

KAJIAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL JALAN UNTUK JALAN UMUM NON-TOL (MINIMUM SERVICE STANDARD ANALYSIS FOR NON TOLL ROADS)

Hikmat Iskandar

Pusat Litbang Jalan dan Jembatan
Jl. A.H. Nasution No.264 Bandung, 40294.
E-mail : iskandar_hikmat@yahoo.com
Diterima : 31 Januari 2011; Disetujui : 06 April 2011

ABSTRAK

Standar Pelayanan Minimal (SPM) jalan adalah ukuran teknis jalan yang harus diwujudkan oleh penyelenggara jalan agar jalan dapat beroperasi sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan. Ukuran teknis tersebut diamanatkan Peraturan Pemerintah (PP) no.34 Tahun 2006 tentang jalan yang meliputi 2 hal: 1) SPM jaringan jalan dengan indikator kinerja aksesibilitas, mobilitas, dan keselamatan, dan 2) SPM ruas jalan dengan indikator kinerja kondisi jalan dan kecepatan. Penetapan SPM jalan lebih lanjut diatur melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum (Permen PU). SPM jalan wajib dilaksanakan oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah sesuai amanat PP No.38 Tahun 2007 tentang Pembagian urusan pemerintahan antara Pemerintah Pusat, Provinsi, dan Kabupaten/Kota. Pemerintah pusat berkewajiban mengatur penetapan SPM jalan yang wajib dilaksanakan oleh pemerintah pusat dan daerah. Makalah ini bermaksud membahas SPM Jalan yang meliputi dasar hukum, indikator kinerja, dan penetapan SPM jalan serta pertimbangannya. Indikator kinerja pelayanan yang dipakai dalam SPM jalan merubah indikator pelayanan jalan selama ini yang menggunakan model kemandapan jalan. SPM jalan untuk kabupaten/kota yang telah ditetapkan mempertimbangkan kondisi pelayanan jalan yang telah berjalan. Pencapaian target SPM 2014 merupakan upaya realisasi good governance dalam penyelenggaraan jalan.

Kata kunci : kebijakan jalan, peraturan Jalan, pelayanan jalan, jaringan jalan, ruas jalan.

ABSTRACT

Minimum Service Standard (SPM) for roads is defined as a set of technical conditions that has to be achieved by road authority in order to be able to operate conforming with specified service standard. The technical conditions for road networks stated in Government Regulation No. 34, 2006 consist of two kinds, i.e. firstly, accessibility, mobility and safety; secondly, road links with performance indicator of road condition and speed. Further standard service is regulated by Ministerial Decree of Public Works. The regulation is obliged to be implemented both by central and local government as regulated in Government Regulation No. 38, 2007 for role sharing between central and local government (province and regency). Central government task is to formulate a guideline for SPM which has to be implemented by central and local government. The paper discusses basic law, performance indicator, definition of SPM and its considerations, Performance indicator used in SPM for roads changed the existing SPM which using road stability model. SPM for Regency/Municipality is considered present road service condition. Target achievement of SPM in 2014 is an effort of realization of good governance in road management sector.

Keywords: road policy, road regulation, road services, road network, road link

PENDAHULUAN

SPM Jalan didefinisikan sebagai ukuran teknis fisik jalan yang sesuai dengan kriteria teknis yang ditetapkan, yang harus dicapai oleh setiap jaringan jalan dan ruas-ruas jalan yang ada di dalamnya, dalam kurun waktu yang ditentukan, melalui penyediaan prasarana jalan. Istilah SPM jalan mulai disebut dalam Undang Undang (UU) No.38 Tahun 2004 (Republik Indonesia, 2004) yang dalam UU sebelumnya yaitu UU No.13 Tahun 1980 (Republik Indonesia, 1980) maupun dalam PP 25 Tahun 1985 (Republik Indonesia, 1985), kecuali dalam Kepmen Kimpraswil No.534 Tahun 2001 (Departemen Perhubungan dan Prasarana Wilayah, 2001) yang lebih mengatur bidang perhubungan. Hal ini merupakan upaya reformasi di bidang jalan yang mewujudkan prinsip *Good Governance* (Republik Indonesia, 2006) Pasal 68-69; lihat misalnya Tjokroamidjojo, (2003, 2001), mengenai tata pemerintahan yang baik dan transparan dalam penyelenggaraan urusan pemerintahan khususnya di bidang jalan, yaitu dengan menetapkan ukuran-ukuran teknis jalan sesuai SPM jalan yang ditetapkan, yang harus dipenuhi oleh jaringan jalan serta setiap ruas-ruas jalan yang ada di dalamnya. Pencapaiannya menjadi kewajiban penyelenggara jalan, yang kemudian harus diinformasikan secara terbuka kepada publik dengan mengumumkannya melalui media masa.

UU No.38 Tahun 2004 mengamanatkan bahwa pembangunan jalan umum, yang meliputi: 1) pembangunan jalan secara umum, 2) pembangunan jalan nasional, 3) pembangunan jalan provinsi, 4) pembangunan jalan kabupaten dan jalan desa, serta 5) pembangunan jalan kota, memiliki target yang diprioritaskan adalah (kutipan dari Pasal 30 ayat (1) huruf b):

“... Pembangunan jalan secara umum ...:

- a. ;
- b. penyelenggara jalan wajib memprioritaskan pemeliharaan, perawatan dan pemeriksaan jalan secara berkala untuk mempertahankan tingkat pelayan

anan jalan sesuai dengan standar pelayanan minimal yang ditetapkan”

Keberlakuan kebijakan tersebut meliputi seluruh jalan umum yang harus dilaksanakan sesuai dengan status jalan, kecuali untuk jalan Tol. Jalan nasional dilaksanakan oleh pemerintah pusat, jalan provinsi dilaksanakan oleh Pemerintah Provinsi, jalan kabupaten/kota dilaksanakan oleh pemerintah Kabupaten/ Kota, sesuai dengan amanat PP No.38 Tahun 2007 tentang pembagian urusan pemerintahan antara Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi, dan Pemerintah Kabupaten/Kota (Republik Indonesia, 2007). Pengaturan tentang penetapan SPM jalan yang menjadi sebagian urusan pemerintah dalam bidang Pekerjaan Umum yang wajib, diamanatkan sesuai kutipan Pasal 8 ayat (1), bahwa:

“...(1) Penyelenggaraan urusan wajib berpedoman pada standar pelayanan minimal yang ditetapkan Pemerintah dan dilaksanakan secara bertahap; ”

Kebijakan tersebut selaras dengan amanat sesuai kutipan Pasal 112 ayat (1) PP No.34 Tahun 2006 tentang jalan bahwa:

“...(1) Pelayanan jalan umum ditentukan dengan kriteria yang dituangkan dalam standar pelayanan minimal yang terdiri dari standar pelayanan minimal jaringan jalan dan standar pelayanan minimal ruas jalan; ”

Secara normatif jelas bahwa setiap jalan umum, baik jalan baru maupun jalan lama yang sudah dioperasikan, harus memenuhi ukuran teknis SPM jalan sebagai wujud pelayanan pemerintah kepada masyarakat. Ketentuan-ketentuan yang mengatur tentang detail teknis SPM jalan berpedoman kepada ketentuan yang ditetapkan oleh Menteri PU sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 113 PP No.34 Tahun 2006, yang kutipannya sebagai berikut:

“...(1) Standar pelayanan minimal jaringan jalan dan standar pelayanan minimal ruas jalan ditetapkan berdasarkan:
a. Peraturan Menteri untuk jalan nasional;

- b. Peraturan Gubernur untuk jalan provinsi; dan
 - c. Peraturan Gubernur atas usul bupati/walikota, untuk jalan kabupaten/kota dan desa.
- (2) Standar pelayanan minimal yang ditetapkan dalam Peraturan Gubernur untuk jalan provinsi dan jalan kabupaten/kota dan desa disusun sesuai dengan pedoman yang ditetapkan oleh Menteri.”

Makalah ini, bermaksud menyajikan hasil kajian tentang SPM jalan, khususnya tentang indikator kinerja pelayanan jalan yang menjadi substansi draft Permen SPM Jalan untuk jalan Nasional dan Jalan Provinsi, serta membahas indikator SPM jalan kabupaten/kota yang telah ditetapkan dalam Permen PU No.14 Tahun 2010 (Kementerian Pekerjaan Umum, 2010c) untuk Jalan Kabupaten/Kota.

KAJIAN PERATURAN TENTANG JALAN

Indikator kinerja sebagai ukuran pelayanan.

Sejak awal dekade 1990-an, sejalan dengan diperkenalkannya *Re-inventing Government* (Osborne, David and Ted Gaebler, 1992; Osborne, David, and Peter Plastrik, 1997), indikator kinerja sudah sering digunakan oleh banyak organisasi, institusi pemerintah, maupun swasta di seluruh dunia untuk mengukur keberhasilan siklus kegiatan simpul-simpul manajemen seperti *Planning, Organizing, Actuating, dan Controlling* sebagai ukuran keberhasilan yang dapat dikelompokkan ke dalam pola *Input, Output, Outcome, Benefit and Impact*. Indikator kinerja berupa angka atau data sebagai hasil dari suatu kegiatan organisasi atau institusi, bukan angka statistik yang lebih bersifat untuk kepentingan internal dalam rangka mengetahui keseluruhan hasil atau kegiatan simpul-simpul manajemen atau untuk publikasi kepada umum. Indikator kinerja lebih berkaitan dengan unsur yang dilayani atau dalam hal pelayanan kepada publik menyangkut dan atau berkonotasi adanya tuntutan, khususnya jika mutu pelayanan yang diberikan

tidak tercapai atau tidak memenuhi angka yang telah dijanjikan.

Dalam penyelenggaraan pemerintahan, dianut pola Manajemen Strategik (Manstra) yang terdiri dari Rencana Strategik (Renstra) dan Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (Lakip) melalui Instruksi Presiden No.7 Tahun 1999 (Republik Indonesia, 1999b) dan amanat UU No.28 Tahun 1999 (Republik Indonesia, 1999c) tentang penyelenggaraan pemerintahan yang bersih. Dalam Lakip, keberhasilan kegiatan dalam pencapaian target diukur dan dibandingkan dengan yang direncanakan dalam kurun waktu yang ditetapkan. Kebijakan dalam tingkatan Instruksi Presiden ini berlanjut dalam UU No.38 Tahun 2004 dan PP No.34 Tahun 2006 tentang jalan dengan istilah yang sejalan dengan hal sebelumnya yaitu SPM Jalan yang merupakan target yang harus dicapai dalam waktu yang ditetapkan.

Untuk merumuskan bentuk pelayanan jalan, pemerintah sebagai penyelenggara jalan, harus merumuskan dengan jelas kepada siapa pelayanan itu diberikan, sehingga dapat didefinisikan bentuk pelayanan dan ukurannya. Pelayanan jalan dapat ditujukan kepada dua unsur yang berbeda, yaitu: 1) penyelenggara jalan itu sendiri (Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, atau Swasta); atau 2) publik atau pengguna jalan. Pelayanan jalan kepada penyelenggara jalan dapat berupa prosedur dan fasilitas yang harus dimiliki oleh penyelenggara jalan di semua tingkat manajemen pembinaan jalan, dapat berupa program, pendanaan, petunjuk atau prosedur teknis yang semuanya termasuk dalam Norma, Standard, Prosedur, dan Manual, serta fasilitas operasional. Pelayanan jalan kepada publik atau pengguna jalan dapat berupa pelayanan dalam bentuk dan ukuran di bidang jalan yang dapat diterima serta dirasakan langsung oleh pengguna jalan, seperti terhubungkannya semua simpul-simpul kegiatan masyarakat seperti kantor, sekolah, pasar, pertokoan, rumah sakit, dan lain-lain, oleh jalan sehingga masyarakat dapat mendatangi simpul-simpul tersebut dengan mudah dan selamat, serta cepat. Jalan tidak banjir pada waktu musim hujan sehingga dapat

dilalui sepanjang tahun. Jalan tidak berlubang sehingga perjalanan dapat dilakukan dengan kecepatan yang diharapkan dan nyaman, dan lain-lain. Tetapi pihak penyelenggara jalan dalam memenuhi tuntutan publik tersebut juga harus mengikuti norma dan kaidah investasi di bidang jalan yang meliputi efisiensi, efektivitas, ekonomis, dan manfaat yang berkesinambungan.

Sesuai dengan Pasal 2 UU No.38 Tahun 2004 tentang jalan bahwa dalam penyelenggaraan jalan harus memenuhi tujuh azas, yaitu 1) asas manfaat, jalan harus dapat memberikan nilai tambah baik untuk setiap pemangku kepentingan maupun untuk kesejahteraan rakyat; 2) asas keamanan, agar jalan memenuhi persyaratan teknik, kondisi, dan administrasinya; 3) asas keserasian dengan lingkungan, agar jalan selaras dengan sektor lain, seimbang antar wilayah, tidak merusak lingkungan; 4) asas keadilan, agar penggunaan jalan diperlakukan sama untuk semua pihak, tidak mengarahkan keuntungan kepada pihak tertentu; 5) asas transparansi, agar proses pembangunan jalan terbuka untuk diketahui masyarakat, akuntabel dan dapat dipertanggung jawabkan; 6) asas keberdayagunaan, agar pemanfaatan sumber daya dan ruang jalan dilakukan secara optimal, dan pencapaian hasil sesuai dengan sasaran; 7) asas kebersamaan dan kemitraan, agar penyelenggaraan jalan harus melibatkan para pemangku kepentingan, atas dasar hubungan kerja yang harmonis, setara, timbal balik, dan sinergis. Berdasarkan azas-azas tersebut dan peruntukan pelayanan yang ditujukan kepada masyarakat, SPM jalan dirumuskan. Secara teknis meliputi tiga aspek dasar, yaitu 1) pelayanan dari aspek jaringan jalan, 2) pelayanan dari aspek keselamatan, dan

3) pelayanan dari aspek kondisi jalan. Ketiga aspek dasar tersebut ditetapkan dalam PP No.34 Tahun 2006 tentang jalan.

Ukuran pelayanan jalan yang selama ini digunakan

Ukuran pelayanan yang dewasa ini sering dipakai adalah panjang jalan yang terbangun yang disertai penjelasan kondisinya. Salah satu contoh adalah kondisi jalan nasional per pulau, (data IRMS tahun 2008), seperti ditunjukkan dalam Tabel 1. Ukuran pelayanan menggunakan istilah mantap dan tidak mantap untuk setiap panjang dan kondisi jalan. Konsep kemantapan jalan tersebut didasarkan atas kondisi jalan yang dinyatakan dengan kerataan permukaan jalan baik yang dievaluasi secara visual maupun menggunakan alat pengukur kerataan permukaan perkerasan jalan.

Alat yang sering dipakai adalah *roughometer* dari *National Australian Association of State Roads Authority (NAASRA)*; *Bump Integrater Transport Research Laboratory – United Kingdom*, dan lain-lain. Kerataan permukaan jalan dianggap sebagai *resultante* kondisi perkerasan jalan secara menyeluruh. Jika cukup rata, maka jalan dianggap baik mulai dari lapis bawah sampai dengan lapis atas perkerasan jalan dan demikian sebaliknya. Satuan yang digunakan adalah *International Roughness Index (IRI)* yang menyatakan akumulasi naik-turunnya muka jalan sepanjang 1 kilometer jalan, dinyatakan dalam m/Km. Model kemantapan jalan yang sering digunakan untuk penilaian pelayanan kondisi jalan ini, diilustrasikan dalam Gambar 1.

Tabel 1. Kondisi jalan Nasional pada tahun 2008.

PULAU	Kondisi Mantap		Kondisi Tidak Mantap	
	Panjang, Km	%	Panjang, Km	%
Sumatera	9 522,45	89,9%	1 066,46	10,1%
Jawa	4 883,40	95,4%	235,75	4,6%
Kalimantan	4 243,23	74,4%	1 462,75	25,6%
Bali, Maluku, Nusa Tenggara (NT)	3 055,86	80,0%	764,29	20,0%
Sulawesi	5 949,73	83,9%	1 141,77	16,1%
Papua	1 166,44	50,6%	1 136,72	49,4%
Total Indonesia	28 821,11	83,2%	5 807,74	16,8%

Sumber : data IRMS tahun 2008

Pelayanan yang diberikan oleh suatu ruas jalan dikategorikan mantap atau tidak mantap sesuai dengan suatu set kondisi perkerasan jalan (ditunjukkan oleh besarnya IRI), lebar perkerasan jalan (atau lebar jalur lalu lintas) berikut bahu jalannya yang melayani volume lalu lintas tertentu. Sebagai contoh, suatu ruas jalan dikategorikan mantap jika memiliki lebar jalur lalu lintas yang diperkeras dengan perkerasan beraspal dengan kondisi kerataan lebih kecil dari 4 m/Km (IRI) selebar 4,5 meter dengan bahu 1,0 meter, melayani volume lalu lintas dengan LHRT ≤ 1000 smp/hari. Kemantapan tersebut dapat berubah menjadi kemantapan sedang jika LHRT-nya meningkat menjadi 1500 smp/hari tanpa ada peningkatan lebar jalur lalu lintas.

SPM Jalan sesuai PP No.34 Tahun 2006

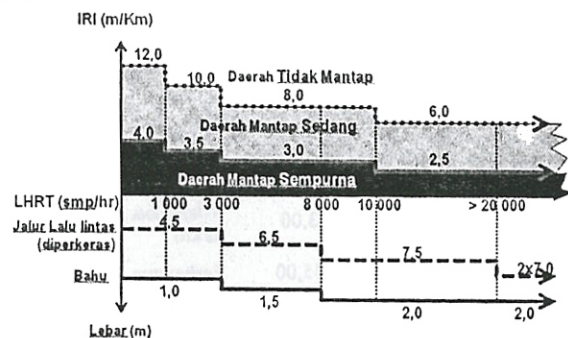
SPM Jalan adalah ukuran teknis fisik jalan yang sesuai dengan kriteria yang ditetapkan oleh penyelenggara jalan yang harus dipenuhi oleh setiap jaringan jalan dan ruas-ruas jalan dalam jaringan jalan tersebut, dalam kurun waktu yang ditentukan, melalui penyediaan prasarana jalan. Kriteria SPM Jalan meliputi kriteria SPM untuk jaringan jalan, dan kriteria SPM untuk ruas jalan. Kriteria SPM Jaringan Jalan ditetapkan oleh tiga indikator, yaitu: 1) Aksesibilitas; 2) Mobilitas; dan 3) Keselamatan. Kriteria SPM ruas jalan ditetapkan oleh dua indikator: 1) kondisi jalan, dan 2) Kecepatan. Berikut ini, masing-masing kriteria akan dikaji menurut definisi, nilai, dan pencapaiannya.

SPM Jaringan Jalan

Aksesibilitas.

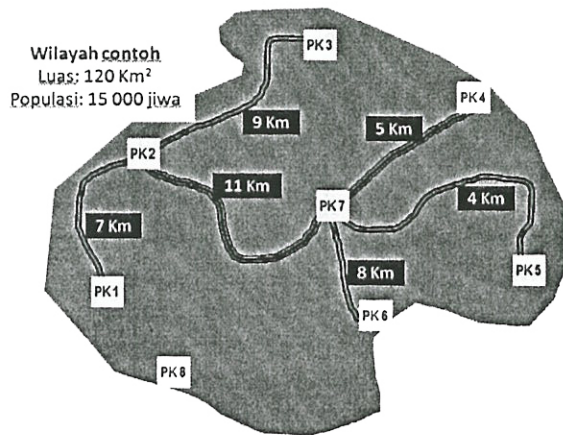
Aksesibilitas adalah suatu ukuran kemudahan bagi pengguna jalan untuk mencapai suatu pusat kegiatan (PK) atau simpul-simpul kegiatan di dalam wilayah yang dilayani jalan. Dievaluasi dari keterhubungan antar PK oleh jalan dalam wilayah yang dilayani jalan dan diperhitungkan nilainya terhadap luas wilayah yang dilayani. Gambar 2 menjelaskan keterhubungan antar PK.

Dalam Gambar 2, PK dihubungkan oleh jalan sehingga masyarakat yang berada dalam wilayah tersebut dapat mencapai setiap PK melalui jalan, kecuali PK8 yang belum terhubung. Adanya PK yang belum terhubung menunjukkan SPM aksesibilitas yang belum sepenuhnya terpenuhi. Untuk memenuhi SPM aksesibilitas, perlu direncanakan menghubungkan PK1 dengan PK8, misal akan dibangun jalan sepanjang 3 km yang menghubungkannya dan akan selesai dalam 3 tahun kemudian, maka SPM aksesibilitas akan terpenuhi seluruhnya dalam 3 tahun ke depan. Nilai aksesibilitas merupakan rasio antara jumlah total panjang jalan yang menghubungkan semua PK terhadap luas wilayah yang dilayani oleh jaringan jalan sesuai statusnya, dinyatakan dengan satuan Km/Km². Sebagai contoh, luas wilayah pada Gambar 1 adalah 120 km² dan panjang jalan yang menghubungkan setiap PK tertulis dalam Tabel 2.



Gambar 1. Model pelayanan terhadap aspek kondisi jalan, berdasarkan *mid-life* LHRT. (smp = satuan mobil penumpang)
(sumber: bahan diskusi SPM oleh Ir. Soedarmadji K., M.Eng.Sc., Jakarta, 19 Juli 2009)

Maka, nilai SPM aksesibilitas wilayah tersebut pada saat ini adalah 45 km dibagi 120 km² adalah 0,37 km/km². Pencapaian nilai aksesibilitas dinyatakan oleh persentase pencapaian nilai aksesibilitas pada akhir tahun pencapaian SPM terhadap angka aksesibilitas yang ditentukan.



Gambar 2. PK (bersymbol segi-4) dalam wilayah contoh yang dihubungkan oleh jalan

Tabel 2. Panjang jalan penghubung pusat-pusat kegiatan dalam wilayah contoh.

No.	Ruas	Panjang (Km)	Catatan
1	PK1 – PK2	7,00	IRI 4,00 m/km
2	PK2 – PK3	9,00	IRI 6,00 m/km
3	PK2 – PK7	11,00	IRI 4,00 m/km
4	PK7 – PK4	5,00	IRI 8,00 m/km
5	PK7 – PK5	4,00	IRI 4,00 m/km
6	PK7 – PK6	8,00	IRI 4,00 m/km
7	PK1 – PK8	3,00	IRENCANA 4,00 m/km
Panjang jalan terbangun		45,00	Terbangun
Panjang jalan yang akan dibangun		3,00	Akan dicapai 3 tahun

Sesuai contoh diatas, PK1 dan PK8 akan dihubungkan jalan sepanjang 3 km dalam 3 tahun kedepan sehingga total panjang jalan menjadi 48 km. Nilai SPM aksesibilitas saat ini adalah 0,37 km/km² dan 3 tahun berikutnya akan mencapai 0,40 km/km², terdapat kenaikan 0,03 %. Jika pemerintah sebagai penyelenggara jalan menetapkan nilai SPM aksesibilitas sebesar 0,42 km/km², maka pencapaian nilai aksesibilitas sebelum jalan baru dibangun adalah $0,37/0,42 \times 100\% = 88,06\%$ dan setelah pembangunan jalan baru (3 tahun kemudian) adalah $0,42/0,45 \times 100\% = 93,33\%$. 0,42 Km/Km² adalah nilai SMP aksesibilitas yang ditetapkan, dan 93,33% adalah nilai pencapaian SPM.

Mobilitas

Mobilitas adalah ukuran kualitas pelayanan jalan yang diukur oleh kemudahan per individu masyarakat melakukan perjalanan melalui jalan untuk mencapai tujuannya. Jalan yang digunakan oleh sejumlah orang, akan dirasakan berbeda atau berkurang kemudahannya jika digunakan oleh jumlah orang yang lebih banyak. Ukuran mobilitas adalah panjang jalan dibagi oleh jumlah orang yang dilayaninya. Dalam konteks jaringan jalan, mobilitas jaringan jalan dievaluasi dari keterhubungan antar PK dalam wilayah yang dilayani oleh jaringan jalan sesuai statusnya dan banyaknya penduduk yang harus dilayani oleh jaringan jalan tersebut. Nilai mobilitas adalah rasio antara jumlah total panjang jalan yang menghubungkan semua pusat kegiatan terhadap jumlah total penduduk yang ada dalam wilayah yang harus dilayani jaringan jalan sesuai dengan statusnya, dinyatakan dengan satuan Km/(10 000 jiwa).

Dalam contoh di atas, jika jumlah penduduk dalam wilayah yang dilayani oleh jaringan jalan tersebut adalah 15 000 jiwa, maka nilai mobilitas jaringan jalan sebelum pembangunan jalan baru adalah $45\text{km}/15000 \text{ jiwa} = 30,00\text{km}/(10000\text{jiwa})$. Tiga tahun kemudian, jika pertumbuhan penduduk 2% per tahun, maka populasinya menjadi 15 918 jiwa, maka nilai mobilitas 3 tahun berikutnya adalah $30,15\text{km}/(10000 \text{ jiwa})$, terdapat kenaikan 0,15 Km/10000 jiwa.

Pencapaian nilai mobilitas dinyatakan oleh persentase pencapaian nilai mobilitas pada akhir tahun pencapaian SPM terhadap angka mobilitas yang ditentukan. Dalam contoh di atas, nilai mobilitas pada kondisi awal adalah $30\text{km}/(10000\text{jiwa})$. Nilai mobilitas 3 tahun kemudian adalah $30,15\text{km}/(10000 \text{ jiwa})$. Jika pemerintah sebagai penyelenggara jalan menentukan SPM mobilitas sebesar 32 km/(10000 jiwa), maka pencapaian nilai SMP mobilitas pada tahun awal adalah $30/32 \times 100\% = 93,75\%$, dan tiga tahun kemudian, jika jalan telah selesai dibangun dan dioperasikan, maka nilai pencapaian SPM mobilitas adalah $30,15/32 \times 100\% = 94,22\%$.

Keselamatan

Keselamatan dalam konteks pelayanan adalah keselamatan pengguna jalan melakukan perjalanan melalui jalan dengan segala unsur pembentuknya, yaitu pengguna jalan, kendaraan (sarana), dan jalan dengan kelengkapannya (bangunan pelengkap dan perlengkapan jalan), serta lingkungan jalan. Keselamatan dalam konteks pelayanan jalan meliputi segala bentuk fisik jalan yang berpadu memberikan pelayanan kepada pengguna jalan sehingga pengguna jalan dapat melakukan perjalanan dengan selamat. Memperhatikan kaidah-kaidah yang digunakan dalam proses perencanaan teknis jalan yang hasilnya didokumentasikan dalam dokumen rencana teknis jalan, azas yang dianut adalah keselamatan, efisiensi (optimasi dari perwujudan jalan dengan kecepatan rencana yang tinggi dengan biaya yang rendah), dan kenyamanan. Azas keselamatan selalu diutamakan, sebagai contoh, lebar lajur lalu lintas 3,50 m ditetapkan agar kendaraan-kendaraan yang berjalan dapat beriringan dengan teratur dalam kecepatan tertentu dengan selamat (*safe*), jalan yang lebih lebar (lebih mahal) cenderung mempengaruhi ketidak teraturan keberiringan kendaraan dalam satu alur jalan, sementara jalan sempit (lebih murah) cenderung menyebabkan kendaraan melambat atau keluar lajur yang bisa membahayakan kendaraan tersebut. Keberadaan bahu sebagai fasilitas berhenti sementara, mengamankan kendaraan yang berhenti tersebut dari kendaraan yang berjalan dibelakangnya. Dengan demikian parameter-parameter perencanaan, azas dasarnya adalah memberikan keselamatan bagi pengguna jalan dan ini dipakai sebagai parameter kinerja keselamatan jalan. Suatu ruas jalan akan disebut memenuhi SPM keselamatan jika jalan tersebut dibangun sesuai dengan rencana teknisnya sehingga layak untuk dioperasikan kepada umum.

Keselamatan untuk jaringan jalan sebagaimana dimaksud dalam PP No.34 Tahun 2006 merupakan pemenuhan kondisi fisik ruas jalan yang menghubungkan pusat kegiatan dalam wilayah yang dilayani oleh jaringan jalan terhadap dua hal: 1) Parameter perencanaan teknis jalan sebagaimana termuat di dalam

dokumen rencana teknis dari ruas-ruas jalan yang bersangkutan; dan 2) Persyaratan teknis dan administrasi Laik Fungsi Jalan (LFJ), yang penetapannya diatur oleh Permen PU No.11 Tahun 2010 (Kementerian Pekerjaan Umum, 2010a) tentang Tatacara dan Persyaratan LFJ untuk jalan umum.

Persyaratan pemenuhan LFJ meliputi aspek teknis dan aspek administratif. Aspek teknis meliputi 6 syarat: 1) teknis geometrik jalan; 2) teknis struktur perkerasan jalan; 3) teknis struktur bangunan pelengkap jalan; 4) teknis pemanfaatan bagian-bagian jalan yang diatur oleh Permen PU No.20 Tahun 2010 (Kementerian Pekerjaan Umum, 2010b); 5) teknis penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu-lintas meliputi pemenuhan terhadap kebutuhan alat-alat manajemen dan rekayasa lalu-lintas yang berwujud petunjuk, perintah, dan larangan dalam berlalu-lintas; dan 6) teknis perlengkapan jalan meliputi pemenuhan terhadap spesifikasi teknis konstruksi alat-alat manajemen dan rekayasa lalu-lintas yang diatur oleh KM 60 dan 61 (Kementerian Perhubungan, 1993a, 1993b). Keenam syarat teknis tersebut, seluruhnya mengacu kepada ketentuan persyaratan teknis jalan (PTJ) yang berlaku. Ketentuan PTJ yang sesuai dengan PP No.34 Tahun 2006 masih belum diberlakukan, sehingga ketentuan yang berlaku selama ini masih bisa diacu. PTJ ini merupakan ukuran-ukuran baku tentang teknis jalan yang menjadi ketentuan dasar bagi pembangunan jalan.

Aspek administratif melingkupi 6 syarat kelengkapan dokumen teknis: 1) penetapan petunjuk, perintah, dan larangan dalam pengaturan lalu-lintas bagi semua perlengkapan jalan (sesuai dengan Kementerian Perhubungan, 1993a, 1993b), 2) penetapan status jalan, 3) penetapan kelas jalan, 4) penetapan kepemilikan tanah jalan, 5) dokumen leger jalan, dan 6) dokumen AMDAL (sesuai Republik Indonesia, 1999a).

Secara ringkas, jaringan jalan yang memenuhi SPM keselamatan adalah jaringan jalan yang ruas-ruasnya dibangun sesuai dengan rencananya dan laik dioperasikan kepada umum serta memiliki dokumen teknis lengkap

yang menjamin kejelasan hukum bagi pengoperasian jalan tersebut.

Pencapaian keselamatan jaringan jalan dinyatakan oleh persentase ruas-ruas jalan yang memenuhi kriteria keselamatan sebagaimana diuraikan di atas, terhadap jumlah total ruas jalan yang melayani wilayah tersebut pada tahun yang ditargetkan. Seyogiannya SPM keselamatan jalan selalu 100%, artinya bahwa setiap ruas jalan dalam jaringan jalan selalu sesuai dengan rencana teknisnya dan layak dioperasikan kepada umum, tetapi selama waktu pelayanannya, beberapa bagian fisik jalan ada yang mengalami “penurunan” kehandalan karena penggunaan jalan sehingga pemenuhan terhadap SPM keselamatan yang ditetapkan dapat menurun. Hal ini menjadi dasar dilakukannya pemeliharaan sebagaimana diungkapkan dalam Pasal 30 ayat (1) huruf b. UU No.38 Tahun 2004 tentang Jalan (Republik Indonesia, 2009) yang dicuplik di bagian pendahuluan makalah ini.

Sebagai contoh, jika ruas yang menghubungkan PK7 dan PK5 adalah jalan yang mengalami kerusakan sehingga lebar jalur lalu lintas efektif hanya 4 m dan tidak sesuai lagi dengan kondisi yang direncanakan atau kurang laik untuk dilalui kendaraan, maka ruas jalan tersebut tidak memenuhi SPM keselamatan. Nilai pencapaian SPM keselamatan jaringan jalan adalah $42/45 \times 100\%$, yaitu 93,33%. Jika tiga tahun kemudian seluruh jalan sudah diperbaiki dan memenuhi syarat teknis sesuai rencananya serta syarat LFJ, maka nilai pencapaian SPM keselamatan adalah 100%.

Untuk memudahkan pelaksanaan penilaian SPM keselamatan, penyelenggara jalan berkewajiban menyiapkan dokumen rencana teknis jalan. Jika tidak tersedia, dapat digunakan PTJ yang berlaku.

SPM Ruas Jalan

SPM Ruas Jalan yang memiliki dua indikator kinerja, yaitu 1) Kondisi jalan; dan 2) Kecepatan.

Kondisi Jalan

Kondisi jalan merupakan resultante dari seluruh konstruksi jalan mulai dari *subgrade*, pondasi jalan, lapis perkerasan jalan, sampai ke lapis permukaan jalan. Jalan yang lapis bawahnya tidak mantap, cenderung tidak rata. Jalan yang rata diindikasikan memiliki konstruksi yang baik. SPM Kondisi jalan diukur dari kondisi kerataan permukaan perkerasan jalan yang harus dicapai sesuai dengan Persyaratan Teknis yang ditentukan. Kondisi kerataan permukaan jalan dinyatakan dengan nilai IRI yang dapat diukur menggunakan alat ukur *Roughometer* NAASRA. Disamping itu, kondisi jalan dapat dievaluasi secara visual dengan hasil nilai *Road Condition Index* (RCI). Tabel 3 dicuplik dari draft PTJ, dapat dipertimbangkan sebagai ukuran kondisi jalan berdasarkan IRI atau RCI.

Suatu ruas jalan dinyatakan memenuhi SPM kondisi jalan jika nilai IRI lebih kecil dari yang disyaratkan dalam Tabel 3 di atas atau memiliki nilai RCI yang paling rendah Sedang. Pencapaian nilai SPM kondisi jalan untuk suatu ruas jalan hanya ada 2 pilihan: 1) memenuhi SPM kondisi jalan dan disebut pencapaian SPM kondisi jalan 100%; dan 2) tidak memenuhi SPM kondisi jalan atau disebut pencapaian SPM kondisi jalan 0%.

Tabel 3. PTJ untuk kerataan permukaan perkerasan, dinyatakan oleh IRI atau RCI

No.	Spesifikasi penyediaan prasarana jalan	IRI paling besar, m/km	RCI
1	Jalan Raya	6,00	Baik s.d. Sedang
2	Jalan Sedang	8,00	Baik s.d. Sedang
3	Jalan kecil	10,00	Baik s.d. Sedang

Kecepatan

Yang dimaksud kecepatan sebagai indikator SPM dalam PP No.34 Tahun 2006 adalah kondisi fisik dan geometrik jalan yang terbangun sedemikian sehingga jalan dapat dilalui kendaraan dengan selamat dengan

kecepatan yang sama dengan kecepatan rencana ruas jalan tersebut. Kecepatan rencana ruas jalan tersebut sesuai dengan kecepatan rencana ruas jalan yang ada dalam dokumen teknis jalan yang bersangkutan. Kecepatan rencana ruas jalan, jika tidak ditetapkan dalam dokumen rencana teknis atau tidak ada informasi yang tersedia tentang kecepatan rencana suatu ruas jalan, maka penetapan kecepatan rencana bagi ruas jalan yang ada dapat mengacu kepada kecepatan rencana ruas jalan sesuai PTJ yang berlaku.

Suatu ruas jalan dikategorikan memenuhi SPM kecepatan, jika ruas jalan terbangun dapat dilalui kendaraan dengan kecepatan sesuai dengan kecepatan rencana ruas jalan tersebut. Pencapaian SPM kecepatan untuk suatu ruas jalan hanya ada 2 pilihan: 1) memenuhi SPM kecepatan yang berarti pencapaian SPM kecepatan 100%; atau 2) tidak memenuhi SPM kecepatan yang berarti pencapaian SPM kecepatan 0%.

Dalam contoh diatas, jika seluruh ruas jalan yang menghubungkan semua PK dibangun dengan geometrik yang meliputi alinemen horizontal, alinemen vertikal, dan potongan melintangnya sesuai dengan kecepatan rencana, maka secara teori ruas-ruas jalan tersebut dapat dilalui oleh kendaraan dengan kecepatan rencananya. Untuk mengukur hal ini, lakukan uji kecepatan bebas pada setiap ruas. Kecepatan bebas dalam hal ini adalah kecepatan yang dipilih pengemudi untuk menjalankan kendaraannya pada kondisi lalu lintas yang lengang dan cuaca yang baik. Jika pengemudi dapat menjalankan kendaraan ujinya dengan rasa aman pada kecepatan yang sesuai dengan kecepatan rencana, maka ruas jalan tersebut dikategorikan memenuhi SPM jalan Tabel 4. Resume contoh nilai SPM.

dan pencapaian SPM kecepatannya adalah 100%.

Resume contoh SPM

Dari contoh perhitungan SPM dimuka, jika kondisi jalan seluruhnya baik kecuali ruas PK7-PK4 yang kurang baik, dan semua ruas dapat dilalui dengan kecepatan kendaraan sesuai rencananya, maka nilai keseluruhan SPM sebelum pembangunan jalan baru dan sesudah pembangunan jalan baru, dapat dilihat pada Tabel 4.

METODOLOGI PENETAPAN SPM JALAN

Metodologi untuk menetapkan SPM jalan kabupaten, diawali dengan pengumpulan data mengenai luas wilayah beserta PK-PK yang ada dalam wilayah, kondisi jaringan jalan dan ruas-ruas jalan yang ada dalam setiap wilayah serta fungsinya yang menghubungkan PK-PK, dan jumlah penduduk serta pertumbuhannya. Disamping itu, data kondisi ruas-ruas jalan dalam wilayah serta kondisi geometrik jalannya juga diidentifikasi. Data tersebut dipakai sebagai dasar untuk menetapkan indikator kinerja pelayanan jalan eksisting yang meliputi aksesibilitas, mobilitas, keselamatan, kondisi jalan dan kecepatan. Indikator tersebut meliputi seluruh jalan-jalan yang termasuk dalam jalan daerah yang akan ditetapkan SPM jalannya. Berdasarkan distribusi nilai-nilai SPM jalan eksisting, dilakukan analisis untuk menetapkan nilai SPM daerah yang berupa SPM jalan eksisting dan SPM jalan yang akan dicapai pada tahun 2014. Pertimbangan untuk penetapannya didasarkan atas kondisi rata-rata dan kemungkinan pencapaiannya.

No.	Indikator SPM jalan	Nilai SPM sebelum pembangunan jalan	Nilai SPM sesudah pembangunan jalan
Jaringan jalan			
1	Aksesibilitas	88,06%	93,33%
2	Mobilitas	93,75%	94,22%
3	Keselamatan	93,33%	100%
Ruas Jalan			
4	Kondisi jalan	91,11%	100%
5	Keselamatan	100%	100%

Data untuk mendukung penetapan SPM jalan eksisting, secara ideal perlu diukur langsung dilapangan agar penetapannya menjadi akurat, tetapi dapat juga digunakan data sekunder yang terkini dan tersedia untuk menetapkan SPM jalan eksisting. Dalam penetapan nilai SPM jalan kabupaten/kota diambil data sekunder yang siap, yaitu data dari *Integrated Road Manajemen System* (IRMS) yang ada di Direktorat Jenderal Bina Marga.

HASIL DAN ANALISIS SPM UNTUK JALAN DAERAH

Permen PU No.14 Tahun 2010 tentang SPM bidang Pekerjaan Umum dan Penataan ruang (Republik Indonesia 2, 2010) menetapkan nilai SPM jalan kabupaten/kota sebagaimana ditunjukkan dalam Tabel 5. Format SPM yang diseragamkan meliputi 3 hal yaitu 1) Jenis pelayanan dasar, 2) SPM yang dinyatakan oleh indikator dan persentase pencapaian, 3) batas waktu pencapaian, dan 4) pelaksana SPM tersebut.

Nilai SPM aksesibilitas 100% menunjukkan bahwa semua PK di tingkat Kabupaten/Kota telah terhubung dan ini akan dicapai oleh seluruh pemerintah kabupaten/kota pada tahun 2014. PK di wilayah kabupaten/kota terdiri dari Ibu kota kabupaten/kota itu sendiri, ibukota (atau pusat) kecamatan, PK di lingkungan kabupaten/kota, PK Desa, PK lingkungan Desa, PK Permukiman, dan PK di lingkungan Permukiman. Kondisi dewasa ini, PK-PK tersebut pada umumnya telah terhubung oleh jalan kecuali diperkirakan di wilayah yang terpencil atau di pedalaman atau di wilayah yang belum terbangun seperti di wilayah Papua yang memiliki luas wilayah terbesar tetapi panjang jalan tersedikit. Dengan asumsi keterhubungan tersebut, kecuali saat ini (2010) ada beberapa PK yang belum terhubung, nilai SPM aksesibilitas pada tahun 2014 adalah 100% yang menunjukkan bahwa semua PK di daerah kabupaten/kota telah terhubung oleh

jalan, terlepas dari apapun kondisinya (karena dinilai oleh indikator kinerja jalan yang lain).

Nilai SPM Mobilitas 100% menunjukkan ruas-ruas jalan yang telah menghubungkan pusat-pusat kegiatan yang melayani jumlah penduduk tertentu telah mencapai rasio yang ditetapkan pemerintah sebagai dasar SPM mobilitas. Nilai SPM mobilitas tersebut ditunjukkan dalam Tabel 6 (dikutip dari Lampiran II Permen PU No.14 Tahun 2010). Sebagai contoh, suatu wilayah seluas 1000km² dengan populasi 6 juta jiwa (termasuk padat), sesuai Tabel 6 memiliki SPM mobilitas sebesar 2 km/10000jiwa (katagori V). Jaringan jalan dalam wilayah tersebut dikategorikan memenuhi SPM mobilitas jika memiliki total panjang jalan minimal 2 (km/10000 jiwa) x (6 juta jiwa) km, yaitu 1200 km. Jika populasi dalam wilayah tersebut hanya 900 jiwa (sangat tidak padat), maka nilai SPM mobilitasnya adalah 18,50 km/10000 jiwa (katagori I). Untuk kondisi ini, jaringan jalan dikategorikan memenuhi SPM mobilitas jika memiliki total panjang jalan minimal 16,65 km, jauh lebih pendek dari yang berpenduduk 6 juta. Dua contoh di atas, terlihat bahwa SPM mobilitas adalah ukuran pelayanan jalan bagi wilayah, semangkin padat penduduknya semakin panjang kebutuhan jalannya.

Nilai SPM keselamatan 60% menunjukkan bahwa 60% dari seluruh ruas-ruas jalan di wilayah kabupaten dan kota telah dibangun sesuai dengan rencananya dan telah memenuhi persyaratan LFJ secara teknis dan administrasi (Iskandar H. dan H. Darmansyah, 2011). Nilai 60% ini dilatarbelakangi oleh kemantapan kondisi jalan rata-rata pada tahun 2009 yang dilaporkan mencapai nilai 51,9% dan diharapkan dalam 5 tahun berikutnya (2014) dapat mencapai 60%.

Nilai SPM Kondisi jalan 60% menunjukkan bahwa 60% dari seluruh ruas-ruas jalan yang ada di wilayah kabupaten dan kota memiliki kondisi kerataan yang sesuai dengan syarat SPM kerataan jalan (Tabel 3). Nilai 60% inipun dilatarbelakangi oleh laporan kemantapan kondisi jalan yang mencapai 51,9% seperti diatas.

Tabel 5. SPM Jalan Kabupaten/Kota

Jenis pelayanan dasar		SPM Jalan		Batas waktu pencapaian	Pelaksana
		Indikator	Nilai		
Jaringan jalan	Aksesibilitas	Tersedianya jalan yang menghubungkan PK-PK dalam wilayah kabupaten/kota.	100 %	2014	Pemerintah kabupaten/ kota
	Mobilitas	Tersedianya jalan yang memudahkan masyarakat per individu melakukan perjalanan.	100 %	2014	Pemerintah kabupaten/ kota
	Keselamatan	Tersedianya jalan yang menja-min pengguna jalan berkendara dengan selamat.	60 %	2014	Pemerintah kabupaten/ kota
Ruas Jalan	Kondisi jalan	Tersedianya jalan yang menjamin kendaraan dapat berjalan dengan selamat dan nyaman.	60 %	2014	Pemerintah kabupaten/ kota
	Kecepatan	Tersedianya jalan yang menjamin perjalanan dapat dilakukan sesuai dengan kecepatan rencana.	60 %	2014	Pemerintah kabupaten/ kota

Tabel 6. Nilai SPM Mobilitas untuk jalan kabupaten/kota yang ditetapkan.

Kategori	Kerapatan Penduduk (KP), jiwa/km ²	Angka SPM Mobilitas, km/10.000 jiwa
I	< 100	18,50
II	100 ≤ KP < 500	11,00
III	500 ≤ KP < 1000	5,00
IV	1000 ≤ KP < 5000	3,00
V	≥ 5000	2,00

Tabel 7. Format laporan pelayanan jalan berdasarkan pencapaian SPM jalan.

Pulau	Pencapaian SPM Jaringan jalan			Pencapaian SPM Ruas Jalan	
	Aksesibilitas	Mobilitas	Keselamatan	Kondisi	Kecepatan
Sumatera					
Jawa					
Kalimantan					
Bali, Maluku, NT	Persentase pencapaian SPM aksesibilitas per pulau	Persentase pencapaian SPM mobilitas per pulau	Prosentase pencapaian SPM keselamatan jalan per pulau	Persentase pencapaian SPM kondisi jalan per pulau	Persentase pencapaian SPM kecepatan per pulau
Sulawesi					
Papua					
Rata-rata seluruh Indonesia					

Nilai SPM kecepatan 60% menunjukkan bahwa 60% dari seluruh ruas jalan yang ada di wilayah kabupaten/kota dibangun sesuai dengan rencana geometrik jalannya sehingga dapat dilalui kendaraan dengan aman pada kecepatan sesuai dengan kecepatan rencananya. Nilai 60% ini dilatar-belakangi oleh pencapaian kemandapan kondisi jalan seperti diungkapkan untuk SPM keselamatan dan SPM kondisi jalan.

PEMBAHASAN

Ukuran pelayanan jalan yang selama ini digunakan, dinyatakan dalam tingkat

kemandapan suatu jalan dan memakai indikator kondisi jalan atau khususnya kondisi kerataan permukaan perkerasan jalan untuk pelayanan volume lalu lintas tertentu dan lebar jalur lalu lintas serta bahu jalan tertentu. Sedangkan pelayanan yang dirumuskan melalui SPM jalan meliputi ukuran pelayanan yang lebih luas, tidak hanya kondisi perkerasan jalan, tetapi juga aksesibilitas, mobilitas, keselamatan jalan, kondisi jalan, dan geometrik jalan yang direpresentasikan oleh kecepatan. Dengan SPM ini, maka ukuran kondisi pelayan jalan, misalnya dalam contoh di muka untuk jalan nasional pada tahun 2008, akan diungkapkan lebih detail seperti ditunjukkan dalam Tabel 7.

Format dan informasi ukuran pelayanannya berubah dari sebelumnya.

Terlihat bahwa kemajuan pembangunan jalan dinyatakan melalui data pencapaian SPM jalan yang dievaluasi dan diumumkan setiap tahun. Jika ini terlaksana, adalah suatu perubahan dalam penyelenggaraan jalan karena kinerja pembangunan jalan diungkapkan lebih terukur dengan menggunakan ukuran indikator kinerja SPM jalan yang lebih detail dari sebelumnya. Penerapan SPM jalan memungkinkan masyarakat mengetahui lebih detail tentang kondisi jalan yang juga mencerminkan kinerja pemerintah. Dengan demikian, amanat UU No.38 Tahun 2004 tentang jalan, khususnya mengenai SPM jalan dan umumnya mengenai pelaksanaan *good governance* (azas akuntabilitas dan transparansi), terlaksana tahap demi tahap. Penetapan SPM jalan kabupaten/kota dilatarbelakangi oleh pencapaian pembangunan jalan, baik yang telah dirasakan manfaatnya oleh masyarakat maupun yang dilaporkan dengan angka-angka berupa pencapaian kemandapan jalan. Nilai SPM tahun 2014 yang harus dicapai seperti ditunjukkan dalam Tabel 5, berada sedikit diatas kondisi rata-rata pencapaian dewasa ini yang masih harus diupayakan dalam 4 tahun kedepan.

Kondisi rata-rata mengandung arti bahwa kondisi keseluruhan jalan-jalan kabupaten/kota 50% diatas rata-rata (mantap dan mantap sedang) dan 50% dibawah rata-rata atau kurang mantap. Pada saat ditetapkan sedikit diatas rata-rata yaitu 60%, mengandung arti paling tidak ada 50% dari seluruh jalan kabupaten/kota yang harus diupayakan meningkat mencapai kondisi paling rendah mantap sedang, dan dari prosentase ini perlu ada yang harus mengusahakan "besar" karena kemandapannya terlalu rendah dan ada yang hanya mengupayakan "sedikit" karena kemandapannya sudah "agak" baik. Kondisi ini perlu disikapi secara bijak sesuai dengan kemampuan daerah dalam mencapai SPM jalan.

Secara keseluruhan, pemahaman nilai SPM jalan di atas secara pelayanan adalah bahwa seyogianya dewasa ini setiap PK di wilayah kabupaten/kota telah terhubung

oleh jalan dan setiap warga dapat melakukan perjalanan dari PK dimana dia berada ke PK yang diinginkan dengan selamat kemanapun di wilayah negeri ini, sekalipun perjalanan tersebut belum secepat dan nyaman yang diharapkan, karena kualitas pelayanan kenyamanan baru dapat diwujudkan 60%.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Dari uraian di atas, dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

1. UU No.38 Tahun 2004 berikut PP No.34 Tahun 2006 tentang jalan mengamanatkan prioritas pembangunan jalan untuk mencapai dan mempertahankan SPM jalan sesuai dengan nilai SPM yang ditetapkan sehingga cara menyatakan keberhasilan penyelenggaraan jalan berubah dari pola pencapaian menggunakan model kemandapan jalan menjadi pencapaian SPM jalan.
2. SPM jalan meliputi dua hal yaitu SPM Jaringan jalan dan SPM ruas jalan. SPM jaringan jalan diukur berdasarkan tiga indikator kinerja, yaitu aksesibilitas, mobilitas, dan keselamatan; dan SPM ruas jalan diukur berdasarkan dua indikator kinerja, yaitu kondisi jalan dan kecepatan.
3. SPM jalan kabupaten/kota yang telah ditetapkan melalui Permen PU No.14 Tahun 2010 dilandasi oleh kondisi pencapaian penyelenggaraan jalan dewasa ini sehingga target pada tahun 2014 dapat dicapai dengan upaya yang selama ini telah dilakukan.

Saran

SPM jalan untuk jalan umum, khususnya SPM jalan kabupaten/kota, agar disosialisasikan lebih intensif kepada semua pemangku kepentingan sehingga difahami oleh para penyelenggara jalan dan agar kebijakan ini dapat dilaksanakan segera melalui program-program pembangunan jalan tahunan.

Untuk penyelenggara jalan kabupaten/kota yang memiliki nilai kemandapan jalannya yang sangat rendah, sehingga sangat

membutuhkan usaha yang berat untuk mencapai nilai SPM, agar mendapat perhatian khusus dan jika mungkin bantuan dalam merumuskan pencapaian SPM jalannya.

Nilai SPM jalan kabupaten kota, khususnya untuk indikator keselamatan, kondisi, dan kecepatan didasarkan atas kondisi kemantapan rata-rata sehingga perlu disikapi lebih bijak untuk wilayah kabupaten/kota yang kondisi kemantapan jalannya sangat rendah dan kemampuan pembiayaannya terbatas, karena diperlukan upaya yang besar untuk mencapai SPM jalannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah. 2001. Keputusan Menteri Kimpraswil no. 534/KPTS/M/2001 tentang *Pedoman Pemerintah SPM bidang penataan ruang, Perumahan dan Permukiman dan Pekerjaan Umum*. Jakarta Departemen Kimpraswil.
- Iskandar, H. dan H. Darmansyah. 2011. Laik fungsi jalan untuk jalan umum. *Kolokium Pusjatan*. 16-17 Juni 2011. Bandung: Pusjatan.
- Kementerian Pekerjaan Umum. 2010a. Peraturan Menteri PU No.11 Tahun 2010 tentang *Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum.
- Kementerian Pekerjaan Umum. 2010b. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 20 Tahun 2010 tentang *Pedoman Pemanfaatan dan Penggunaan Bagian-Bagian Jalan*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum.
- Kementerian Pekerjaan Umum. 2010c. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 14 Tahun 2010 tentang *SPM Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum.
- Kementerian Perhubungan.1993a. Keputusan Menteri Perhubungan No. 60 Tahun 1993 tentang *Rambu-rambu Lalu Lintas*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Kementerian Perhubungan.1993b. Keputusan Menteri Perhubungan No. 61 Tahun 1993 tentang *Marka Jalan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan
- Osborne, David dan Peter Plastrik. 1997. *Banishing Bureaucracy: The Five Strategies for Reinventing Government*. Reading: Addison-Wesley.
- Osborne, David and Ted Gaebler. 1992. *Reinventing Government: How The Entrepreneurial Spirit is Transforming The Public Sector*. Reading: Addison-Wesley.
- Republik Indonesia. 2009. *UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum.
- Republik Indonesia. 2007. *PP No.38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintah Daerah Provinsi dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota*. Jakarta: Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia.
- Republik Indonesia. 2006. Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang *Jalan*. Jakarta: Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia.
- Republik Indonesia. 2004. Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang *Jalan*. Jakarta: Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia.
- Republik Indonesia. 1999a. Peraturan Pemerintah No. 27 tahun 1999 tentang *Analisa Mengenai Dampak Lingkungan Hidup*. Jakarta: Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia.
- Republik Indonesia. 1999b. Instruksi Presiden No. 7 Tahun 1999 tentang Laporan Akuntabilitas Kinerja Institusi Pemerintah. Jakarta: Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia.
- Republik Indonesia. 1999c. Undang-Undang No. 28 Tahun 1999 tentang *Penyelenggaraan Pemerintahan yang Bersih*. Jakarta: Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia.
- Republik Indonesia. 1985. Peraturan Pemerintah No. 26 Tahun 1985 tentang

- jalan*. Jakarta: Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia.
- Republik Indonesia. 1980. Undang-Undang No. 13 Tahun 1980 tentang *jalan*. Jakarta: Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia.
- Tjokroamidjojo, Bintoro. 2001. *Good governance (paradigm baru manajemen pembangunan)*. Jakarta: LAN.
- Tjokroamidjojo, Bintoro. 2003. *Reformasi nasional penyelenggaraan good governance dan perwujudan masyarakat madani*. Jakarta: LAN.