



DPR - RI



PUSTRAL UGM

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT (DPR) REPUBLIK INDONESIA

RDPU KOMISI V DPR RI

PEMBAHASAN MASUKAN TERKAIT PENYUSUNAN RUU REVISI UU 38 TAHUN 2004

EARLY WARNING MASUKAN PENTING PENYUSUNAN RUU REVISI UNDANG-UNDANG NOMOR 38 TAHUN 2004 TENTANG JALAN

**PROF. DR. IR. AGUS TAUFIK Mulyono (ATM), ST., MT., IPU., ASEAN ENG.
Kepala Pusat Studi Transportasi dan Logistik (Pustral) UGM
Ketua Umum Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI)
DPP Himpunan Pengembangan Jalan Indonesia (HPJI)**

Webinar. Zoom-Meeting. Pukul 10.00-Selesai. WIB. Selasa. 30 Juni 2020

Outline Diskusi Masukan Revisi UU Jalan



- Tantangan Kebutuhan Infrastruktur Jalan dan Transportasi Jalan
- Tantangan dan Problem Fungsi-Status-Kelas Prasarana-Kelas Intensitas Beban
- Tantangan dan Problem Indikasi Penurunan Mutu Bangunan Jalan
- Tantangan dan Problem Preservasi Jalan
- Tantangan dan Problem Jalan Berkeselamatan dan Berkepastian Hukum
- EDKJ, IKJ, AKJ, dan ULFJ, Memberikan Kepastian Jaminan Keselamatan bagi Pengguna Jalan



DPR - RI



PUSTRAL UGM

Tantangan Kebutuhan Infrastruktur Jalan dan Transportasi Jalan

Infrastruktur Jalan di Indonesia, **saat ini?**



DPR - RI



PUSTRAL UGM

Status Jalan	Panjang (Km)	Proporsi (%)	Kondisi Perkerasan			
			Mantap		Tidak Mantap	
			Baik	Sedang	Rusak Ringan	Rusak Berat
Nasional (non tol)	47.017,28	9,14	55,85%	33,53%	6,25%	4,37%
Nasional (tol)	1.649,05	0,32	100,00%		00,00%	
Provinsi	48.374,12	9,41	69,82%		30,18%	
Kabupaten	368.496,21	71,71	56,93%		43,07%	
Kota	48.358,80	9,42	78,74%		21,26%	
	513.895,46	100,00	Indonesia memerlukan hampir 510.000 km jalan baru untuk mencapai aksesibilitas yang memadai menuju keadilan sosial *)			

- Jalan Nasional saat ini hanya 9,56% dari ketersediaan jaringan jalan, perlu program pengembangan jalan untuk percepatan konektivitas nasional.
- Jalan harus dipahami sebagai jaringan transportasi darat yang menerus (tidak putus), keberadaan jembatan dan gorong gorong dianggap bangunan pelengkap jalan.
- Integrasi antara jalan nasional dan jalan daerah (provinsi/kab/kota) bagian dari indikator konektivitas

Upaya Mencapai Kinerja Jaringan Jalan



Daya Saing Global	Kerapatan Jalan *)	Travel Time **)
Malaysia	47,00	1,10
Filipina	72,00	2,50
Singapura	480,60	1,00
Vietnam	22,20	2,00
INDONESIA	26,10	2,78
Thailand	35,00	1,30
Australia	10,60	1,00
China	40,20	1,20
Brazil	18,60	2,20
Jerman	180,20	1,00

*) Kerapatan = Panjang jalan (km) per 100 km² luas daratan (km/100 km²)

***) Travel time (jam/100km panjang jalan)

Sumber : Agus Taufik Mulyono (2018)

• Keselamatan • Keamanan
• Kesehatan • Keberlanjutan

- Menetapkan moda share beban angkutan jalan ke moda lain
- Menambah ruas jalan yang baru
- Menambah jalan bebas hambatan
- Meningkatkan kapasitas jalan utama yang eksisting
- Memperbaiki struktur jalan yang rusak struktural
- Memperbaiki geometrik jalan yang substandar
- Preservasi perkeraaan jalan
- Meningkatkan keterhubungan jalan nasional thd jalan provinsi

Penurunan

Travel Time	Tabrakan	BOK
-------------	----------	-----

- Kerapatan jaringan jalan dan travel time, sebagai indikator daya saing global infrastruktur jalan
- Pemenuhan standar kesehatan perlu untuk dipertimbangkan dalam pelayanan jaringan dan ruas jalan.
- Belum pernah ada kebijakan/keberanian untuk menetapkan moda share, agar 90% produksi angkutan tidak bertumpu di jalan.
- Keterhubungan jalan nasional-jalan provinsi dapat mempercepat penurunan travel time
- Manajemen jaringan jalan harus mampu menurunkan travel time, tabrakan, BOK

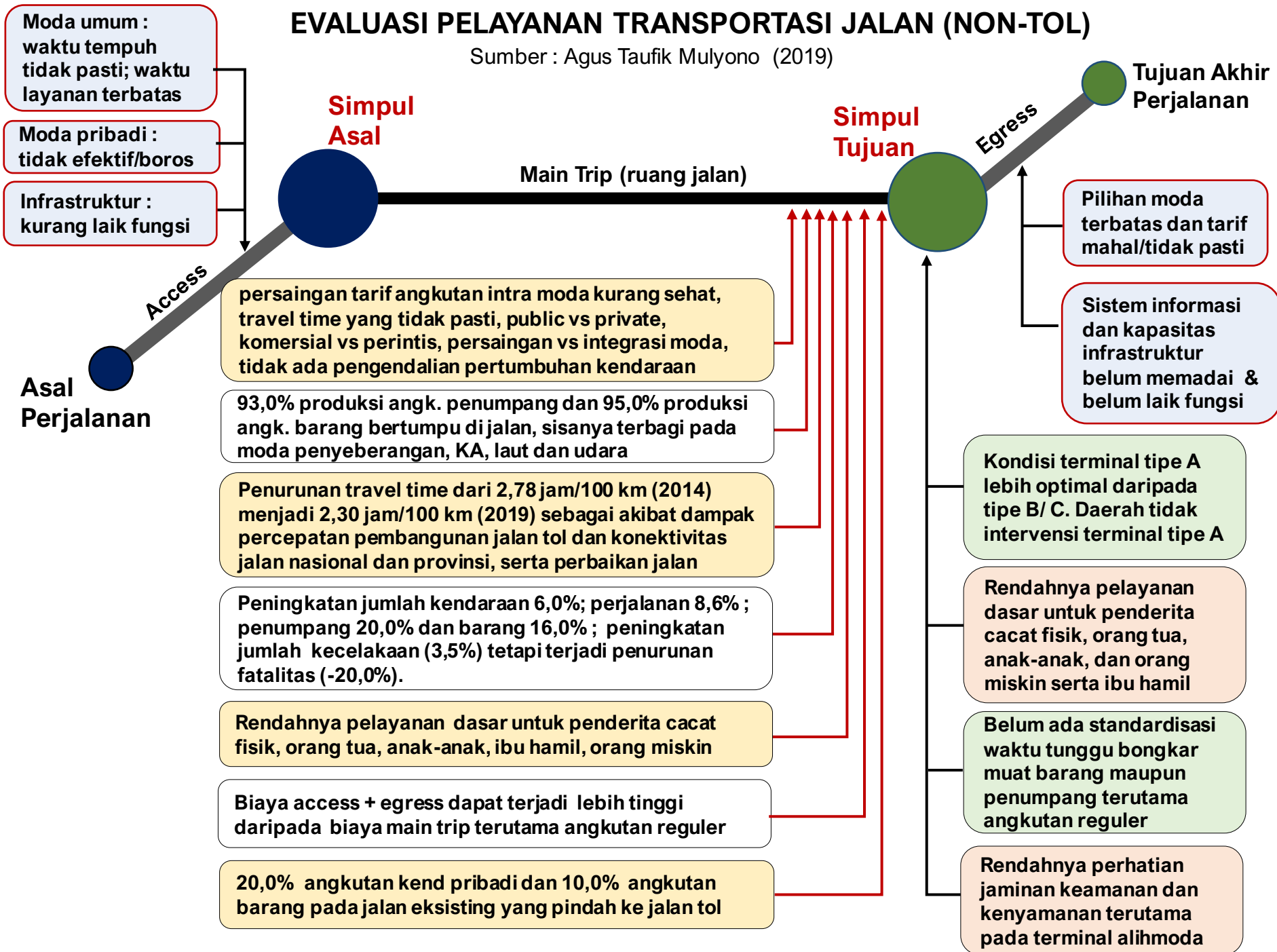
EVALUASI PELAYANAN TRANSPORTASI JALAN (NON-TOL)

Sumber : Agus Taufik Mulyono (2019)



DPR - RI

PUSTRAL UGM



- Problem pelayanan transportasi jalan nasional NON-TOL, terjadi pada Access, Main Trip, dan Egress.
- **Problem Access/Egress** : infrastruktur jalan belum laik fungsi dan kurang koordinasi jaringan, travel time tinggi.
- **Problem Main Trip** : tidak ada kebijakan/ keberanian menetapkan besaran moda share, berdampak 95% produksi angkutan bertumpu pada transportasi jalan, travel time tinggi 2,3 jam/100 km, hanya 20% angkutan barang yang migrasi ke jalan tol. Infrastruktur jalan belum laik fungsi

Bagaimana Kondisi Transportasi Jalan 2024












Sumber : Agus Taufik Mulyono (2019)



DPR - RI



PUSTRAL UGM

NO	Prasarana dan Pelayanan Transportasi Jalan	2024
Perbaikan Prasarana Transportasi Jalan :		
1	Perbaikan defisiensi keselamatan komponen jalan dan lokasi blackspot	
2	Peningkatan konektivitas jalan nasional dan jalan provinsi/kab/kota	
3	Peningkatan keselamatan komponen jalan menuju kelaikan fungsi jalan	
4	Pemasangan sistem IT untuk monitoring pelanggaran lalulintas	
Perbaikan Pelayanan Transportasi Jalan :		
1	Pembatasan jumlah kendaraan pribadi yang beroperasi di jalan	
2	Penurunan travel time pada lintas penting jalan nasional dan provinsi	
3	Penindakan ODOL kendaraan berat angkutan barang	
4	Kebijakan moda share angkutan barang/penumpang khususnya P. Jawa	
5	Penurunan jumlah kejadian dan fatalitas kecelakaan pada lintas penting	
6	Kepastian hukum pengoperasian OJOL	
7	Peningkatan angkutan umum berbasis bus	



= dapat dicapai sesuai target



= dicapai tetapi belum sesuai target



= belum dapat dicapai

- **Problem prasarana** transportasi jalan nasional NON-TOL:
 - ✓ Defisiensi keselamatan komponen jalan, karena geometrik jalan yang masih substandar.
 - ✓ Kelaikan fungsi komponen/subkomponen jalan belum tercapai karena problem geometrik, ruang bagian jalan, dan perlengkapannya
 - ✓ Rendahnya konektivitas thd jalan daerah (prov/kab/kota)
- **Problem pelayanan** transportasi jalan nasional NON-TOL:
 - ✓ Kemacetan, tidak ada batasan jumlah kendaraan pribadi, tingginya gangguan ruang bagian jalan.
 - ✓ Tidak ada target moda share
 - ✓ Fatalitas kecelakaan sulit diturunkan

EVALUASI PELAYANAN TRANSPORTASI JALAN TOL

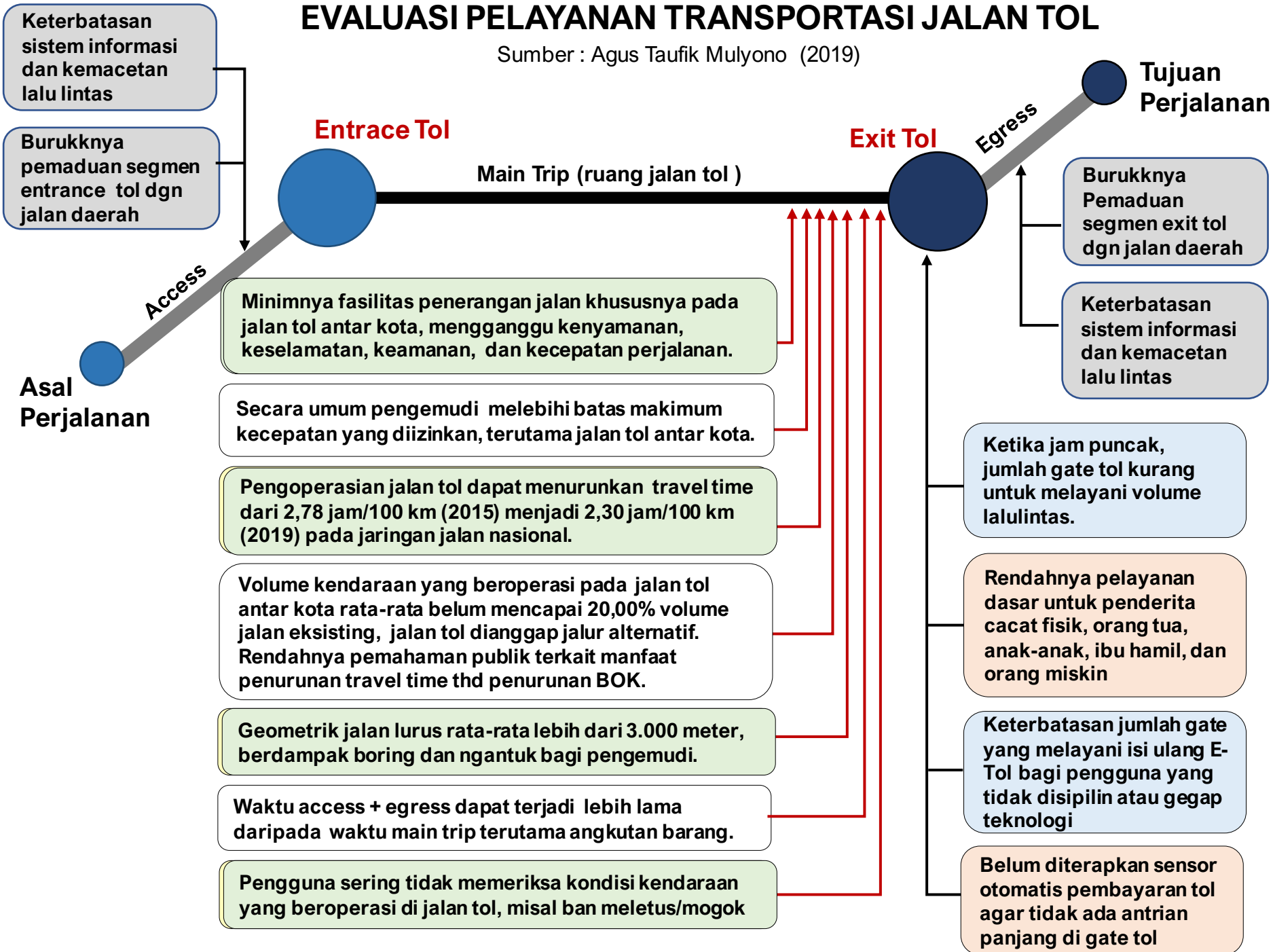
Sumber : Agus Taufik Mulyono (2019)



DPR - RI



PUSTRAL UGM



- Problem pelayanan transportasi jalan nasional TOL, terjadi pada Access, Main Trip, dan Egress.
- **Problem Access/Egress :** Buruknya pemaduan entrance tol dan exit tol dgn jalan daerah.
- **Problem Main Trip :**
 - ✓ Belum ada perangkat pasal undang-undang yang dapat memaksa kendaraan, khususnya angkutan barang pindah ke jalan tol
 - ✓ Belum ada edukasi mengemudi di jalan tol yang selamat & aman
 - ✓ Literasi IT sensor otomatis belum diterapkan
 - ✓ Rendahnya pelayanan difabel & orang miskin.

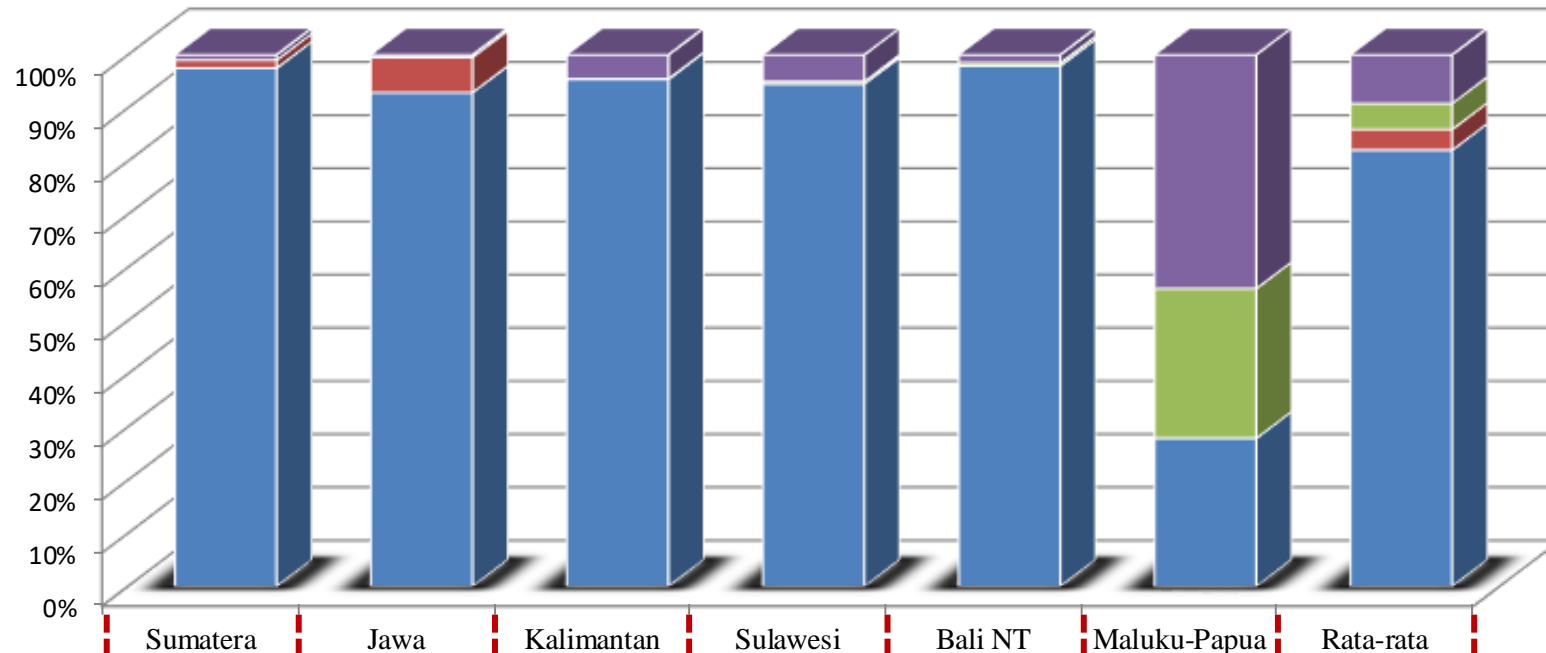
Ketimpangan Jumlah Perjalanan Angkutan Penumpang Tiap Moda



DPR - RI



PUSTRAL UGM



Moda	Sumatera	Jawa	Kalimantan	Sulawesi	Bali NT	Maluku-Papua	Rata-rata
Udara	1,0%	0,5%	4,5%	5,0%	1,5%	43,7%	9,4%
Laut	0,0%	0,0%	0,1%	0,5%	0,6%	28,0%	5,0%
KA	1,5%	6,6%					4,0%
Jalan	97,5%	93,0%	95,4%	94,6%	98,0%	27,7%	84,3%

- Data moda share nasional : 84,3% jumlah perjalanan penumpang bertumpu di jaringan jalan.
- Data moda share Pulau Jawa : 93,0% jumlah perjalanan penumpang bertumpu di jaringan jalan.
- Data moda share Pulau Sumatera : 97,5% jumlah perjalanan penumpang bertumpu di jaringan jalan.
- Jumlah perjalanan angkutan penumpang tertinggi di jaringan jalan:
 - ✓ door to door service
 - ✓ door to node service
 - ✓ node to node service
- Selain moda jalan, hanya dapat node to node service, dengan kondisi terminal antarmoda belum memadai

Sumber : Agus Taufik Mulyono (2018)

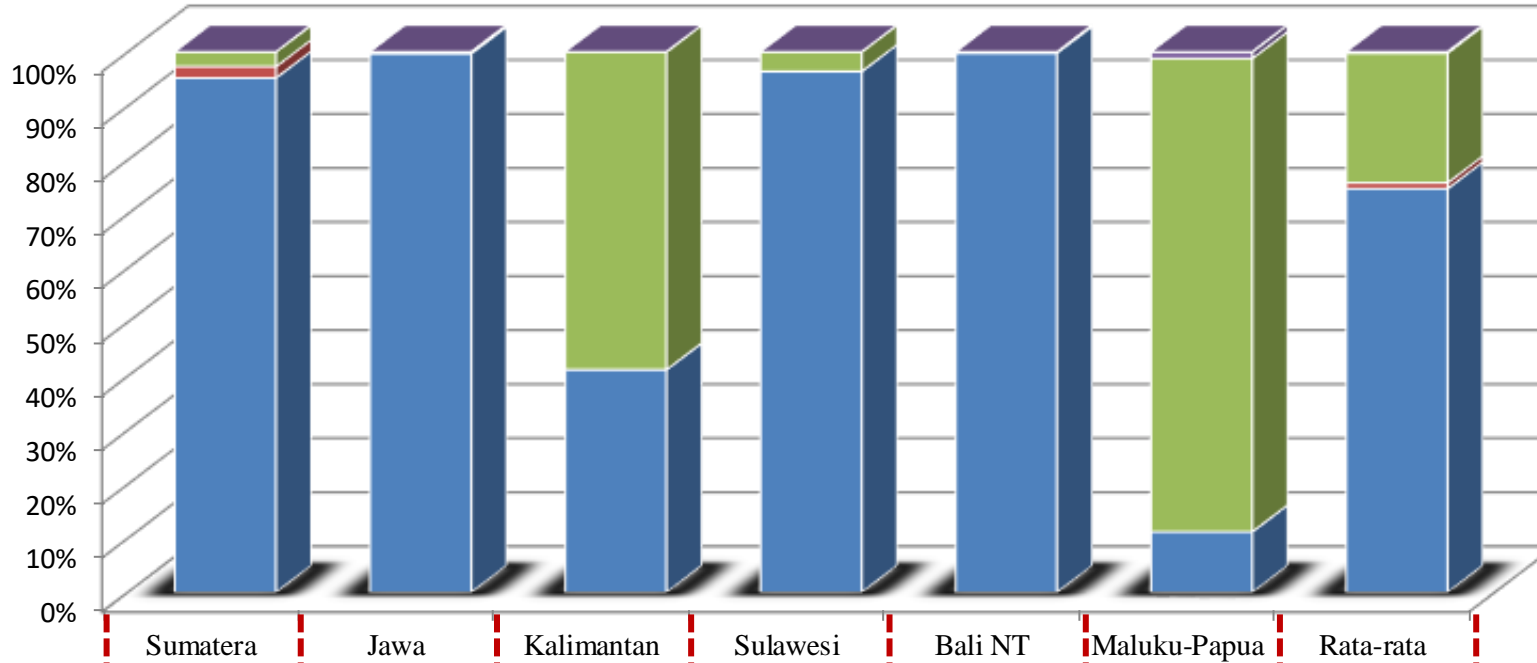
Ketimpangan Jumlah Perjalanan Angkutan Barang Tiap Moda



DPR - RI



PUSTRAL UGM



	Sumatera	Jawa	Kalimantan	Sulawesi	Bali NT	Maluku-Papua	Rata-rata
Udara	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	0,2%
Laut	2,7%	0,2%	58,8%	3,6%	0,2%	79,7%	24,2%
KA	2,1%	0,1%					1,1%
Jalan	95,2%	99,7%	41,2%	96,4%	99,8%	10,2%	75,3%

Sumber : Agus Taufik Mulyono (2018)

- Data moda share nasional : 75,3% jumlah perjalanan barang bertumpu di jaringan jalan.
- Data moda share Pulau Jawa : 99,7% jumlah perjalanan barang bertumpu di jaringan jalan.
- Data moda share Pulau Sumatera : 95,2% jumlah perjalanan barang bertumpu di jaringan jalan.
- Jumlah perjalanan angkutan barang tertinggi di jaringan jalan:
 - ✓ door to door service
 - ✓ door to node service
 - ✓ node to node service
- Selain moda jalan, hanya dapat node to node service, dengan kondisi terminal antarmoda belum memadai.
- Jaringan jalan dapat mengakses node angkutan udara, laut, KA

Ketimpangan Produksi Angkutan Tiap Moda Transportasi Penumpang dan Barang di P. Jawa



Moda Transportasi	Produksi Angkutan Barang (juta ton.km/tahun)		Produksi Angkutan Penumpang (juta seat.km/tahun)	
JALAN :				
• Lintas Utara (Pantura)	23.517,8	(74,7%)	6.285,6	(64,8%)
• Lintas Tengah	4.439,1	(14,1%)	2.066,1	(21,3%)
• Lintas Selatan	1.479,8	(4,7%)	632,4	(6,5%)
KERETA API (KA)	346,3	(1,1%)	628,6	(6,5%)
LAUT	1.637,1	(5,2%)	29,1	(0,3%)
UDARA	62,9	(0,2%)	67,9	(0,7%)

Sumber : Agus Taufik Mulyono (2018)

- Data moda share produksi angkutan barang Pulau Jawa : 23,5 Miliar ton.km/tahun (74,7%) bertumpu di Lintas Utara (Pantura), berdampak kemacetan dan kerusakan abadi struktur perkerasan jalan.
- Data moda share produksi angkutan penumpang Pulau Jawa : 6,3 Miliar seat.km/tahun (64,8%) bertumpu di Lintas Utara (Pantura), berdampak kemacetan abadi/peningkatan travel time.
- Hanya 10% produksi angkutan barang dan 20% produksi angkutan penumpang yang pindah/migrasi ke jalan tol
- Jalan provinsi belum berfungsi sebagai feeder road antara lintas utara-lintas tengah-lintas selatan.

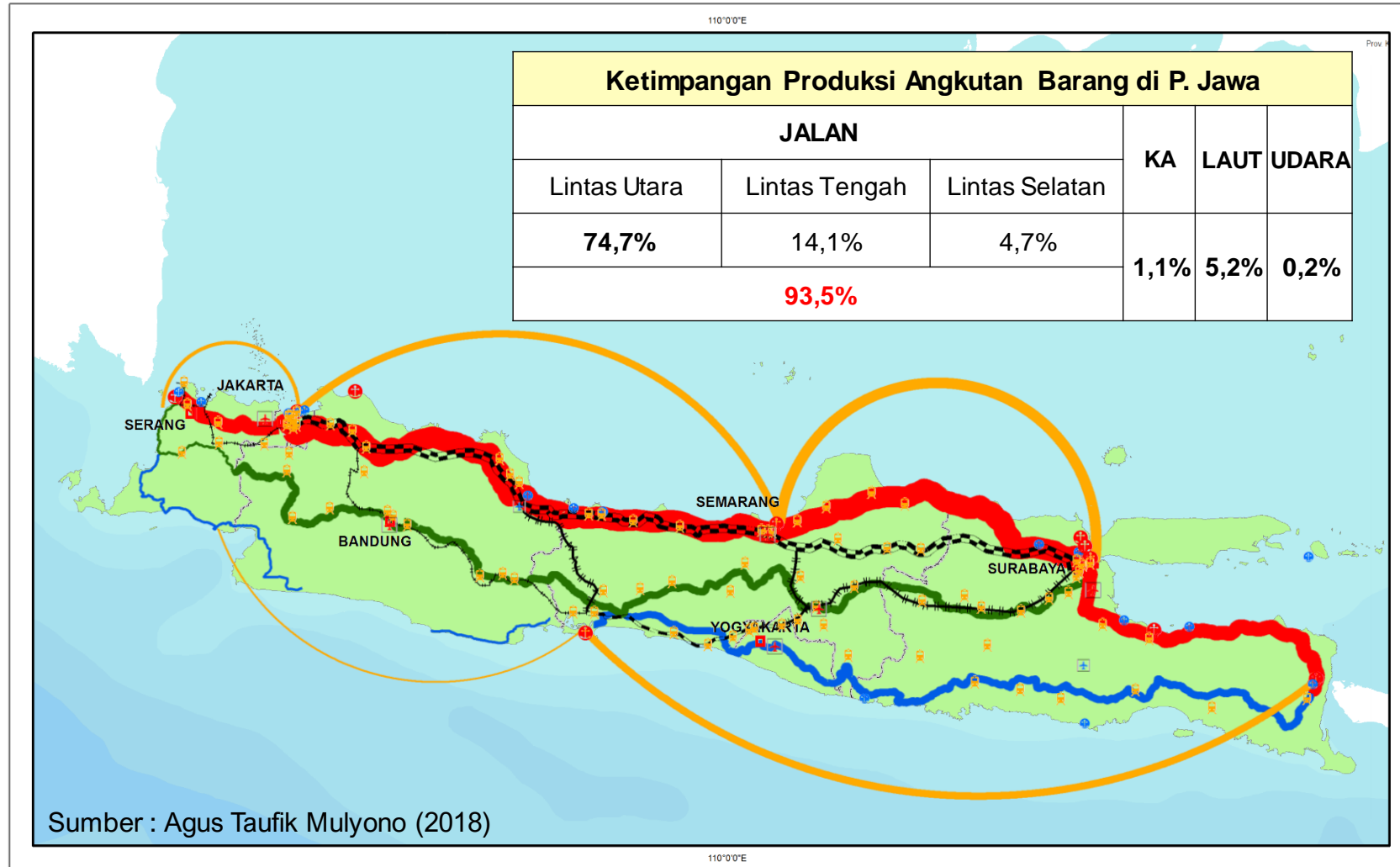
Ketimpangan Produksi Angkutan BARANG Tiap Moda di P. Jawa



DPR - RI



PUSTRAL UGM



- Ketimpangan produksi angkutan barang di P. Jawa karena tidak ada keberanian menetapkan moda share jumlah perjalanan kendaraan angkutan barang.
- Dampak ketimpangan produksi angkutan barang di P. Jawa :
 - ✓ Lintas utara (Pantura) cepat rusak, investasi sangat tinggi
 - ✓ Lintas selatan lambat berkembang karena kurang feeder road antar lintas
 - ✓ Travel time tidak mengalami penurunan, kecuali digabung dengan travel time jalan tol
- Integrasi jalan provinsi terhadap jalan nasional, dapat mengurangi beban Lintas Utara (Pantura) dan menurunkan travel time.

Scale Bar: 0 25 50 100 150 200 Km
Skala Peta 1 : 4.200.000

Sumber :
Peta RBI Badan Geospasial Indonesia (BIG)
Peta Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional
Kep. DIRJEN BINA MARGA No.48/KPTS/Db/2011
Tatanan Kebandarudaraan Nasional 2013
Rencana Induk Pelabuhan Nasional 2013
Rencana Induk Perkeretaapian Nasional 2011

LEGENDA

Titik Administrasi

- Ibukota Provinsi
- Ibukota Kabupaten/ Kota

Batas Administrasi

- Batas Provinsi

Bandar Udara

- ✈ Internasional
- ✈ Domestik

Pelabuhan

- ⚓ Pelabuhan Utama
- ⚓ Pelabuhan Pengumpul

Stasiun

- 🚂 Stasiun Kereta Api

Angk. Darat Barang LU (Juta ton.km/tahun)

- < 1.000
- 1.000 - 5.000
- 5.000 - 15.000
- > 15.000

Angk. Darat Barang LT (Juta ton.km/tahun)

- < 1.000
- 1.000 - 5.000
- 5.000 - 15.000
- > 15.000

Angk. Darat Barang LS (Juta ton.km/tahun)

- < 1.000
- 1.000 - 5.000
- 5.000 - 15.000
- > 15.000

Bangk. Pelayaran Barang (Juta ton.km/tahun)

- < 250
- 250 - 2.000
- > 9.000

Angk. Kereta Barang (Juta ton.km/tahun)

- < 60
- 60 - 200
- 200 - 800
- > 800

Ketimpangan Produksi Angkutan PENUMPANG Tiap Moda di P. Jawa

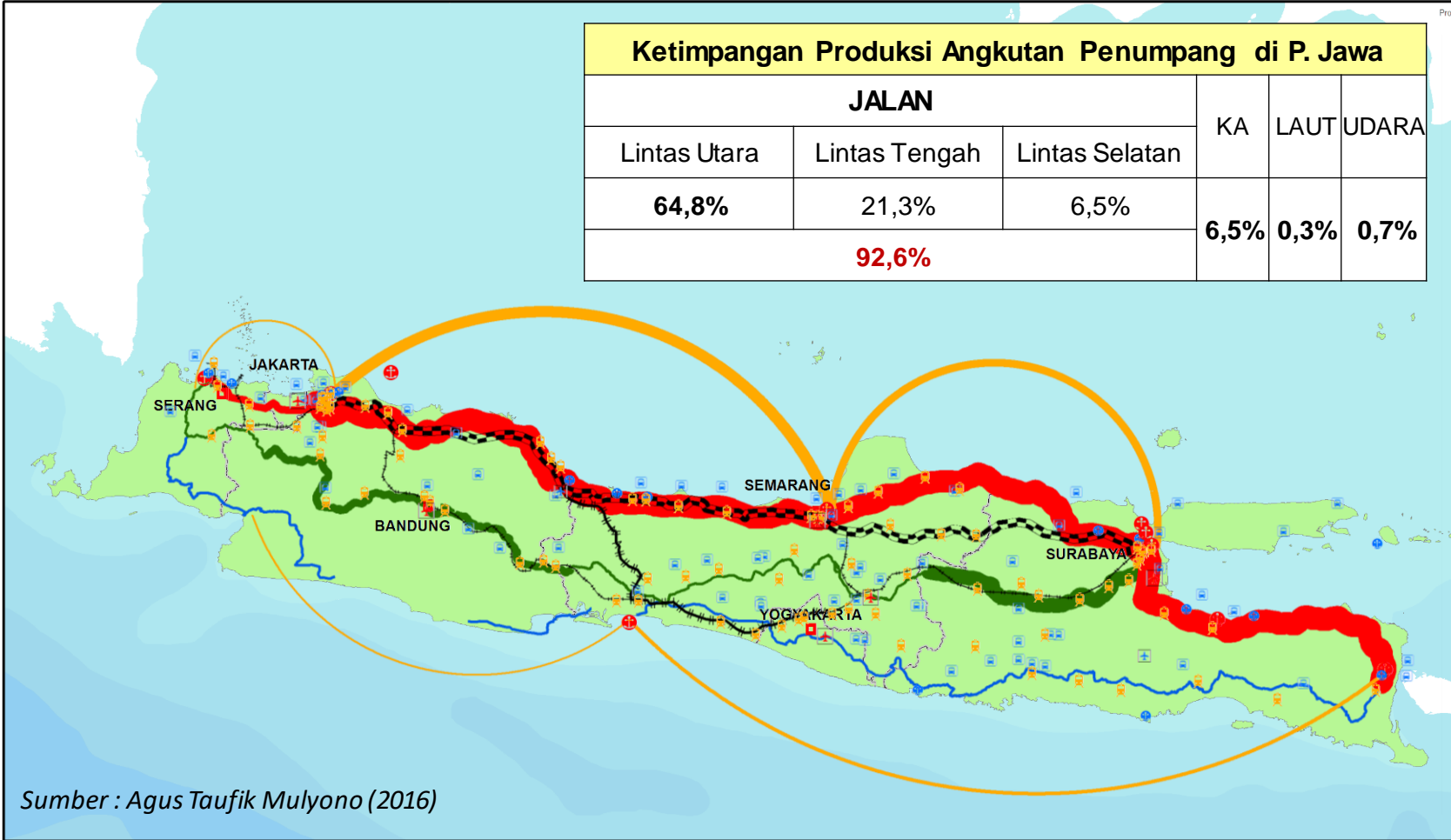


DPR - RI



PUSTRAL UGM

Ketimpangan Produksi Angkutan Penumpang di P. Jawa					
JALAN			KA	LAUT	UDARA
Lintas Utara	Lintas Tengah	Lintas Selatan			
64,8%	21,3%	6,5%	6,5%	0,3%	0,7%
92,6%					



Sumber : Agus Taufik Mulyono (2016)

- Ketimpangan produksi angkutan penumpang di P. Jawa karena tidak ada keberanian menetapkan moda share jumlah perjalanan kendaraan angkutan penumpang.
- Dampak ketimpangan produksi angkutan penumpang di P. Jawa :
 - ✓ Lintas utara (Pantura) macet, travel time tinggi
 - ✓ Lintas selatan lengang, kurang feeder road antar lintas
 - ✓ Travel time tidak menurun, kecuali digabung dengan travel time jalan tol
- Integrasi jalan provinsi terhadap jalan nasional, mengurangi kemacetan Lintas Utara



Sumber :
 Peta RBI Badan Geospasial Indonesia (BIG)
 Peta Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional
 Kep. DIRJEN BINA MARGA No.48/KPTS/Db/2011
 Tatanan Kebandarudaraan Nasional 2013
 Rencana Induk Pelabuhan Nasional 2013
 Rencana Induk Perkeretaapian Nasional 2011

LEGENDA

Titik Administrasi

- Ibukota Provinsi
- Ibukota Kabupaten/ Kota

Batas Administrasi

- Batas Provinsi

Bandar Udara

- ✈ Internasional
- ✈ Domestik

- Pelabuhan Utama
- Pelabuhan Pengumpul

Terminal

- Terminal Tipe A

Stasiun

- Stasiun Kereta Api

Angk. Darat Penumpang LU (Juta seat.km/tahun)

- < 1.000
- 1.000 - 3.000
- 3.000 - 6.000
- > 6.000

Angk. Darat Penumpang LT (Juta seat.km/tahun)

- < 1.000
- 1.000 - 3.000
- 3.000 - 6.000
- > 6.000

Angk. Darat Penumpang LS (Juta seat.km/tahun)

- < 1.000
- 1.000 - 3.000
- 3.000 - 6.000
- > 6.000

Bangk. Pelayaran Penumpang (Juta seat.km/tahun)

- < 20
- 20 - 40
- 40 - 100
- > 100

Angk. Kereta Penumpang (Juta seat.km/tahun)

- < 9
- 9 - 70
- 70 - 1.600
- > 1.600

Scale Bar 0 25 50 100 150 200 Km

Skala Peta 1 : 4.200.000

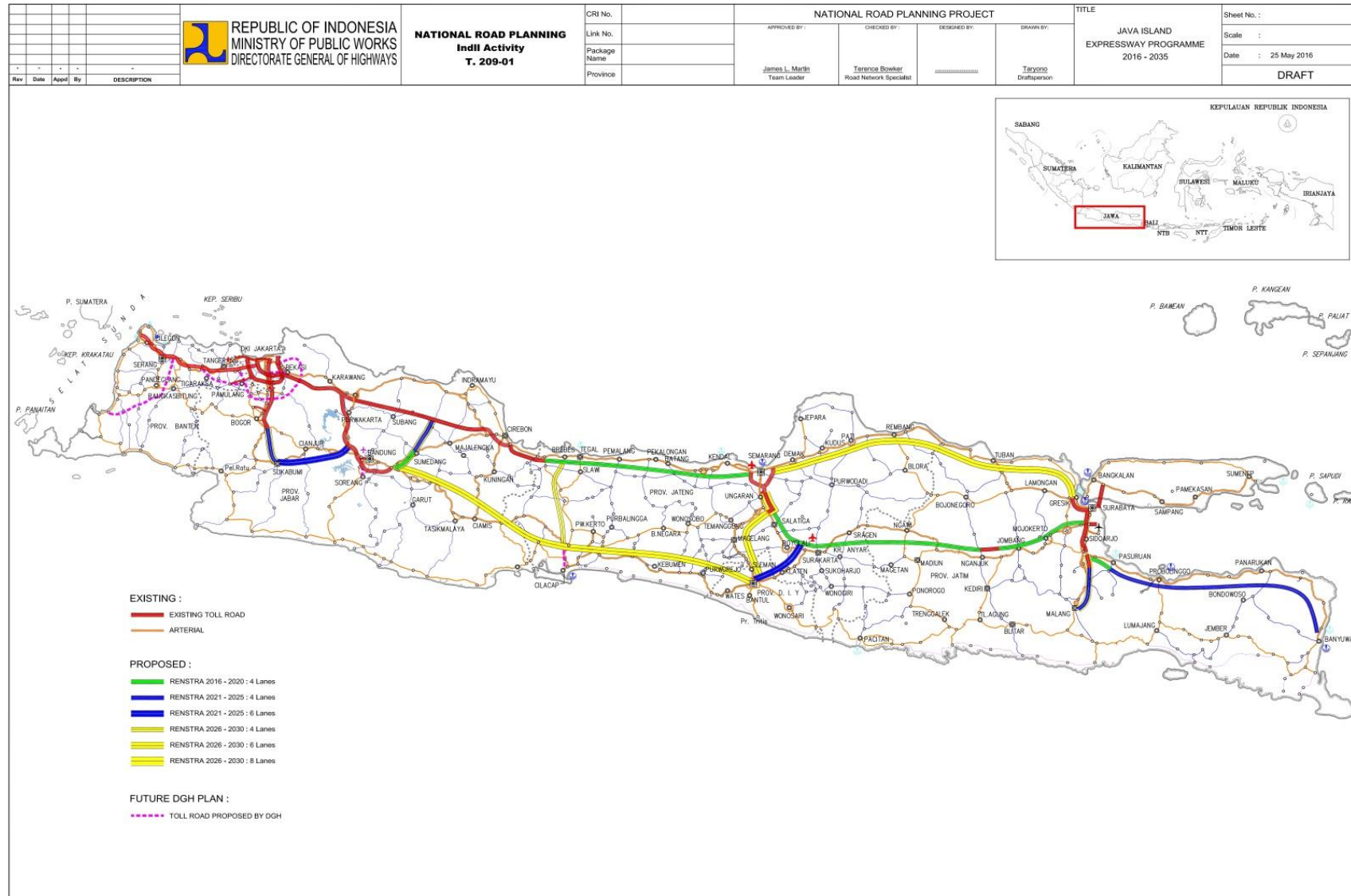
Backbond Jaringan Jalan Arteri Primer (AP) dan Jalan Kolektor Primer-1 (JKP-1) di Pulau Jawa



DPR - RI

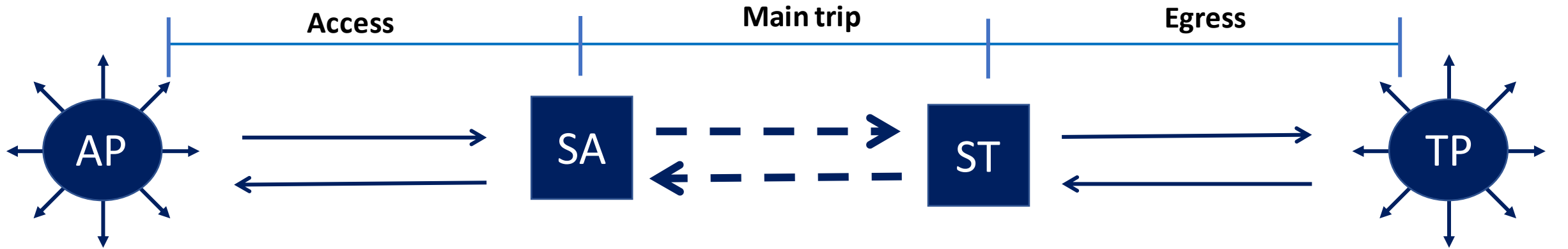


PUSTRAL UGM



- Backbond jaringan jalan nasional di Pulau Jawa, belum diintegrasikan dengan peranan jalan provinsi sebagai feeder road antar backbond.
- Dampak peningkatan peran jalan provinsi sebagai feeder road antar backbond jalan nasional :
 - ✓ Mempercepat pengembangan wilayah
 - ✓ Mengurangi penuruunan travel time antar zona di sekitar backbond jalan
 - ✓ Menambah kerapatan jaringan jalan
- Perlu penetapan backbond jalan provinsi, membutuhkan beberapa jalan kabupaten/kota sebagai feeder road antar jalan provinsi.

Dukungan Transportasi Jalan thd Distribusi Logistik Kemanusiaan (node-to-node; node-to-door; door-to-node; door-to-door)



Jalan	door to door/door to node			node to door/door to door	Jalan
KA	(stop) node			node (stop)	KA
ASDP	(stop) node			node (stop)	ASDP
Laut	(stop) node			node (stop)	Laut
Udara	(stop) node			node (stop)	Udara



Masukan Penting RUU Revisi UU 38/2004 : Tantangan Kebutuhan Infrastruktur Jalan



- Tuntutan UU 2/2017 tentang Jasa Konstruksi, pada Pasal 59, perencanaan dan pembangunan jalan harus memenuhi standar kesehatan, mengurangi dampak gangguan kesehatan akibat pembangunan dan pengoperasian jalan.
- Perlunya memasukkan indikator konektivitas jaringan jalan yang dapat meningkatkan percepatan distribusi logistik kemanusiaan:
 - ✓ Indikator travel time dan kerapatan jaringan, mengendalikan daya saing global.
 - ✓ Indikator integrasi atau keterhubungan jalan daerah (jalan provinsi/kab/kota) terhadap jalan nasional, untuk menurunkan travel time dan menambah kerapatan jaringan jalan.
 - ✓ Indikator moda share, mengurangi beban produksi angkutan barang/penumpang pada jaringan jalan untuk efisiensi biaya investasi preservasi, rehabilitasi, dan rekonstruksi jalan.
- Perlunya menempatkan jalan provinsi sebagai feeder road antar backbond jalan nasional (termasuk jalan tol), untuk mempercepat pengembangan wilayah, dan menurunkan kemacetan dan travel time jalan nasional.
- Jaringan jalan dapat mengakses semua simpul transportasi, perlu prioritas pengembangan jaringan jalan yang mendukung transportasi antarmoda di pelabuhan, bandara, dan stasiun KA agar lebih mengoptimalkan pelayanan logistik dengan biaya perpindahan moda yang murah.

Masukan Penting RUU Revisi UU 38/2004: Tantangan Kebutuhan Infrastruktur Jalan



- Isu publik terkait jalan tol, bahwa tarif tol mahal, konsensi tol lama 35-45 tahun, kurang bermanfaat bagi pemerintah daerah yang dilalui jalan tol, dan jalan tol memisahkan budaya dan kearifan lokal. Ditinjau dari sisi perusahaan jalan tol, konsesi tol yang lama (35-45 tahun) sangat merugikan bagi investor apalagi dengan tarif tol per km yang sangat murah karena harus disesuaikan dengan kemampuan membayar masyarakat (WTP) berdasarkan hasil survei fakta lapangan terhadap pengguna jalan tol. Berkaitan dengan kondisi tersebut, maka pada revisi UU Jalan perlu kiranya untuk ditinjau Kembali, khususnya terkait dengan perusahaan jalan tol:
 - ✓ UU 38/2004 tentang Jalan, menyebutkan dengan tegas bahwa jalan tol merupakan **lintas/jalur alternatif** dan tidak ada paksaan kepada pengguna jalan untuk menggunakan jalan tol. Kondisi perkembangan jalan tol saat ini merupakan jaringan atau trans bukan ruas alternatif dan secara fungsi dapat mempercepat perjalanan antar simpul daripada jalan eksisting. Oleh karenanya ketentuan jalan tol sebagai jalur alternatif perlu untuk ditinjau ulang agar jalan tol menjadi jalur yang diharuskan terhadap pengguna untuk mengurangi beban angkutan pada jalan eksisting.
 - ✓ Ketentuan konsensi tol harus dijamin dalam kepastian hukum agar tidak memberatkan investor dan kepastian jaminan batas pembayaran tarif tol bagi pengguna jalan tol, artinya pemerintah harus meninjau ulang share subsidi untuk tarif tol.
 - ✓ Pemerintah daerah harus dilibatkan dalam penanaman investasi dalam perusahaan jalan tol terutama terkait dengan penyediaan jalan daerah yang memadai terhadap akses dengan entrance tol dan exit tol.
 - ✓ Pemerintah daerah harus dilibatkan dalam perusahaan rest area jalan tol, terutama terkait dengan pelibatan para pengusaha UKM untuk berdampingan mengelola bisnis rest area.

Masukan Penting RUU Revisi UU 38/2004 : Tantangan Kebutuhan Infrastruktur Jalan



- Tingkat fatalitas kecelakaan jalan tol sangat tinggi, terutama disebabkan oleh kondisi geometrik jalan yang kurang dipahami oleh pengguna jalan tol, oleh karenanya dalam revisi UU Jalan diperlukan tinjauan detail, terutama terkait dengan:
- Audit Keselamatan Jalan (AKJ) harus dilakukan oleh tim ahli independen terhadap gambar DED atau RTA komponen bangunan jalan beserta perlengkapannya dan manajemen lalu lintasnya sebelum dibangun di lapangan, agar ada jaminan kepastian jalan tol yang berkeselamatan dan berkepastian hukum. Kondisi tersebut perlu dilakukan mengingat semua gambar DED dan metode pelaksanaan disiapkan oleh konsultan atau kontraktor yang ditunjuk langsung oleh investor, sehingga perlu pelibatan aktif pihak Ditjen Bina Marga sebagai TURBINBNAGWAS (Pengaturan, Pembinaan, Pembangunan, dan Pengawasan) jalan nasional termasuk jalan tol.
- Uji Laik Fungsi Jalan (ULFJ) pasca konstruksi saat pra-opening dan uji laik operasi saat pengoperasian jalan tol, harus dilakukan oleh tim ahli independen agar tidak ada pemaafan atas ketidakpatuhan komponen jalan tol terhadap standar keselamatan dan keamanan sebagai jalan arteri primer dan JBH. Ditjen Bina Marga yang harus membuat pedoman pelaksanaan uji laik fungsi dan uji laik operasi jalan tol.
- Revisi UU Jalan perlu meninjau ulang peran Ditjen Bina Marga dalam pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan tol, termasuk pengawasan perubahan lingkup konstruksi jalan tol saat proses pembangunan berlangsung, karena berdampak terhadap perubahan konsesi dan tarif tol yang ditanggung pengguna jalan tol. BPJT sebagai badan pengatur jalan tol harus bertanggung jawab kepada Dirjen Bina Marga selaku penanggung jawab TURBINBNAGWAS jalan nasional.



DPR - RI



PUSTRAL UGM

Tantangan dan Problem Fungsi-Status-Kelas Prasarana-Kelas Intensitas Beban

Manajemen Sistem Jaringan Jalan

(UU-38/2004 : Jalan dan UU-22/2009 : LLAJ)



DPR - RI



PUSTRAL UGM

Manajemen Pengaturan Jalan Umum	
SISTEM (Ps 7 UU 38/2004)	- Sistem Primer - Sistem Sekunder
FUNGSI (Ps 8 UU 38/2004)	- Jalan Arteri - Jalan Kolektor - Jalan Lokal - Jalan Lingkungan
STATUS (Ps 9 UU-38/2004)	- Jalan Nasional - Jalan Provinsi - Jalan Kabupaten - Jalan Kota - Jalan Desa
KELAS (Ps 10 UU-38/2004) (berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan)	- Jalan Bebas Hambatan (JBH), (freeway) - Jalan Raya (JR), (highway) - Jalan Sedang (JS), (road) - Jalan Kecil (JK), (street)
KELAS (Ps 19 UU-22/2009) (berdasarkan intensitas beban lalu lintas)	- Kelas I - Kelas II - Kelas III - Kelas Khusus

- Setuju sekali dalam UU 38/2004 diatur bahwa Status Jalan ditetapkan berdasarkan Fungsi Jalan karena untuk menjaga kerhubungan konektivitas antar administrasi wilayah yang memiliki kewenangan yang berbeda.
- UU 38/2004 mengatur Kelas Jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan (JBH, JR, JS, JK), tidak ada keterkaitan yang jelas dengan fungsi jalan dan status jalan, ada ambiguitas.
- UU 22/2009 mengatur Kelas Jalan berdasarkan intensitas beban lalu lintas (Kelas I, II, III, dan Khusus) tidak ada keterkaitannya dengan Kelas Jalan berdasarkan ketersediaan prasarana (JBH, JR, JS, JK).

Pengaturan Kelas Jalan

(Pasal 19 UU 22/2009 dan Pasal 31 PP 34/2006)



DPR - RI



PUSTRAL UGM

Kelas jalan berdasarkan Fungsi dan intensitas lalu lintas serta daya dukung jalan terhadap MST

Pasal 19 UU 22/2009 : LLAJ
(MST, ukuran kendaraan, dan fungsi jalan)

Kelas Jalan :

- Kelas I (MST 10 ton)
- Kelas II (MST 8 ton)
- Kelas III (MST 8 ton)
- Kelas Khusus (MST > 10 ton)

Kelas jalan berdasarkan penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas serta spesifikasi penyediaan prasarana jalan

Pasal 31 PP 34/2006 : Jalan
(pengendalian simpang, jalan masuk, jumlah jalur dan lajur)

Kelas Jalan :

- Jalan Bebas Hambatan ("Freeway")
- Jalan Raya ("Highway")
- Jalan Sedang ("Road")
- Jalan Kecil ("Street")

Pengaturan Fungsi dan status jalan

(UU-38/2004 tentang Jalan ; PP-34/2006 tentang Jalan)

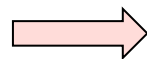


PUSTRAL UGM

PENETAPAN	Pemerintah	Pemerintah Provinsi	Pemerintah Kabupaten	Pemerintah Kota
Penetapan FUNGSI	Penetapan Fungsi Jalan A dan K1 (sistem primer)	Penetapan Fungsi Jalan K2, K3, K4 dan L (sistem primer) A, K, dan L (sistem sekunder)	-	-
Penetapan STATUS	Penetapan Status Jalan Nasional (termasuk Jalan Tol dan Jalan Strategis Nasional)	Penetapan Status Jalan Provinsi	Penetapan Status Jalan Kabupaten dan Jalan Desa	Penetapan Status Jalan Kota

FUNGSI JALAN :

- Sistem Primer : Arteri, Kolektor, Lokal
- Sistem Sekunder : Arteri, Kolektor, Lokal



STATUS JALAN :

Nasional (termasuk jalan tol dan jalan strategis nasional)
Provinsi, Kabupaten, Kota, Desa.

- Setuju sekali dalam UU 38/2004 diatur bahwa Status Jalan ditetapkan berdasarkan Fungsi Jalan karena untuk menjaga kerhubungan konektivitas (seamless connectivity) antar administrasi wilayah yang memiliki kewenangan yang berbeda.
- Fakta menunjukkan tidak ada satupun SK Bupati terkait penetapan jalan kabupaten dan SK Walikota terkait penetapan jalan kota yang dibuat berdasarkan SK Gubernur terkait penetapan fungsi jalan (K4 dan L sistem primer; A, K, L dalam sistem sekunder).

“status jalan merupakan turunan atau konsekuensi logis dari ketetapan fungsi jalan”

Kewenangan Penetapan Fungsi dan Status Jalan (PP 34/2006 tentang Jalan ; Permen PU 03/PRT/M/2012)



PUSTRAL UGM

Jaringan	Fungsi	Kewenangan	Status	Kewenangan
Sistem Jaringan Jalan PRIMER	Arteri (JAP) Kolektor-1 (JKP-1)	SK Menteri PU	Jalan NASIONAL (termasuk jalan tol dan jalan strategis nasional)	SK Menteri PU
	Kolektor-2 (JKP-2) Kolektor-3 (JKP-3)	SK Gubernur	Jalan PROVINSI	SK Gubernur
	Kolektor-4 (JKP-4) Lokal (JLP)		Jalan KABUPATEN dan Jalan DESA	SK Bupati
	Sistem Jaringan Jalan SEKUNDER		Arteri (JAS) Kolektor (JKS) Lokal (JLS)	Jalan KOTA

JAP = JALAN ARTERI PRIMER
JKP = JALAN KOLEKTOR PRIMER
JLP = JALAN LOKAL PRIMER
JAS = JALAN ARTERI SEKUNDER
JKS = JALAN KOLEKTOR SEKUNDER
JLS = JALAN LOKAL SEKUNDER

JKP-1 = MENGHUBUNGKAN ANTAR IBUKOTA PROVINSI
JKP-2 = IBUKOTA PROVINSI DENGAN IBUKOTA KABUPATEN / KOTA
JKP-3 = MENGHUBUNGKAN ANTAR IBUKOTA KABUPATEN / KOTA
JKP-4 = IBUKOTA KABUPATEN / KOTA DENGAN KECAMATAN
JLP = MENGHUBUNGKAN ANTAR IBUKOTA KECAMATAN

- UU 38/2004 mengatur Status Jalan ditetapkan berdasarkan Fungsi Jalan karena untuk menjaga kerhubungan konektivitas (seamless connectivity) antar administrasi wilayah yang memiliki kewenangan yang berbeda.
- Fakta menunjukkan bahwa :
 - ✓ Tidak ada SK Gubernur tentang penetapan fungsi jalan JKP-4 dan JLP sebagai dasar hukum bagi SK Bupati terkait penetapan jalan kabupaten
 - ✓ Tidak ada SK Gubernur tentang penetapan fungsi jalan JAS, JKS, dan JLS sebagai dasar hukum bagi SK Walikota terkait penetapan jalan kota.
- Selama ini SK Bupati dan SK Walikota tersebut tidak memenuhi ketentuan UU 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Hubungan Fungsi Jalan dan Status Jalan

(Permen PU Nomor 03/PRT/M/2012 : Pedoman Penetapan Fungsi dan Status Jalan)



- **Jalan Nasional (N)**, meliputi ruas jalan sbg JAP, JKP-1, jalan tol, dan JSN (jalan strategis nasional)
- **Jalan Provinsi (P)**, meliputi ruas jalan sbg JKP-2, JKP-3, dan JSP (jalan strategis provinsi):
 - JKP-2 : antara ibukota provinsi dan ibukota kab/kota
 - JKP-3 : antar ibukota kab/kota
- **Jalan Kabupaten (Kab)**, meliputi ruas jalan sbg JKP-4, JLP, JLing-P, dan JSK (jalan strategis kabupaten)
- **Jalan Kota (Kot)**, meliputi ruas jalan sbg JAS, JKS, JLS, dan JLS.
- **Jalan Desa**, meliputi ruas jalan sbg JLing-P dan JLP yang tidak termasuk jalan kabupaten di dalam kawasan perdesaan.

Kewenangan Penyelenggaraan Infrastruktur Jalan



DPR - RI



PUSTRAL UGM

KEWENANGAN				
	PUSAT (TATRANAS)	PROVINSI (TATRAWIL)	KABUPATEN (TATRALOK-KAB)	KOTA (TATRALOK-KOTA)
Sistem Jaringan Jalan	Primer (P)	Primer (P)	Primer (P)	Sekunder (S)
Fungsi Jalan	AP ; KP-1	KP-2 ; KP-3	KP-4 ; LP ; LingP	AS ; KS ; LS ; LingS
Status Jalan	N ; JSN	P ; JSP	Kab ; JS-Kab	Kota
Kelas Jalan (Prasarana)	JBH ; JR	JR ; JS	JS ; JK	JS ; JK
Kelas Jalan (MST)	Kelas-I;II Kelas Khusus	Kelas-II;III	Kelas-III	Kelas-III
Kecepatan Rencana (km/jam)	> 80	60 - 80	< 60	< 60
Simpul Transportasi	Terminal A	Terminal B	Terminal C	Terminal C
Hubungan Antar PK (Pusat Kegiatan)	PKN-PKN ; PKN-PKW	PKW-PKW ; PKW-PKL	PKL-PKL ; PKN-PKLing ; PKW-PKLing ; PKL-PKLing	PKL-PKL ; PKN-PKLing ; PKW-PKLing ; PKL-PKLing

Catatan Penting:
Perlu ada aturan yang mengikat terkait peran Jaringan Jalan sangat penting dalam mendukung Sistem Transportasi (Tatranas, Tatrabil, Tatalok-Kabupaten, dan Tatalok-Kota) agar terbangun sistem konektivitas antar simpul transportasi dan ruang transportasi, antarmoda dan antar zona.

Diagram Manajemen Sistem Jaringan Jalan

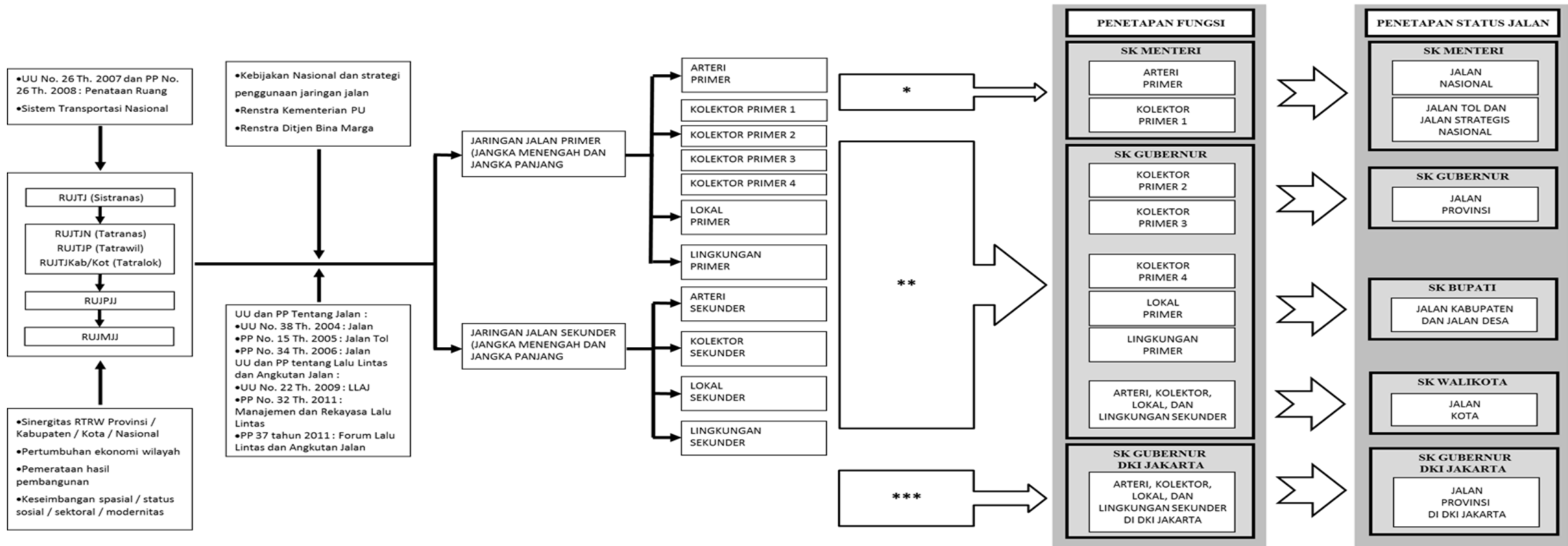
(Permen PU Nomor 03/PRT/M/2012 : Pedoman Penetapan Fungsi dan Status Jalan)



DPR - RI



PUSTRAL UGM



KETERANGAN :

*	Mendengarkan pendapat menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan dibidang Lalu Lintas Angkutan Jalan.	**	Berdasarkan usulan Bupati/Walikota tentang fungsi jalan untuk ruas JKP-4, JLP, J Ling-P, JAS, JKS, JLS dan J Ling-s.
***	Memperhatikan keputusan Menteri tentang pedoman penetapan fungsi dan status jalan.		Memperhatikan keputusan Menteri tentang penetapan fungsi jalan untuk ruas JAP dan JKP-1.

Hirarki Kota dan Fungsi Jalan dalam Sistem Jaringan Jalan Primer

(Permen PU Nomor 03/PRT/M/2012 : Pedoman Penetapan Fungsi dan Status Jalan)



DPR - RI



PUSTRAL UGM

Perkotaan	PKN	PKW	PKL	PKLing	Persil	PKSN	Bandara Utama	Bandara Pengumpul	Bandara Pengumpan	Pelabuhan Utama	Pelabuhan Pengumpul	Pelabuhan Pengumpan	KSN	KSP	KSK
PKN	JAP	JAP	JKP	JLP	Jling.P	JSN	JAP	JAP	---	JAP	JAP	---	JSN	---	---
PKW	JAP	JAP	JKP	JLP	Jling.P	JSN	JAP	JAP	JSP	JAP	JAP	---	JSN	JSP	---
PKL	JKP	JKP	JLP	JLP	Jling.P	---	---	---	---	---	---	JSK	---	---	JSK
PKLing	JLP	JLP	JLP	JLP	Jling.P	---	---	---	---	---	---	JSK	---	---	JSK
Persil	Jling.P	Jling.P	Jling.P	Jling.P	Jling.P	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
PKSN	JSN	JSN	---	---	---	JSN	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Bandara Utama	JAP	JAP	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Bandara Pengumpul	JAP	JAP	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Bandara Pengumpan	---	JSP	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Pelabuhan Utama	JAP	JAP	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Pelabuhan Pengumpul	JAP	JAP	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Pelabuhan Pengumpan	---	---	JSK	JSK	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
KSN	JSN	JSN	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
KSP	---	JSP	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
KSK	---	---	JSK	JSK	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

PKN = Pusat Kasawan Nasional
PKW = Pusat Kawasan Wilayah
PKL = Pusat Kawasan Lokal
PK-Ling = Pusat Kawasan Lingkungan
PKSN = Pusat Kegiatan Strategis Nasional

JAP = Jalan Arteri Primer
JKP = Jalan Kolektor Primer
JLP = Jalan Lokal Primer
JLing.P = Jalan Lingkungan Primer

JSN = Jalan Strategis Nasional
JSP = Jalan Strategis Provinsi
JSK = Jalan Strategis Kabupaten/Kota

Klasifikasi Kelas Jalan Berdasarkan Spesifikasi Penyediaan Prasarana Jalan



PUSTRAL UGM

Kriteria Teknis	Kelas Jalan			
	JBH	JR	JS	JK
Pagar rumija	diperlukan	tidak diperlukan	tidak diperlukan	tidak diperlukan
LHRT (smp/hari):				
(a) Datar (D)	≥ 78.000	≥ 61.000	≤ 22.000	≤ 17.000
(b) Bukit (B)	≥ 77.000	≥ 59.000	≤ 21.500	≤ 16.300
(c) Gunung (G)	≥ 73.000	≥ 58.100	≤ 20.800	≤ 15.800
Lajur :				
(a) Jumlah lajur	>2 lajur / arah	>2 lajur / arah	2 lajur / 2 arah	2 lajur / 2 arah
(b) Lebar lajur	> 3,5 m	> 3,5 m	> 3,5 m	> 2,75 m
Lebar bahu	bahu luar : > 2,5m bahu dalam : > 0,5 m	bahu luar : > 2,5 m bahu dalam : > 0,5 m	bahu luar : > 1,0 m bahu dalam : -	bahu luar : > 1,0 m bahu dalam : -
Median	diperlukan	diperlukan	tidak diperlukan	tidak diperlukan
Pengendalian jalan masuk	dikendalikan secara penuh	dibatasi	tidak dibatasi	tidak dibatasi
Persimpangan sebidang	tidak ada	> 3,0 km	> 3,0 km	tidak diatur
Akses persil	tidak ada	>1,0 km	>1,0 km	tidak diatur
Jenis perkerasan	super paved beton semen beton aspal	beton aspal perkerasan beraspal	perkerasan beraspal	perkerasan beraspal kerikil/tanah
IRI (m/km)	≤ 4,0	≤ 6,0	≤ 8,0	≤ 10,0
Lebar rumaja	≥ 28,5 m	≥ 24,0 m	≥ 13,0 m	≥ 8,5 m
Lebar rumija	≥ 30,0 m	≥ 25,0 m	≥ 15,0 m	≥ 11,0 m
Lebar ruwasja	≥ 10,0 m	≥ 7,0 m	≥ 5,0 m	≥ 5,0 m

Catatan Penting:

- Perlu ada Peraturan untuk menetapkan suatu ruas jalan berdasarkan Kelas Prasarana Jalan (JBH, JR, JS, dan JK).
- Pertimbangan kepastian hukum JBH, JR, JS, dan JK karena terkait langsung dengan pemenuhan kelengkapan prasarana jalan beserta ruang bagian jalan (Rumaja, Rumija, dan Ruwasja), memberikan jaminan keselamatan, keamanan, kenyamanan berlalu lintas pengguna jalan

Klasifikasi Kelas Jalan Berdasarkan Intensitas Lalu Lintas dan MST



DPR - RI



PUSTRAL UGM

Persyaratan Teknis	Kelas Jalan			
	I	II	III	Khusus
Fungsi jalan	Arteri Kolektor	Arteri Kolektor Lokal Lingkungan	Arteri Kolektor Lokal Lingkungan	Arteri
MST (Ton)	≤ 10	≤ 8	≤ 8	> 10
Dimensi kendaraan :				
(a) Lebar (meter)	≤ 2,5	≤ 2,5	≤ 2,1	> 2,5
(b) Panjang (meter)	≤ 18,0	≤ 12,0	≤ 9,0	> 18,0
(c) Tinggi (Meter)	≤ 4,2	≤ 4,2	≤ 3,5	> 4,2
Status jalan	Nasional Provinsi	Nasional Provinsi Kabupaten Kota	Nasional Provinsi Kabupaten Kota	Nasional Provinsi Kabupaten Kota
V rencana (km/jam) :				
(a) Arteri primer	≥ 60	≥ 60	≥ 60	≥ 60
(b) Kolektor primer	≥ 40	≥ 40	≥ 40	-
(c) Lokal primer	-	≥ 20	≥ 20	-
(d) Lingkungan primer	-	≥ 15	≥ 15	-
(e) Arteri sekunder	≥ 30	≥ 30	≥ 30	≥ 30
(f) Kolektor sekunder	≥ 20	≥ 20	≥ 20	-
(g) Lokal sekunder	-	≥ 10	≥ 10	-
(h) Lingkungan sekunder	-	-	≥ 10	-
Kelandaian (%)	≤ 10	≤ 10	≤ 12	≤ 10
Jumlah lajur	> 2 lajur/2 arah	> 2 lajur/2 arah	> 2 lajur/2 arah	> 1 lajur/2 arah
Lebar jalur	≥ 7,0 m	≥ 7,0 m	≥ 5,5 m	≥ 3,5 m
Radius tikungan	≥ 110 m	-	-	-
% LHRT kendaraan bermotor MST 10 ton	> 6,0 %	> 3,0 %	-	-
Dimensi peti kemas	≤ 45 kaki	≤ 20 kaki	-	-

Catatan Penting:

- Perlu ada Peraturan untuk menetapkan suatu ruas jalan sebagai Kelas Jalan berdasarkan intensitas beban MST (Kelas I, II, III, Khusus).
- Pasal 19 dalam UU 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, telah mengatur Kelas I, II, III, dan Khusus yang disesuaikan dengan Fungsi Jalan, tetapi ada ambiguitas yang tinggi terutama terkait aturan Kelas I dan Kelas II karena boleh diberlakukan juga untuk jalan local dan jalan lingkungan. Selanjutnya Pejabat siapa yang menetapkan?

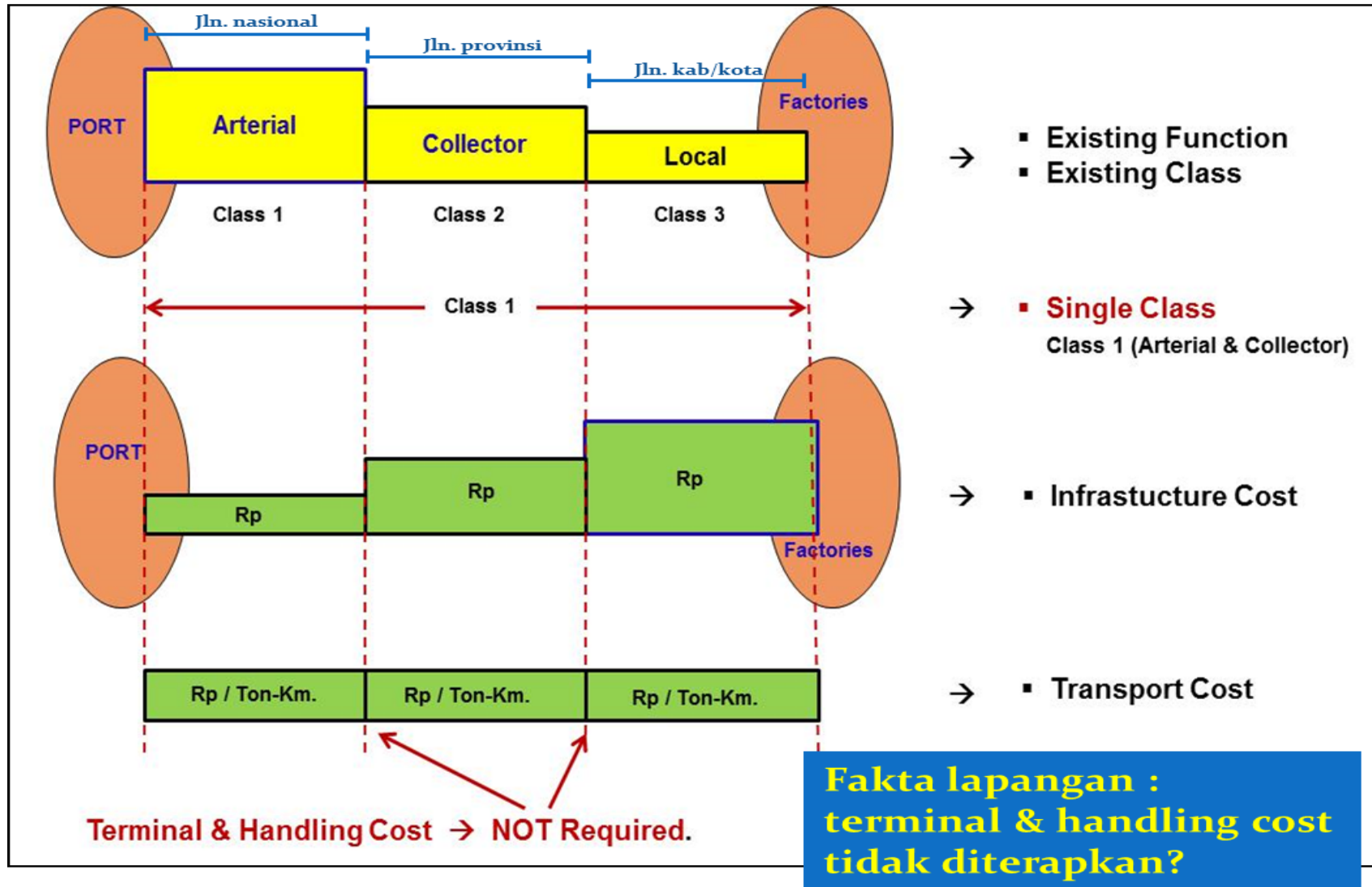
Tantangan dan Problem Penerapan Satu Kelas Jalan yang Sama antar Status Jalan pada Jalur Angkutan Logistik Regional/Nasional



DPR - RI



PUSTRAL UGM



Fakta Lapangan :

- Pelanggaran batasan MST kendaraan berat angkutan barang.
- Tidak ada terminal & handling cost pada alih antar status jalan
- Jalan kabupaten dan jalan provinsi lebih cepat rusak dan travel time panjang.
- Tidak ada kepastian legal untuk satu kelas yang sama antar status jalan.
- Biaya peningkatan kelas yang sama antar status jalan menjadi beban pemerintah.
- Angkutan barang dan penumpang dalam jalur lalintas yg sama.

Masukan Penting RUU Revisi UU 38/2004 : Tantangan dan Problem Fungsi-Status-Kelas Jalan



- UU 38/2004 tentang Jalan, telah mengatur Status Jalan diturunkan dari Fungsi Jalan. Kelas Jalan yang berdasarkan ketersediaan/kelengkapan prasarana jalan (JBH, JR, JS, JK) seharusnya diturunkan dari Fungsi Jalan, ada ambigu bagi pengambil keputusan dan perencanaan.
- UU 22/2009 tentang LLAJ, telah mengatur Kelas Jalan berdasarkan intensitas beban gandar dan ukuran kendaraan berat (Kelas I, II, III, dan Khusus) dikolaborasikan dengan Fungsi Jalan, bukan diturunkan dari Fungsi Jalan. Sementara SK Penetapan Kelas I, II, III dilakukan oleh Pejabat yang memiliki kewenangan wilayah status jalan, contoh nyata Gubernur menetapkan kelas jalan kelas III untuk jalan provinsi, Bupati A menetapkan kelas III untuk jalan kabupaten, akan jadi problem jika Bupati B (wilayah terdekat) menetapkan kelas berbeda terhadap jalan kabupaten yang bertemu dengan jalan kabupaten wilayah Bupati A. Solusi ambigu yang harus diatur lebih lanjut dalam revisi UU Jalan:
 - ✓ Perlu diatur lebih detail keterkaitan antara Fungsi Jalan dengan Kelas Jalan berdasarkan ketersediaan/kelengkapan prasarana jalan (JBH, JR, KS, JK), demikian juga antara Status Jalan (nasional, provinsi, kabupaten, kota) dengan Kelas Jalan (JBH, JR, JS, JK).
 - ✓ Perlu diatur lebih detail dan pasti keterkaitan antara Fungsi Jalan dengan Kelas Jalan berdasarkan intensitas beban gandar dan ukuran kendaraan berat (Kelas I, II, III, Khusus), demikian juga antara Status Jalan dengan Kelas Jalan I, II, III, dan kelas khusus.

Masukan Penting RUU Revisi UU 38/2004 : Tantangan dan Problem Fungsi-Status-Kelas Jalan



- UU 22/2009 telah mengatur Kelas Jalan berdasarkan intensitas beban gandar dan ukuran kendaraan berat (Kelas I, II, III, dan Khusus) dikolaborasikan dengan Fungsi Jalan, bukan diturunkan dari Fungsi Jalan. Sementara SK Penetapan Kelas I, II, III dilakukan oleh Pejabat yang memiliki kewenangan wilayah status jalan, contoh nyata Gubernur menetapkan kelas jalan kelas III untuk jalan provinsi, Bupati A menetapkan kelas III untuk jalan kabupaten, akan jadi problem jika Bupati B (wilayah terdekat) menetapkan kelas berbeda terhadap jalan kabupaten yang bertemu dengan jalan kabupaten wilayah Bupati A. Solusi ambigu yang harus diatur lebih lanjut dalam revisi UU Jalan :
 - ✓ Perlu diperjelas lagi agar tidak ambigu, seharusnya Pejabat berwenang yang menetapkan Kelas Jalan (I, II, III, dan Khusus) sama dengan Pejabat berwenang yang menetapkan Fungsi Jalan untuk menjaga keterhubungan terus menerus (seamless connectivity) antar wilayah yang memiliki status administrasi berbeda.
 - ✓ Perlu penegasan yang tidak ambigu, sebenarnya siapa Menteri atau Pejabat yang memiliki kewenangan menetapkan Kelas Jalan (I, II, III, dan Khusus). Saat ini Bupati dan Walikota boleh menetapkan Kelas II dan Kelas III pada ruas jalan kabupaten/jalan kota, jika tidak sinkron dengan Jalan Provinsi, lalu bagaimana kewenangan Gubernur.
 - ✓ Perlu diperjelas dalam UU, siapa Pejabat yang membuat Peraturan untuk menetapkan Kelas Jalan berdasarkan kelengkapan prasarana jalan (JBH, JR, JS, JK) karena terkait langsung dengan jaminan kepastian pelayanan keselamatan dan keamanan berlalu lintas bagi pengguna jalan serta LHRT yang harus dilayani serta ruang bagian jalan yang harus dikendalikan kepastian hukumnya.

Masukan Penting RUU Revisi UU 38/2004 : Tantangan dan Problem Fungsi-Status-Kelas Jalan



- UU 38/2004 mengatur Status Jalan ditetapkan berdasarkan Fungsi Jalan karena untuk menjaga kerhubungan konektivitas (seamless connectivity) antar administrasi wilayah yang memiliki kewenangan yang berbeda.
- Fakta menunjukkan bahwa :
 - ✓ Tidak ada SK Gubernur tentang penetapan fungsi jalan JKP-4 dan JLP sebagai dasar hukum bagi SK Bupati terkait penetapan jalan kabupaten
 - ✓ Tidak ada SK Gubernur tentang penetapan fungsi jalan JAS, JKS, dan JLS sebagai dasar hukum bagi SK Walikota terkait penetapan jalan kota.
- Selama ini SK Bupati tentang penetapan jalan kabupaten dan SK Walikota tentang penetapan jalan kota, bersifat illegal (salah prosedur atau tidak memenuhi ketentuan UU 38 Tahun 2004 tentang Jalan) karena tidak diturunkan dari fungsi jalan. Persoalannya kenapa tidak segera diberlakukan SK Gubernur tentang penetapan JKP-4, JLP, JAS, JKS, dan JLS.
- Perlu ada peraturan yang menguatkan peran Jaringan Jalan sangat penting mendukung Sistem Transportasi (Tatranas, Tatrabil, Tatalok-Kabupaten, dan Tatalok-Kota) agar terbangun sistem konektivitas antar simpul transportasi dan ruang transportasi, antarmoda dan antarzona.

Masukan Penting RUU Revisi UU 38/2004 : Tantangan dan Problem Fungsi-Status-Kelas Jalan



- Perlu ada Peraturan untuk menetapkan suatu ruas jalan berdasarkan Kelas Prasarana Jalan (JBH, JR, JS, dan JK). Pertimbangan kepastian hukum JBH, JR, JS, dan JK karena terkait langsung dengan pemenuhan kelengkapan prasarana jalan beserta ruang bagian jalan (Rumaja, Rumija, dan Ruwasja), untuk memberikan jaminan keselamatan, keamanan, kenyamanan berlalu lintas pengguna jalan
- Perlu ada Peraturan untuk menetapkan suatu ruas jalan sebagai Kelas Jalan berdasarkan intensitas beban MST (Kelas I, II, III, Khusus). Pasal 19 dalam UU 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, telah mengatur Kelas I, II, III, dan Khusus yang disesuaikan dengan Fungsi Jalan, tetapi ada ambiguitas yang tinggi terutama terkait aturan Kelas I dan Kelas II karena boleh diberlakukan juga untuk jalan lokal dan jalan lingkungan. Selanjutnya Pejabat siapa yang menetapkan?
- Perlu dibuat pasal khusus (perkecualian) dalam UU tentang Jalan, terutama yang terkait dengan Penerapan Satu Kelas Jalan Beban MST yang Sama antar Status Jalan pada Jalur Angkutan Logistik Regional/Nasional, hal tersebut sangat signifikan pengaruhnya terhadap tingkat kerusakan jalan pada jalan yang memiliki kelas beban yang lebih rendah. Persoalannya bagaimana menetapkan definitif yang pasti terhadap jalur logistik regional atau nasional dan bagaimana capaian penegakkan hukum terhadap pelanggaran beban gandar kendaraan berat > MST izin.



DPR - RI



PUSTRAL UGM

Tantangan dan Problem Indikasi Penurunan Mutu Bangunan Jalan

Siklus Fenomena Kerusakan Jalan

Sumber : Agus Taufik Mulyono (2020)



4 Pola Fenomena Kerusakan :

- **Pola Kerusakan Berulang :** jenis, tipe dan lokasi hampir sama, hampir tidak pernah berpindah
- **Pola Perbaikan Berulang :** masih konvensional, lebih baik aman dan governance dengan masyarakat & LSM
- **Pola Pembiayaan Tanpa Terobosan :** kekakuan sistem regulasi pendanaan yang tidak dapat dipakai secara *anytime & anywhere*, berdampak memperparah kerugian bagi pengguna dan masyarakat
- **Pola Penanganan Tanpa Perubahan :** masyarakat tidak puas karena berdampak penurunan produktivitas kerja

Catatan Penting :

- ✓ **4 Pola Fenomena Kerusakan sulit** diselesaikan solusinya di lapangan karena banyak faktor eksternal dan internal yang mempengaruhinya.
- ✓ **Faktor Eksternal :** faktor penyebab kerusakan jalan yang berasal dari luar bangunan jalan dan tidak dapat diselesaikan dengan tugas dan fungsi penyelenggara jalan tetapi berkolaborasi dengan pihak lain yang ikut intervensi.
- ✓ **Faktor Internal :** faktor penyebab berasal dari unsur penyelenggara jalan terutama terkait ketidakpatuhan terhadap aturan mutu dan prosedur kerja yang disepakati

Kompleksitas Problem terhadap Capaian Mutu Bangunan Jalan

Sumber : Agus Taufik Mulyono (2020)



PUSTRAL UGM



Revisi UU Jalan harus mendefinisikan secara pasti, agar tidak ambigu dalam implementasi di lapangan:

- **PRESERVASI**
- **REHABILITASI**
- **REKONSTRUKSI**

Selanjutnya perlu dipastikan definisi :

- **Pemeliharaan Rutin**
- **Pemeliharaan Berkala**
- **Pemeliharaan Preventif**

AKAR MASALAH EKSTERNAL PENYEBAB PENURUNAN MUTU JALAN NASIONAL



DPR - RI



PUSTRAL UGM



Faktor Eksternal penyebab kerusakan jalan nasional, diselesaikan melalui Kerjasama antar Lembaga :

- Kemenhub
- Kemenperin
- Kemendag
- Kepolisian
- Pemda

Problem **Internal** Pelaksanaan Proyek Jalan Nasional

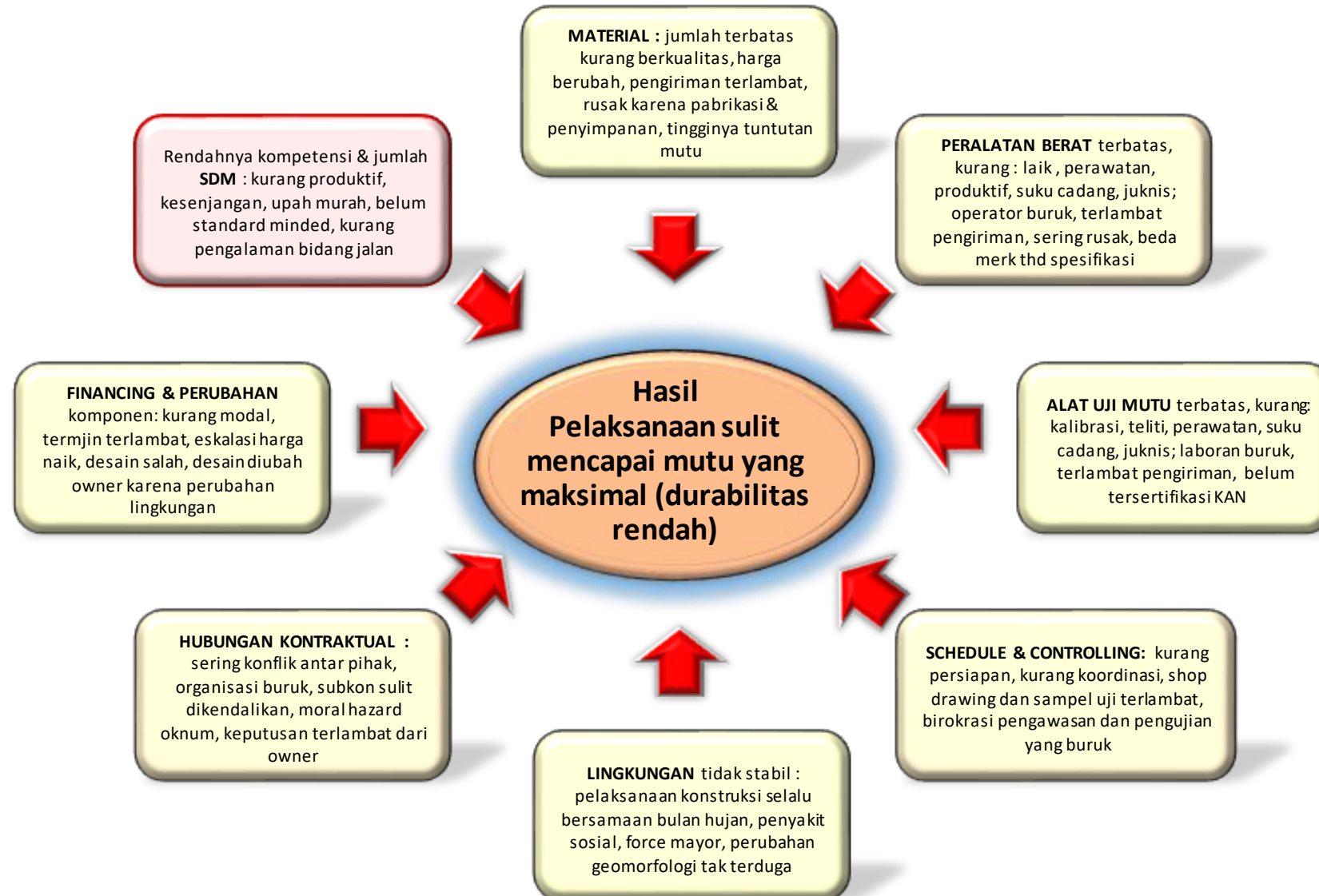
Sumber : Agus Taufik Mulyono (2020)



DPR - RI



PUSTRAL UGM



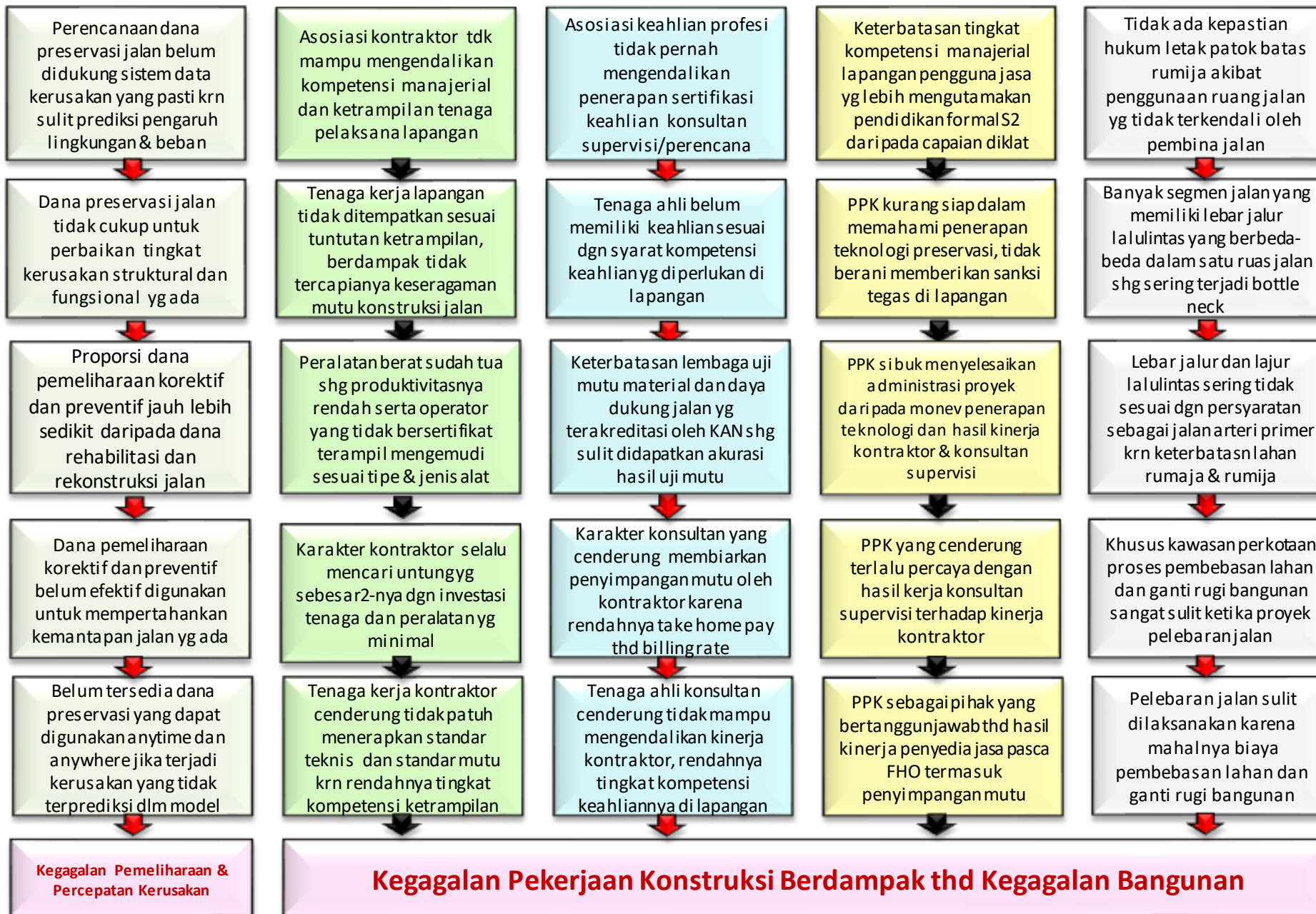
IDENTIFIKASI PROBLEM INTERNAL CAPAIAN MUTU PELAYANAN JALAN NASIONAL



DPR - RI



PUSTRAL UGM



Revisi UU Jalan seharusnya perlu mendefinisikan kebutuhan kompetensi ahli Teknik jalan, dan keselamatan jalan serta ahli-ahli lain yang terkait agar asosiasi praktisi jalan memiliki kepastian hukum



DPR - RI



PUSTRAL UGM

Tantangan dan Problem Preservasi Jalan : Perlu Tata Ulang

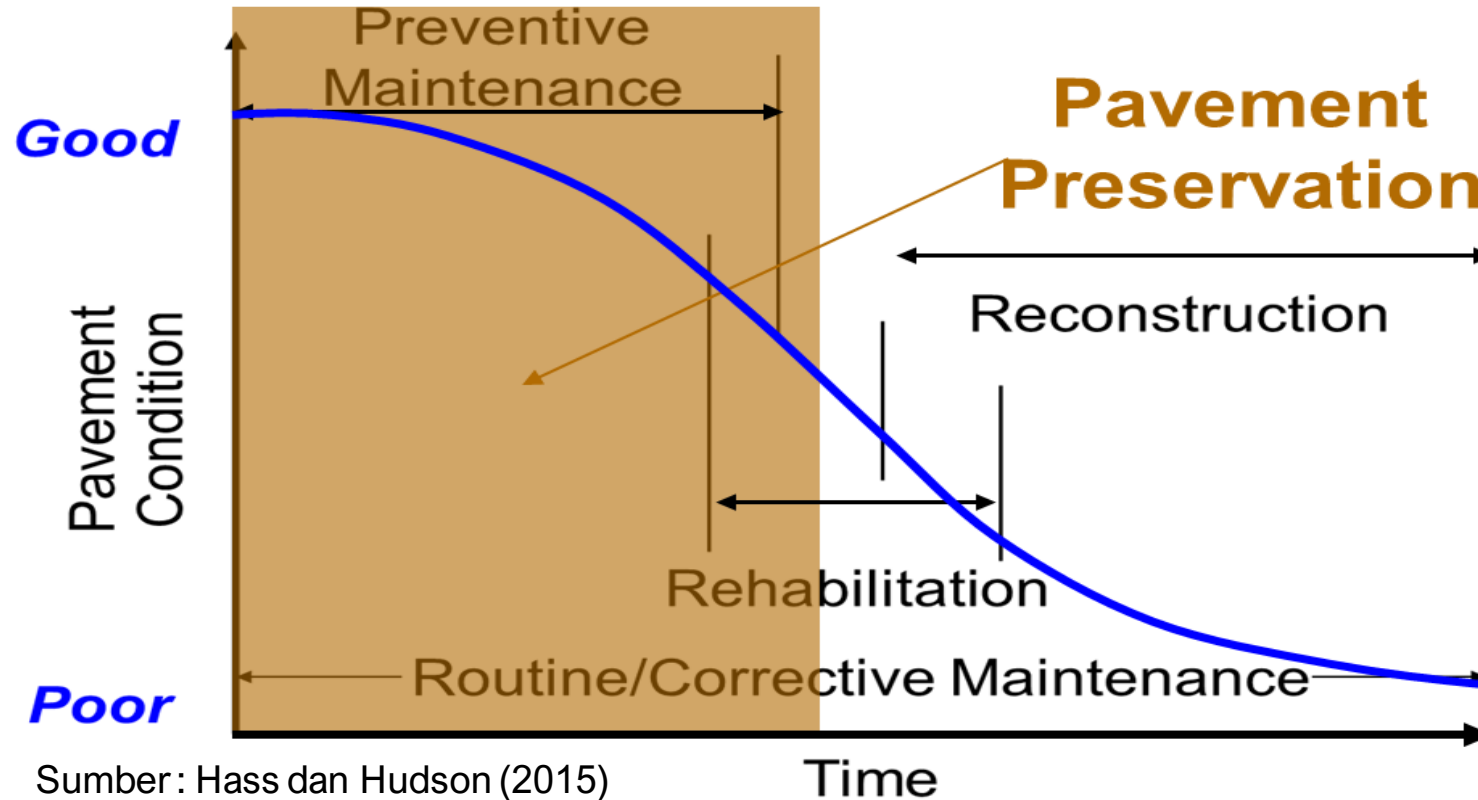
Jenis Preservasi Perkerasan Jalan



DPR - RI



PUSTRAL UGM

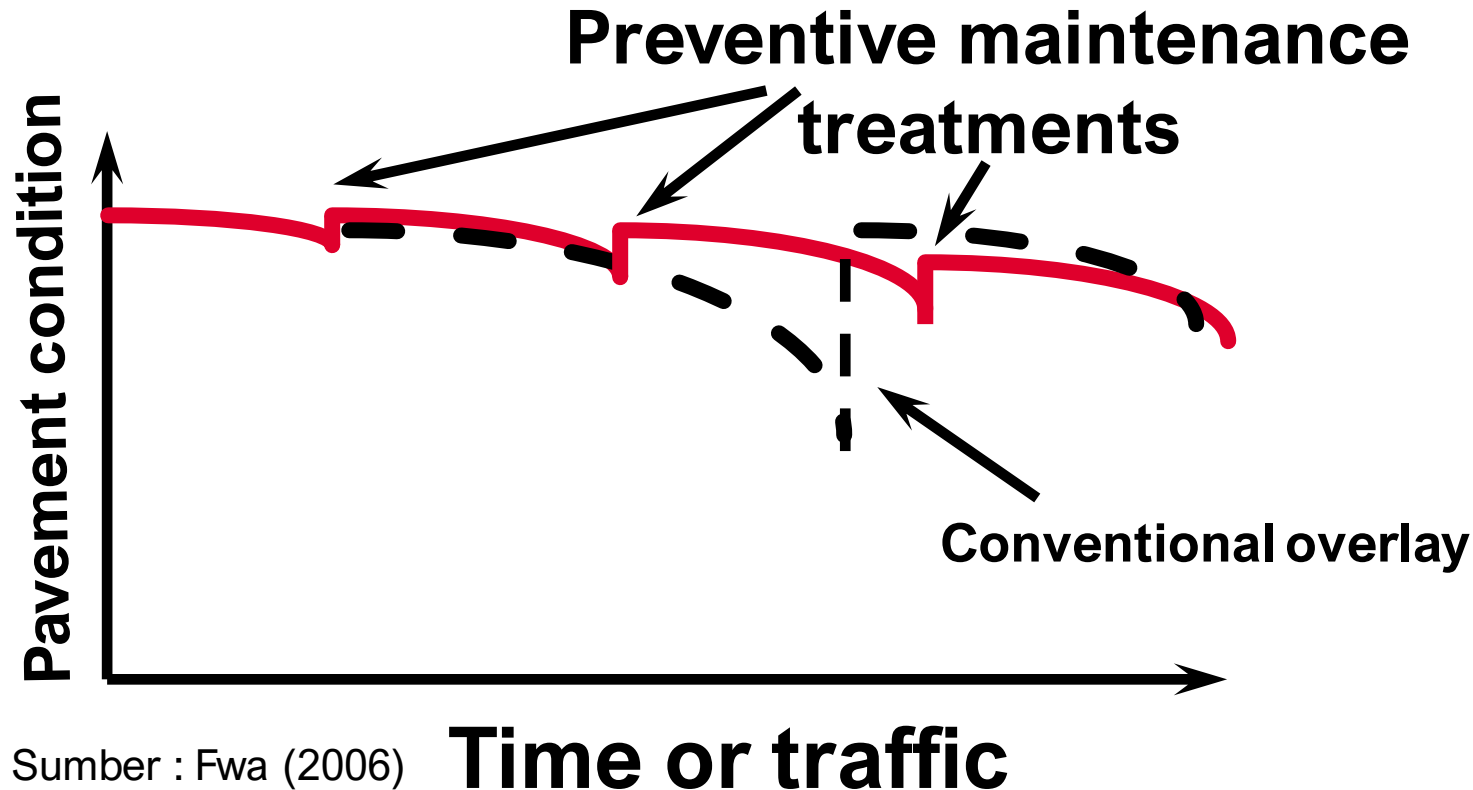


- **Pemeliharaan korektif** : memelihara rutin jalan secara reaktif sepanjang umur rencana
- **Pemeliharaan preventif** : preservasi perkerasan, mempertahankan kondisi kemantapan jalan
- **Rehabilitasi** dilakukan ketika terjadi kerusakan karena sebab khusus
- **Rekonstruksi** dilakukan ketika kondisi jalan rusak berat

Catatan Penting:

- Revisi UU Jalan perlu menata ulang pemahaman Preservasi Jalan bukan perbaikan kerusakan jalan. Preservasi lebih dekat dengan pemahaman Pemeliharaan Preventif untuk mempertahankan kondisi kemantapan jalan.
- Preservasi Jalan seharusnya dikembalikan pada fungsinya sebagai Manajemen Aset Jalan yang kondisinya sudah mantap, bukan sebaliknya.
- Tiap ruas jalan seharusnya memiliki Kurva Prediksi Kerusakan sepanjang umur rencana yang disepakati.

Preservasi Jalan : pada Jalan Mantap



Preservasi perkerasan jalan :

- **Memperbaiki** kondisi permukaan perkerasan yang sudah mulai tidak nyaman
- **Menunda** atau mencegah kerusakan struktural susulan yang lebih parah
- **Memperlambat** atau memperkecil pengaruh lingkungan dan lalu lintas terhadap potensi kerusakan struktural yang lebih parah
- **Menimbulkan efek samping** jika preservasi tidak tepat waktu & tidak tepat mutu

Revisi UU Jalan harus mengatur lebih detail dan pasti terkait tata ulang pendefinisian, perencanaan, dan pelaksanaan, serta monitoring dan evaluasi pasca pelaksanaannya

Preservasi jalan : Memperlambat Kerusakan

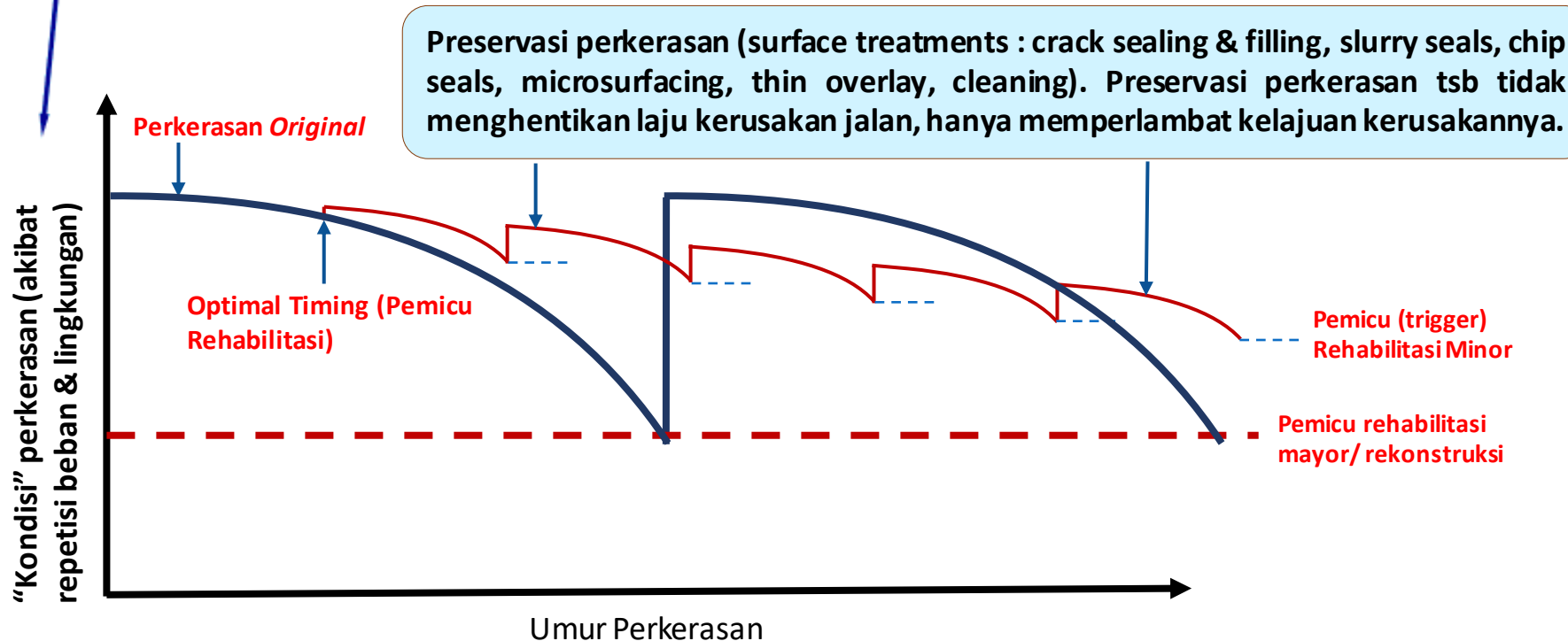


DPR - RI



PUSTRAL UGM

“Kondisi” perkerasan : indeks komposit dari kontribusi parameter : perilaku struktural, kerusakan (*distress*), dan kekasaran (*roughness*) permukaan.

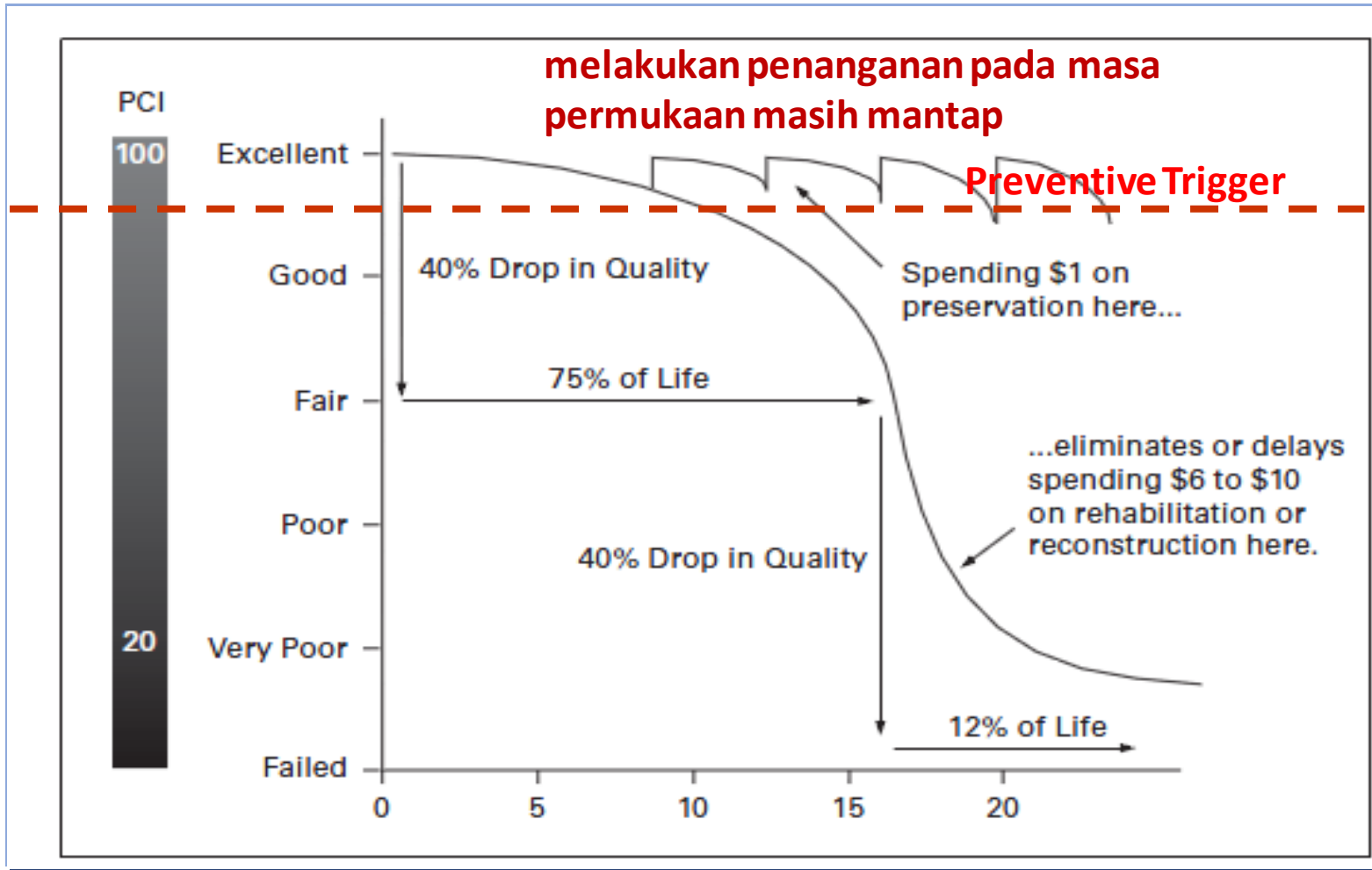


Catatan Penting : Parameter pemicu rehabilitasi/rekonstruksi mempertimbangkan faktor-faktor : behavior, distress, performance (*roughness*), serta beban lalum lintas dan sistem drainase jalan dan drainase spasial. Preservasi jalan bukan perbaikan kerusakan jalan.

Sumber : Galehouse et al (2003)

Preservasi jalan : Hemat Biaya?

Biaya total pemeliharaan jaringan jalan per tahun akan turun



Sumber : Fwa (2006)

Catan Penting : Preservasi jalan yang dilakukan sejak awal jalan dibuka untuk melayani lalu lintas, maka diperlukan biaya sebesar \$ 1,0 tiap meter persegi per tahun hingga mengikuti garis kemantapan (preventive trigger). Sebaliknya akan memerlukan biaya \$ 6,0 – 10,0 tiap meter persegi per tahun sampai umur rencana.

Seharusnya mulai
Preservasi

Dampak keterlambatan Preservasi : biaya perbaikan kerusakan sangat mahal dari
\$ 1,0 menjadi \$ 6,0 – 10,0 per meterpersegi per tahun



DPR - RI



PUSTRAL UGM

\$ 1,-



\$ 6,-



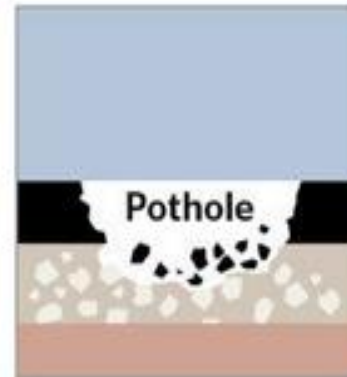
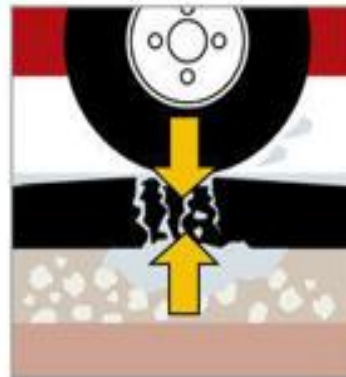
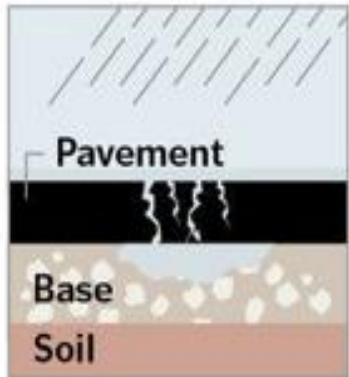
\$ 7,-



\$ 8,-



\$ 10,-



Air masuk ke dalam celah celah retak sangat kecil, memperlemah daya tahan lapis pondasi perkerasan

Air berada dalam celah retak kecil dan dalam rongga kecil lapisan base, air akan naik ke atas ketika tertekan roda kendaraan

Patikel kecil akan lepas dan ikut terangkat ke atas, akhirnya terbentuk rongga ketika kondisi kering

Makin lama rongga dapat membesar dan tidak mampu menahan beban maka terjadi bentuk patahan dan lubang

Lubang kecil dengan lalu lintas yang berat, jika dibiarkan dapat membesar diameternya dan lebih fatal

UP 75% x UR
jika tidak segera
Preservasi

UP 40% x UR
perlu penanganan
rehabilitasi mayor

UP 30% x UR
perlu penanganan
rehabilitasi mayor

UP 20% x UR
perlu penanganan
rekonstruksi

UP 12% x UR
penanganan
rekonstruksi

Catan Penting :
Ada kesan di hati publik bahwa para pengambil keputusan sengaja membiarkan kerusakan kecil menjadi besar dan meluas, agar ada proyek perbaikan fisik yang mahal. Sebenarnya tidak demikian, karena adanya kekakuan regulasi keuangan sehingga terjadinya kerusakan kecil tidak dapat langsung diperbaiki oleh pemerintah.

Preservasi Jalan : Kembalikan pada **Hakekatnya?**



Preservasi di negara yang sudah “road standard minded”, memberikan kepastian pemahaman :

- Preservasi jalan : upaya teknis mempertahankan kemantapan jalan yang kondisinya sudah mantap hingga umur rencana yang ditargetkan.
- Preservasi jalan : seharusnya untuk memelihara jalan yang kondisinya sudah mantap agar tetap bertahan kemantapannya hingga umur rencana tercapai.
- Preservasi jalan : upaya teknis pelestarian perkerasan jalan yang kondisinya masih mantap.
- Preservasi jalan : manajemen aset jalan yang kondisinya sudah mantap.

Secara hakekat, preservasi jalan itu “bukan” upaya teknis untuk memperbaiki perkerasan jalan yang rusak tetapi upaya teknis untuk mempertahankan jalan yang mantap hingga umur rencana tercapai.

Preservasi Jalan : **Konsekuensinya?**



Secara hakekat, Preservasi jalan memerlukan konsekuensi dan konsistensi :

- “preventif” terhadap perencanaan, perancangan bahan dan peralatan lapangan, serta persiapan tenaga kerja yang memiliki ketrampilan khusus preservasi.
- “on time” pelaksanaannya sesuai tingkat kerusakan yang diprediksi pada grafik kerusakan selama umur rencana
- penyedia jasa (kontraktor dan konsultan supervisi) harus berhati “road manager” bukan hanya sebagai “pelaksana” proyek lapangan.
- biaya pelaksanaan yang “optimal” bukan minimal krn memerlukan material khusus, alat berat mekanis dgn teknologi canggih, serta tenaga kerja terampil khusus.



DPR - RI



PUSTRAL UGM

Tantangan dan Problem Perlu Kepastian Hukum Hasil Evaluasi Preservasi Jalan

UU 38/2004 ttg Jalan : **Tidak Mengatur Preservasi Jalan**



Istilah “Preservasi” tidak dinyatakan secara definitif dalam pasal-pasal UU 38/2004 tentang Jalan, hanya ditegaskan pada pasal-pasal penting yang terkait keandalan dan kelaikan jalan :

- **Pasal 3 :**

“...penyelenggaraan jalan bertujuan untuk mewujudkan pelayanan jalan yang andal dan prima....”

- **Pasal 30 :**

- “pengoperasian jalan umum dilakukan setelah dinyatakan memenuhi persyaratan laik fungsi secara teknis....”
- “penyelenggara jalan wajib memprioritaskan pemeliharaan, perawatan dan pemeriksaan jalan secara berkala untuk mempertahankan tingkat pelayanan....”

UU 38/2004 lebih menekankan bahwa kegiatan pemeliharaan, perawatan, dan pemeriksaan jalan harus dapat mempertahankan kemantapan jalan hingga umur rencana, berdampak ambigu dalam implementasinya.

PP 34/2006 ttg Jalan : **Tidak Mengatur Preservasi Jalan**



Istilah “Preservasi” tidak dinyatakan secara definitif dalam pasal-pasal PP 34/2006 tentang Jalan, hanya ditegaskan pada pasal-pasal penting yg terkait pemeliharaan dan kelaikan jalan :

- **Pasal 97 :**

- “pemeliharaan jalan merupakan prioritas tertinggi dari semua jenis penanganan jalan....”
- “pemeliharaan jalan meliputi pemeliharaan rutin dan berkala, dan rehabilitasi...”

- **Pasal 102 :**

- “pengoperasian jalan umum dilakukan setelah dinyatakan memenuhi persyaratan laik fungsi secara teknis....”
- “pemenuhan laik fungsi secara teknis apabila memenuhi persyaratan teknis struktur perkerasan, bangunan pelengkap, geometrik, pemanfaatan bagian-bagian jalan, dan perlengkapan jalan...”

UU 22/2009 ttg LLAJ : Mengatur Istilah Preservasi Jalan



PUSTRAL UGM

Istilah “Preservasi” dinyatakan secara definitif dalam UU 22/2009 tentang LLAJ, ditegaskan pada pasal-pasal penting sbb :

- **Pasal 23 :**

“penyelenggara jalan dalam melaksanakan preservasi jalan wajib menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran LLAJ”, berkoordinasi dgn Kepolisian dan Kemenhub.

- **Pasal 29 :**

- “untuk mendukung pelayanan LLAJ yang aman, tertib, dan lancar, maka kondisi jalan harus dipertahankan”
- “untuk mempertahankan kondisi jalan, diperlukan dana preservasi jalan”.
- “dana preservasi jalan digunakan khusus untuk kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi, dan rekonstruksi jalan”.

Pasal 29 mendasari bahwa preservasi jalan meliputi kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi, dan rekonstruksi, yang sesungguhnya keluar dari makna hakekat preservasi. **Ketentuan Pasal 29 tersebut membuat ambigu terhadap pemahaman Preservasi Jalan karena lebih menekankan pada perbaikan kerusakan jalan, bukan manajemen asset jalan.**

Dampak Pasal 29 UU 22/2009 : Preservasi Jalan Dipemahami secara “Ambigu”



- Stakeholder terkait masih ambigu mendefinikan preservasi jalan untuk mengelola pelayanan aset atau memperbaiki kerusakan jalan.
- Preservasi jalan dianggap pekerjaan pemeliharaan reaktif terhadap kerusakan struktural jalan.
- Preservasi jalan masih dianggap proyek padat karya tanpa high technology material dan peralatan.
- Preservasi jalan masih dirancang dan dikerjakan oleh orang yang tidak faham hakekat preservasi.
- Preservasi jalan masih dikerjakan oleh tenaga kerja yg belum memiliki sertifikat kompetensi ketrampilan pemeliharaan preventif perkerasan jalan.

Dampak Pasal 29 UU 22/2009 : Preservasi Jalan Dipemahami secara “Ambigu”



- Preservasi jalan belum mempertimbangkan secara serius persoalan cuaca, air, dan beban lalu lintas.
- Proyek preservasi jalan masih dikerjakan dengan kontrak tahunan, aspek legalnya belum mendukung proyek multi years.
- Preservasi jalan belum dirancang dengan data historis penyakit perkerasan yang lebih akurat-komprehensif.
- Asosiasi praktisi bidang konstruksi jalan belum tertarik untuk investasi peralatan preservasi jalan karena kurang kepedulian terhadap pemeliharaan jalan.
- Kontraktor dan konsultan supervisi yang mengerjakan proyek preservasi hanya bertindak sebagai “pelaksana” saja bukan sebagai “manajer jalan”.

Hasil Evaluasi Kinerja Perencanaan Program Preservasi Jalan

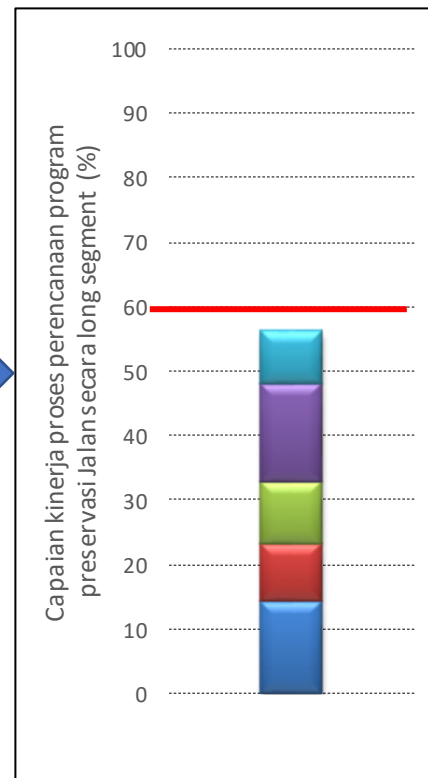
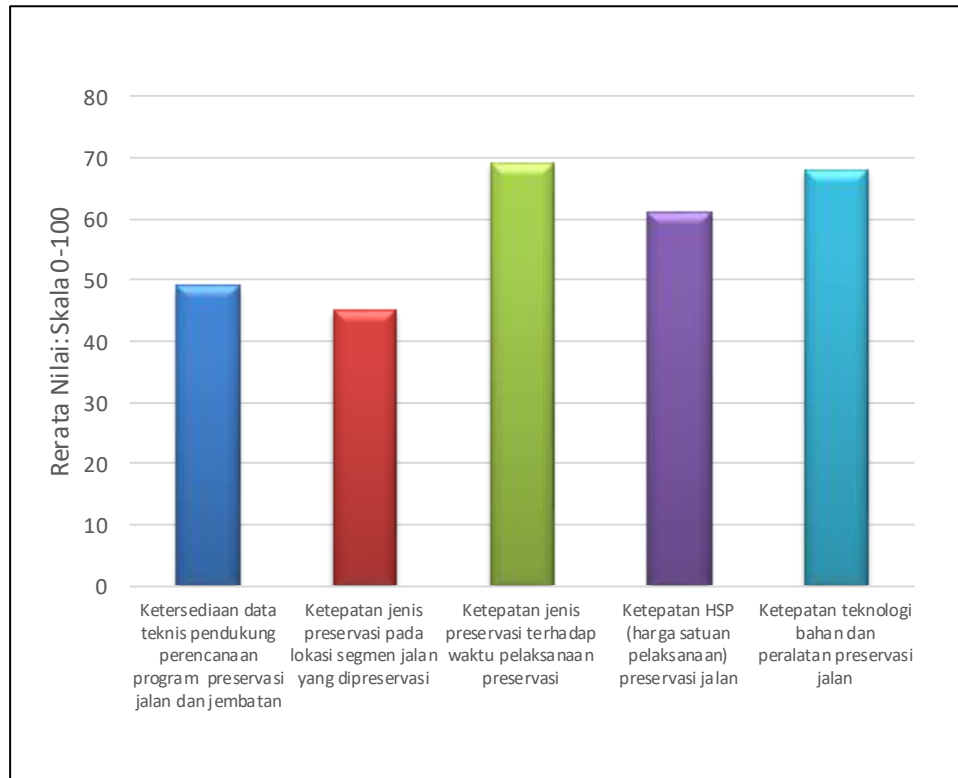
Sumber : Agus Taufik Mulyono (2020)



DPR - RI



PUSTRAL UGM



Kriteria Capaian Kinerja:

- >90-100: **Excelent**
- >80-90: **Good**
- >60-80: **Medium**
- 0-60 : **Poor**

- Nilai kinerja proses perencanaan preservasi yang paling rendah (sebesar 44 : kurang memadai): ketepatan jenis preservasi pada lokasi segmen jalan yang dipreservasi.
- Capaian kinerja proses perencanaan preservasi sebesar 55% < 60% (kategori poor).
- Perlu perbaikan terkait akurasi data, ketepatan dan kesesuaian jenis preservasi, kecukupan HSP terhadap kebutuhan lapangan.

Catatan Penting:

- Revisi UU Jalan perlu menata ulang pemahaman Preservasi Jalan bukan perbaikan kerusakan jalan.
- Preservasi lebih dekat dengan pemahaman Pemeliharaan Preventif, mempertahankan kondisi kemantapan jalan.
- Perencanaan Preservasi Jalan memerlukan data performance jalan yang akurat dan diukur dengan peralatan yang canggih berbasis computer agar dipilih jenis teknologinya yang tepat.

Hasil Evaluasi Kinerja Proses Procurement Preservasi Jalan

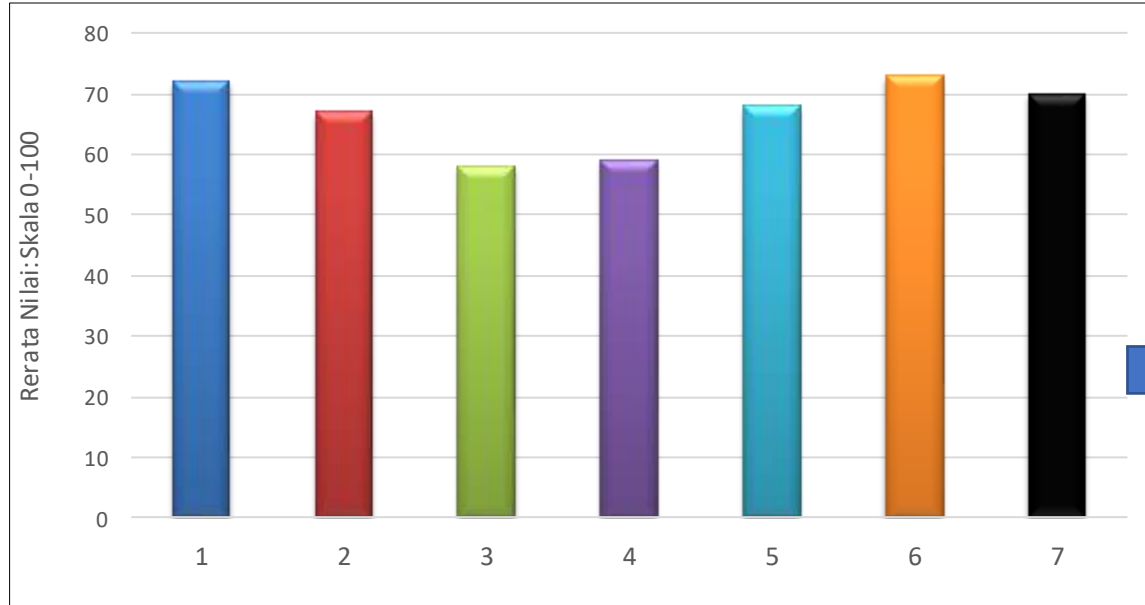
Sumber : Agus Taufik Mulyono (2020)



DPR - RI

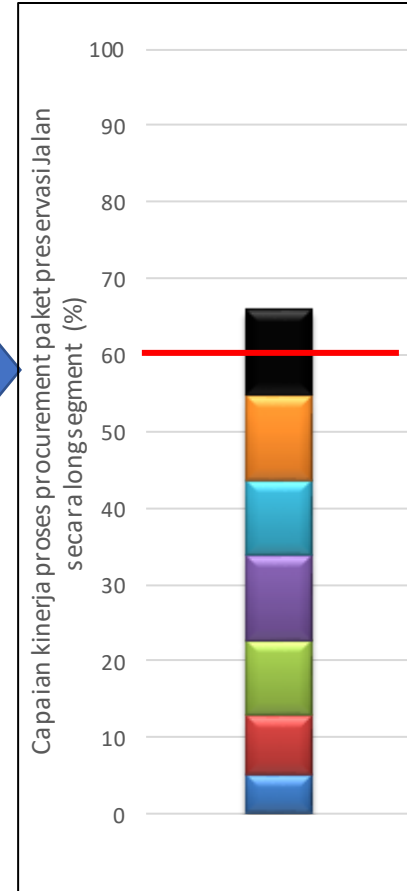


PUSTRAL UGM



Keterangan:

1	Ketepatan Harga Perkiraan Sendiri (HPS) Preservasi Jalan dan Jembatan
2	Kelengkapan Syarat-Syarat Umum Kontrak Preservasi Jalan dan Jembatan
3	Kelengkapan Syarat-Syarat Khusus Kontrak Preservasi Jalan dan Jembatan
4	Kelengkapan Spesifikasi Teknis terkait Preservasi Jalan dan Jembatan
5	Evaluasi Teknis Dokumen Penawaran Preservasi Jalan
6	Evaluasi Harga Dokumen Penawaran Preservasi Jalan
7	Klarifikasi dan Negosiasi Teknis dan Harga serta Penetapan Pemenang



Kriteria Capaian Kinerja:
>90-100: Excelent
>80-90: Good
>60-80: Medium
0-60 : Poor

- Nilai kinerja proses procurement paket preservasi yang paling rendah (sebesar 58 : kurang memadai): Kelengkapan Syarat-Syarat Khusus Kontrak Preservasi.
- Capaian kinerja proses procurement paket preservasi sebesar 66,1% (kategori medium)
- Regulasi procurement yang perlu diperbaiki terutama terkait : kelengkapan syarat-syarat umum kontrak, kelengkapan syarat-syarat khusus kontrak, kelengkapan spesifikasi teknis, evaluasi teknis dan harga penawaran, serta klarifikasi dan negosiasi pemenang tender

Catatan Penting:

- Revisi UU Jalan perlu menata ulang pemahaman Preservasi Jalan bukan perbaikan kerusakan jalan.
- Proses procurement preservasi jalan memerlukan persyaratan spesifikasi teknis yang khusus karena teknologi bahan dan peralatannya sangat spesifik.
- Preservasi Jalan bukan pekerjaan padat karya tetapi high technology yang memerlukan investasi mahal terkait peralatan lapangan, SDM, dan material.

HASIL EVALUASI KINERJA PELAKSANAAN PAKET PRESERVASI JALAN

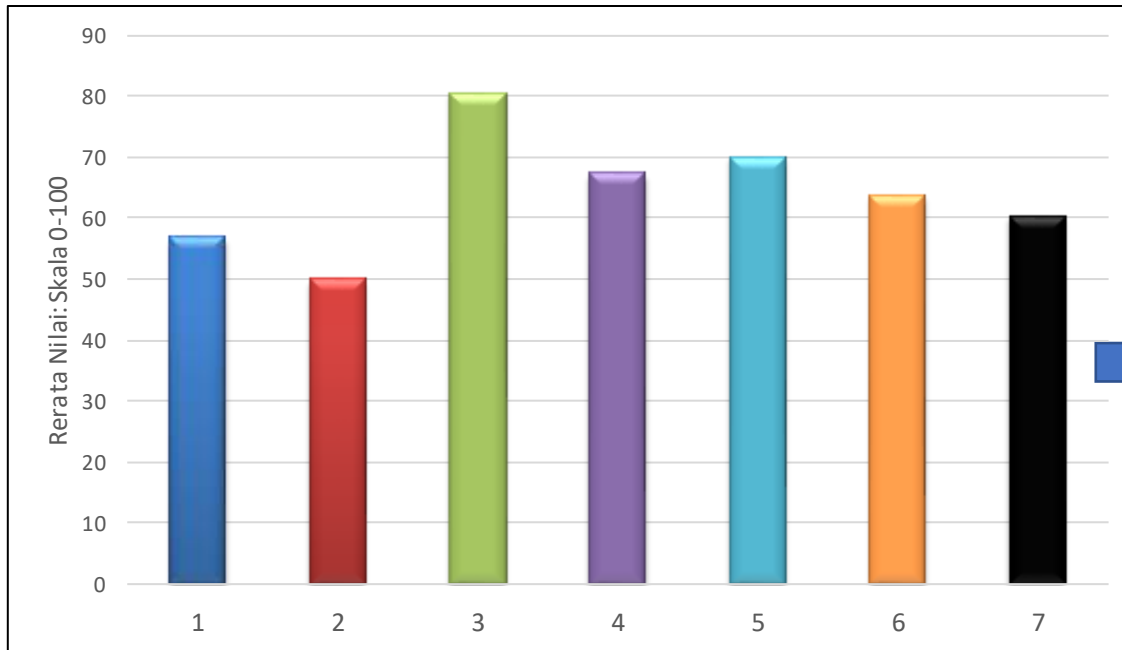
Sumber : Agus Taufik Mulyono (2020)



DPR - RI

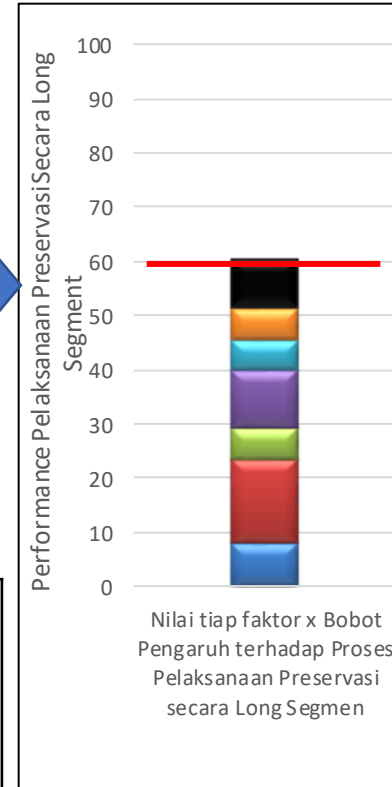


PUSTRAL UGM



Keterangan:

- 1 PERFORMANCE PEMELIHARAAN RUTIN MINOR JALAN
- 2 PERFORMANCE PEMELIHARAAN RUTIN KONDISI JALAN
- 3 PERFORMANCE REHABILITASI MINOR
- 4 PERFORMANCE REHABILITASI MAYOR
- 5 PERFORMANCE REKONSTRUKSI
- 6 PERFORMANCE PELEBARAN MENUJU STANDAR
- 7 PERFORMANCE PEMELIHARAAN RUTIN JEMBATAN



**Kriteria
Capaian
Kinerja:**
>90-100:
Excelent
>80-90:
Good
>60-80:
Medium
0-60 :
Poor

- Nilai kinerja paket pelaksanaan preservasi jalan dan jembatan yang paling rendah (sebesar 50 : kategori “poor”): performance pemeliharaan rutin kondisi jalan.
- Tingkat capaian kinerja pelaksanaan paket preservasi jalan dan jembatan secara keseluruhan sebesar 60,26% (kategori medium), terutama terkait dengan :
 - ✓ Rendahnya capaian kinerja pemeliharaan rutin (minor dan kondisi)
 - ✓ Rendahnya capaian kinerja pemeliharaan rutin jembatan
 - ✓ Rendahnya capaian kinerja pelebaran jalan menuju standar 7,0 meter

Catatan Penting:

- Revisi UU Jalan perlu menata ulang pemahaman Preservasi Jalan bukan perbaikan kerusakan jalan.
- Proses pelaksanaan preservasi jalan memerlukan persyaratan spesifikasi teknis yang khusus karena teknologi bahan dan peralatannya sangat spesifik.
- Perlu dibuat indikator capaian kinerja untuk menilai proses dan pasca pelaksanaan Preservasi Jalan karena gangguan eksternal sangat kompleks seperti kemacetan lalu lintas, genangan air, dan kendaraan overloading.

Masukan Penting RUU Revisi UU 38/2004 : Tantangan/Problem Perencanaan dan Pelaksanaan Preservasi Jalan



DPR - RI



PUSTRAL UGM

- UU 38/2004 tentang Jalan, dan PP 34/2006 tentang Jalan, tidak mengatur kebijakan, perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi Preservasi Jalan.
- UU 22/2009 tentang LLAJ, juga tidak mengatur perencanaan dan pelaksanaan serta evaluasi Preservasi Jalan, tetapi hanya menyebut perlu dana preservasi jalan untuk mempertahankan kondisi jalan. Selanjutnya dana preservasi tersebut digunakan untuk pemeliharaan, rehabilitasi, dan rekonstruksi.
- Berdasarkan pemahaman secara tulisan Pasal 29 dalam UU 22/2009 tentang LLAJ, maka Preservasi Jalan didefinisikan meliputi Pemeliharaan, Rehabilitasi, dan Rekonstruksi, yang sesungguhnya menyimpang jauh dari hakekat dasar Preservasi Jalan.
- Revisi UU Jalan harus menata ulang pemahaman Preservasi Jalan, mulai dari definisi, perencanaan, pelaksanaan, pengendalian mutu, monitoring dan evaluasinya, termasuk alokasi dana yang cukup memadai untuk mencapai jalan yang mantap karena preservasi bukan perbaikan kerusakan tetapi mempertahankan jalan yang kondisinya sudah mantap.

Masukan Penting RUU Revisi UU 38/2004 : Tantangan/Problem Perencanaan dan Pelaksanaan Preservasi Jalan



- Revisi UU Jalan harus menata ulang pemahaman Preservasi Jalan, mulai dari definisi, perencanaan, pelaksanaan, pengendalian mutu, monitoring dan evaluasinya, oleh karena beberapa masukan penting adalah sebagai berikut:
 - ✓ Preservasi lebih dekat dengan pemahaman Pemeliharaan Preventif untuk mempertahankan kondisi kemantapan jalan.
 - ✓ Preservasi Jalan seharusnya dikembalikan pada fungsinya sebagai Manajemen Aset Jalan yang kondisinya sudah mantap, bukan sebaliknya.
 - ✓ Tiap ruas jalan seharusnya memiliki Kurva Prediksi Kerusakan sepanjang umur rencana yang disepakati
 - ✓ Preservasi jalan, upaya teknis mempertahankan kemantapan jalan yang kondisinya sudah mantap hingga umur rencana yang ditargetkan.
 - ✓ Preservasi jalan, seharusnya untuk memelihara jalan yang kondisinya sudah mantap agar tetap bertahan kemantapannya hingga umur rencana tercapai.
 - ✓ Preservasi jalan : upaya teknis pelestarian perkerasan jalan yang kondisinya masih mantap
 - ✓ preservasi jalan itu “bukan” upaya teknis untuk memperbaiki perkerasan jalan yang rusak tetapi upaya teknis untuk mempertahankan jalan yang mantap hingga umur rencana tercapai

Masukan Penting RUU Revisi UU 38/2004 : Tantangan/Problem Perencanaan dan Pelaksanaan Preservasi Jalan



DPR - RI



PUSTRAL UGM

- Revisi UU Jalan perlu memahami faktor dan kondisi yang mendukung perencanaan, pelaksanaan, pengendalian mutu, monitoring dan evaluasi preservasi jalan, antara lain:
 - ✓ Mendefinisikan kebutuhan kompetensi ahli teknik jalan, dan keselamatan jalan serta ahli-ahli lain yang terkait agar asosiasi praktisi jalan memiliki kepastian hukum dalam mengerjakan proyek preservasi jalan.
 - ✓ Mendorong efektivitas Kerjasama Lembaga dalam mengurangi faktor-faktor eksternal dan internal yang mempengaruhi capaian mutu Preservasi Jalan, terutama terkait kemacetan lalu lintas, kendaraan berat overloading, banjir yang menggenangi permukaan jalan, gangguan Rumaja dan Rumija, serta kualitas sumber daya penyedia jasa.
 - ✓ Perencanaan Preservasi Jalan memerlukan data performance jalan yang akurat dan diukur dengan peralatan yang canggih berbasis komputer agar tepat dalam memilih jenis teknologinya.
 - ✓ Proses procurement preservasi jalan memerlukan persyaratan spesifikasi teknis yang khusus karena teknologi bahan dan peralatannya sangat spesifik.
 - ✓ Preservasi Jalan bukan pekerjaan padat karya tetapi high technology yang memerlukan investasi mahal terkait peralatan lapangan, SDM, dan material.
 - ✓ Proses pelaksanaan preservasi jalan memerlukan persyaratan spesifikasi teknis yang khusus karena teknologi bahan dan peralatannya sangat spesifik.
 - ✓ Perlu dibuat indikator capaian kinerja untuk menilai proses dan pasca pelaksanaan Preservasi Jalan karena gangguan eksternal sangat kompleks seperti kemacetan lalu lintas, genangan air, dan kendaraan overloading

Masukan Penting RUU Revisi UU 38/2004 : Tantangan/Problem Perencanaan dan Pelaksanaan Preservasi Jalan



DPR - RI
PUSTRAL UGM

- Berdasarkan hasil evaluasi pelaksanaan paket pekerjaan preservasi secara long segment, yang di dalamnya meliputi pemeliharaan rutin minor, pemeliharaan rutin kondisi, rehabilitasi, dan rekonstruksi, yang dapat disimpulkan tingkat capaian kinerja pelaksanaannya 60,26% (kategori medium), maka dalam revisi UU Jalan perlu ditinjau ulang terkait pelaksanaan preservasi jalan, antara lain:
 - ✓ Perlu memberikan kesempatan kepada Ditjen Bina Marga untuk melaksanakan secara Swakelola terhadap sebagian besar ruas jalan yang dipreservasi khususnya pemeliharaan rutin minor dan rutin kondisi karena memerlukan respon time yang cepat dengan ketersediaan dana yang any time any where, agar tingkat keparahan kerusakan segera diatasi untuk menghindari kerusakan yang lebih besar secara cepat.
 - ✓ Kegagalan pelaksanaan preservasi jalan secara long segment, bukan hanya dipicu oleh rendahnya harga satuan pekerjaan, tetapi juga dipicu oleh rendahnya kepedulian kontraktor yang hanya mengedepankan sebagai “pelaksana” bukan sebagai “manajer jalan”, berdampak tidak ada rasa peduli untuk segera memperbaiki kerusakan kecil selama masa kontrak, apalagi di saat pasca hujan. Tentu sangat berbeda dengan ASN yang melaksanakan secara swakelola akan memiliki rasa tanggungjawab kepada bangsa dan negara jika kegagalan pemeliharaan jalan.
 - ✓ Perlu memberikan kesempatan kepada Ditjen Bina Marga untuk memperbaiki sistem kerja dengan pengawasan internal yang sistematis dan integratif serta komunikatif dengan BPK/BPKP untuk pengawasan akuntabilitas belanja barang, peralatan, bangunan laboratorium, dan pendiklatan SDM untuk melaksanakan pemeliharaan jalan secara swakelola. Selain itu, cara swakelola yang profesional dapat mendidik dan menyiapkan insan Engineer muda Bina Marga yang cerdas, pintar, dan profesional.



DPR - RI



PUSTRAL UGM

Tantangan dan Problem
Jalan Berkeselamatan dan Berkepastian Hukum
Inspeksi Keselamatan Jalan (IJK)
Audit Keselematan Jalan (AKJ)
Uji Laik Fungsi Jalan (ULFJ)



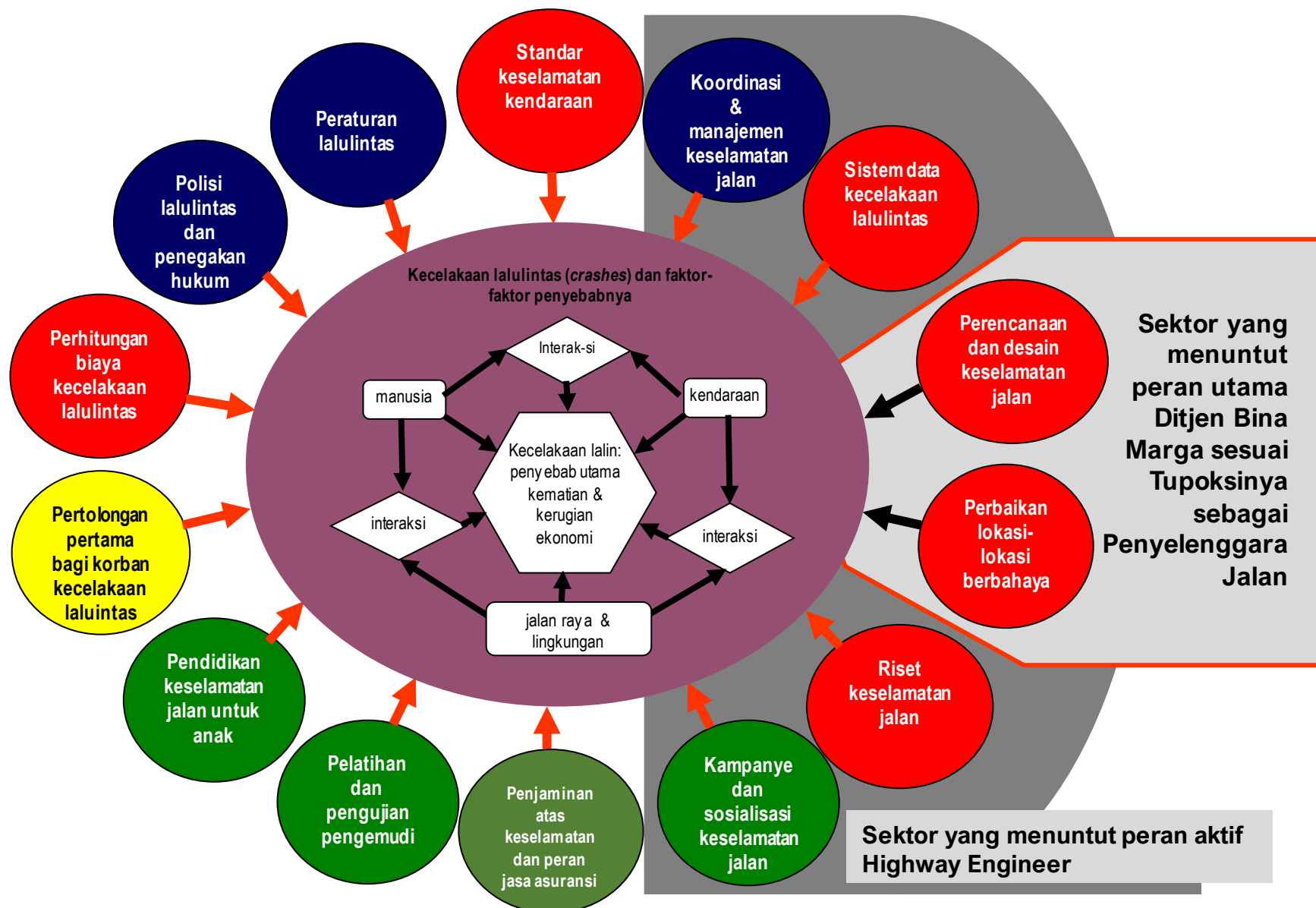
DPR - RI



PUSTRAL UGM

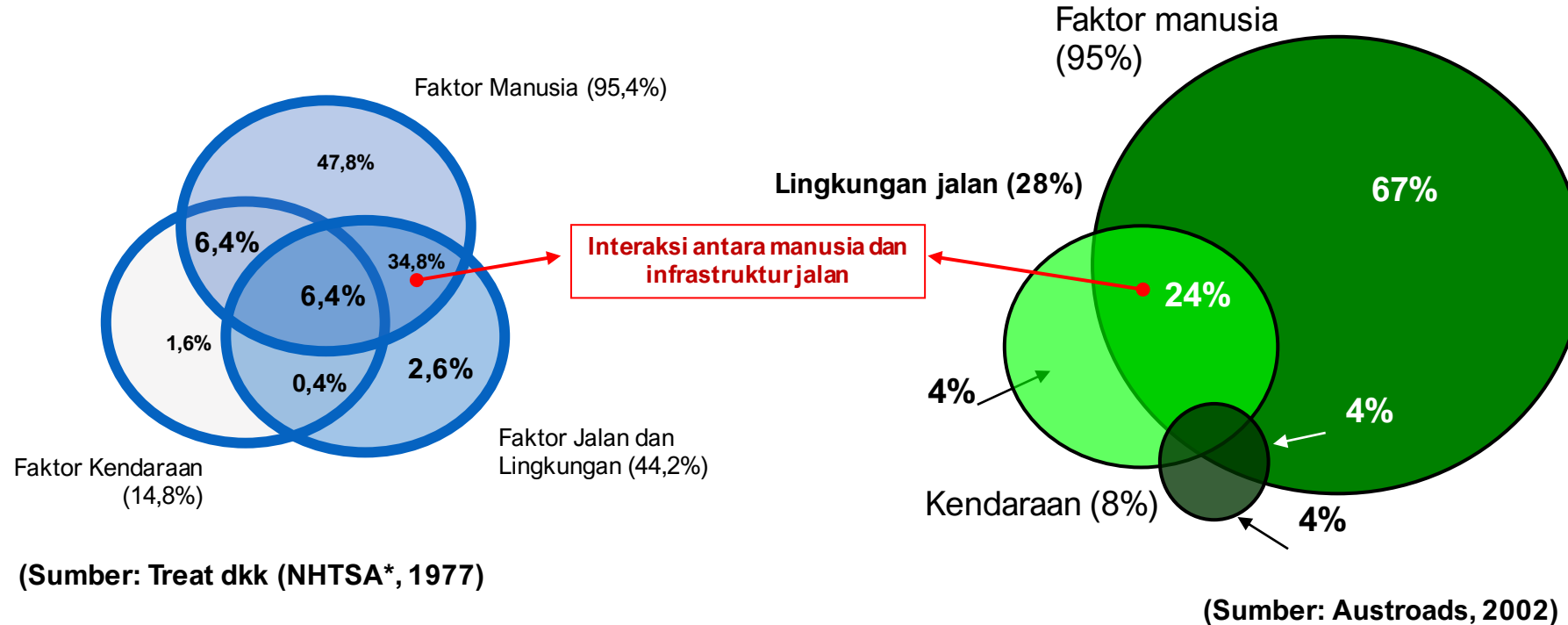
Kriteria Jalan Berkeselamatan

Sektor-sektor yang dapat diintervensi untuk mengurangi risiko dan dampak kecelakaan (ADB, 1999), Indonesia sebagai salahsatu negara yang menyepakatinya



- Prinsip pendekatan 5E**
- Engineering
 - Education
 - Enforcement
 - Encouragement
 - Emergency Preparedness

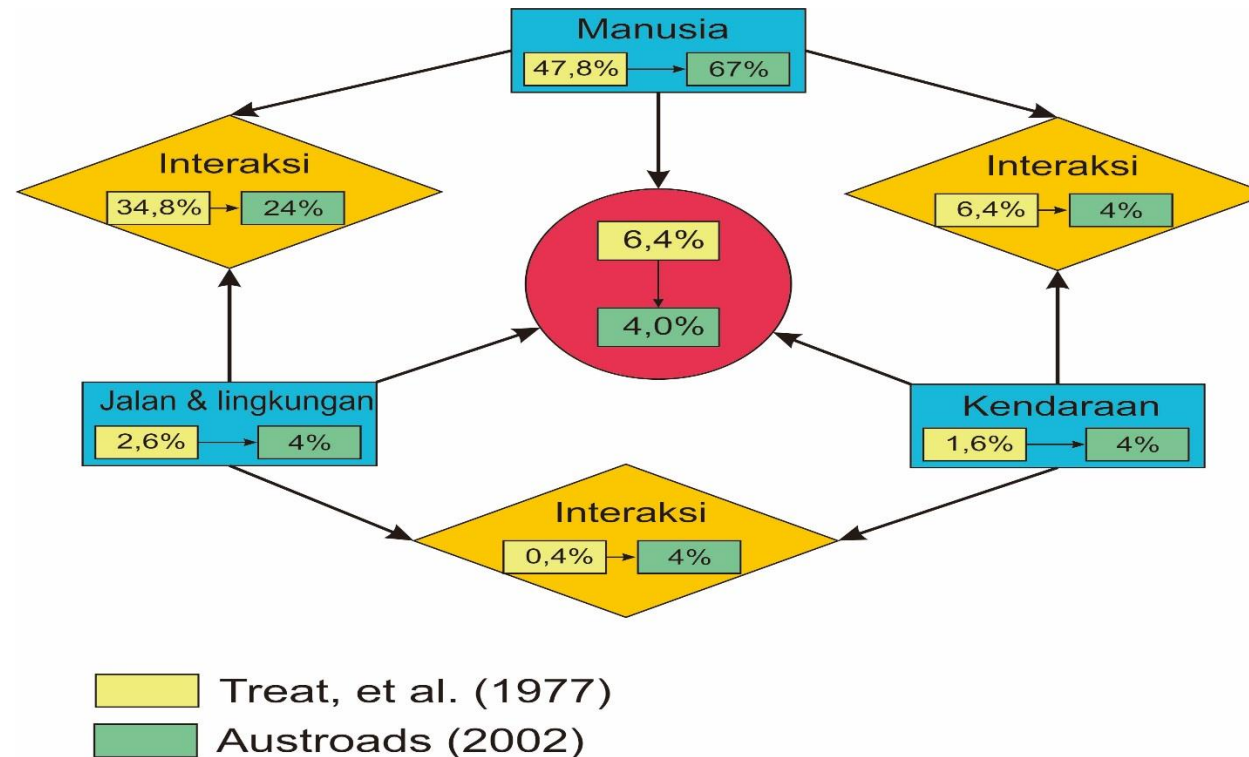
Interaksi Pengemudi dan Kondisi Infrastruktur Jalan



Riset thd 1000 kejadian kecelakaan; 35% dipicu oleh interaksi antara manusia dan infrastruktur jalan (1977), kemudian menurun menjadi 24% (2002), artinya sudah dilakukan perbaikan geometrik jalan.

“Kecelakaan” dianggap “nasib” perlu diubah sebagai “tabrakan” agar dapat dihindari dan dikurangi frekuensinya dengan perbaikan defisiensi infrastruktur jalan yang masih substandar.

Kondisi Jalan dan Lingkungan : salah satu Faktor Penyebab Tabrakan di Jalan



Saat ini, laporan kecelakaan di Indonesia : hampir 92% kecelakaan disebabkan faktor manusia, 5% oleh kendaraan, dan 3% oleh jalan dan lingkungannya. Hasil penelitian (NHTSA) dan Austroads menyebutkan bahwa tabrakan (kecelakaan) dapat disebabkan buruknya interaksi antara manusia (pengguna) dan kondisi permukaan jalan.

Kondisi Jalan dan Lingkungan : salah satu Faktor Penyebab Tabrakan di Jalan



Kesimpulan berbagai penelitian :

“...analisis berbasis lapangan menunjukkan bahwa **kesalahan pengemudi lebih banyak terjadi pada lokasi-lokasi tertentu dibanding lokasi-lokasi lain...**” RIPCORDER-ISEREST

“...kecepatan terlalu tinggi yang kerap kali dianggap sebagai penyebab langsung terjadinya **kecelakaan ternyata dipicu oleh tipe-tipe atau situasi lingkungan jalan tertentu....**” RIPCORDER-ISEREST (2006)

“...faktor manusia mendominasi dalam kecelakaan di jalan, namun hal ini tidak terlepas dari bagaimana manusia dapat mengelola **interaksinya dengan kondisi infrastruktur jalan...**” Roberts dan Tuner (2008)

“...di daerah perkotaan faktor kesalahan manusia banyak dipicu oleh **keterbatasan jarak pandang** ketika mengemudikan kendaraan...” Carsten (1989)

Kesimpulan berbagai penelitian :

“...kesalahan yang terjadi lebih banyak bersifat **ketidaksengajaan dan kealpaan**, bukan pelanggaran...” Reason (1990)

“...kesalahan-kesalahan yang kerap berakibat fatal banyak diakibatkan oleh **lingkungan berkendara yang 'kejam' dan 'sangat tidak pemaaf'** atas terjadinya kesalahan pengemudi...” Reason (1990)

“...sebagian sistem jalan luar kota saat ini banyak mengandung karakteristik inheren yang secara signifikan berkontribusi terhadap tingginya resiko dan angka kecelakaan...” OECD, 1999

“... cara mengemudi dan kendaraan yang lebih berkeselamatan telah sangat dipahami, namun sayangnya kebutuhan terhadap **jalan yg lebih berkeselamatan belum banyak dimengerti...**” EuroRAP (2007)



KNKT : Kondisi infrastruktur jalan berpengaruh terhadap potensi kejadian kecelakaan (tabrakan) berkendaraan

TABRAKAN ANTARA MOBIL PENUMPANG MINIBUS TOYOTA AVANZA T-1316-SL DENGAN MOBIL BUS PUJI KURNIA B-1853-YZ

DI JALAN RAYA KEBUMEN - BANYUMAS KM. 16, DUSUN ALANG-ALANG AMBA, DESA SIDOMULYO, KECAMATAN KARANGANYAR, KABUPATEN KEBUMEN, PROVINSI JAWA TENGAH.

2.	ANALISIS	23
2.1	FAKTOR MANUSIA	23
2.2	FAKTOR PRASARANA (JALAN DAN KELENGKAPANNYA)	24
2.3	FAKTOR KENDARAAN.....	25

2.2 FAKTOR PRASARANA (JALAN DAN KELENGKAPANNYA)

a. Karakteristik Ruas Jalan

Berdasarkan hasil investigasi, didapatkan data mengenai spesifikasi jalan yang terdiri dari 2 lajur 2 arah dengan lebar badan jalan total pada lokasi kejadian yaitu 13,5 meter yang terdiri dari lebar jalur lalu lintas 7 (tujuh) meter, bahu jalan kanan 2,8 meter, dan bahu jalan kiri 3,7 meter. Ruas jalan tersebut dikategorikan sebagai jalan arteri primer. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 34 tahun 2006 tentang Jalan, jalan arteri primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 11 (sebelas) meter, sehingga spesifikasi jalan sudah sesuai dengan aturan.

Alinyemen jalan dalam kondisi lurus sehingga memungkinkan kendaraan untuk melaju sesuai dengan kecepatan rencana pada jalan arteri primer yaitu 60 km/jam.

Dengan kondisi spesifikasi jalan yang terdiri dari 2 lajur 2 arah dengan lebar lajur 3,5 meter, kondisi alinyemen jalan yang lurus dan kecepatan rencana 60 km/jam,

b. Lampu Penerangan Jalan Umum (LPJU)

Berdasarkan investigasi di lapangan ditemukan bahwa meskipun terpasang LPJU di sekitar lokasi kecelakaan tetapi banyak lampu yang mengalami kerusakan. Hal ini berkontribusi terhadap kesulitan pengemudi untuk mengidentifikasi kondisi medan jalan mengingat jarak pandang yang terbatas khususnya pada malam hari. Lokasi kejadian kecelakaan menurut basis data Kepolisian Resort Kebumen masuk ke dalam daerah rawan kecelakaan.

c. Rambu-rambu lalu lintas

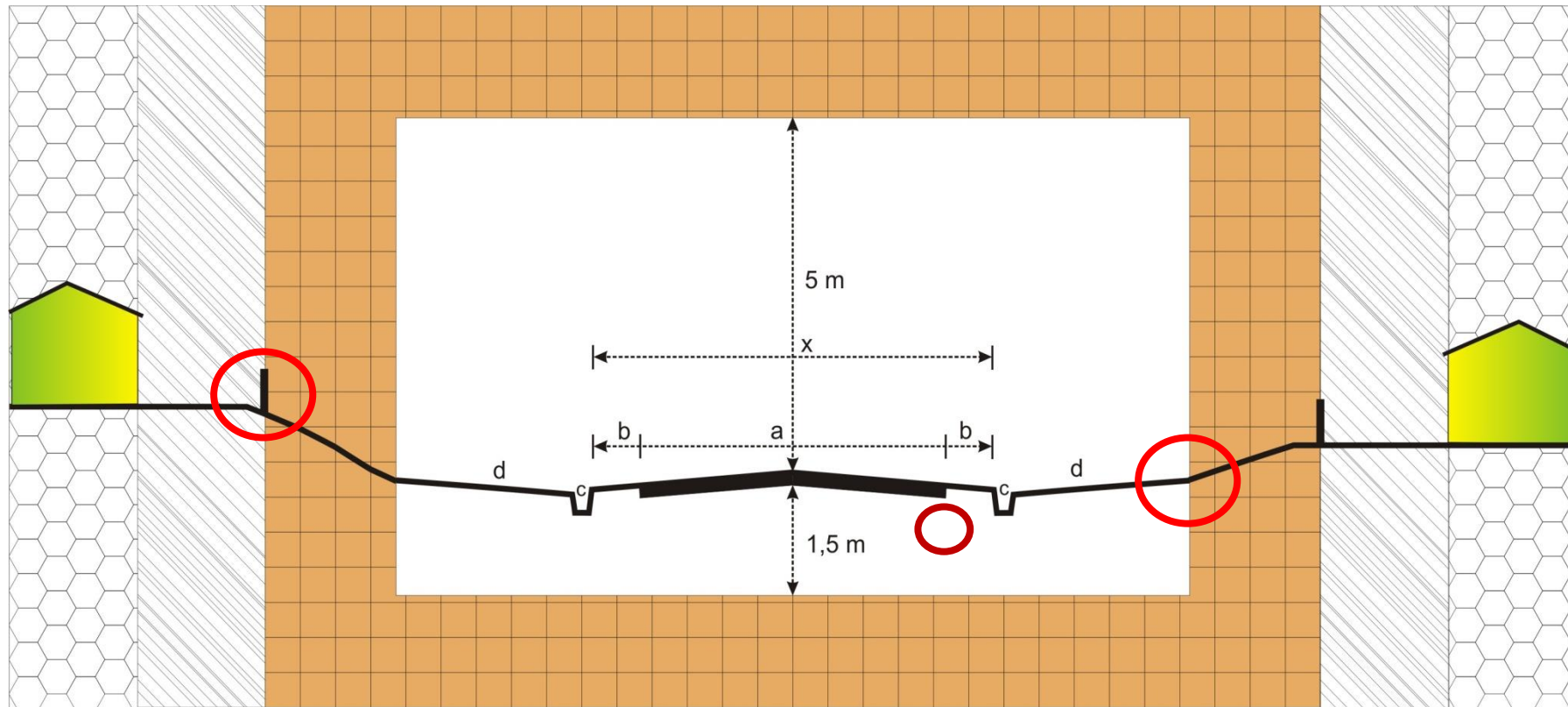
Pada lokasi kejadian kecelakaan, tidak ditemukan rambu-rambu lalu lintas sebagai alat bantu bagi pengemudi, terutama rambu peringatan bahwa lokasi tersebut adalah daerah rawan kecelakaan. Diperlukan rambu peringatan tambahan untuk

- Faktor Prasarana Jalan : salah satu fokus analisis investigasi kejadian kecelakaan
- Perlu evaluasi keselamatan jalan : mewujudkan jalan berkeselamatan & memberikan kepastian hukum bagi penyelenggara jalan

Isu Penting Perancangan Geometrik Jalan

- **Ketidaktepatan dimensi** komponen geometrik jalan dapat berdampak 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 geometrik jalan yang tepat berdampak efisiensi biaya konstruksi & pembebasan lahan, **efektivitas penggunaan lahan**, dan penghematan BOK.
- Sampai saat ini di Indonesia, kesalahan perancangan geometrik jalan belum dijustifikasi sebagai **faktor penyebab** kecelakaan berkendaraan sehingga belum optimal serius menangani lokasi blackspot.
- Perancangan geometrik jalan “**dipaksa**” menyesuaikan kondisi fisiografi dan geopolitik-sosial-budaya (kesulitan pembebasan lahan), sehingga berdampak bentuk geometrik yang substandar.
- Geometrik jalan sangat berpengaruh thd **tingkat kelaikan fungsi jalan**.

Ruang Bangun - Ruang Bebas : berpengaruh thd tingkat keselamatan di jalan



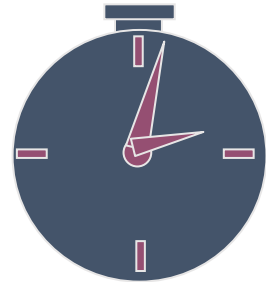
a = Jalur lalu lintas; b = Bahu jalan; c = Saluran tepi; d = Ambang pengaman; x = b + a + b = Badan jalan

Gangguan fungsi (mendatar) : batas Rumaja-Rumija; batas Rumija-Ruwasja
Gangguan fungsi (vertikal) : Rumaja (di bawah jalur lalulintas; di atas bahu jalan)

Indonesia saat ini...



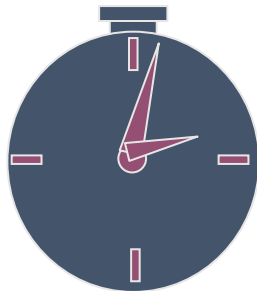
hampir 47.000 korban meninggal di jalan per tahun!



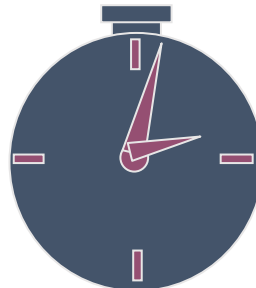
Tiap 1 jam
terjadi 10
kecelakaan
lalulintas



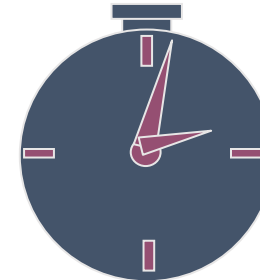
Negara telah
dirugikan secara
ekonomi > 87 T



Tiap 10 menit,
1 orang terluka
ringan karena
kecelakaan
lalulintas



Tiap 15 menit,
1 orang terluka
parah karena
kecelakaan
lalulintas



Tiap 30 menit,
1 orang mati
karena
kecelakaan
lalulintas

- 80% dari data kejadian kecelakaan (tabrakan) di jalan didominasi pengendara sepeda motor, rata-rata meninggal di TKP.
- 70% dari data kejadian kecelakaan (tabrakan) di jalan didominasi oleh kaum milenial produktif (umur 18-37 tahun)

Persepsi Masyarakat menyulitkan investigasi kecelakaan?



- Kata **“kecelakaan”** terkandung unsur **“nasib”**, sering menyulitkan investigasinya; berdampak data dan informasi penyebabnya menjadi amat terbatas dan tidak akurat.
- Kecelakaan dianggap bukan masalah publik, tetapi lebih pada **urusan pribadi**.
- Masalah kejadian kecelakaan dianggap **urusan polisi** dan **kementerian/dinas perhubungan**, berdampak menempatkan kedua institusi ini sebagai penanggung jawab utama.
- Kata **“tabrakan”** belum populer di masyarakat, bahkan konotasinya dianggap sama dengan “celaka”, sehingga tidak ada upaya untuk melakukan tindakan preventif (pencegahan) maupun kuratif (reaktif).
- Masyarakat **malas berurusan** dengan polisi ketika terjadi kecelakaan karena dianggap makin mempersulit situasi.

Kriteria Jalan Berkeselamatan



DPR - RI



PUSTRAL UGM





DPR - RI



PUSTRAL UGM

Contoh Forgiving Road

Kasus : Jalan “tidak” Forgiving Road



DPR - RI



PUSTRAL UGM



Kasus : Jalan “tidak” Forgiving Road



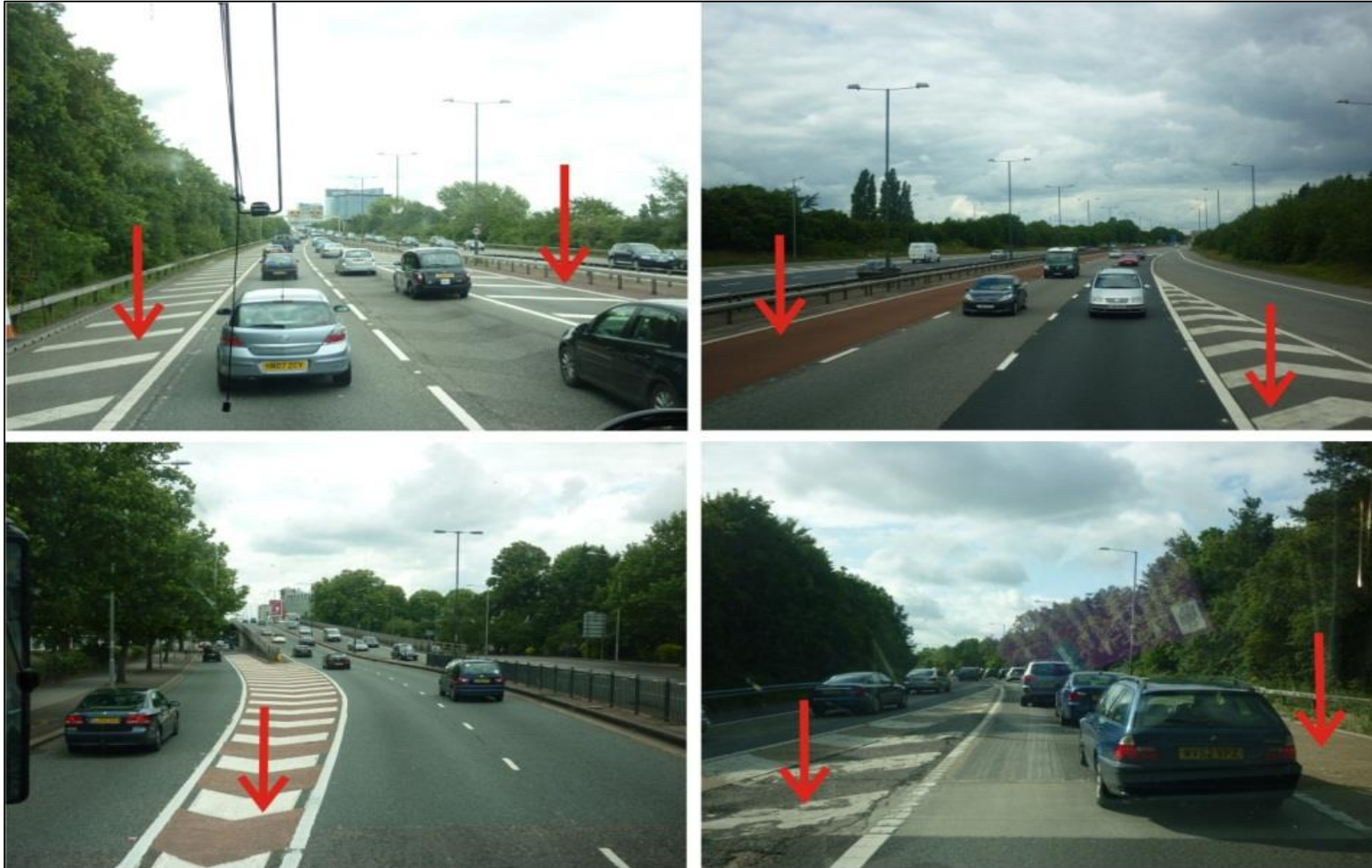
DPR - RI



PUSTRAL UGM



Contoh : “Forgiving Road”





DPR - RI



PUSTRAL UGM

Contoh Self Explaining Road

Kasus : Jalan “tidak” Self Explaining Road



DPR - RI



PUSTRAL UGM



Kasus : Jalan “tidak” Self Explaining Road



DPR - RI



PUSTRAL UGM



Contoh : “Self Explaining Road”



DPR - RI



PUSTRAL UGM



Contoh : “Self Explaining Road”



Contoh : “Self Explaining Road”



DPR - RI



PUSTRAL UGM



Contoh : “Self Explaining Road”





DPR - RI



PUSTRAL UGM

Contoh Self Regulating Road

Kasus : Jalan “tidak” Self Regulating Road



DPR - RI



PUSTRAL UGM



Contoh : “Self Regulating Road”





DPR - RI



PUSTRAL UGM

Regulasi Jalan Berkeselamatan

Perbaikan Defisiensi Geometrik Jalan “HARUS TUNTAS”



DPR - RI



PUSTRAL UGM



Tahun 2006



Tahun 2007



**sebelum perbaikan :
kecelakaan sangat tinggi?**



**setelah perbaikan :
fatalitas kecelakaan tinggi?**

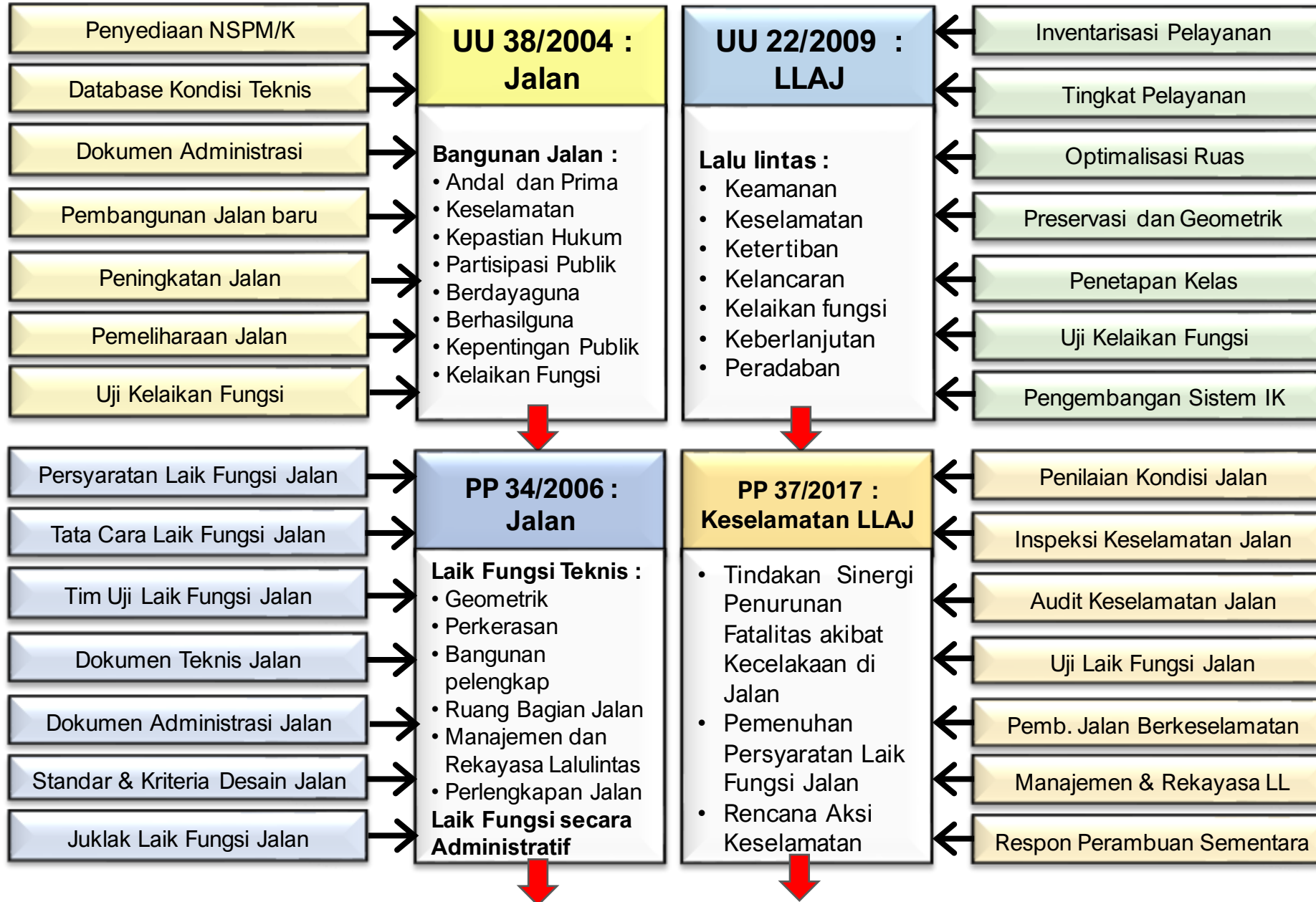
REGULASI JALAN BERKESELAMATAN



DPR - RI



PUSTRAL UGM



REGULASI JALAN BERKESELAMATAN



DPR - RI

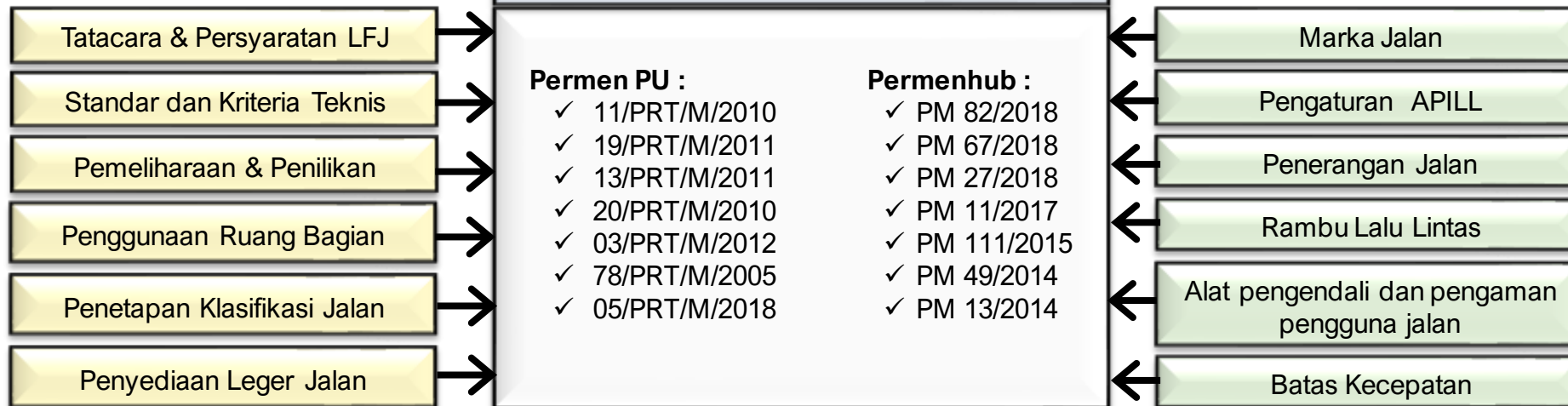


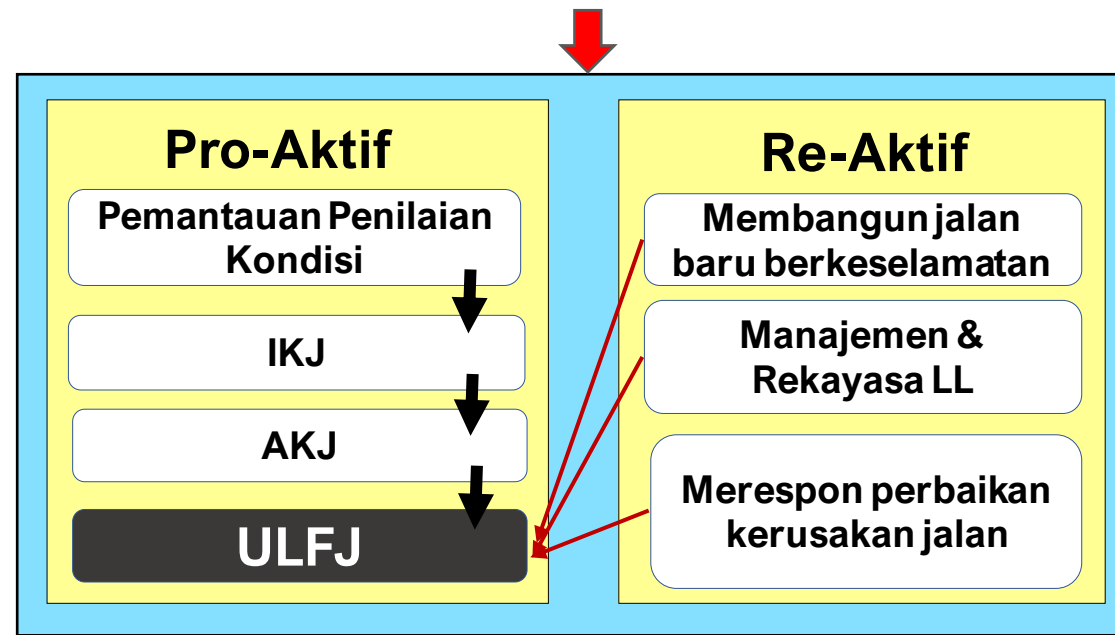
PUSTRAL UGM

RUNK LLAJ 2018-2037

- Pilar-1 : Manajemen Keselamatan Jalan
- Pilar-2 : Jalan yang Berkeselamatan
- Pilar-3 : Kendaraan yang Berkeselamatan
- Pilar-4 : Perilaku Pengguna Berkeselamatan
- Pilar-5 : Penangan Pasca Kecelakaan

Regulasi Teknis : Keselamatan Jalan





**Petunjuk Teknis
(dikeluarkan : Penyelenggara Jalan)**

- Pd T 17/2005 B : Pedoman Audit Keselamatan Jalan
- Pd T-09-2004-B : Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas
- Instruksi Dirjen. BM 02/IN/Db/2012 : Panduan Teknis Rekayasa Keselamatan Jalan
- SE Dirjen BM 15/SE/Db/2014 : Petunjuk Pelaksanaan Uji Kelaikan Fungsi Jalan (Revisi 2017; 2018)

**Petunjuk Teknis
(dikeluarkan : Pengatur LLAJ)**

- SK.7234/AJ.401/DRJD/2013 : Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan
- SK.1304/AJ.403/DJPD/2014 : Zona Selamat Sekolah
- SK. 5637/ AJ.403/DRJD/2017 : Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan LLAJ
- SK. 5637/ AJ.403/DRJD/2017 : Inspeksi Keselamatan Kendaraan)

INSPEKSI KESELAMATAN JALAN (IKJ)



Inspeksi Keselamatan Jalan (IKJ) :

Memeriksa jaringan jalan terbangun (termasuk kondisi sisi jalan) dari sudut pandang keselamatan. European Union of Road Federation mendefinisikan IKJ sebagai evaluasi periodik atas jalan yang telah beroperasi, yang dilakukan oleh ahli yang terlatih dalam bidang keselamatan jalan (ERF, 2006).

IKJ dilakukan pada jalan yang sudah beroperasi (eksisting) dan tahap pemeliharaan jalan. Kegiatan inspeksi keselamatan jalan akan menghasilkan kegiatan :

- Identifikasi Titik Rawan Kecelakaan
- Identifikasi Jaringan Rawan Kecelakaan
- Identifikasi objek pengganggu sisi jalan
- Identifikasi kebutuhan marka, rambu, sinyal terhadap fungsi jalan

AUDIT KESELAMATAN JALAN (AKJ)



Audit Keselamatan Jalan : Pemeriksaan formal jalan atau proyek lalu lintas oleh tim ahli independen yang melaporkan potensi kecelakaan dan kinerja keselamatan suatu ruas jalan (Austroad, 2009).

Audit Keselamatan Jalan : Pemeriksaan aktivitas dan prosedur terkait pembangunan jalan (perencanaan, pelaksanaan, dan pengoperasian) terhadap standar dan kriteria teknis untuk menjamin kepastian keselamatan dan keamanan pengguna jalan.

AKJ dilakukan pada Perancangan, Pembangunan, Pengoperasian dan Pemeliharaan infrastruktur jalan. Kegiatan AKJ ini akan menghasilkan arahan tindak lanjut diantaranya berupa kegiatan :

- Penanganan Titik Rawan Kecelakaan
- Penanganan Jaringan Rawan Kecelakaan
- Penanganan objek pengganggu sisi jalan
- Penanganan keselamatan pada zona pekerjaan jalan
- Kebutuhan Harmonisasi marka, rambu, sinyal thd fungsi jalan

Audit Keselamatan Jalan (AKJ)



DPR - RI



PUSTRAL UGM

- **Audit Keselamatan Jalan :**
 - Tindakan Pro-Aktif.
 - Proses pemeriksaan yang formal.
 - Penilaian masalah keselamatan pada desain jalan.
 - Identifikasi masalah keselamatan pada jalan eksisting.
 - Bukan tindakan investigasi blackspot.
 - Dilaksanakan oleh Tim Independen yang berpengalaman dan terlatih.
- Meskipun AKJ tidak membuat jalan baru yang benar-benar berkeselamatan namun hasil audit dapat **mengurangi risiko** tabrakan di jalan akibat defisiensi keselamatan komponen/ subkomponen bangunan jalan.
- Semakin dini proses desain proyek jalan diaudit maka semakin baik jaminan kepastian keselamatan dan keamanan bagi pengguna jalan.
- Audit awal dapat menghasilkan jalan yang lebih berkeselamatan dengan biaya pemulihan yang **lebih murah**.

Uji Laik Fungsi Jalan (ULFJ)



- **Laik Fungsi Jalan:** Kondisi suatu ruas jalan yg memenuhi persyaratan teknis kelaikan untuk memberikan keselamatan bagi penggunaanya, dan persyaratan administratif yg memberikan kepastian hukum bagi penyelenggara jalan dan pengguna jalan, sehingga jalan tsb dapat dioperasikan utk umum.
- **Kelaikan fungsi jalan :** kepatuhan jalan untuk memenuhi persyaratan yang ditentukan, baik persyaratan teknis maupun administratif, artinya infrastruktur jalan harus mampu memberikan jaminan kepastian keselamatan bagi pengguna jalan dan kepastian hukum bagi penyelenggara dan pemanfaat jalan.

Uji Laik Fungsi Jalan (ULFJ)



- **Jaminan kepastian keselamatan** terkait dgn sejauhmana komponen dan subkomponen jalan dapat memenuhi persyaratan teknis jalan dan kriteria perencanaan teknis jalan, yang memberikan jalan yang berkeselamatan, berkeamanan, berkenyamanan, berkelanjutan, efektif penggunaan ruang, dan efisien pembiayaannya, serta ramah lingkungan.
- **Jaminan kepastian hukum** terkait dengan sejauhmana infrastruktur jalan memiliki dokumen administrasi jalan yang lengkap dan legal, sehingga penyelenggara jalan memiliki kewenangan untuk mengelola jalan tanpa halangan dengan konflik sosial, ekonomi, budaya, politik, dan lingkungan.

Pro-Aktif dan Re-Aktif Mewujudkan Jalan Berkeselamatan

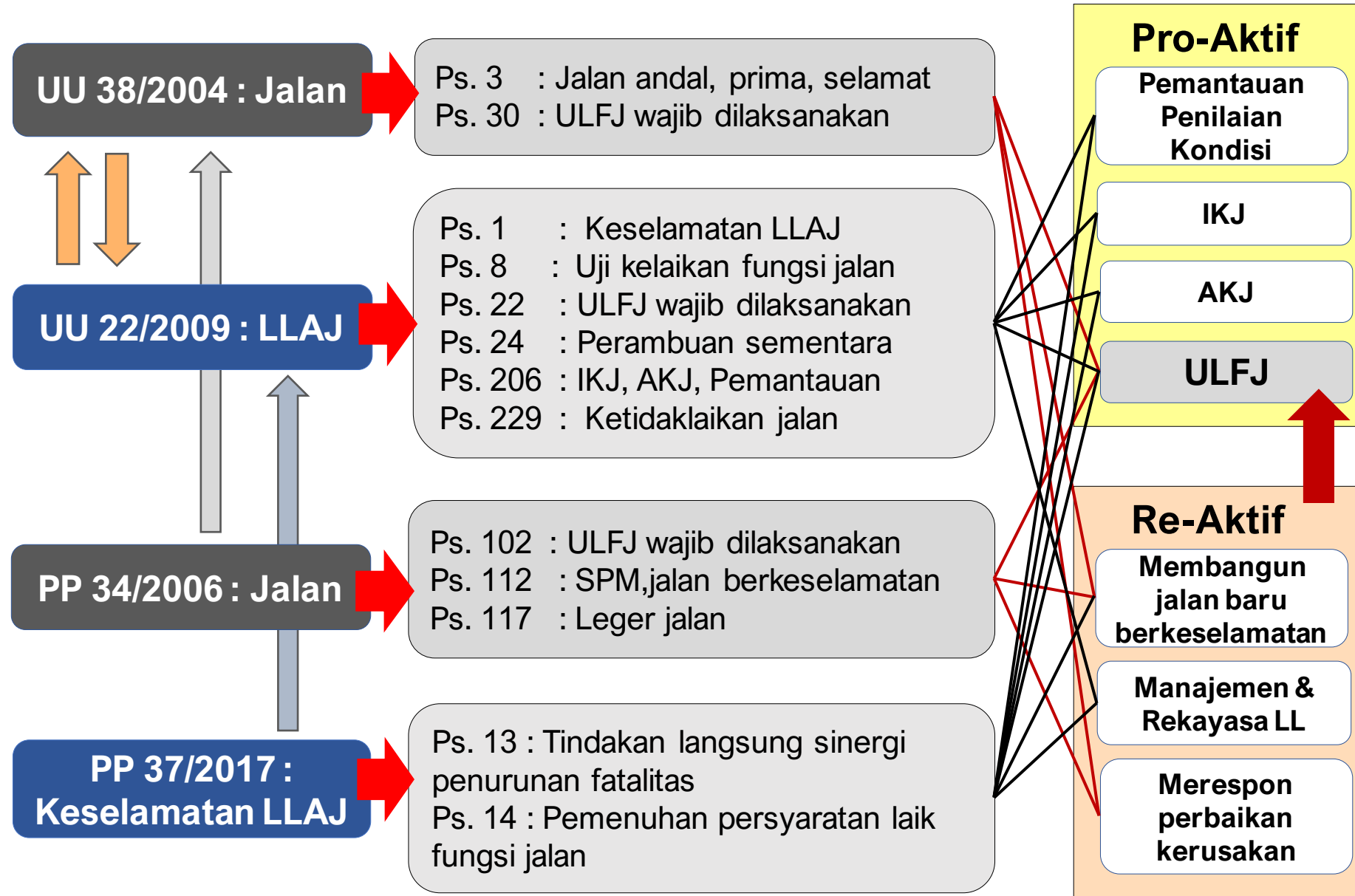
Sumber : Agus Taufik Mulyono (2019)



DPR - RI



PUSTRAL UGM



Tahapan Sistem Manajemen Keselamatan Jalan

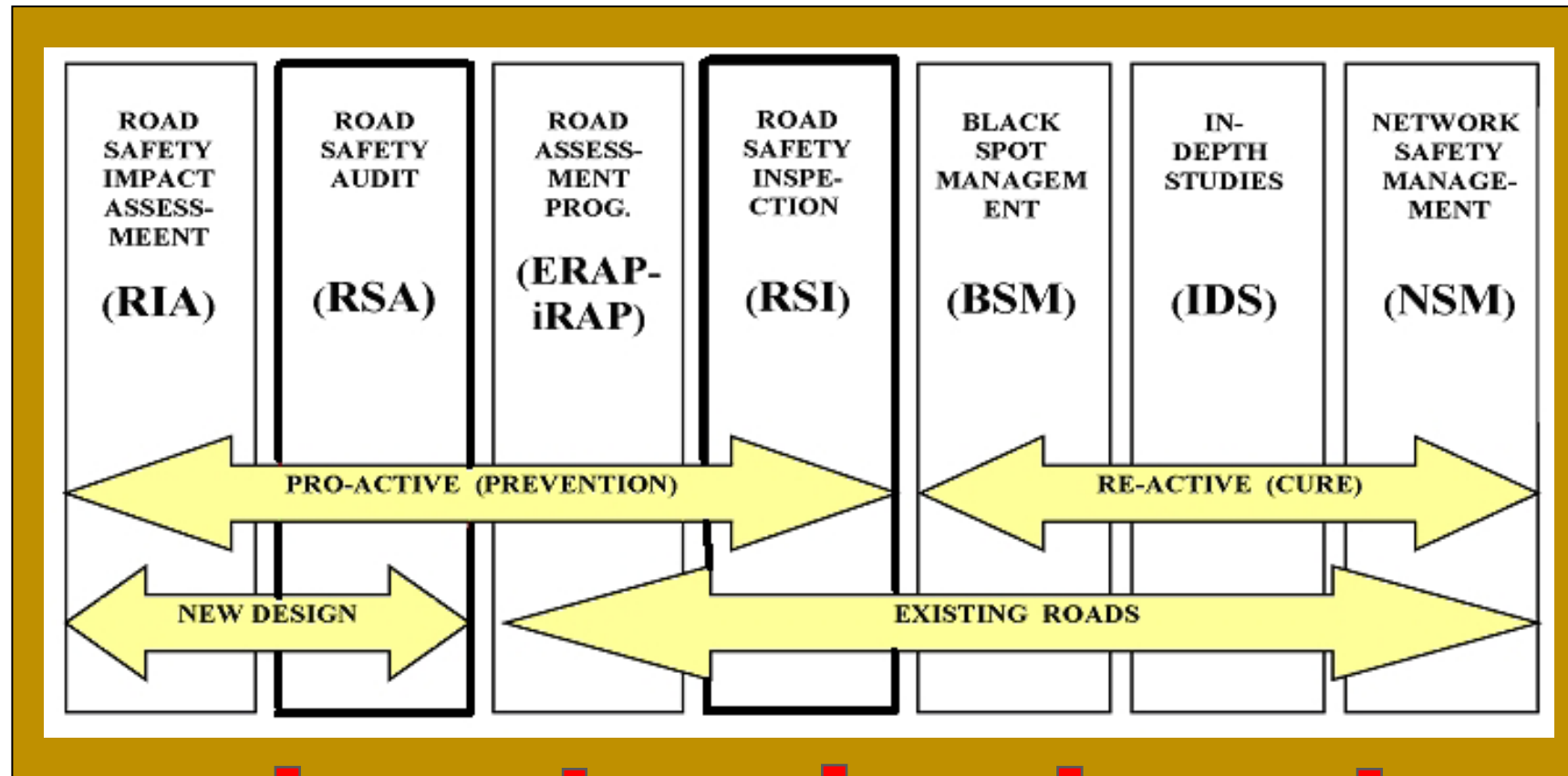
Sumber : Agus Taufik Mulyono (2019)



DPR - RI



PUSTRAL UGM

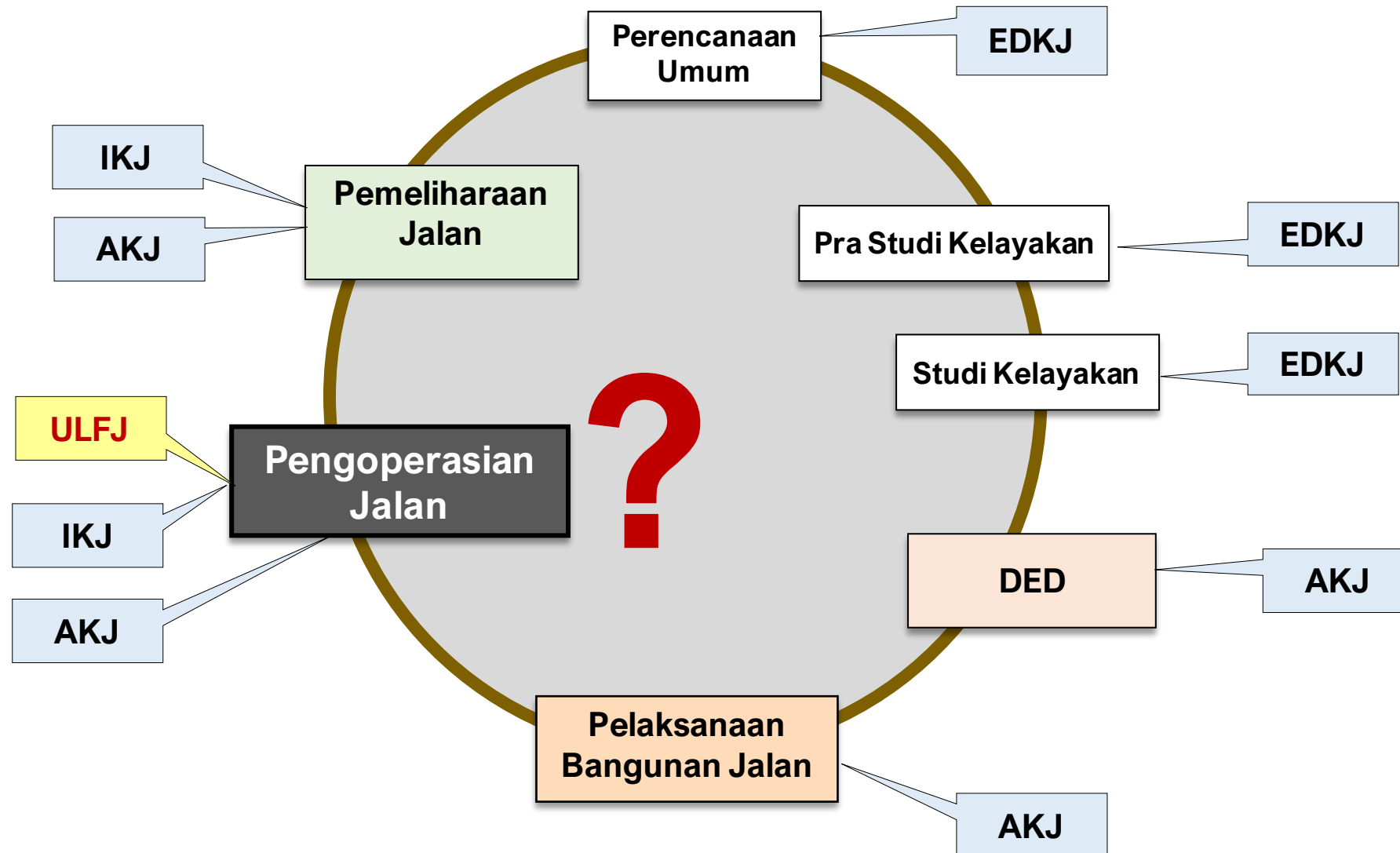


Uji Laik Fungsi Jalan (ULFJ)

ULFJ sebagai tahapan akhir sistem manajemen keselamatan jalan setelah melaksanakan dua kegiatan penting :
Pro-Aktif (RSI, ERAP, RSA, RIA) dan Re-Aktif (NSM, IDS, BSM)

Integrasi Aspek Keselamatan : pada Siklus Manajemen Proyek Jalan

Sumber : Agus Taufik Mulyono (2019)



Masukan Penting RUU Revisi UU 38/2004 : Tantangan Jalan Berkeselamatan dan Berkepastian Hukum



- UU 38/2004 tentang Jalan, dan PP 34/2006 tentang Jalan, tidak mengatur secara tegas kewajiban perlunya melakukan EDKJ, IKJ dan AKJ, kecuali ULFJ. Oleh karenanya dalam revisi UU Jalan perlu diatur lebih lanjut kewajiban penyelenggara jalan harus memberikan jaminan jalan berkeselamatan bagi pengguna dan publik, dengan melakukan:
 - ✓ EDKJ (evaluasi dampak keselamatan jalan), dilaksanakan pada perencanaan umum, pra-studi kelayakan (Pra-FS), dan studi kelayakan (FS).
 - ✓ IKJ (inspeksi keselamatan jalan), dilaksanakan pada pengoperasian jalan, dan pemeliharaan jalan.
 - ✓ AKJ (audit keselamatan jalan), dilaksanakan pada gambar DED, pelaksanaan konstruksi jalan, pengoperasian jalan, dan pemeliharaan jalan.
 - ✓ ULFJ (uji laik fungsi jalan), dilaksanakan : (1) sebagai persyaratan mutlak bagi jalan baru untuk dapat dibuka melayani lalu lintas kendaraan; (2) sebagai persyaratan jalan berkeselamatan dan berkepastian hukum bagi jalan eksiting yang sudah beroperasi setelah mendapatkan data dan informasi penting hasil IKJ dan AKJ.

Masukan Penting RUU Revisi UU 38/2004 : Tantangan Jalan Berkeselamatan dan Berkepastian Hukum



- Revisi UU Jalan harus menata ulang pemahaman dan pelaksanaan ULFJ sebagai dasar hukum yang dapat dipertanggungjawabkan terhadap pemrogram dan pendanaan paket pekerjaan pemeliharaan dan perbaikan atau peningkatan capaian kinerja jalan, terutama terkait dengan akuntabilitas dan transparansi penggunaan APBN (jalan nasional) dan APBD (jalan provinsi/kabupaten/kota).
- Revisi UU Jalan harus menata ulang tim uji laik fungsi jalan, saat ini tim uji laik fungsi jalan hanya dibatasi oleh para ASN yang terdiri atas unsur penyelenggara jalan, pengatur lalu lintas, dan penegak hukum (kepolisian). Berdampak hasil uji laik fungsi jalan terlalu banyak pemaafan/pengampunan atas ketidaktepatan pemenuhan komponen/subkomponen jalan terhadap standar teknisnya, apalagi didukung dengan pedoman pelaksanaannya yang sangat ambigu dan tidak jelas dalam menetapkan status kelaikan fungsi ruas jalan yang diuji. Oleh karenanya perlu ada perubahan yang mendasar agar tim uji laik fungsi harus dikolaborasi dengan tim ahli independen agar hasil evaluasi uji laik fungsi dapat menjamin secara serius perbaikan defisiensi keselamatan jalan untuk keselamatan pengguna dan kepastian hukum penyelenggaraan jalan.

Masukan Penting RUU Revisi UU 38/2004 : Tantangan Jalan Berkeselamatan dan Berkepastian Hukum



- Selama ini hasil evaluasi uji laik fungsi jalan sebagai pekerjaan formalitas untuk pemenuhan Pasal 30 dalam UU 38/2004 tentang Jalan dan Pasal 22 dalam UU 22/2009 tentang LLAJ, dan tidak dijadikan dasar penting untuk perencanaan dan program pendanaan perbaikan komponen/subkomponen jalan yang dinilai tidak memenuhi standar keselamatan dan keamanan berlalu lintas bagi pengguna dan ketidaklengkapan dokumen administrasi jalan. Oleh karenanya revisi UU Jalan harus dapat menempatkan hasil evaluasi uji laik fungsi jalan sebagai dasar hukum yang pasti dalam menyusun perencanaan dan menetapkan program pendanaan pengelolaan jalan secara teknis dan administratif.
- Revisi UU Jalan harus lebih berpihak kepada kepastian jaminan keselamatan dan keamanan bagi pengguna dan kepastian hukum bagi penyelenggaraan jalan, melalui kewajiban melaksanakan uji laik fungsi jalan secara obyektif, kuantitatif, dan kualitatif, yang harus dilaksanakan oleh tim uji laik fungsi independen.

Masukan Penting RUU Revisi UU 38/2004 : Tantangan Jalan Berkeselamatan dan Berkepastian Hukum



- Sebagai catatan penting berdasarkan fakta lapangan, hasil evaluasi uji laik fungsi komponen/subkomponen jalan yang **SULIT DIPERBAIKI** untuk menuju pemenuhan laik fungsi secara teknis, adalah:
 - ✓ Perbaiki geometrik jalan yang substandar, memerlukan biaya sangat mahal.
 - ✓ Pengendalian ruang bagian-bagian jalan (Rumaja dan Rumija) di luar peruntukannya, memerlukan penindakan hukum yang lebih seius dan pasti.
 - ✓ Pemasangan perlengkapan jalan yang kurang memperhatikan kebutuhan penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas, karena ambiguitas siapa yang bertanggungjawab.
- Sebagai catatan penting berdasarkan fakta lapangan, hasil evaluasi uji laik fungsi dokumen administrasi jalan yang **SULIT DILENGKAPI** legalitasnya untuk menuju pemenuhan laik fungsi secara administratif, adalah:
 - ✓ Ketidakpastian terhadap ketersediaan, kelengkapan, dan legalitas dokumen penetapan petunjuk, perintah, dan larangan di jalan dalam pengaturan keselamatan berlalu lintas, tidak jelas siapa yang bertanggung jawab.
 - ✓ Ketidakpastian terhadap ketersediaan, kelengkapan, dan legalitas dokumen sertifikasi kepemilikan lahan jalan, sudah terlanjur banyak konflik sosial dan provokasi politik lokal.



DPR - RI



PUSTRAL UGM



Prof. Agus Taufik Mulyono (ATM)
Ketum MTI / Kepala Pustral UGM



transportasi satu hati
terima kasih
maturnuwun
haturnuhun

UU 38 Tahun 2008 tentang Jalan, harus dilakukan revisi atau perubahan dengan mempertimbangkan kebutuhan peningkatan konektivitas, keberfungsian (fungsi, status, dan kelas), preservasi, dan kelaikan fungsi, untuk memberikan jaminan kepastian keselamatan dan keamanan bagi pengguna jalan, serta jaminan kepastian hukum bagi penyelenggara jalan. Kehadiran infrastruktur jalan harus mampu mendukung transportasi humanitarian yang mengedepankan nilai manusia dan kemanusiaan untuk ekonomi yang lebih baik.