

## STUDI PEMETAAN KEBIJAKAN PERHUBUNGAN JALAN DI INDONESIA

**Achluddin Ibnu Rochim**  
**Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya**

### ABSTRACT

This Road Transportation Policy Mapping Study in Indonesia departs from the problem of road congestion which is the cause of various problems of inefficiency, time wastage, depression, increasing pollutants that are not environmentally friendly. The government as a regulatory agent is demanded to provide a policy solution to avoid this problem again. All the policies taken by the government are never enough to stop congestion. Vehicle volume continues to increase every time while the length and width of the road does not increase. This study formulates the question of how is the road transportation policy map in Indonesia? By using the library research method. The findings show that the road transportation policy in Indonesia includes various policies on Transportation Development, Operational Policy, Road Traffic and Transport Network Policy, Traffic Engineering Management Policy, Infrastructure Monitoring and Maintenance Policy. The study of road transportation policy mapping in Indonesia also produced findings that it turns out that in Indonesia there is already a road transportation policy sitematics which in an orderly manner is already in an orderly hierarchy, starting from the highest policy to the lowest policy, namely technical in the field. From the study of road transportation policy mapping in Indonesia produced findings that all existing road transport policy products include: a. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 concerning Road Traffic and Transportation; b. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 concerning Road Traffic and Transportation; c. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 concerning Roads; d. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 13 /PRT/M/2011 concerning Procedures for Road Maintenance and Ownership; e. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor: 20/Prt/M/2016 concerning Organization and Work Procedures of Technical Implementing Units in the Ministry of Public Works and Public Housing.

**Key words:** *Policies, Laws, Transportation, Roads*

### A. PENDAHULUAN

Banyak kota-kota metropolitan di seluruh dunia yang secara demografi berpopulasi teramat besar, hal ini berakibat pula pada jumlah penggunaan kendaraan sebagai alat transportasi yang juga membesar. Kota metropolitan seperti Paris, Bombay, dan Jakarta adalah salah satu contoh untuk menyebutnya sebagai kota padat jalan dan macet. Kemacetan jalan kota-kota ini merupakan sumber permasalahan yang rutin dihadapi banyak negara-negara di dunia maju maupun dunia ke tiga. Kemacetan jalan yang disebabkan oleh rasio volume

kendaraan dengan luas serta panjang jalan yang tidak pernah sebanding ini sebagai faktor-faktor penyebab. Volume kendaraan yang melebihi kapasitas tetapi jumlah luas dan panjang jalan relative tertinggal dari waktu ke waktu. Hal mana ditambah lagi dengan faktor penyebab lain yakni tidak berhasilnya moda transportasi umum, sehingga masyarakat lebih banyak yang menggunakan kendaraan pribadi. Sepanjang pengamatan penulis sering disaksikan di jalan-jalan kota di Indonesia terdapat orang yang sendirian mengendarai mobil tanpa ada satu pun penumpang di mobilnya. Kejadian tersebut tentu saja tidak efisien ditinjau dari ruang pada ruas jalan raya dan merupakan tindakan yang tidak efektif bagi moda perhubungan bagi publik.

Permasalahan kemacetan jalan ini ternyata merupakan pangkal dari berbagai macam permasalahan lainnya yang mengikuti di belakangnya. Efisiensi yang tidak tercapai, waktu yang terbuang sia-sia, tekanan psikis berupa depresi, juga bertambahnya volume polutan yang tidak ramah secara kesehatan lingkungan. Negara dalam hal ini adalah pemerintah sebagai agen regulasi dituntut untuk mengimplementasikan berbagai solusi agar tidak terjadi lagi persoalan macet ini. Mengingat seluruh langkah-langkah kebijakan yang ditempuh oleh pemerintah seolah-olah tidak pernah cukup untuk menghentikan kemacetan. Volume kendaraan terus bertambah setiap waktu sementara panjang dan lebar jalan pertambahannya tidak sebanding.

Dalam peristiwa kemacetan di kota-kota Indonesia yang merupakan kasus umum terjadi ini dibutuhkan kesadaran semua pihak baik pemerintah, swasta, dan warga masyarakat untuk turut mentaati regulasi berupa aturan perundangan bagi penggunaan jalan raya. Peristiwa-peristiwa kemacetan dan kecelakaan pada jalan-jalan di Indonesia merupakan bagian dari kelalaian dan kelengahan atas penggunaan ruang publik, dalam hal ini adalah jalan raya. Pada saat masyarakat tidak peduli pada hal tersebut, maka peran pemerintah lah yang harus berperan melakukan tindakan melalui kebijakan publik.

Sebagaimana ketentuan dalam Pasal 1 ayat (1) UUD 1945 merupakan penegasan formal Konstitusi bahwa bentuk negara kesatuan merupakan pilihan dan komitmen bangsa yang harus dipertahankan dan diisi dengan kreativitas pembangunan, sedangkan ketentuan Pasal 18 ayat (1) merupakan penegasan konstitusional pemberian kewenangan kepada daerah-daerah untuk terlibat dan aktif menyelenggarakan pemerintahan yang menjadi urusannya.

Kedua pasal ini merupakan pasal yang saling mengisi dan menguatkan yang setiap pembahasan keduanya harus selalu dikaitkan untuk mencegah tindakan sentralisasi maupun sebaliknya yakni otonomi daerah yang kebalabasan. Undang-Undang pemerintahan daerah memang telah mengatur kedudukan dan pembagian kewenangan serta isi hubungan antar susunan pemerintahan. Pengaturan hubungan dan kedudukan secara sistemik pusat-daerah, daerah provinsi dengan kabupaten/kota dalam kerangka otonomi daerah perlu dipertegas guna menjamin kelangsungan penyelenggaraan pemerintahan sesuai kewenangan masing-masing.

Salah satu peran kontrol terkait kebijakan perhubungan jalan di Indonesia pada umumnya dan di daerah pada khususnya adalah dengan melakukan studi terhadap kebijakan perhubungan jalan yang ada di Indonesia. Hal tersebut karena peristiwa kemacetan bahkan kecelakaan jalan seringkali diabaikan sebab dianggap

sebagai suatu resiko yang memang sudah lazim terjadi di jalan-jalan di Indonesia terutama pada jalan-jalan kota-kota besar yang mengalami kasus-kasus dimaksud. Studi ini ingin memetakan dan mengidentifikasi kebijakan di Indonesia melalui perhubungan jalan yang menyangkut organisasi dan tata kerja unit pelaksana teknis di Kementerian PUPR dan Ditjen Bina Marga.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis merumuskan masalah studi ini sebagai berikut: Bagaimana peta kebijakan perhubungan jalan di Indonesia?

## **B. KONSEP**

### **Kebijakan Publik**

Kebijakan publik menurut Thomas Dye (1981: 1) adalah apapun pilihan pemerintah untuk melakukan atau tidak melakukan (*public policy is whatever governments choose to do or not to do*). Konsep tersebut sangat luas karena kebijakan public mencakup sesuatu yang tidak dilakukan pemerintah disamping yang dilakukan oleh pemerintah ketika pemerintah menghadapi suatu masalah politik.

### **Infrastruktur**

Definisi infrastruktur dalam kamus besar bahasa Indonesia, dapat diartikan sebagai sarana dan prasarana umum. Sarana secara umum diketahui sebagai fasilitas publik seperti rumah sakit, jalan, jembatan, sanitasi, telpon, dan sebagainya. Dalam ilmu ekonomi infrastruktur merupakan wujud dari publik capital (modal publik) yang dibentuk dari investasi yang dilakukan pemerintah. Infrastruktur dalam penelitian ini meliputi jalan, jembatan, dan sistem saluran pembuangan (Mankiw, 2003).

Menurut Grigg (1998) infrastruktur merupakan sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan gedung, dan fasilitas publik lainnya, yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia baik kebutuhan sosial maupun kebutuhan ekonomi. Dalam hal ini, hal-hal yang terkait dengan infrastruktur tidak dapat dipisahkan satu sama lainnya. Sistem lingkungan dapat terhubung karena adanya infrastruktur yang menopang antara sistem sosial dan sistem ekonomi. Ketersediaan infrastruktur memberikan dampak terhadap sistem sosial dan sistem ekonomi yang ada di masyarakat. Maka infrastruktur perlu dipahami sebagai dasar-dasar dalam mengambil kebijakan (J. Kodoatie, 2005).

Mankiw (2003) menyatakan pekerja akan lebih produktif jika mereka mempunyai alat-alat untuk bekerja. Peralatan dan infrastruktur yang digunakan untuk menghasilkan barang dan jasa disebut modal fisik. Hal serupa juga dijelaskan dalam Todaro (2006) bahwa tingkat ketersediaan infrastruktur di suatu negara adalah faktor penting dan menentukan bagi tingkat kecepatan dan perluasan pembangunan ekonomi. Infrastruktur merupakan suatu wadah untuk menopang kegiatan-kegiatan dalam satu ruang. Ketersediaan infrastruktur memberikan akses mudah bagi masyarakat terhadap sumber daya sehingga dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas dalam melakukan kegiatan sosial maupun ekonomi. Dengan meningkatnya efisiensi otomatis secara tidak langsung meningkatkan perkembangan ekonomi dalam suatu wilayah. Sehingga menjadi sangat penting peran infrastruktur dalam perkembangan ekonomi. Infrastruktur

mengacu pada fasilitas kapital fisik dan termasuk pula dalam kerangka kerja organisasional, pengetahuan dan teknologi yang penting untuk organisasi masyarakat dan pembangunan ekonomi mereka. Infrastruktur meliputi undang-undang, sistem pendidikan dan kesehatan publik, sistem distribusi dan perawatan air, pengumpulan sampah dan limbah, pengelolaan dan pembuangannya, sistem keselamatan publik, seperti pemadam kebakaran dan keamanan, sistem komunikasi, sistem transportasi, dan utilitas publik (Tatom, 1993).

Infrastruktur merupakan barang-barang publik yang bersifat non eksklusif (tidak ada orang yang dapat dikesampingkan), non rival (konsumsi seorang individu tidak mengurangi konsumsi individu lainnya) serta umumnya biaya produksi marginal adalah nol. Infrastruktur umumnya juga tidak dapat diperjualbelikan (non tradable) (Henner, 2000). Hal serupa pun diungkapkan oleh Stiglitz (2000) yang mengatakan bahwa beberapa infrastruktur seperti jalan tol merupakan salah satu barang publik yang disediakan oleh pemerintah meskipun infrastruktur ini bukanlah barang publik murni. Ciri barang publik dilihat dari segi penggunaannya yaitu non rivalry dan non-excludable rivalry. Rivalitas dalam mengkonsumsi suatu barang maknanya adalah jika suatu barang digunakan oleh seseorang, barang tersebut tidak dapat digunakan oleh orang lain. Jika sebaliknya, ketika barang tersebut digunakan oleh orang lain dan secara bersama-sama menggunakan barang tersebut, maka barang tersebut dapat dikatakan sebagai barang publik. Penggunaan infrastruktur bagi pihak penggunanya tidak dikenakan biaya secara langsung atas penggunaannya, dikarenakan infrastruktur tersebut disediakan oleh pemerintah sebagai penunjang kegiatan sosial ekonomi. Infrastruktur memiliki sifat eksternalitas, sesuai dengan sifatnya dimana infrastruktur disediakan oleh pemerintah dan bagi setiap pihak yang menggunakan infrastruktur tidak memberikan bayaran langsung atas penggunaan infrastruktur. Infrastruktur seperti jalan, pendidikan, kesehatan, memiliki sifat eksternalitas positif. Dengan memberikan dukungan kepada fasilitas tersebut dapat meningkatkan produktivitas semua input dalam proses produksi (Canning dan Pedroni, 2004). Eksternalitas positif dalam infrastruktur berupa peningkatan produksi perusahaan-perusahaan dan sektor pertanian tanpa harus meningkatkan modal input dan tenaga kerja/juga meningkatkan level teknologi.

Teori Barang Publik Infrastruktur lebih mengarah kepada sifat barang publik. Jenis barang yang dibutuhkan oleh masyarakat, akan tetapi tidak seorang pun yang bersedia menghasilkannya atau mungkin dihasilkan oleh pihak swasta akan tetapi dalam jumlah yang terbatas, jenis barang tersebut dinamakan barang publik (Mangkoesobroto, 1993).

Barang publik mempunyai dua ciri utama dari sisi penggunaannya, yaitu non-rivalry dan non-excludable. Non-rivalry mengacu pada ide bahwa ada beberapa barang yang manfaatnya dapat dinikmati oleh lebih dari satu orang pada waktu yang sama. Non-excludable artinya ketika seseorang menikmati manfaat suatu barang disaat orang tersebut membayar maupun tidak.

Teori Pigou Teori Pigou menjelaskan mengenai penyediaan barang publik yang dibiayai dari pajak yang dipungut dari masyarakat. Pigou berpendapat bahwa barang publik harus disediakan sampai suatu tingkat dimana kepuasan marginal akan barang publik sama dengan ketidakpuasan marginal akan pajak yang

dipungut untuk membiayai program-program pemerintah atau untuk menyediakan barang publik (Mangkoesobroto, 1993).

Beberapa literatur teori pertumbuhan baru (*new growth theory*) mencoba menjelaskan pentingnya infrastruktur dalam mendorong perekonomian. Teori ini memasukkan infrastruktur sebagai input dalam mempengaruhi output agregat dan juga merupakan sumber yang mungkin dalam meningkatkan batas-batas kemajuan teknologi yang didapat dari munculnya eksternalitas pada pembangunan infrastruktur (Hulten dan Schwab, 2000).

Eksternalitas infrastruktur mempengaruhi kegiatan produksi dengan memberikan aksesibilitas, kemudahan, dan kemungkinan kegiatan produksi menjadi lebih efisien dan produktif. Eksternalitas infrastruktur disebut dengan eksternalitas positif yang diakibatkan oleh infrastruktur ke dalam fungsi produksi. Sektor publik mempunyai peranan penting dalam kegiatan produksi. Secara nyata, sektor publik dapat dimasukkan ke dalam fungsi produksi sebab adanya peran penting dari sektor publik sebagai salah satu input dalam produksi. Peran sektor publik yang produktif tersebut yang akan menciptakan potensi keterkaitan positif antara pemerintah dan pertumbuhan (Barro, 1990).

### **Pengawasan**

Pengawasan adalah salah satu fungsi dari proses manajemen. Fungsi ini sangat menentukan pelaksanaan proses manajemen, karena itu harus dilakukan dengan sebaik-baiknya. Beda pengawasan dengan pengendalian adalah pada wewenang dari pengembangan kedua istilah tersebut. Pengendalian memiliki wewenang turun tangan yang tidak dimiliki pengawas. Pengawas hanya memberi saran, sedangkan tindak lanjutnya dilakukan oleh pengendalian. Jadi, pengendalian lebih luas dari pada pengawasan, namun dalam penerapannya di pemerintahan, kedua istilah itu sering kali sering tumpang-tindih (*overlapping*). Pengawasan merupakan salah satu hal yang sangat penting dan merupakan salah satu dari 5 (lima) fungsi utama fungsi-fungsi manajemen yaitu: a. *Planning* (perencanaan) b. *Organizing* (pengorganisasian) c. *Penyusunan Staf* (departemenisasi) d. *Actuating* (penggerakan) e. *Controlling* (pengawasan) 10 Pelaksanaan fungsi-fungsi manajemen tersebut merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan dalam mencapai tujuan. Demikian juga halnya dengan fungsi pengawasan, dimana pengawasan hanya mungkin dilakukan apabila fungsi-fungsi manajemen yang lain telah ada dan mendukung berjalannya fungsi pengawasan tersebut. Brantas (2009:189) menyebutkan bahwa, fungsi pengawasan dan fungsi perencanaan merupakan hal yang sangat saling mengisi, karena: a. Pengawasan harus terlebih dahulu direncanakan b. Pengawasan baru dapat dilakukan jika ada rencana c. Pelaksanaan rencana akan baik, jika pengawasan dilakukan dengan baik. d. Tujuan baru dapat dilakukan tercapai dengan baik atau tidak setelah pengawasan atau penilaian dilakukan. Menurut Siagian dalam Silalahi (2009:175) menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan pengawasan adalah “proses pengamatan dari pada pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar supaya semua pekerjaan yang sedang dilakukan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya”. Dapat ditarik beberapa dimensi yaitu: a. Proses b. Pelaksanaan c. Organisasi d. Rencana. Siagian (2004:137) mengemukakan bahwa, agar pengawasan terselenggara

dengan efektif, dalam arti berhasil menemukan secara faktual hal-hal yang terjadi dalam penyelenggaraan seluruh kegiatan operasional, baik yang bersifat positif maupun berupa penyimpangan, penyelewengan dan atau kesalahan. Hasibuan (2009:196) menyatakan “pelaksanaan suatu kegiatan tanpa adanya pengawasan dapat mengakibatkan disiplin kerja menurun dan akan berpengaruh langsung kepada kegiatan-kegiatan lainnya, sehingga dapat menghambat pencapaian tujuan organisasi, oleh karena itu dibutuhkan pengawasan yang berkelanjutan sehingga diharapkan dapat menghasilkan dampak yang positif untuk perkembangan dan perubahan lebih baik”. Dengan demikian peranan pengawasan tersebut sangat menentukan baik atau buruknya suatu rencana. Suatu organisasi yang efektif dapat didefinisikan sebagai kelompok individu yang bekerja sama untuk dapat mengambil tindakan-tindakan yang digunakan untuk mencapai tujuan. Menurut Brantas (2009:188) dalam membentuk suatu tim pengawasan yang dapat menjawab kebutuhan-kebutuhan manajemen secara tepat waktu, pengawasan harus mempertimbangkan setidaknya-tidaknya 3 (tiga) faktor sebagai berikut: a. Struktur organisasi, yaitu pengelompokan yang wajar dari berbagai fungsi untuk dapat melaksanakan tugas-tugas dengan efektif, penetapan hubungan-hubungan yang wajar di dalam kelompok yang bersangkutan dan dalam organisasi secara keseluruhan dan menjamin adanya unsur-unsur pengendalian yang wajar. b. Pendelegasian tanggung jawab dan kewenangan yang wajar kepada setiap tingkat pengendalian yang wajar. c. Seleksi individu-individu yang tepat untuk setiap pekerjaan. Dharma (2004:21) mengatakan bahwa pengawasan adalah usulan untuk mengawasi, membimbing dan membina gerak pegawai dan unit kerja untuk bekerja sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan, dengan berpedoman kepada bertujuan baku dan pencapaian tujuan secara efektif dan efisien. Berdasarkan beberapa pengertian tersebut, maka pengawasan dapat diartikan sebagai suatu kegiatan atau proses untuk mengawasi, membimbing dan membina unit kerja dalam pelaksanaan suatu kegiatan agar berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya dengan memperhatikan kelemahan-kelemahan yang ada untuk mencegah penyimpangan, sehingga tujuan yang diinginkan tercapai.

### C. METODE

Metode yang digunakan dalam studi ini adalah metode *library research* yakni studi dilakukan dengan cara mengkaji literature kepustakaan. Analisis yang digunakan berangkat dari pemetaan kebijakan, pengidentifikasian kebijakan, dan menganalisis kebijakan yang terkait dengan obyek studi. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Jenis penelitian kualitatif ini digunakan dengan maksud sebagai upaya untuk menjawab permasalahan yang muncul pada studi kebijakan di atas. Jadi lebih memberikan penekanan pada upaya untuk menjawab makna yang ada di balik kebijakan-kebijakan yang ada. Berdasarkan jenis dan pendekatan studi di atas, maka batasan studi ini adalah: sasaran studi yang berupa produk kebijakan dan dokumen dari perhubungan dan bina marga, sasaran studi adalah telaah kebijakan perhubungan jalan. Teknik pengumpulan yang digunakan dalam studi ini adalah dengan melakukan inventarisasi kebijakan perhubungan jalan, memetakan, mengidentifikasi dan menganalisis seluruh produk kebijakan terkait tema studi. Teknik analisis data yang digunakan untuk

kepentingan pembahasan hasil penelitian ini digunakan teknik analisis kualitatif dengan pendekatan analisis studi pustaka pada masing-masing kategori yang dianalisis. Sedangkan untuk menjamin keabsahan data hasil penelitian, maka peneliti menggunakan alat pengabsahan data hasil penelitian dengan menggunakan pendekatan baik melalui proses triangulasi, terutama triangulasi data untuk memperoleh data yang sakih.

#### **D. PEMBAHASAN**

##### **Kebijakan Pembinaan oleh Perhubungan**

Hasil studi ini memperlihatkan bahwa kebijakan pengawasan jembatan tersebut ternyata telah banyak diatur di berbagai produk kebijakan, lebih tepatnya pada kebijakan pengawasan dan pemeliharaan infrastruktur yang tertuang pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, di mana pada Bab III Ruang Lingkup Keberlakuan Undang-Undang, Pasal 4 dinyatakan bahwa “Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui: kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan; kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam Bab IV, Pembinaan, Pasal 5 ayat (1) di mana Negara bertanggung jawab atas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah. Ayat (2) Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tersebut meliputi: a. perencanaan; b. pengaturan; c. pengendalian; dan d. pengawasan. Ayat (3) Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan oleh instansi pembina sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya yang meliputi: urusan pemerintahan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan; urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri; urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pasal 6 ayat (1) Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh instansi pembina sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (3) meliputi: penetapan sasaran dan arah kebijakan pengembangan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan nasional; penetapan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berlaku secara

nasional; penetapan kompetensi pejabat yang melaksanakan fungsi di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara nasional; pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, pemberian izin, dan bantuan teknis kepada pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota; dan pengawasan terhadap pelaksanaan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah.

Dalam ayat (2) pelaksanaan pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah dapat menyerahkan sebagian urusannya kepada pemerintah provinsi dan/atau pemerintah kabupaten/kota. Ayat (3) Urusan pemerintah provinsi dalam melakukan pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi: penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi dan kabupaten/kota yang jaringannya melampaui batas wilayah kabupaten/kota; pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, dan izin kepada perusahaan angkutan umum di provinsi; dan pengawasan terhadap pelaksanaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi. Ayat (4) Urusan pemerintah kabupaten/kota dalam melakukan pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi: penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota yang jaringannya berada di wilayah kabupaten/kota; pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, dan izin kepada perusahaan angkutan umum di kabupaten/kota; dan pengawasan terhadap pelaksanaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota.

### **Kebijakan Penyelenggaraan**

Dalam hal penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan ini juga diatur oleh undang-undang yang sama, sebagaimana pada Bab V, Penyelenggaraan, Pasal 7, ayat (1) Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat. Ayat (2) Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi masing-masing meliputi: urusan pemerintahan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan; urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri; urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Lebih lanjut pada Pasal 8 dinyatakan bahwa penyelenggaraan di bidang Jalan meliputi kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan prasarana Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf a, yaitu: inventarisasi tingkat pelayanan Jalan dan permasalahannya; penyusunan rencana dan program pelaksanaannya serta penetapan tingkat pelayanan Jalan yang diinginkan; perencanaan, pembangunan, dan optimalisasi pemanfaatan ruas Jalan;



perbaikan geometrik ruas Jalan dan/atau persimpangan Jalan; penetapan kelas Jalan pada setiap ruas Jalan; uji kelaikan fungsi Jalan sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas; dan pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang prasarana Jalan.

Penyelenggaraan bidang sarana dan prasarana diatur dalam Pasal 9, Penyelenggaraan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf b meliputi: penetapan rencana umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas; persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor; perizinan angkutan umum; pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; pembinaan sumber daya manusia penyelenggara sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan penyidikan terhadap pelanggaran perizinan angkutan umum, persyaratan teknis dan kelaikan Jalan Kendaraan Bermotor yang memerlukan keahlian dan/atau peralatan khusus yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Undang-Undang ini.

#### **Kebijakan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Selain pembinaan dan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, pada kebijakan undang-undang yang sama juga diatur mengenai wewenang jaringan lalu lintas dan angkutan jalan baik pusat, provinsi, maupun kabupaten/kota. Hal ini diatur dalam Bab VI, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bagian Kesatu, Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 14, ayat (1) Untuk mewujudkan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terpadu dilakukan pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menghubungkan semua wilayah di daratan. Ayat (2) Pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berpedoman pada Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan kebutuhan. Ayat (3) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas: Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional; Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi; dan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten/Kota.

Pasal 15, ayat (1) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (3) huruf a disusun secara berkala dengan mempertimbangkan kebutuhan transportasi dan ruang kegiatan berskala nasional. Ayat (2) Proses penyusunan dan penetapan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memperhatikan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional. Ayat (3) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional memuat: prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan lingkup nasional; arah dan kebijakan peranan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan nasional dalam keseluruhan moda transportasi; rencana lokasi dan kebutuhan Simpul nasional; dan rencana kebutuhan Ruang Lalu Lintas nasional.

Pasal 16 Ayat (1) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (3) huruf b disusun secara berkala dengan mempertimbangkan kebutuhan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan ruang kegiatan berskala provinsi. Ayat (2) Proses penyusunan dan penetapan

Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan: Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional; Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi; dan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional. Ayat (3) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi memuat: prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan lingkup provinsi; arah dan kebijakan peranan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi dalam keseluruhan moda transportasi; rencana lokasi dan kebutuhan Simpul provinsi; dan rencana kebutuhan Ruang Lalu Lintas provinsi.

Pasal 17, ayat (1) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten/Kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (3) huruf c disusun secara berkala dengan mempertimbangkan kebutuhan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta ruang kegiatan berskala kabupaten/kota. Ayat (2) Proses penyusunan dan penetapan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten/Kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan: Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional; Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional; Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi; Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi; dan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota. Ayat (2) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten/Kota memuat: prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan lingkup kabupaten/kota; arah dan kebijakan peranan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota dalam keseluruhan moda transportasi; rencana lokasi dan kebutuhan Simpul kabupaten/kota; dan rencana kebutuhan Ruang Lalu Lintas kabupaten/kota.

### **Kebijakan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas**

Dalam hal manajemen dan rekayasa lalu lintas kebijakan undang-undang ini juga mengatur sebagai berikut, tertuang dalam Bab IX Lalu Lintas, Bagian Kesatu Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, Paragraf 1 Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, pada Pasal 93 ayat (1) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dilaksanakan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas dalam rangka menjamin Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ayat (2) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan: penetapan prioritas angkutan massal melalui penyediaan lajur atau jalur atau jalan khusus; pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan Pejalan Kaki; pemberian kemudahan bagi penyandang cacat; pemisahan atau pemilahan pergerakan arus Lalu Lintas berdasarkan peruntukan lahan, mobilitas, dan aksesibilitas; pepaduan berbagai moda angkutan; pengendalian Lalu Lintas pada persimpangan; pengendalian Lalu Lintas pada ruas Jalan; dan/atau perlindungan terhadap lingkungan. Ayat (3) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas meliputi kegiatan: a. perencanaan; b. pengaturan; c. perekayasaan; d. pemberdayaan; dan e. pengawasan.

Lebih lanjut pada Pasal 94 ayat (1) dinyatakan bahwa kegiatan perencanaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat (3) huruf a meliputi: identifikasi masalah Lalu Lintas; inventarisasi dan analisis situasi arus Lalu Lintas; inventarisasi dan analisis kebutuhan angkutan orang dan barang; inventarisasi dan

analisis ketersediaan atau daya tampung jalan; inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung Kendaraan; inventarisasi dan analisis angka pelanggaran dan Kecelakaan Lalu Lintas; inventarisasi dan analisis dampak Lalu Lintas; penetapan tingkat pelayanan; dan penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas. Ayat (2) Kegiatan pengaturan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat (3) huruf b meliputi: penetapan kebijakan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas pada jaringan Jalan tertentu; dan pemberian informasi kepada masyarakat dalam pelaksanaan kebijakan yang telah ditetapkan. Ayat (3) Kegiatan perekayasa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat (3) huruf c meliputi: perbaikan geometrik ruas Jalan dan/atau persimpangan serta perlengkapan Jalan yang tidak berkaitan langsung dengan Pengguna Jalan; pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan Jalan yang berkaitan langsung dengan Pengguna Jalan; dan optimalisasi operasional rekayasa Lalu Lintas dalam rangka meningkatkan ketertiban, kelancaran, dan efektivitas penegakan hukum. Ayat (4) Kegiatan pemberdayaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat (3) huruf d meliputi pemberian: a. arahan; b. bimbingan; c. penyuluhan; d. pelatihan; dan e. bantuan teknis. Ayat (4) Kegiatan pengawasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat (3) huruf e meliputi: a. penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan; b. tindakan korektif terhadap kebijakan; dan c. tindakan penegakan hukum.

Pada pasal 95 ayat (1) Penetapan kebijakan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 94 ayat (2) huruf a yang berupa perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk diatur dengan: peraturan Menteri yang membidangi sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk jalan nasional; peraturan daerah provinsi untuk jalan provinsi; peraturan daerah kabupaten untuk jalan kabupaten dan jalan desa; atau peraturan daerah kota untuk jalan kota. Ayat (2) Perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, dan/atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.

Adapun mengenai tanggung jawab pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas datur dalam Paragraf 2 Tanggung Jawab Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, Pasal 96 ayat (1) Menteri yang membidangi sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 94 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c, huruf e, huruf g, huruf h, dan huruf i, Pasal 94 ayat (2), Pasal 94 ayat (3) huruf b, Pasal 94 ayat (4), serta Pasal 94 ayat (5) huruf a dan huruf b untuk jaringan jalan nasional.

Ayat (2) Menteri yang membidangi Jalan bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 94 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf d, huruf g, huruf h, dan huruf i, serta Pasal 94 ayat (3) huruf a untuk jalan nasional.

Ayat (3) Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 94 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf f, huruf g, dan huruf i, Pasal 94 ayat (3) huruf c, dan Pasal 94 ayat (5).

Ayat (4) Gubernur bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) untuk jalan provinsi setelah mendapat rekomendasi dari instansi terkait.

Ayat (5) Bupati bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) untuk jalan kabupaten dan/atau jalan desa setelah mendapat rekomendasi dari instansi terkait.

Ayat (6) Walikota bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) untuk jalan kota setelah mendapat rekomendasi dari instansi terkait.

Pasal 97 ayat (1) Dalam hal terjadi perubahan arus Lalu Lintas secara tiba-tiba atau situasional, Kepolisian Negara Republik Indonesia dapat melaksanakan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas kepolisian. Ayat (2) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas kepolisian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan menggunakan Rambu Lalu Lintas, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, serta alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan yang bersifat sementara. Ayat (3) Kepolisian Negara Republik Indonesia dapat memberikan rekomendasi pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas kepada instansi terkait.

Pasal 98 ayat (1) Penanggung jawab pelaksana Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas wajib berkoordinasi dan membuat analisis, evaluasi, dan laporan pelaksanaan berdasarkan data dan kinerjanya. Ayat (2) Laporan pelaksanaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan kepada forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Bagian Kedua Analisis Dampak Lalu Lintas, Pasal 99 ayat (1) Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas. Ayat (2) Analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya memuat: analisis bangkitan dan tarikan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; simulasi kinerja Lalu Lintas tanpa dan dengan adanya pengembangan; rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak; tanggung jawab Pemerintah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak; dan rencana pemantauan dan evaluasi. Ayat (3) Hasil analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan salah satu syarat bagi pengembang untuk mendapatkan izin Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah menurut peraturan perundang-undangan.

Pasal 100 ayat (1) Analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 ayat (1) dilakukan oleh lembaga konsultan yang memiliki tenaga ahli bersertifikat. Ayat (2) Hasil analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 ayat (3) harus mendapatkan persetujuan dari instansi yang terkait di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 101 Ketentuan lebih lanjut mengenai pelaksanaan analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 dan Pasal 100 diatur dengan peraturan pemerintah.

#### **Kebijakan Pengawasan dan Pemeliharaan Infrastruktur Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992**

Menurut pasal 324 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pada ketentuan peralihan dinyatakan bahwa Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, semua peraturan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480) dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-Undang ini. Oleh karenanya maka terdapat kebijakan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992, yang mengatur mengenai jembatan ini masih dianggap berlaku. Regulasi mengenai jembatan tersebut diatur dalam Pasal 30 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 yang menyatakan bahwa “Setiap pengemudi, pemilik, dan/atau pengusaha angkutan umum bertanggung jawab terhadap kerusakan jalan dan jembatan atau fasilitas lalu lintas yang merupakan bagian dari jalan itu yang diakibatkan oleh kendaraan bermotor yang dioperasikannya.”

Pada penjelasan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Pasal 1 Angka 3 dinyatakan bahwa yang disebut dengan Simpul meliputi terminal transportasi jalan, terminal angkutan sungai dan danau, stasiun kereta api, pelabuhan penyeberangan, pelabuhan laut, dan bandar udara. Ruang kegiatan antara lain berupa kawasan permukiman, industri, pertambangan, pertanian, kehutanan, perkantoran, perdagangan, pariwisata dan sebagainya. Ruang lalu lintas jalan adalah prasarana dan sarana yang diperuntukkan bagi gerak kendaraan, orang, dan hewan. Wujud dari ruang lalu lintas jalan dapat berupa jalan, jembatan atau lintas penyeberangan yang berfungsi sebagai jembatan, dan lain lain.

#### **Kebijakan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006**

Pada Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan dinyatakan dalam Paragraf 3 Ruang Pengawasan Jalan, Pasal 44 ayat (4) Dalam hal ruang milik jalan tidak cukup luas, lebar ruang pengawasan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan dari tepi badan jalan paling sedikit dengan ukuran sebagai berikut: a. jalan arteri primer 15 (lima belas) meter; b. jalan kolektor primer 10 (sepuluh) meter; c. jalan lokal primer 7 (tujuh) meter; d. jalan lingkungan primer 5 (lima) meter; e. jalan arteri sekunder 15 (lima belas) meter; f. jalan kolektor sekunder 5 (lima) meter; g. jalan lokal sekunder 3 (tiga) meter; h. jalan lingkungan sekunder 2 (dua) meter; dan i. jembatan 100 (seratus) meter ke arah hilir dan hulu.

Pasal 54 ayat (1) Penggunaan ruang manfaat jalan yang memerlukan perlakuan khusus terhadap konstruksi jalan dan jembatan harus mendapat dispensasi dari penyelenggara jalan sesuai kewenangannya. Ayat (2) Semua akibat yang ditimbulkan dalam rangka perlakuan khusus terhadap konstruksi jalan dan jembatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menjadi tanggung jawab pemohon dispensasi. Ayat (3) Perbaikan terhadap kerusakan jalan dan jembatan sebagai akibat penggunaan ruang manfaat jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menjadi tanggung jawab pemohon dispensasi.

Pada Peraturan Pemerintah yang sama di Paragraf 3 Perencanaan Teknis, Pasal 86 ayat (3) Perencanaan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mencakup perencanaan teknis jalan, jembatan, dan terowongan. Pasal 87 ayat (1) Perencanaan teknis jembatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 86 ayat (3)

sekurang-kurangnya memenuhi ketentuan teknis beban rencana. Ayat (2) Ruang bebas bawah jembatan harus memenuhi ketentuan ruang bebas untuk lalu lintas dan angkutan yang melewatinya. Ayat (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai beban rencana jembatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Menteri setelah mendengar pendapat menteri yang menyelenggarakan urusan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Pasal 117, ayat (3) Data jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi data teknis: a. jalan; b. jembatan; c. terowongan; d. bangunan pelengkap lainnya; e. perlengkapan jalan; dan f. tanah dasar. Ayat (4) Peta lokasi ruas jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c memuat: a. titik awal dan akhir ruas jalan; b. batas administrasi; c. patok kilometer; d. persimpangan; e. jembatan; dan f. terowongan.

### **Kebijakan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 13 /PRT/M/2011**

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 13 /PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan, pada Bab I Ketentuan Umum, Pasal 1 menyatakan bahwa di dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan: 3. Bangunan pelengkap adalah bangunan untuk mendukung fungsi dan keamanan konstruksi jalan yang meliputi jembatan, terowongan, ponton, lintas atas (*flyover, elevated road*), lintas bawah (*underpass*), tempat parkir, gorong-gorong, tembok penahan, dan saluran tepi jalan dibangun sesuai dengan persyaratan teknis.

Diatur juga pada Pasal 7 ayat (6), Penanganan pemeliharaan bangunan pelengkap jalan secara reaktif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berupa penanganan komponen jembatan, terowongan, ponton, lintas atas, lintas bawah, tembok penahan, gorong-gorong yang telah mengalami kerusakan berdasarkan Nilai Kondisi (NK).

Lebih lanjut pada Pasal 10 ayat (5), Survei bangunan pelengkap jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh petugas atau penyedia jasa yang mempunyai kompetensi dalam bidang survei jembatan yang ditunjuk oleh penyelenggara jalan.

Pada Bab VII Perencanaan Teknis Pemeliharaan Jalan, Pasal 15 ayat (3) dinyatakan Rehabilitasi jalan dilakukan pada ruas jalan/bagian ruas jalan dan bangunan pelengkap dengan kriteria sebagai berikut: butir f. bangunan pelengkap jalan berupa jembatan, terowongan, ponton, lintas atas, lintas bawah, tembok penahan, gorong-gorong dengan kemampuan memikul beban yang sudah tidak memenuhi standar sehingga perlu dilakukan perkuatan atau penggantian. Lebih lanjut pada Pasal 19 ayat (3), Pemeliharaan berkala bangunan pelengkap jalan meliputi kegiatan: butir e. pembersihan jembatan secara mendetail;

Pengaturan mengenai jembatan juga tertuang pada Lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 13/PRT/M/2011 Tanggal: 03 Oktober 2011 pada nomor 3. Tabel Penentuan Nilai Kondisi Bangunan Pelengkap Jalan, di mana hasil survey/pemeriksaan bangunan pelengkap jalan berupa jembatan, terowongan, ponton, lintas atas, lintas bawah, tembok penahan, gorong-gorong menghasilkan penilaian kondisi bangunan pelengkap yang menjelaskan nilai kondisi (NK) sebagai berikut: Nilai kondisi 0, bangunan pelengkap dalam keadaan baru, tanpa kerusakan, elemen jembatan dalam keadaan baik, Nilai kondisi 1, kerusakan bangunan pelengkap sangat sedikit, kerusakan dapat diperbaiki melalui

pemeliharaan rutin contoh; gerusan sedikit pada bangunan bawah, karat ringan pada permukaan baja, papan kayu lantai kendaraan yang longgar dan kerusakan kecil lain yang tidak berdampak pada keamanan dan fungsi bangunan pelengkap. Nilai kondisi 2, kerusakan bangunan pelengkap yang memerlukan pemantauan dan pemeliharaan berkala contoh: pelapukan pada struktur kayu, penurunan mutu pada elemen pasangan batu, penumpukan sampah/tanah pada sekitar perletakan. Nilai kondisi 3, kerusakan terjadi pada elemen struktur yang memerlukan tindakan secepatnya. Bila tidak ditangani kerusakan mungkin menjadi serius dalam 12 bulan. Contoh kerusakan: struktur beton sedikit retak, rangka kayu lapuk, lubang permukaan pada lantai kendaraan, adanya gundukan aspal pada lantai permukaan kendaraan, gerusan dalam jumlah sedang pada pilar dan kepala jembatan, rangka baja berkarat. Nilai kondisi 4, kondisi kritis, kerusakan serius yang memerlukan tindakan segera dan tidak boleh ditunda-tunda. Contoh: kegagalan rangka, keretakan atau kerontokan lantai beton, pondasi yang terkikis, kerangka beton yang memiliki tulangan yang terlihat dan berkarat, sandaran pegangan/pagar pengaman tidak ada. Nilai kondisi 5, bangunan pelengkap runtuh dan tidak dapat berfungsi. Contoh: bangunan atas runtuh, timbunan tanah oprit hanyut

#### **Kebijakan Permen PU dan Perumahan Rakyat Nomor: 20/Prt/M/2016**

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor: 20/Prt/M/2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat diatur mengenai wewenang organisasi pada masalah pengawasan dan pemeliharaan jembatan tersebut. Aturan tersebut terdapat pada Bab IV, UPT di Direktorat Jenderal Bina Marga, Pasal 78 UPT di bawah koordinasi Direktorat Jenderal Bina Marga, terdiri atas: a. Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional; b. Balai Pelaksanaan Jalan Nasional; dan c. Balai Jembatan Khusus dan Terowongan.

Pasal 80 Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional mempunyai tugas melaksanakan perencanaan, pengadaan, pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan, penerapan sistem manajemen mutu dan pengendalian mutu pelaksanaan pekerjaan, penyediaan dan pengujian bahan dan peralatan serta keselamatan dan laik fungsi jalan dan jembatan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 81 Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80, Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional menyelenggarakan fungsi sebagaimana butir d yaitu bahwa pelaksanaan analisis harga satuan pekerjaan jalan dan jembatan; dan pada butir k dinyatakan bahwa pengadaan, pemanfaatan, penyimpanan, pemeliharaan, dan pelayanan bahan dan peralatan jalan dan jembatan; juga pada butir j dinyatakan bahwa pelaksanaan administrasi perizinan bidang jalan dan jembatan;

Pasal 88 Bidang Perencanaan dan Pemantauan mempunyai tugas melaksanakan penyiapan data dan informasi sebagai bahan penyusunan program pembangunan dan preservasi jaringan jalan, perencanaan teknis jalan dan jembatan nasional dan penyiapan, penyusunan rencana, serta dokumen pengadaan barang dan jasa, pengawasan dan pengendalian konstruksi pelaksanaan pembangunan dan preservasi jalan termasuk jalan bebas hambatan dan jalan tol serta pemantauan dan evaluasi penerapan standar pelayanan minimal jalan.

Pasal 89 Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 88, Bidang Perencanaandan Pemantauan menyelenggarakan fungsi: a. penyiapan, pelaksanaan, dan pengolahan data dan informasi sebagai bahan penyusunan program pembangunan dan preservasi penanganan jalan dan jembatan nasional; b. penyusunan rencana dan program pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan serta penyusunan anggaran tahunan; c. pelaksanaan studi kelayakan, survei, investigasi dan rencana teknis/desain pembangunan dan preservasi pengembangan jaringan jalan dan jembatan; d. penyiapan rencana dan dokumen pengadaan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan;

Pasal 91 (1) Seksi Perencanaan mempunyai tugas melakukan pengumpulan dan pengolahan data dan informasi jalan dan jembatan sebagai bahan penyusunan program pembangunan dan preservasi penanganan jalan dan jembatan nasional, penyiapan bahan rencana dan program pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan, penyiapan bahan penyusunan anggaran tahunan, penyiapan bahan rencana dan dokumen pengadaan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan, serta penyiapan bahan studi kelayakan, survei, investigasi dan rencana teknis/desain pembangunan dan preservasi pengembangan jaringan jalan dan jembatan. (2) Seksi Pemantauan mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan pengendalian pelaksanaan pengadaan barang dan jasa, bahan rencana kerja pengendalian pelaksanaan konstruksi pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan, bahan pengendalian dan pengawasan konstruksi pelaksanaan pembangunan dan preservasi jalan Nasional termasuk jalan bebas hambatan dan jalan tol serta penyesuaian kontrak pelaksanaan konstruksi, bahan analisis mengenai dampak lingkungan dan lalu lintas, bahan pemantauan dan evaluasi penerapan standar pelayanan minimal jalan, evaluasi kinerja penyedia jasa, serta bahan penyusunan laporan akuntabilitas kinerja Balai Besar.

Pasal 92 Bidang Pembangunan dan Pengujian mempunyai tugas melaksanakan pengendalian dan pengawasan konstruksi pelaksanaan pembangunan jalan termasuk jalan bebas hambatan dan jalan tol, penyesuaian kontrak pekerjaan konstruksi jalan dan jembatan, pengujian mutu konstruksi, melaksanakan penerapan sistem manajemen mutu, sistem manajemen kesehatan dan keselamatan kerja dan lingkungan (SMK3L), melaksanakan audit keselamatan jalan dan jembatan serta sebagai fungsi unit penjamin mutu Balai Besar.

Pasal 93 Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 92, Bidang Pembangunan dan Pengujian menyelenggarakan fungsi: a. penyiapan rencana kerja pengendalian konstruksi pelaksanaan pembangunan jaringan jalan dan jembatan termasuk jalan bebas hambatan dan jalan tol; c. pengendalian dan pelaksanaan analisis harga satuan pekerjaan jalan dan jembatan; d. pengendalian dan pelaksanaan administrasi teknik /kontrak, serta penyesuaian kontrak/justifikasi /pertimbangan teknik pekerjaan konstruksi pembangunan jalan dan jembatan; e. pelaksanaan program kelaikan jalan dan jembatan nasional dan audit keselamatan jalan dan jembatan; f. penerapan hasil pengembangan teknologi bahan dan peralatan jalan dan jembatan; j. penerapan sistem manajemen mutu, Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja dan Lingkungan (SMK3L) bidang jalan dan jembatan dalam pelaksanaan pekerjaan konstruksi dan non-



konstruksi; m. pelaksanaan audit internal sistem manajemen mutu, Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja dan Lingkungan (SMK3L) bidang jalan dan jembatan dalam pelaksanaan pekerjaan konstruksi dan non-konstruksi.

Pasal 94 Susunan organisasi Bidang Pembangunan dan Pengujian, terdiri atas: a. Seksi Pembangunan dan Pengujian Jalan; dan b. Seksi Pembangunan dan Pengujian Jembatan.

Pasal 95 ayat (2) Seksi Pembangunan dan Pengujian Jembatan mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan rencana kerja pengendalian konstruksi pelaksanaan pembangunan jaringan jembatan, bahan pengendalian dan pelaksanaan analisis harga satuan pekerjaan jembatan dan administrasi teknik/kontrak, serta penyesuaian kontrak/justifikasi/pertimbangan teknik pekerjaan konstruksi pembangunan jembatan, bahan penerapan rencana mutu unit kerja, mutu pelaksanaan, dan mutu kontrak, bahan penerapan hasil pengembangan teknologi bahan dan peralatan jembatan, bahan penerapan sistem manajemen mutu, Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja dan Lingkungan (SMK3L) bidang jembatan dalam pelaksanaan pekerjaan konstruksi dan non konstruksi, rencana mutu pelaksanaan kegiatan dan mutu kontrak dan pelaksanaan audit internal sistem manajemen mutu, Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja dan Lingkungan (SMK3L) bidang jembatan dalam pelaksanaan pekerjaan konstruksi dan non-konstruksi, pelaksanaan pengujian mutu konstruksi, bahan pengelolaan, pemantauan, dan evaluasi pemanfaatan peralatan bahan jembatan, pelaksanaan dan pemantauan pengujian peralatan, bahan dan hasil pekerjaan konstruksi serta evaluasi terhadap hasil pengujian.

Pasal 96 Bidang Preservasi dan Peralatan I mempunyai tugas melaksanakan pengendalian dan pengawasan pelaksanaan preservasi jalan dan jembatan serta penyesuaian kontrak pekerjaan preservasi jalan dan jembatan serta melaksanakan pengadaan, penyediaan, pemanfaatan, penyimpanan dan pemeliharaan bahan dan peralatan jalan dan jembatan.

Pasal 97 Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 96, Bidang Preservasi dan Peralatan I menyelenggarakan fungsi: a. penyiapan rencana kerja pengendalian pelaksanaan preservasi jalan dan jembatan; b. pengendalian dan pelaksanaan analisis harga satuan pekerjaan jalan dan jembatan; c. pengendalian fungsi dan pemanfaatan bagian-bagian jalan; d. pengendalian pelaksanaan penilikan jalan dan jembatan; e. pelaksanaan analisis kawasan rawan bencana dan pengendalian pelaksanaan penanggulangan bencana yang berdampak terhadap jalan; f. pengendalian dan pelaksanaan administrasi teknik/ kontrak, serta penyesuaian kontrak/justifikasi/ pertimbangan teknik pekerjaan preservasi jalan dan jembatan; i. pengadaan, penyediaan, pemanfaatan, penyimpanan, pemeliharaan dan pelayanan bahan dan peralatan jalan dan jembatan; j. pengelolaan, pemantauan, dan evaluasi pemanfaatan peralatan bahan jalan dan jembatan;

Pasal 98 Susunan organisasi Bidang Preservasi dan Peralatan I, terdiri atas: a. Seksi Preservasi dan Peralatan Jalan I; dan b. Seksi Preservasi dan Peralatan Jembatan I.

Pasal 99 ayat (2) Seksi Preservasi dan Peralatan Jembatan I mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan rencana kerja pengendalian pelaksanaan

preservasi jembatan, bahan pengendalian dan pelaksanaan analisis harga satuan pekerjaan jembatan, bahan pengendalian pelaksanaan penilikan jembatan, bahan pengendalian administrasi teknik/kontrak serta penyesuaian kontrak /justifikasi/pertimbangan teknik untuk pekerjaan preservasi jembatan, penyusunan rencana mutu unit kerja dan rencana mutu pelaksanaan kegiatan jembatan, pengadaan, penyediaan, penyimpanan, penyaluran dan pemeliharaan peralatan termasuk suku cadang serta pemanfaatan, penyimpanan, dan pelayanan bahan dan peralatan jembatan.

Pasal 100 Bidang Preservasi dan Peralatan II mempunyai tugas melaksanakan pengendalian dan pengawasan pelaksanaan preservasi jalan dan jembatan serta penyesuaian kontrak pekerjaan preservasi jalan dan jembatan serta melaksanakan pengadaan, penyediaan, pemanfaatan, penyimpanan dan pemeliharaan bahan dan peralatan jalan dan jembatan.

Pasal 101 Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 100, Bidang Preservasi dan Peralatan II menyelenggarakan fungsi: a. penyiapan rencana kerja pengendalian pelaksanaan preservasi jalan dan jembatan; b. pengendalian dan pelaksanaan analisis harga satuan pekerjaan jalan dan jembatan; c. pengendalian fungsi dan pemanfaatan bagian-bagian jalan; d. pengendalian pelaksanaan penilikan jalan dan jembatan; e. pelaksanaan analisis kawasan rawan bencana dan pengendalian pelaksanaan penanggulangan bencana yang berdampak terhadap jalan f. pengendalian dan pelaksanaan administrasi teknik /kontrak, serta penyesuaian kontrak/justifikasi /pertimbangan teknik pekerjaan preservasi jalan dan jembatan; g. penyusunan rencana mutu unit kerja dan rencana mutu pelaksanaan kegiatan; h. pengadaan, penyediaan, penyimpanan, penyaluran dan pemeliharaan peralatan termasuk suku cadang; i. pengadaan, penyediaan, pemanfaatan, penyimpanan, pemeliharaan dan pelayanan bahan dan peralatan jalan dan jembatan; j. pengelolaan, pemantauan, dan evaluasi pemanfaatan peralatan bahan jalan dan jembatan;

Pasal 102 Susunan organisasi Bidang Preservasi dan Peralatan II, terdiri atas: a. Seksi Preservasi dan Peralatan Jalan II; dan b. Seksi Preservasi dan Peralatan Jembatan II.

Pasal 103, ayat (2) Seksi Preservasi dan Peralatan Jembatan II mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan rencana kerja pengendalian pelaksanaan preservasi jembatan, bahan pengendalian dan pelaksanaan analisis harga satuan pekerjaan jembatan, bahan pengendalian pelaksanaan penilikan jembatan, bahan pengendalian administrasi teknik/kontrak serta penyesuaian kontrak /justifikasi/pertimbangan teknik untuk pekerjaan preservasi jembatan, penyusunan rencana mutu unit kerja dan rencana mutu pelaksanaan kegiatan jembatan, pengadaan, penyediaan, penyimpanan, penyaluran dan pemeliharaan peralatan termasuk suku cadang serta pemanfaatan, penyimpanan, dan pelayanan bahan dan peralatan jembatan.

Pasal 107 Dalam melaksanakan tugas dimaksud dalam Pasal 106, Bagian Tata Usaha menyelenggarakan fungsi: j. pelaksanaan administrasi perizinan bidang jalan dan jembatan;

Pasal 110 Bidang Perencanaan dan Pemantauan mempunyai tugas melaksanakan penyiapan data dan informasi sebagai bahan penyusunan program

pembangunan dan preservasi jaringan jalan, perencanaan teknis jalan dan jembatan nasional dan penyiapan, penyusunan rencana, serta dokumen pengadaan barang dan jasa, pengawasan dan pengendalian konstruksi pelaksanaan pembangunan dan preservasi jalan termasuk jalan bebas hambatan dan jalan tol serta pemantauan dan evaluasi penerapan standar pelayanan minimal jalan.

Pasal 111 Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 110, Bidang Perencanaan dan Pemantauan menyelenggarakan fungsi: a. penyiapan, pelaksanaan, dan pengolahan data dan informasi sebagai bahan penyusunan program pembangunan dan preservasi penangangan jalan dan jembatan nasional; b. penyusunan rencana dan program pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan serta penyusunan anggaran tahunan; c. pelaksanaan studi kelayakan, survei, investigasi dan rencana teknis/desain pembangunan dan preservasi pengembangan jaringan jalan dan jembatan; d. penyiapan rencana dan dokumen pengadaan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan;

Pasal 113 ayat (1) Seksi Perencanaan mempunyai tugas melakukan pengumpulan dan pengolahan data dan informasi jalan dan jembatan sebagai bahan penyusunan program pembangunan dan preservasi penanganan jalan dan jembatan nasional, penyiapan bahan rencana dan program pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan, penyiapan bahan penyusunan anggaran tahunan, penyiapan bahan rencana dan dokumen pengadaan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan, serta penyiapan bahan studi kelayakan, survei, investigasi dan rencana teknis/desain pembangunan dan preservasi pengembangan jaringan jalan dan jembatan ayat (2) Seksi Pemantauan mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan pengendalian pelaksanaan pengadaan barang dan jasa, bahan rencana kerja pengendalian pelaksanaan konstruksi pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan, bahan pengendalian dan pengawasan konstruksi pelaksanaan pembangunan dan preservasi jalan Nasional termasuk jalan bebas hambatan dan jalan tol serta penyesuaian kontrak pelaksanaan konstruksi, bahan analisis mengenai dampak lingkungan dan lalu lintas, bahan pemantauan dan evaluasi penerapan standar pelayanan minimal jalan, evaluasi kinerja penyedia jasa, serta bahan penyusunan laporan akuntabilitas kinerja Balai Besar.

Pasal 114 Bidang Pembangunan dan Pengujian mempunyai tugas melaksanakan pengendalian dan pengawasan konstruksi pelaksanaan pembangunan jalan termasuk jalan bebas hambatan dan jalan tol, penyesuaian kontrak pekerjaan konstruksi jalan dan jembatan, pengujian mutu konstruksi, melaksanakan penerapan sistem manajemen mutu, sistem manajemen kesehatan dan keselamatan kerja dan lingkungan (SMK3L), melaksanakan audit keselamatan jalan dan jembatan serta sebagai fungsi unit penjamin mutu Balai Besar.

Pasal 115 Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 114, Bidang Pembangunan dan Pengujian menyelenggarakan fungsi: a. penyiapan rencana kerja pengendalian konstruksi pelaksanaan pembangunan jaringan jalan dan jembatan termasuk jalan bebas hambatan dan jalan tol; b. pelaksanaan pengadaan barang dan jasa; c. pengendalian dan pelaksanaan analisis harga satuan pekerjaan jalan dan jembatan; d. pengendalian dan pelaksanaan administrasi teknik/ kontrak, serta penyesuaian kontrak/justifikasi/ pertimbangan teknik

pekerjaan konstruksi pembangunan jalan dan jembatan; e. pelaksanaan program kelaikan jalan dan jembatan nasional dan audit keselamatan jalan dan jembatan; f. penerapan hasil pengembangan teknologi bahan dan peralatan jalan dan jembatan j. penerapan sistem manajemen mutu, Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja dan Lingkungan (SMK3L) bidang jalan dan jembatan dalam pelaksanaan pekerjaan konstruksi dan non-konstruksi; m. pelaksanaan audit internal sistem manajemen mutu, Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja dan Lingkungan (SMK3L) bidang jalan dan jembatan dalam pelaksanaan pekerjaan konstruksi dan non-konstruksi.

Pasal 116 Susunan organisasi Bidang Pembangunan dan Pengujian, terdiri atas: b. Seksi Pembangunan dan Pengujian Jembatan.

Pasal 117, ayat (2) Seksi Pembangunan dan Pengujian Jembatan mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan rencana kerja pengendalian konstruksi pelaksanaan pembangunan jaringan jembatan, bahan pengendalian dan pelaksanaan analisis harga satuan pekerjaan jembatan dan administrasi teknik/kontrak, serta penyesuaian kontrak/justifikasi/pertimbangan teknik pekerjaan konstruksi pembangunan jembatan, bahan penerapan rencana mutu unit kerja, mutu pelaksanaan, dan mutu kontrak, bahan penerapan hasil pengembangan teknologi bahan dan peralatan jembatan, bahan penerapan sistem manajemen mutu, Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja dan Lingkungan (SMK3L) bidang jembatan dalam pelaksanaan pekerjaan konstruksi dan non-konstruksi, rencana mutu pelaksanaan kegiatan dan mutu kontrak dan pelaksanaan audit internal sistem manajemen mutu, Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja dan Lingkungan (SMK3L) bidang jembatan dalam pelaksanaan pekerjaan konstruksi dan non-konstruksi, pelaksanaan pengujian mutu konstruksi, bahan pengelolaan, pemantauan, dan evaluasi pemanfaatan peralatan bahan jembatan, pelaksanaan dan pemantauan pengujian peralatan, bahan dan hasil pekerjaan konstruksi serta evaluasi terhadap hasil pengujian.

Pasal 118 Bidang Preservasi dan Peralatan mempunyai tugas melaksanakan pengendalian dan pengawasan pelaksanaan preservasi jalan dan jembatan serta penyesuaian kontrak pekerjaan preservasi jalan dan jembatan serta melaksanakan pengadaan, penyediaan, pemanfaatan, penyimpanan dan pemeliharaan bahan dan peralatan jalan dan jembatan.

Pasal 119 Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118, Bidang Preservasi dan Peralatan menyelenggarakan fungsi: a. penyiapan rencana kerja pengendalian pelaksanaan preservasi jalan dan jembatan; b. pengendalian dan pelaksanaan analisis harga satuan pekerjaan jalan dan jembatan; d. pengendalian pelaksanaan penilikan jalan dan jembatan; f. pengendalian dan pelaksanaan administrasi teknik/ kontrak, serta penyesuaian kontrak/justifikasi/pertimbangan teknik pekerjaan preservasi jalan dan jembatan; i. pengadaan, penyediaan, pemanfaatan, penyimpanan, pemeliharaan dan pelayanan bahan dan peralatan jalan dan jembatan; j. pengelolaan, pemantauan, dan evaluasi pemanfaatan peralatan bahan jalan dan jembatan;

Pasal 120 Susunan organisasi Bidang Preservasi dan Peralatan, terdiri atas: b. Seksi Preservasi dan Peralatan Jembatan.

Pasal 121, ayat (2) Seksi Preservasi dan Peralatan Jembatan mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan rencana kerja pengendalian pelaksanaan preservasi jembatan, bahan pengendalian dan pelaksanaan analisis harga satuan pekerjaan jembatan, bahan pengendalian pelaksanaan penilikan jembatan, bahan pengendalian administrasi teknik /kontrak serta penyesuaian kontrak /justifikasi/pertimbangan teknik untuk pekerjaan preservasi jembatan, penyusunan rencana mutu unit kerja dan rencana mutu pelaksanaan kegiatan jembatan, pengadaan, penyediaan, penyimpanan, penyaluran dan pemeliharaan peralatan termasuk suku cadang serta pemanfaatan, penyimpanan, dan pelayanan bahan dan peralatan jembatan.

Pasal 125 Balai Pelaksanaan Jalan Nasional mempunyai tugas melaksanakan perencanaan, pengadaan, pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan, penerapan sistem manajemen mutu dan pengendalian mutu pelaksanaan pekerjaan, penyediaan dan pengujian bahan dan peralatan serta keselamatan dan laik fungsi jalan dan jembatan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 126 Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 125, Balai Pelaksanaan Jalan Nasional menyelenggarakan fungsi: d. pelaksanaan analisis harga satuan pekerjaan jalan dan jembatan; k. pengadaan, pemanfaatan, penyimpanan, pemeliharaan, dan pelayanan bahan dan peralatan jalan dan jembatan;

Pasal 129 ayat (1) Subbagian Tata Usaha mempunyai tugas memberikan pelayanan administratif kepada semua unsur di Balai Pelaksanaan Jalan Nasional, administrasi perizinan bidang jalan dan jembatan, dan koordinasi dengan instansi terkait ayat (2) Seksi Perencanaan dan Pemantauan mempunyai tugas melaksanakan penyiapan data dan informasi sebagai bahan penyusunan program pembangunan dan preservasi jaringan jalan, perencanaan teknis jalan dan jembatan nasional dan penyiapan, penyusunan rencana, serta dokumen pengadaan barang dan jasa, pengawasan dan pengendalian konstruksi pelaksanaan preservasi jalan, pengawasan dan pengendalian konstruksi pelaksanaan pembangunan jalan termasuk jalan bebas hambatan dan jalan tol, serta pemantauan dan evaluasi penerapan standar pelayanan minimal jalan. Ayat (3) Seksi Pembangunan dan Pengujian mempunyai tugas melaksanakan pengendalian dan pengawasan konstruksi pelaksanaan pembangunan jalan termasuk jalan bebas hambatan dan jalan tol, penyesuaian kontrak pekerjaan konstruksi jalan dan jembatan, pengujian mutu konstruksi, melaksanakan penerapan sistem manajemen mutu, sistem manajemen kesehatan dan keselamatan kerja dan lingkungan (SMK3L), pelaksanaan audit keselamatan jalan dan jembatan serta sebagai fungsi unit penjamin mutu Balai. Ayat (4) Seksi Preservasi dan Peralatan mempunyai tugas melaksanakan pengendalian dan pengawasan pelaksanaan preservasi jalan dan jembatan serta penyesuaian kontrak pekerjaan preservasi jalan dan jembatan serta melaksanakan pengadaan, penyediaan, pemanfaatan, penyimpanan dan pemeliharaan bahan dan peralatan jalan dan jembatan.

Pasal 131 ayat (1) Subbagian Tata Usaha mempunyai tugas memberikan pelayanan teknis dan administratif kepada semua unsur di Balai Pelaksanaan Jalan Nasional, administrasi perizinan bidang jalan dan jembatan dan koordinasi dengan

instansi terkait. Ayat (2) Seksi Perencanaan dan Pemantauan mempunyai tugas melaksanakan penyiapan data dan informasi sebagai bahan penyusunan program pembangunan dan preservasi jaringan jalan, perencanaan teknis jalan dan jembatan nasional dan penyiapan, penyusunan rencana, serta dokumen pengadaan barang dan jasa, pengawasan dan pengendalian konstruksi pelaksanaan preservasi jalan, pengawasan dan pengendalian konstruksi pelaksanaan pembangunan jalan termasuk jalan bebas hambatan dan jalan tol, serta pemantauan dan evaluasi penerapan standar pelayanan minimal jalan. Ayat (3) Seksi Pembangunan dan Preservasi mempunyai tugas melaksanakan pengendalian dan pengawasan konstruksi pelaksanaan pembangunan jalan termasuk jalan bebas hambatan dan jalan tol, penyesuaian kontrak pekerjaan konstruksi jalan dan jembatan, pengujian mutu konstruksi, melaksanakan penerapan sistem manajemen mutu, sistem manajemen kesehatan dan keselamatan kerja dan lingkungan (SMK3L), pelaksanaan audit keselamatan jalan dan jembatan serta sebagai fungsi unit penjamin mutu Balai dan melaksanakan pengendalian dan pengawasan pelaksanaan preservasi jalan dan jembatan serta penyesuaian kontrak pekerjaan preservasi jalan dan jembatan serta melaksanakan pengadaan, penyediaan, pemanfaatan, penyimpanan dan pemeliharaan bahan dan peralatan jalan dan jembatan.

Bagian Ketiga Balai Jembatan Khusus dan Terowongan Paragraf 1 Kedudukan, Tugas, dan Fungsi Pasal 134 ayat (1) Balai Jembatan Khusus dan Terowongan berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Bina Marga. Ayat (2) Balai Jembatan Khusus dan Terowongan dipimpin oleh seorang Kepala.

Pasal 135 Balai Jembatan Khusus dan Terowongan mempunyai tugas melaksanakan evaluasi teknis dan penyiapan saran teknis jembatan khusus dan terowongan serta pemantauan perilaku jembatan khusus dan terowongan.

Pasal 136 Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 135, Balai Jembatan Khusus dan Terowongan menyelenggarakan fungsi: a. pengumpulan dan pengolahan data serta penyusunan program dan anggaran; b. evaluasi teknis jembatan khusus dan terowongan untuk mendapatkan persetujuan; c. inspeksi berkala dan luar biasa; d. pelaksanaan analisa perilaku jembatan khusus dan terowongan; e. penyiapan saran teknis jembatan khusus dan terowongan; f. inventarisasi, registrasi dan klarifikasi bahaya jembatan khusus dan terowongan; dan g. pengelolaan kepegawaian, keuangan, tata persuratan dan tata kearsipan, perlengkapan, pengelolaan barang milik negara, urusan rumah tangga Balai dan koordinasi dengan instansi terkait serta komunikasi publik.

Paragraf 2 Susunan Organisasi Pasal 137 Susunan organisasi Balai Jembatan Khusus dan Terowongan, terdiri atas: a. Subbagian Tata Usaha; b. Seksi Program dan Informasi; c. Seksi Pemantauan dan Evaluasi; dan d. Kelompok Jabatan Fungsional.

Pasal 138 ayat (1) Subbagian Tata Usaha mempunyai tugas melakukan pengelolaan kepegawaian, keuangan, tata persuratan dan tata kearsipan, perlengkapan, pengelolaan barang milik negara, urusan rumah tangga Balai dan koordinasi dengan instansi terkait serta komunikasi publik. Ayat (2) Seksi Program dan Informasi mempunyai tugas melaksanakan penyusunan program

anggaran, dan evaluasi teknis pembangunan jembatan khusus dan terowongan, penganalisa perilaku jembatan khusus dan terowongan serta penyiapan saran teknis. Ayat (3) Seksi Pemantauan dan Evaluasi mempunyai tugas melaksanakan inspeksi berkala, inspeksi luar biasa/khusus dan evaluasi data pemeriksaan jembatan khusus dan terowongan serta evaluasi kinerja jembatan khusus dan terowongan.

Paragraf 3 Lokasi dan Wilayah Kerja Pasal 139 Balai Jembatan Khusus dan Terowongan berlokasi di Jakarta Selatan, DKI Jakarta. Pasal 140 Wilayah kerja Balai Jembatan Khusus dan Terowongan meliputi seluruh wilayah Indonesia.

Bab VIII UPT di Badan Penelitian dan Pengembangan Pasal 186 UPT di bawah koordinasi Badan Penelitian dan pengembangan, terdiri atas: j. Balai Penelitian dan Pengembangan Struktur Jembatan; w. Balai Penelitian dan Pengembangan Penerapan Teknologi Jalan dan Jembatan.

Bagian Kesembilan Balai Penelitian dan Pengembangan Sistem dan Teknik Lalu Lintas Paragraf 1 Kedudukan, Tugas, dan Fungsi Pasal 243 ayat (1) Balai Penelitian dan Pengembangan Sistem dan Teknik Lalu Lintas berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan.

Bagian Kesepuluh Balai Penelitian dan Pengembangan Struktur Jembatan Paragraf 1 Kedudukan Tugas, dan Fungsi Pasal 250 ayat (1) Balai Penelitian dan Pengembangan Struktur Jembatan berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan. Ayat (2) Balai Penelitian dan Pengembangan Struktur Jembatan dipimpin oleh seorang Kepala.

Pasal 251 Balai Penelitian dan Pengembangan Struktur Jembatan mempunyai tugas melaksanakan penelitian dan pengembangan teknologi bahan dan struktur jembatan, beserta lingkungan yang dipengaruhinya.

Pasal 252 Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 251, Balai Penelitian dan Pengembangan Struktur Jembatan menyelenggarakan fungsi: a. penyiapan bahan penyusunan program; b. pelaksanaan penelitian; c. pelaksanaan pengembangan; d. pelaksanaan diseminasi; e. penyiapan Hak Kekayaan Intelektual; f. pelaksanaan pelayanan teknis meliputi pengujian, pengkajian, inspeksi dan sertifikasi; g. fasilitasi pelaksanaan alih teknologi; h. penyiapan data base; i. penyiapan standar dan pedoman; j. pengelolaan laboratorium; dan k. evaluasi dan pelaporan.

Paragraf 2 Susunan Organisasi Pasal 253 Susunan organisasi Balai Penelitian dan Pengembangan Struktur Jembatan, terdiri atas: a. Seksi Penyelenggara Teknis; b. Seksi Layanan; dan c. Kelompok Jabatan Fungsional.

Paragraf 3 Lokasi dan Wilayah Kerja Pasal 255 Balai Penelitian dan Pengembangan Struktur Jembatan berlokasi di Bandung, Jawa Barat. Pasal 256 Wilayah kerja Balai Penelitian dan Pengembangan Struktur Jembatan meliputi seluruh wilayah Indonesia.

Bagian Kesebelas Balai Penelitian dan Pengembangan Geoteknik Jalan Paragraf 1 Kedudukan, Tugas, dan Fungsi Pasal 257 ayat (1) Balai Penelitian dan Pengembangan Geoteknik Jalan berada di bawah dan bertanggung jawab kepada

Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan. Ayat (2) Balai Penelitian dan Pengembangan Geoteknik Jalan dipimpin oleh seorang Kepala.

Bagian Ketigabelas Loka Penelitian dan Pengembangan Asbuton Paragraf 1 Kedudukan dan Tugas Pasal 271 ayat (1) Loka Penelitian dan Pengembangan Asbuton berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan. Ayat (2) Loka Penelitian dan Pengembangan Asbuton dipimpin oleh seorang Kepala.

Bagian Keduapuluh tiga Balai Penelitian dan Pengembangan Penerapan Teknologi Jalan dan Jembatan Paragraf 1 Kedudukan, Tugas, dan Fungsi Pasal 338 ayat (1) Balai Penelitian dan Pengembangan Penerapan Teknologi Jalan dan Jembatan berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Kebijakan dan Penerapan Teknologi. Ayat (2) Balai Penelitian dan Pengembangan Penerapan Teknologi Jalan dan Jembatan dipimpin oleh seorang Kepala.

Pasal 339 Balai Penelitian dan Pengembangan Penerapan Teknologi Jalan dan Jembatan mempunyai tugas melaksanakan penelitian dan pengembangan aspek sosial, ekonomi dan lingkungan serta penerapan teknologi jalan dan jembatan pada Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Pasal 340 Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 339, Balai Penelitian dan Pengembangan Penerapan Teknologi Jalan dan Jembatan menyelenggarakan fungsi: a. penyiapan bahan penyusunan program; b. pelaksanaan penelitian dan pengembangan; c. pemetaan kondisi sosial, ekonomi, lingkungan dalam penerapan teknologi serta analisis kebutuhan teknologi; d. pelaksanaan analisis kebutuhan penerapan teknologi, kelayakan sosial, ekonomi, lingkungan dan perekayasaan serta difusi teknologi; e. pelaksanaan evaluasi dan pelaporan; f. penyusunan rekomendasi; g. penerapan sistem manajemen mutu; dan h. penyusunan program dan anggaran, pengelolaan kepegawaian, keuangan, tata persuratan dan tata kearsipan, perlengkapan, pengelolaan barang milik negara, pengelolaan penerimaan negara bukan pajak serta urusan rumah tangga Balai.

Paragraf 2 Susunan Organisasi Pasal 341 Susunan organisasi Balai Penelitian dan Pengembangan Penerapan Teknologi Jalan dan Jembatan, terdiri atas: a. Subbagian Tata Usaha; b. Seksi Dukungan Teknis; c. Seksi Analisis Penerapan; dan d. Kelompok Jabatan Fungsional. Pasal 342 ayat (1) Subbagian Tata Usaha mempunyai tugas melakukan penyusunan program dan anggaran, pengelolaan kepegawaian, keuangan, tata persuratan dan tata kearsipan, perlengkapan, pengelolaan barang milik negara, pengelolaan penerimaan negara bukan pajak, pelaksanaan sistem manajemen mutu, serta urusan rumah tangga Balai.

Paragraf 3 Lokasi dan Wilayah Kerja Pasal 343 Balai Penelitian dan Pengembangan Penerapan Teknologi Jalan dan Jembatan berlokasi di Surabaya, Jawa Timur. Pasal 344 Wilayah kerja Balai Penelitian dan Pengembangan Penerapan Teknologi Jalan dan Jembatan meliputi seluruh wilayah Indonesia.

Bagian Ketiga Balai Uji Coba Sistem Pendidikan dan Pelatihan Jalan dan Pengembangan Infrastruktur Wilayah Paragraf 1 Kedudukan, Tugas, dan Fungsi Pasal 360 ayat (2) Balai Uji Coba Sistem Pendidikan dan Pelatihan Jalan dan Jembatan dipimpin oleh seorang Kepala.



## E. PENUTUP

Dari studi pemetaan kebijakan perhubungan jalan di Indonesia ini menghasilkan berbagai kesimpulan sebagai berikut:

1. Bahwa ternyata kebijakan perhubungan jalan di Indonesia tersebut meliputi berbagai kebijakan tentang Pembinaan oleh Perhubungan, Kebijakan Penyelenggaraan, Kebijakan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kebijakan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas, Kebijakan Pengawasan dan Pemeliharaan Infrastruktur.

2. Studi pemetaan kebijakan perhubungan jalan di Indonesia ini juga menghasilkan temuan bahwa ternyata di Indonesia sudah ada sitematika kebijakan perhubungan jalan yang secara tata urutan perundangan sudah tertib hierarki, di mulai dari kebijakan paling tinggi hingga kebijakan paling rendah yakni teknis di lapangan.

3. Dari studi pemetaan kebijakan perhubungan jalan di Indonesia ini menghasilkan temuan bahwa seluruh produk kebijakan perhubungan jalan tersebut yang ada meliputi a. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; b. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; c. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan; d. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 13 /PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan; e. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor: 20/Prt/M/2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

## DAFTAR PUSTAKA

- Agus Dharma, (2004), *Manajemen Supervisi*. Jakarta: Rajawali Press.
- Barro, Robert J. (1990). *Government spending in a simple model of endogeneous growth*. Journal of Political Economy 98(S5).
- Brantas. (2009). *Dasar-dasar manajemen*. Bandung: Alfabeta.
- Grigg, N. (1988). *Infrastructure Engineering and Management*, John Wiley & Sons.
- Hasibuan, Malayu S.P. (2009). *Manajemen Dasar, Pengertian, Dan Masalah*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Hulten dan Schwab, (2000). *Productivity and efficiency in the US: effects of business cycles and public capital*, Regional Science and Urban Economics: 30, 663–681
- Kodoatie, Robert. J (2005). *Pengantar manajemen infrastruktur*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Mangkoesebroto, Guritno, (1993), *Ekonomi Publik*, Edisi–III, BPFE, Yogyakarta.
- Mankiw, N. Gregory (2003). *Teori Makro Ekonomi*, Edisi Kelima, Terjemahan. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 13 /PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan

- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor: 20/Prt/M/2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.
- Peter Pedroni & David Canning, (2004). *The Effect of Infrastructure on Long Run Economic Growth*, Department of Economics Working Papers, 2004.
- Siagian, Sondang P, (2009). *Administrasi Pembangunan*, Jakarta: Bumi Aksara.
- Silalahi, Ulbert, (2002). *Studi Tentang Ilmu Administrasi*. Bandung. Sinar Baru Algensindo.
- Thomas R. Dye (1992). *Understanding Public Policy*. New Jersey: Englewood. Cliffs.
- Tatom, John A., (1993). *The Spurious Effect of Public Capital Formation on Private Sector Productivity*, Policy Studies Journal, 21: 391-395.
- Todaro, Michael P. dan Stephen C. Smith. (2006). *Pembangunan Ekonomi* (edisi kesembilan, jilid I). Jakarta: Erlangga.
- Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan  
Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan