# IMPLEMENTASI LAIK FUNGSI JALAN

oleh

AGUS BARI SAILENDRA

FIRMAN

PUSLITBANG

JALAN DAN JEMBATAN

2014

**IMPLEMENTASI LAIK FUNGSI JALAN**

**Penulis**
Agus Bari Sailendra
Firman

Cetakan Ke-1 Desember 2014


**ISBN**
978-602-264-117-9

**Kode Kegiatan**
2432.001.017

**Koordinator Penelitian**
Ir. IGW. Samsi Gunarta, M.Appl.Sc
Puslitbang Jalan Dan Jembatan

**Editor**
Prof. DR. Ir. Budi Hartanto, M.Sc

**Layout dan Design**
Gifran Muhammad Asri
Rilies Kelviana

**Penerbit**
Kementerian Pekerjaan Umum
Badan Penelitian dan Pengembangan
Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan

**Dicetak oleh**
CV ADIKA (Anggota IKAPI)

**Pemesanan**
Perpustakaan Puslitbang
Jalan dan Jembatan
info@pusjatan.pu.go.id

**KEANGGOTAAN SUB TIM TEKNIS BALAI TEKNIK LALU LINTAS DAN LINGKUNGAN JALAN**

**Ketua**
Ir. Agus Bari Sailendra, MT

**Sekretaris**
Ir. Nanny Kusminingrum

**Anggota**
Ir. Gandhi Harahap, M.Eng.Sc
DR. Ir. IF. Poernomosidhi, M.Sc
DR. Ir. Hikmat Iskandar, M.Sc
Dr. Ir. Dadang Mohammad, M.Sc
Dr. Ir. Tri Basuki J, M.Sc
Dr. Ir. Sri Hendarto, M.Sc
Prof. Dr. Ir. Budi Hartanto, M.Sc



Naskah ini disusun dengan sumber dana APBN Kementerian Pekerjaan Umum Tahun 2014, pada paket pekerjaan Evaluasi Pelaksanaan Laik Fungsi Jalan Nasional DIPA Puslitbang Jalan dan Jembatan. 

# PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN JALAN DAN JEMBATAN

Pusat Litbang Jalan dan Jembatan (Pusjatan) adalah lembaga riset yang berada di bawah Badan Litbang Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia. Lembaga ini memiliki peranan yang sangat strategis di dalam mendukung tugas dan fungsi Kementerian Pekerjaan Umum dalam menyelenggrakan jalan di Indonesia. Sebagai lembaga riset, Pusjatan memiliki visi sebagai lembaga penelitian dan pengembangan yang terkemuka dan terpercaya, dalam menyediakan jasa keahlian dan teknologi bidang jalan dan jembatan yang berkelanjutan, dan dengan misi sebagai berikut:

**-1-**

**Meneliti dan mengembangkan teknologi bidang jalan dan jembatan yang inovatif, aplikatif, dan berdaya saing,**

**-2-**

**Memberikan pelayanan teknologi dalam rangka mewujudkan jalan dan jembatan yang handal, dan**

**-3-**

**Menyebar luaskan dan mendorong penerapan hasil penelitian dan pengembangan bidang jalan dan jembatan.**

Pusjatan memfokuskan dukungan kepada penyelenggara jalan di Indonesia, melalui penyelenggaran litbang terapan untuk menghasilkan inovasi teknologi bidang jalan dan jembatan yang bermuara pada standar, pedoman, dan manual. Selain itu, Pusjatan mengemban misi untuk melakukan advis teknik, pendampingan teknologi, dan alih teknologi yang memungkinkan infrastruktur Indonesia menggunakan teknologi yang tepat guna. Kemudian Pusjatan memiliki fungsi untuk memastikan keberlanjutan keahlian, pengembangan inovasi, dan nilai-nilai baru dalam pengembangan infrastruktur.

# Prakata

Atas rahmat Tuhan Yang Maha Esa dan didasarkan keinginan yang luhur dalam memenuhi target pencapaian untuk menyelesaikan 'Naskah Ilmiah mengenai Studi Evaluasi Pelaksanaan Laik Fungsi Jalan Nasional' dengan nomor kode kegiatan 2432.001.006. Tim Studi telah merampungkan Naskah Ilmiah tersebut dengan memperhatikan norma-norma dan kaidah mengenai penyusunan dan pembuatan Naskah Ilmiah.

Adapun target pencapaian yang telah dihasilkan adalah mengenai penyusunan potensi dan permasalahan terhadap pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan Nasional termasuk strategi perbaikan di dalam pelaksanaan Laik Fungsi Jalan. Penyusunan potensi dan permasalahan tersebut tidak terlepas dari masukan para pihak penyelenggara program Laik Fungsi Jalan khususnya Jalan Nasional yang diwakili oleh Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional.

Penyusunan Naskah Ilmiah ini diharapkan dapat mendorong terselenggaranya Pelaksanaan Laik Fungsi Jalan yang dapat mewujudkan jaringan jalan yang aman, nyaman, dan lebih berkeselamatan. Ada beberapa aspek yang menjadi tinjauan di dalam kegiatan studi evaluasi pelaksanaan Laik Fungsi, yaitu ditinjau dari aspek Sumber Daya Manusia, aspek Teknologi yang dipakai, aspek Metode yang digunakan, aspek Material yang digunakan, dan aspek pendanaan (budgeting). Dari kelima aspek tersebut, diharapkan mewakili berbagai permasalahan yang dihadapi dalam pelaksanaan Laik Fungsi Jalan di Indonesia. Naskah ilmiah ini diharapkan menjadi gerbang awal di dalam terciptanya penyelenggaraan Laik Fungsi Jalan yang sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan.

# Daftar Isi


**DAFTAR ISI** iv

**IDE DASAR** viii

**BAB 1 Pendahuluan** 1

1.1 Latar Belakang 2

1.1.1 Laik Fungsi Jalan sebagai Amanat Undang-Undang Jalan 2

1.1.2 Pemograman dan Penganggaran Penanganan Jalan 8

1.2 Tinjauan Umum Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan 13

1.3 Permasalahan Umum 15

1.4 Tujuan Evaluasi Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan Nasional 16

1.5 Lingkup dan Batasan Masalah 17

**BAB 2 Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan Nasional** 19

2.1 Hasil Pelaksanaan Program Uji Laik Fungsi Jalan 20

2.2 Dinamika Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan 22

2.2.1 Program Uji Laik Fungsi Sebagai Amanat dari Undang-Undang 22

2.2.2 Tim Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan 24

2.2.3 Pembiayaan Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan 26

2.2.4 Tahap Uji Laik Fungsi Jalan di Lapangan 27

2.2.5 Metode Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan 28

2.2.6 Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan di Lapangan 28

2.2.7 Penetapan Fokus Pengujian Uji Laik Fungsi Jalan 29

2.2.8 Tahap Penyusunan Rekomendasi Hasil Uji Laik Fungsi Jalan 30

2.2.9 Tahap Setrifikasi Laik Fungsi Jalan 30

2.2.10 Tahap Pengawasan Laik Fungsi Jalan 31

2.3 Peta Permasalahan Pelaksanaan Laik Fungsi Jalan 33

2.4 Hasil Diskusi dan Tindak Lanjut 35

**BAB 3 Persepsi terhadap Kebijakan Program Uji Laik Fungsi Jalan Nasional** 39
3.1 Persepsi Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) 40
3.2 Persepsi Masyarakat terhadap Uji Laik Fungsi Jalan 42

**BAB 4 Hasil Evaluasi Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan Nasional** 45
4.1 Analisis Program Kebijakan 46
4.2 Hasil Analisis Pelaksanaan Laik Fungsi Jalan Nasional 53
4.3 Strategi Perbaikan Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan Nasional 55
4.4 Kerangka Sistem Basis Data Uji Laik Fungsi Jalan Nasional 57
4.4.1 Umum 57
4.4.2 Perumusan Kerangka Struktur Basis Data 57
4.4.3 Struktur Basis Data 58
4.4.4 Relasional Basis Data 58
4.4.5 Titik Referensi 58
4.4.6 Manajemen Jaringan Jalan 59
4.5 Proses dan Prosedur Pemutakhiran Basis Data 61

**BAB 5 Penutup** 65
5.1 Peranan Laik Fungsi Jalan 66
5.2 Kendala dan Peluang Perbaikan 67
5.3 Rekomendasi 68

**DAFTAR PUSTAKA** 71

## DAFTAR GAMBAR vi


1-1 Diagram Pendekatan Berpikir Penyusunan Program Penanganan Jaringan Jalan 3 4
1-2 Ruang Bagian Jalan–Ruang Bebas Jalan 8
2-1 Prosedur Pelaksanaan Pengujian Laik Fungsi Jalan secara Umum 25
2-2 Peta Permasalahan Program Uji Laik Fungsi Jalan 34
4-1 Kuadran SWOT Program LFJ 48
4-2 Kuadran SWOT SDM 49
4-3 Kuadran SWOT Peralatan Teknologi 49
4-4 Kuadran SWOT Metode ULFJ 50
4-5 Kuadran SWOT Material ULFJ 50
4-6 Kuadran SWOT Penganggaran ULFJ 51
4-7 Kerangka Struktur Informasi Data Basis Hasil Uji Laik Fungsi Jalan 62
4-8 Proses Pemutakhiran Data 63


## DAFTAR TABEL vi


1-1 Ruang Jalan Berdasarkan Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 dan PP 34/2006 tentang Jalan 7
3-1 Rangkuman Permasalahan mengenai Uji Laik Fungsi Jalan Nasional 40
4-1 Matriks Faktor Internal dan Eksternal 52
4-2 Matriks SWOT–Interaksi IFAS-EFAS 52

**IDE DASAR** Mendorong terselenggaranya uji laik fungsi jalan yang memenuhi ketentuan dan dilaksanakan dengan baik sehingga dapat mewujudkan kinerja jalan yang diharapkan oleh masyarakat.

UU No.38/2004 tentang jalan mengamanatkan bahwa pembangunan jalan secara umum diarahkan agar dalam pengoperasian jalan umum dilaksanakan setelah jalan tersebut memenuhi persyaratan Laik Fungsi Jalan (LFJ) secara teknis dan administrasi. Persyaratan LFJ secara umum dinyatakan dalam Peraturan Pemerintah (PP) No. 34 Tahun 2006 tentang jalan yang kemudian diperinci lagi dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum (Permen PU) No. 11 Tahun 2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan, sebagai acuan dalam pelaksanaan Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan.

Pada hakekatnya, jalan yang laik fungsi adalah jalan yang memenuhi persyaratan teknis jalan atau jalan yang terbangun/dibangun sesuai dengan standar. Hasil evaluasi Uji LFJ Nasional pada tahun 2012/2013 menunjukkan gambaran bahwa sebagian besar jalan nasional dinyatakan sebagai laik fungsi bersyarat, dan hanya sedikit jalan yang dinyatakan laik fungsi (100% sesuai persyaratan teknis jalan).

Dengan kondisi seperti itu, sejauh mana upaya dari penyelenggara jalan untuk memposisikan data hasil evaluasi Uji LFJ dijadikan sebagai bahan masukan dalam rangka perbaikan jalan khususnya dalam menyusun Program Penanganan Jalan. PP no.34/2006 menjelaskan bahwa pembangunan dan pencapaian sasaran program sangat berkaitan dengan penetapan rencana tingkat kinerja yang akan dicapai dan perkiraan biaya, sebagai kerangka penyusunan program penanganan jalan. Dalam program penanganan jaringan jalan pada dasarnya meliputi program (1) pemeliharaan, (2) peningkatan, dan (3) jalan baru. Apakah data Uji LFJ bisa menjadi basis data untuk bahan masukan bagi penetapan sasaran program yang bersifat strategis, berlanjut, dan komprehensif dengan lebih efektif dan efisien, termasuk penganggarannya? Atas dasar pertanyaan tersebut tujuan kegiatan

evaluasi pelaksanaan LFJ adalah untuk memperoleh gambaran bahwa pelaksanaan hasil Uji LFJ dapat dijadikan bahan masukan dalam penetapan program penanganan jaringan jalan yang berlandaskan harapan masyarakat dan dilakukan secara pasti dan berlanjut menuju terwujudnya seluruh ruas jaringan jalan (nasional) yang memenuhi laik fungsi jalan, sebagai jalan yang standar sehingga dapat mewujudkan sistem jaringan jalan yang aman, nyaman, selamat, dan memberikan kepastian hukum, baik bagi penyelenggara jalan maupun bagi pengguna jalan.

Untuk mendapatkan isu strategis dan keterkaitan antar strategi di dalam mewujudkan tujuan tersebut, dilakukan penilaian/pembobotan IFAS-EFAS (SWOT) yang ditinjau dari aspek SDM, teknologi, metode, material, dan *budgeting*. Bahkan, aspek Program Kebijakannya itu sendiri dilihat secara umum. Langkah-langkah strategis untuk mewujudkan Sistem Jaringan Jalan yang aman, nyaman, dan selamat, adalah Penyusunan Program Peningkatan dan Perbaikan Suatu Ruas Jalan; Sistem Peratingan Kinerja Jalan; Sistem Basis Data Terintegrasi yang dapat menyatukan seluruh data yang ada di pusat dan setiap wilayah.

Bab I

# Pendahuluan

## 1.1 LATAR BELAKANG

Sejauh mana upaya penyelenggara jalan memosisikan data hasil evaluasi uji LFJ dan dijadikan sebagai bahan masukan dalam rangka perbaikan jalan, khususnya dalam menyusun "Program Penanganan Jalan". Selain itu, hal tersebut juga dilakukan secara pasti dan berlanjut menuju terwujudnya seluruh ruas jaringan jalan (nasional) yang memenuhi laik fungsi jalan sebagai jalan yang standar sehingga dapat mewujudkan sistem jaringan jalan yang aman, nyaman, selamat, dan memberikan kepastian hukum, baik bagi penyelenggara jalan maupun bagi pengguna jalan.

### 1.1.1 Laik Fungsi Jalan Sebagai Amanat Undang-Undang Jalan

Jalan, khususnya jalan nasional menjadi urat nadi kehidupan bangsa dan negara, yang berfungsi antara lain menyalurkan pergerakan barang dan orang, secara efisien. Dewasa ini, dengan kondisi keterbatasan sumber daya yang ada, kebijakan prioritasi pada pemeliharaan dan pembangunan jaringan jalan dilaksanakan dengan pendekatan, yaitu konstruksi permukaan jalan yang diupayakan dan disiapkan sampai dengan perkerasan jalan yang berpenutup aspal (*black top*) atau disebut *bituminous pavement*. Menurut Renstra Ditjen Bina Marga (2010 - 2014), kebijakan itu kemudian ditetapkan menjadi salah satu kriteria indikator kinerja utama (IKU) dalam capaian pembangunan kebinamargaan, yang disebut dengan istilah kriteria indikator kondisi mantap. Persentase jalan nasional dengan kondisi mantap menjadi sasaran yang menggambarkan hasil-hasil utama unit kerja Ditjen Bina Marga.

Undang-Undang Nomor 38/2004 tentang Jalan (Pasal 30), menyatakan bahwa pembangunan jalan dalam konteks pengoperasiannya sebagai jalan umum dapat dinyatakan operasional jika telah memenuhi persyaratan laik fungsi secara teknis dan administratif melalui pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan (LFJ). Secara lebih detail persyaratan LFJ tersebut diperinci dalam Peraturan Pemerintah (Peraturan Pemerintah) Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Pasal 102) yang kemudian dilengkapi lebih terperinci lagi dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum (Permen PU) Nomor 11 Tahun 2010 tentang Tata Cara dan persyaratan Laik Fungsi Jalan sebagai Acuan Pelaksanaan Uji dan Evaluasi LFJ.

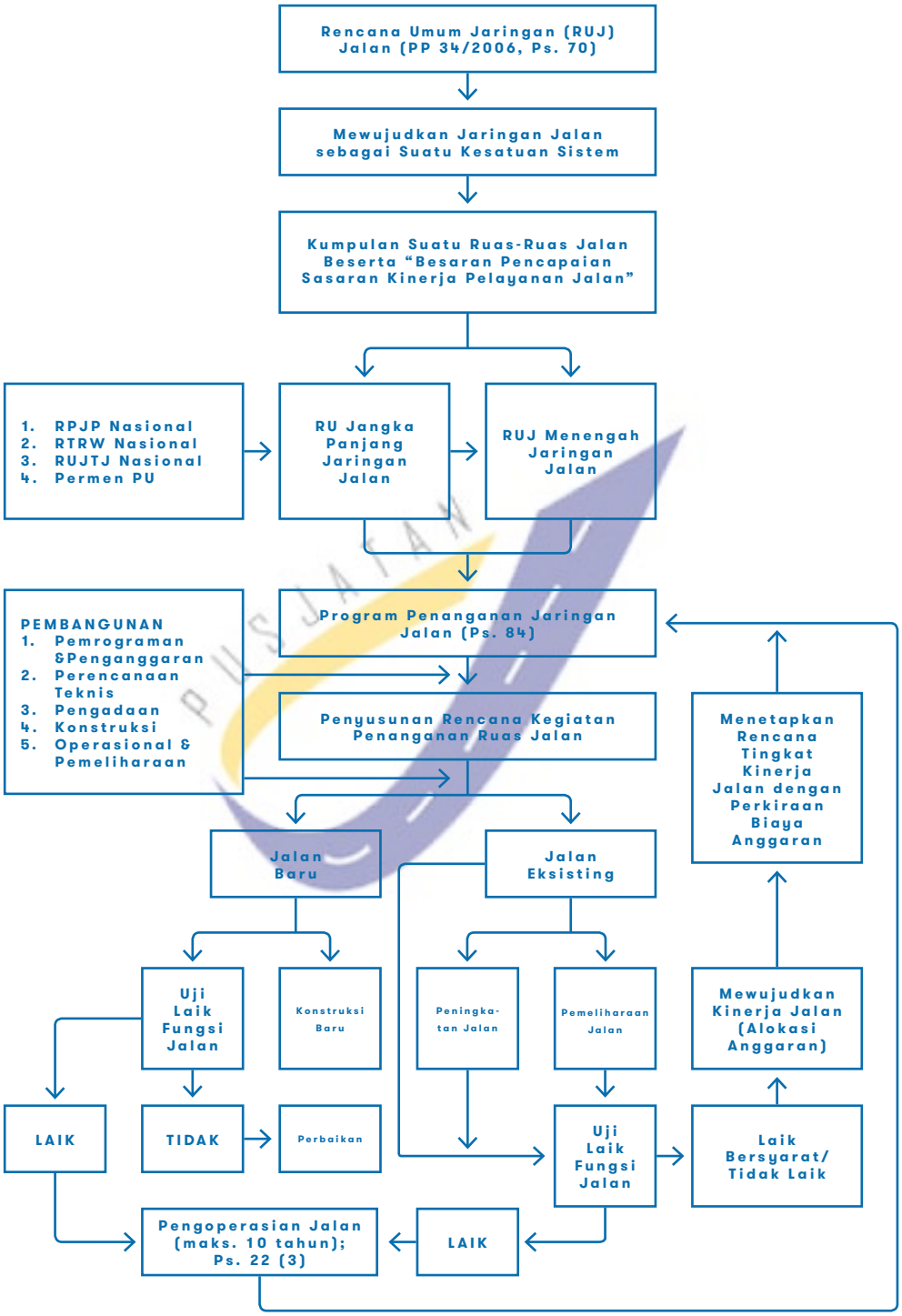
Persyaratan teknis jalan harus mengikuti aturan yang tertuang dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 19/2011. Selanjutnya, jika ruas jalan yang diuji LFJ belum memenuhi persyaratan teknis ataupun administrasi dan dengan ketentuan tertentu dapat dinyatakan untuk dioperasikan dengan status laik bersyarat. Status (sertifikasi) tersebut dinyatakan dan diartikan dengan catatan, yaitu ada batasan waktu tertentu yang sejajar dengan lamanya periode/waktu perbaikan dan data kondisi jalan laik bersyarat (bermasalah) yang perlu ditangani untuk upaya perbaikan atau penanganan jalan (bertahap) yang kemudian diwujudkan menjadi jalan yang berstatus laik.

Kondisi status laik fungsi ataupun laik bersyarat menurut ketentuan harus dipublikasikan oleh Menteri dan menjadi bagian dari kepentingan umum sebagai informasi. Dengan peraturan tersebut, masyarakat umum sangat layak untuk dapat menilai dan mengetahui kondisi status jalan yang bisa/bakal memberi rasa keselamatan, kenyamanan dan keamanan.

Pembangunan jalan menurut Peraturan Pemerintah Nomor 34/2006 Pasal 83 meliputi kegiatan pemograman dan penganggaran; perencanaan teknis; pengadaan tanah; pelaksanaan konstruksi; pengoperasian dan pemeliharaan jalan. Pemograman penanganan jaringan jalan (Pasal 84) ayat (1) merupakan penyusunan rencanan kegiatan penanganan ruas jalan yang menjadi tanggung jawab penyelenggara jalan, yang mencakup penetapan rencana tingkat kinerja yang akan dicapai serta perkiraan biaya yang diperlukan. Selanjutnya, menurut Pasal 70 dan Pasal 71, pemograman penanganan jaringan jalan merupakan turunan dari rencana umum jaringan jalan yang menggambarkan perwujudan jaringan jalan sebagai suatu sistem jaringan dan terdiri atas rencana umum jangka panjang dan rencana umum jangka menengah, yang meliputi program pemeliharaan jalan, peningkatan jalan, dan konstruksi jalan baru (Pasal 84 ayat (3)).

Gambaran dan pemahaman terhadap Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah tersebut memang secara langsung tidak menyatakan hubungan antara hasil uji (LFJ) dengan program penanganan jalan. Namun, pada prinsipnya mewujudkan/menuju jalan yang laik fungsi (memenuhi standar) adalah suatu sasaran kinerja dan merupakan amanah (kewajiban).

Penetapan kebijakan tingkat kinerja jalan (laik) sebagai sasaran program dapat dilakukan melalui masukan data hasil uji LFJ. Pemahaman status laik fungsi, baik berupa laik, tidak laik, atau laik bersyarat merupakan status jalan yang dianggap memenuhi atau tidak memenuhi kriteria teknis, ekonomi, sosial, politik, hukum, serta lingkungan, pernyataan status laik dianggap sebagai sasaran untuk mewujudkan jalan yang memenuhi persyaratan teknis dan administrasi, serta sekaligus menuju jalan yang memenuhi standar, yang lebih berkeselamatan dan berkelanjutan.




**Gambar 1 1** Diagram Pendekatan berpikir Penyusunan Program Penanganan Jaringan Jalan

Untuk merepresentasikan kondisi dan gambaran tersebut, Gambar 1-1 memperlihatkan diagram pendekatan berpikir untuk menyusun Program Penanganan Jaringan Jalan yang Berbasiskan Jalan Berkelanjutan sehingga untuk mewujudkan jaringan jalan yang aman, nyaman, dan selamat bukanlah sesuatu hal yang tidak mungkin. Akan tetapi, hal tersebut memerlukan kerja keras dan kerja sama antar instansi ataupun intra instansi, tidak terkecuali Tim ULFJ.

Undang-Undang Nomor 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan dalam Pasal 22 (1) bahwa jalan yang akan dioperasikan harus memenuhi persyaratan laik fungsi jalan secara teknis dan adminnistrasi. Uji kelaikan dilakukan dalam rangka memenuhi standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas (Pasal 8f). Sejauh mana kriteria hasil uji LFJ dapat dijadikan masukan dalam menyusun tingkat kinerja untuk program penanganan jaringan jalan yang efektif dan efisien serta berkesinambungan dapat diberdayakan? Pertanyaan inilah yang menjadi alasan kebutuhan untuk dijawab dalam kegiatan evaluasi pelaksanaan LFJ ini, dikaitkan dengan jalan yang memenuhi standar sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 19/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan.

Ke depan diharapkan program kegiatan Laik Fungsi Jalan termasuk dalam pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM) ataupun tersedianya pedoman/persyaratan teknis jalan yang mendukungnya, untuk dapat dipertimbangkan menjadi lebih kompatibel dan bersifat memenuhi skala (standar) internasional, seperti penggunaan sistem peratingan atau penerapan model *international Road Assesment Programme* (iRAP) sehingga dapat dikatakan bahwa jalan yang memenuhi tingkat kelaikan Indonesia diakui berstandar internasional juga atau diakui sebagai jalan yang memenuhi kriteria pemeringkatan tertentu (tingkatan kelaikan) yang lebih berkeselamatan. Artinya, kegiatan dan status tingkat kelaikan fungsi dengan upaya program penanganan jaringan jalan sekaligus mengadopsi menuju kriteria jalan yang lebih berkeselamatan melalui sistem penilaian pemeringkatan jalan.



### Infrastruktur Jalan

Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 dan Peraturan Pemerintah Nomor 34 tahun 2006 tentang Jalan menjelaskan bahwa bagian-bagian jalan yang meliputi ruang manfaat jalan (rumaja), ruang milik jalan (rumija), dan ruang pengawasan jalan (ruwasja) merupakan suatu ketentuan yang harus ada dan tertata dengan tertib, bermanfaat, dan terpelihara sesuai dengan fungsinya, yang dilengkapi dengan perlengkapan jalan serta kebutuhan bangunan pelengkap jalan. Rumaja yang dimaksudkan meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamannya, diperuntukan bagi perkerasan jalan, jalur pemisah, median, bahu jalan, trotoar, saluran tepi jalan, dan ambang pengaman sehing-

ga dapat digunakan dan dimanfaatkan hanya untuk kepentingan lalu lintas (kendaraan bermotor dan tidak bermotor, termasuk pejalan kaki). Pada rumija meliputi rumaja dan sejalur tanah tertentu di luar rumaja, sedangkan ruwasja merupakan ruang tertentu di luar rumija yang ada dan di bawah pengawasan penyelenggara jalan. Memprioritaskan kegiatan pemeliharaan, perawatan, dan pemeriksaan jalan secara berkala harus diusahakan dalam rangka mempertahankan tingkat pelayanan jalan. Sebetulnya, posisi, peran, dan gambaran ketersediaan kondisi rumaja, rumija, dan ruwasja dengan bagian-bagian jalannya yang tertib merupakan suatu ketentuan dalam undang-undang jalan yang seharusnya dapat dipenuhi secara optimal.

Penyediaan infrastruktur jalan diartikan bahwa prinsipnya infrastruktur jalan bukan hanya untuk mengakomodasi dan melayani pergerakan lalu lintas dan angkutan jalan, tetapi pada hakikatnya harus memenuhi kebutuhan dan ketentuan teknis jalan, seperti memiliki bagian-bagian jalan yang harus diperhatikan dan dipertimbangkan dalam konteks penyediaan rumaja, rumija, dan ruwasja agar lebih tertib serta bermanfaat dan berperan nyata secara konsisten dan konsekuen menuju perwujudan jalan yang memenuhi standar yang lebih berkeselamatan, nyaman, dan dibangun dengan konstruksi jalan yang aman sesuai dengan umur rencana. Oleh karena itu, infrastruktur jalan dengan bagian-bagiannya perlu direncanakan dan dibangun serta dipelihara agar dapat memenuhi persyaratan teknis jalan dan memenuhi persyaratan administratif sehingga layak dinyatakan sebagai jalan berstatus laik kemudian dapat dioperasikan sebagai jalan umum.



Bagian-bagian jalan yang dimaksud dalam Undang-undang No. 38 tahun 2004 tentang Jalan Pasal 11 lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 1 1. Gambar 1-1 mengekspresikan bagian-bagian jalan tersebut dan juga memperlihatkan bagian yang umumnya menjadi permasalahan dan tidak sesuai dengan standar dan persyaratan teknis jalan.

Selain itu, Gambar 1-2 memperlihatkan adanya gangguan fungsi yang umumnya terjadi dan menjadikan bagian tersebut menjadi tidak laik fungsi seperti gangguan fungsi mendatar antara batas rumaja-rumija berikut rumija-ruwasja dan gangguan fungsi vertikal pada rumaja. Ketidaktepatan dimensi komponen geometri jalan berdampak pada terjadi defisiensi keselamatan infrastruktur jalan, dapat memicu potensi kejadian kecelakaan berkendaraan. Defisiensi keselamatan infrastruktur jalan dapat diperkecil dengan harmonisasi fasilitas perlengkapan jalan (rambu, marka, sinyal) serta didukung konstruksi perkerasan yang mantap. Perancangan geometri jalan yang tepat berdampak efisiensi terhadap biaya konstruksi dan pembebasan lahan, efektivitas penggunaan lahan, dan penghematan BOK.

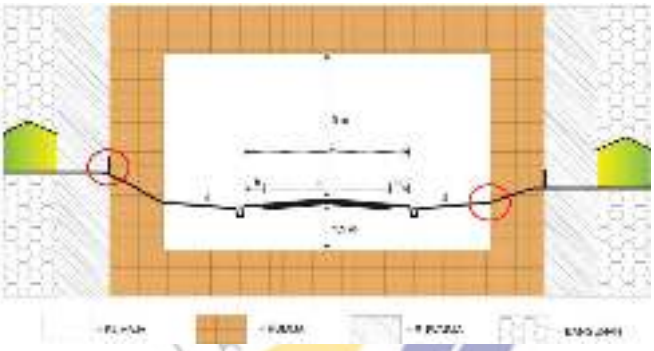
| BAGIAN BAGIAN JALAN | | PERUNTUKAN | UKURAN |
|---|---|---|---|
| Rumaja (Ruang Manfaat Jalan) | Badan Jalan | Pelayanan Lalu lintas dan Angkutan Jalan (median, konstruksi perkerasan jalan, jalur pemisah, bahu jalan, trotoar , lereng, timbunan & galian, perlengkapan jalan) | (Arteri & Kolektor) Lebar = Badan Jalan<br>(Arteri & Kolektor), Tinggi min = 5,00 m<br>(Arteri & Kolektor), Kedalaman min = 1,50 m<br><br>Ukuran disesuaikan dengan lebar muka jalan dan keadaan lingkungan. Dalam hal tertentu, dapat dipakai saluran lingkungan, ukuran ditetapkan berdasarkan pedoman (Peraturan Menteri) situasional |

| | | | | Jalan Bebas Hambatan | Jalan Raya | Jalan Sedang | Jalan Kecil |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rumija (Ruang Milik Jalan) | Rumaja + saluran tepi jalan + sejalur tertentu | Rumija, pelebaran jalan, penambahan lajur LL, pengaman | Lebar Min (m) | | | | |
| | | Jalur tertentu, ruang terbuka hijau | | 30 | 25 | 15 | 11 |

| | | | | Lebar Ruwasja Minimum (m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ruwasja (Ruang Pengawasan Jalan) | Ruang Tertentu di Luar Rumija | Pandangan Bebas Pengemudi | SJJ | Arteri | Kolektor | Lokal | Lingkungan |
| | | Pengaman Kontruksi | Primer | 15 | 10 | 7 | 5 |
| | | Pengaman Fungsi Jalan | Sekunder | 15 | 5 | 3 | 2 |
| | | | Jembatan | 100 m ke hilir dan 100 m ke hulu | | | |

**Tabel 1-1** Ruang Jalan Berdasarkan Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 dan PP 34/2006 tentang Jalan

Sampai saat ini di Indonesia, kesalahan perancangan geometri jalan belum dijustifikasi sebagai faktor penyebab kecelakaan berkendaraan sehingga tidak ada keseriusan menangani lokasi *blackspot*. Perancangan geometri jalan "dipaksa" menyesuaikan kondisi fisiografi dan sosial politik budaya (kesulitan pembebasan lahan) sehingga berdampak pada bentuk geometri yang substandar dan berdampak juga terhadap ketidaklaikan fungsi jalan.





Keterangan:

Gangguan fungsi (mendatar) sering terjadi antara batas rumaja-rumija; batas rumija-ruwasja.

Gangguan fungsi (vertikal) sering terjadi pada rumaja (di bawah jalur lalu lintas; di atas bahu jalan).

A = Jalu lalu lintas; b = Bahu jalan; c = Saluran tepi; d = Ambang pengaman; x = b + a + b = Badan jalan

**Gambar 1.2** Ruang Bagian Jalan–Ruang Bebas Jalan

### 1.1.2 Pemograman dan Penganggaran Penanganan Jalan

Perencanaan jalan meliputi perencanaan umum (pemograman dan penganggaran) dan perencanaan teknis (perancangan). Seperti diketahui bahwa pemograman dan penganggaran biasanya dilakukan melalui pendekatan berbagai masukan data tentang kondisi jalan (IRI) dan beban lalu lintas sehingga akan terpilih urutan prioritasi program untuk penanganan jalan nasional seluruh Indonesia dengan sasaran program adalah jalan mantap, sejalan dengan ditetapkannya sebagai kriteria indikator kinerja utama, Renstra Bina Marga 2010-2014.

Definisi jalan mantap, pada awalnya bisa diartikan sebagai jalan yang telah memenuhi kriteria tertentu, seperti ketentuan teknis berdasarkan nilai *International Roughness Index* (IRI) sehingga dalam pemahamannya dapat saja jalan tersebut belum tentu akan memenuhi standar teknis atau bisa dikatakan belum memenuhi persyaratan dan ketentuan

teknis. Infrastruktur jalan memang saat ini lebih ditekankan pada pelayanan fungsinya (memenuhi aspek perkerasan jalan) untuk dapat mengalirkan arus lalu lintas, tetapi dengan pemahaman terhadap definisi tersebut, kriteria dan standar teknis jalan belum sepenuhnya memenuhi ketentuan, antara lain memenuhi persyaratan aspek geometri jalan. Pada umumnya data menunjukan bahwa lebar perkerasan jalan (jalur/lajur jalan), kondisi dan lebar bahu jalan, kondisi dan ketersediaan drainase jalan, ketersediaan jarak pandang bebas minimum, termasuk kondisi dan penempatan perlengkapan jalan (perambuan, marka, bangunan keselamatan jalan), masih menjadi masalah. Kenyataannya, data yang mengidentifikasikan kerawanan kecelakaan terjadi pada kondisi infrastruktur jalan yang tidak memenuhi syarat aspek geometri. Memang, jika hanya dilihat dari aspek konstruksi permukaan perkerasan jalan, dapat dikatakan telah memenuhi persyaratan teknis (nilai IRI dan banyaknya kerusakan/lubang).

Dengan hanya mengandalkan kriteria kondisi mantap (definisi di atas) sebagai sasaran program penanganan jalan dan pada posisi kondisi jalan, terutama bagi jalan yang belum memenuhi syarat Laik Fungsi (laik bersyarat/ tidak laik), sasaran program penanganan jalan belum diyakinkan sepenuhnya untuk menjadikan atau mewujudkan menuju jalan yang laik (memenuhi persyaratan teknis) walaupun sementara ini, hasil Uji LFJ yang disertai rekomendasi teknis tim uji dapat menjadikan jalan menuju Laik Fungsi. Namun, lebih jauh, dalam implementasi program penanganan jalan di lapangan, kenyataannya mengindikasikan umumnya infrastruktur jalan tidak mengalami perubahan/perbaikan yang signifikan berkaitan dengan fungsi kelaikan, baik dalam penanganan perbaikan geometri maupun dalam perbaikan/peningkatan bahu, drainase, dan perlengkapan jalan (perambuan, dll). Jadi, penanganan dengan sasaran program jalan mantap tidak selalu berkaitan dengan perubahan atau peningkatan status kelaikan.

Dikembangkannya kebijakan peraturan yang memberlakukan ketentuan uji LFJ dengan status laik bersyarat, sepertinya telah mendorong peran dan posisi kegiatan uji LFJ makin menjadi kurang berarti dalam mewujudkan jalan yang memenuhi standar atau jalan yang memenuhi harapan masyarakat. Hal ini dapat diindikasikan dalam ketentuan uji LFJ bahwa persyaratan teknis dapat diturunkan, dengan tetap mempertimbangkan aspek keselamatan lalu lintas sehingga dengan kondisi dan lalu lintas tertentu diharapkan jalan dapat memberikan tingkat keselamatan minimal dan aman. Dengan kata lain kondisi itu, menjelaskan bahwa ditetapkannya status laik bersyarat, artinya diberi peluang untuk jalan yang kurang/tidak memenuhi standar, baik teknis maupun administrasi tertentu, untuk dapat dioperasikan dengan diberi status jalan laik bersyarat walaupun tetap disertai rekomendasi teknis atau catatan penting dari tim uji LFJ.

Jika dilihat dari aspek kebijakan, pemberlakuan laik bersyarat dinilai banyak mengandung nilai positif dari sisi kemanfaatannya untuk umum sehingga pada gilirannya perge-

rakan arus barang dan orang (lalu lintas) pada kondisi *eksisting* pada jalan di mana pun keberadaannya tidak mengalami hambatan/gangguan yang cukup berarti (artinya, jalan berfungsi mengalirkan lalu lintas), bahkan pada kenyataannya justru dapat memberikan dorongan terhadap pertumbuhan ekonomi dan lalu lintas yang signifikan, sekaligus mendorong pengembangan wilayah (pemerataan pembangunan). Tentu saja peranan jalan seperti itu memang yang diharapkan semua pihak, sedangkan pada tahapan kondisi ke depan, seharusnya, status laik bersyarat tidak bisa dibiarkan berlanjut dan menjadi pembenaran dari aspek teknis jalan. Akan tetapi, mampu memberikan keselamatan bagi pengguna jalan dan/atau memiliki paling tidak dokumen penetapan status jalan. Kondisi jalan yang berstatus Laik Fungsi (standar) atau yang dianggap telah memenuhi persyaratan teknis dan lebih berkeselamatan merupakan perwujudan jalan yang harus dituju. Di asumsikan, dari ketiadaan penetapan sasaran program penanganan jaringan jalan melalui pendekatan Laik Fungsi Jalan, dapat dianggap bahwa penyelenggara jalan belum bertekad untuk mewujudkan penanganan jaringan jalan yang memenuhi persyaratan teknis (standar) dengan lebih berarti dan antisipatif. Kondisi saat ini, baik dalam perencanaan umum maupun dalam perancangan jalan pertimbangan hasil Laik Fungsi di atas belum menjadi suatu kebijakan yang jelas dan tegas walaupun dalam prosedurnya (proses) mungkin sudah memperhatikan ataupun mengakomodasi kebutuhan dalam menetapkan sasaran program secara teknis sesuai dengan kondisi masing-masing ruas jalan. Proses ini dilakukan misalnya melalui program kegiatan kajian berupa studi kelayakan (pra-FS/FS) atau langsung diarahkan dalam strategi program pemeliharaan dan/atau peningkatan jalan, serta program penanganan *blackspots*. Untuk program konstruksi jalan baru, kajian dari pra-FS/FS dan proses kelaikan fungsi jalan menjadi kegiatan yang terprogram jelas dan pasti.

Menuju jalan yang memenuhi standar dan lebih berkeselamatan serta yang berwawasan lingkungan harus menjadi cita-cita atau mimpi semua pihak. Jalan dengan kondisi berstatus mantap menjadi bagian dari pencapaian target yang bersifat terbatas (tahapan) dan mungkin diberlakukan hanya untuk di wilayah dan kondisi tertentu, dan bagi penanganan jalan selanjutnya (peningkatan kapasitas, keselamatan, dan struktur, dst.) dinilai menjadi target dan upaya lain yang berlanjut. Dikhawatirkan model pemikiran seperti itu belum tentu dapat mewujudkan jalan yang memenuhi standar, jika selama proses pentahapannya tidak dikaitkan dengan status perwujudan kelaikan jalan. Gambaran kondisi faktual tentang jalan dengan status laik dan/atau laik bersyarat untuk jalan nasional dapat dilihat dari data hasil uji LFJ seluruh Indonesia (ruas jalan di beberapa BBPJN) yang telah dilakukan pengujiannya.

Ke depan kondisi yang dituju, adalah pengintegrasian setiap program penanganan ruas jalan yang dilihat dalam suatu kesatuan sistem jaringan jalan, menjadi satu kesatuan

sasaran program, dengan memanfaatkan semaksimal mungkin berbagai program yang berintikan dan berbasis pada pengumpulan data teknis jalan (*eksisting*). Pada hakikatnya, data teknis seperti kegiatan uji LFJ, data IRMS, data survei *blackspot*, data leger jalan, data *Hawkeye*-iRAP, data inspeksi keselamatan jalan, BMS, dll, bisa dijadikan untuk penyusunan program penanganan jalan yang terintegrasi dengan efisien. Pemikiran data untuk uji Laik Fungsi Jalan mungkin dapat diperoleh, dikembangkan, dan digunakan dengan melalui satu kegiatan survei data model iRAP (penggunaan *hawkeye*), yang mengandung komponen/parameter dari elemen jalan yang diperlukan bagi perencanaan umum (pemograman dan penganggaran) ataupun perancangan (perencanaan teknis).

Dalam memahami kondisi *eksisting* dan kondisi ke depan yang dituju, dalam penyediaan infrastruktur jalan yang efektif dan efisien diperlukan 1) Kebijakan penetapan ukuran tingkat kinerja jalan yang akan dicapai sebagai sasaran program, mengingat korelasi antara penyusunan program penanganan jaringan jalan (pemeliharaan, peningkatan dan konstruksi baru) dan pengalokasian anggaran, dengan sasaran program. 2) Penetapan sasaran program tersebut didasarkan pada hasil Uji Laik Fungsi Jalan (laik/bersyarat/tidak), termasuk data teknisnya sebagai bahan masukan utama sehingga konsekuensi penganggaran dapat disusun dengan tingkat kepastian dan rencana yang efektif dalam strategi program penanganan yang bertahap ataupun sekaligus (satu tahap), untuk mewujudkan jalan yang laik (memenuhi persyaratan teknis), lebih berkeselamatan, berkekuatan hukum, dan berkelanjutan.

Lebih jauh diartikan bahwa dalam pemahaman terhadap Undang-Undang Nomor 38/2004 dan Peraturan Pemerintah Nomor 34/2006 yang berkaitan dengan pemograman dan penganggaran, penyusunan program penanganan jaringan jalan dapat dilakukan melalui penetapan sasaran program jalan dengan kriteria laik/beryarat/tidak laik fungsi (lihat Gambar 1-1 diagram pendekatan berpikir penyusunan program penanganan jaringan jalan), kemudian dipilih prioritas, dan dibuat *Detailed Engineering Design* (memperhatikan rekomendasi tim uji) baik bertahap maupun satu tahap.

Mewujudkan sistem jaringan transportasi jalan yang terintegrasi dan memberikan kepastian tingkat kinerja yang sesuai harapan masyarakat, sebagai kondisi jalan yang dituju dan sesuai dengan Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah jalan adalah dengan asumsi menetapkan strategi program penanganan jaringan jalan melalui proses perencanaan umum dan perencanaan teknis/perancangan jalan, yaitu:

1. Sebagai indikator utama kinerja jalan adalah perwujudan status laik fungsi jalan, dengan pengertian termasuk semua komponen data jalan dan bagian-bagiannya yang harus memenuhi persyaratan teknis (standar) jalan yang dilengkapi dengan

dukungan bangunan pelengkap jalan dan perlengkapan jalan menuju jalan yang lebih berkeselamatan.

2. Pencapaian kinerja laik fungsi jalan sangat ditentukan oleh penahapan sasaran program dalam penyusunan program penanganan jalan dan penganggarannya sebagai suatu sistem jaringan jalan dan ketetapan ini sangat dimungkinkan sebagai suatu kebijakan dengan mengingat amanat yang sudah dinyatakan dalam Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah tentang Jalan.

3. Kebutuhan data teknis jalan bagi perencanaan umum dan/atau perancangan jalan dapat dilakukan melalui pilihan atau integrasi antara model program IRMS dengan pengembangannya, model data Uji Laik Fungsi, data survei jalan dalam program penerapan, seperti Indonesia iRAP ataupun metode lainnya yang sudah tersedia ataupun yang masih dikembangkan keberadaannya. Namun, apa pun model/metode yang akan digunakan dalam mencari/memperoleh data untuk perencanaan umum maupun perancangan, sebaiknya memenuhi kebutuhan dan pengolahan data yang baku, relatif mudah dan cepat diperolehnya, akurat, dan dapat tersimpan dengan baik serta terintegrasi sekaligus dipersiapkan untuk mengantisipasi kemungkinan pengembangan teknologi sistem basis data berikutnya.

4. Penyusunan program penanganan jalan dapat dilakukan jika pelaksanaan uji LFJ menjadi bagian kegiatan yang bersifat nasional, strategis dan, penting untuk dijadikan pertimbangan masukan oleh penyelenggara jalan, terutama dalam upaya mempersiapkan dan menyediakan perangkat kebutuhan SDM, anggaran, dan pengorganisasiannya.

5. Kedepan kebutuhan penyediaan fasilitas *non-motorized vehicles* dan pelayanan bagi angkutan umum massal (antar moda) sangat berhubungan dengan sistem dan tingkat kinerja infrastruktur jalan yang berkeselamatan (terutama di jalan perkotaan) dan berwawasan lingkungan sehingga harus menjadi bagian dalam pemograman penyediaan infrastruktur jaringan jalan yang berkesinambungan.

## 1.2 TINJAUAN UMUM PELAKSANAAN UJI LAIK FUNGSI JALAN

Laik Fungsi Jalan adalah kondisi suatu ruas jalan yang memenuhi persyaratan teknis kelaikan untuk memberikan standar keamanan dan keselamatan bagi penggunanya dan persyaratan administratif, yang memberikan kepastian hukum bagi penyelenggara jalan dan pengguna jalan sehingga jalan tersebut dapat diope-rasikan untuk kepentingan umum. Laik Fungsi Jalan diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 38/2004 tentang Jalan, Undang-Undang 22/2009 tentang LLAJ, Peraturan Pemerintah Nomor 34/2006 tentang Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 15/2005 tentang Jalan Tol, kemudian pada tahun 2010 diterbitkanlah Pera-turan Menteri PU (Pekerjaan Umum) Nomor 11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan. Hal ini sejalan dengan Undang-Undang Nomor 22/2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, yang menekankan pentingnya peningkatan keselamatan jalan melalui pengurangan jumlah kecelakaan lalu lintas.

Tanda bahwa suatu ruas jalan sudah dilakukan uji LFJ secara administratif adalah berupa sertifikat kelaikan suatu ruas jalan. Sesuai dengan Permen PU, seluruh ruas Jalan nasional di Indonesia sudah harus di-Uji Laik Fungsikan hingga tahun 2013. Artinya sampai tahun 2013 seluruh ruas jalan nasional sepanjang 38.569 km sudah harus disertifikasi. Laik fungsi ini menjadi syarat untuk beroperasinya jalan tersebut. Laik fungsi jalan yang dimaksudkan adalah untuk memberikan keselamatan bagi pemakai jalan dari aspek infrastruktur jalan dan lalu lintas.

Syarat teknis laik fungsi jalan meliputi:

1. teknis geometri jalan,
2. teknis struktur perkerasan jalan,
3. teknis struktur bangunan pelengkap jalan,
4. teknis pemanfaatan bagian-bagian jalan,
5. teknis penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang meliputi pemenuhan terhadap kebutuhan alat-alat manajemen dan rekayasa lalu lintas yang mewujudkan 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.

Syarat administrasi laik fungsi jalan (berupa dokumen) meliputi:

1. dokumen penetapan petunjuk, perintah, dan larangan, serta pengaturan lalu lintas bagi semua perlengkapan jalan,
2. dokumen penetapan status jalan,
3. dokumen penetapan kelas jalan,
4. dokumen penetapan kepemilikan jalan, dan
5. dokumen penetapan leger jalan, serta dokumen lingkungan.

Ketentuan Persyaratan Teknis Jalan (PTJ) sebagaimana yang diatur dalam Peraturan Menteri (Permen) PU Nomor 19/PRT/M/2011 menyebutkan bahwa sebuah ruas jalan dinyatakan laik jika mampu memenuhi kualifikasi teknis minimal, terutama pada elemen-elemen geometri jalan (lajur lalu lintas, bahu jalan, median, alat pengaman lalu lintas, persimpangan sebidang, koordinasi alinemen horizontal-vertikal), bangunan pelengkap jalan, pemanfaatan bagian-bagian jalan, manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta perlengkapan tidak terkait pengguna jalan (perambuan, marka, dst.).

Secara umum kegiatan LFJ yang telah dilaksanakan memenuhi semua unsur pelaksanaan walaupun dengan tingkatan pelaksanaan dan hasil yang berbeda.

## 1.3 PERMASALAHAN UMUM

Berdasarkan latar belakang dan gambaran hasil pelaksanaan Uji dan Evaluasi Kelaikan Fungsi Jalan Nasional pada tahun 2012 dan 2013, permasalahan yang teridentifikasi adalah sebagai berikut:

1. Belum optimalnya kegiatan program pelaksanaan uji LFJ dalam rangka mendukung sekaligus mendorong terwujudnya program penanganan jaringan jalan yang memenuhi persyaratan teknis dan administrasi (laik).

2. Pelaksanaan uji LFJ secara substansi dianggap masih ada beberapa kesulitan implementatif sehingga dianggap kurang efektif, tepat, dan/atau belum bisa dilaksanakan dengan mudah sehingga mampu mendorong agar rekomendasi teknisnya dapat digunakan secara optimal untuk kepentingan dalam penyusunan program penanganan jalan yang sistematis dan berlanjut.

3. Kesiapan dalam aplikasi untuk penyusunan program penanganan jaringan jalan, baik berupa pemeliharaan maupun peningkatan jalan, sebagai tindak lanjut hasil rekomendasi teknis dari hasil evaluasi dari tim Uji Laik Fungsi Jalan belum dapat dilakukan dengan sistematis dan terukur sehingga program penanganan tidak/ belum efektif.

Hal yang sangat strategis untuk menjadi fokus adalah seberapa jauh posisi tindak lanjut dari hasil Uji Laik Fungsi Jalan dapat diberdayakan secara optimal, dan bagaimana semaksimal mungkin data Uji Laik Fungsi (basis data) dan dukungan data dari model lainnya dapat dimanfaatkan sebagai bahan masukan dalam menetapkan kebijakan teknis penyusunan program penanganan jalan sebagai upaya untuk meningkatkan kinerja jalan, dalam hal ini dalam penetapan sasaran program.

## 1.4 TUJUAN EVALUASI PELAKSANAAN UJI LAIK FUNGSI JALAN NASIONAL

Secara keseluruhan kegiatan ini bertujuan mendorong terselenggaranya Uji Laik Fungsi Jalan yang memenuhi ketentuan dan dapat dilaksanakan dengan baik sehingga menghasilkan kinerja jalan yang diharapkan oleh masyarakat.

Dengan kegiatan ini produk naskah ilmiah tentang evaluasi pelaksanaan LFJ yang berkaitan dengan kebijakan (teknis) penetapan sasaran program dan penyusunan program penanganan jaringan jalan menjadi tujuan utama sehingga diharapkan dapat mendukung terwujudnya kinerja jalan yang diharapkan oleh masyarakat.

Kegiatan ini juga akan menghasilkan suatu pandangan dan konsep pemikiran tentang perlunya program penanganan jaringan jalan yang lebih terintegrasi dan berlanjut dengan dukungan kerangka sistem informasi basis data Laik Fungsi Jalan, khususnya di ruas jalan nasional.

## 1.5 LINGKUP DAN BATASAN MASALAH

Mengingat studi evaluasi ini dimaksudkan untuk mendorong agar kriteria Laik Fungsi Jalan dapat dijadikan sasaran program penanganan jalan, lingkup kajian dan batasannya adalah meliputi hal-hal yang terkait dengan:

1. memahami peraturan yang sudah tersedia yang dikaitkan dengan upaya kebijakan dalam program penanganan jalan;

2. mengenali permasalahan di lapangan (pelaksanaan program penanganan jalan dan ULFJ);

3. menganalisis dan mengevaluasi permasalahan kebijakan LFJ versus pelaksanaan lapangan serta memberikan rekomendasi perbaikan dalam pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan dan kerangka program penanganan jalan berbasis data LFJ.

Bab II

# Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan Nasional

## 2.1 HASIL PELAKSANAAN PROGRAM UJI LAIK FUNGSI JALAN

Pelaksanaan Uji LFJ dan hasilnya di wilayah yang berada dalam teritori Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional (BBPJN) Wilayah III (wilayah Sumatera Selatan, Kepulauan Bangka Belitung, Bengkulu, dan Lampung) yang memiliki jalan nasional dengan panjang total 3.897, 29 km menggambarkan tidak ada ruas jalan yang sepenuhnya memenuhi kriteria laik. Uji LFJ pertama yang dilakukan tahun 2012 pada ruas jalan di empat provinsi sepanjang 2.000, 61 km memberikan hasil laik bersyarat dan pengujian berikutnya tahun 2013 pada ruas jalan yang tersisa sepanjang 1.896, 68 km menunjukkan gambaran laik bersyarat sepanjang 1.890, 38 km serta tidak laik sepanjang 6,3 km. Artinya hampir dipastikan jaringan jalan nasional di wilayah BBPJN III berada pada status laik bersyarat. Tidak tergambar data yang berkaitan dengan catatan atas rekomendasi teknis yang dinyatakan, tetapi secara teoretis catatan rekomendasi teknis pasti telah disampaikan dengan batas waktu tertentu dan wajib dilaksanakan hingga ruas jalan tersebut dinyatakan laik. Bagaimana dengan program perwujudan jalan agar menjadi laik? Pertanyaan ini tentunya harus dijawab.



Hasil Uji LFJ di wilayah BBPJN IV (Banten, DKI Jakarta, dan Jawa Barat) yang memiliki total 296 ruas jalan nasional sepanjang 1.970, 270 km dengan masa pengerjaan selama dua tahun (2012--2013) juga memberikan hasil yang serupa dengan BBPJN III, yakni tidak ada ruas jalan nasional yang sepenuhnya memiliki kriteria laik. Mayoritas komponen teknis geometri (geometri jalan, alinemen horizontal, alinemen vertikal) jalan di ketiga provinsi belum memenuhi standar teknis jalan, begitu pula struktur perkerasan, kondisi jembatan, kondisi bangunan pelengkap, pemanfaatan ruang bagian jalan (rumija dan ruwasja), perlengkapan jalan yang terkait langsung ataupun tidak dengan pengguna jalan.

Beberapa hal yang dinilai cukup menyulitkan bagi kedua BBPJN di atas dalam memenuhi pelaksanaan uji LFJ adalah ketidaksesuaian dengan target waktu pemenuhan rekomendasi yang telah ditetapkan karena Tim Uji LFJ yang terdiri atas unsur Bina Marga, Kementerian Perhubungan (Dephub), dan Kepolisian dengan latar belakang dinamika kerja yang berbeda memerlukan upaya sangat keras untuk membentuk tim kerja sama di lapangan serta pada saat penyusunan dokumen hasil Uji LFJ. Kesulitan dalam

koordinasi antar instansi terkait ini juga ditemukan pada saat perbaikan fasilitas jalan (marka, rambu lalu lintas) karena kewenangan dalam pengelolaan infrastruktur jaringan jalan dan kelengkapannya yang terbagi dalam wewenang tiga instansi terkait, yakni Kementerian PU, Kementerian Perhubungan, dan Kepolisian yang memiliki program agenda prioritas masing-masing.

Permen PU No. 11/PRT/M/2010 sebagai peraturan dasar penetapan persyaratan teknis untuk memenuhi kriteria kelaikan fungsi jalan dinilai cukup menyulitkan para pelaksana di lapangan dalam mengimplementasikan setiap rekomendasi dari Tim Uji LFJ dalam kaitannya untuk meningkatkan kondisi jalan dari laik bersyarat/tak laik menjadi laik. Selain itu, pelaksanaan Uji LFJ ternyata belum dapat menjadi bagian dari tugas dan fungsi BBPJN sehingga ada kemungkinan kegiatan LFJ dinilai sebagai pekerjaan yang tidak perlu dijadikan sebagai prioritas program/kegiatan strategis. Padahal Uji LFJ adalah perintah amanat UU dan PP jalan serta menjadi persyaratan utama untuk menciptakan kondisi jalan yang berkeselamatan dan nyaman.

Pemantauan lapangan pada kegiatan Uji LFJ di kedua BBPJN (III dan IV), menggambarkan bahwa belum terkaitnya hasil Uji LFJ (laik/laik bersyarat/tidak laik) menjadi suatu usulan program penanganan jaringan jalan yang terintegrasi dan berkelanjutan (bertahap) dalam rangka mewujudkan jalan yang berstatus laik (memenuhi standar teknis).

## 2.2 DINAMIKA PELAKSANAAN UJI LAIK FUNGSI JALAN

Dinamika permasalahan pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan sangatlah rumit dan berlapis karena pihak yang terlibat tidak hanya melibatkan satu institusi, tetapi melibatkan tiga institusi besar atau mungkin lebih, di antaranya Kementerian Pekerjaan Umum, Kementerian Perhubungan, dan Kepolisian Negara Republik Indonesia.

### 2.2.1 Program Uji Laik Fungsi Sebagai Amanat dari Undang-Undang

Peraturan Menteri Nomor 11 Tahun 2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Uji Laik Fungsi Jalan mengamanatkan bahwa pengujian Laik Fungsi Jalan dilaksanakan untuk semua jalan umum, artinya pada jalan yang berstatus nasional, provinsi, dan kabupaten/kota dengan pembentukan tim uji kelaikan sesuai dengan kewenangannya dari penyelenggaraan jalan dan beberapa ketentuan adalah sebagai berikut:

#### Jalan Nasional

1. Uji Laik Fungsi Jalan pada jalan nasional diselenggarakan oleh Menteri PU.
2. Menteri mengangkat Tim Uji Laik Fungsi jalan nasional dengan memperhatikan persyaratan Tim Uji Laik Fungsi Jalan.
3. Ruas jalan nasional yang akan dievaluasi, dipersiapkan dan diusulkan oleh Unit Pelaksana Teknis yang mengelola langsung jalan nasional yang bersangkutan kepada Menteri pada awal setiap tahun anggaran.
4. Kelaikan fungsi ruas jalan nasional ditetapkan oleh Menteri dengan menerbitkan Sertifikat Laik Fungsi Jalan berdasarkan berita acara Evaluasi Laik Fungsi Jalan.
5. Untuk pengoperasian jalan tol, meskipun tidak berada langsung di bawah koordinasi Direktorat Jenderal Bina Marga, tetap menggunakan ketentuan teknis dan administratif sebagaimana ditetapkan dengan Peraturan Menteri terkait (Permen. No.19/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan).

### Jalan Provinsi

1. Uji Laik Fungsi Jalan pada jalan provinsi diselenggarakan oleh gubernur.
2. Gubernur mengangkat Tim Uji Laik Fungsi jalan provinsi dengan memperhatikan persyaratan Tim Uji Laik Fungsi Jalan.
3. Ruas jalan provinsi yang akan dievaluasi, dipersiapkan dan diusulkan oleh Unit Pelaksana Teknis yang mengelola langsung jalan provinsi tersebut kepada gubernur pada awal setiap tahun anggaran.
4. Kelaikan fungsi suatu ruas jalan ditetapkan oleh gubernur dengan menerbitkan Sertifikat Laik Fungsi Jalan berdasarkan berita acara Evaluasi Laik Fungsi Jalan.

### Jalan Kabupaten/Kota

1. Uji Laik Fungsi Jalan pada jalan kabupaten diselenggarakan oleh bupati.
2. Uji Laik Fungsi Jalan pada jalan kota diselenggarakan oleh wali kota.
3. Gubernur atas usulan bupati/wali kota, mengangkat Tim Uji Laik Fungsi Jalan kabupaten/kota dengan memperhatikan persyaratan Tim Uji Laik Fungsi Jalan.
4. Ruas-ruas jalan kabupaten/kota yang akan dievaluasi kelaikan fungsinya, dipersiapkan dan diusulkan oleh Unit Pelaksana Teknis yang mengelola langsung ruas jalan tersebut kepada bupati/wali kota pada awal setiap tahun anggaran.
5. Kelaikan fungsi suatu ruas jalan kabupaten/kota ditetapkan oleh gubernur dengan menerbitkan Sertifikat Laik Fungsi Jalan atas usulan bupati/wali kota, berdasarkan berita acara Evaluasi Laik Fungsi Jalan.

Secara umum, pelaksanaan Laik Fungsi Jalan dilakukan dalam dua kegiatan, yaitu kegiatan pelaksananaan dan kegiatan pengawasan kelaikan fungsi jalan.

A. Kegiatan Pengujian Laik Fungsi Jalan dapat dibagi menjadi empat tahapan kegiatan, yaitu
   1. tahap persiapan,
   2. tahap uji lapangan,
   3. tahap penyusunan rekomendasi, dan
   4. tahap sertifikasi.

   Prosedur pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan secara garis besar dilakukan dengan proses seperti yang ditampilkan pada Gambar 2-1.

**B.** Kegiatan Pengawasan Uji Laik Fungsi Jalan

Pengawasan pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan dilakukan oleh penyelenggaraan jalan sesuai dengan kewenangannya. Kegiatan pengawasan Laik Fungsi Jalan terdiri atas tahapan evaluasi dan rencana pemenuhan hasil pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan.

Pada hakikatnya tahapan tersebut mengisyaratkan bahwa pelaksanaan Uji LFJ dilakukan dengan tidak main-main dan sekadar memenuhi perintah undang-undang, tetapi justru merupakan bentuk perhatian, persiapan, penganggaran, pengorganisasian dan pelaksanaan, serta publikasi yang memenuhi standar pelayanan dan sebaiknya merupakan tusi yang utama bagi penyelenggara jalan. Untuk mewujudkan itu semua, perlu adanya program yang didukung sistem penganggaran, sistem pengorganisasian, dan sistem pengelolaan yang komprehensif yang dapat diimplementasikan di semua sektor dan wilayah. Pelaksanaan uji kelaikan fungsi jalan menjadi ukuran perhatian dan kesiapan penyelenggara jalan sekaligus sebagai bukti konsistensi dan konsekuensi untuk mewujudkan jalan yang laik sebagai jalan umum yang dioperasionalkan.

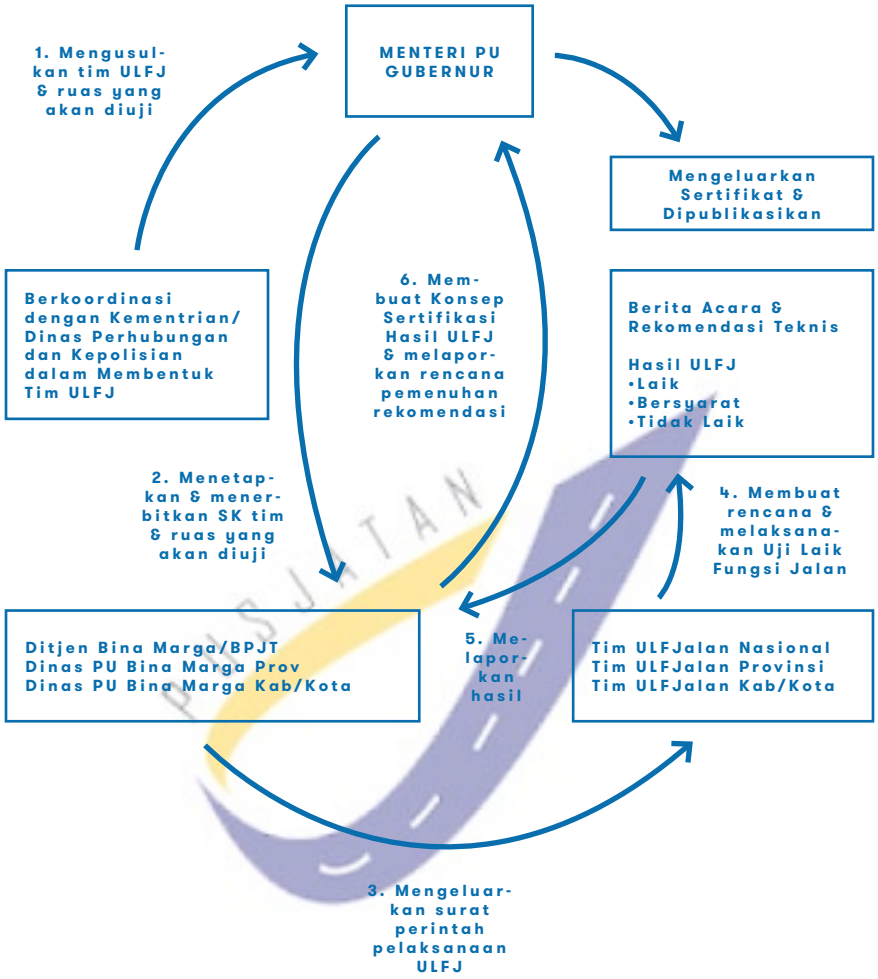
### 2.2.2 Tim Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan



Tim pelaksana Uji Laik Fungsi Jalan terdiri atas unsur penyelenggara jalan, unsur penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan, dan unsur kepolisian. Jumlah tim minimal terdiri dari lima orang yaitu:

1. seorang ketua merangkap anggota;
2. seorang sekretaris merangkap anggota; dan paling sedikit tiga orang anggota.

Tugas Tim Uji pada dasarnya melakukan pengamatan visual dan didukung oleh data sekunder, seperti data leger jalan dari proyek atau penanggung jawab ruas jalan, mengevaluasi dan menetapkan rekomendasi teknis, serta menyusun berita acara. Tingkat kesulitannya adalah dalam pengamatan lapangan. Karena keterbatasan waktu dan tenaga, analisis kondisi dan pembuatan berita acara yang menjadi hambatan tim dalam melaksanakan Uji LFJ. Untuk itu, perlu dipikirkan model atau metode pengamatan visual lain yang dapat mempercepat kerja tim sehingga mampu mengumpulkan data yang lebih akurat dan kelemahan tim dapat dikurangi dengan survei data dengan cara visualisasi *Hawkeye*. Hasil data dengan cara ini kemudian dibawa ke studio/kantor, selanjutnya dapat dilihat dan dapat dibahas serta dievaluasi oleh tim dengan lebih leluasa, cermat, dan tidak melelahkan, bahkan dapat diulang-ulang hasil pengamatannya untuk dapat didiskusikan, sekaligus menghasilkan evaluasi yang segera dan lebih tepat akurat dan dapat segera membuat berita acara uji LFJ.




Jalan yang telah diuji & berkategori laik harus diuji kembali maksimal 10 tahun kemudian, kecuali jika dipandang perlu untuk dievaluasi kembali

**Gambar 2-1** Prosedur Pelaksanaan Pengujian Laik Fungsi Jalan secara Umum

**Sumber: Direktorat Bina Teknik 2014**

### 2.2.3 Pembiayaan Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan

Pembiayaan untuk pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan meliputi pembiayaan dalam persiapan, pelaksanaan, dan pembahasan, serta evaluasi/rekomendasi teknis dari kegiatan pengujian kelaikan (LFJ). Sumber pembiayaan untuk setiap status jalan diatur sebagai berikut:

1. Ruas jalan nasional dibebankan kepada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dan/atau sumber pembiayaan yang lainnya yang tersedia. Untuk ruas jalan nasional, anggaran dibebankan di dalam DIPA satuan kerja pada unit pelaksana teknis terkait (Balai Besar/Balai Pelaksanaan Jalan Nasional).
2. Ruas jalan provinsi dibebankan kepada Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) provinsi dan/atau APBN dan/atau sumber pembiayaan yang lainnya yang tersedia. Untuk ruas jalan provinsi, anggaran dibebankan di dalam DIPA satuan kerja pada unit pelaksana teknis terkait (Dinas PU Provinsi).
3. Ruas jalan kabupaten/kota dibebankan kepada Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) kabupaten/kota dan/atau Belanja Negara (APBN) dan/atau atau sumber pembiayaan yang lainnya yang tersedia. Untuk ruas jalan kabupaten/kota, anggaran dibebankan di dalam DIPA satuan kerja pada unit pelaksana teknis terkait (Dinas PU Kabupaten).



Informasi yang ada menunjukkan bahwa penganggaran kegiatan uji LFJ memang telah disiapkan dalam mata anggaran setiap penyelenggara jalan sesuai dengan statusnya. Namun, tidak dipungkiri penganggaran yang terjadi masih bersifat tambal sulam, karena belum tersusun sesuai dengan kebutuhan yang riil dan dengan kondisi yang ada. Belum lagi kesiapan SDM (tim uji) dan pendukungnya yang memang harus terlebih dahulu diberi pemahaman dan pelatihan yang memadai dalam waktu singkat. Semua itu tentunya akan membutuhkan anggaran.

Hingga saat ini, kenyataan menunjukkan bahwa kegiatan uji LFJ dan penganggaran LFJ pada jalan provinsi ataupun kabupaten/kota malah sama sekali belum dilakukan, yang terbukti sampai dengan tahun 2014 belum satu provinsi dan kabupaten/kota pun dapat melaksanakan Uji LFJ, kecuali Kota Pekanbaru yang sudah melakukan uji laik dengan dukungan perangkat lunak yang diterapkan lewat pendampingan Prof. Agus Taufik Mulyono. Memang Uji LFJ jalan provinsi maupun jalan kabupaten/kota perlu didorong dan dibantu dalam penyelenggaraannya, baik melalui pelatihan maupun pendampingan.

Intinya adalah penyusunan dan penetapan mata anggaran untuk kegiatan Uji LFJ dapat mengindikasikan adanya konsistensi pemerintah dalam mewujudkan jalan yang laik,

melalui upaya yang harus disiapkan dan dilaksanakan serta dikelola secara professional sesuai dengan ketentuan dan tujuan. Dalam pengertian ini mata anggaran LFJ, dapat terpisah antara penyusunan program dan perencanaan teknis, atau juga termasuk anggaran untuk penyusunan rencana umum dan teknis (DED) sebagai upaya tindak lanjut dalam program penanganan jalan yang didasarkan antara lain atas rekomendasi teknis Tim Uji LFJ.

### 2.2.4 Tahap Uji Laik Fungsi Jalan di Lapangan

Setelah Tim ULFJ ditetapkan dan diberi surat perintah pelaksanaan, tim harus berkoordinasi untuk menyusun rencana pelaksanaan yang meliputi waktu pelaksanaan, metode pelaksanaan, biaya, serta peralatan yang diperlukan, kemudian mengusulkannya kepada penyelenggara jalan.

Sebelum melaksanakan pengujian terhadap persyaratan teknis di lapangan, tim berkoordinasi dengan unit pelaksana teknis terkait untuk mendapatkan data sekunder dari dokumen teknis yang dapat membantu mempermudah pengujian nantinya. Dokumen tersebut antara lain:

1. desain Teknis Rinci (*Detailed Engineering Design*, DED), jika tersedia
2. gambar Teknis Terbangun (*As-built Drawing*)
3. dokumen Penerimaan Pekerjaan DED; dokumen yang dimaksud adalah dokumen-dokumen yang dibutuhkan dalam menyusun DED, yaitu data topografi, trase jalan, data LHR, dll
4. dokumen lain yang sesuai dan tersedia, antara lain leger jalan, data jembatan (BMS), IRMS dan lain-lain
5. untuk ruas jalan nasional, data IRMS dan jembatan dapat diperoleh juga melalui website www.psek.web.id. Untuk dapat mengakses situs ini, diperlukan akses yang dapat diperoleh dari Direktorat Bina Program maupun dari Balai Besar (Balai) Pelaksanaan Jalan Nasional.

Selain itu, sebaiknya tim juga sudah harus mendapatkan dokumen yang menjadi persyaratan administrasi sebelum melaksanakan pengujian di lapangan.

Umumnya semua dokumen yang diperlukan hampir pasti tidak tersedia dengan lengkap di lapangan atau bisa dikatakan kurang memenuhi ketentuan layaknya sebagai dokumen. Hal ini yang akhirnya membuat tim uji mengalami kesulitan karena pada akhirnya karena ketidaklengkapan dokumen jalan, bisa dinyatakan sebagai jalan yang laik bersyarat. Keadaan ini harus dapat diatasi antara lain dengan dikeluarkannya kebijakan yang

mengarahkan kelengkapan dokumen, terutama administrasi yang signifikan di dalam Uji LFJ atau ditetapkan alternatif model lain yang dianggap setara atau mendekati aspek legalitas (hukum), seperti dalam bentuk surat keputusan, dan lain-lain.

### 2.2.5 Metode Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan

Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan dapat dilakukan dengan beberapa metode yang disesuaikan dengan kondisi tim, ketersediaan peralatan, dan alokasi waktu, serta karakteristik ruas jalan yang akan diuji. Pada prinsipnya, setiap pelaksana/Tim Uji Laik Fungsi Jalan dapat mengembangkan metode yang berbeda selama pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan yang dilakukan tidak melanggar ketentuan Permen PU No. 11/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan.

Metode yang dapat digunakan dalam pelaksanaan uji lapangan dapat dibedakan atas jumlah tim dan tahapan uji lapangan. Pada jumlah tim, metode pelaksanaan dapat dibedakan atas 1 tim (tim inti) atau 2 tim (tim inti dibantu tim pendukung). Setiap metode diatas memiliki kelebihan dan kekurangan sehingga pemilihan metode pelaksanaan uji lapangan, baik pada jumlah tim maupun tahapan uji lapangan, dapat dilakukan secara fleksibel yang disesuaikan dengan kondisi yang ada.



### 2.2.6 Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan di Lapangan

Kondisi dan karakteristik suatu ruas jalan tidak selamanya homogen. Dalam suatu ruas jalan dapat terdiri atas beberapa macam karakteristik, seperti tipe jalan kondisi geometri, tipe perkerasan, bangunan pelengkap jalan, dan jumlah lajur-jalur. Untuk mempermudah pengisian formulir dan rencana pemenuhannya, ruas yang diuji apabila memiliki banyak karakteristik dapat dibagi menjadi beberapa segmen.

Pemilihan waktu uji lapangan dilakukan setelah adanya koordinasi antara nggota Tim Uji Laik Fungsi Jalan. Tim uji merencanakan waktu pelaksanaan uji lapangan secara detail agar pelaksanaan uji lapangan terlaksana secara efisien dan efektif. Agar waktu uji lapangan disetujui, Tim Uji Laik Fungsi Jalan harus mempersiapkan permohonan surat persetujuan rencana pelaksanaan kepada penyelenggara jalan.

Sebelum penyelenggara jalan mengeluarkan surat perintah pelaksanaan dan tim melaksanakan pengujian, penyelenggara jalan terlebih dahulu memberi informasi kepada penanggung jawab ruas jalan (PPK) yang akan diuji. Hal ini bertujuan agar PPK mempersiapkan ruas jalannya terhadap kondisi yang memungkinkan terjadinya hasil pengujian yang berstatus tidak laik, seperti jalan putus akibat longsor, dsb.

Baik metode maupun pelaksanaan Uji LFJ di lapangan dapat disederhanakan, tetapi tidak mengurangi kaidah teknis dan statistik sampel data (jika diperlukan), yaitu dengan menggunakan pengamatan video kamera yang tergabung dalam pendataan *Hawkeye*. Hasil data lapangan dapat dicermati di studio dan dibahas dengan lebih cermat sehingga menghasilkan rekomendasi teknis yang lebih tepat. Selain itu, data dapat diintegrasikan dalam suatu sistem pangkalan data yang harus dikembangkan juga untuk memenuhi ketersediaan data yang baik, lengkap, dan akurat, baik untuk penyusunan program maupun untuk perancangan, dan juga bagi keperluan instansi lainnya.

### 2.2.7 Penetapan Fokus Pengujian Uji Laik Fungsi Jalan

Pengamatan yang dilakukan dimaksudkan untuk mengenali segmen/ruas jalan yang akan disurvei dari dokumen jalan yang ada, seperti *as built drawing*, leger jalan, dan sebagainya. Langkah yang dapat dilakukan meliputi hal-hal berikut:

1. Kenali dan kuasai terlebih dahulu ruas jalan (kelas, status dan fungsi jalan, jumlah lajur dan lajur jalan, potongan melintang jalan tipikal, informasi LHR, kecepatan rencana, dan informasi relevan lainnya, seperti adanya rencana pembangunan yang mungkin akan mempengaruhi lalu lintas). Lakukan diskusi dengan PPK/konsultan perencana terkait. Jika tersedia, pelajari gambar teknis ruas jalan tersebut (DED atau *asbuilt drawing*)

2. Ruas jalan yang kelaikannya dievaluasi dapat dibagi menjadi beberapa segmen yang ditentukan oleh keseragamannya fisiknya. Contohnya; satu segmen 2 lajur 2 arah, dipisahkan dengan segmen lain yang 4 lajur 2 arah; simpang yang dinilai berpengaruh.

3. Segmentasi ini disketsakan dan diberi tanda oleh *station kilometer* (Sta km) pada awal dan akhir segmen. Segmentasi ini dapat disebabkan perbedaan tipe infrastruktur, perbedaan jenis/kualitas perkerasan, perbedaan penggunaan jalan (LHRT), perbedaan manajemen lalu lintas, dan lainnya yang dipandang sesuai.

4. Buat sketsa jalan dan pembagian segmen.

5. Hitung jumlah anggota Tim Uji Laik Fungsi dan tenaga pembantu/pencatat (jika ada) yang akan turun ke lapangan. Beri penjelasan singkat kepada tenaga pembantu tentang tugasnya.

6. Siapkan peralatan yang akan digunakan: kamera, alat ukur, *speed gun*, rompi keselamatan, dan sebagainya.

### 2.2.8 Tahap Penyusunan Rekomendasi Hasil Uji Laik Fungsi Jalan

Setelah tim inti dan tim pendukung (jika ada) melaksanakan pengujian di lapangan, tahap selanjutnya adalah tim mengadakan rapat dan berdiskusi berdasarkan data yang diperloleh untuk menentukan status kelaikan ruas jalan yang diuji dan menyusun rekomendasi dan rencana pemenuhan terhadap rekomendasi tersebut untuk ruas jalan yang dinilai berstatus laik bersyarat atau tidak laik. Rekomendasi tersebut disusun dalam bentuk berita acara yang mengikuti formulir yang terlampir pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11/2010.

Rekomendasi merupakan usulan yang diberikan oleh tim terhadap hasil penilaian ruas jalan yang berstatus laik bersyarat dan tidak laik. Rekomendasi ini tidak bersifat mutlak, artinya pada saat tim menyerahkan berita acara kepada penyelenggara jalan, rekomendasi yang diberikan masih dapat diubah, terutama untuk target pemenuhannya. Pengubahan ini dilakukan dengan mengacu kepada skala prioritas dan kebijakan yang ada di dalam penyelenggara jalan tersebut. Diharapkan masukan rekomendasi teknis ini ditindaklanjuti melalui penyusunan program penanganan jaringan jalan secara nasional.



### 2.2.9 Tahap Sertifikasi Laik Fungsi Jalan

Setelah berita acara dan rekomendasi disusun, tim menyerahkan dokumen tersebut kepada unit kerja/unit pelaksana teknis untuk dievaluasi. Yang melaksanakan evaluasi adalah tim evaluasi yang dibentuk di unit kerja/unit pelaksana teknis. Evaluasi dilakukan terhadap usulan kategori kelaikan dan isi berita acara (rekomendasi dan tahun pemenuhannya). Perubahan terhadap usulan berita acara dititikberatkan pada jenis rekomendasi dan tahapan waktu pemenuhan rekomendasi karena Tim Evaluasi Pusat mempunyai kemampuan untuk melihat lebih luas skala prioritas untuk wilayah lebih dari satu BBPJN.

Setelah Tim Evaluasi melakukan evaluasi, konsep sertifikat (dengan kelengkapan berita acara) disampaikan kepada penyelenggara jalan untuk ditandatangani (diterbitkan). Sertifikat ini menjadi bukti hukum status kelaikan fungsi jalan yang digunakan sebagai dasar untuk pengoperasian jalan. Kegiatan publikasi mengenai status laik jalan menjadi tugas berikutnya bagi penyelenggara jalan sehingga status kelaikan jalan dapat menjadi ukuran kinerja jalan yang sesuai dengan hukum dan menjadi kepentingan umum.

### 2.2.10 Tahap Pengawasan Laik Fungsi Jalan

Pengawasan pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan dilakukan oleh penyelenggara jalan sesuai dengan kewenangannya. Tahap pengawasan kelaikan fungsi jalan terdiri atas tahapan evaluasi dan rencana pemenuhan terhadap hasil pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan. Tahapan ini belum dapat diimplementasikan seluruhnya karena berbagai aspek yang akan dijelaskan selanjutnya pada Subbab 2.3.

#### Evaluasi

Tahapan selanjutnya setelah diterbitkannya sertifikat adalah tahap pemenuhan rekomendasi. Pada tahap pemenuhan rekomendasi dilakukan kembali evaluasi terhadap kondisi terkini dari rekomendasi tersebut. Tahap evaluasi ini dilakukan oleh Tim Evaluasi yang dibentuk di tingkat pusat/unit pelaksana teknis sebagai bagian dari pelaksanaan tugas pengusulan program dan anggaran setiap tahunnya.

#### Tahap Pemenuhan Rekomendasi

Tahap pemenuhan rekomendasi dilaksanakan sebagai upaya untuk pencapaian status kelaikan, dari tidak laik atau laik bersyarat menjadi laik fungsi. Program pemenuhan kalaikan jalan merupakan salah satu bentuk kinerja penyelenggara jalan dalam mewujudkan jalan lebih berkeselamatan. Untuk penyelenggaraan jalan nasional, hal ini sejalan dengan rencana strategis Ditjen Bina Marga, Kementerian PU tahun 2015--2019.

Pemenuhan rekomendasi dapat dilaksanakan dalam dua kondisi berikut.

1. Pemenuhan rekomendasi yang 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 dikerjakan tanpa melalui pengusulan pemrograman karena dana masih tersedia. Rekomendasi yang dapat dilaksanakan adalah yang bersifat *low cost*, seperti perbaikan marka, dan rambu.

2. Pemenuhan rekomendasi yang dilaksanakan setelah diserahkannya sertifikat kepada unit pelaksana teknis. Pemenuhan ini dilaksanakan melalui pengusulan program dan anggaran pada tahun berikutnya. Adapun tahapannya adalah sebagai berikut:

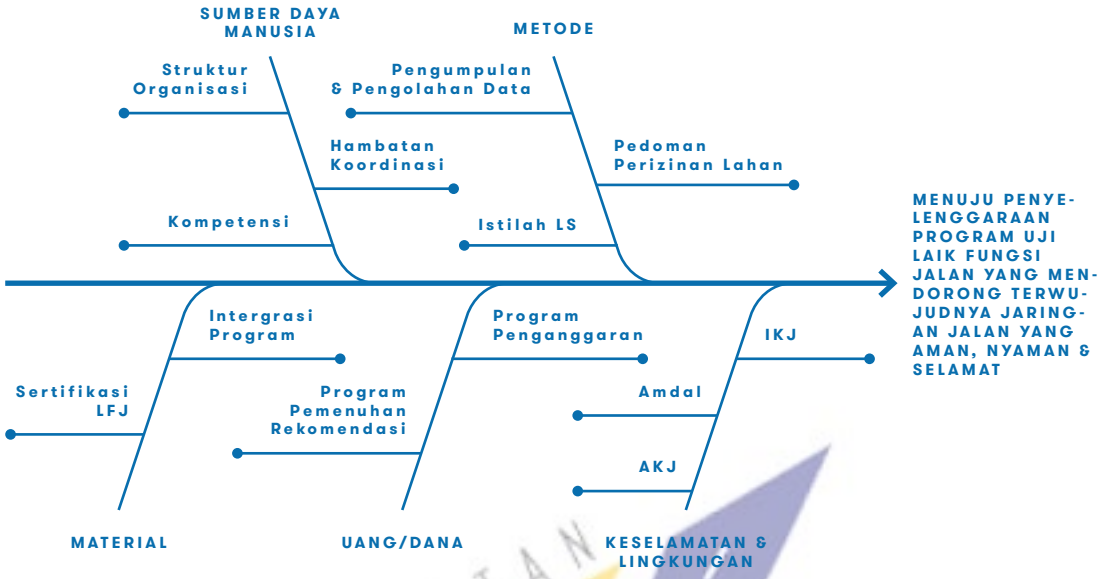
   a. Unit Pelaksana Teknis menerima sertifikat hasil Uji Laik Fungsi Jalan, kemudian membuat peta kondisi kelaikan jalan di wilayahnya.
   b. Unit Pelaksana Teknis menyusun rencana kegiatan dan menyerahkannya kepada unit kerja di bidang program dan anggaran untuk selanjutnya diprogramkan.
   c. Rekomendasi yang telah diprogramkan kemudian dikerjakan dan dilaporkan pencapaiannya kepada penyelengara jalan untuk selanjutnya diawasi/*monitoring* dan dievaluasi.

## 2.3 PETA PERMASALAHAN PELAKSANAAN LAIK FUNGSI JALAN

Permasalahan yang terjadi dalam pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan sangat kompleks dan beragam. Untuk "mengurai benang kusut" yang terjadi pada pelaksanaan program Uji Laik Fungsi Jalan dilakukan penelaahan atau analisis melalui pendekatan berbagai aspek yang dapat mendukung terselenggaranya program ini dengan baik.

Aspek tersebut di antaranya adalah sumber daya manusia, metode, material, pendanaan, dan lingkungan. Aspek sumber daya manusia meliputi beberapa permasalahan yang sangat mendasar, yaitu mengenai struktur organisasi yang permanen dan mewadahi kegiatan ini secara menyeluruh, mulai dari tingkat atas sampai dengan tingkat bawah. Kemudian, perlu adanya peningkatan kompetensi petugas, baik pada saat tahap sosialisasi maupun dalam pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan, khususnya di tingkat lapangan. Koordinasi menjadi penting karena Laik Fungsi Jalan melibatkan banyak pemangku kepentingan (*stakeholder*) bahkan lintas sektoral dan antar institusional.

Permasalahan mengenai metode yang dipakai pun menjadi salah satu bagian terpenting karena metode memegang peranan penting dalam proses sertifikasi dan pengambilan keputusan dalam Program Uji Laik Fungsi Jalan. Bagian-bagian tersebut antara lain pengumpulan dan pengolahan data Laik Fungsi Jalan; pemahaman mengenai istilah laik bersyarat; pedoman perizinan lahan. Dari aspek materil, permasalahan terkait sertifikasi dan publikasi Laik Fungsi Jalan yang harus diatur sehingga lebih efektif dan efisien. Integrasi program pun dianggap perlu untuk menyamakan persepsi dari setiap pemangku kebijakan mengenai Program Laik Fungsi Jalan, bahkan sampai ke tahap inspektor dan/atau auditor LFJ di lapangan.




**Gambar 2-2** Peta Permasalahan Program Uji Laik Fungsi Jalan



Pendanaan sangat penting untuk mengimplementasikan semua perangkat yang ada di Program Uji Laik Fungsi Jalan, diantaranya program pemeliharaan, peningkatan, bahkan jalan baru. Aspek lingkungan dan keselamatan menjadi bahasan yang tidak kalah penting jika dibandingkan yang lainnya. Hal ini disebabkan lingkungan dan keselamatan menjadi isu yang sangat penting untuk menjadikan jalan lebih berkeselamatan. Gambar 2-2 memperlihatkan peta permasalahan yang ada di Program Uji Laik Fungsi Jalan.

## 2.4 HASIL DISKUSI DAN TINDAK LANJUT

Beberapa pandangan yang terungkap dalam diskusi terpumpun FGD (*Focus Group Discussion*) (Balai TLL & LJ, 2014 akhir) dan pengalaman pelaksanaan Uji LFJ di beberapa BBPJN, serta pemikiran dari para pakar dan para praktisi (pemerhati) telah menyiratkan perlu ada perbaikan dalam pelaksanaan program Uji LFJ dan dapat dijadikan sasaran program penanganan jalan, sehingga dapat memberikan andil (berkontribusi) yang berarti dalam mewujudkan jalan yang memenuhi harapan masyarakat dan sesuai ketentuan peraturan, yaitu jalan yang laik (khususnya syarat teknis). Dalam pemikiran tersebut, diangkat bagaimana agar Uji LFJ menjadi bagian strategis dan terstruktur, baik dalam organisasi maupun anggaran, terutama dalam proses penyusunan program penanganan jalan yang bersinambungan.

FGD tersebut berusaha mempertimbangkan semua pandangan dan pemikiran serta menghasilkan beberapa pemikiran yang dapat dijadikan sebagai rekomendasi atau masukan bagi pengambil kebijakan. Beberapa masukan yang dikemukakan adalah sebagai berikut:

1. Sebaiknya data hasil Uji LFJ, terutama data fisik infrastruktur jalan dapat diintegrasikan dengan data fisik hasil kegiatan yang sejenis, seperti data IRMS, iRAP, dan BMS, walaupun berbeda pemanfaatannya, hal tersebut mempunyai kebutuhan data relatif yang sama dan bertujuan mewujudkan jalan yang andal. Ketersediaan data ini dinyatakan dalam Permen PU, sekaligus untuk menjadi bahan masukan bagi penyusunan program penanganan jaringan jalan dalam mewujudkan jaringan jalan di Indonesia menjadi laik fungsi (memenuhi standar teknis) dan lebih berkeselamatan.

2. Pencantuman secara tegas sertifikasi LFJ sebagai bagian dari tugas dan fungsi BBPJN agar misi membuat seluruh ruas jalan nasional menjadi laik di Indonesia dapat cepat terwujud dalam upaya merealisasikan visi jalan yang memenuhi standar nasional.

3. Manajemen pelaksanaan Uji LFJ hendaknya ditata secara lebih jelas, apakah harus ditangani sendiri oleh BBPJN (pengorganisasian) atau dapat bekerja sama dengan pihak lain dan anggaran untuk pembiayaannya juga sebaiknya diatur dengan lebih seksama.

4. Perlu dikondisikan agar setiap kewenangan yang sudah jelas fungsi dan perannya juga mempersiapkan anggaran untuk penanganan (perbaikan), khususnya pada Kementerian Perhubungan dan Polri sehingga mampu menjadikan Tim LFJ solid dan berdaya guna, sekaligus juga mampu melaksanakan berbagai rekomendasi teknis yang disampaikan tim uji untuk setiap kementerian. Kerja sama dan koordinasi dalam penanganan infrastruktur perlengkapan jalan (marka/rambu) untuk meningkatkan efisiensi dan efektifitas dalam mempercepat pelaksanaan rekomendasi hasil Uji LFJ di lapangan masih sangat diperlukan seperti aspek legal lainnya.

5. Penggunaan alat bantu, seperti *HawkEye* (iRAP) untuk mengoptimalkan pengumpulan data sebaiknya segera dilakukan dengan mempertimbangkan efisiensi biaya waktu dan sebagai solusi dalam mengatasi masalah keterbatasan SDM dalam pelaksanaan Uji LFJ.



6. Peraturan Menteri PU Nomor 11/PRT/M/2010 dievaluasi dan dipertimbangkan dengan memperhatikan kemungkinan penerapan persyaratan teknis dan administrasi yang diperlukan penyesuaian dalam pelaksanaan uji di lapangan. Penyesuaian yang dimaksudkan adalah pencatatan data teknis lapangan (kondisi jalan) yang dapat dijadikan basis data dan data masukan bagi penyusunan program penanganan jaringan jalan, termasuk rekomendasi teknis hasil Uji LFJ yang pada gilirannya menjadi awal dalam mewujudkan jalan yang standar.

7. Ada pemikiran baru berkaitan dengan penilaian Uji LFJ dan tentang definisi laik bersyarat dengan parameter yang terukur dan batasan yang jelas, seperti penilaian kuantatif (nilai dengan intervall tertentu), yang membuat sebuah jalan dinilai memenuhi kriteria tidak laik/laik bersyarat/laik (*passing grade*), misalkan laik bersyarat disetarakan menjadi laik bintang (tingkat) satu/dua/tiga, status laik diekuivalenkan setara bintang empat dan/atau lima (berwawasan lingkungan). Ada satu pemahaman dan yang terintegrasi dengan kinerja jalan berkeselamatan yang diintridusasi iRAP sehingga jalan nasional kita ke depan dapat bergabung dalam suatu sistem pemeringkatan jalan yang laik sekaligus berkeselamatan.

Bab III

# Persepsi terhadap Kebijakan Program Uji Laik Fungsi Jalan Nasional

## 3.1 PERSEPSI BALAI BESAR PELAKSANAAN JALAN NASIONAL (BBPJN)

Survei wawancara terhadap petugas di lingkungan Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional dilakukan untuk mengetahui sejauh mana pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan Nasional yang dilakukan, dilaksanakan dengan memenuhi ketentuan dan acuan yang telah ditetapkan. Hal ini menindaklanjuti hasil pelaksanaan diskusi terpumpum FGD (*Focus Group Discussion*) yang telah dilakukan di BTLLJ Pusjatan pada tanggal 14 April tahun 2014. Rangkuman hasil survei wawancara di Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional dapat dilihat pada Tabel 3-1.

| NO. | SARAN | PERMASALAHAN |
|---|---|---|
| 1 | Sistem dan proses Sertifikasi Uji Laik Fungsi Jalan | • Istilah/sistem laik bersyarat harus dievaluasi, apakah menggunakan sistem/istilah star rating (pemeringkatan) ataupun menggunakan sistem lainnya sehingga dapat memudahkan dalam proses sertifikasi dan tindak lanjut penanganan.<br>• Koordinasi dan pendekatan dengan Ditjen Bina Marga, khususnya mengenai butir-butir yang perlu ditindaklanjuti (prioritasi). |
| 2 | Koordinasi antara pihak Kementerian PU dengan institusi lainnya, seperti Perhubungan dan Kepolisian, terutama dalam pelaksanaan uji | • Diperlukan adanya pedoman / peraturan yang dapat diterima, baik oleh Perhubungan, Kepolisian, dan pihak PU sendiri sehingga dapat tercapai pemenuhan ruas jalan yang laik fungsi.<br>• Penetapan izin personel yang dapat digunakan, baik antara Perhubungan, Kepolisian maupun PU agar tercipta suatu kesinambungan kerja yang baik. |
| 3 | Kegiatan Evaluasi dan rekomendasi teknis jalan nasional yang belum tuntas. | • Satker jalan dan perencana (P2JN) ditingkatkan peran dan kerja samanya agar pelaksanaan pemenuhan rekomendasi Uji Laik Fungsi Jalan dapat dilakukan secara efektif dan efisien. |

| NO. | SARAN | PERMASALAHAN |
|---|---|---|
| | | • Tim evaluasi Laik Fungsi Jalan yang dibentuk independen dan memadai dengan memungkinkan dilibatkannya pakar perguruan tinggi (mahasiswa S-2), sehingga dapat memenuhi target Uji LFJ Nasional, terutama untuk provinsi/kabupaten/kota. |
| 4 | Perizinan pemanfaatan lahan dan akses pada ruas jalan nasional masih belum dapat dipenuhi. | • Perlu pedoman pemanfaatan dan akses lahan sisi jalan setingkat permen (PP jika perlu) agar satu atap bagi pedoman-pedoman yang ada di luar institusi PU, seperti Pemda, Perhubungan, dan Kepolisian.<br>• Perlu ditingkatkan komunikasi dengan pihak Pemda agar memahami permasalahan tersebut. |
| 5 | Batas rumija yang masih belum dapat dipenuhi (sertifikat/hak milik) | • Koordinasi dengan Pemda dan BPN. Isunya dievaluasi.<br>• Perlu dilengkapi gambar- gambar batas rumija untuk menjelaskan secara terperinci batas wilayah yang menjadi kewenangan dari Institusi PU. |
| 6 | Rekomendasi teknis yang belum dapat dijadikan sasaran program perbaikan atau penanganan jalan yang signifikan, untuk mewujudkan jalan yang laik fungsi (berkontribusi terhadap proses menuju jalan berstandar) | • Lampiran detail persyaratan sebelum diterbitkan proses Sertifikasi Uji Laik Fungsi Jalan (Nasional) perlu ditingkatkan kepeduliannya dan harus masuk dalam sistem data, agar dapat dievaluasi setiap tahun.<br>• Perlu pengembangan media sistem informasi yang dapat memudahkan dalam pemenuhan rekomendasi Uji Laik Fungsi Jalan Nasional.<br>• Program-program yang sudah ada (di PU) agar dapat diintegrasikan dengan program yang berkelanjutan dalam pemenuhan rekomendasi teknis Tim Uji Laik Fungsi Jalan Nasional, khususnya di wilayah BBPJN. |

**Tabel 3-1** Rangkuman Permasalahan mengenai Uji Laik Fungsi Jalan Nasional

## 3.2 PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP UJI LAIK FUNGSI JALAN

Sebagian besar masyarakat belum memahami dengan jelas dan benar mengenai peran Laik Fungsi Jalan sebagai ukuran kinerja jalan yang menjadi syarat dapat dioperasionalkannya fungsi jalan untuk kepentingan umum. Masyarakat hanya mengerti bahwa jalan yang telah dipakai dan dibuat untuk kepentingan umum selama ini dianggap pasti memenuhi ketentuan teknis yang ada atau sejajar dengan istilah laik fungsi, dengan kata lain jalan dianggap telah memenuhi standar. Akan tetapi, jika dilihat secara visual dan secara objektif, masyarakat menyadari bahwa pada kenyataannya diyakini bahwa jalan yang ada sekarang pada umumnya kurang atau belum memenuhi standar pelayanan (teknis) yang diharapkan, misalnya lebar jalur/lajur jalan yang sempit (belum seragam), tidak ada bahu jalan (jika ada, tidak berfungsi), drainase kurang memadai (banjir dadakan), perambuan kurang (tidak memberi informasi yang cukup), perkerasan jalan cepat rusak dan banyak rusak (sering rusak/berlubang) dan dibiarkan sehingga ujung-ujungnya dianggap menjadi salah satu penyebab terjadinya kecelakaan dan kemacetan yang memprihatinkan. Dari hal tersebut tersirat bahwa menyatakan jalan dinilai kurang memadai secara teknis. Indikator umum ini sebaiknya mendapat perhatian serius dari penyelenggara jalan, dengan mempertimbangkan sunguh-sungguh peran LFJ.

Tantangan di masa yang akan datang, ketika masyarakat mulai mengenal fungsi dan peran LFJ, perwujudan segi teknis jalan akan dituntut untuk dapat memberikan tingkat keselamatan, rasa kenyamanan, dan keamanan bagi penggunanya dengan baik. Di sisi lain, penyelenggara jalan dan lalu lintas kelihatannya belum siap untuk menuju jalan yang laik, yang diindikasikan hal tersebut dengan belum terlihat dalam strategi dan arahan yang jelas dalam penyusunan program penanganan jaringan jalan menuju jalan yang laik (memenuhi persyaratan teknis jalan) atau memenuhi amanat undang-undang.

Bab IV

# Hasil Evaluasi Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan Nasional

## 4.1 ANALISIS PROGRAM KEBIJAKAN

Penganalisisan kebijakan yang berkaitan dengan program penanganan jalan dilakukan dengan metode SWOT (*strength, weakness, opportunity, threat*) yang dianggap dapat membantu menemukan kunci permasalahan dan jalan keluarnya. Hasil analisis SWOT tersebut dipakai untuk membuat matriks perbandingan dalam menentukan strategi perbaikan ataupun penanganan dalam memperbaiki kinerja dan menangani permasalahan-permasalahan yang dihadapi dalam pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan.

Analisis SWOT digunakan salah satunya untuk menentukan isu strategis mengenai suatu program kebijakan yang telah ataupun yang akan diambil oleh pemangku kebijakan. Dalam studi evaluasi Laik Fungsi Jalan ini akan dilakukan analisis SWOT yang meliputi beberapa aspek, yaitu kebijakan program Laik Fungsi Jalan, pelaksanaan program Laik Fungsi Jalan, dan implementasi program Laik Fungsi Jalan.

Setelah strategi perbaikan atau penanganan dihasilkan dalam analisis SWOT, dapat dibuatkan sistem pemeringkatan dengan menggunakan metode AHP (*Analytical Hierarchy Process*) dalam analisis lebih lanjut. Analisis lanjutan tersebut dapat dilihat di dalam Naskah Kebijakan yang merupakan kelanjutan dari Naskah Ilmiah "Evaluasi Kebijakan Program Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan Nasional". Adapun konteks metode AHP yang digunakan di dalam Naskah Kebijakan adalah dalam menentukan *Star Rating* (pemeringkatan) prioritas kinerja ruas jalan dan untuk membuat Program Penanganan Jalan yang berbasis Laik Fungsi Jalan.

Dengan menggunakan analisis SWOT diharapkan penelitian ini dapat mengungkapkan faktor internal dan faktor eksternal yang dianggap penting dalam mencapai tujuan, yaitu dengan mengidentifikasikan kekuatan (*strength*), kelemahan (*weakness*), kesempatan (*opportunity*), dan ancaman (*threat*). Analisis ini didasarkan pada logika berpikir bahwa dalam menentukan strategi kebijakan yang akan diimplementasikan, sebuah organisasi harus memaksimalkan kekuatan dan peluang, dan sekaligus dapat meminimalkan kelemahan dan ancaman yang ada sehingga dapat dicapai keseimbangan antara kondisi internal dengan kondisi eksternal (Soesilo, 2002).

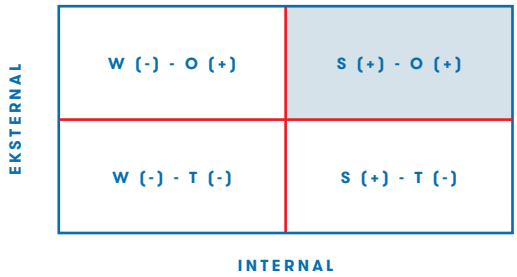
Analisis SWOT memiliki beberapa keuntungan, antara lain sebagai berikut:

1. tidak hanya dapat membuat ekstrapolasi masa depan, analisis SWOT dapat dipakai untuk membuat masa depan
2. bersifat multiguna dan sederhana
3. Cocok dengan teknik lain, antara lain Delphi, *Brainstroming*, *time series*, *regression* (ekonometri), dan AHP
4. dapat dipakai membangun untuk konsensus berdasarkan kebutuhan dan keinginan.

Analisis SWOT Kebijakan Laik Fungsi Jalan Nasional merupakan analisis yang dilakukan berdasarkan pertimbangan kebijakan yang telah dikeluarkan oleh pihak pemerintah, yakni Kementerian Pekerjaan Umum dan instansi terkait yang bertugas sebagai penyelenggara jalan. Berdasarkan analisis SWOT, ditinjau hal yang terkait dengan faktor eksternal (EFAS) dan internal (IFAS), bobot ditentukan berdasarkan tingkat kepentingan yang diemban dengan total bobot 100, sedangkan pemeringkatan merupakan penilaian secara objektif dan skor merupakan perkalian antara bobot dengan pemeringkatan kemudian diubah menjadi persentase. Pembobotan didapat berdasarkan tingkat strategisnya suatu program yang ditinjau dari aspek *strength, weakness, opportunities*, dan *threats*. Setiap aspek memiliki total jumlah bobot yang sama, sedangkan nilai pemeringkatan didapat dari hasil respondensi dan wawancara yang sifatnya terbatas, yaitu Kepala Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional atau pejabat terkait yang melaksanakan Uji Laik Fungsi Jalan di wilayah tersebut. Nilai sensitivitas atau validitas dari hasil respondensi dan wawancara sangat sesuai (*reliable*) dan dapat dipertanggungjawabkan. Karena sifatnya terbatas bias yang ada sangatlah kecil.

Analisis sensitivitas ataupun validitas dapat dipakai untuk memprediksi keadaan apabila terjadi suatu perubahan yang cukup besar, misalnya terjadi perubahan bobot prioritas atau urutan prioritas dari kriteria karena ada perubahan kebijakan.

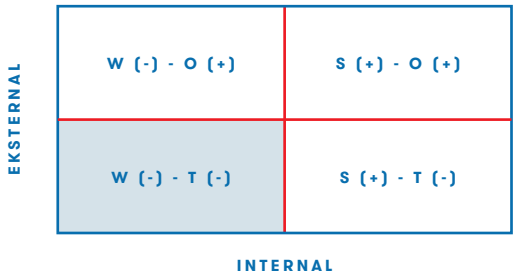
Setelah dilakukannya analisis IFAS dan EFAS, didapat total skor berdasarkan identifikasi nilai *strength* dan *weakness* yang mewakili faktor internal sebesar (1,9) dan (-1,8), sedangkan total skor berdasarkan identifikasi dari nilai *opportunities* dan *threats* yang mewakili faktor eksternal sebesar (1,9) dan (-1,6), sehingga didapat total internal mencapai 0,1 dan total eksternal 0,5. Maka posisinya berada pada Kuadran I, yaitu *strength* (potensi) bernilai (+) dan *opportunity* (harapan) bernilai (+).




**Gambar 4-1** Kuadran SWOT Program LFJ

Dapat disimpulkan bahwa Program Laik Fungsi Jalan yang diprioritaskan secara nasional, merupakan program yang strategis untuk terciptanya sistem jaringan jalan yang aman, nyaman, selamat, dan memberikan kepastian hukum bagi pengguna jalan. Selain itu, program Koridor Trans Asia di tahun mendatang diharapkan dapat menjadi salah satu program unggulan untuk menyukseskan program tersebut. Dapat disimpulkan bahwa Program Laik Fungsi Jalan merupakan program yang sangat strategis dan penting sehingga dapat mewujudkan jalan yang andal sekaligus mempermudah dari segi aksesibilitas, mobilitas, dan keselamatan bagi pengguna jalan. Oleh karena itu, dianggap perlu ada program yang bersifat lanjutan untuk menindaklanjuti hasil kegiatan Uji Laik Fungsi Jalan Nasional dalam menyukseskan kebijakan-kebijakan (teknis) pemerintah mengenai penyelenggaraan jalan di Indonesia.

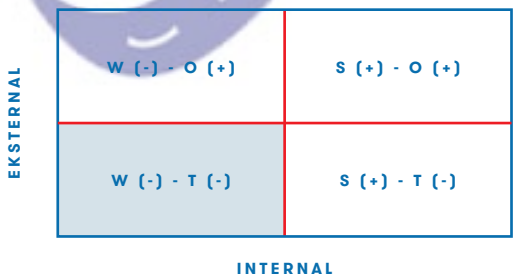
Jika ditinjau dari aspek Sumber Daya Manusia (*Man*), Peralatan Teknologi (*Machines*), Metode Pengujian (*Methods*), Material, Penganggaran (*Money*), dan Pasar (*Market*) (6M) terdapat beberapa isu yang dapat menentukan tingkat keberhasilan Program Uji Laik Fungsi Jalan, khususnya di ruas jalan nasional. Pasar tidak dilibatkan karena hasil naskah ilmiah ini hanya dibatasi untuk pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan, bukan Program Laik Fungsi Jalan secara keseluruhan. Setelah dilakukannya analisis IFAS dan EFAS, didapat total skor berdasarkan identifikasi dari nilai *strength* dan *weakness* yang mewakili faktor internal, yaitu sebesar (1,75) dan (-1,9), sedangkan total skor berdasarkan identifikasi nilai *opportunities* dan *threats* yang mewakili faktor eksternal sebesar (1,5) dan (-1,8), sehingga didapat total internal mencapai -0,15 dan total eksternal -0,3. Maka, posisinya berada pada Kuadran III, yaitu *weaknesses* bernilai (-) dan *threats* bernilai (-).



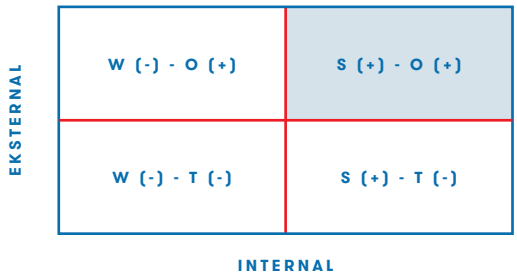

**Gambar 4-2** Kuadran SWOT SDM

Analisis terhadap peralatan teknologi yang ada dengan menggunakan SWOT ditinjau dari faktor internal ataupun eksternal. Setelah dilakukannya analisis IFAS dan EFAS, didapat total skor berdasarkan identifikasi nilai *strength* dan *weakness* yang mewakili faktor internal sebesar (1,75) dan (-1,9), sedangkan total skor berdasarkan identifikasi dari nilai *opportunities* dan *threats* yang mewakili faktor eksternal sebesar (1,5) dan (-1,75), sehingga didapat untuk total internal mencapai -0,15 dan total eksternal -0,25. Maka, posisinya berada pada Kuadran III.





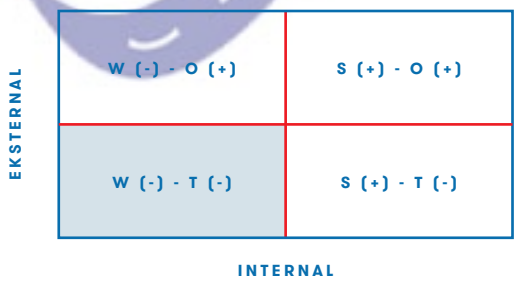

**Gambar 4-3** Kuadran SWOT Peralatan Teknologi




**Gambar 4-4** Kuadran SWOT Metode ULFJ

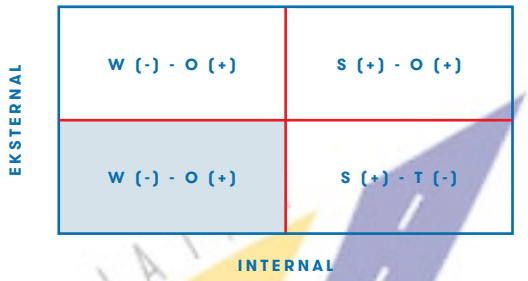
Analisis terhadap material yang ada dengan menggunakan SWOT ditinjau dari faktor internal ataupun eksternal. Setelah dilakukannya analisis IFAS dan EFAS, didapat total skor berdasarkan identifikasi nilai *strength* dan *weakness* yang mewakili faktor internal sebesar (1,5) dan (-2,0), sedangkan total skor berdasarkan identifikasi nilai *opportunities* dan *threats* yang mewakili faktor eksternal sebesar (1,5) dan (-1,75) sehingga didapat total internal yang mencapai -0,5 dan total eksternal -0,25. Maka, posisinya berada pada Kuadran III, yaitu *weaknesses* bernilai (-) dan *threats* bernilai (-).






**Gambar 4-5** Kuadran SWOT Material ULFJ

Analisis terhadap penganggaran yang ada dengan menggunakan SWOT ditinjau dari faktor internal ataupun eksternal. Setelah dilakukannya analisis IFAS dan EFAS, didapat total skor berdasarkan identifikasi nilai *strength* dan *weakness* yang mewakili faktor internal sebesar (1,5) dan (-2,0), sedangkan total skor berdasarkan identifikasi nilai *opportunities* dan *threats* yang mewakili faktor eksternal sebesar (1,5) dan (-1,75). Oleh karena itu, didapat total internal -0,5 dan total eksternal -0,25. Maka, posisinya berada pada Kuadran III, yaitu *weaknesses* bernilai (-) dan *threats* bernilai (-).




**Gambar 4-6** Kuadran SWOT Penganggaran ULFJ



Isu strategis dan keterkaitan antar strategi diperoleh dari hasil pembobotan IFAS-EFAS yang ditinjau dari aspek SDM, teknologi, metode, material, dan penganggaran, juga dari aspek Program Kebijakannya itu sendiri yang dilihat secara umum.

Untuk setiap indikator tersebut, dilakukan interaksi kombinasi dari strategi yang meliputi kombinasi internal-eksternal, yang terdiri atas hal-hal berikut.

1. Strategi *Strength-Opportunity* (SO); interaksi kombinasi strategi SO adalah suatu strategi yang menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang.
2. Strategi *Strength-Threat* (ST); interaksi kombinasi strategi ST adalah suatu strategi yang menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman.
3. Strategi *Weakness-Opportunity* (WO); interaksi kombinasi strategi WO adalah suatu strategi yang meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang.
4. Strategi *Weakness-Threat* (WT) interaksi kombinasi strategi WT adalah strategi yang meminimalkan kelemahan untuk mengatasi ancaman.

| | | FAKTOR EKSTERNAL | |
|---|---|---|---|
| | | OPPORTUNITY (O) | THREAT (T) |
| FAKTOR INTERNAL | STRENGTH (S) | Strategi SO | Strategi ST |
| | WEAKNESS (W) | Strategi WO | Strategi WT |

**Tabel 4 1** Matriks Faktor Internal dan Eksternal

Dari matriks tersebut akan diperoleh empat pilihan strategi yang dapat diambil oleh pembuat keputusan (*decision maker*) sebagai strategi pilihan yang ditentukan setelah mempertimbangkan potensi, kondisi, dan kendala yang ada.

Kemudian, dari interaksi strategi tersebut akan didapatkan Matriks SWOT – Interaksi IFAS-EFAS, seperti yang terlihat pada Tabel 4-2.

| | KEKUATAN (S) | KELEMAHAN (W) |
|---|---|---|
| PELUANG (O) | Strategi SO<br>• Penyusunan Program Peningkatan dan Perbaikan Ruas Jalan yang berbasiskan Laik Fungsi Jalan.<br>• Sistem Penganggaran Program Laik Fungsi Jalan yang dapat dipakai di seluruh wilayah. | Strategi WO<br>• Sistem basis data terintegrasi yang dapat menyatukan seluruh data yang ada di pusat dan setiap wilayah.<br>• Teknologi pemasukan data yang *applicable* (dapat dipakai), *user friendly* (ramah bagi pengguna) dan dapat digunakan di semua wilayah. |
| ANCAMAN (T) | Strategi ST<br>• Sistem Pemeringkatan Kinerja Jalan, istilah bersyarat disesuaikan dengan istilah pemeringkatan Laik Fungsi (*rating system*), sehingga hanya istilah status laik saja, untuk bintang 4 s.d 7 (laik fungsi), bintang 2 s.d 4 (laik bersyarat), dan bintang 1 (tidak laik).<br>• Pemanfaatan Teknologi *Hawkeye* termasuk program *tools* untuk peningkatan kualitas data hasil Uji Laik Fungsi Jalan. | Strategi WT<br>• Pembentukan struktur organisasi yang memadai dalam pelaksanaan, evaluasi, dan pemenuhan rekomendasi Program Uji Laik Fungsi Jalan di setiap wilayah.<br>• Melakukan TOT mengenai pelaksanaan Program Uji Laik Fungsi Jalan. |

**Tabel 4 2** Matriks SWOT–Interaksi IFAS-EFAS

## 4.2

## HASIL ANALISIS PELAKSANAAN LAIK FUNGSI JALAN NASIONAL

Dari hasil kajian, dapat diambil beberapa poin-poin penting, di antaranya sebagai berikut:

1. Jika dilihat dari kondisi kelaikan fungsi jalan nasional, secara umum rekomendasi (administrasi dan teknis) dari hasil Uji Laik Fungsi Jalan banyak yang belum diprogramkan secara sistematis, terencana, berlanjut, dan efektif untuk dapat memberikan kontribusi yang signifikan terhadap upaya perbaikan atau peningkatan jalan menuju terwujudnya seluruh ruas jaringan jalan (nasional) yang memenuhi Laik Fungsi Jalan.

2. Hasil evaluasi Program Uji Laik Fungsi Jalan dengan menggunakan analisis SWOT menempatkannya di posisi Kuadran I sehingga dapat disimpulkan bahwa Program Laik Fungsi Jalan yang diprioritaskan secara nasional merupakan program yang diperintahkan Undang-undang Jalan (No.38/2004) yang bersifat strategis untuk mewujudkan sistem jaringan jalan yang aman, nyaman, selamat, dan memberikan kepastian hukum bagi pengguna jalan.

3. Jika ditinjau dari SDM, hasil analisis menempatkannya di posisi Kuadran III yang menyebabkan SDM masih banyak kekurangan di dalam Program Uji Laik Fungsi Jalan nasional. Hal yang perlu menjadi perhatian jika ditinjau dari aspek SDM adalah belum terbentuknya struktur organisasi yang memadai untuk menjalankan Program Uji Laik Fungsi Jalan Nasional.

4. Sudah terdeteksi bahwa perlu adanya pengembangan teknologi berupa media sistem informasi (serupa sistem basis data) yang dapat digunakan dan memudahkan dalam aplikasi penyusunan program perbaikan ataupun peningkatan jalan dalam memenuhi rekomendasi teknis hasil Uji Laik Fungsi Jalan nasional. Hal ini menempatkan teknologi berada di posisi Kuadran III, sama seperti SDM.

5. Metode evaluasi ataupun metode pengujian sudah tersedia di Petunjuk Teknis Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan. Metode di dalam Program Laik Fungsi Jalan menjadikannya berada di

posisi Kuadran I sebagai salah satu unggulan dari keenam elemen yang ditinjau dari segi aspek teknis (*man, machine, method, money, material*, dan *market*) selain evaluasi mengenai program kebijakan.

6. Dari segi penganggaran masih terdapat banyak kekurangan, seperti belum adanya mekanisme pendanaan yang jelas dan belum adanya pendanaan untuk kegiatan pemenuhan rekomendasi hasil Uji Laik Fungsi Jalan di tingkat balai ataupun dinas sehingga jika ditinjau dari aspek tersebut, hasilnya ada di posisi Kuadran III.

7. Bahwa untuk dapat memenuhi tingkat ketelitian dan kemudahan dalam membuat program perbaikan ataupun peningkatan jalan, diperlukan suatu sistem atau metode pengumpulan data Uji Laik Fungsi Jalan yang dapat dilakukan Tim ULFJ di lapangan dengan baik, tepat, mudah (efisien), dan efektif.

## 4.3 STRATEGI PERBAIKAN PELAKSANAAN UJI LAIK FUNGSI JALAN NASIONAL

Hasil analisis dapat dijadikan pijakan bagi program-program strategis ke depan. Dalam rangka mendorong terselenggaranya Uji Laik Fungsi Jalan yang memenuhi ketentuan dan dapat dilaksanakan dengan baik sehingga menghasilkan kinerja jalan yang diharapkan oleh masyarakat perlu diperhatikan di antaranya hal-hal berikut:

1. Pada hakekatnya pelaksanaan Uji LFJ dilakukan dengan tidak main-main dan sekadar memenuhi perintah undang-undang, tetapi justru merupakan bentuk perhatian, persiapan, penganggaran, pengorganisasian, dan pelaksanaan, serta publikasi yang memenuhi standar pelayanan dan sebaiknya merupakan tusi yang utama bagi penyelenggara jalan. Untuk mewujudkan itu semua, perlu adanya program yang didukung sistem penganggaran, pengorganisasian, dan pengelolaan yang komprehensif yang dapat diimplementasikan di semua sektor dan wilayah.

2. Rekomendasi hasil kegiatan ULF sebaiknya dapat dijadikan sebagai suatu pijakan strategis dalam penyusunan program peningkatan dan perbaikan ruas jalan, atas dasar kebijakan regulasi yang kuat dan dikehendaki oleh rakyat (undang-undang dan Peraturan Pemerintah tentang Jalan).

3. Dalam rangka menudukung aplikasi program strategis tersebut maka diperlukan sistem basis data dan metode pengumpulan data yang tepat dan baik untuk menyikronisasi semua data yang ada, menjadi masukan dan olahan untuk penyusunan program perbaikan dan peningkatan jalan (menjadi laik fungsi). Oleh karena itu, program penanganan jalan yang berbasis LFJ diperlukan dalam rangka mendukung efektivitas pelaksanaan Kebijakan Uji Laik Fungsi Jalan Nasional untuk mewujudkan sistem jaringan jalan yang aman, nyaman, dan selamat.

4. Untuk mereduksi berbagai interpretasi yang terbatas tentang hasil Uji Laik Jalan yang berkategori laik bersyarat dengan segala konsekuensinya, disarankan pendefinisian istilah bersyarat disesuaikan dengan istilah pemeringkatan Laik Fungsi (*rating system*) sehingga hanya istilah status laik, yaitu men-

jadi status jalan laik fungsi berupa bintang 4 s.d 7, untuk laik bersyarat menjadi status laik bintang 2 s.d 4, dan bagi tidak laik menjadi status laik bintang 1. Dengan pengertian dan istilah status tersebut semua tingkatan jalan dapat dioperasionalkan dan digunakan untuk umum sehingga tidak mubazir, sekaligus ditambah catatan (rekomendasi teknis) agar lebih berkeselamatan dengan dilengkapi serta disediakannya berbagai perlengkapan jalan (perambuan/marka dan bangunan keselamatan lainnya). Contoh nyata di dalam pemeringkatan kinerja jalan adalah dengan menggunakan iRAP sehingga diperlukan sinergisitas antara pemeringkatan yang dipakai oleh laik fungsi dan iRAP.

5. Selain itu, pemanfaatan data diperlukan dalam rangka mendukung Program Uji Laik Fungsi Jalan. Data-data yang digunakan ataupun dihasilkan oleh program iRAP, IRMS, dan leger jalan sangat diperlukan agar pekerjaan Laik Fungsi Jalan tidak harus melakukan survei yang menyuruh, tetapi sifatnya terbatas dan selektif.

## 4.4 KERANGKA SISTEM BASIS DATA UJI LAIK FUNGSI JALAN NASIONAL

Kerangka sistem basis data Uji laik Fungsi Jalan diperlukan sebagai salah satu upaya perwujudan langkah strategis yang akan dilakukan dalam rangka mengembangkan dan mengimplementasikan Program Uji Laik Fungsi Jalan. Adapun perwujudan yang sudah nyata sebagai salah satu langkah strategis adalah masuknya program Laik Fungsi Jalan sebagai bagian dari Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum, Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 2015-2019.

### 4.4.1 Umum

Pada prinsipnya penggunaan sistem basis data yang diperkenalkan selama ini dimaksudkan untuk membantu dalam operasionalisasi penyelenggaraan jalan yang baik, dengan asumsi sistem data mampu untuk manjadi data referensi, menjadi masukan dalam program sekaligus sebagai arsip data. Berbagai peluang kemajuan teknologi dapat diyakinkan untuk digunakan, tentunya dengan pertimbangan tertentu pilihan teknologi dapat diterapkan.



Untuk dapat menggunakan perangkat lunak basis data berdasarkan UTM (*Universal Transverse Mercator*), terlebih dahulu kita harus mengetahui konsep dasar dalam penyusunan perangkat lunak tersebut, yang terdiri atas:

1. Perumusan Kerangka Struktur Basis Data Jaringan Jalan,
2. Identifikasi dan Standarisasi Basis Data Jaringan Jalan,
3. Proses Pemutakhiran Basis Data Jaringan Jalan.

### 4.4.2 Perumusan Kerangka Struktur Basis Data

Struktur basis data yang digunakan terdiri atas basis data tabular dan basis data spasial, kemudian dibagi berdasarkan fungsi jalan dan status jalan. Fungsi jalan sendiri terdiri atas:

1. jalan arteri,
2. jalan kolektor, dan
3. jalan lokal.

sementara status jalan dibagi menjadi

1. jalan nasional,
2. jalan provinsi,
3. jalan kabupaten/kota, dan
4. jalan desa.

### 4.4.3 Struktur Basis Data

Struktur basis data di dalamnya terdiri atas basis data tabular dan spasial. Penyusunan struktur basis data ini mengacu pada konsep dasar IIRMS (*Indonesian Integrated Road Management System*) yang telah disesuaikan dengan kepentingan pekerjaan ini. Basis data secara lengkap dibangun melalui basis data Nomor Ruas Jalan, Nama Ruas Jalan, dan Data Titik Referensi (*Reference Point*) yang berisikan titik-titik referensi pada satu ruas jalan yang akan digunakan sebagai pedoman dalam pelaksanaan survei jalan lainnya.

### 4.4.4 Relasional Basis Data



Penentuan hubungan antardata dilakukan melalui relasional antarbasis data. Penghubungan setiap basis data tersebut dilakukan melalui kunci primer (*primary key*) yang telah ditentukan pada setiap tabel data dan dihubungkan pada setiap kunci asing (*foreign key*) di tabel data lainnya. Syarat data yang dapat dijadikan kunci primer adalah data unik yang berbeda satu dengan yang lain. Untuk perangkat lunak ini digunakan penggabungan nomor ruas, subruas, dan pos km sebagai data kunci untuk menggabungkan data ke basis data lainnya.

### 4.4.5 Titik Referensi

Data titik referensi atau disebut juga *Data Reference Point* (DRP) dimaksudkan untuk menentukan titik-titik referensi pada satu ruas jalan yang akan digunakan sebagai pedoman dalam pemasukan data jaringan jalan. Dari data titik referensi dapat ditentukan jarak titik referensi terhadap awal kilometer di suatu kota serta dapat pula ditentukan panjang sebenarnya dari suatu jalan. Penentuan titik referensi, termasuk titik nol kilometer suatu wilayah/kota, perlu dilengkapi dengan teknologi GIS (*Geographic Information System*). Hal ini sangat memudahkan dalam penemuan titik yang dicari atau yang ditentukan.

**Pengertian dan Batasan**

1. Titik Referensi sebagai Titik Tetap
   Titik referensi adalah titik tetap yang ditentukan sepanjang ruas jalan dapat digunakan sebagai referensi dalam pelaksanaan survei jalan. Titik referensi dapat berupa patok kilometer, patok hektometer, jembatan, gorong-gorong, persimpangan jalan, persimpangan dengan jalan kereta api, serta bangunan permanen lainnya yang mudah dikenal.

2. Titik Bantu sebagai Titik Sementara
   Titik bantu adalah titik sementara yang dibuat sebagai tambahan dalam penentuan titik-titik referensi. Titik bantu dapat terdiri atas tanda dengan cat atau tanda sementara lainnya yang sengaja dibuat.

3. Titik Awal sebagai Permulaan Suatu Ruas Jalan
   Titik awal adalah titik referensi yang ditentukan sebagai permulaan suatu ruas jalan.

4. Titik Akhir sebagai penghujung suatu Ruas Jalan
   Titik akhir adalah titik referensi yang ditentukan sebagai akhir dari suatu ruas jalan.



### 4.4.6 Manajemen Jaringan Jalan

**Kerangka Struktur Jaringan Jalan**

Struktur data IRMS sudah sering digunakan untuk menyusun teknologi sistem informasi jaringan jalan di Indonesia. Struktur ini digunakan karena dinilai dapat menginformasikan kondisi jaringan jalan yang ada secara detail. Akan tetapi program IRMS mengalami kendala dalam hal visualisasi sehingga kurang berinteraksi antara *user* dengan pengguna. Oleh karena itu, diperlukan perangkat lunak (*software*) tambahan yang mempunyai kemampuan dapat menampilkan/memvisualisasikan kondisi jaringan jalan yang ada di Indonesia dengan menggunakan multimedia. Struktur basis data informasi jaringan jalan terdiri atas dua jenis data dasar, yaitu basis data tabular dan spasial, dapat dilihat pada Gambar 4-7.

**Basis Data Tabular**

Basis data tabular adalah data program dalam bentuk format *spreatsheet* yang dibuat dengan menggunakan perangkat lunak (*software*) *Microsoft Excel*, penentuan *field* (baris atau kolomnya) dilakukan sesuai dengan pengelompokan fungsinya, sebagaimana

disebutkan di atas, serta disusun berdasarkan batas administratif wilayah kabupaten atau kota yang ada di suatu provinsi. Hal ini dilakukan sebagai dasar untuk proses penggabungan dengan data spasial atau petanya (sinkronisasi basis data).

### Basis Data Spasial

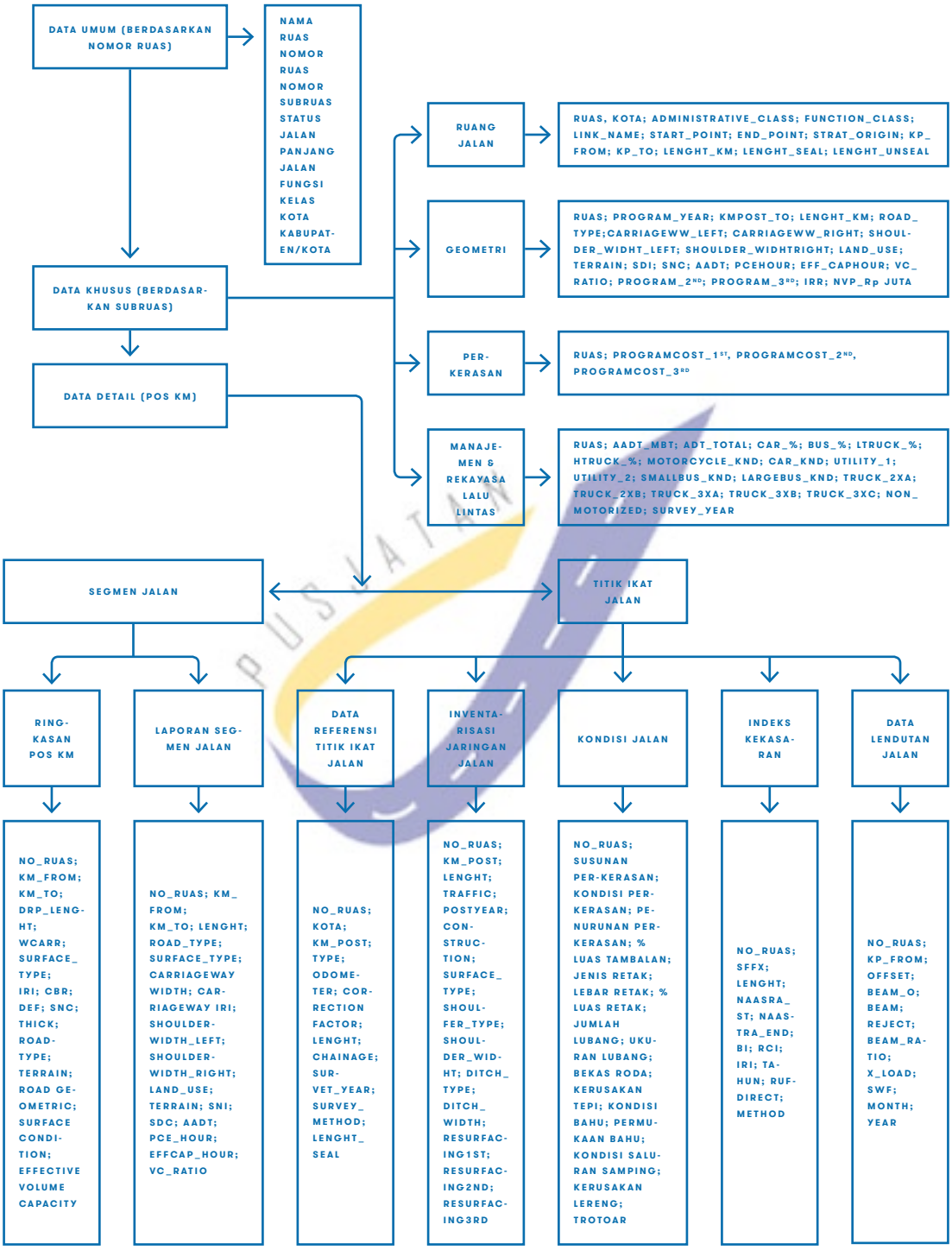
Data spasial atau peta disusun dengan digitalisasi berdasarkan lapis (*layer*) dalam format *Map Info* atau perangkat lunak (*software*) yang ada sejauh masih memiliki kolerasi dengan perangkat lunak (*software*) *Map Info* melalui konversi lebih lanjut, yang dibedakan menjadi

1. lapis garis, yang digunakan untuk data infrastruktur wilayah (jalan), berdasarkan ruas, subruas, atau segemen pos km;
2. lapis poligon, yang digunakan untuk data penataan ruang (kawasan), data sumber daya air (danau, waduk, rawa);
3. layer titik, yang digunakan untuk data infrastruktur wilayah (jembatan, pelabuhan dll.), data perkotaan (struktur kota dan Ibu kota provinsi, kabupaten), dan data titik referensi jaringan jalan berdasarkan pos km.

## 4.5 PROSES DAN PROSEDUR PEMUTAKHIRAN BASIS DATA

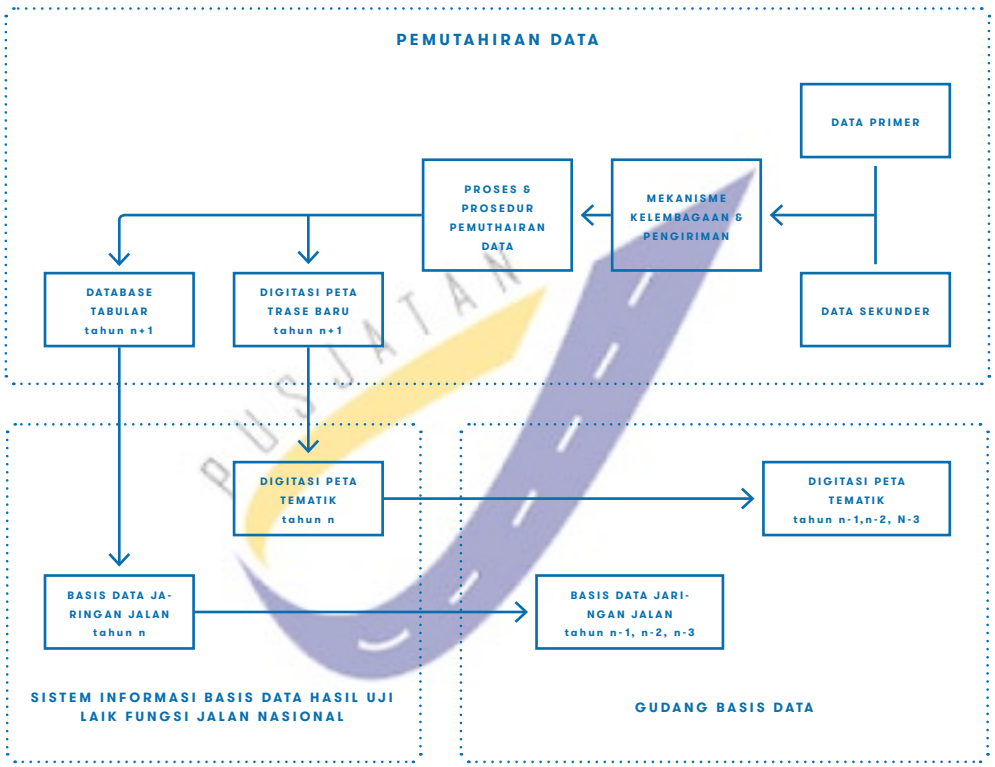
Data program yang akan dimasukkan ke dalam sistem basis data jaringan jalan terlebih dahulu dilakukan pemilahan/pengklasifikasian data sesuai dengan tiga klasifikasi yaitu data umum, data khusus, dan data detail berdasarkan pembagian subruasnya. Untuk menjaga kompatibilitasnya, data tersebut akan dibuat dalam format *Spread Sheet* dengan menggunakan perangkat lunak (*software*) *Microsoft Excel*.

Dalam pelaksanaan pemutakhiran (*updating*) data dan koreksi (*editing*) data untuk mengetahui apakah ada kesalahan data, perlu dilakukan diskusi dengan instansi terkait lainnya dan pengecekan *spot* pada beberapa ruas jaringan jalan untuk dilakukan koreksi dan pemutakhiran (*updating*) data.




**Gambar 4-7** Kerangka Struktur Informasi Basis Data Hasil Uji Laik Fungsi Jalan

Proses pemutakhiran (*updating*) data dan pengoreksian data dapat dilakukan secara berkala, tahunan, ataupun periodik tiga tahunan, data-data lama yang sudah tidak terpakai akan disimpan dalam gudang basis data agar sewaktu-waktu ketika dibutuhkan dapat digunakan. Tentunya dengan sering dilakukan pemutakhiran (*updating*) pada ruas jaringan jalan tersebut semakin luas informasi yang akan didapat. Bagan alir proses pemutakhiran data dapat dilihat pada Gambar 4-8.




**Gambar 4-8** Proses Pemutakhiran Data

Bab V

# Penutup

## 5.1 PERANAN LAIK FUNGSI JALAN

Peranan Laik Fungsi Jalan di dalam kegiatan pelaksanaan pembangunan jalan sangatlah penting. Hal ini sebabkan program Laik Fungsi Jalan menyentuh semua aspek yang ada di bagian jalan, yaitu bagian ruang jalan, bagian geometri, bagian perkerasan, bagian manajemen lalu lintas, bahkan sampai bagian dokumen, jalan seperti surat kepemilikan, tanah, leger jalan, dan Amdal.

Dengan adanya Laik Fungsi Jalan diharapkan jalan dapat dikembalikan kepada fungsi dan hierarki jalan yang sesuai dengan standar dan amanat undang-undang. Jalan merupakan infrastruktur yang sangat vital di dalam suatu wilayah, bahkan negara. Jalan merupakan urat nadi perekonomian, pertahanan, dan pengembangan suatu wilayah.

Perlu adanya peranan dari semua pihak yang terlibat dan terkait dalam penyelenggaraan dan pengembangan jalan di Indonesia dalam rangka mewujudkan jalan yang aman, nyaman, dan selamat. Perwujudan jalan yang laik diharapkan dapat memajukan Indonesia di berbagai sektor.

## 5.2 KENDALA DAN PELUANG PERBAIKAN

Tantangan di masa yang akan datang, ketika masyarakat mulai mengenal terhadap fungsi dan peran LFJ, maka perwujudan dari segi teknis jalan akan dituntut untuk dapat memberikan tingkat keselamatan, rasa kenyamanan, dan keamanan bagi penggunanya dengan baik. Di sisi lain, penyelenggara jalan dan lalu lintas kelihatannya belum siap untuk menuju jalan yang laik, yang diindikasikan dengan belum terlihat dalam strategi dan arahan yang jelas dalam penyusunan program penanganan jaringan jalan menuju jalan yang laik (memenuhi persyaratan teknis jalan) atau memenuhi amanat undang-undang.

Peluang perbaikan masih terbuka lebar karena Program Laik Fungsi Jalan yang diprioritaskan secara nasional, merupakan program yang strategis untuk terciptanya sistem jaringan jalan yang aman, nyaman, selamat, dan memberikan kepastian hukum bagi pengguna jalan. Selain itu, adanya program Koridor Trans Asia di tahun mendatang diharapkan dapat menjadi salah satu program unggulan untuk menyukseskan program tersebut. Dapat disimpulkan bahwa Program Laik Fungsi Jalan merupakan program yang sangat strategis dan penting sehingga dapat mewujudkan jalan yang andal sekaligus mempermudah dari segi aksesibilitas, mobilitas, dan keselamatan bagi pengguna jalan. Oleh karena itu, dianggap perlu ada program yang bersifat lanjutan untuk menindaklanjuti hasil kegiatan Uji Laik Fungsi Jalan Nasional, dalam mensukseskan kebijakan-kebijakan (teknis) pemerintah mengenai penyelenggaraan jalan di Indonesia

## 5.3 REKOMENDASI

Perlu ada tindak lanjut yang bersifat mendesak (*urgent*) dan prioritas, hal ini dianggap perlu karena Laik Fungsi Jalan membutuhkan usaha (*effort*) yang sangat besar dan melibatkan banyak sekali pihak.

Adapun rekomendasi yang dapat atau relevan dilakukan, antara lain sebagai berikut

1. Penyusunan Program Peningkatan dan Perbaikan Ruas Jalan berbasiskan Laik Fungsi Jalan.

2. Sistem Penganggaran Program Laik Fungsi Jalan yang dapat dipakai di seluruh wilayah.

3. Sistem pemeringkatan kinerja jalan, istilah bersyarat disesuaikan dengan istilah pemeringkatan Laik Fungsi (*rating system*) sehingga hanya istilah status laik, untuk bintang 4 s.d 7 (laik fungsi), bintang 2 s.d 4 (laik bersyarat), dan bintang 1 (tidak laik).

4. Pemanfaatan teknologi *Hawkeye*, termasuk program *tools* untuk peningkatan kualitas data hasil Uji Laik Fungsi Jalan.

5. Sistem basis data terintegrasi yang dapat menyatukan seluruh data yang ada di pusat dan setiap wilayah.

6. Teknologi pemasukan (*inputing*) data yang dapat digunakan (*applicable*), ramah untuk pemakai (*user friendly*), dan dapat digunakan di semua wilayah.

7. Pembentukan struktur organisasi yang memadai dalam pelaksanaan, evaluasi, dan pemenuhan rekomendasi Program Uji Laik Fungsi Jalan di setiap wilayah.

8. Penyelenggaraan TOT mengenai pelaksanaan Program Uji Laik Fungsi Jalan.

# Daftar Pustaka

Direktorat Bina Teknik. (2011, Juli). Materi Sosialisasi Uji Laik Fungsi Jalan. Direktorat Jenderal Bina Marga.

Direktorat Bina Teknik. (2014). Petunjuk Pelaksanaan Penilaian Kelaikan Fungsi Jalan. Direktorat Jenderal Bina Marga.

Direktorat Jenderal Bina Marga. (2012, Januari). Panduan Teknis Pelaksanaan Laik Fungsi Jalan. Jakarta: Kementerian PU.

Direktorat Jenderal Bina Marga. (2012, Januari). Panduan Teknis Pengisian Form Laik Fungsi Jalan. Jakarta: Kementerian PU.

Mulyono, A.T. (2015). Hasil Evaluasi dan Usulan Tindak Lanjut Pelaksanaan Kalaikan Fungsi Jalan untuk Mencapai Kondisi Jalan Selamat, Aman, Nyaman dan berkepastian Hukum. Paper (PW) - FGD. Balai Teknik Lalu Lintas dan Lingkungan Jalan. Pusjatan, Bandung.

Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 08/PRT/M/2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Pekerjaan Umum, Pusat Litbang Jalan dan Jembatan.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 21/PRT/M/2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Kementerian Pekerjaan Umum.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Uji Laik Fungsi Jalan.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 19/PRT/M/2011 tentang Pesyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan.

Soesilo, N.I. (2002). Manajemen Stratejik di Sektor Publik (Pendekatan Praktis), Buku II. Universitas Indonesia;

Undang-Undang Nomor22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara.

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.


CINDELA


OOCL
OOCL
OOCL