BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Peraturan dan Kebijakan yang Terkait

Hukum yang menjadi landasan mengenai penyelenggaraan jalan di Indonesia tertuang di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sedangkan peraturan yang terkait dengan tata cara dan persyaratan laik fungsi jalan telah diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Teknis Jalan.

2.2 Kelaikan Fungsi Jalan Sesuai Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 11/PRT/M/2010

Pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan menyebutkan laik fungsi jalan adalah kondisi suatu ruas jalan yang memenuhi persyaratan teknis kelaikan untuk memberikan keselamatan bagi penggunanya, dan persyaratan administratif yang memberikan kepastian hukum bagi penyelenggara jaan dan pengguna jalan, sehingga jalan tersebut dapat dioperasikan untuk umum. Peraturan Menteri ini dimaksudkan untuk menetapkan pedoman dan standar teknis untuk melaksanakan uji dan evaluasi serta penetapan Laik Fungsi Jalan untuk jalan umum yang meliputi jalan nasional, jalan provinsi, dan jalan kabupaten/kota.

Lingkup tata cara dan persyaratan teknis laik fungsi jalan pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11/PRT/2010 Pasal 3, meliputi :

1. Persyaratan dan pelaksanaan Uji Laik Fungsi,
2. Kategori Laik Fungsi,

3. Tim Uji Laik Fungsi,
4. Tata cara Uji Laik Fungsi,
5. Pembiayaan, dan
6. Pengawasan.

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan dinyatakan 3 (tiga) kategori laik fungsi jalan meliputi :

1. Laik Fungsi (LF)

   Kategori laik fungsi (LF) adalah kondisi suatu ruas jalan, baik jalan baru maupun jalan yang sudah dioperasikan, yang memenuhi semua persyaratan teknis dan memiliki semua persyaratan administratif sehingga laik untuk dioperasikan kepada umum. Kategori laik fungsi berlaku sampai suatu keadaan dimana jalan tersebut dipandang perlu untuk dievaluasi kembali, namun tidak lebih dari 10 (sepuluh) tahun. Evaluasi kembali suatu ruas jalan yang berkategori laik fungsi sebelum 10 (sepuluh) tahun dapat dilakukan atas inisiatif penyelenggara jalan atau usulan pihak kepolisisan atau ususlan pihak penyelenggara lalu-lintas dan angkutan umum.

2. Laik Fungsi Bersyarat (LT dan LS)

   Kategori laik fungsi bersyarat adalah kondisi suatu ruas jalan yang memenuhi sebagian persyaratan teknis laik fungsi jalan sebagaimana disyaratkan tetapi masih mampu memberikan keselamatan bagi pengguna jalan dan atau memiliki paling tidak dokumen penetapan status jalan. Kategori laik fungsi bersyarat pada jalan baru, dinyatakan bahwa ruas jalan tersebut laik untuk dioperasikan kepada umum setelah dilakukan perbaikan teknis dalam waktu sesuai rekomendasi dari tim uji laik fungsi jalan. Kategori laik fungsi bersyarat pada jalan yang sudah dioperasikan, dinyatakan bahwa ruas jalan tersebut laik untuk dioperasikan kepada umum bersamaan dengan perbaikan teknis dalam waktu sesuai

rekomendasi dari tim uji laik fungsi jalan. Kategori laik fungsi bersyarat dibagi menjadi 2 (dua) jenis yaitu :

a. Laik fungsi bersyarat tanpa perbaikan teknis tetapi persyaratan teknis diturunkan karena kondisi dan situasi yang tidak memungkinkan untuk memenuhi standar teknis berlaku (LT).
b. Laik fungsi bersyarat disertai perbaikan teknis berdasarkan rekomendasi oleh tim uji laik fungsi (LS).

3. Tidak laik fungsi (TL)

Kategori tidak laik fungsi adalah kondisi suatu ruas jalan yang sebagian komponen jalannya tidak memenuhi persyaratan teknis dan pernyataan administratif sehingga ruas jalan tersebut tidak mampu memeberikan keselematan bagi pengguna jalan, dan/atau tidak memiliki dokumen jalan sama sekali. Ruas jalan yang berkategori tidak laik fungsi dilarang diopersikan untuk umum. Ketidak-laikan fungsi suatu ruas jalan berlaku sampai jalan tersebut diperbaiki dan dievaluasi kembali kelaikannya.

2.3 Penelitian Terdahulu

Penelitian yang mengenai kelaikan fungsi jalan telah banyak dibahas pada peneliti terdahulu. Beberapa penelitian sebelumnya yang terkait dengan penelitian ini ada beberapa penjabaran seperti dalam penjelasan berikut :

1. Uji Kelaikan Fungsi Jalan Ditinjau Dari Aspek Teknis (Ruas 085 Jalan Nasional Purwokerto-Patikraja, Jawa Tengah)

   Devara (2014) menganalisis uji laik fungsi jalan nasional dengan melakukan proses pengolahan data yang telah dikumpulkan di lapangan sehingga didapatkan kategori kelaikan fungsi jalan yang di uji. Hasil uji kelaikan fungsi jalan yang ditinjau dari aspek teknis pada ruas jalan nasional Purwokerto-Patikraja menghasilkan kategori laik fungsi disertai rekomendasi (LS). Rekomendasi yang dihasilkan pada komponen yang dibawah standar teknis antara lain, tindakan

perbaikan teknis komponen jalan, pemeliharaan rutin, dan pengadaan komponen jalan yang belum tersedia pada ruas jalan.

2. Analisis Kelaikan Fungsi Jalan Secara Teknis Dengan Metode Kuantitif (Ruas Jalan Nasional Batas Kota Sanggau – Sekadau, Kalimantan Barat)
   Alfrianto (2014) menganalisis uji laik fungsi teknis jalan dengan mengukur penyimpangan kondisi di lapangan terhadap standar teknis (deviasi). Hasil analisis kelaikan fungsi jalan yaitu ruas jalan Batas Kota Sanggau – Sekadau termasuk dalam kategori laik fungsi disertai rekomendasi teknis (LS). Rekomendasi teknis yang dilakukan pada komponen yang *substandard* meliputi tindakan perbaikan teknis komponen jalan, pemeliharaan rutin, dan pengadaan komponen jalan yang diperlukan yang belum terdapat pada ruas jalan.

3. Analisis Kondisi Infrastruktur Ruas Jalan Magelang dan Jalan Laksda Adisucipto Yogyakarta Berdasarkan Persyaratan Teknis Standar Laik Fungsi Jalan
   Posya (2017) menganalisis kategori kelaikan pada persyaratan teknis laik fungsi jalan dengan mengacu pada Panduan Teknis Pelaksanaan Laik Fungsi Jalan. Tugas akhir ini juga menganalisis lebih lanjut pada aspek teknis struktur perkerasan jalan pada lokasi studi dengan metode *pavement condition index (PCI)* dan menganalisis jarak pandang pada aspek teknis geometrik jalan. Hasil analisis kelaikan jalan pada ruas jalan Magelang (Batas Kota-Simpang Jombor) mempunyai kategori Laik Fungsi dengan Rekomendasi (LS) dari 48 komponen penilaian komponen kategori LF dengan persentase sebesar 29,17%, komponen kategori LT persentase sebesar 6,25%, kategori LS dengan persentase 37,50%, kategori TL dengan persentase 0%. Ruas jalan Laksda Adisucipto (Batas Kota-Simpang Janti) juga mempunyai kategori Laik Fungsi dengan Rekomendasi (LS) dari 48 komponen penilaian komponen kategori LF dengan persentase 41,67%, komponen kategori LT dengan persentase 6,25%, kategori LS dengan persentase 29,17%, kategori TL dengan persentase 0%. Analisis struktur perkerasan dengan

PCI pada ruas jalan Magelang mempunyai nilai PCI sebesar 53,91 dengan kategori sedang/fair, sedangkan pada ruas jalan Laksda Adisucipto mempunyai nilai PCI sebesar 97,909 dengan kategori sempurna/excellent. Analisis jarak pandang pada aspek teknis geometrik dikedua ruas jalan tersebut menghasilkan bahwa jarak pandang henti dan mendahului operasional lebih kecil dari pada jarak pandang henti dan mendahului rencana.

4. Monitoring dan Evaluasi Kondisi Jalan Untuk Menentukan Laik Fungsi Teknis Jalan Nasional (Studi Kasus: Ruas Jalan Nasional Muntilan-Salam (Batas Provinsi D.I Yogyakarta)

   Lutfi (2014) menganalisis uji laik fungsi dengan mengukur penyimpangan kondisi di lapangan terhadap standar teknis (deviasi). Metode yang digunakan adalah dengan cara menentukan pembagian segmen ruas jalan yang mengacu pada lampiran II Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan. Hasil analisis monitoring menunjukkan bahwa ruas jalan Muntilan-Salam termasuk dalam kategori laik fungsi bersyarat (LS) artinya ruas jalan tersebut laik untuk dioperasikan namun harus diikuti dengan perbaikan teknis yang telah direkomendasikan. Penyebab ketidaklaikan fungsi jalan terkait dengan teknis geometrik jalan yaitu pada sub komponen jalur lalu lintas, bahu jalan, dan ambang pengaman disebabkan karena kemungkinan pada saat perencanaan tidak mempertimbangkan standar teknis yang berlaku, pada sub komponen penghalang beton tinggi penghalang beton tidak memenuhi standar teknis karena tanah pada bahu jalan naik akibat dampak banjir lahar dingin pada saat letusan Gunung Merapi dan pada selokan samping masih banyak terdapat sampah. Pada aspek teknis bangunan pelengkap jalan ketidaklaikan disebabkan karena kondisi gorong-gorong banyak terdapat sampah, sedangkan teknis ruang bagian-bagian jalan ketidaklaikan disebabkan karena kemungkinan pada saat perencanaan tidak mempertimbangkan standar

teknis yang berlaku atau kurangnya sosialisasi pada pihak-pihak yang terkait terhadap kelaikan fungsi jalan.

2.4 Keaslian Penelitian

Dari penelitian terdahulu yang telah dipaparkan diatas, ada beberapa kesamaan dan perbedaan yang dapat disimpulkan untuk membuktikan bahwa penelitian adalah asli sebagaimana telah diuraikan pada Tabel 2.1 berikut.

Tabel 2.1 Kesimpulan Penelitian Terdahulu

No	Peneliti	Judul	Lokasi	Metode
1	Devara (2014)	Uji Kelaikan Fungsi Jalan Ditinjau Dari Aspek Teknis (Ruas 085 Jalan Nasional Purwokerto-Patikraja, Jawa Tengah)	Purwokerto-Petikraja, Jawa Tengah	Permen PU No. 11/PRT/M/2010
2	Alfrianto (2014)	Analisis Kelaikan Fungsi Jalan Secara Teknis Dengan Metode Kuantitatif (Ruas Jalan Nasional Batas Kota Sanggau-Sekadau, Kalimantan Barat)	Batas Kota Sanggau-Sekadau, Kalimantan Barat	Permen PU No. 11/PRT/M/2010
3	Posya (2017)	Analisis Kondisi Infrastruktur Ruas Jalan Magelang dan Jalan Laksda Adisucipto Yogyakarta Berdasarkan Persyaratan Teknis	Jl. Laksda Adisucipto & Jl. Magelang	Permen PU No. 11/PRT/M/2010 dan Metode *pavement condition index (PCI)*
4	Lutfi (2014)	Monitoring dan Evaluasi Kondisi Jalan Untuk Menentukan Laik Fungsi Teknis Jalan Nasional Muntilan-Salam	Muntilan-Salam, Jawa Tengah	Permen PU No. 11/PRT/M/2010

Sumber: Devara (2014), Alfrianto (2014), Posya (2017), Lutfi (2014)

Persamaan penelitian yang dilakukan dengan penelitian terdahulu diantaranya sebagai berikut,

a. Metode pengumpulan data survey di lapangan dengan menggunakan form data survey.
b. Nilai LHRT dan IRI (*International Roughness Index*) menggunakan data dari Direktorat Jenderal Bina Marga.

Untuk perbedaan yang dilakukan dengan penelitian terdahulu diantaranya sebagai berikut,

a. Lokasi penelitian dilakukan pada Ruas jalan 025 (Tempel - Pakem) yang berbeda dengan penelitian sebelumnya.
b. Aspek yang ditinjau meliputi teknis geometri jalan, teknis struktur perkerasan jalan, teknis bangunan pelengkap jalan, dan teknis pemanfaatan ruang bagian - bagian jalan, teknis penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas, teknis perlengkapan jalan.
c. Metode yang digunakan oleh penulis menggunakan pedoman tata cara uji laik fungsi jalan yang di terbitkan oleh Kementrian Pekerjaan Umum, berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Posya, (2017) yang menggunakan metode perbandingan.