><td>0</td><td>≤IRI&lt;</td><td>3.5</td><td>B</td><td>B</td><td>B</td><td>B</td><td>B</td><td>B</td><td>B</td><td>B</td></tr> <tr><td>6.93</td><td>≤RCI&lt;</td><td>7.20</td><td>3.5</td><td>≤IRI&lt;</td><td>4</td><td>B</td><td>B</td><td>B</td><td>B</td><td>B</td><td>B</td><td>B</td><td>S</td></tr> <tr><td>5.74</td><td>≤RCI&lt;</td><td>6.87</td><td>4</td><td>≤IRI&lt;</td><td>6</td><td>B</td><td>B</td><td>B</td><td>B</td><td>B</td><td>B</td><td>S</td><td>S</td></tr> <tr><td>4.76</td><td>≤RCI&lt;</td><td>5.69</td><td>6</td><td>≤IRI&lt;</td><td>8</td><td>B</td><td>B</td><td>B</td><td>B</td><td>S</td><td>S</td><td>S</td><td>RR</td></tr> <tr><td>3.94</td><td>≤RCI&lt;</td><td>4.71</td><td>8</td><td>≤IRI&lt;</td><td>10</td><td>B</td><td>B</td><td>S</td><td>S</td><td>S</td><td>S</td><td>RR</td><td>RE</td></tr> <tr><td>3.27</td><td>≤RCI&lt;</td><td>3.91</td><td>10</td><td>≤IRI&lt;</td><td>12</td><td>S</td><td>S</td><td>S</td><td>RR</td><td>RR</td><td>RR</td><td>RE</td><td>RE</td></tr> <tr><td>2.24</td><td>≤RCI&lt;</td><td>3.24</td><td>12</td><td>≤IRI&lt;</td><td>16</td><td>S</td><td>RR</td><td>RR</td><td>RR</td><td>RR</td><td>RR</td><td>RE</td><td>RE</td></tr> <tr><td>1.54</td><td>≤RCI&lt;</td><td>2.22</td><td>16</td><td>≤IRI&lt;</td><td>20</td><td>RR</td><td>RR</td><td>RE</td><td>RE</td><td>RE</td><td>RE</td><td>RE</td><td>RE</td></tr> <tr><td>0.95</td><td>≤RCI&lt;</td><td>1.53</td><td>20</td><td>≤IRI&lt;</td><td>25</td><td>RR</td><td>RE</td><td>RE</td><td>RE</td><td>RE</td><td>RE</td><td>RE</td><td>RE</td></tr> <tr><td></td><td>RCI&lt;</td><td>0.94</td><td></td><td>IRI&lt;</td><td>25</td><td>RE</td><td>RE</td><td>RE</td><td>RE</td><td>RE</td><td>RE</td><td>RE</td><td>RE</td></tr> </tbody> </table>											RCI		IRI		Lalu Lintas Harian Rata - Rata Tahunan (LHRT)							[SMP/Hari]		0-100	100-300	300-500	500-1.000	1.000-2.000	2.000-3.000	3.000-12.000	> 12.000	7.26	≤RCI<	10.00	0	≤IRI<	3.5	B	B	B	B	B	B	B	B	6.93	≤RCI<	7.20	3.5	≤IRI<	4	B	B	B	B	B	B	B	S	5.74	≤RCI<	6.87	4	≤IRI<	6	B	B	B	B	B	B	S	S	4.76	≤RCI<	5.69	6	≤IRI<	8	B	B	B	B	S	S	S	RR	3.94	≤RCI<	4.71	8	≤IRI<	10	B	B	S	S	S	S	RR	RE	3.27	≤RCI<	3.91	10	≤IRI<	12	S	S	S	RR	RR	RR	RE	RE	2.24	≤RCI<	3.24	12	≤IRI<	16	S	RR	RR	RR	RR	RR	RE	RE	1.54	≤RCI<	2.22	16	≤IRI<	20	RR	RR	RE	RE	RE	RE	RE	RE	0.95	≤RCI<	1.53	20	≤IRI<	25	RR	RE	RE	RE	RE	RE	RE	RE		RCI<	0.94		IRI<	25	RE	RE	RE	RE	RE	RE	RE	RE
RCI		IRI		Lalu Lintas Harian Rata - Rata Tahunan (LHRT)							[SMP/Hari]																																																																																																																																																																	
				0-100	100-300	300-500	500-1.000	1.000-2.000	2.000-3.000	3.000-12.000	> 12.000																																																																																																																																																																	
7.26	≤RCI<	10.00	0	≤IRI<	3.5	B	B	B	B	B	B	B	B																																																																																																																																																															
6.93	≤RCI<	7.20	3.5	≤IRI<	4	B	B	B	B	B	B	B	S																																																																																																																																																															
5.74	≤RCI<	6.87	4	≤IRI<	6	B	B	B	B	B	B	S	S																																																																																																																																																															
4.76	≤RCI<	5.69	6	≤IRI<	8	B	B	B	B	S	S	S	RR																																																																																																																																																															
3.94	≤RCI<	4.71	8	≤IRI<	10	B	B	S	S	S	S	RR	RE																																																																																																																																																															
3.27	≤RCI<	3.91	10	≤IRI<	12	S	S	S	RR	RR	RR	RE	RE																																																																																																																																																															
2.24	≤RCI<	3.24	12	≤IRI<	16	S	RR	RR	RR	RR	RR	RE	RE																																																																																																																																																															
1.54	≤RCI<	2.22	16	≤IRI<	20	RR	RR	RE	RE	RE	RE	RE	RE																																																																																																																																																															
0.95	≤RCI<	1.53	20	≤IRI<	25	RR	RE	RE	RE	RE	RE	RE	RE																																																																																																																																																															
	RCI<	0.94		IRI<	25	RE	RE	RE	RE	RE	RE	RE	RE																																																																																																																																																															
Aspal yang meleleh	<p><b>Tahap pengujian kondisi perkerasan jalan adalah sebagai berikut:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Data sekunder (RCI dan IRI) untuk penilaian komponen ini disiapkan oleh Penyelenggara Jalan. Pada jalan Nasional, pengumpulan data kekuatan konstruksi jalan dilakukan oleh Balai Besar/Balai Pelaksanaan Jalan Nasional dan Satuan Kerja Perencanaan dan Pengawasan Jalan Nasional serta Direktorat Bina Teknik.</li> <li>2. Jika tidak ada data IRI, penilaian RCI dilakukan dengan pengamatan visual, pengukuran, dan analisa data terhadap hal-hal sebagai berikut: <ul style="list-style-type: none"> <li>- kerataan jalan, dan lakukan pengukuran berdasarkan kriteria di atas;</li> <li>- perhatikan keberadaan lubang/retak/kedalaman alur/intensitas;</li> <li>- catat apabila terdapat kerusakan kondisi perkerasan aspal;</li> <li>- lakukan pengukuran apabila diperlukan untuk kerusakan kondisi perkerasan aspal;</li> <li>- perhatikan tekstur perkerasan jalan (rata/bergelombang/ heterogen); dan</li> <li>- perhatikan terdapatnya aspal yang meleleh.</li> </ul> </li> <li>3. Tetapkan kategori kelaikan: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Jika kondisi ruas jalan berdasarkan IRI dan RCI tergolong kondisi B (Baik) dan kondisi S (Sedang), maka ruas tersebut dikategorikan Laik Fungsi (L).</li> </ol> </li> </ol>																																																																																																																																																																											

	<p>b. Jika kondisi ruas jalan berdasarkan IRI dan RCI tergolong kondisi RR (Rusak Ringan) tetapi tetap berkeselamatan bagi pengguna jalan, maka ruas tersebut dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</p> <p>c. Jika kondisi ruas jalan berdasarkan IRI dan RCI tergolong kondisi RB (Rusak Berat) sehingga tidak berkeselamatan bagi pengguna jalan, maka ruas tersebut dikategorikan Tidak Laik (T).</p>
--	---

### A.2.3 Kekuatan Konstruksi Jalan

Perlu/tidak pemeriksaan lebih lanjut (lendutan, jenis perkerasan, dll.)	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 56</i>).</li> </ul> <p>Konstruksi jalan harus mampu mengalirkan air permukaan. Drainase permukaan harus berfungsi dan mampu mengendalikan limpasan air hujan.</p>
Kekuatan konstruksi	<p>Bahan perkerasan harus mampu mendukung lalu lintas sesuai dengan volume lalu lintas dan komposisi kendaraan yang dilayani.</p>
Drainase permukaan perkerasan jalan	<p><b>Tahap pengujian kekuatan konstruksi jalan adalah sebagai berikut:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Data sekunder untuk penilaian komponen ini disiapkan oleh Penyelenggara Jalan. Pada jalan Nasional non Tol dan Tol yang dibangun dengan dana Pemerintah, pengumpulan data kekuatan konstruksi jalan dilakukan oleh Balai Besar/Balai Pelaksanaan Jalan Nasional dan Satuan Kerja Perencanaan dan Pengawasan Jalan Nasional serta Direktorat Bina Teknik. Sedangkan untuk jalan Nasional Tol yang dibangun dengan dana investor, data ini dihimpun oleh Badan Usaha Jalan Tol.</li> </ol>
Bahan perkerasan	<ol style="list-style-type: none"> <li>Lakukan pengamatan visual terhadap komponen-komponen yang menjadi objek penilaian. Lendutan pada</li> </ol>

	<p>konstruksi jalan akan menjadi perhatian pada ruas jalan yang dibangun di atas tanah lunak. Drainase permukaan perkerasan jalan diamati melalui kemiringan penampang melintang jalan atau kemiringan memanjang ruas jalan apabila tidak dimungkinkannya menyediakan saluran tepi.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>3. Jika data sekunder ada, maka pengamatan yang dilakukan oleh Tim ULFJ bersifat memverifikasi. Namun jika data tidak ada, dan ditemukan kerusakan pada perkerasan jalan, Tim ULFJ merekomendasikan untuk melakukan pemeriksaan lebih lanjut.</li><li>4. Tetapkan kategori kelaikan:<ol style="list-style-type: none"><li>a. Jika berdasarkan pengamatan visual dan analisa data dinilai bahwa pada konstruksi jalan tidak terdapat lendutan/cekungan yang melampaui kriteria (dan dipastikan lendutan tidak berkembang) serta konstruksi jalan mampu mengalirkan air (drainase permukaan perkerasan jalan mampu mengendalikan limpasan air hujan), ruas tersebut dapat dikategorikan Laik Fungsi (L).</li><li>b. Jika berdasarkan pengamatan visual dan analisa data dinilai bahwa pada konstruksi jalan terdapat lendutan/cekungan dan konstruksi jalan tidak mampu mengalirkan limpasan air hujan, namun dinilai jalan tersebut masih berkeselamatan jika diberi rekomendasi seperti perambuan, maka ruas tersebut dapat dikategorikan Laik Bersyarat (Ls). Tim ULFJ juga dapat memberikan rekomendasi untuk melakukan pemeriksaan lebih lanjut untuk penanganannya.</li></ol></li></ol>
--	---

<b>A.3</b>	<b>UJI LAIK FUNGSI TEKNIS STRUKTUR BANGUNAN PELENGKAP JALAN</b>	<b>SEGMENT: .....</b>
<b>KOMPONEN JALAN YANG DIUJI</b>	<b>PETUNJUK PELAKSANAAN SURVEI UJI LAIK FUNGSI JALAN</b>	
<b>A.3.1 Jembatan, Lintas Atas, Lintas Bawah</b>		
Jalur lalu lintas	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 16</i>).</li> <li>• Panduan Pemeriksaan Jembatan No. BMS2-M.I/1993.</li> </ul> <p>Lebar jalur lalu lintas pada jembatan harus sama dengan lebar jalur lalu lintas pada bagian ruas jalan di luar jembatan.</p> <p>Jalur pejalan kaki, apabila hanya diperuntukkan untuk petugas pemelihara jembatan harus disediakan dengan lebar paling sedikit 0,5 (nol koma lima) meter.</p> <p>Untuk jembatan yang juga harus mengakomodir pejalan kaki (termasuk pengguna kursi roda), maka lebar jalur pejalan kaki (trotoar) yang perlu disediakan adalah minimal 1,5 meter.</p> <p>Konstruksi jembatan dan kerusakan jembatan dinilai dengan survei kondisi. Survei kondisi menghasilkan penilaian kondisi bangunan pelengkap yang menjelaskan nilai kondisi (NK) sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nilai kondisi 0, bangunan pelengkap dalam keadaan baru, tanpa kerusakan, elemen jembatan dalam keadaan baik. Kondisi ini dapat dikategorikan sebagai Laik Fungsi (L).</li> <li>- Nilai kondisi 1, kerusakan bangunan pelengkap sangat sedikit, kerusakan dapat diperbaiki melalui pemeliharaan</li> </ul>	
Jalur pejalan kaki		
Konstruksi jembatan		
Kerusakan jembatan		
Fasilitas untuk pemeliharaan		

	<p>rutin, contoh: gerusan sedikit pada bangunan bawah, karat ringan pada permukaan baja, papan kayu lantai kendaraan yang longgar dan kerusakan kecil lain yang tidak berdampak pada keamanan dan fungsi bangunan pelengkap. Kondisi ini dapat dikategorikan sebagai Laik Fungsi (L).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Nilai kondisi 2, kerusakan bangunan pelengkap yang memerlukan pemantauan dan pemeliharaan berkala, contoh: pelapukan pada struktur kayu, penurunan mutu pada elemen pasangan batu, penumpukan sampah/tanah pada sekitar perletakan. Kondisi ini dapat dikategorikan sebagai Laik Bersyarat (Ls).</li><li>- Nilai kondisi 3, kerusakan terjadi pada elemen struktur yang memerlukan tindakan secepatnya. Bila tidak ditangani kerusakan mungkin menjadi serius dalam 12 bulan. Contoh kerusakan: struktur beton sedikit retak, rangka kayu lapuk, lubang permukaan pada lantai kendaraan, adanya gundukan aspal pada lantai permukaan kendaraan, gerusan dalam jumlah sedang pada pilar dan kepala jembatan, rangka baja berkarat. Kondisi ini dapat dikategorikan sebagai Laik Bersyarat (Ls).</li><li>- Nilai kondisi 4, kondisi kritis, kerusakan serius yang memerlukan tindakan segera dan tidak boleh ditunda-tunda. Contoh: kegagalan rangka, keretakan atau kerontokan lantai beton, pondasi yang terkikis, kerangka beton yang memiliki tulangan yang terlihat dan berkarat, sandaran pegangan/pagar pengaman tidak ada. Kondisi ini dapat dikategorikan sebagai Laik Bersyarat (Ls).</li><li>- Nilai kondisi 5, bangunan pelengkap runtuh dan tidak</li></ul>
--	--

dapat berfungsi. Contoh: bangunan atas runtuh, timbunan tanah oprit hanyut. Kondisi ini dapat dikategorikan sebagai Tidak Laik (T).

Tinggi ruang bebas vertikal jembatan ke atas (tinggi sampai dengan lintas atas) paling rendah 5,1 (lima koma satu) meter dan tinggi ruang bebas vertikal jembatan (lintas bawah) paling rendah 1 (satu) meter dari bagian terbawah bangunan jembatan, dengan lebar badan jalan atas/bawah paling sedikit 8 (delapan) meter.

**Tahap pengujian jembatan, lintas atas dan lintas bawah adalah sebagai berikut:**

1. Data sekunder untuk penilaian komponen ini disiapkan oleh Penyelenggara Jalan (oleh Unit Kerja yang memfasilitasi pelaksanaan ULFJ). Pada jalan Nasional non Tol dan Tol yang dibangun dengan dana Pemerintah, pengumpulan data hasil survei kondisi dan pemeriksaan kekuatan konstruksi jembatan dilakukan oleh Balai Besar/Balai Pelaksanaan Jalan Nasional dan Satuan Kerja Perencanaan dan Pengawasan Jalan Nasional serta Direktorat Bina Teknik. Sedangkan untuk jalan Nasional Tol yang dibangun dengan dana investor, data tersebut dihimpun oleh Badan Usaha Jalan Tol.
2. Lakukan pengamatan visual. Jika data sekunder ada, maka pengamatan dilakukan untuk memverifikasi. Perhatikan kerusakan-kerusakan pada bahan/elemen-elemen jembatan termasuk lapis penutup (cat) penghalang korosi.
3. Tetapkan kategori kelaikan:
  - a. Jika kondisi umum yang dinilai memenuhi kriteria Nilai Kondisi 0 – 2: jembatan, lintas atas, dan lintas bawah dikategorikan Laik Fungsi (L).
  - b. Jika kondisi yang dievaluasi memenuhi kriteria Nilai Kondisi 3 – 4 dan tetap berkeselamatan bagi pengguna

	<p>jalan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</p> <p>c. Jika kondisi eksisting yang dievaluasi memenuhi kriteria Nilai Kondisi 5 dikategorikan Tidak Laik (T).</p>
<b>A.3.2 Ponton</b>	
Fungsi	Dasar Hukum:
Konstruksi ponton	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Petunjuk Teknis Pelaksanaan LFJ, Dit. Bina Teknik, Agustus 2011 (<i>Bagian 7.2 Ponton</i>).</li> </ul>
Kerusakan ponton	<p>Ponton adalah jembatan mengambang yang disandarkan ke semacam drum kosong untuk menyangga landasan jembatan dan beban dinamis di atasnya.</p> <p>Ponton digunakan untuk menyeberangi perairan yang dianggap tidak ekonomis untuk difasilitasi dengan jembatan.</p> <p>Konstruksi ponton terdiri atas papan dan drum kosong yang berisi rongga udara, ataupun ban karet yang digunakan untuk menahan papan sebagai rantai ponton.</p> <p>Fokus pemeriksaan atau penilaian oleh Tim ULFJ adalah keberfungsian ponton dan konstruksinya harus berkeselamatan antara lain mampu melayani beban kendaraan yang akan lewat dan dilengkapi dengan deliniasi yang cukup untuk malam hari.</p> <p><b>Tahap pengujian ponton adalah sebagai berikut:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Data sekunder untuk penilaian komponen ini disiapkan oleh Penyelenggara Jalan.</li> <li>2. Lakukan pengamatan visual sesuai dengan kriteria di atas (jika data sekunder ada, maka yang dilakukan adalah memverifikasi).</li> <li>3. Tetapkan kategori kelaikan: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Jika kondisi umum yang dievaluasi sesuai kriteria di</li> </ol> </li> </ol>

	<p>atas, ponton dikategorikan Laik Fungsi (L).</p> <p>b. Jika kondisi eksisting yang dievaluasi tidak memenuhi kriteria di atas, baik seluruhnya maupun sebagian, tetapi tetap berkeselamatan bagi pengguna jalan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</p>
--	---

### A.3.3 Gorong-gorong

Jumlah per kilometer	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>pasal 23</i>).</li> <li>• Pedoman Perencanaan Drainase Jalan Nomor Pd.T.02-2006-B.</li> <li>• Manual Pemeliharaan Rutin untuk Jalan Nasional dan Jalan Provinsi (Jilid I) Nomor 001/T/Bt/1995.</li> <li>• Manual Pemeliharaan Rutin untuk Jalan Nasional dan Jalan Provinsi (Jilid II) Nomor 002/T/Bt/1995.</li> </ul> <p>Gorong-gorong merupakan bangunan yang digunakan untuk membawa aliran air (saluran irigasi atau pembuang) melewati bawah jalan air lainnya (biasanya saluran), di bawah jalan, atau jalan kereta api.</p> <p>Gorong-gorong harus mampu mengalirkan debit air paling besar, sesuai dengan luas tangkapan air hujan.</p> <p>Jarak gorong-gorong pada daerah datar adalah maksimum 100 m. Untuk daerah pegunungan, jarak antara dua gorong-gorong dapat dua kali lebih besar.</p> <p>Identifikasi kerusakan yang dijadikan kriteria penilaian pada gorong-gorong, sebagaimana diuraikan sebagai berikut:</p> <p>a. Gorong-gorong tersumbat: jika lumpur, pasir, atau sampah menyumbat seluruh atau sebagian gorong-gorong sehingga mengurangi kapasitas pengaliran gorong-gorong;</p>
Fungsi menyalurkan air	
Kerusakan	



	<p>b. Kerusakan gorong-gorong: jika sambungan antara bagian pracetak pada gorong-gorong retak atau pecah, jika ditemukan kerusakan pada saluran masuk, saluran keluar dan dasar saluran;</p> <p>c. Kerusakan pada kepala gorong-gorong: jika tulangan beton pada kepala gorong-gorong dan penahan perkerasan jalan retak atau pecah.</p> <p><b>Tahap pengujian gorong-gorong adalah sebagai berikut:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lakukan pengamatan visual dan lakukan pengukuran untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria di atas.</li> <li>2. Tetapkan kategori kelaikan: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Jika kondisi umum yang dievaluasi memenuhi semua persyaratan teknis SPPJ dan gorong-gorong tidak mengalami kerusakan sebagaimana dijelaskan di atas, gorong-gorong dikategorikan Laik Fungsi (L).</li> <li>b. Jika kondisi yang dievaluasi tidak memenuhi semua kriteria di atas (kondisi a, atau b, atau c, atau a - c ditemukan) sehingga gorong-gorong tidak dapat berfungsi dengan baik dalam mengalirkan air, tetapi tetap berkeselamatan bagi pengguna jalan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</li> </ol> </li> </ol>
--	--

#### **A.3.4 Tempat Parkir**

<p>Posisinya terhadap jalur lalu lintas</p>	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Undang-Undang No 22 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Tahun 2009 (<i>Pasal 43</i>).</li> <li>• Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 32 tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas; Bagian Kelima mengenai Pembatasan Ruang Parkir Pada Kawasan Tertentu (<i>Pasal 72 – 75</i>).</li> </ul>
<p>Keterganggu-an arus lalu lintas akibat</p>	

<p>aktivitas parkir</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 79 tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.</li> </ul>
<p>Lebar lajur lalu lintas efektif (kapasitas)</p>	<p>Posisi tempat parkir adalah berada di luar ruang milik jalan (dapat berupa taman parkir dan/atau gedung parkir). Tempat parkir di dalam ruang milik jalan (Rumija) hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan Kabupaten, jalan Desa, atau jalan Kota yang harus dinyatakan dengan rambu lalu lintas dan/atau marka jalan. Tempat parkir di dalam ruang milik jalan di jalan Nasional dan Provinsi tidak diperbolehkan.</p> <p>Tempat parkir tidak boleh mengganggu arus lalu lintas, tidak boleh mengakibatkan terjadinya penurunan kecepatan kendaraan, tidak mengakibatkan adanya potensi kecelakaan, dan tidak boleh memanfaatkan fasilitas pejalan kaki, serta tidak boleh mengakibatkan penurunan kapasitas jalan.</p> <p><b>Tahap pengujian tempat parkir adalah sebagai berikut:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria di atas.</li> <li>Tetapkan kategori kelaikan: <ol style="list-style-type: none"> <li>Jika kondisi umum yang dievaluasi memenuhi kriteria, tempat parkir dikategorikan Laik Fungsi (L).</li> <li>Jika kondisi eksisting yang dievaluasi tidak memenuhi kriteria, baik seluruhnya maupun sebagian, tetapi tetap berkeselamatan bagi pengguna jalan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</li> </ol> </li> </ol>
<p><b>A.3.5 Tembok Penahan Tanah</b></p>	
<p>Kestabilan konstruksi</p>	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 24</i>).</li> </ul>
<p>Kerusakan/erosi/longsor</p>	

<p>Saluran air</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Buku Petunjuk Teknis Perencanaan Dan Penanganan Longsoran, Direktorat Jenderal Bina Marga.</li> </ul> <p>Tembok penahan tanah/dinding merupakan bangunan konstruksi untuk menahan beban tanah ke arah horizontal dan vertikal.</p> <p>Tembok penahan tanah harus dilengkapi dengan sistem drainase. Bagian sisi terluar dinding penahan tanah harus berada dalam atau pada batas Rumija. Tembok penahan tanah tidak boleh berada di bahu jalan atau di ruang bebas jalan. Tembok penahan tanah terletak di ambang pengaman</p> <p>Keberadaan tembok penahan tanah tidak boleh menjadi bahaya sisi jalan khususnya di daerah tikungan.</p> <p>Kestabilan konstruksi tembok penahan tanah dilihat dari kestabilan terhadap gulingan dan kestabilan terhadap geseran. Penilaian dilakukan dengan cara visual: apakah tembok penahan tanah tidak miring, tidak bergeser, tidak amblas dan tidak terangkat.</p> <p>Penilaian kerusakan/erosi/longsor dapat dilakukan dengan cara visual dengan memperhatikan tidak terdapatnya gerusan di kaki tembok penahan tanah maupun retakan besar (cenderung pecah).</p> <p>Saluran air pada tembok penahan tanah dapat berupa: lubang penetes atau pipa salir dilengkapi dengan bahan penyaring. Pengamatan dilakukan dalam hal keberfungsian saluran air tersebut dengan memperhatikan bahwa saluran air tidak tersumbat atau tidak pecah.</p> <p><b>Tahap pengujian tembok penahan tanah adalah sebagai berikut:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria di atas, perhatikan terdapatnya kerusakan/erosi/longsor.</li> </ol>
--------------------	--

	<p>2. Tetapkan kategori kelaikan:</p> <p>a. Jika kondisi umum yang dievaluasi memenuhi kriteria di atas, tembok penahan tanah dikategorikan Laik Fungsi (L).</p> <p>b. Jika kondisi eksisting yang dievaluasi tidak memenuhi kriteria di atas, baik seluruhnya maupun sebagian, tetapi tetap berkeselamatan bagi pengguna jalan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</p>
--	---

### A.3.6 Saluran Tepi Jalan

Dimensi dan bentuk saluran	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 22</i>).</li> </ul>
Kemiringan ke arah aliran air	Saluran tepi jalan merupakan saluran untuk menampung dan mengalirkan air hujan atau air yang ada di permukaan jalan, bahu jalan dan jalur lainnya serta air dari drainase di bawah muka jalan. Saluran tepi jalan berada di sepanjang koridor jalan.
Bahan dinding saluran	Saluran tepi dapat berfungsi sebagai saluran lingkungan dengan izin Penyelenggara Jalan (karena pada umumnya, dimensi saluran tepi jalan didesain hanya untuk menampung aliran air di permukaan jalan, tidak termasuk untuk menampung aliran air daerah sekitar jalan).
Tertutup/terbuka sesuai dengan lingkungan	<p><b>Dimensi dan bentuk saluran</b></p> <p>Dimensi saluran tepi jalan harus memadai untuk mengalirkan air dengan baik sehingga tidak terjadi genangan pada jalan.</p> <p>a. Dimensi saluran tepi jalan terdiri atas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>lebar atas,</li> <li>tinggi muka air, dan</li> <li>faktor kemiringan.</li> </ul> <p>b. Bentuk saluran tepi jalan secara umum adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>trapesium,</li> </ul>

- segitiga,
- segiempat, dan
- setengah lingkaran.

c. Kemiringan ke arah aliran air:

- dasar saluran merupakantanah asli: 0 - 5%,
- dasar saluran merupakan kerikil: 5 - 7,5%,
- dasar saluran merupakan pasangan: 7,5%.

Bahan dinding saluran dapat berupa pasir halus, lempung, kepasiran, lanau aluvial, kerikil halus, lempung kokoh, lempung padat, kerikil kasar, batu-batu besar, pasangan batu, beton, atau beton bertulang. Bahan dinding saluran dapat menggunakan bahan yang disebutkan di atas, asalkan tidak mudah tergerus dengan kecepatan dari air. Tim ULFJ harus mampu menilai bahwa dengan adanya kecepatan air tertentu (tergantung dari debit dan kemiringan saluran), maka dinding saluran cukup kuat untuk tidak tergerus.

Saluran terbuka biasanya digunakan sebagai saluran samping. Saluran tepi jalan yang terletak di dalam ruang bebas jalan dan berpotensi sebagai bahaya sisi jalan harus dalam bentuk tertutup. Hal ini dilakukan agar kendaraan yang keluar dari lajunya dan masuk ke sisi jalan tidak mengalami kecelakaan karena terperosok ke dalam saluran tepi jalan.

**Tahap pengujian saluran tepi jalan adalah sebagai berikut:**

1. Lakukan pengukuran dan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria di atas.
2. Tetapkan kategori kelaikan:
  - a. Jika kondisi umum yang dievaluasi memenuhi kriteria di atas, saluran tepi jalan dikategorikan Laik Fungsi (L).
  - b. Jika kondisi yang dievaluasi tidak memenuhi kriteria di atas, baik seluruhnya maupun sebagian, tetapi tetap berkeselamatan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).

<b>A.4</b>	<b>UJI LAIK FUNGSI TEKNIS PEMANFAATAN BAGIAN- BAGIAN JALAN</b>	SEGMENT: .....
<b>KOMPONEN JALAN YANG DIUJI</b>	<b>PETUNJUK PELAKSANAAN SURVEI UJI LAIK FUNGSI JALAN</b>	

#### A.4.1 Ruang Manfaat Jalan (Rumaja)

Lebar dan tinggi Rumaja	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 48 dan Lampiran</i>).</li> <li>Standar Geometri Jalan Bebas Hambatan Untuk Jalan Tol. No.007/BM/2009.</li> </ul> <p>Rumaja adalah ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi dan kedalaman tertentu dari muka perkerasan yang ditetapkan oleh Penyelenggara Jalan dan digunakan untuk badan jalan, saluran tepi jalan untuk drainase permukaan, talud timbunan atau talud galian, dan ambang pengaman jalan. Ilustrasi RUMAJA dapat dilihat pada gambar 4.1</p> <p>Tabel 4.16 Ukuran Rumaja untuk Kriteria Jalan Primer dan Sekunder Berdasarkan Lampiran Peraturan Menteri PU No. 19/PRT/M/2011</p>						
Pemanfaatan Rumaja							
Keselamatan lalu lintas							
<b>Spesifikasi Penyediaan Prasarana Jalan</b>	<b><u>Untuk Jalan Primer</u></b>			<b><u>Untuk Jalan Sekunder</u></b>		<b>Tinggi Ruma-ja (m)</b>	<b>Dalam Ruma-ja (m)</b>
	<b>LHRT (SMP/ Hari)</b>	<b>Medan</b>	<b>Lebar Rumaja Paling Kecil (m)</b>	<b>LHRT (SMP/ Hari)</b>	<b>Lebar Rumaja Paling Kecil (m)</b>		
Jalan Bebas Hambatan	≤ 156.000	Medan Datar	42.5	≤ 140.000	42.5	5	1.5
	≤ 117.000		35.5				
	≤ 78.000		28.5				

	≤ 153.000	Medan Bukit	42.5	≤100.000	35.5	5	1.5
	≤ 115.000		35.5				
	≤ 77.000		28.5				
	≤ 146.000	Medan Gunung	42.5	≤ 70.000	28.5	5	1.5
	≤ 110.000		35.5				
	≤ 73.000		28.5				
Jalan Raya	≤ 110.000	Medan Datar	38	≤ 145.900	38	5	1.5
	≤ 82.000		31				
	≤ 61.000		24				
	≤ 106.000	Medan Bukit	38	≤109.400	31	5	1.5
	≤ 79.900		31				
	≤ 59.800		24				
	≤ 103.400	Medan Gunung	38	≤ 72.900	24	5	1.5
	≤ 77.700		31				
≤ 58.100	24						
Jalan Sedang	≤ 22.000	Medan Datar	13	≤ 27.100	13	5	1.5
	≤ 21.500	Medan Bukit	13				
	≤ 20.800	Medan Gunung	13				
Jalan Kecil	≤ 17.000	Medan Datar	8.5	≤19.500	8.5	5	1.5
	≤ 16.300	Medan Bukit	8.5				
	≤ 15.800	Medan Gunung	8.5				

Kedalaman ruang bebas paling rendah 1,5 m atau lebih yang disesuaikan dengan kebutuhan pengamanan konstruksi.

Rumaja di bawah kolong jalan layang dapat dimanfaatkan untuk parkir kendaraan, ruang terbuka hijau, lapangan olahraga, dan kantor pengoperasian jalan, dengan syarat tidak mengganggu keselamatan, kelancaran lalu lintas dan keamanan konstruksi serta harus mendapat izin dari

	<p>Penyelenggara Jalan.</p> <p>Tidak boleh terjadi gangguan fungsi Rumaja (jika terjadi pemanfaatan Rumaja tidak sesuai dengan peruntukannya, perlu adanya izin tertulis dari Penyelenggara Jalan). Ketentuan ini sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.20/PRT/M/2010 tentang Pedoman Pemanfaatan dan Penggunaan Bagian-Bagian Jalan (Pasal 4).</p> <p><b>Tahap penilaian Rumaja:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria di atas dan lakukan pengukuran.</li> <li>2. Tetapkan kategori kelaikan: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Jika kondisi umum eksisting yang dievaluasi memenuhi kriteria, Rumaja dikategorikan Laik Fungsi (L).</li> <li>b. Jika kondisi eksisting yang dievaluasi tidak memenuhi kriteria baik seluruhnya maupun sebagian tetapi tetap berkeselamatan bagi pengguna jalan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</li> <li>c. Pada kondisi jalan eksisting, khusus untuk lebar ruang batas horizontal dengan batasan kondisi tertentu (misal: pembebasan lahan terbatas karena merupakan daerah <i>herritage</i> dan konservasi) dapat diberlakukan status Laik yang persyaratan teknisnya diturunkan (Lt).</li> </ol> </li> </ol>
<p><b>A.4.2 Ruang Milik Jalan (Rumija)</b></p>	
<p>Lebar Rumija</p>	<p>Dasar Hukum:</p>
<p>Pemanfaatan Rumija</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 49 dan lampiran</i>).</li> </ul>
<p>Keberadaan dan tempat utilitas</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 20/PRT/M/2010 tentang Pedoman Pemanfaatan dan Penggunaan Bagian-Bagian Jalan (<i>Pasal 10</i>).</li> </ul> <p>Rumija, merupakan ruang sepanjang jalan, dibatasi oleh lebar yang ditandai tanda patok Rumija sebagai batas yang</p>



ditetapkan oleh Penyelenggara Jalan, sedangkan untuk jalan Bebas Hambatan, batas Rumija ditandai dengan pagar pembatas.

Tabel 4.17 Ukuran Rumija untuk Kriteria Jalan Primer dan Sekunder Berdasarkan Lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011

Spesifikasi Penyediaan Prasarana Jalan	Lebar Rumija Paling Kecil (m)
Jalan Bebas Hambatan	30,00
Jalan Raya	25,00
Jalan Sedang	15,00
Jalan Kecil	11,00

Rumija selain dimanfaatkan untuk Rumaja, dapat dimanfaatkan untuk:

- pelebaran jalan atau penambahan lajur lalu lintas di masa yang akan datang,
- kebutuhan ruang untuk pengamanan jalan (meletakkan ambang pengaman),
- kebutuhan untuk ruang bebas (ruang bebas diukur mulai dari batas terluar badan jalan sampai dengan batas luar Ruwasja),
- ruang terbuka hijau yang berfungsi sebagai lanskap jalan, dan
- kebutuhan ruang untuk penempatan utilitas.

Bangunan utilitas ditempatkan di dalam Rumija, namun sekurang-kurangnya pada batas terluar Rumaja, setelah mendapatkan izin dari Penyelenggara Jalan.

Tidak boleh terjadi gangguan fungsi Rumija (jika terjadi pemanfaatan Rumija tidak sesuai peruntukannya, perlu adanya izin tertulis dari Penyelenggara Jalan, sesuai dengan Peraturan Menteri PU No. 20/PRT/M/2010 tentang Pedoman

	<p>Pemanfaatan dan Penggunaan Bagian-Bagian Jalan (Pasal 4).</p> <p><b>Tahap pengujian Rumija adalah sebagai berikut:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria di atas, dan lakukan pengukuran.</li> <li>2. Tetapkan kategori kelaikan: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Jika kondisi umum yang dievaluasi memenuhi kriteria, Rumija dikategorikan Laik Fungsi (L).</li> <li>b. Jika kondisi eksisting yang dievaluasi tidak memenuhi kriteria, baik seluruhnya maupun sebagian, tetapi tetap berkeselamatan bagi pengguna jalan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</li> <li>c. Jika ada yang menggunakan Rumija tidak sesuai dengan peruntukannya (tidak memiliki izin dari Penyelenggara Jalan) tetapi tetap berkeselamatan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</li> <li>d. Pada kondisi jalan eksisting, khusus untuk lebar ruang batas horizontal dengan batasan kondisi tertentu (misal: pembebasan lahan terbatas karena merupakan daerah <i>heritage</i> dan konservasi) dapat diberlakukan status Laik yang persyaratan teknisnya diturunkan (Lt).</li> </ol> </li> </ol>
<p><b>A.4.3 Ruang Pengawasan jalan (Ruwasja)</b></p>	
<p>Lebar Ruwasja</p>	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 50 dan lampiran</i>).</li> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 20/PRT/M/2010</li> </ul>
<p>Pemanfaatan Ruwasja</p>	

Penghalang pandangan pengemudi

tentang Pedoman Pemanfaatan dan Penggunaan Bagian-Bagian Jalan (*Pasal 40*).

Ruwasje merupakan ruang tertentu di luar Rumija, dibatasi oleh lebar dan tinggi tertentu, penggunaannya di bawah pengawasan Penyelenggara Jalan.

Pemanfaatan Ruwasja diperuntukkan untuk pemenuhan pandangan bebas pengemudi, ruang bebas bagi kendaraan yang mengalami hilang kendali.

Tabel 4.18 Ukuran Ruwasja Berdasarkan Lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011

Spesifikasi Penyediaan Prasarana Jalan	Fungsi Jalan	Lebar Ruwasja Paling Kecil (m)	
		Jalan Primer	Jalan Sekunder
Jalan Bebas Hambatan	Arteri	15	15
	Kolektor	10	5
	Jembatan	100	100
Jalan Raya	Arteri	15	15
	Kolektor	10	5
	Lokal	7	3
	Lingkungan	-	2
	Jembatan	100	100
Jalan Sedang	Arteri	15	15
	Kolektor	10	5
	Lokal	7	3
	Lingkungan	5	2
	Jembatan	100	100
Jalan Kecil	Lokal	7	3
	Lingkungan	5	2
	Jembatan	100	100

Tidak boleh terjadi gangguan fungsi Ruwasja (jika terjadi

pemanfaatan Ruwasja yang tidak sesuai peruntukannya, perlu adanya izin tertulis dari Penyelenggara Jalan sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 20/PRT/M2010 (pasal 4).

**Tahap pengujian Ruwasja adalah sebagai berikut:**

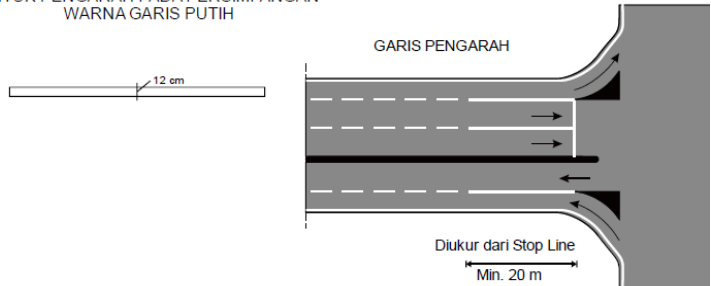
1. Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria di atas, dan lakukan pengukuran.
2. Tetapkan kategori kelaikan:
  - a. Jika kondisi umum yang dievaluasi memenuhi kriteria, Ruwasja dikategorikan Laik Fungsi (L).
  - b. Jika kondisi eksisting yang dievaluasi tidak memenuhi kriteria namun jarak pandang pengemudi terjamin, sehingga tetap berkeselamatan bagi pengguna jalan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).
  - c. Jika ada yang menggunakan Ruwasja tidak sesuai dengan peruntukannya dan tidak memiliki **rekomendasi** dari Penyelenggara Jalan tetapi tetap berkeselamatan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).

<b>A.5</b>	<b>UJI LAIK FUNGSI TEKNIS PENYELENGGARAAN MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU-LINTAS</b>	SEGMENT:.....
<b>KOMPONEN JALAN YANG DIUJI</b>	<b>PETUNJUK PELAKSANAAN SURVEI UJI LAIK FUNGSI JALAN</b>	
<b>A.5.1 Marka</b>		
Marka pembagi jalur dan lajur, khususnya di tikungan	<p style="text-align: center;"><b><u>Penilaian pada Formulir ini adalah keberfungsian perlengkapan jalan terhadap penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas</u></b></p> <p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 6, 9 dan 33</i>).</li> <li>• Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 34 tahun 2014 tentang Marka Jalan.</li> </ul> <p>Marka meliputi tanda garis membujur, garis melintang, kerucut lalu lintas, serta lambang-lambang lainnya yang ditempatkan di atas permukaan jalan.</p> <p>Keberadaan marka harus terlihat jelas dan sesuai dengan maksud, tujuan, dan fungsinya.</p> <p>Marka harus putih (sesuai peraturan), pemasangan marka harus berkoordinasi dengan Kementerian/Dinas Perhubungan.</p> <p><b>Marka pembagi jalur dan lajur, khususnya di tikungan</b></p> <p><b>A. Garis Putus-Putus</b>, digunakan sebagai:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. pembatas dan pembagi lajur,</li> <li>2. pengarah lalu lintas,</li> <li>3. garis peringatan akan adanya marka membujur berupa garis utuh di depannya.</li> </ol>	
Marka persimpangan		
<i>Zebra Cross</i>		

B. **Garis Utuh**, berfungsi sebagai:

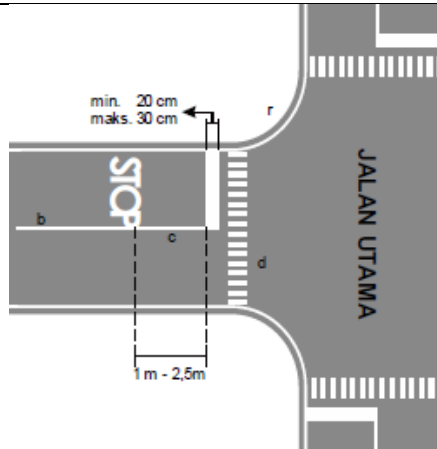
1. larangan bagi kendaraan melintasi garis tersebut,
2. pembatas dan pembagi lajur untuk jalur jamak, tanpa median:
  - untuk 3 lajur tidak digunakan garis sumbu pemisah,
  - kecuali pada penambahan lajur (lajur pendakian) diperlakukan sebagai jalur jamak,
  - garis penuh *double marking* digunakan juga pada tikungan dengan jarak pandangan yang tidak memenuhi syarat.
3. pengarah pada persimpangan,

UNTUK PENGARAH PADA PERSIMPANGAN  
WARNA GARIS PUTIH



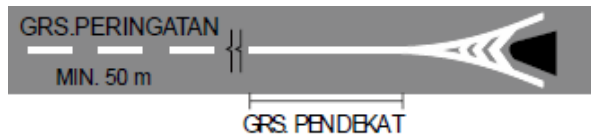
Gambar 4.5 Garis Pengarah

4. garis stop:  
digunakan pada pertemuan jalan utama dan jalan kecil. Warna garis adalah putih.



Gambar 4.6 Garis Stop

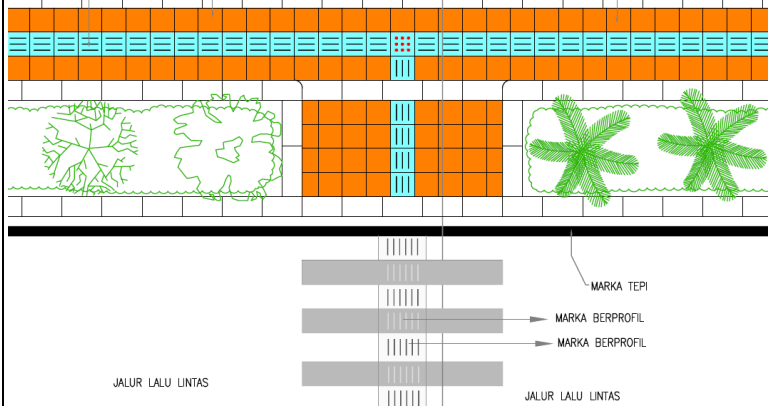
5. Garis Pendekat



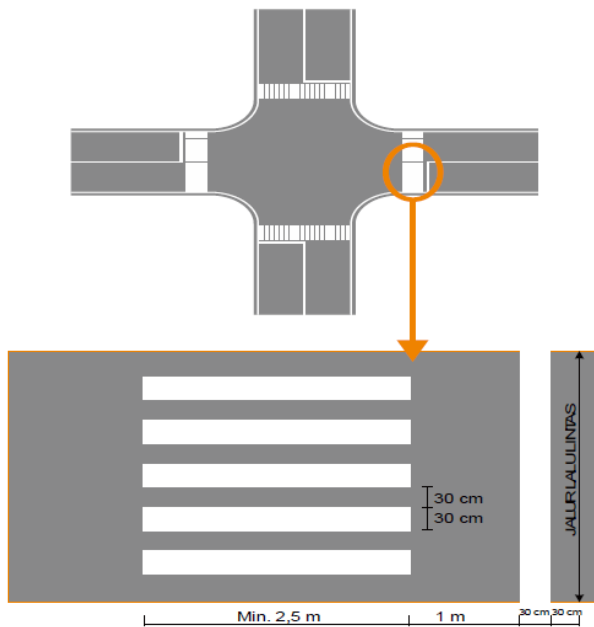
Gambar 4.7 Garis Pendekat

**C. Zebra Cross**

Untuk *zebra cross* yang melewati median, maka median yang terpotong oleh *zebra cross* tersebut harus aman bagi pejalan kaki dan dapat dilalui oleh penyandang cacat, artinya harus ada akses bagi pejalan kaki di median tersebut untuk menghubungkan *zebra cross* di kedua sisinya. Selain itu, *zebra cross* memiliki marka berprofil di bagian tengahnya (seperti gambar di bawah) sebagai fasilitas bagi penyandang tuna netra.



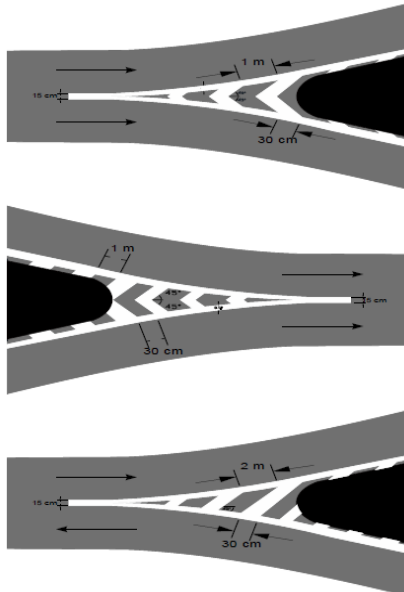
Gambar 4.8 Marka Zebra cross yang Memiliki Profil di Bagian Tengah



Gambar 4.9 Garis Zebra Cross



#### D. Marka Melintang/Marka Chevron



Gambar 4.10 Garis Marka Melintang/Marka Chevron

#### Tahap pengujian marka adalah sebagai berikut:

1. Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria: apakah marka sudah ada, sesuai fungsinya, dan penempatannya telah benar.
2. Tetapkan kategori kelaikan:
  - a. Jika kondisi umum yang dievaluasi memenuhi kriteria, marka jalan dikategorikan Laik Fungsi (L).
  - b. Jika kondisi eksisting yang dievaluasi tidak memenuhi SPPJ atau spesifikasi yang berlaku, baik seluruhnya maupun sebagian, tetapi tetap berkeselamatan bagi pengguna jalan, dikategorikan Laik Fungsi Bersyarat (Ls).

<b>A.5.2 Rambu</b>	
Kebutuhan manajemen lalu lintas	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 33</i>).</li> <li>• Perencanaan Fasilitas Pengendali Kecepatan Lalu Lintas No. 009/PW/2004.</li> <li>• Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas.</li> </ul>
Ketepatan jenis rambu dan penempatannya	<p>Pengaturan lalu lintas yang bersifat peringatan, perintah, larangan dan/atau petunjuk bagi pengguna jalan dinyatakan dengan rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, dan/atau alat pemberi isyarat lalu lintas.</p> <p><b>Kebutuhan manajemen lalu lintas</b></p> <p>a. <b>Rambu Peringatan</b></p> <p>Rambu yang digunakan untuk menyatakan peringatan berbahaya atau tempat berbahaya pada jalan di depan pengguna jalan.</p> <p><u>Ketentuan rambu peringatan</u></p> <p>Rambu peringatan ditempatkan pada sisi jalan sebelum tempat atau bagian jalan yang berbahaya dengan ketentuan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Paling sedikit 180 m sebelum tempat berbahaya untuk Kecepatan (<math>V</math>) &gt; 100 km/jam, paling sedikit 100 m untuk <math>V = 80 - 100</math> km/jam, paling sedikit 80 m untuk <math>V = 80 - 60</math> km/jam, paling sedikit 50 m untuk <math>V = 60</math> km/jam.</li> <li>▪ Rambu peringatan <i>pengarah tikungan ke kanan/kiri</i> ditempatkan sepanjang radius tikungan dengan jumlah rambu paling sedikit 3 (tiga) atau jumlahnya disesuaikan dengan kebutuhan.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Penempatan rambu persilangan dengan lintasan kereta jarak diukur dari pintu perlintasan kereta api yang terdekat. Rambu peringatan bahaya dapat diulang dengan menambahkan rambu <i>peringatan jarak</i> di bawahnya atau dengan rambu papan tambahan lainnya.</li> </ul> <p>b. <b>Rambu Larangan</b></p> <p>Rambu yang digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh pengguna jalan.</p> <p><u>Ketentuan rambu larangan</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rambu larangan ditempatkan sedekat mungkin pada bagian jalan saat larangan itu mulai berlaku.</li> <li>▪ Rambu <i>dilarang berjalan terus, wajib berhenti dan meneruskan perjalanan setelah melaksanakan suatu kegiatan, larangan berhenti, larangan parkir</i> ditempatkan di sisi jalan atau pada bagian jalan di tempat berlakunya rambu tersebut.</li> <li>▪ Rambu <i>batas akhir kecepatan maksimum, batas akhir larangan mendahului kendaraan lain</i> ditempatkan pada bagian jalan di tempat berlaku rambu yang bersangkutan berakhir.</li> <li>▪ Rambu <i>batas akhir terhadap semua larangan setempat terhadap kendaraan bergerak</i> ditempatkan pada bagian jalan tempat berlaku semua rambu yang sebelumnya ada berakhir. Jika dianggap perlu, rambu larangan dapat ditempatkan sebelum titik tempat larangan itu dimulai dengan papan tambahan di bawahnya dengan jarak 350 m untuk <math>V =</math> di atas 80 km/jam, 160 m untuk <math>V = 60-80</math> km/jam, 80 m untuk <math>V =</math> di bawah 60 km/jam.</li> </ul> <p>c. <b>Rambu Perintah</b></p> <p>Rambu yang digunakan untuk menyatakan perintah yang</p>
--	---

wajib dilakukan oleh pengguna jalan.

Ketentuan rambu perintah

- Rambu perintah ditempatkan sedekat mungkin saat perintah tersebut mulai diberlakukan, kecuali untuk rambu *wajib mengikuti arah kiri/kanan* ditempatkan di sisi seberang mulut jalan dari arah lalu lintas yang datang.
- Rambu *wajib mengikuti arah yang ditunjuk*, rambu *wajib berjalan lurus ke depan*, rambu *wajib mengikuti arah yang ditentukan pada bundaran*, rambu *perintah memilih arah diwajibkan* ditempatkan di sisi jalan berlakunya jalan tersebut.
- Rambu *perintah mengikuti lajur yang ditunjuk* ditempatkan pada bagian awal lajur atau bagian jalan yang wajib dilewati.
- Jika dianggap perlu, rambu perintah dapat diulang penempatannya sebelum titik tempat rambu tersebut, dimulai dengan menempatkan papan tambahan di bawah rambu perintah yang dimaksud.

d. **Rambu Petunjuk**

Rambu yang digunakan untuk memberi informasi kepada pengguna jalan yang menyatakan petunjuk jalan, situasi, tempat, kota, pengaturan, fasilitas, dan lain-lain.

Ketentuan rambu petunjuk

- Ditempatkan di sisi jalan, pemisah jalan, atau di atas Rumaja sebelum tempat atau lokasi yang ditunjuk.
- Rambu *pendahulu petunjuk jurusan* ditempatkan sebelum lokasi yang ditunjuk dengan jarak minimal 350 m untuk  $V > 80$  km/jam, 160 m untuk  $V = 60-80$  km/jam, 80 m untuk  $V = < 60$  km/jam. Rambu *petunjuk fasilitas rumah sakit, Balai Pertolongan Pertama, bengkel perbaikan kendaraan, telepon umum, pompa*

*bahan bakar, hotel dan motel, rumah makan, kedai kopi* ditempatkan sebelum lokasi yang ditunjuk yang harus dilengkapi papan tambahan yang menyatakan jarak.

- Rambu *petunjuk batas wilayah suatu daerah atau kota, rambu penyeberangan orang, rambu petunjuk lain-lain jalan satu arah kanan/kiri/lurus, rambu petunjuk prioritas, rambu petunjuk parkir, rambu petunjuk fasilitas tempat wisata/tempat berjalan kaki/tempat berkemah/tempat kereta kemah/tempat berkemah dan kereta kemah/pesanggrahan pemuda* ditempatkan pada lokasi yang ditunjuk tempat petunjuk dimulai.

e. **Rambu Sementara**

Rambu lalu lintas jalan yang digunakan tidak permanen. Rambu ini digunakan untuk pengaturan lalu lintas dalam keadaan darurat atau untuk sementara waktu. Penempatan dan penggunaan rambu lalu lintas sementara bersifat perintah dan larangan, serta petunjuk.

Ketentuan rambu sementara

- Rambu sementara ditempatkan pada bagian jalan dalam keadaan darurat atau pada kegiatan tertentu yang diberlakukan.
- Dibuat dalam bentuk konstruksi yang dapat dipindahkan.
- Dipasang dalam jangka waktu terbatas sesuai dengan keadaan atau kegiatan tertentu.

f. **Papan Tambahan**

Papan tambahan adalah papan yang memberikan penjelasan lebih lanjut dari suatu rambu yang memuat tulisan yang bersifat khusus, singkat, jelas, mudah dan

cepat dimengerti pengguna jalan yang dipasang untuk melengkapi rambu lalu lintas jalan.

#### Ketentuan papan tambahan

- Papan tambahan ditempatkan dengan jarak 5 (lima) cm sampai dengan 10 (sepuluh) cm dari sisi terbawah daun rambu dengan lebar papan tambahan secara vertikal tidak melebihi sisi daun rambu.
- Mempunyai ukuran perbandingan antara panjang dan lebar 1 (satu) berbanding 2 (dua).
- Pada papan tambahan dapat ditempatkan rambu peringatan, rambu larangan dan perintah, serta rambu petunjuk dengan sisi atasnya bersentuhan dengan bagian bawah rambu dimaksud. Pengecualian ketentuan ini adalah tidak dapat diletakkan di tempat papan tambahan untuk:
  - rambu peringatan jarak dan rambu peringatan berupa kata-kata,
  - rambu larangan berupa kata-kata,
  - rambu pendahulu petunjuk jurusan, rambu petunjuk jurusan, rambu akhir lajur bus, rambu petunjuk memasuki daerah penggunaan sabuk pengaman, rambu petunjuk prioritas, rambu petunjuk fasilitas (tempat wisata, tempat berjalan kaki, tempat berkemah, tempat kereta kemah, tempat berkemah dan kereta kemah, pesanggrahan pemuda, rumah ibadat umat Islam, rumah ibadat umat Kristen, rumah ibadat umat Hindu, rumah ibadat umat Budha).

#### **Letak pada ruang jalan**

##### a. Posisi Rambu

- Pada kondisi jalan yang lurus atau melengkung ke kiri: untuk rambu yang ditempatkan pada sisi jalan,

pemasangan posisi rambu digeser 5° (derajat) searah jarum jam dan posisi tegak lurus sumbu jalan.

- Rambu petunjuk dipasang sejajar dengan sumbu jalan.
- Pada kondisi jalan yang melengkung ke kanan: untuk rambu petunjuk yang ditempatkan pada sisi jalan, pemasangan posisi rambu tegak lurus terhadap sumbu jalan.
- Rambu jalan ditempatkan pada awal pemisah jalan dan di atas ruang manfaat jalan pada jalan 1 (satu) arah: pemasangan posisi rambu tegak lurus terhadap sumbu jalan dan ditempatkan di tengah-tengah dari lebar median jalan.
- Posisi rambu tidak boleh terhalangi oleh bangunan, pepohonan, atau benda-benda lain yang dapat berakibat mengurangi atau menghilangkan arti rambu tersebut.
- Daun rambu harus dipasang pada tiang yang khusus disediakan untuk pemasangan daun rambu.
- Pemasangan daun rambu pada satu tiang maksimum 2 (dua) buah daun rambu.

b. Jarak Penempatan

- Rambu di sebelah kiri
  - Rambu ditempatkan di sebelah kiri menurut arah lalu lintas, di luar jarak tertentu, dan ditempatkan pada tepi paling luar bahu jalan atau jalur lalu lintas kendaraan dan tidak merintangai lalu lintas kendaraan atau pejalan kaki.
  - Jarak penempatan antara rambu yang terdekat dengan bagian tepi paling luar bahu jalan atau jalur lalu lintas kendaraan minimum 0,60 m.
  - Penempatan rambu harus mudah dilihat dengan jelas oleh pengguna jalan.
- Rambu di sebelah kanan
  - Dalam keadaan tertentu dengan mempertimbangkan lokasi dan kondisi lalu lintas

	<p>rambu dapat ditempatkan sebelah kanan atau di atas ruang manfaat jalan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Penempatan rambu di sebelah kanan jalan atau ruang manfaat jalan harus mempertimbangkan faktor-faktor antara lain geografis, geometris jalan, kondisi lalu lintas, jarak pandang, dan kecepatan rencana.</li> <li>- Rambu yang dipasang pada pemisah jalan (median) ditempatkan dengan jarak 0,30 m dari bagian paling luar dari pemisah jalan.</li> </ul> <p><b>Tahap pengujian rambu adalah sebagai berikut:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria dan lakukan pengukuran: apakah rambu sudah ada, dibutuhkan, dan sesuai dengan kebutuhan dan telah tepat penempatannya.</li> <li>2. Tetapkan kategori kelaikan: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Jika kondisi umum yang dievaluasi memenuhi kriteria, rambu dikategorikan Laik Fungsi (L).</li> <li>b. Jika kondisi eksisting yang dievaluasi tidak memenuhi kriteria baik seluruhnya maupun sebagian, tetapi tidak mencelakakan (membahayakan) pengguna jalan, rambu dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</li> </ol> </li> </ol>
<p><b>A.5.3 Separator</b></p>	
<p>Kebutuhan manajemen lalu lintas</p> <hr/> <p>Bukaan pada separator</p>	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 9</i>).</li> <li>• Perencanaan Separator Jalan Perkotaan Pd T-15-2004-B.</li> <li>• Peraturan Menteri Perhubungan No PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan.</li> </ul> <p>Separator adalah bagian dari jalan yang tidak dapat dilalui</p>



oleh kendaraan, dengan bentuk memanjang sejajar jalan.

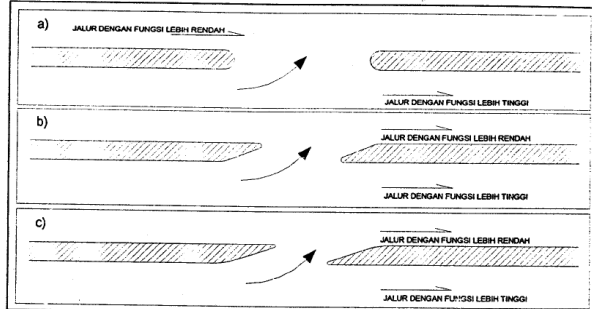
Separator dapat dikategorikan sebagai pemisah jalur yang ditinggikan.

### Bebutuhan manajemen lalu lintas

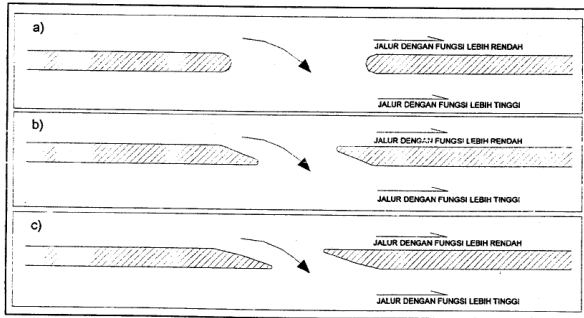
- Separator jalan dapat digunakan apabila ada dua lajur jalan yang berbeda fungsi dalam satu arah.
- Separator digunakan karena adanya gangguan hambatan samping terhadap jalan utama, dan diperlukan untuk penempatan fasilitas pendukung lalu lintas.

### Bukaan pada separator

Bukaan pada separator hanya digunakan untuk pergerakan kendaraan satu arah yang dinyatakan dengan rambu. Tipikal bukaan pada separator dapat dilihat pada gambar-gambar berikut:



Gambar 4.11 Beberapa Bentuk Tipikal Bukaan Separator Jalan sebagai Jalan Masuk Lalu Lintas ke Lajur Jalan dengan Fungsi Jalan Lebih Rendah



Gambar 4.12 Beberapa Bentuk Tipikal Bukaian Separator Jalan sebagai Jalan Masuk Lalu Lintas ke Lajur Jalan dengan Fungsi Jalan Lebih Tinggi

**Tahap pengujian separator adalah sebagai berikut:**

1. Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria: apakah separator ada, sesuai kebutuhan, dan telah tepat penempatannya (berfungsi dengan baik), bukaian yang disediakan telah sesuai kriteria.
2. Tetapkan kategori kelaikan:
  - a. Jika kondisi umum yang dievaluasi memenuhi kriteria di butir 1, separator jalan dikategorikan Laik Fungsi (L).
  - b. Jika kondisi eksisting yang dievaluasi tidak memenuhi kriteria di butir 1, baik seluruhnya maupun sebagian, tetapi tidak mencelakakan (membahayakan) pengguna jalan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).

**A.5.4 Pulau Jalan**

Kebutuhan manajemen lalu lintas

Bentuk pulau jalan

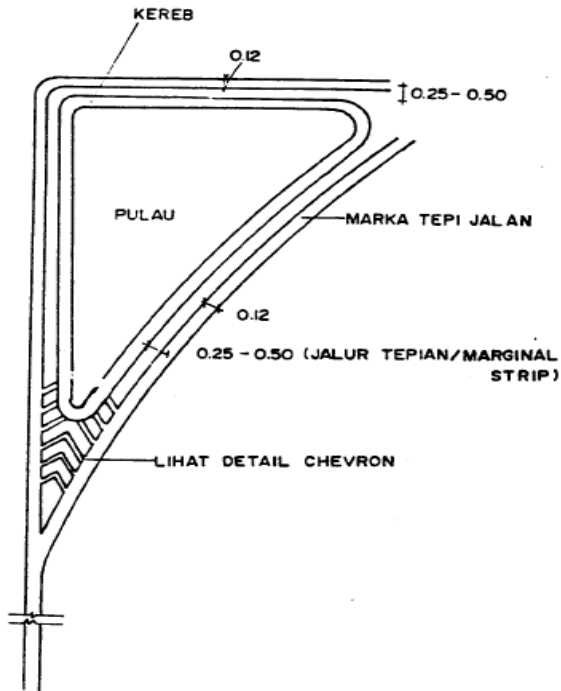
Marka

Warna kerb

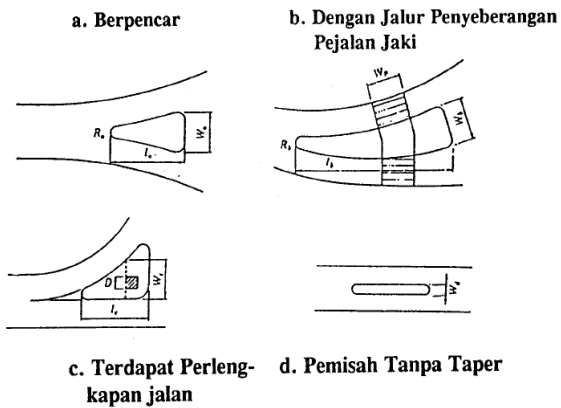
Dasar Hukum:

- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (*Pasal 28*).
- Perencanaan Fasilitas Pengendali Kecepatan Lalu Lintas No: 009/PW/2004.
- Standar Perencanaan Geometrik Jalan Perkotaan, Maret 1992.

<p>Rambu pengarah</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perencanaan Persimpangan Sebidang Jalan Perkotaan No.01/T/BNKT/1992.</li> <li>• Produk Standar untuk Jalan Perkotaan Vol. 2 No.04/S/BNKT/1992.</li> <li>• Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan.</li> </ul> <p>Pulau jalan merupakan bangunan di jalur lalu lintas yang ditinggikan yang tidak dilalui oleh kendaraan bermotor, berfungsi sebagai kanal, memisahkan, dan mengarahkan arus lalu lintas. Pulau jalan biasanya terdapat di persimpangan.</p> <p>Bagian dari pulau jalan terdiri atas marka garis, marka <i>chevron</i>, lajur tepian, dan bangunan yang ditinggikan.</p> <p><b>Kebutuhan manajemen lalu lintas</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Pulau kanal: untuk mengatur dan memperlancar lalu lintas.</li> <li>b. Pulau pemisah: untuk memastikan arus lalu lintas searah dan atau berlawanan.</li> <li>c. Pulau pengaman: untuk pejalan kaki.</li> <li>d. Pulau jalan juga dapat sebagai ruang hijau dan fasilitas lainnya yang mempunyai nilai estetika sepanjang tidak mengganggu fungsi jalan.</li> </ol> <p><b>Bentuk pulau jalan</b></p> <p>Pada umumnya berbentuk segitiga/persegi panjang dengan ujung pulau bulat.</p>
-----------------------	---



Gambar 4.13 Detail Pulau Jalan



Gambar 4.14 Bentuk-bentuk Pulau Jalan

### Kebutuhan marka pada pulau jalan

- garis pengarah,
- garis peringatan,
- garis Pendekat, dan
- chevron*.

Warna kerb hitam-putih dan bersifat reflektif.

Rambu perintah dan larangan untuk mengarahkan lalu lintas dapat ditempatkan di bagian ujung pulau jalan seperti pada gambar di bawah.

Yang perlu diperhatikan oleh Tim ULFJ adalah ada tidaknya *hazard* di pulau jalan. Jika ada, maka pemasangan rambu peringatan rintangan atau objek berbahaya pada sisi jalan maupun pagar keselamatan perlu dilakukan.



Gambar 4.15 Contoh Pulau Jalan dan Penempatan Rambu pada Pulau Jalan



Gambar 4.16 Rambu Peringatan Rintangan untuk Objek Berbahaya pada Sisi Jalan

**Tahap pengujian pulau jalan adalah sebagai berikut:**

1. Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria dan lakukan pengukuran jika diperlukan: apakah pulau jalan ada sesuai kebutuhan dan memenuhi persyaratan serta sesuai penempatannya.
2. Tetapkan kategori kelaikan:
  - a. Jika kondisi umum yang dievaluasi memenuhi kriteria, pulau jalan dikategorikan Laik Fungsi (L).
  - b. Jika kondisi eksisting yang dievaluasi tidak memenuhi kriteria, baik seluruhnya maupun sebagian, tetapi tidak mencelakakan (membahayakan) pengguna jalan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).

**A.5.5 Trotoar**

Kebutuhan manajemen lalu lintas	Dasar Hukum: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 29</i>).</li> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.</li> <li>• Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki pada Jalan Umum No.032/T/BM/1999.</li> </ul>
Perkerasan dan kondisi trotoar	
Pemanfaatan oleh selain	

pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Produk Standar untuk Jalan Perkotaan Vol. 2 No.04/S/BNKT/1992.</li> </ul>
Utilitas pada trotoar	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pemeliharaan Rutin untuk Jalan Nasional dan Provinsi No.01/T/Bt/1995.</li> <li>• Tertib Pemanfaatan Jalan No.004/T/BNKT/1990.</li> <li>• Pedoman Teknik Persyaratan Aksesibilitas Pada Jalan Umum No.022/T/BM/1999.</li> </ul> <p>Trotoar direncanakan pada ruas jalan dimana terdapat volume pejalan kaki lebih dari 300 orang per 12 jam (pada jam 6.00 - jam 18.00) dan volume lalu lintas lebih dari 1000 kendaraan per 12 jam (pada jam 6.00 -jam 18.00). Trotoar dipasang dengan ketentuan sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Trotoar hendaknya ditempatkan pada sisi luar bahu jalan atau sisi luar jalur lalu lintas. Trotoar hendaknya dibuat sejajar dengan jalan, akan tetapi trotoar dapat tidak sejajar dengan jalan apabila keadaan topografi atau keadaan setempat yang tidak memungkinkan.</li> <li>2) Trotoar hendaknya ditempatkan pada sisi dalam saluran drainase terbuka atau di atas saluran drainase yang telah ditutup dengan plat beton yang memenuhi syarat.</li> <li>3) Trotoar harus dibuat untuk mengakomodir kaum disabilitas seperti pengguna kursi roda dan penyandang tuna netra dengan menyediakan lebar yang cukup, akses masuk trotoar yang dapat dilewati kursi roda, permukaan berprofil untuk memfasilitasi lintasan tunanetra, dan lain-lain.</li> </ol> <p>Trotoar dirancang dengan memperhatikan</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. aksesibilitas bagi penyandang cacat,</li> <li>b. adanya kebutuhan untuk pejalan kaki, dan</li> <li>c. unsur estetika yang memadai.</li> </ol> <p>Bagian trotoar yang digunakan sebagai lintasan kendaraan harus mempunyai spesifikasi yang lebih tinggi dari pada bagian trotoar yang digunakan untuk pejalan kaki.</p> <p>Perkerasan dan kondisi trotoar yang harus diperhatikan oleh Tim ULFJ sebagai indikasi adanya kerusakan adalah sebagai</p>

berikut:

- Beraspal: retak
- Tidak beraspal: lubang, penurunan
- Ubin blok: perbedaan ketinggian
- Beton: beton pecah atau mengelupas
- *Paving* beton: terlepas
- Kerb: kerusakan pada inlet kerb, inlet kerb yang tersumbat, inlet kerb yang cacat

Untuk penilaian terhadap pemanfaatan trotoar selain untuk pejalan kaki (contohnya trotoar juga digunakan sebagai jalur sepeda, penempatan rambu lalu lintas, tempat sampah, pot bunga, dan lain-lain), harus diperhatikan bahwa lebar trotoar masih memenuhi ketentuan minimal untuk lebar trotoar yang harus disediakan untuk pejalan kaki. Jika trotoar juga dimanfaatkan selain untuk pejalan kaki, maka lebar trotoar untuk pejalan kaki harus tetap tersedia 1,5 meter.

#### **Tahap pengujian trotoar adalah sebagai berikut**

1. Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria dan lakukan pengukuran jika diperlukan: apakah trotoar ada sesuai dengan kebutuhan dan sesuai kriteria serta dapat mengakomodir semua pejalan kaki. Pengamatan dan penilaian juga dilakukan terhadap pemanfaatan trotoar yang digunakan oleh selain pengguna jalan kaki untuk memastikan bahwa ruang untuk pejalan kaki tidak berkurang.
2. Tetapkan kategori kelaikan:
  - a. Jika kondisi umum yang dievaluasi memenuhi kriteria, trotoar dikategorikan Laik Fungsi (L).
  - b. Pemanfaatan trotoar selain untuk pejalan kaki (termasuk sebagai sarana untuk ditempatkannya utilitas) tetapi mengganggu pejalan kaki, dikategorikan Laik Fungsi Bersyarat (Ls).
  - c. Jika kondisi eksisting yang dievaluasi tidak memenuhi kriteria baik seluruhnya maupun sebagian tetapi tetap



	<p>berkeselamatan bagi pejalan kaki dan pengguna jalan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</p> <p>d. Pemanfaatan trotoar selain untuk pejalan kaki (termasuk sebagai sarana untuk ditempatkannya utilitas) sehingga mengganggu pejalan kaki, trotoar dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</p> <p>e. Pemanfaatan trotoar (selain untuk pejalan kaki) yang telah mendapatkan izin dari Penyelenggara Jalan dan kegiatan pada trotoar tersebut tidak membahayakan bagi keselamatan pejalan kaki dan pengguna jalan, trotoar dikategorikan Laik Fungsi (L).</p> <p>f. Apabila pejalan kaki menggunakan lajur lalu lintas (lajur kendaraan) sebagai sarana berjalan kaki karena trotoar dimanfaatkan lain (sekalipun pemanfaat memiliki izin dari Penyelenggara Jalan), trotoar dikategorikan Laik Bersyarat (Ls) dan Tim ULFJ harus mampu menjelaskan secara baik temuan dan rekomendasi atas temuan tersebut.</p>
--	--

#### **A.5.6. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL)**

Kebutuhan manajemen lalu lintas	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 49 tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.</li> </ul>
Lampu pengatur	<p><b>APILL</b></p> <p>APILL diperlukan jika batas kecepatan di atas 40 km/jam.</p> <p>Penempatan dan pemasangannya memperhatikan:</p>
Fase pengaturan	<ul style="list-style-type: none"> <li>- desain geometrik jalan,</li> <li>- kondisi tata guna lahan,</li> </ul>
Fase pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>- jaringan lalu lintas dan angkutan jalan,</li> <li>- situasi arus lalu lintas</li> </ul>
Fasilitas bagi penyandang cacat	<ul style="list-style-type: none"> <li>- kelengkapan bagian konstruksi jalan,</li> <li>- kondisi struktur tanah,</li> <li>- konstruksi yang tidak berkaitan dengan pengguna jalan.</li> </ul> <p>APILL digunakan:</p> <p>a. untuk menghindari kemacetan simpang akibat adanya</p>

- konflik arus lalu lintas sehingga terjamin suatu kapasitas tertentu yang dapat dipertahankan, bahkan selama kondisi lalu lintas jam puncak;
- b. untuk memberi kesempatan kepada kendaraan dan/atau pejalan kaki dari jalan kecil pada persimpangan untuk memotong jalan utama;
  - c. untuk mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas akibat tabrakan antara kendaraan dari arah yang bertentangan.

#### Lampu pengatur

Penggunaan sinyal dengan lampu tiga warna (hijau, kuning, merah) diterapkan untuk memisahkan lintasan dari gerakan-gerakan lalu lintas yang saling bertentangan dalam dimensi waktu. Penilaian dilihat dari keberfungsian lampu pengatur tersebut.

#### Fase pengaturan

2 fase, 3 fase atau 4 fase, tergantung kebutuhan. Tim ULFJ perlu memeriksa dan mengamati fase yang digunakan dapat atau tidak mengatur lalu lintas sehingga tidak terjadi titik konflik (kemungkinan tabrakan).

#### Fase pejalan kaki

Fase untuk pejalan kaki diberikan pada saat lampu APILL berwarna merah dan fase pejalan kaki ini dapat saja ditemukan per fase. Tim ULFJ perlu memeriksa fase yang digunakan untuk pejalan kaki cukup untuk menyeberang sehingga tidak terjadi konflik dengan kendaraan.

#### Fasilitas bagi penyandang cacat

Pada tiang lampu dibuat tombol yang dapat dicapai orang yang menggunakan kursi roda, tinggi tombol 100 cm dari tanah. APILL dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk membantu penyeberangan orang khususnya penyandang tuna netra. Khusus untuk kota metropolitan, penyediaan fasilitas bagi penyandang disabilitas sudah harus menjadi suatu kewajiban.

	<p><b>Tahap pengujian Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) adalah sebagai berikut:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria di atas dan lakukan pengukuran jika diperlukan: apakah APILL ada sesuai kebutuhan dan telah tepat penempatan dan kriterianya memenuhi semua pejalan kaki.</li> <li>2. Tetapkan kategori kelaikan: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Jika kondisi umum yang dievaluasi memenuhi kriteria, APILL dikategorikan Laik Fungsi (L).</li> <li>b. Jika kondisi eksisting yang dievaluasi tidak memenuhi kriteria baik seluruhnya maupun sebagian, tetapi tetap berkeselamatan bagi seluruh pengguna jalan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</li> <li>c. Untuk jalan yang berada di kota besar/metropolitan, penyediaan APILL dinilai Laik Fungsi (L) apabila memenuhi kriteria di atas dan mengakomodir pejalan kaki disabilitas. Jika tidak (meskipun memenuhi kriteria tetapi tidak memfasilitasi penyandang cacat) maka dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</li> </ol> </li> </ol>
--	---

#### **A.5.7. Tempat Penyeberangan**

Kebutuhan manajemen lalu lintas	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.</li> <li>• Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas.</li> <li>• Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum No.032/T/BM/1999.</li> <li>• Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK.7234/AJ.401/DRJD/2013 tentang Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan.</li> </ul>
Rambu & marka	
APILL	
Perlindungan bagi pejalan kaki	

### Kebutuhan manajemen lalu lintas

Fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki ada dua macam yaitu penyeberangan sebidang dan penyeberangan tak sebidang. Fasilitas tersebut digunakan dengan ketentuan sebagai berikut:

#### a. Penyeberangan sebidang

- *Zebra cross*

- Dapat dipasang di kaki persimpangan tanpa APILL atau di ruas/*link*.
- Apabila persimpangan diatur dengan lampu pengatur lalu lintas, hendaknya pemberian waktu penyeberangan menjadi satu kesatuan dengan lampu pengatur lalu lintas persimpangan.
- Apabila persimpangan tidak diatur dengan lampu pengatur lalu lintas, kriteria batas kecepatan adalah  $< 40$  km/jam.

- Pelikan

Dipasang pada ruas/*link* jalan, minimal 300 meter dari persimpangan, pada jalan dengan kecepatan operasional rata-rata lalu lintas kendaraan  $> 40$  km/jam.

#### b. Penyeberangan tidak sebidang

- Jembatan

Jembatan penyeberangan disediakan apabila jenis jalur penyeberangan dengan menggunakan *zebra cross* atau pelikan sudah mengganggu lalu lintas kendaraan yang ada, ruas jalan mempunyai frekuensi terjadinya kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki cukup tinggi, ruas jalan mempunyai arus lalu lintas dan arus pejalan kaki yang cukup besar.

- Terowongan

Jika jenis jalur penyeberangan dengan menggunakan jembatan tidak memungkinkan untuk diadakan karena terdapat permasalahan lahan atau medan topografi, dimungkinkan dibangun terowongan.

### Rambu & marka

Tempat penyeberangan terdiri setidaknya:

- a. *Zebra cross*
- b. Marka dua garis melintang utuh
- c. Rambu tempat penyeberangan

### Perlindungan bagi pejalan kaki

Jalur pejalan kaki harus dilengkapi dengan perlindungan bagi pejalan kaki, seperti rambu-rambu, penerangan, marka, dan perlengkapan jalan lainnya.

Tempat penyeberangan (khusus untuk Jembatan Penyeberangan Orang/JPO) harus dilengkapi dengan pagar pelindung yang cukup tinggi. Tinggi pagar pelindung mengikuti ketentuan yang dimuat pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan. Selain itu tangga JPO tidak boleh terletak di dalam trotoar sehingga dapat mengganggu pejalan kaki yang melintas di trotoar.

Ketentuan lampu penerangan jalan untuk penyeberangan tidak sebidang, mengacu kepada ketentuan pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK.7234/AJ.401/DRJD/2013 tentang Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan.

### Perlindungan pengguna jalan pada ruas jalan yang melewati daerah sensitif

Pada ruas jalan yang melewati daerah sensitif seperti hutan konservasi, kawasan hutan suaka alam, kawasan hutan pelestarian alam, terdapat kondisi dimana pengguna jalan berpotensi menabrak satwa pada daerah tersebut. Pada daerah tersebut harus dipastikan terdapat fasilitas seperti :

- Rambu peringatan banyak satwa melintas (jenis rambu nomor 6g, lampiran Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas).

- Rambu penurunan/batas kecepatan.
- *Rumble strip* (pita penggaduh).

Apabila fasilitas di atas tidak efektif, maka direkomendasikan untuk menyediakan jalur khusus (fasilitas perlintasan) bagi satwa tertentu.

Tahap pengujian tempat penyeberangan adalah sebagai berikut:

1. Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria di atas dan lakukan pengukuran jika diperlukan: apakah jenis penyeberangan tepat sesuai dengan kebutuhan, lokasi konstruksi penyeberangan sesuai dengan kebutuhan dan tepat penempatannya, serta dilengkapi dengan fasilitas perlindungan bagi pejalan kaki dan dilengkapi dengan penerangan dengan spesifikasi yang memenuhi dan dipastikan berfungsi.
2. Tetapkan kategori kelaikan:
  - a. Jika kondisi umum yang dievaluasi memenuhi kriteria, tempat penyeberangan jalan dikategorikan Laik Fungsi (L).
  - b. Jika kondisi eksisting yang dievaluasi tidak memenuhi SPPJ atau spesifikasi yang berlaku, baik seluruhnya maupun sebagian tetapi tetap berkeselamatan bagi seluruh pengguna jalan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).

<b>A.6a</b>	<b>UJI LAIK FUNGSI TEKNIS PERLENGKAPAN JALAN, YANG TERKAIT LANGSUNG DENGAN PENGGUNA JALAN</b>	<b>SEGMENT: .....</b>
<b>KOMPONEN JALAN YANG DIUJI</b>	<b>PETUNJUK PELAKSANAAN SURVEI UJI LAIK FUNGSI JALAN</b>	
<b>A.6a.1 Marka</b>		
Ukuran dan warna	<p><b><u>Penilaian pada komponen ini adalah penilaian terhadap fisik kenampakan dan dimensi/ukuran dari perlengkapan jalan terhadap penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang terdapat pada penilaian komponen A.5</u></b></p> <p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan.</li> <li>• Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK.7234/AJ.401/DRJD/2013 tentang Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan.</li> </ul> <p><b>Ukuran dan Warna</b></p> <p>a. <u>Garis putus-putus (putih)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Garis sumbu dan pemisah <ul style="list-style-type: none"> <li>- <math>V \leq 60</math> km/jam, panjang garis= 3 m, lebar garis= 0,12 m, jarak antargaris= 0,5 m</li> <li>- <math>V &gt; 60</math> km/jam, panjang garis= 5 m, lebar garis= 0,12 m, jarak antargaris= 8 m</li> </ul> </li> <li>▪ Hanya garis sumbu <ul style="list-style-type: none"> <li>Panjang garis= 1 m, lebar garis= 0,12 m, jarak antargaris= 5 m.</li> </ul> </li> <li>▪ Garis peringatan <ul style="list-style-type: none"> <li>Panjang garis= 3 m, lebar garis= 0,15 m, jarak</li> </ul> </li> </ul>	
Kondisi marka		

antargaris = 1,5 m. Minimum 50 m dari garis pendekat, pada tikungan, panjang sumbu daerah yang diberi garis peringatan, yaitu:

**arteri:**

- V = 60 km/jam, panjang garis= 18 m
- V = 30 km/jam, panjang garis= 9 m

**kolektor:**

- V = 40 km/jam panjang garis= 12 m
- V = 20 km/jam panjang garis= 6 m

▪ *Yield line*

Panjang garis = 0,6 m, lebar garis = 0,3 m, jarak antargaris = 0,3 m.

b. Garis penuh (putih)

▪ Garis sumbu dan pemisah

Garis tunggal: lebar garis = 0,12 m, 2 garis sejajar: lebar garis= 0,12 m dengan jarak horizontal antar garis= 0,10 m.

**Kondisi marka**

Marka dikatakan rusak jika marka pudar (jika marka jalan telah memudar dan tidak terlihat oleh pengguna lalu lintas karena telah hilang kemampuan refleksinya).

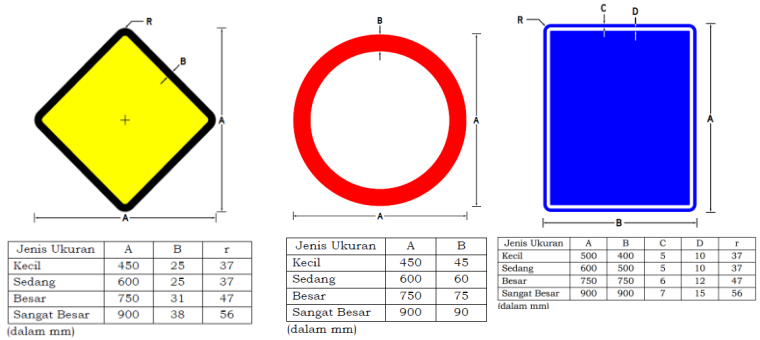
Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK.7234/AJ.401/DRJD/2013 tentang Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan, untuk marka jalan dengan bahan *Thermoplastic* maupun *Cold Plastic* harus mempunyai rata-rata tingkat retroreflektif minimal 200 mcd/m<sup>2</sup>/Lux pada umur 0-6 bulan setelah dipasang. Pada akhir tahun ke-1 rata-rata tingkat retroreflektif minimal 150 mcd/m<sup>2</sup>/Lux.

Untuk jalan Tol, marka jalan dengan bahan *Thermoplastic* maupun *Cold Plastic* harus mempunyai rata-rata tingkat retroreflektif minimal 300 mcd/m<sup>2</sup>/Lux pada umur 0-6 bulan setelah dipasang. Pada akhir tahun ke-1 rata-rata tingkat retroreflektif minimal 250 mcd/m<sup>2</sup>/Lux.



	<p>Tingkat reflektif marka dapat diukur pada siang hari maupun malam hari pada kondisi kering.</p> <p><b>Tahap pengujian marka adalah sebagai berikut:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui: apakah cat marka masih jelas, tidak rusak, sesuai dengan kriteria dan lakukan pengukuran lebar, panjang, dan jarak antar marka untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria, serta ukur daya refleksinya menggunakan alat reflektometer.</li> <li>2. Tetapkan kategori kelaikan: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Jika kondisi umum yang dievaluasi memenuhi semua kriteria, marka dikategorikan Laik Fungsi (L).</li> <li>b. Jika kondisi eksisting yang dievaluasi tidak memenuhi kriteria, baik seluruhnya maupun sebagian, tetapi tetap berkeselamatan bagi pengguna jalan, marka dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</li> </ol> </li> </ol>
<p><b>A.6a.2 Rambu</b></p>	
<p>Ukuran dan warna</p>	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Perhubungan No.PM 13 tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas.</li> </ul>
<p>Letak pada ruang jalan</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK.7234/AJ.401/DRJD/2013 tentang Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan.</li> </ul>
<p>Pondasi, tiang, papan rambu</p>	<p><b>Ukuran rambu</b></p> <p>Jenis ukuran daun rambu dibagi menjadi 4 (empat) berdasarkan kecepatan rancananya yaitu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ukuran kecil dengan diameter 450 mm untuk kecepatan rencana sampai dengan 30 km/jam.</li> <li>- Ukuran sedang dengan diameter 600 mm untuk kecepatan rencana sampai dengan 60 km/jam.</li> <li>- Ukuran besar dengan diameter 750 mm untuk kecepatan rencana sampai dengan 80 km/jam.</li> <li>- Ukuran sangat besar dengan diameter 900 mm untuk</li> </ul>

kecepatan rencana lebih dari 80 km/jam.



Gambar 4.17 Ukuran Rambu Lalu Lintas (Contoh 1)

Ukuran huruf atau angka pada rambu lebih detail dijelaskan pada Peraturan Menteri Perhubungan No.PM 13 tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas.

### Warna rambu

a. Rambu Peringatan

Warna dasar rambu peringatan berwarna kuning dengan garis tepi, lambang dan tulisan berwarna hitam.

b. Rambu Larangan

Warna dasar rambu larangan berwarna putih dengan garis tepi berwarna merah, lambang berwarna hitam, huruf/angka berwarna hitam dan kata-kata berwarna merah.

c. Rambu Perintah

Warna dasar rambu perintah berwarna biru dengan garis tepi, lambang, huruf/angka dan kata-kata berwarna putih serta garis serong sebagai batas akhir perintah.

d. Rambu Petunjuk

warna dasar rambu petunjuk berwarna hijau/coklat dengan garis tepi, lambang, huruf/angka berwarna putih

e. Rambu Sementara

Warna dasar rambu sementara berwarna dasar jingga

dengan garis tepi, lambang dan tulisan berwarna hitam.

f. Papan Tambahan

Papan tambahan menggunakan warna dasar putih dengan tulisan dan bingkai berwarna hitam, ukuran perbandingan papan tambahan antara panjang dan lebar adalah 1 berbanding 2.

Ketentuan terkait besaran nilai retroreflektif dari rambu lalu lintas dapat dilihat pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK.7234/AJ.401/DRJD/2013 tentang Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan.

### Tinggi rambu

- Ketinggian penempatan rambu pada sisi jalan minimum 1,75 m dan maksimum 2,65 m diukur dari permukaan jalan sampai dengan sisi daun rambu bagian bawah, atau papan tambahan bagian bawah apabila rambu dilengkapi dengan papan tambahan.
- Ketinggian penempatan rambu pada lokasi fasilitas pejalan kaki minimum 2,00 m dan maksimum 2,65 m yang diukur dari permukaan fasilitas pejalan kaki sampai dengan sisi daun rambu bagian bawah atau papan tambahan bagian bawah apabila rambu dilengkapi dengan papan tambahan.
- Khusus rambu peringatan ditempatkan dengan ketinggian 1,20 m yang diukur dari permukaan jalan sampai dengan sisi rambu bagian bawah.
- Ketinggian penempatan rambu di atas ruang manfaat jalan adalah minimum 5,00 m yang diukur dari permukaan jalan sampai dengan sisi daun rambu bagian bawah.

### Pondasi, tiang, papan rambu

- **Pondasi**

1. Tiang tunggal

- Pondasi dibentuk dengan papan untuk bekesting yang berukuran:

- Sisi bagian atas : 250 mm
- Sisi bagian bawah : 400 mm
- Kedalaman : 600 mm

- Bagian tiang rambu yang terbenam pada pondasi sedalam 600 mm.
- Bagian dasar galian pondasi diberi lapisan pasir yang dipadatkan dengan ketebalan 100 mm.
- Mutu pondasi beton K-175.

2. Bentuk tiang huruf F dan Kupu-kupu

- Pondasi dibentuk dengan papan untuk bekesting dengan ukuran:
  - Sisi bagian atas : 600 mm
  - Sisi bagian bawah : 600 mm
  - Kedalaman : 1150 mm
- Bagian dasar pondasi diberi lapisan pasir yang dipadatkan setebal 150 mm.
- Mutu pondasi beton K-250.
- Pada bagian atas pondasi dipasang plat logam dengan ukuran 400x400x12 mm serta 4 buah angkur baut dengan diameter 19 mm dan panjang 600 mm.
- Pondasi untuk rambu dengan ukuran dan bentang rangka baja yang besar disesuaikan dengan kondisi kekuatan daya dukung tanah setempat serta beban yang terjadi sehingga dapat dipertanggungjawabkan kekuatannya.

3. Portal atau gantri dengan tiang ganda atau lebih

Untuk jenis konstruksi tiang rambu portal (ukuran bentang 18 m):

- Pondasi rambu dibentuk dengan papan untuk bekesting dengan ukuran:
  - Sisi bagian atas : 800 mm
  - Sisi bagian bawah : 800 mm
  - Kedalaman : 1950 mm

- Bagian dasar pondasi diberi lapisan pasir yang dipadatkan setebal 150 mm.
- Mutu pondasi beton K-250
- Pada bagian atas pondasi dipasang plat logam dengan ukuran 650x650x22 mm serta 6 buah angkur baut dengan diameter 22 mm dan panjang 1000 mm.
- Pondasi untuk rambu dengan ukuran dan bentang rangka baja yang besar disesuaikan dengan kondisi kekuatan daya dukung tanah setempat serta beban yang terjadi sehingga dapat dipertanggungjawabkan kekuatannya.

▪ **Tiang Rambu**

1. Tiang tunggal

- Jenis dan Ukuran:
  - Pipa bulat diameter minimal 55 mm (2"), dengan tebal minimal 2 mm,
  - Besi profil H Np.80 mm,
  - Besi profil U ukuran 25x80x25 (Np.80 mm) tebal 5 mm.
- Pipa bulat dapat diisi cor beton praktis 1 : 2 : 3 (sesuai standar konstruksi Indonesia) atau ditutup dengan plat besi atau bahan sejenis sehingga air tidak dapat masuk ke dalam pipa.
- Ketinggian rambu (dari bagian daun rambu paling bawah sampai ke permukaan aspal) minimal 2,1 m dan tidak terpengaruh oleh kerataan permukaan tanah.

2. Bentuk tiang huruf F

- Jenis dan ukuran:
  - Pipa bulat dengan diameter minimal 150 mm (6") dengan tebal minimal 2,8 mm.
- Pipa bulat dapat diisi cor beton praktis 1 : 2 : 3 (sesuai Standar Konstruksi Indonesia) atau ditutup

dengan plat besi atau bahan sejenis, sehingga air tidak dapat masuk ke dalam pipa.

3. Kupu-kupu dengan tiang tunggal

- jenis dan ukuran:
  - pipa bulat dengan diameter minimal 110 mm dan tebal 2,8 mm atau disesuaikan ukuran rambu.
  - Pipa segi delapan dengan ukuran ekivalen pipa bulat.
- Pipa bulat dapat diisi cor beton praktis 1 : 2 : 3 (sesuai Standar Konstruksi Indonesia) atau ditutup dengan plat besi atau bahan sejenis, sehingga air tidak dapat masuk ke dalam pipa.

4. Portal atau gantri dengan tiang ganda atau lebih

- Jenis dan ukuran:
  - Pipa bulat dengan diameter minimal 250 mm (10") dan tebal minimal 2,8 mm.
  - Pipa segi delapan dengan ukuran ekivalen pipa bulat.

▪ **Papan rambu**

Terbuat dari plat alumunium.

**Tahap pengujian rambu adalah sebagai berikut:**

1. Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria dan lakukan pengukuran: apakah rambu baik jenis, warna, penempatannya, dan prasarananya sesuai persyaratan.
2. Tetapkan kategori kelaikan:
  - a. Jika kondisi umum yang dievaluasi memenuhi kriteria, rambu jalan dikategorikan Laik Fungsi (L).
  - b. Jika kondisi eksisting yang dievaluasi tidak memenuhi kriteria seluruhnya maupun sebagian, tetapi tetap berkeselamatan bagi pengguna jalan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).

### A.6a.3 Separator

Bentuk dan ukuran separator

Dasar Hukum:

- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (*Pasal 9*).
- Pedoman Konstruksi dan Bangunan, Perencanaan Separator Jalan No. Pd T-15-2004-B
- Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan.

Letak dan ukuran bukaan

Separator atau pemisah jalur adalah bagian dari jalan (dapat berbentuk konstruksi atau marka) yang memanjang sejajar jalan, dimaksudkan untuk memisahkan jalur/arus lalu lintas searah yang berbeda kecepatan rencananya atau berbeda kecepatan operasionalnya atau berbeda peruntukkan jenis kendaraan yang diizinkan beroperasi atau berbeda kelas fungsi jalannya.

#### Bentuk dan ukuran separator

##### ■ Arteri

Tinggi separator 18 – 25 cm, sisi luar separator dilengkapi kerb tipe normal/*barrier curb*, lebar separator: 2 m, lebar untuk daerah perkotaan minimum 1 m.

##### ■ Kolektor

Tinggi separator 18 – 25 cm, sisi luar separator dilengkapi kerb tipe normal/*barrier curb*, lebar separator: 1,25 m, lebar untuk daerah perkotaan minimum 1 m.

- Marka membujur berupa garis yang ditempatkan pada bagian tengah jalan dapat berfungsi sebagai pemisah jalur. Marka garis yang dimaksud dapat berupa garis utuh, garis putus-putus, garis ganda yang terdiri dari 2 garis utuh dan garis ganda yang terdiri dari garis utuh dan garis putus-putus. Lebar marka yang dimaksud adalah 12 cm. Warna marka adalah putih.

- Bentuk dan ukuran ini berlaku untuk jalan primer maupun jalan sekunder.

## Letak dan ukuran bukaan

### a. Arteri

- Letak

Ditempatkan di sisi luar lajur jalan yang mempunyai fungsi lebih tinggi, separator harus sejajar dengan sumbu jalan.

- Ukuran bukaan

Luar kota

- Jarak antarbukaan: 400 m
- Lebar bukaan: 7 m

Dalam Kota

- Jarak antarbukaan: 350 m
- Lebar bukaan: 5 m

- Bentuk dan ukuran ini berlaku untuk jalan primer maupun jalan sekunder.

### b. Kolektor

- Letak

Ditempatkan di sisi luar lajur jalan yang mempunyai fungsi lebih tinggi, separator harus sejajar dengan sumbu jalan.

- Ukuran bukaan

Luar kota

- Jarak antarbukaan: 300 m
- Lebar bukaan: 7 m

Dalam Kota

- Jarak antarbukaan: 250 m
- Lebar bukaan: 5 m

## Tahap pengujian separator adalah sebagai berikut:

1. Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria dan lakukan pengukuran: apakah separator yang ada sesuai bentuk, ukurannya, letaknya, dan letak bukaannya, dan ukuran bukaannya.
2. Tetapkan kategori kelaikan:
  - a. Jika kondisi umum yang dievaluasi memenuhi kriteria,



	<p>separator jalan dikategorikan Laik Fungsi (L).</p> <p>b. Jika kondisi eksisting yang dievaluasi tidak memenuhi kriteria, baik seluruhnya maupun sebagian, tetapi tetap berkeselamatan bagi pengguna jalan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</p>
<b>A.6a.4 Pulau Jalan</b>	
Jalur lapak kendaraan	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 28</i>).</li> <li>Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan.</li> </ul>
Tinggi kerb dan muka pulau jalan	
Dimensi marka dan ukuran rambu	<p><b>Jalur lapak kendaraan</b>  Pada tikungan yang mempunyai pulau jalan harus tersedia lebar jalur yang cukup bagi kendaraan untuk bermanuver di tikungan, sehingga kendaraan (terutama kendaraan besar) tidak menabrak pulau jalan.</p> <p><b>Tinggi kerb dan muka pulau jalan</b>  Tinggi kerb pada pulau: 12 - 15 cm dan kerb ini diberi warna hitam-putih.</p> <p><b>Dimensi marka dan ukuran rambu</b></p> <p>a. <u>Garis peringatan</u>  Panjang garis = 3 m, lebar garis = 0,15 m, jarak antargaris = 1,5 m. Minimum 50 m dari garis pendekat, pada tikungan total panjang sumbu daerah yang diberi garis peringatan, yaitu</p> <p><b>arteri:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>V = 60 km/jam, panjang garis = 18 m</li> <li>V = 30 km/jam, panjang garis = 9 m</li> </ul> <p><b>kolektor:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>V = 40 km/jam, panjang garis = 12 m</li> <li>V = 20 km/jam, panjang garis = 6 m</li> </ul>

b. Garis Pendekat

**Arteri:**

- $V = 60$  km/jam, panjang garis = 18 m
- $V = 30$  km/jam, panjang garis = 9 m

**kolektor:**

- $V = 40$  km/jam, panjang garis= 12 m
- $V = 20$  km/jam, panjang garis= 6 m

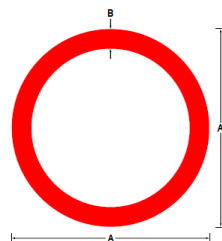
Lebar garis = 0,15 m.

Marka garis peringatan dan garis pendekat berwarna putih.

c. Chevron

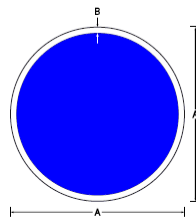
Lebar ujung garis 15 cm kemudian mengecil menjadi 12 cm pada saat memasuki garis *chevron*, garis *chevron* membentuk sudut  $45^\circ$  terhadap sumbu jalan. Panjang garis jarak batas *chevron*: 2 m. Marka garis *chevron* berwarna putih.

Ukuran Rambu



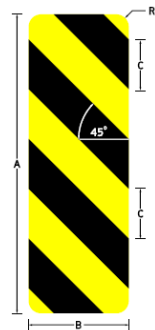
Jenis Ukuran	A	B
Kecil	450	45
Sedang	600	60
Besar	750	75
Sangat Besar	900	90

(dalam mm)



Jenis Ukuran	A	B
Kecil	450	20
Sedang	600	20
Besar	750	25
Sangat Besar	900	30

(dalam mm)



A	B	C	r
900	300	150	37

(dalam mm)

Gambar 4.18 Ukuran Rambu Lalu Lintas (Contoh 2)

Ukuran huruf atau angka pada rambu lebih detail dijelaskan pada Peraturan Menteri Perhubungan No.PM 13 tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas.

	<p><b>Tahap pengujian pulau jalan adalah sebagai berikut:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria dan lakukan pengukuran: apakah pulau jalan sesuai dengan kebutuhan, ukuran dan perlengkapan lainnya sesuai dengan persyaratan.</li> <li>2. Tetapkan kategori kelaikan: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Jika kondisi umum yang dievaluasi memenuhi kriteria, pulau jalan dikategorikan Laik Fungsi (L).</li> <li>b. Jika kondisi yang dievaluasi tidak memenuhi kriteria, baik seluruhnya maupun sebagian tetapi tetap berkeselamatan bagi pengguna jalan, pulau jalan dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</li> </ol> </li> </ol>
<b>A.6a.5 Trotoar</b>	
Lebar trotoar	Dasar Hukum:
Bentuk dan tinggi kerb	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 29</i>).</li> </ul>
Perkerasan trotoar	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.</li> </ul>
Fasilitas bagi penyandang cacat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Persyaratan Aksesibilitas pada Jalan Umum, No.022/T/BM/1999, Departemen Pekerjaan Umum.</li> <li>• Petunjuk Perencanaan Trotoar No.007/T/BNNKT/1990.</li> </ul> <p><b>Lebar trotoar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lebar minimum trotoar 1,5 m pada daerah perumahan.</li> <li>▪ Lebar minimum trotoar 2,0 m pada daerah perkantoran, industri, sekolah, terminal/<i>bus stop</i>, pertokoan/ perbelanjaan.</li> <li>▪ Lebar trotoar umumnya minimal 1,5 m di semua tempat yang membutuhkan fasilitas bagi pejalan kaki. Lebar trotoar 1,5 m dianggap sudah dapat mengakomodir semua</li> </ul>

pengguna jalan termasuk pengguna kursi roda.

#### Bentuk dan tinggi kerb

- Bentuk: Kerb penghalang/*Barrier curb*.
- Tinggi: tinggi maksimum 30 cm yang diukur dari atas permukaan tanah.

#### Perkerasan trotoar

- Blok beton: interblok 6 cm, pasir 4 cm, tanah yang dipadatkan.
- Beton: beton 1:3:5 5 cm, pasir padat 5 cm, tanah yang dipadatkan.
- Latasir: latasir 2cm, kerikil 3 cm, pasir padat 5 cm, tanah yang dipadatkan.
- Plesteran: plesteran 1 : 5 dengan tebal 2 cm, kerikil 3 cm, pasir padat 5 cm, tanah yang dipadatkan.
- Perkerasan trotoar yang khusus dilintasi oleh kendaraan mempunyai spesifikasi lebih tinggi dibandingkan dengan penjelasan di atas.

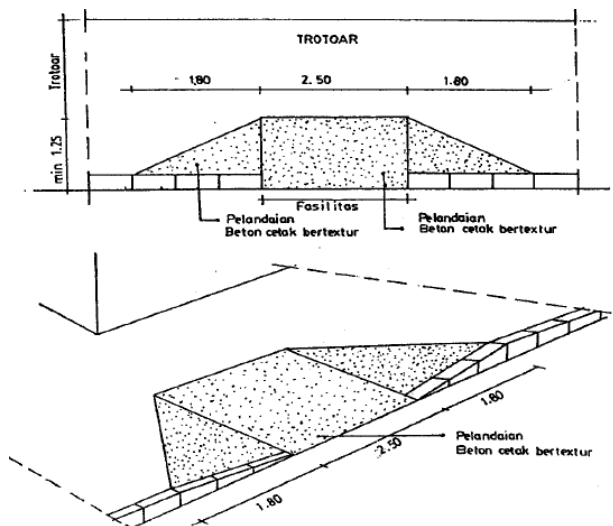
#### Fasilitas bagi penyandang cacat

- Untuk pengguna kursi roda, dibuat pelandaian dengan lebar bagian tengah 2,5 m, bagian samping kiri/kanan 1,80 m.
- Pada daerah yang tidak datar, untuk mengakomodir kebutuhan pengguna kursi roda dan orang tua, kemiringan jalur pejalan kaki perlu disediakan mengikuti ketentuan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014 sebagai berikut:
  - Kemiringan memanjang maksimal sebesar 8% dan disediakan bagian yang mendatar dengan panjang minimal 1,2 m pada setiap jarak maksimal 9 m. Sedangkan kemiringan melintang ditentukan berdasarkan kebutuhan drainase dengan nilai maksimal 4%, dan minimal 2% tetapi tetap mempertimbangkan keseimbangan kursi roda saat melintas. Ketentuan ini dimaksud agar pengguna jalan tidak terlalu berat saat

melangkah atau melintas pada daerah yang tidak datar.

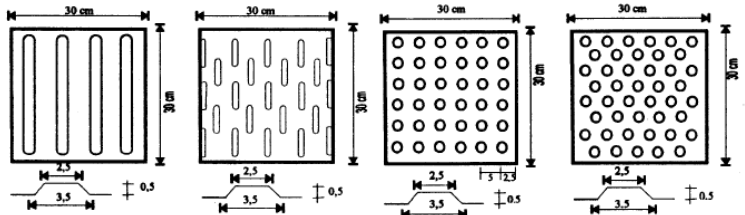
- Dalam kondisi tidak memungkinkan untuk menyediakan kemiringan memanjang, kemiringan dimaksud dapat digantikan dengan penyediaan anak tangga, tetapi tentunya fasilitas tangga ini tidak dapat digunakan oleh pengguna kursi roda.

Penjelasan mengenai penyediaan kelandaian, ukuran, dan lain-lain untuk trotoar dapat dilihat pada Gambar 4.19 di bawah ini:



Gambar 4.19 Pelandaian Trotoar yang Responsif Gender

- Untuk penyandang tuna netra, trotoar perlu dilengkapi dengan ubin pemandu (ubin berprofil garis-garis) dan untuk situasi di sekitar jalur yang dapat membahayakan dipasang ubin berprofil *dot*/bulat.



Gambar 4.20 Ubin Pemandu untuk Penyandang Tuna Netra

**Tahap penilaian trotoar:**

1. Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria dan lakukan pengukuran untuk dimensi dan kelandaian. Pengamatan dilakukan untuk kesesuaian bentuk/ukuran/tekstur permukaan dengan persyaratan dan kesesuaian penempatannya.
2. Tetapkan kategori kelaikan:
  - a. Jika kondisi umum yang dievaluasi memenuhi semua persyaratan teknis SPPJ dan spesifikasi yang berlaku, trotoar dikategorikan Laik Fungsi (L).
  - b. Jika kondisi yang dievaluasi tidak memenuhi SPPJ atau spesifikasi yang berlaku, baik seluruhnya maupun sebagian, tetapi tetap berkeselamatan bagi pengguna jalan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).

**A.6a.6 Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL)**

Letak tiang lampu APILL

Dasar Hukum:

- Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK.7234/AJ.401/DRJD/2013 tentang Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan

Dimensi (lingkaran) lampu APILL

Intensitas cahaya

**Ketentuan APILL adalah sebagai berikut:**

- a. Penempatan dan pemasangan alat Pemberi Isyarat Lalu

lampu APILL	Lintas (APILL) harus pada ruang manfaat jalan.
Keamanan alat-alat APILL	<ul style="list-style-type: none"> <li>b. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas dengan lampu tiga warna yang dipasang pada persimpangan ditempatkan di sebelah kiri jalur lalu lintas kendaraan dan menghadap arah lalu lintas kendaraan pada jarak paling sedikit 60 cm diukur dari bagian terluar armatur (bagian APILL berupa rumah /dudukan lampu) ke tepi paling luar bahu jalan.</li> <li>c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas dengan lampu tiga warna yang dipasang pada ruas jalan ditempatkan di pemisah jalur atau median menghadap arah lalu lintas kendaraan pada jarak paling sedikit 30 cm diukur dari bagian terluar armatur (bagian APILL berupa rumah /dudukan lampu) ke tepi paling luar kiri dan kanan dari pemisah jalur atau median.</li> <li>d. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas dengan lampu dua warna ditempatkan pada tempat penyeberangan pejalan kaki dan pesepeda di sisi sebelah kiri jalur lalu lintas kendaraan dan menghadap arah lalu lintas pejalan kaki dan pesepeda pada jarak paling sedikit 60 cm diukur dari bagian terluar armatur ke tepi paling luar bahu jalan.</li> <li>e. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas dengan lampu satu warna ditempatkan di sebelah kiri jalur lalu lintas kendaraan dan menghadap arah lalu lintas kendaraan pada jarak tertentu dari tepi paling luar bahu jalan atau jalur lalu lintas kendaraan dan tidak merintangangi lalu lintas kendaraan atau pejalan kaki.</li> <li>f. APILL dengan lampu satu warna (warna kuning kelap kelip) ditempatkan sebelum lokasi yang berpotensi ada bahaya. APILL dengan lampu satu (warna merah) ditempatkan sebelum lokasi perlintasan sebidang antara jalan rel dan jalan. APILL dengan lampu satu warna ditempatkan pada jarak paling sedikit 60 cm diukur dari bagian terluar armatur ke tepi paling luar bahu jalan.</li> <li>g. Pada satu tiang penyangga hanya dapat dipasang paling banyak 3 (tiga) buah armatur.</li> </ul>

- h. Dalam hal tidak tersedianya ruang untuk pemasangan tiang penyangga, APILL dapat dipasang pada tembok, kaki jembatan, bagian jembatan layang dan tiang bangunan utilitas.
- i. Diameter lampu APILL adalah 20 - 30 cm.
- j. Penempatan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas dilakukan sedemikian rupa sehingga mudah dilihat dengan jelas oleh pengemudi, pejalan kaki, dan tidak merintangai lalu lintas kendaraan.
- k. Apabila Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas ditempatkan di atas permukaan jalan, tinggi lampu bagian paling bawah sekurang-kurangnya terletak 300 cm dari permukaan jalan.
- l. Lampu LED, yang dirancang khusus untuk pemberi isyarat lalu lintas, bekerja pada tegangan 24 volt DC, dengan tampilan warna yang merata, tingkat kecerahan minimal 300 candle (1 candel (cd)= 1 lux dalam fungsi jarak meter) untuk 20 cm dan 500 candle (cd) untuk 30 cm, serta umur hidup (*lifetime*) minimum 50.000 jam. Pengujian intensitas cahaya lampu APILL dapat dilakukan menggunakan alat pengukur intensitas cahaya.

**Tahap pengujian APILL adalah sebagai berikut:**

1. Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria dan lakukan pengukuran: apakah APILL yang ada sesuai dengan kebutuhan, penempatan dan kriteria sesuai dengan persyaratan teknis sebagai APILL.
2. Tetapkan kategori kelaikan:
  - a. Jika kondisi umum yang dievaluasi memenuhi semua persyaratan teknis SPPJ dan spesifikasi yang berlaku, APILL dikategorikan Laik Fungsi (L).
  - b. Jika kondisi eksisting yang dievaluasi tidak memenuhi SPPJ atau spesifikasi yang berlaku baik seluruhnya maupun sebagian tetapi tetap berkeselamatan bagi pengguna jalan, APILL dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).

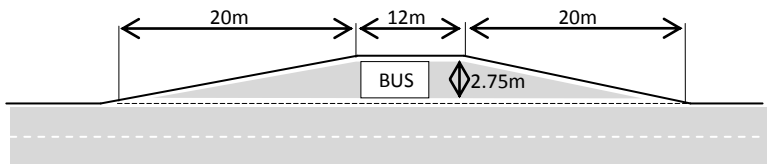


### A.6a.7 Fasilitas Pendukung Lalu Lintas & Angkutan Jalan

Tempat parkir	<p>Dasar hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.</li><li>• Peraturan Menteri Perhubungan No.PM 13 tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas.</li><li>• Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir No: ISBN 979-95401-1-9, Direktorat Jenderal Bina Marga.</li><li>• Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK.7234/AJ.401/DRJD/2013 tentang Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan.</li><li>• Pedoman Teknik Persyaratan Aksesibilitas Pada Jalan Umum No. 022/T/BM/1999.</li><li>• Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 271/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum.</li></ul>
Rambu dan marka parkir	
Pemberhenti-an bus/angkot	
Lampu penerangan jalan	
Pagar pelindung pejalan kaki dari arus kendaraan	
Fasilitas bagi penyandang cacat	<p><b>Tempat parkir</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Tempat parkir adalah bangunan pelengkap jalan yang berfungsi sebagai fasilitas untuk kendaraan berhenti di luar badan jalan;</li><li>- Pada Jalan arteri dan kolektor, tempat parkir tidak diperkenankan berada pada badan jalan;</li><li>- Tempat parkir letaknya harus di luar Rumija;</li><li>- Tempat parkir harus dilengkapi dengan rambu dan marka parkir untuk menunjukkan arah kendaraan serta batas kendaraan satu dengan yang lainnya untuk mengatur lalu lintas kendaraan yang akan keluar masuk tempat parkir;</li><li>- Marka garis membujur utuh warna kuning menyatakan kendaraan yang berada di jalur sepanjang tanda ini dilarang berhenti.</li></ul>

### Pemberhentian bus/angkot

Bentuk pemberhentian bus/angkot dibuat seperti teluk. Ketentuan teknis untuk pemberhentian bus/angkot mengacu kepada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 271/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum. Bentuk tipikal tempat pemberhentian/teluk bus adalah sebagai berikut:



Gambar 4.21 Bentuk Tipikal Pemberhentian Bus/Angkot

### Lampu Penerangan Jalan

(Spesifikasi Lampu Penerangan Jalan Perkotaan No.12/BNKT/1991, Direktorat Jenderal Bina Marga).

Lampu Penerangan Jalan ditempatkan pada median dan bahu jalan dengan jarak 0,6 m dari tepi paling luar perkerasan jalan atau di tengah median jalan.

Fasilitas penerangan jalan harus memenuhi persyaratan perencanaan dan penempatan.

### Pagar pelindung pejalan kaki dari arus kendaraan

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan: pagar pelindung pejalan kaki harus terletak di luar ruang bebas pejalan kaki pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan. Pagar pelindung pejalan kaki

dibuat dengan tinggi 0,9 meter serta menggunakan material yang tahan terhadap cuaca dan kerusakan serta tidak menimbulkan luka bagi pengguna jalan pada saat dipegang oleh pengguna jalan. Pagar pelindung pejalan kaki harus kokoh sehingga tidak mudah dibengkokkan oleh pejalan kaki (*Direktorat Jenderal Bina Marga, 032/T/BM/1999, Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum, Departemen Pekerjaan Umum*). Pagar pelindung dibuat dari:

- *Pipa Carbon steel*

Ketebalan minimum 3 mm: diameter 3 inci, ketebalan 2 mm: diameter 1,5 inci. Mutu bahan ST 37, pengelasan sambungan harus baik dan rata serta memenuhi standar ASTM A53 tipe E atau tipe S.

- *Pipa Galvanised:*

Diameter 3 inci atau 2 inci, bahan produk A1 Pole, pengelasan sambungan harus baik dan rata, serta memenuhi standar ASTM A53 tipe E atau tipe S.

#### Fasilitas bagi penyandang cacat

- *Trotoar*

Dibuat pelandaian dengan lebar bagian tengah 2,5 m dan bagian samping kiri/kanan 1,80 m (Gambar 4.19). Untuk daerah yang geometriknya landai (tanjakan/turunan), kemiringan memanjang jalur pejalan kaki maksimal adalah 8% dan kemiringan melintang 4 %. Jika tidak memungkinkan untuk menyediakan kemiringan memanjang seperti yang dimaksud, dapat digantikan dengan penyediaan anak tangga. Ketentuan lainnya dijelaskan pada A.6a.5 Trotoar.

- *Penyeberangan pelican*

Dilengkapi dengan suara/bunyi yang berintegrasi dengan APILL. Tiang lampu dilengkapi dengan peralatan kendali manual yang dapat dijangkau dan dikendalikan oleh setiap penyeberang jalan (termasuk penyandang cacat). Tinggi peralatan kendali manual/tombol harus dapat dicapai oleh

pengguna kursi roda yaitu 1 m.

- **Jembatan penyeberangan**  
Dibangun *ramp acces*/jalur penghubung yang landai (kelandaian 1:12). Jika tidak tersedia ruang yang cukup, dibangun lift (*Pedoman Teknik Persyaratan Aksesibilitas Pada Jalan Umum No. 022/T/BM/1999*). Selain itu perlu disediakan bordes (dengan panjang 1,2 m) pada setiap jarak 9 m untuk memberi ruang istirahat bagi pengguna kursi roda jika hendak mendaki jembatan penyeberangan (*Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*).
- **Rambu dan marka aksesibilitas**  
Aksesibilitas dijamin dengan pemasangan rambu dan marka dengan tujuan memberikan kemudahan bagi penyandang cacat dalam melakukan aktivitasnya. Rambu dapat merupakan rambu petunjuk yang menyatakan petunjuk mengenai fasilitas dan informasi yang berkaitan dengan kepentingan aksesibilitas.



Gambar 4.22 Rambu Petunjuk Lokasi Fasilitas Parkir Penyandang Cacat

- **Rambu peringatan banyak satwa melintas**  
Rambu peringatan banyak satwa melintas dipasang pada lokasi dimana sering terdapat satwa yang melintas memotong jalan. Pemasangan rambu ini biasanya dikombinasikan dengan pemasangan rambu batas kecepatan.

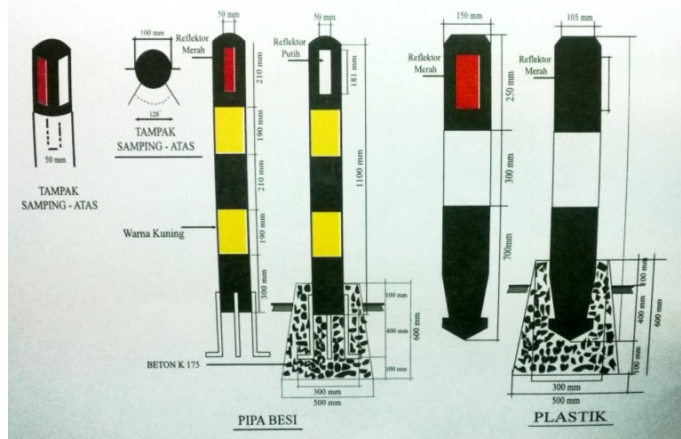


Gambar 4.23 Peringatan Banyak Satwa Melintas

**Tahap pengujian fasilitas pendukung lalu lintas dan angkutan jalan adalah sebagai berikut:**

1. Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria dan lakukan pengukuran: apakah fasilitas pendukung ada sesuai dengan kebutuhan, tepat penempatannya, tepat ukurannya, serta mengakomodir semua pengguna jalan termasuk kaum disabilitas.
2. Tetapkan kategori kelaikan:
  - a. Jika kondisi umum eksisting yang dievaluasi memenuhi semua persyaratan teknis SPPJ dan spesifikasi yang berlaku, fasilitas pendukung lalu lintas dan angkutan jalan dikategorikan Laik Fungsi (L).
  - b. Jika kondisi eksisting yang dievaluasi tidak memenuhi SPPJ atau spesifikasi yang berlaku baik seluruh maupun sebagian, tetapi tetap berkeselamatan bagi seluruh pengguna jalan, fasilitas pendukung lalu lintas dan angkutan jalan dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).

<b>A.6b</b>	<b>UJI LAIK FUNGSI TEKNIS PERLENGKAPAN JALAN YANG TIDAK TERKAIT LANGSUNG DENGAN PENGGUNA JALAN</b>	<b>SEGMENT: .....</b>
<b>KOMPONEN JALAN YANG DIUJI</b>	<b>PETUNJUK PELAKSANAAN SURVEI UJI LAIK FUNGSI JALAN</b>	
<b>A.6b.1 Patok Pengarah</b>		
Sesuai kebutuhan	<p>Dasar hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri PU No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 35</i>).</li> <li>• Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK.7234/AJ.401/DRJD/2013 tentang Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan.</li> </ul> <p><b>Patok dipasang sesuai dengan kebutuhan</b> Memberi petunjuk arah yang aman dan batas jalur jalan yang dapat digunakan sebagai pelayanan bagi lalu lintas.</p> <p><b>Letak, bentuk, dan warna</b> Patok pengarah dipasang pada sisi luar badan jalan. Fokus pemeriksaan oleh Tim ULFJ terkait dengan kondisi fisik patok pengarah adalah patok pengarah utuh (berdiri tegak, tidak miring dan tidak terguling), delineatornya masih terpelihara dan berfungsi dengan baik.</p> <p>Patok pengarah memiliki dimensi, bentuk dan warna seperti pada gambar di bawah:</p>	
Letak, bentuk, dan warna		
Kondisi fisik		



Gambar 4.24 Patok Pengarah

### Kondisi fisik

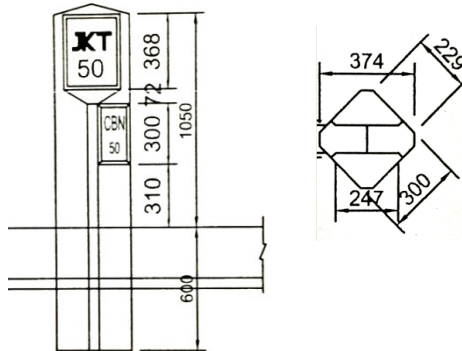
Patok pengarah yang terbuat dari logam atau plastik, pada bagian ujungnya harus dilengkapi dengan bahan yang bersifat reflektif. Kondisi fisiknya harus utuh, masih tegak dan tidak miring/patah.

### Tahap penilaian patok pengarah:

1. Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria, dan lakukan pengukuran jika diperlukan: apakah patok pengarah ada, sesuai dengan kebutuhan, warna, bentuk dan penempatannya sesuai, serta kondisi fisiknya baik.
2. Tetapkan kategori kelainan.
  - a. Jika kondisi umum eksisting yang dievaluasi memenuhi semua persyaratan teknis SPPJ dan spesifikasi yang berlaku, patok pengarah dikategorikan Laik Fungsi (L).
  - b. Jika kondisi eksisting yang dievaluasi tidak memenuhi SPPJ atau spesifikasi yang berlaku, baik seluruh maupun sebagian, tetapi tidak mencelakakan (membahayakan) pengguna jalan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).

A.6b.2 Patok Kilometer	
Kelengkapan per km dan hm	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 37</i>).</li> </ul>
Dimensi dan bentuk, letak, tulisan	<p><b>Kelengkapan per km dan hm</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Patok kilometer dipasang di sisi luar badan jalan di luar saluran tepi atau diletakkan pada ambang pengaman. Bila dipasang pada median jalan, maka jarak dari marka tepi jalan paling dekat adalah 0,6 meter.</li> <li>Patok kilometer dipasang di sepanjang ruas jalan dan dipasang pada setiap jarak 1 (satu) kilometer.</li> <li>Di antara patok kilometer harus dipasang patok hektometer yang berjarak setiap 100 (seratus) meter.</li> </ul>
Kondisi fisik	<p><b>Dimensi dan bentuk, letak, tulisan</b></p> <p>Patok kilometer dipasang di sisi luar badan jalan di luar saluran tepi atau di ambang pengaman pada ruang manfaat jalan. Jika dipasang pada median jalan, jarak dari marka tepi jalan paling dekat 0,6 meter. Patok kilometer memiliki dimensi, bentuk dan letak tulisan seperti pada Gambar 4.23 di bawah.</p> <p>Tim ULFJ perlu memeriksa kondisi fisik patok kilometer dengan fokus pemeriksaan keutuhan patok (berdiri tegak, tidak miring dan tidak terguling), cat serta tulisannya masih terpelihara dan terbaca dengan baik.</p>





Gambar 4.25 Patok Kilometer

**Tahap pengujian patok kilometer adalah sebagai berikut:**

1. Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria dan lakukan pengukuran: apakah patok kilometer ada, sesuai dimensinya, bentuknya, tulisannya dan letaknya, serta kondisinya baik.
2. Tetapkan kategori kelaikan.
  - a. Jika kondisi umum yang dievaluasi memenuhi semua persyaratan teknis SPPJ dan spesifikasi yang berlaku, patok kilometer dikategorikan Laik Fungsi (L).
  - b. Jika kondisi eksisting yang dievaluasi tidak memenuhi SPPJ atau spesifikasi yang berlaku baik seluruh maupun sebagian, tetapi tidak mencelakakan (membahayakan) pengguna jalan, patok kilometer dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).

**A.6b.3 Patok Hektometer**

Kelengkapan per km dan hm

Dasar Hukum:

- Peraturan Menteri PU No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (*Pasal 37*).

Dimensi dan bentuk, letak, tulisan

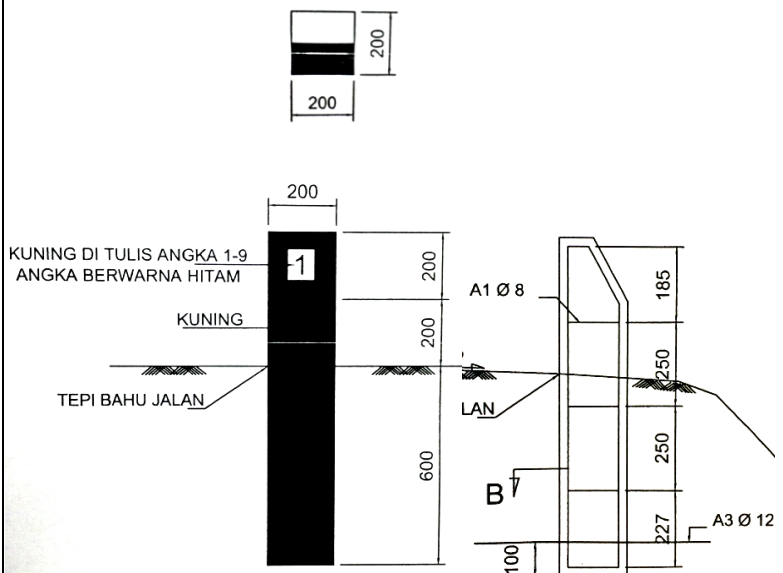
**Kelengkapan per km dan hm**

- Di antara patok kilometer harus dipasang patok hektometer yang berjarak setiap 100 (seratus) meter. Patok hektometer

Kondisi fisik

memiliki dimensi, bentuk dan letak tulisan seperti pada Gambar 4.24 di bawah.

Tim ULFJ perlu memeriksa kondisi fisik patok hektometer dengan fokus pemeriksaan keutuhan patok (berdiri tegak, tidak miring dan tidak terguling), cat serta tulisannya masih terpelihara dan terbaca dengan baik.

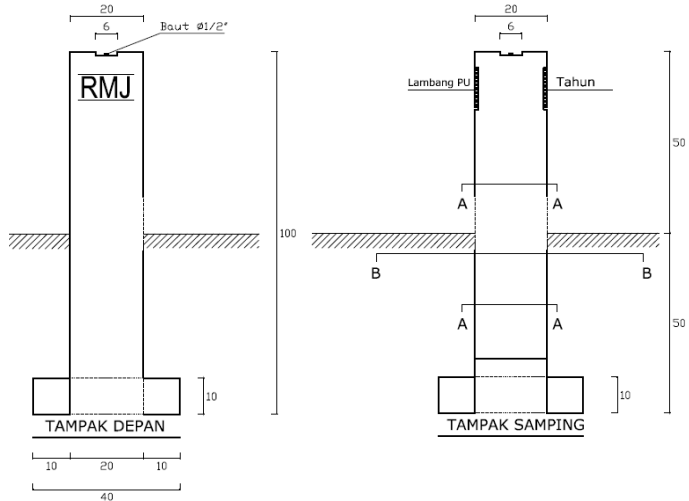


Gambar 4.26 Patok Hektometer

**Tahap pengujian patok hektometer adalah sebagai berikut:**

1. Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria dan lakukan pengukuran: apakah patok hektometer ada, kondisi fisiknya baik, ukurannya sesuai, dan penempatannya sesuai.
2. Tetapkan kategori kelainan
  - a. Jika kondisi umum yang dievaluasi memenuhi semua persyaratan teknis SPPJ dan spesifikasi yang berlaku,

	<p>patok hektometer dikategorikan Laik Fungsi (L).</p> <p>b. Jika kondisi eksisting yang dievaluasi tidak memenuhi SPPJ atau spesifikasi yang berlaku, baik seluruh maupun sebagian, tetapi tidak mencelakakan (membahayakan) pengguna jalan, patok hektometer dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</p>
<p><b>A.6b.4. Patok Ruang Milik Jalan (Rumija)</b></p>	
<p>Kelengkapan (bentuk, letak, tulisan)</p>	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri PU No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 38</i>).</li> </ul>
<p>Kondisi Fisik</p>	<p><b>Kelengkapan (bentuk, letak, tulisan)</b></p> <p>Patok Rumija dipasang di kedua sisi jalan sepanjang koridor jalan, setiap jarak 50 (lima puluh) meter. Patok Rumija memiliki dimensi, bentuk dan letak tulisan seperti pada Gambar 4.25 di bawah.</p> <p><b>Kondisi fisik</b></p> <p>Tim ULFJ perlu memeriksa kondisi fisik patok Rumija dengan fokus pemeriksaan keutuhan patok Rumija (berdiri tegak, tidak miring dan tidak terguling), cat serta tulisannya masih terpelihara dan terbaca dengan baik.</p>



Gambar 4.27 Patok Rumija

**Tahap pengujian patok Rumija adalah sebagai berikut:**

1. Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria dan lakukan pengukuran: apakah patok Rumija ada, kondisinya baik dan tulisan terbaca, bentuk dan dan penempatannya sesuai.
2. Tetapkan kategori kelainan
  - a. Jika kondisi umum eksisting yang dievaluasi memenuhi semua persyaratan teknis SPPJ dan spesifikasi yang berlaku, patok Rumija dikategorikan Laik Fungsi (L).
  - b. Jika kondisi eksisting yang dievaluasi tidak memenuhi SPPJ atau spesifikasi yang berlaku, baik seluruhnya maupun sebagian, tetapi tidak mencelakakan (membahayakan) pengguna jalan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).

**A.6b.5. Patok Batas Seksi**

Kelengkap-  
an

*Saat ini, patok batas seksi tidak digunakan*

Kondisi fisik

### A.6b.6. Pagar Jalan

Perlindungan terhadap pejalan kaki

Dasar hukum:

- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, 032/T/BM/1999, Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum, Departemen Pekerjaan Umum, 1999.

Kondisi fisik pagar

**Pagar jalan digunakan jika:**

1. volume pejalan kaki di satu sisi jalan sudah > 450 orang/jam/lebar efektif (dalam meter),
2. volume kendaraan sudah > 500 kendaraan/jam, dan
3. kecepatan kendaraan > 40 km/jam.
4. terdapat kecenderungan pejalan kaki yang tidak menggunakan fasilitas penyeberangan.

**Kondisi fisik pagar**

Pagar pelindung pejalan kaki harus terletak di luar ruang bebas pejalan kaki pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan. Pagar pelindung pejalan kaki dibuat dengan tinggi 0,9 meter serta menggunakan material yang tahan terhadap cuaca dan kerusakan serta tidak menimbulkan luka bagi pengguna jalan pada saat dipegang oleh pengguna jalan. Pagar pelindung pejalan kaki harus kokoh sehingga tidak mudah dibengkokkan oleh pejalan kaki. Hal lain yang perlu diperhatikan oleh Tim ULFJ adalah pagar pelindung tersebut terpasang dengan baik dan tidak menjadi *hazard* sisi jalan.

**Tahap pengujian pagar jalan adalah sebagai berikut:**

1. Pengujian dilakukan dengan pengamatan visual dan pengukuran.
2. Jika pagar jalan ada sesuai kebutuhan di atas dan memenuhi persyaratan teknis sebagaimana dijelaskan di atas, pagar

	<p>jalan dikategorikan Laik Fungsi (L).</p> <p>3. Jika memenuhi kriteria kebutuhan pagar jalan seperti yang dijelaskan di atas tetapi pagar tidak ada dan/atau menjadi <i>hazard</i>, pagar jalan dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</p>
<b>A.6b.7 Tempat Istirahat</b>	
Kebutuhan	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 41</i>).</li> </ul>
Ketertangan terhadap arus lalu lintas	<p><b>Kebutuhan</b></p> <p>Pada arteri primer harus disediakan tempat istirahat paling sedikit setiap 25 km jika tidak terdapat tempat pemberhentian atau permukiman atau tempat umum yang lain yang dapat dipakai sebagai tempat istirahat.</p>
Kondisi fisik tempat istirahat	<p><b>Ketertangan terhadap arus lalu lintas</b></p> <p>Tempat istirahat harus berada di luar Rumaja dan minimal dilengkapi dengan jalan masuk dan jalan keluar ke arteri sehingga tidak mengganggu arus lalu lintas. Tempat istirahat harus berada di lokasi yang aman dan tidak mengakibatkan gangguan jarak pandang.</p> <p><b>Kondisi fisik tempat istirahat</b></p> <p>Tempat istirahat harus memiliki fasilitas tempat parkir yang memadai untuk semua jenis kendaraan, memiliki fasilitas umum dan tempat istirahat yang baik bagi pengemudi serta mampu menjamin kebersihan, keamanan, kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan.</p> <p><b>Tahap pengujian tempat istirahat adalah sebagai berikut:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria, lakukan pengukuran, dan wawancara kepada pengguna jika diperlukan: apakah tempat istirahat ada dan sesuai dengan kebutuhan, penempatannya telah</li> </ol>

	<p>tepat, serta nyaman dan bersih.</p> <p>2. Tetapkan kategori kelaikan:</p> <p>a. Jika kondisi umum yang dievaluasi memenuhi semua persyaratan teknis SPPJ dan spesifikasi yang berlaku, tempat istirahat dikategorikan Laik Fungsi (L).</p> <p>b. Jika kondisi yang dievaluasi tidak memenuhi SPPJ atau spesifikasi yang berlaku, baik seluruhnya maupun sebagian tetapi tidak mencelakakan (membahayakan) pengguna jalan, tempat istirahat dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</p>
<p><b>A.6b.8. Fasilitas Perlengkapan Keamanan bagi Pengguna Jalan</b></p>	
<p>Rel pengaman/ beton pengaman/ kerb/ parapet/ penghalang beton median</p>	<p>Dasar Hukum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan (<i>Pasal 36</i>).</li> <li>• Produk Standar untuk Jalan Perkotaan, Direktorat Jenderal Bina Marga, 1987.</li> <li>• Instruksi Direktur Jenderal Bina Marga, No 02/IN/Db/2012 tentang Panduan Teknis Keselamatan Jalan.</li> <li>• Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK.7234/AJ.401/DRJD/2013 tentang Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan.</li> </ul>
<p>Pos polisi di badan jalan</p>	
	<p><b>Rel pengaman</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jarak dari marka tepi jalan: minimum 0,6 m</li> <li>▪ Tinggi dari muka tanah: 70 cm sampai titik teratas atau 55 cm sampai titik tengah balok melintang pagar.</li> <li>▪ Kedalaman pagar yang tertanam : 90 – 120 cm.</li> <li>▪ Jarak antartiang vertikal: maksimum 400 cm.</li> <li>▪ Yang perlu diperhatikan oleh Tim ULFJ terkait rel pengaman (pagar keselamatan): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sambungan dari pagar keselamatan semi kaku ke objek lain (seperti pagar keselamatan kaku, parapet jembatan,</li> </ul> </li> </ul>

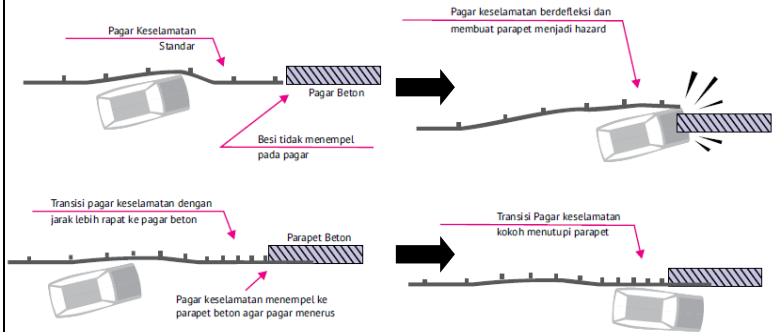
dinding dll) membutuhkan transisi yang cukup kaku (yaitu jarak antartiang pagar keselamatan dibuat lebih rapat) untuk memperkecil defleksi jika tertabrak sehingga kendaraan tidak menabrak ujung konstruksi di bagian sambungan tersebut. Selain merapatkan jarak antartiang, salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk mengurangi defleksi pagar di dekat sambungan adalah dengan menggunakan pagar *thrie beam*. Gambar 4.26 dan 4.27 menjelaskan kondisi tersebut.

- Ujung pagar keselamatan juga harus berkeselamatan, artinya jika kendaraan keluar jalur dan menabrak ujung pagar keselamatan, tidak mengakibatkan cedera parah seperti kendaraan tertusuk ujung pagar. Berdasarkan hasil penelitian terbaru bahwa ujung pagar keselamatan yang berbentuk *fish tail* tidak lagi direkomendasikan untuk digunakan karena dapat menyebabkan kendaraan tertusuk. Ujung pagar keselamatan yang direkomendasikan lebih berkeselamatan adalah tipe *bull nose*, seperti dijelaskan pada Gambar 4.28 di bawah.

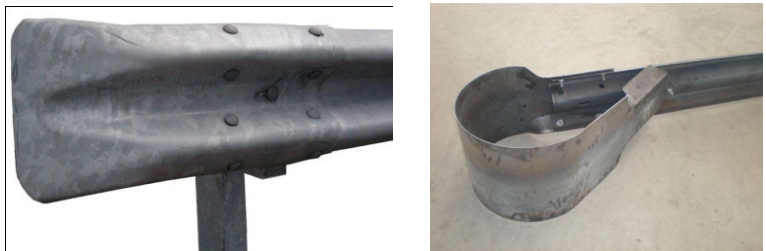


Gambar 4.28 Sambungan Pagar Keselamatan di parapet jembatan menggunakan *thrie beam* dan jarak antartiang pagar dibuat lebih rapat





Gambar 4.29 Ilustrasi Tiang Pagar Keselamatan yang dibuat lebih rapat di dekat sambungan dengan parapet lebih berkeselamatan dibandingkan yang tidak dibuat rapat



Gambar 4.30 Ujung Pagar Keselamatan Tipe *Fish Tail* (kiri) dan Tipe *Bull Nose* (kanan).

### Beton (parapet)

- Jarak dari marka tepi jalan: minimum 0,6 m
- Mutu beton: K350
- Tinggi dari muka tanah: 85 cm
- Bagian tertanam: 18 cm

### Kerb

- Kerb peninggi (*mountable curb*)  
Tinggi total: 150 mm, yang tertanam: 50 mm, bagian yang berada di atas permukaan tanah: 100 mm.
- Kerb A  
Tinggi total: 200 mm, yang tertanam: 50 mm, bagian yang berada di atas permukaan tanah: 150 mm.
- Kerb pengalang (*barrier curb*)  
Tinggi total: 300 mm, yang tertanam: 50 mm, bagian yang berada di atas permukaan tanah: 250 mm.
- Kerb berparit (*gutter curb*)  
Tinggi total: 200 mm, yang tertanam: 50 mm, bagian yang berada di atas permukaan tanah: 150 mm.
- Kerb penghalang berparit (*barrier gutter curb*)  
Tinggi total: 300 mm, yang tertanam: 50 mm, bagian yang berada di atas permukaan tanah: 250 mm.

### Pos Polisi di badan jalan

Letak bangunan Pos Polisi (baik di tengah median jalan maupun di sudut persimpangan jalan) harus tidak mempengaruhi jarak pandang pengemudi.

### Tahap pengujian fasilitas perlengkapan keamanan bagi pengguna jalan adalah sebagai berikut:

1. Lakukan pengamatan visual untuk mengetahui kesesuaian dengan kriteria dan lakukan pengukuran jika diperlukan: apakah fasilitas perlengkapan keamanan bagi pengguna jalan ada, sesuai dengan kebutuhan, sesuai penempatannya, serta memenuhi persyaratan teknis dan persyaratan berlalu lintas.
2. Tetapkan kategori kelaikan
  - a. Jika kondisi umum eksisting yang dievaluasi memenuhi semua persyaratan teknis SPPJ dan spesifikasi yang berlaku, fasilitas perlengkapan keamanan bagi pengguna jalan dikategorikan Laik Fungsi (L).

	<p>b. Jika kondisi eksisting yang dievaluasi tidak memenuhi SPPJ atau spesifikasi yang berlaku, baik seluruhnya maupun sebagian tetapi tidak mencelakakan (membahayakan), fasilitas perlengkapan keamanan bagi pengguna jalan dikategorikan Laik Bersyarat (Ls)</p> <p>c. Posisi Pos Polisi (di tengah median jalan maupun di sudut persimpangan jalan): apabila mengganggu jarak pandang pengemudi, mengakibatkan fasilitas perlengkapan keamanan bagi pengguna jalan dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</p>
--	---

# **FORMULIR B. PERSYARATAN ADMINISTRASI**

# FORMULIR B

## (PERSYARATAN ADMINISTRASI)

<b>B</b>	<b>UJI LAIK FUNGSI ADMINISTRASI JALAN</b>	<b>SEGMENT: .....</b>
<b>LAIK FUNGSI ADMINISTRASI TERHADAP DOKUMEN- DOKUMEN</b>	<b>FOKUS PEMERIKSAAN</b>	<b>PETUNJUK PEMERIKSAAN</b>
<b>1. Penetapan Petunjuk, Perintah, dan Larangan</b>		
<p>Berdasarkan Pasal 31 dan Pasal 32 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas, menyatakan bahwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Penyelenggaraan Rambu Lalu Lintas meliputi kegiatan Penempatan dan Pemasangan, Pemeliharaan dan Penghapusan dilakukan oleh:               <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Menteri Perhubungan untuk jalan Nasional,</li> <li>b. Gubernur untuk jalan Provinsi,</li> <li>c. Bupati untuk jalan Kabupaten,</li> <li>d. Walikota untuk jalan Kota.</li> </ul> </li> <li>- Penyelenggaraan Rambu Lalu Lintas untuk jalan Tol dilakukan oleh Penyelenggara Jalan Tol setelah mendapatkan penetapan Menteri Perhubungan.</li> </ul> <p>Untuk jalan eksisting, dinyatakan Laik jika</p>	<p>Fokus pemeriksaan dikatakan Laik Fungsi (L) jika dokumen ada, tepat (dokumen sesuai untuk rambu dan marka yang dinilai pada A.5 dan A.6.a), dan diterbitkan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.</p> <p>Fokus pemeriksaan dikatakan Laik Bersyarat (Ls) jika dokumen belum ada atau ada tetapi tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku.</p> <p>Jenis perlengkapan jalan yang perlu dilengkapi dengan penetapan oleh pejabat berwenang dapat dilihat pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK.7234/AJ.401/DJPD/2013 tentang Petunjuk Teknis</p>	

<p>dokumen penetapan ada, dan dinyatakan Laik Bersyarat jika dokumen penetapan belum ada.</p> <p>Waktu pemenuhan selambat-lambatnya 2 (dua) tahun.</p> <p>Rekomendasi mengenai perambuan mempertimbangkan persyaratan teknis formulir A.5.1 dan A5.2. dan A.6a.1 dan A.6a.2 komponen marka dan rambu.</p>	<p>Perlengkapan Jalan.</p>
<p><b>2. Status Jalan</b></p>	
<p>Sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2012 tentang Penetapan Fungsi Jalan dan Status Jalan Pasal 11: penetapan status ruas jalan sebagai jalan Nasional dilakukan dengan keputusan Menteri, penetapan status ruas jalan sebagai jalan Provinsi dilakukan dengan keputusan Gubernur, penetapan status ruas jalan sebagai jalan Kabupaten/Kota dan jalan Desa dilakukan dengan keputusan Bupati/Walikota.</p> <p>Saat ini, ruas jalan Nasional ditetapkan dengan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 631/KPTS/M/2009 tentang Penetapan Ruas-Ruas Jalan Menurut Statusnya Sebagai Jalan Nasional.</p>	<p>Fokus pemeriksaan dikatakan Laik Fungsi (L) jika dokumen ada atau jika dokumen sedang dalam proses penetapan (masih <i>draft</i>).</p> <p>Fokus pemeriksaan dikatakan <b><u>Tidak Laik</u></b> (T) jika dokumen penetapan status jalan belum ada.</p>
<p><b>3. Kelas Jalan</b></p>	
<p>Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, Pasal 19 Ayat 4, Kelas Jalan berdasarkan Spesifikasi</p>	<p>Fokus pemeriksaan dikatakan Laik Fungsi (L) jika dokumen ada dan sesuai dengan ketentuan.</p>

<p>Penyediaan Prasarana Jalan diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang Jalan.</p> <p>Penetapan Kelas Jalan ditetapkan oleh Penyelenggara Jalan sesuai dengan kewenangannya.</p> <p>Untuk pembangunan jalan baru, jika dokumen penetapan Kelas Jalan belum ada, dinyatakan Laik Bersyarat dan untuk dipenuhi sebelum jalan dioperasikan</p>	<p>Fokus pemeriksaan dikatakan Laik Bersyarat (Ls) jika dokumen belum ada atau ada tetapi tidak sesuai dengan ketentuan.</p> <p><i>Sampai saat ini penetapan kelas jalan untuk ruas jalan Nasional baru ditetapkan untuk Pulau Jawa dan Sumatera melalui Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 58/KPTS/M/2012 tentang Penetapan Kelas Jalan Berdasarkan Daya Dukung untuk Menerima Muatan Sumbu Terberat dan Dimensi Kendaraan Bermotor di Pulau Jawa dan Sumatra.</i></p>
<p><b>4. Kepemilikan Tanah Rumija</b></p>	
<p>Kepemilikan tanah (Rumija) dibuktikan maksimalnya adalah dengan sertifikat tanah.</p> <p>Pengadaan sertifikat tanah berdasarkan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah.</li> <li>• Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum.</li> <li>• Peraturan Presiden Republik</li> </ul>	<p>Fokus pemeriksaan dikatakan Laik Fungsi (L) jika dokumen ada (minimal memiliki bukti kepemilikan tanah Rumija berupa Surat Pelepasan Hak dari pemilik lama kepada Penyelenggara Jalan).</p> <p>Fokus pemeriksaan dikategorikan Laik Bersyarat (Ls) jika dokumen belum ada.</p>

Indonesia Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum.

- Pedoman Pengadaan Tanah untuk Pembangunan Jalan Pd T 20 2005 B.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 13 Tahun 2010 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Badan Pertanahan Nasional.
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara, Pasal 49 Ayat 1.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2006 tentang Pengelolaan BMN/D, Pasal 33 Ayat 1 mengamanatkan bahwa BMN/D berupa tanah harus disertifikatkan atas nama Pemerintah Republik Indonesia/Pemerintah Daerah yang Bersangkutan.
- Peraturan Bersama Menteri Keuangan dan Kepala BPN No 186/KMK.06/2009 dan No 24 Tahun 2009 terkait pensertifikatan BMN berupa tanah.
  - Pasal 2. BMN berupa tanah harus disertifikatkan atas nama Pemerintah Republik Indonesia cq. Kementerian Negara/Lembaga yang menguasai dan/atau menggunakan BMN.



<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan Kepala BPN RI Nomor 5 Tahun 2012 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Pengadaan Tanah.</li> <li>• Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 72 Tahun 2012 tentang Biaya Operasional dan Biaya Pendukung Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum yang bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah.</li> </ul> <p>Peraturan Menteri Keuangan Nomor 13 Tahun 2013 tentang Biaya Operasional dan Biaya Pendukung Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum yang bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara</p> <p>Untuk pembangunan jalan baru, jika dokumen penetapan belum ada, dinyatakan Laik Bersyarat untuk dipenuhi sebelum jalan dioperasikan</p>	
<p><b>5. Leger Jalan</b></p>	
<p>Pemenuhannya dokumen leger jalan (baik yang belum ada atau belum dimutakhirkan) merujuk kepada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum 78/PRT/M/2005 tentang Leger Jalan dan Pedoman Konstruksi dan Bangunan No.011-2/BM/2008 tentang Pedoman Leger Jalan.</p>	<p>Fokus pemeriksaan dikatakan Laik Fungsi (L) jika dokumen ada, muktahir, dan sudah ditetapkan oleh pejabat yang berwenang.</p> <p>Jika dokumen ada tetapi tidak muktahir dan belum ditetapkan oleh pejabat berwenang (pemuktahiran ditetapkan</p>

<p>Waktu penyusunan dan penetapan dokumen leger jalan adalah 1 (satu) sampai dengan 2 (dua) tahun.</p> <p>Penetapan leger jalan dilakukan oleh:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Untuk jalan Nasional (<i>non</i> Tol dan Tol) ditetapkan oleh Menteri Pekerjaan Umum. Namun sejak tahun 2012, untuk jalan Nasional <i>non</i> Tol, penetapan dilakukan oleh Kepala Balai Besar/Balai Pelaksanaan Jalan Nasional sesuai Keputusan Menteri PU No. 141/KPTS/M/2012 tentang Pelimpahan Wewenang Menteri Pekerjaan Umum Kepada Para Kepala Balai Besar/Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Untuk Menandatangani Penetapan Leger Jalan Nasional.</li><li>2. Untuk jalan Provinsi ditetapkan oleh Gubernur.</li><li>3. Untuk jalan Kabupaten/Kota oleh Bupati/Walikota.</li></ol> <p>Data-data yang termuat dalam dokumen leger jalan adalah:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Data identitas jalan:<ul style="list-style-type: none"><li>- Nomor dan nama ruas jalan/jembatan,</li><li>- Nama pengenalan jalan/jembatan,</li><li>- Titik awal dan akhir serta jurusan jalan,</li><li>- Sistem jaringan jalan,</li><li>- Fungsi jalan,</li><li>- Status jalan, dan</li><li>- Kelas jalan.</li></ul></li></ol>	<p>setidaknya setahun setelah adanya perubahan), maka dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</p> <p>Jika dokumen belum ada maka dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).</p>
--	--

<p>2. Data jalan dan jembatan:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Data teknis dan fisik jalan,</li><li>- Data teknis dan fisik jembatan,</li><li>- Bangunan pelengkap jalan, dan</li><li>- Data teknis tanah dasar.</li></ul> <p>3. Peta lokasi ruas jalan:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Koordinat titik awal dan akhir ruas jalan,</li><li>- Koordinat batas administrasi,</li><li>- Koordinat patok kilometer,</li><li>- Koordinat persimpangan, dan</li><li>- Koordinat jembatan.</li></ul> <p>4. Data ruang milik jalan:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Luas lahan,</li><li>- Data perolehan,</li><li>- Nilai perolehan, dan</li><li>- Bukti perolehan/sertifikat (bila ada).</li></ul> <p>5. Data lainnya:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Tanggal selesai diwujudkan,</li><li>- Tanggal dioperasikan untuk lalu lintas,</li><li>- Tanggal ditarik kembali penggunaan jalan untuk lalu lintas,</li><li>- Nilai jalan terdiri dari biaya disain, biaya pembebasan lahan, biaya pembangunan dan biaya pemeliharaan yang dapat dikapitalisasikan, dan</li><li>- Bangunan utilitas yang ada di Rumija dan Ruwasja.</li></ul>	
--	--

## 6. Dokumen Lingkungan

Penyediaan dokumen lingkungan hidup untuk ruas jalan adalah sesuai dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Pengelolaan dan Perlindungan Lingkungan Hidup.

Dokumen lingkungan hidup untuk suatu ruas jalan terdiri atas:

1. Analisa Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL),
2. Upaya Pengelolaan dan Upaya Pemantauan (UKL- UPL),
3. Dokumen Evaluasi Lingkungan Hidup (DELH), atau
4. Dokumen Pengelolaan Lingkungan Hidup (DPLH).

Pembangunan ruas jalan harus dilengkapi dengan Izin Lingkungan sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2012 tentang Izin Lingkungan.

*Izin kelayakan lingkungan diterbitkan oleh instansi Lingkungan Hidup untuk jenis dokumen AMDAL dan UKL-UPL. Izin Lingkungan menjadi syarat sebelum pekerjaan konstruksi.*

Penentuan jenis dokumen lingkungan hidup untuk jenis pembangunan ruas jalan dan bangunan pelengkap nya didasarkan atas Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 05

Fokus pemeriksaan dikatakan Laik Fungsi (L) jika: untuk jalan baru memiliki:

- Dokumen lingkungan (AMDAL atau UKL-UPL)
- Surat Keputusan Kelayakan Lingkungan (SKKL) atau rekomendasi UKL-UPL dan Izin Lingkungan

Untuk jalan eksisting/lama yang dioperasikan sebelum diberlakukannya Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup yaitu sebelum 3 Oktober 2009, tetapi belum memiliki dokumen lingkungan hidup seperti AMDAL atau UKI-UPL, maka wajib memiliki:

- Dokumen lingkungan (DELH atau DPLH)
- Keputusan DELH/DPLH dan Izin lingkungan

Fokus pemeriksaan dikatakan Laik Bersyarat (Ls) jika dokumen lingkungan dan Izin Lingkungan tidak ada.

Untuk segmen atau ruas jalan yang telah memiliki dokumen lingkungan hidup sesuai dengan ketentuan di

Tahun 2012 tentang Jenis Rencana Usaha dan/ atau Kegiatan yang Wajib Memiliki Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Hidup.

Dalam melakukan penyusunan dokumen lingkungan hidup, perlu mengikuti ketentuan yang diamanatkan pada Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 16 Tahun 2012 tentang Pedoman Penyusunan Dokumen Lingkungan Hidup.

- Koordinasi institusi
  - Menteri Lingkungan Hidup/ Gubernur/Bupati/Walikota → rekomendasi
  - Kementerian Lingkungan Hidup/ instansi lingkungan hidup daerah → penilaian dokumen.
- Biaya yang dibutuhkan
  - Komponen biaya diatur dalam Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 14 Tahun 2010 tentang Dokumen Lingkungan Hidup bagi Usaha dan/atau Kegiatan Yang Telah Memiliki Izin Usaha dan/atau Kegiatan tetapi Belum Memiliki Dokumen Lingkungan Hidup.
- Waktu yang dibutuhkan
  - AMDAL: minimal 7 bulan sampai diterbitkannya Izin Lingkungan.
  - UKL-UPL: minimal 4 bulan sampai diterbitkannya Izin Lingkungan.

atas tetapi tidak mempunyai SKKL dan Izin Lingkungan, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).

Untuk segmen atau ruas jalan yang memiliki dokumen lingkungan hidup tetapi jenisnya tidak sesuai dengan salah satu ketentuan di atas, dikategorikan Laik Bersyarat (Ls).

Jalan eksisting yang belum mempunyai dokumen lingkungan tetapi telah beroperasi sebelum diberlakukannya Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup harus mengikuti ketentuan dalam Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup No.14 tahun 2010 tentang Dokumen Lingkungan Hidup bagi Usaha dan/atau Kegiatan Yang Telah Memiliki Izin Usaha dan/atau Kegiatan tetapi Belum Memiliki Dokumen Lingkungan Hidup. Hal ini sesuai dengan Surat Edaran Menteri Lingkungan Hidup Nomor B-14134/MENLH/KP/12/2013 tentang Arahan Pelaksanaan Pasal 121 Undang-Undang Nomor 32 tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup

Untuk pembangunan jalan baru di luar lingkup Surat Edaran Menteri Lingkungan Hidup di atas, jika dokumen lingkungan hidup tidak ada, dinyatakan Laik Bersyarat (Ls).

	Pemenuhan terhadap kebutuhan dokumen lingkungan hidup mengacu kepada ketentuan mengenai pengelolaan lingkungan hidup.
--	---



# Lampiran

---



## Lampiran 1.a Contoh Surat Keputusan Pembentukan Tim ULFJ



**REPUBLIK INDONESIA**  
**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM**

Jalan Patimura No.20, Kebayoran Baru - Jakarta 12110, Telp. (021)7247564, Fax. (021)7260856

**KEPUTUSAN MENTERI PEKERJAAN UMUM**

Nomor : 190.3/KPTS/M/2013

**TENTANG**  
**PEMBENTUKAN TIM UJI LAIK FUNGSI JALAN NASIONAL**  
**DILINGKUNGAN BALAI PELAKSANAAN JALAN NASIONAL - VIII**  
**MENTERI PEKERJAAN UMUM**

- Menimbang:
- bahwa dalam rangka pelaksanaan ketentuan dalam Pasal 16 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan ; maka perlu dibentuk Tim Uji Laik Fungsi Jalan Nasional
  - bahwa untuk maksud tersebut perlu dikeluarkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum.
- Mengingat:
- Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan;
  - Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  - Peraturan Presiden RI No. 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Presiden No. 91 Tahun 2011;
  - Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 08/PRT/M/2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Pekerjaan Umum;
  - Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan;
  - Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 21 Tahun 2010 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Kementerian Pekerjaan Umum
  - Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan;

**MEMUTUSKAN:**

- Menetapkan: **KEPUTUSAN MENTERI PEKERJAAN UMUM TENTANG PEMBENTUKAN TIM UJI LAIK FUNGSI JALAN NASIONAL TAHUN 2013**
- KESATU : Membentuk Tim Uji Laik Fungsi Jalan Nasional Tahun 2013, yang selanjutnya disebut dengan Tim Uji Laik Fungsi Jalan Nasional terdiri dari Ketua, Sekretaris dan Anggota dengan susunan keanggotaan sebagaimana tercantum dalam daftar Lampiran Keputusan ini.
- KEDUA: Bahwa yang namanya tercantum dalam Lampiran Surat Keputusan ini dipandang cakap dan memenuhi syarat untuk ditunjuk dan diangkat sebagai Tim Uji Laik Fungsi Jalan Nasional;
- KETIGA: Tim Uji Laik Fungsi Jalan Nasional sebagaimana dimaksud dalam diktum kesatu mempunyai Tugas:

- a. melaksanakan Uji Laik Fungsi Jalan berdasarkan Surat Pengangkatan Tim Uji Laik Fungsi Jalan, Surat Perintah Pengujian yang menetapkan ruas-ruas jalan yang harus diuji, waktu pelaksanaan, dan biaya pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan yang ditetapkan oleh Penyelenggara Jalan;
- b. melaksanakan uji dan evaluasi Laik Fungsi Jalan pada ruas-ruas jalan sesuai Surat Perintah Pengujian dari Penyelenggara Jalan;
- c. menyusun berita acara hasil Uji dan Evaluasi Laik Fungsi jalan yang berisi rekomendasi kelaikan dan upaya perbaikan yang harus dilakukan, dengan menggunakan format sebagaimana terlampir dalam Lampiran I dari Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan, dan;
- d. melaporkan berita acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan kepada Penyelenggara Jalan;

**KEEMPAT:** Berita acara Evaluasi Laik Fungsi Jalan yang telah dilaksanakan diserahkan kepada Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum sebagai bahan Pengambilan Keputusan;

**KELIMA:** Masa Kerja Tim Uji Laik Fungsi Jalan Nasional dimulai sejak tanggal di tandatangani Keputusan Menteri Pekerjaan Umum ini dan berakhir setelah sertifikasi Kelaikan Jalan Nasional dikeluarkan;

**KEENAM:** Segala biaya yang diperlukan sebagai akibat diterbitkannya Surat Keputusan ini dibebankan pada Kementerian Pekerjaan Umum c.q. Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun Anggaran 2013 (DIPA Satker BPJN terkait);

**KETUJUH:** Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan dengan ketentuan apabila terdapat kekeliruan dalam penetapan ini akan diadakan perubahan sebagaimana mestinya.

Tembusan disampaikan Kepada Yth:

1. Menteri Pekerjaan Umum;
2. Wakil Menteri Pekerjaan Umum;
3. Sekretaris Jenderal Kementerian Pekerjaan Umum;
4. Inspektur Jenderal Kementerian Pekerjaan Umum;
5. Direktur Jenderal Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum;
6. Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Pekerjaan umum;
7. Kepala Korps Lalu Lintas Polri;
8. Sekretaris Direktorat Jenderal Bina Marga;
9. Direktur Bina Program, Ditjen Bina Marga;
10. Direktur Bina Teknik, Ditjen Bina Marga;
11. Direktur Bina Pelaksanaan Wilayah II, Ditjen Bina Marga;
12. Kapolda Provinsi Bali;
13. Kapolda Provinsi NTB;

14. Kapolda Provinsi NTT;
15. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Bali;
16. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi NTB;
17. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi NTT;
18. Kepala Balai Pelaksanaan Jalan Nasional VIII;
19. Yang bersangkutan untuk dilaksanakan.

Ditetapkan di : Jakarta

Pada tanggal : 30 APRIL 2013

**a.n MENTERI PEKERJAAN UMUM**  
**Direktur Jenderal Bina Marga**



*[Handwritten Signature]*  
**Ir. Djoko Murjanto, M.Sc**

**NIP. 19550826 198303 1 002**

Lampiran : Surat Keputusan Menteri Pekerjaan Umum  
 Nomor : 190.3/KPTS/M/2013  
 Tanggal : April 2013

**SUSUNAN TIM UJI LAIK FUNGSI JALAN NASIONAL  
 DILINGKUNGAN BALAI PELAKSANAAN JALAN NASIONAL - VIII  
 DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA**

Provinsi : BALI

No	Nama	Jabatan	Instansi
1.	Ir. Muhammad Hidayat, MT.	Ketua Merangkap Anggota	BPJN VIII, Ditjen. Bina Marga
2.	Pramono Tri Yullianto, ST	Sekretaris Merangkap Anggota	BPJN VIII, Ditjen. Bina Marga
3.	Ir. Engkan Lerigkana Ranu	Anggota	Dit. Bina Pelaksanaan Wilayah II Ditjen. Bina Marga
4.	AKBP A.A. Made Sudana	Anggota	POLDA Provinsi Bali
5.	I Made Dwi Setiawan, ST	Anggota	Dinas Perhubungan Prov. Bali
	<u>Cadangan :</u>		
6.	I Gede Trisna Sura Nata, ST	Anggota	BPJN VIII, Ditjen. Bina Marga
7.	Hevie Tri Hary Astuti, ST	Anggota	P2JN Provinsi Bali
8.	AKBP Khaidir Latief	Anggota	POLDA Provinsi Bali
9.	Robert Taufan NR, ST	Anggota	Dinas Perhubungan Prov. Bali

Provinsi : NTB

No	Nama	Jabatan	Instansi
1.	Tino Suriadi, ST, MT	Ketua Merangkap Anggota	BPJN VIII, Ditjen. Bina Marga
2.	Harto Wirahadi Kusuma, ST	Sekretaris Merangkap Anggo	BPJN VIII, Ditjen. Bina Marga
3.	Ir. Dwi Supto Haryanto	Anggota	Dit. Bina Pelaksanaan Wilayah II Ditjen. Bina Marga
4.	AKBP Lahu Adrian, SH	Anggota	Polda Provinsi NTB
5.	Boy Nurdin, A.Md. LLAJ	Anggota	Dinas Perhubungan Prov. NTB
	<u>Cadangan :</u>		
6.	Kelut Astarini Paramita, ST	Anggota	BPJN VIII, Ditjen. Bina Marga
7.	I. Gede Wiartha Nadi, ST	Anggota	P2JN Provinsi NTB
8.	KOMPOL I Wayan Arsika	Anggota	POLDA Provinsi NTB
9.	Eko Setia Budi, S.SIT	Anggota	Dinas Perhubungan Prov. NTB

Provinsi : NTT

No	Nama	Jabatan	Instansi
1.	Ir. Alfian, MT	Ketua Merangkap Anggota	BPJN VIII, Ditjen. Bina Marga
2.	Rahyudi Khalid, ST.MT	Sekretaris Merangkap Anggota	BPJN VIII, Ditjen. Bina Marga
3.	Ir. M.Ghazali Hamzah, CES	Anggota	Dit. Bina Pelaksanaan Wilayah III Ditjen. Bina Marga
4.	Rudy Junus Jacob Ledo, SIK	Anggota	POLDA Provinsi NTT
5.	Antonio A.Fernandes, S.SIT	Anggota	Dinas Perhubungan Provinsi NTT
	Cadangan :		
6.	Erens A. Ch. Giri, ST	Anggota	BPJN VIII, Ditjen. Bina Marga
7.	Yulius P. Luan Taek, S.ST, MT	Anggota	P2JN Provinsi NTT
8.	Djemi Gae Lomy	Anggota	POLDA Provinsi NTT
9.	Kristianus Soni Teme, S.SIT	Anggota	Dinas Perhubungan Prov.NTT

Ditetapkan di : Jakarta

Pada tanggal : 30 APRIL 2013

s.n. MENTERI PEKERJAAN UMUM  
DIREKTUR JENDERAL BINA MARGA



Dr. DJOKO MURJANTO, MSc.  
NIP. 19550826 198303 1 002



## Lampiran 1.b Contoh Surat Keputusan Pembentukan Tim ULF Revisi



**REPUBLIK INDONESIA**  
**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM**  
Jl. Pattimura No. 20. Kebayoran Baru Jakarta Selatan 12110, Telepon (021) 7260856

### KEPUTUSAN MENTERI PEKERJAAN UMUM

No:.....

#### TENTANG PEMBENTUKAN TIM UJI LAIK FUNGSI JALAN NASIONAL DI LINGKUNGAN BALAI PELAKSANAAN JALAN NASIONAL..... MENTERI PEKERJAAN UMUM

- Menimbang :
- Bahwa dalam rangka pelaksanaan ketentuan dalam pasal 16 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.11/PRT/M/2010 tentang Tata Caca dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan, maka perlu dibentuk Tim Uji Laik Fungsi Jalan Nasional
  - Bahwa untuk maksud tersebut perlu dikeluarkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum.
- Mengingat :
- Undang-Undang No 38 tahun 2004 tentang Jalan;
  - Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  - Peraturan Presiden RI No.47 Tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Presiden No.91 Tahun 2011;
  - Peraturan Pemerintah No.34 tahun 2006 tentang Jalan;
  - Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan;
  - Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 21/PRT/M/2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Kementerian Pekerjaan Umum.

#### MEMUTUSKAN

Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PEKERJAAN UMUM TENTANG PEMBENTUKAN TIM UJI LAIK FUNGSI JALAN NASIONAL TAHUN.....

KESATU : Membentuk Tim Uji Laik Fungsi Jalan Nasional Tahun....., yang selanjutnya disebut Tim Uji Laik Fungsi Jalan Nasional terdiri dari Ketua, Sekretaris, dan Anggota dengan susunan keanggotaan sebagaimana tercantum dalam daftar Lampiran Keputusan ini;

KEDUA : Bahwa yang namanya tercantum dalam Lampiran Surat Keputusan ini dipandang cakap dan memenuhi syarat untuk ditunjuk dan diangkat sebagai Tim Uji Laik Fungsi Jalan Nasional;

KETIGA : Tim Uji Laik Fungsi Jalan Nasional Sebagaimana dimaksud dalam diktum kesatu mempunyai Tugas:

- a. Melaksanakan Uji Laik Fungsi Jalan berdasarkan Surat Pengangkatan Tim Uji Laik Fungsi Jalan, Surat Perintah Pengujian yang menetapkan ruas-ruas jalan yang harus diuji, waktu pelaksanaan, dan biaya pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan yang ditetapkan oleh Penyelenggara Jalan;
- b. Melaksanakan uji dan evaluasi Laik Fungsi Jalan pada ruas-ruas jalan sesuai Surat Perintah Pengujian dari Penyelenggara Jalan;
- c. Menyusun berita acara hasil Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan yang berisi rekomendasi kelaikan dan upaya perbaikan yang harus dilakukan, dengan menggunakan format sebagaimana terlampir dalam Lampiran I dari Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.11/PRT/M/2010 Tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan, dan;
- d. Melaporkan berita acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan Kepada Penyelenggara Jalan.

KEEMPAT : Berita acara evaluasi Laik Fungsi Jalan yang telah dilaksanakan diserahkan kepada Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum sebagai bahan Pengambilan Keputusan;

**Revisi: penambahan klausul**

KELIMA : Masa kerja Tim Uji Laik Fungsi Jalan Nasional dimulai sejak tanggal ditandatangani keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan berakhir setelah menyampaikan Berita Acara hasil penilaian beserta usulan rekomendasi pemenuhan atas penilaian yang belum memenuhi Laik Fungsi;

KEENAM : Segala biaya yang diperlukan sebagai akibat diterbitkannya Surat Keputusan ini dibebankan pada Kementerian Pekerjaan Umum c.q. Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun Anggaran .....(DIPA Satker BPJN terkait);

KETUJUH : Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan dengan ketentuan apabila terdapat kekeliruan dalam penetapan ini akan diadakan perubahan sebagaimana mestinya.

Tembusan disampaikan Kepada Yth:

.....

Ditetapkan di : Jakarta

Pada tanggal : .....

a.n. MENTERI PEKERJAAN UMUM  
Direktur Jenderal Bina Marga,

\_\_\_\_\_  
NIP.....

## Lampiran 2. Contoh Surat Perintah Tugas



# KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Jalan Paltimura No.20, Tlp. (021) 7395725, Fax: 021 7243704, Kebayoran Baru – Jakarta Selatan, Kode Pos (12110)

### SURAT PERINTAH TUGAS

Nomor : 72.1/KET/06/R.013

Berdasarkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 190.3/KPTS/M/2013 tanggal, 30 April 2013, tentang Pembentukan Tim Laik Fungsi Jalan Nasional di Lingkungan Balai Pelaksanaan Jalan Nasional VIII, kami selaku Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum, dengan ini menugaskan kepada **Tim Uji Laik Fungsi Jalan Nasional di Lingkungan Balai Pelaksanaan Jalan Nasional – VIII** sebagai berikut :

1. Tugas yang diberikan : Melakukan Uji Laik Fungsi Jalan Nasional di Lingkungan Balai Pelaksanaan Jalan Nasional VIII, dengan mengikuti prosedur pelaksanaan uji laik fungsi jalan sebagaimana diatur pada pasal 14 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11/PRT/M/2010 *tentang* Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan.
2. Ruas Jalan yang di Uji : Sebagaimana ditetapkan dalam lampiran Surat Tugas ini
3. Jangka waktu tugas : Pelaksanaan Uji Laik Fungsi hingga diterbitkannya Sertifikat Status Kelaikan Fungsi dilakukan pada Tahun Anggaran 2013.
4. Biaya dibebankan kepada : DIPA Satuan Kerja Balai Pelaksanaan Jalan Nasional VIII, Direktorat Jenderal Bina Marga.

Demikian Surat Perintah Tugas ini untuk dilaksanakan, dan segera menyampaikan rekomendasi berdasarkan hasil uji dan evaluasi yang dilakukan oleh Tim Laik Fungsi Kepada Penyelenggara Jalan untuk digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan penetapan status laik fungsi jalan (Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan menggunakan formulir sesuai lampiran – II Permen PU. Nomor 11/PRT/M/2010).

Dikeluarkan di : *JAKARTA*  
Pada tanggal : *06 Mei 2013*

DIREKTOR JENDERAL BINA MARGA



*[Signature]*  
Dr. DJOKO MURJANTO, M.Sc  
NIP. 19550826 198303 1 002

#### Tembusan disampaikan Kepada Yth. :

1. Bapak Menteri Pekerjaan Umum, Republik Indonesia (*sebagai laporan*);
2. Direktur Bina Teknik, Ditjen. Bina Marga;
3. Direktur Bina Pelaksanaan Wilayah II, Ditjen. Bina Marga;
4. Kepala Balai Pelaksanaan Jalan Nasional VIII, *di Denpasar*;
5. Tim Uji Laik Fungsi Jalan Nasional di Lingkungan BPJN-VIII (*untuk dilaksanakan*);
6. *Pertinggal*.



## Lampiran 3. Contoh Berita Acara

BERITA ACARA UJI DAN EVALUASI LAIK FUNGSI JALAN NASIONAL				
Kepmen PU Nomor : 112/KPTS/M/2012 Tanggal : 22 Mei 2012 Tentang Pembentukan Tim ULJ JN di Lingkungan BBP/N - V				
PENYELenggara JALAN		Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBP/N) - V		
NAMA RUAS	BTS. KOTA SURABAYA - WARU	PANJANG RUAS	0,770 Km	
		Km - Km (SK)	KM 11+700 s/d 12+470	
		Dari Kota	SURABAYA	
NOMOR RUAS	010	Km - Km (DRP)	KM 11+700 s/d 12+470	
		Dari Kota	SURABAYA	
KLASIFIKASI JALAN				
SISTEM JARINGAN	STATUS	FUNGSI	KELAS PRASARANA	KELAS PENGGUNAAN
<input checked="" type="checkbox"/> PRIMER <input type="checkbox"/> SEKUNDER	<input checked="" type="checkbox"/> NASIONAL <input type="checkbox"/> PROVINSI <input type="checkbox"/> KABUPATEN <input type="checkbox"/> KOTA <input type="checkbox"/> DESA	<input checked="" type="checkbox"/> ARTERI <input type="checkbox"/> KOLEKTOR <input type="checkbox"/> LOKAL <input type="checkbox"/> LINGKUNGAN	<input type="checkbox"/> JALAN BEBAS HAMBATAN (JBH) <input checked="" type="checkbox"/> JALAN RAYA (JR) <input type="checkbox"/> JALAN SEDANG (JS) <input type="checkbox"/> JALAN KECIL (JK)	<input checked="" type="checkbox"/> KELAS I <input type="checkbox"/> KELAS II <input type="checkbox"/> KELAS III <input type="checkbox"/> KELAS Khusus
Kecepatan maksimal yang diijinkan : 60 km/jam				

Nomor Segmen Jalan	KM-KM	LHRT	Uji Laik Fungsi Jalan		Rekomendasi	Batas waktu pemenuhan rekomendasi
		smp/hari	Teknis	Administrasi		
1	11+700 - 12+050	63,028	LS	LS	Penambahan lajur jalan ke arah sidoarjo dengan mengurangi lebar pulau jalan Pelebaran lajur jalan dan babu jalan sesuai dengan standart teknis, tidak dapat dilakukan karena keterbatasan lahan (Rel kereta Api) * Pemeliharaan rutin selokan samping * Perbaikan tekstur perkerasan jalan Pemeriksaan lebih lanjut terhadap struktur perkerasan jalan yang ada * Pemeliharaan rutin perkerasan jalan * Pemeliharaan rutin drainase permukaan perkerasan jalan Pelebaran jembatan sisi kanan (kearah Sidoarjo) untuk penambahan lajur jalan * Pemeliharaan rutin jembatan * Penyediaan fasilitas untuk pemeliharaan jembatan Penertiban kendaraan yang parkir dan diarahkan ke tempat parkir yang diijinkan * Penertiban bangunan liar di dalam runja Pengecatan marka jalan dan rambu jalan sesuai dengan standart teknis pada lokasi yang perlu * Pemasangan rambu sesuai dengan ketepatan jenis rambu * Pemeliharaan rutin trotoar Pemangkasan dahan pohon yang menghalangi agar rambu mudah terbaca oleh pengguna jalan * Pemeliharaan rutin rambu Jalan Peninggian dan pengecatan herb sesuai dengan standart teknis * Penyediaan ramp untuk penyandang cacat Penyediaan ramp pada jembatan penyeberangan untuk penyandang cacat * Pemeliharaan rutin patok KM dan HM * Pemasangan patok HM dan runja pada lokasi tertentu * Pemeliharaan rutin parapet Pembuatan dan/atau legalisasi dokumen jalan yang belum tersedia	2014  Setiap tahun 2013 - 2014 2013 - 2014  Setiap tahun Setiap tahun 2014  Setiap tahun 2013 Setiap tahun 2013-2014 2013-2014  2013 Setiap tahun Setiap tahun  Setiap tahun 2013-2014 2014 2014 Setiap tahun 2014 Setiap tahun 2014
Detail rekomendasi dapat dilihat pada lampiran Dokumen Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan Nasional No. Ruas 010 Segmen 1						

Berita Acara Uji dan Evaluasi Laik

Lanjutan Berita Acara

2	12+050 - 12+470	63,028	LS	LS	<p>Pelebaran lajur jalan dan bahu jalan sesuai dengan standart teknis, tidak dapat dilakukan karena keterbatasan lahan (Rel kereta Api)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Pemeliharaan rutin selokan samping</li> <li>* Pemasangan rambu peringatan pada akses persil</li> </ul> <p>Manajemen lalu lintas yang baik pada titik tersebut, agar tidak terjadi kemacetan di jalur utama</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Perbaikan tekstur perkerasan jalan</li> <li>* Pemeriksaan lebih lanjut terhadap struktur perkerasan jalan yang ada</li> <li>* Pemeliharaan rutin perkerasan jalan</li> <li>* Pemeliharaan rutin drainase permukaan perkerasan jalan</li> <li>* Pemeliharaan rutin jembatan</li> <li>* Penyediaan fasilitas untuk pemeliharaan jembatan</li> <li>* Penertiban kendaraan yang parkir dan diarahkan ke tempat parkir yang diijinkan</li> <li>* Penertiban bangunan liar di dalam rumija</li> <li>* Perlu penataan utilitas yang masih berada di dalam rumija</li> <li>* Pengecatan marka jalan, zebra cross dan rambu jalan sesuai dengan standart teknis pada lokasi yang perlu</li> <li>* Pemasangan rambu sesuai dengan ketepatan jenis rambu</li> <li>* Pemeliharaan rutin trotoar</li> <li>* Pengaturan fase dan durasi APILL sesuai dengan kondisi di lapangan</li> <li>* Penyediaan fasilitas untuk penyandang cacat</li> <li>* Pemasangan Speed Trap/Pita Kejut sebagai perlindungan pejalan kaki</li> <li>* Pemangkasan dahan pohon yang menghalangi agar rambu mudah terbaca oleh pengguna jalan</li> <li>* Pemeliharaan rutin rambu jalan</li> <li>* Penyediaan ramp untuk penyandang cacat</li> <li>* Pemeliharaan rutin APILL</li> <li>* Pemasangan rambu larangan parkir, dan mengarahkan ke tempat parkir khusus</li> <li>* Pemeliharaan rutin patok HM</li> <li>* Pemasangan patok HM dan rumija pada lokasi tertentu</li> <li>* Peninggian dan Pengecatan Kerb sesuai dengan standart teknis</li> <li>* Pembuatan dan/atau legalisasi dokumen jalan yang belum tersedia</li> </ul>	<p>Setiap tahun 2013</p> <p>Setiap tahun 2013 - 2014</p> <p>2013 - 2014</p> <p>2013 - 2014</p> <p>Setiap tahun</p> <p>Setiap tahun</p> <p>Setiap tahun 2013</p> <p>Setiap tahun</p> <p>2013 - 2014</p> <p>2013 - 2014</p> <p>2013</p> <p>Setiap tahun</p> <p>2013</p> <p>2013-2014</p> <p>2013 - 2014</p> <p>Setiap tahun</p> <p>Setiap tahun 2014</p> <p>Setiap tahun</p> <p>2013</p> <p>Setiap tahun</p> <p>2014</p> <p>Setiap tahun</p> <p>2013</p> <p>Setiap tahun</p> <p>2014</p> <p>2013 - 2014</p> <p>2014</p>
<p>Detail rekomendasi dapat dilihat pada lampiran Dokumen Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan Nasional No. Ruas 010 Segmen 2</p>						

**Kesimpulan** : Berdasarkan hasil uji dan evaluasi Laik Fungsi Jalan Nasional untuk Ruas Jalan Bts. Kota Surabaya - Waru (010) Provinsi Jawa Timur adalah Laik Fungsi Bersyarat (LS) dan diijinkan untuk dioperasikan kepada umum dengan syarat sesuai rekomendasi Tim ULFJ.

Catatan :

1. LHRT : Volume lalu lintas harian rata-rata tahunan
2. LF : Laik Fungsi
3. LS : Laik Fungsi Bersyarat dan diijinkan untuk dioperasikan kepada umum dengan syarat sesuai rekomendasi Tim ULFJ
4. LT : Laik Fungsi dengan persyaratan teknis yang diturunkan sesuai rekomendasi Tim ULFJ
5. TL : Tidak Laik Fungsi dan tidak diijinkan untuk dioperasikan kepada umum dan jalan harus diperbaiki sesuai rekomendasi Tim ULFJ

Surabaya, 21 Desember 2012  
Ketua,

  
Ir. Hari Suko Setiono, M.Eng.Sc.

Sekretaris,

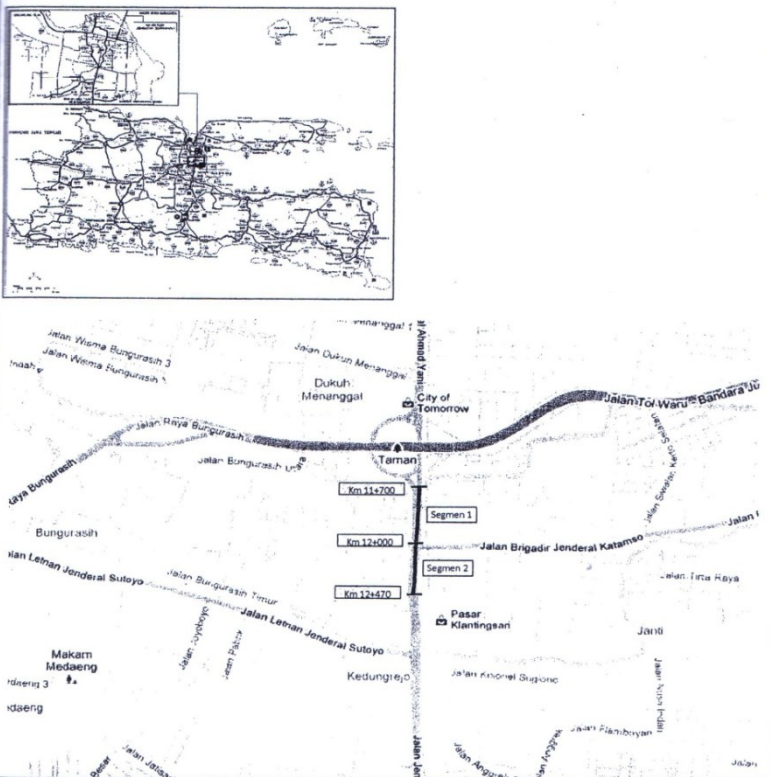
  
Darno, ST, MT

Anggota Tim Uji Laik Fungsi Jalan Nasional

No	Nama Lengkap	Jabatan	Unsur yang diwakili	Tanda Tangan
1.	Ir. Hari Suko Setiono, M.Eng.Sc	Ketua merangkap Anggota	BBPJN V, Ditjen. Bina Marga	
2.	Darno, ST, MT	Sekretaris merangkap Anggota	BBPJN V, Ditjen. Bina Marga	
3.	Aderiani, ST, MT	Anggota	BBPJN V, Ditjen. Bina Marga	
4.	Benny Widya C., ST, MMT	Anggota	BBPJN V, Ditjen. Bina Marga	
5.	Moch. Riza, ST	Anggota	BBPJN V, Ditjen. Bina Marga	
6.	Kompol Bambang Sukmono, SH	Anggota	Polda Jawa Timur	
7.	A. Wahab, ST, M.Si	Anggota	Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur	

Moh. Ghiljic

Skema Ruas Jalan Bts. Kota Surabaya - Waru (010)



## Lampiran 4.a. Contoh Sertifikat Laik Fungsi Jalan



REPUBLIK INDONESIA  
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM  
JalanPattimura No.20, KebayoranBaru - Jakarta 12110, Telp. (021)7247564, Fax. (021)7260856

### SERTIFIKAT LAIK FUNGSI JALAN

No: ~~44~~ - 05 - 02 - 06/31

Berdasarkan hasil Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan yang dilakukan oleh Tim Uji Laik Fungsi Jalan yang dibentuk dengan Surat Keputusan No. 120/KPTS/M/2012, tanggal 30 Mei 2012 ditetapkan bahwa ruas jalan:

Nama Ruas Jalan : Km.77 (Batas Pidie) – Batas Kota Sigli  
Km – Km : 075+670 – 109+440  
Nomor Ruas : 003  
Unit Pelaksana Teknis : Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) - I  
Status Jalan : Nasional  
Sistem Jaringan Jalan : Primer  
Kelas Fungsi jalan : Arteri  
Kelas prasarana jalan : Jalan Sedang  
Kelas penggunaan jalan : Kelas I

Dinyatakan \*);

1. ~~Laik Fungsi dan~~ diizinkan untuk dioperasikan kepada umum.
2. **Laik Fungsi bersyarat** dan diizinkan untuk dioperasikan kepada umum dengan syarat sesuai yang tertulis dalam Berita Acara Uji Laik Fungsi Jalan.
3. ~~Tidak Laik Fungsi dan tidak diizinkan untuk dioperasikan kepada umum. Jalan harus diperbaiki sesuai rekomendasi yang tertulis dalam Berita Acara Uji Laik Fungsi Jalan.~~

Demikian kelaikan fungsi jalan ini ditetapkan, untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Jakarta, 21 Desember 2012

a.n MENTERI PEKERJAAN UMUM  
Direktur Jenderal Bina Marga



*[Signature]*  
I. Djoko Muranto, M.Sc  
NIP. 19550826 198303 1 002

Catatan :

\*) lingkari nomor yang sesuai dan coret nomor dan kalimat yang tidak sesuai

## Lampiran 4.b. Contoh Sertifikat Laik Fungsi Jalan Revisi



REPUBLIK INDONESIA  
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

JalanPattimura No.20, KebayoranBaru - Jakarta 12110, Telp. (021)7247564, Fax. (021)7260856

### SERTIFIKAT LAIK FUNGSI JALAN

No:

Revisi

Berdasarkan hasil Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan yang dilakukan oleh Tim Uji Laik Fungsi Jalan yang dibentuk dengan surat keputusan No....tanggal ....., Tim Evaluasi yang dibentuk dengan surat keputusan No....tanggal...., dan Tim Evaluasi Pusat yang dibentuk dengan surat keputusan No....tanggal...., ditetapkan bahwa ruas jalan:.....

Nama Ruas Jalan : .....

Km – Km : .....

Nomor Ruas : .....

Unit Pelaksana Teknis : .....

Status Jalan : .....

Sistem Jaringan Jalan : .....

Kelas Fungsi jalan : .....

Kelas prasarana jalan : .....

Kelas penggunaan jalan : .....

Dinyatakan \*);

1. **Laik Fungsi** dan diizinkan untuk dioperasikan kepada umum.
2. **Laik Fungsi bersyarat** dan diizinkan untuk dioperasikan kepada umum dengan syarat sesuai yang tertulis dalam Berita Acara Uji Laik Fungsi Jalan.
3. **Tidak Laik Fungsi** dan tidak diizinkan untuk dioperasikan kepada umum. Jalan harus diperbaiki sesuai rekomendasi yang tertulis dalam Berita Acara Uji Laik Fungsi Jalan.

Demikian kelaikan fungsi jalan ini ditetapkan, untuk dapat dipergunakan sebagaimana mesti-nya.

Jakarta, ..... 2013

a.n MENTERI PEKERJAAN UMUM  
DirekturJenderalBinaMarga

Ir. DiokoMurjanto, M.Sc  
NIP. 19550826 198303 1 002

Catatan :

\*) *lingkari nomor yang sesuai dan coret nomor dan kalimat yang tidak sesuai*

## Lampiran 5. Format Lembar Publikasi Kelaikan Fungsi Jalan

### LAPORAN KELAIKAN FUNGSI JALAN TAHUN.....

No.	No. Ruas Jalan	Nama Ruas Jalan	Status Jalan	Provinsi/ Kabupaten/ Kota	Fungsi Jalan	Kelas Jalan	Panjang Ruas Jalan	No. Sertifikasi	Tanggal Penerbitan Serifikat	Status Kelaikan Fungsi Jalan
Provinsi:.....										
1										
2										
Dst										

**Catatan: pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan mengacu kepada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan**





**B.Kelaikan Fungsi Jalan Terhadap Persyaratan Administrasi**

No	No. Ruas Jalan	Nama Ruas Jalan	Segmen	No Sertifikat dan Tanggal Penerbitan Sertifikat	Tanggal Penilaian	B.1	B.2	B.3	B.4	B.5	B.6
						Dokumen Penerapan Peraturan, dan Pderintah, dan Larangan	Dokumen Status Jalan	Dokumen Kelas Jalan	Dokumen Kepemilikan Tanah Rumija	Dokumen Leger Jalan	Dokumen Lingkungan/ Izin Lingkungan

- Untuk komponen yang tidak berstatus Laik Fungsi, kolom diberi warna hijau
- Untuk komponen yang berstatus Laik Bersyarat, kolom diberi warna kuning
- Untuk komponen yang berstatus Tidak Laik Fungsi, kolom diberi warna merah

**Keterangan:**

**hijau** Laik Fungsi

**kuning** Laik Bersyarat

**merah** Tidak Laik Fungsi



Tabel ini digunakan Unit Pelaksana Teknis untuk pelaporan kepada Penyelenggara Jalan

**C. Peta Kondisi Kelaikan Fungsi Jalan terhadap Persyaratan Teknis (dalam Persentase)**

Persentase pemenuhan terhadap Persyaratan Teknis Jalan	100									
	90	Untuk komponen yang berstatus Laik Fungsi, kolom diberi warna hijau								
	80									
	70									
	60	Untuk komponen yang berstatus Laik Bersyarat, kolom diberi warna kuning								
	50									
	40	Untuk komponen yang berstatus Tidak Laik Fungsi, kolom diberi warna merah								
	30									
	20									
	10									
	0									
		A1. Geometrik Jalan	A2. Struktur Perkerasan Jalan	A3. Bangunan Pelengkap Jalan	A4. Pemanfaatan Bagian-Bagian Jalan	A5. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas	A6. Perlengkapan Jalan			
		<b>Syarat Teknis Laik Fungsi Jalan</b>								

**Keterangan:**  
 Laik Fungsi  
 Laik Bersyarat  
 Tidak Laik Fungsi

**D. Peta Kondisi Kelaikan Fungsi Jalan terhadap Persyaratan Administrasi (dalam Persentase)**

Persentase pemenuhan terhadap Persyaratan Administrasi Jalan	100									
	90	Untuk komponen yang berstatus Laik Fungsi, kolom diberi warna hijau								
	80									
	70									
	60	Untuk komponen yang berstatus Laik Bersyarat, kolom diberi warna kuning								
	50									
	40	Untuk komponen yang berstatus Tidak Laik Fungsi, kolom diberi warna merah								
	30									
	20									
	10									
	0									
		B1. Dok. Perintah & arangan Perlengkapan Jalan	B2. Dok. Status Jalan	B3. Dok. Kelas Jalan	B4. Dok. Kepemilikan Tanah Rumija	B5. Dok. Leger Jalan	B6. Dok. Lingkungan/Izin Lingkungan			
		<b>Syarat Administrasi Laik Fungsi Jalan</b>								

**Tata cara pengisian Peta Kondisi Kelaikan Fungsi Jalan  
Terhadap Persyaratan Teknis dan administrasi  
(Peta A dan B Lampiran 6)**

1. Peta kondisi kelaikan ruas jalan ini dibuat oleh PPK/Manejer ruas setelah sertifikat ditandatangani dan dilaporkan kepada Unit Pelaksana Teknis. Data yang digunakan berdasarkan *form* isian persyaratan teknis dan administrasi yang telah diisi oleh Tim Uji Laik Fungsi Jalan.
2. Setiap kolom menggambarkan kondisi setiap komponen;
3. Contoh, untuk suatu segmen/ruas jalan xyz pada Balai IV di Provinsi Jawa Barat, dari hasil pengujian diketahui sebagai berikut:

1) Untuk formulir A1 diketahui:

Komponen	Status
Lajur lalu lintas	Ls
Bahu	L
Median	L
Selokan Samping	L
Alat-alat Pengaman lalu lintas	Ls
Ambang Pengaman	Ls
Bagian Lurus	Ls
Bagian Tikungan	Ls
Persimpangan Sebidang	Ls
Akses Persil	Ls
Bagian Lurus	Ls
Lajur Pendakian	Lt
Lengkung Vertikal	Ls
Posisi kurva vertikal jalan pada bagian jalan yang lurus	Ls

2) Untuk formulir A2 diketahui:

Komponen	Status
Jenis Perkerasan Jalan	L

Kondisi Perkerasan Jalan	L
Kekuatan Konstruksi Jalan	L

3) Untuk formulir A3 diketahui:

Komponen	Status
Jembatan, Lintas Atas, Lintas Bawah	L
Ponton	L
Gorong-gorong	L
Tempat Parkir	L
Tembok penahan tanah	L
Saluran tepi	L

4) Untuk formulir A4 diketahui:

Komponen	Status
Rumaja	Ls
Rumija	Ls
Ruwaja	Ls

5) Untuk formulir A5 diketahui:

Komponen	Status
Marka	Ls
Rambu	Ls
Separator	Ls
Pulau Jalan	Ls
Trotoar	Ls
APILL	Ls
Tempat Penyeberangan	Ls

6) Untuk formulir A6a diketahui:

Komponen	Status
Marka	Ls
Rambu	Ls

Separator	Ls
Pulau Jalan	L
Trotoar	Ls
APILL	Ls
Fasilitas Pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Ls

6) Untuk formulir A6b diketahui:

Komponen	Status
Patok pengarah	Ls
Patok Kilometer	L
Patok Hektometer	Ls
Patok Rumija	Ls
Patok Batas Seksi	-
Pagar Jalan	Ls
Tempat istirahat	L
Fasilitas Perlengkapan Keamanan bagi pengguna jalan	L

7) Untuk formulir B diketahui:

No	Komponen	Status
B 1.	Dokumen Penerapan Petunjuk, Perintah, dan Larangan	Ls
B 2.	Dokumen Status Jalan	L
B 3.	Dokumen Kelas Jalan	L
B 4.	Dokumen Kepemilikan Tanah	Ls
B 5.	Dokumen Rumija Leger Jalan	Ls
B 6.	Dokumen Lingkungan	L

- Pindahkan hasil di atas ke dalam tabel Lampiran 6 (Peta A dan B), lakukan hal yang sama untuk segmen/ruas jalan yang lain.





## B. Peta Kondisi Kelaikan Fungsi Jalan Terhadap Persyaratan Administrasi

No	No. Ruas Jalan	Nama Ruas Jalan	Segmen	No Sertifikat dan Tanggal Penerbitan Sertifikat	Tanggal Penilaian	B.1	B.2	B.3	B.4	B.5	B.6
						Dokumen Penerapan Peraturan, dan Larangan	Dokumen Status Jalan	Dokumen Kelas Jalan	Dokumen Kepemilikan Tanah Rumija	Dokumen Leger Jalan	Dokumen Lingkungan/ Izin Lingkungan
1	01	XYZ	1	13/7-1-13	12-5-12						
2	01	XYZ	2	13/7-1-13	12-5-12						
3	02	ABC	1	12/7-1-13	10-5-12						
Dan seterusnya.....											

**Tata cara pengisian Peta Kondisi Kelaikan Fungsi Jalan**  
**Terhadap Persyaratan Teknis dan administrasi**  
**(Peta C dan D Lampiran 6)**

1. Peta kondisi kelaikan ruas jalan ini dibuat oleh unit pelaksana teknis kepada penyelenggara jalan.
2. Setiap kolom menggambarkan kondisi setiap komponen dan fokus penilaian;
3. Contoh, untuk Balai IV di Provinsi Jawa Barat, terdapat 46 ruas jalan yang telah memiliki sertifikat LFJ sampai dengan 31 Desember 2013. Dari 46 ruas jalan tersebut, diketahui sebagai berikut:
  - 1) Untuk Penilaian berdasarkan formulir A1, terdapat 20 ruas jalan yang dinilai sebagai Laik (L), 26 ruas yang dinilai sebagai Laik Bersyarat (Ls), dan 0 (nol) yang dinilai sebagai Tidak Laik (T);
  - 2) Untuk Penilaian berdasarkan formulir A2, terdapat 36 ruas jalan yang dinilai sebagai Laik (L), 10 ruas yang dinilai sebagai Laik Bersyarat (Ls), dan 0 (nol) yang dinilai sebagai Tidak Laik (T);
  - 3) Untuk Penilaian berdasarkan formulir A3, terdapat 40 ruas jalan yang dinilai sebagai Laik (L), 6 ruas yang dinilai sebagai Laik Bersyarat (Ls), dan 0 (nol) yang dinilai sebagai Tidak Laik (T);
  - 4) Untuk Penilaian berdasarkan formulir A4, terdapat 0 ruas jalan yang dinilai sebagai Laik (L), 46 ruas yang dinilai sebagai Laik Bersyarat (Ls), dan 0 (nol) yang dinilai sebagai Tidak Laik (T);
  - 5) Untuk Penilaian berdasarkan formulir A5, terdapat 10 ruas jalan yang dinilai sebagai Laik (L), 36 ruas yang dinilai sebagai Laik Bersyarat (Ls), dan 0 (nol) yang dinilai sebagai Tidak Laik (T);
  - 6) Untuk Penilaian berdasarkan formulir A6, terdapat 16 ruas jalan yang dinilai sebagai Laik (L), 30 ruas yang dinilai sebagai Laik Bersyarat (Ls), dan 0 (nol) yang dinilai sebagai Tidak Laik (T).
3. Hitung persentase kelaikan untuk tiga kategori dan untuk setiap komponen yang dinilai (komponen A1 sampai dengan A6) dengan mengisi tabel sebagai berikut:



Komponen	Kategori		
	Laik	Laik Bersyarat	Tidak Laik
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>
A1	43.48%	56.52%	0%
A2	78.26%	21.74%	0%
A3	86.96%	13%	0%
A4	0%	100%	0%
A5	21.74%	78%	0%
A6	34.78%	65%	0%

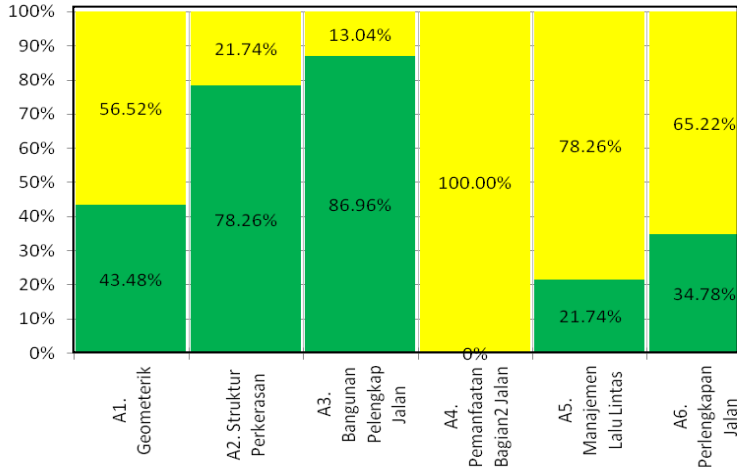
4. Lakukan hal yang sama untuk persyaratan administrasi.
5. Pindahkan hasil di atas ke dalam tabel Lampiran 6 (Peta C dan D)  
Lakukan hal yang sama untuk segmen/ruas jalan yang lain.

## Contoh Peta Kondisi Kelaikan Fungsi Jalan

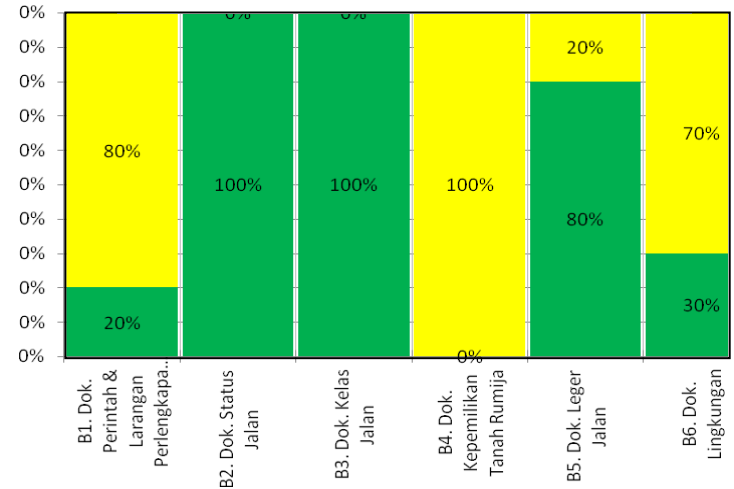
Disusun oleh:

Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional IV

**Peta Kondisi Kelaikan Fungsi Jalan terhadap  
Persyaratan Teknis**



**Peta Kondisi Kelaikan Fungsi Jalan terhadap  
Persyaratan Administrasi**



## Lampiran 7. Peta Rencana Pemenuhan Kelaikan Fungsi Jalan

Setelah sertifikat kelaikan fungsi jalan keluar, maka dibuat peta rencana pemenuhan kelaikan fungsi jalan dengan terlebih dahulu melakukan identifikasi Paket Pekerjaan untuk Rencana Pemenuhan Kelaikan Fungsi jalan tersebut.

Identifikasi paket pekerjaan untuk pemenuhan kelaikan fungsi jalan dibuat dengan tabel sebagai berikut.

### **1. PERSYARATAN TEKNIS**

- **Satuan Kerja: (contohnya P2JN Provinsi.....)**

*(nama paket-paket yang diisikan adalah apabila tindak lanjut pemenuhan adalah penyusunan Desain Engineering Detail)*

Nomor Paket Pekerjaan	Nama Paket Pekerjaan	Nomor Sertifikat LFJ yang terkait	Keterangan						
			A1	A2	A3	A4	A5	A6	
1	2	3	4						
<i>Diisi dengan nomor paket pekerjaan yang tercantum pada RKA/KL Satker ybs</i>	<i>Contoh: Penyusunan Desain Perbaikan Alinemen Ruas Jalan Bulu (Bts. Prov. Jateng) – Bts. Kota Tuban</i>	<i>Contoh: HK.05.02-Db/422</i>	<i>Diisi dengan (√) untuk komponen mana yang didesain.  Istilah komponen mengacu kepada A1 s.d. A6.  Dapat diisi lebih detail sesuai dengan komponen jalan yang diuji/fokus pengujian (mengacu kepada Lampiran III Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.11/PRT/M/2010)</i>						

- **Satuan Kerja: (contohnya PJJ Provinsi.....)**

(nama paket-paket yang diisikan adalah apabila tindak lanjut pemenuhan adalah pada pekerjaan pemeliharaan atau pekerjaan konstruksi lainnya)

Nomor Paket Pekerjaan	Nama Paket Pekerjaan	Nomor Sertifikat LFJ yang terkait	Keterangan						
			A1	A2	A3	A4	A5	A6	
1	2	3	4						
<i>Diisi dengan nomor paket pekerjaan yang tercantum pada RKA/KL Satker ybs</i>	<i>Contoh: Peningkatan Ruas Jalan Bulu (Bts. Prov. Jateng) – Bts. Kota Tuban</i>	<i>Contoh: HK.05.02-Db/422</i>	<i>Diisi dengan (√) untuk komponen mana yang didesain.  Istilah komponen mengacu kepada A1 s.d. A6.  Dapat diisi lebih detail sesuai dengan komponen jalan yang diuji/fokus pengujian (mengacu kepada Lampiran III Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.11/PRT/M/2010)</i>						

## **2. PERSYARATAN ADMINISTRASI**

- Satuan Kerja: (contohnya Balai.....)

Nomor Paket Pekerjaan	Nama Paket Pekerjaan	Nomor Sertifikat LFJ yang terkait	Keterangan					
			B1	B2	B3	B4	B5	B6
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>					
<i>Diisi dengan nomor paket pekerjaan yang tercantum pada RKA/KL Satker ybs.</i>	<i>Diisi dengan nama paket kontraktual atau swakelola atau kegiatan lainnya yang digunakan sebagai sarana sebagai tindak lanjut untuk memenuhi persyaratan administrasi</i>	<i>Contoh: HK.05.02-Db/422</i>	<i>Diisi dengan (√) untuk komponen mana yang diupayakan pemenuhannya.  Istilah komponen mengacu kepada B1 s.d. B6.  Dapat diisi lebih detail sesuai dengan segmen jalan yang diuji (mengacu kepada Lampiran III Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.11/PRT/M/2010)</i>					

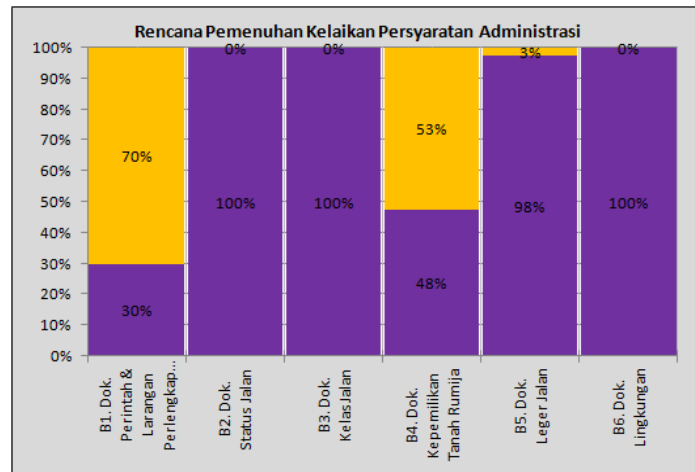
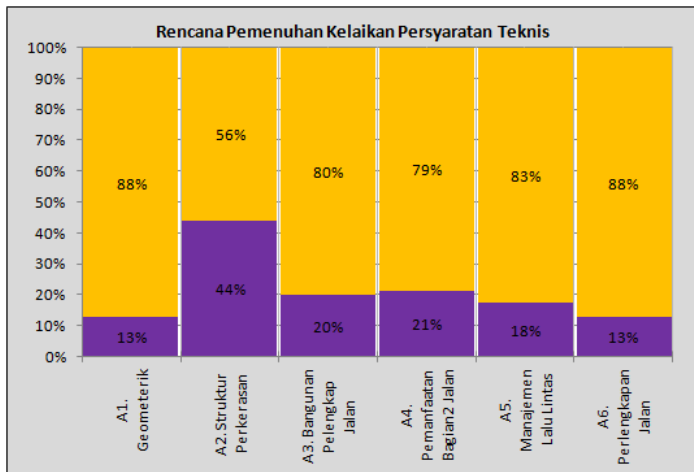
....., ....., 20....

**Mengetahui,**

.....

## Contoh Peta Rencana Pemenuhan Kelaikan Fungsi Jalan

Berdasarkan Tabel Rencana Pemenuhan Kelaikan Fungsi Jalan, dapat dibuat Peta Rencana Pemenuhan Kelaikan Fungsi Jalan. Berikut adalah contoh Peta Rencana Pemenuhan Kelaikan Fungsi Jalan:



### Keterangan:

**coklat** Ada Pekerjaan Pemenuhan  
**ungu** Tidak Ada Pekerjaan Pemenuhan

## Lampiran 8. Formulir Isian untuk Pengujian Kelaikan Fungsi Jalan dengan Survei/Pemeriksaan Lapangan dan Formulir Kerja untuk Tim Evaluasi/Pusat

(Lampiran III Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan yang telah dimodifikasi)

- *Modifikasi yang dilakukan terhadap formulir lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.11/PRT/M/2010 adalah dengan menambahkan 2 kolom baru yaitu kolom “kondisi eksisting” dan “kolom foto dari kondisi ekstrim”. Hal ini dilakukan agar informasi yang diberikan lebih lengkap.*
- *Kolom rekomendasi agar diisi dengan rekomendasi jangka pendek, jangka menengah dan dan jangka panjang. Hal ini dilakukan untuk mengakomodir tahapan menuju kondisi Laik Fungsi secara bertahap.*

No Ruas :  
Nama Ruas :

<b>A.1.</b>	<b>UJI LAIK FUNGSI TEKNIS GEOMETRIK</b>				SEGMENT:....
KOMPONEN JALAN YANG DIUJI	FOKUS PENGUJIAN	KONDISI EKSTING	FOTO DARI KONDISI EKSTRIM	LAIK FUNGSI	REKOMENDASI
<b>A.1.1</b>	<b>Potongan melintang badan jalan</b>				
<b>A.1.1.1. Lajur Lalu Lintas</b>	Keberfungsian				
	Kesesuaian dengan lalu lintas yang harus dilayani				
	Jumlah lajur				
	Lebar setiap lajur				
	Kemiringan melintang				
<b>A.1.1.2 Bahu</b>	Lebar bahu				
	Posisi bahu terhadap muka perkerasan jalan				
	Kemiringan melintang				
<b>A.1.1.3 Median</b>	Lebar median jalan				
	Tipe median jalan				

	Jenis perkerasan median				
	Bukaan pada median				
A.1.1.4 <b>Selokan Samping</b>	Lebar/dimensi selokan samping				
	Bentuk selokan samping				
	fungsi mengalirkan air				
A.1.1.5 <b>Ambang Pengaman</b>	Lebar ambang pengaman				
	Pengamanan konstruksi jalan				
A.1.1.6 <b>Alat-alat Pengaman Lalu lintas</b>	Rel pengaman				
	Penghalang beton				
<b>A.1.2</b>	<b>Alinemen Horizontal</b>				
A.1.2.1. <b>Bagian Lurus</b>	Panjang bagian jalan yang lurus				
	Jarak pandang				
	Lingkungan jalan				
A.1.2.2. <b>Bagian Tikungan</b>	Radius tikungan				
	Superelevasi, jarak pandang				
A.1.2.3. <b>Persimpangan Sebidang</b>	Jumlah persimpangan per Km				
	Cara akses ke jalan utama				
A.1.2.4 <b>Akses Persil</b>	Jumlah akses persil				
	Akses ke jalan utama				
	Bentuk akses				
<b>A.1.3.</b>	<b>Alinemen Vertikal</b>				
A.1.3.1. <b>Bagian Lurus</b>	Kelandaian memanjang				
	Jarak pandang				
	Lingkungan jalan				
A.1.3.2. <b>Lajur Pendakian</b>	Keperluan keberadaannya				
	Lebar dan panjang lajur				
	Taper masuk dan keluar lajur.				



A.1.3.3. <b>Lengkung Vertikal</b>	Ketajaman lengkungan				
	Jarak pandang				
	Arah jalan di balik lengkungan				
	Kombinasi lengkung vertikal dan horisontal				
<b>A.1.4.</b>	<b>Koordinasi Alinemen Horisontal dan Vertikal</b>				
A.1.4.1. <b>Posisi Kurva Vertikal Jalan pada Bagian Jalan yang Lurus</b>	<i>Overlapping</i> kurva vertikal pada bagian jalan yang lurus serta menaik/menurun				
	<i>Overlapping</i> kurva vertikal pada bagian jalan yang lurus serta menaik/ menikung menurun				

<b>A.2.</b>	<b>UJI LAIK FUNGSI TEKNIS STRUKTUR PERKERASAN JALAN</b>				<b>SEGMENT:....</b>
<b>KOMPONEN JALAN YANG DIUJI</b>	<b>FOKUS PENGUJIAN</b>	<b>KONDISI EKSTING</b>	<b>FOTO DARI KONDISI EKSTRIM</b>	<b>LAIK FUNGSI</b>	<b>REKOMENDASI</b>
<b>A.2.1. Jenis Perkerasan Jalan</b>	Kesesuaian struktur perkerasan jalan dengan lalu lintas yang dilayani, kelas fungsi jalan, dan kelas penggunaan jalan				
<b>A.2.2. Kondisi Perkerasan Jalan</b>	Keratan Jalan, International Roughness Index, IRI m/Km.				
	Kedalaman Lubang				
	Intensitas lubang				
	Lebar retak				
	Intensitas retak				
	Kedalaman Alur				
	Intensitas Alur				
	Tekstur perkerasan jalan				
	Asphalt yang meleleh				
<b>A.2.3. Kekuatan Konstruksi Jalan</b>	Perlu/tidak pemeriksaan lebih lanjut (lendutan, jenis perkerasan, dll)				
	Kekuatan konstruksi				
	Drainase permukaan perkerasan jalan				
	Bahan perkerasan				

<b>A.3.</b>	<b>UJI LAIK FUNGSI TEKNIS STRUKTUR BANGUNAN PELENGKAP JALAN</b>				<b>SEGMENT:....</b>
<b>KOMPONEN JALAN YANG DIUJI</b>	<b>FOKUS PENGUJIAN</b>	<b>KONDISI EKSISTING</b>	<b>FOTO DARI KONDISI EKSTRIM</b>	<b>LAIK FUNGSI</b>	<b>REKOMENDASI</b>
<b>A.3.1. Jembatan Lintas Atas, Lintas Bawah</b>	Jalur lalu lintas				
	Jalur pejalan kaki				
	Konstruksi jembatan				
	Kerusakan jembatan				
	Fasilitas untuk pemeliharaan				
<b>A.3.2. Ponton</b>	Fungsi				
	Konstruksi ponton				
	Kerusakan ponton				
<b>A.3.3. Gorong-gorong</b>	Jumlah per kilometer				
	Fungsi menyalurkan air				
	Kerusakan				
<b>A.3.4. Tempat Parkir</b>	Posisinya terhadap jalur lalu lintas				
	Ketergangguan arus lalu lintas akibat aktivitas parkir				
	Lebar lajur lalu lintas efektif (kapasitas)				
<b>A.3.5. Tembok Penahan Tanah</b>	Kestabilan konstruksi				
	Kerusakan/ erosi/longsor				
	Saluran air				
<b>A.3.6. Saluran Tepi Jalan</b>	Dimensi dan bentuk saluran				
	Kemiringan ke arah aliran air				
	Bahan dinding saluran				
	Tertutup/terbuka sesuai lingkungan				

<b>A.4.</b>	<b>UJI LAIK FUNGSI TEKNIS PEMANFAATAN BAGIAN-BAGIAN JALAN</b>				SEGMENT:....
<b>KOMPONEN JALAN YANG DIUJI</b>	<b>FOKUS PENGUJIAN</b>	<b>KONDISI EKSTING</b>	<b>FOTO DARI KONDISI EKSTRIM</b>	<b>LAIK FUNGSI</b>	<b>REKOMENDASI</b>
<b>A.4.1. Ruang Manfaat Jalan (Rumaja)</b>	Lebar dan tinggi Rumaja				
	Pemanfaatan Rumaja				
	Keselamatan lalu lintas				
<b>A.4.2. Ruang Milik Jalan (Rumija)</b>	Lebar Rumija				
	Pemanfaatan Rumija				
	Keberadaan dan tempat utilitas				
<b>A.4.3. Ruang Pengawasan Jalan (Ruwasja)</b>	Lebar Ruwasja				
	Pemanfaatan Ruwasja				
	Penghalang pandangan pengemudi				

<b>A.5.</b>	<b>UJI LAIK FUNGSI TEKNIS PENYELENGGARAAN MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU LINTAS</b>				SEGMENT:....
<b>KOMPONEN JALAN YANG DIUJI</b>	<b>FOKUS PENGUJIAN</b>	<b>KONDISI EKSISTING</b>	<b>FOTO DARI KONDISI EKSTRIM</b>	<b>LAIK FUNGSI</b>	<b>REKOMENDASI</b>
A.5.1. <b>Marka</b>	Marka pembagi jalur dan lajur, khususnya di tikungan Marka persimpangan <i>Zebra Cross</i>				
A.5.2. <b>Rambu</b>	Kebutuhan manajemen Lalin Ketepatan Jenis Rambu dan penempatannya				
A.5.3. <b>Separator</b>	Kebutuhan manajemen lalu lintas Bukaan pada separator				
A.5.4. <b>Pulau Jalan</b>	Kebutuhan manajemen lalu lintas Bentuk pulau jalan Marka Warna kerb Rambu Pengarah				
A.5.5. <b>Trotoar</b>	Kebutuhan manajemen Lalin Perkerasan dan Kondisi trotoar Pemanfaatan oleh selain pejalan kaki Utilitas pada trotoar				
A.5.6. <b>Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL)</b>	Kebutuhan manajemen lalu lintas Lampu pengatur Fase pengaturan Fase pejalan kaki				

	Fasilitas bagi penyandang cacat				
A.5.7. <b>Tempat Penyeberangan</b>	Kebutuhan manajemen lalu lintas				
	Rambu & Marka				
	APILL				
	Perlindungan bagi pejalan kaki				

<b>A.6a</b>	<b>UJI LAIK FUNGSI TEKNIS PERLENGKAPAN JALAN YANG TERKAIT LANGSUNG DENGAN PENGGUNA JALAN</b>				SEGMENT:....
<b>KOMPONEN JALAN YANG DIUJI</b>	<b>FOKUS PENGUJIAN</b>	<b>KONDISI EKSTING</b>	<b>FOTO DARI KONDISI EKSTRIM</b>	<b>LAIK FUNGSI</b>	<b>REKOMENDASI</b>
A.6a.1. <b>Marka</b>	Ukuran dan warna Kondisi marka				
A.6a.2. <b>Rambu</b>	Ukuran dan warna Letak pada ruang jalan Pondasi, tiang, papan rambu				
A.6a.3. <b>Separator</b>	Bentuk dan ukuran separator Letak dan ukuran bukaan				
A.6a.4. <b>Pulau Jalan</b>	Jalur lapak kendaraan Tinggi kerb dan muka pulau jalan Dimensi marka & ukuran rambu				
A.6a.5. <b>Trotoar</b>	Lebar trotoar Bentuk dan tinggi kerb Perkerasan trotoar Fasilitas bagi penyandang cacat				
A.6a.6. <b>Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL)</b>	Letak tiang lampu APILL Dimensi (lingkaran) Lampu APILL Intensitas cahaya lampu APILL Keamanan alat-alat APILL				

<b>A.6a.7.</b> <b>Fasilitas</b> <b>Pendukung</b> <b>Lalu lintas &amp;</b> <b>Angkutan</b> <b>Jalan</b>	Tempat parkir				
	Rambu dan marka parkir				
	Pemberhentian bus/angkot				
	Lampu Penerangan Jalan				
	Pagar pelindung pejalan kaki dari arus kendaraan				
	Fasilitas bagi penyandang cacat				



<b>A.6b.</b>	<b>UJI LAIK FUNGSI TEKNIS PERLENGKAPAN JALAN YANG TIDAK TERKAIT LANGSUNG DENGAN PENGGUNA JALAN</b>				SEGMENT:....
<b>KOMPONEN JALAN YANG DIUJI</b>	<b>FOKUS PENGUJIAN</b>	<b>KONDISI EKSISTING</b>	<b>FOTO DARI KONDISI EKSTRIM</b>	<b>LAIK FUNGSI</b>	<b>REKOMENDASI</b>
A.6b.1. <b>Patok Pengarah</b>	Sesuai kebutuhan				
	Letak, bentuk, dan warna				
	Kondisi fisik				
A.6b.2. <b>Patok Kilometer</b>	Kelengkapan per km dan hm				
	Dimensi & bentuk, letak, tulisan				
	Kondisi fisik				
A.6b.3. <b>Patok Hektometer</b>	Kelengkapan per km dan hm				
	Dimensi & bentuk, letak, tulisan				
	Kondisi fisik				
A.6b.4. <b>Patok Ruang Milik Jalan (Rumija)</b>	Kelengkapan (bentuk, letak, tulisan)				
	Kondisi fisik				
A.6b.5. <b>Patok Batas Seksi</b>	kelengkapan				
	Kondisi fisik				
A.6b.6. <b>Pagar Jalan</b>	perlindungan terhadap pejalan kaki				
	kondisi fisik pagar				
A.6b.7. <b>Tempat Istirahat</b>	kebutuhan				
	Ketergantungan terhadap arus lalu lintas				

	Kondisi fisik tempat istirahat				
A.6b.8. <b>Fasilitas Perlengkapan Kemanan bagi Pengguna Jalan</b>	Rel pengaman/beton pengaman/ kerb/ parapet/ penghalang beton median				
	Pos Polisi di badan jalan				

**Format Formulir Administrasi Uji Laik Fungsi Jalan**

<b>B.</b>	<b>UJI LAIK FUNGSI ADMINISTRASI JALAN</b>						
	<b>LAIK FUNGSI ADMINISTRASI TERHADAP DOKUMEN - DOKUMEN</b>						<b>REKOMENDASI</b>
<b>SEGMENT JALAN</b>	<b>1. PENETAPAN PETUNJUK PERINTAH DAN LARANGAN</b>	<b>2. STATUS JALAN</b>	<b>3. KELAS JALAN</b>	<b>4. KEPEMILIKAN TANAH RUMIJA</b>	<b>5. LEGER JALAN</b>	<b>6. DOKUMEN LINGKUNGAN</b>	
Segmen....							
Segmen....							
Segmen...							
Segmen...							
Segmen...							
Segmen...							