

ANALISIS LAIK FUNGSI JALAN DALAM MEWUJUDKAN JALAN YANG BERKESELAMATAN

Deddy Riad¹, Renni Anggraini², Sofyan M. Saleh³

¹⁾ Magister Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala
Jl. Tgk. Syeh Abdul Rauf No. 7, Darussalam Banda Aceh 23111

^{2,3)} Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala
Jl. Tgk. Syeh Abdul Rauf No. 7, Darussalam Banda Aceh 23111, email:
renni.anggraini@unsyiah.ac.id², sofyam.saleh@unsyiah.ac.id³

Abstract: Soekarno-Hatta national road is one of the primary artery road that serves as the main axis that connects the center of national activities in the province. As one of the transport infrastructure plays an important role in the daily activities, the way that serves the public interest must be worthy as it relates to guarantee the certainty of safety and security for its users. The purpose of this study is Knowing whether Soekarno-Hatta Road has qualified Roadworthy so that it meets the technical requirements feasibility to provide safety for its users and to determine the category of Roadworthy. The methodology of this research was conducted based on the Rules of the Minister of Public Works No. 11 / PRT / M / 2010 on Procedures and Requirements of Roadworthy. From the survey results of the Roadworthy Test was obtained Worthy (LF) on I, II, IV and V of the Segment, while the status of the Worthy with Conditional (LS) was obtained in III and VI of the Segment. Recommendations to roadworthy conditions such as Routine Maintenance while on the Worthy with Conditional was recommended to Rehabilitation Maintenance.

Keywords : Road, Safety, Roadworthy.

Abstrak: Jalan nasional Soekarno-Hatta merupakan salah satu jalan Arteri Primer yang berfungsi sebagai poros utama yang menghubungkan antar pusat kegiatan nasional di Provinsi Aceh. Sebagai salah satu prasarana transportasi yang memegang peranan penting dalam kegiatan sehari-hari, jalan yang melayani kepentingan umum harus laik fungsi karena berkaitan dengan penjaminan kepastian keselamatan dan keamanan bagi penggunanya. Tujuan penelitian ini adalah Mengetahui apakah Jalan Soekarno-Hatta telah memenuhi syarat Laik Fungsi Jalan sehingga memenuhi persyaratan teknis kelaikan untuk memberikan keselamatan bagi penggunanya serta menentukan kategori Laik Fungsi Jalan. Adapun metodologi penelitian ini dilakukan dengan berpedoman kepada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 11/PRT/M/2010 Tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan. Dari hasil survei Uji Laik Fungsi Jalan diperoleh status jalan kategori Laik Fungsi (LF) pada Segmen I, II, IV dan V sedangkan status jalan kategori Laik Fungsi Bersyarat (LS) didapat pada Segmen III dan VI. Rekomendasi terhadap kondisi jalan Laik Fungsi berupa Pemeliharaan Rutin sedangkan pada kondisi jalan yang Laik Fungsi Bersyarat direkomendasikan Pemeliharaan Rehabilitasi.

Kata kunci : Jalan, Keselamatan, Laik Fungsi Jalan.

Keselamatan transportasi merupakan masalah serius yang harus diwujudkan demi memberikan rasa aman bagi penggunanya. Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No: 11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan

Persyaratan Laik Fungsi Jalan Untuk Jalan Umum, dinyatakan bahwa tata cara dan persyaratan laik fungsi jalan (LFJ) disusun dengan tujuan tersedianya jalan yang memenuhi ketentuan keselamatan, kelancaran,

ekonomis dan ramah lingkungan.

Seiring dengan perkembangan zaman, pesatnya pertumbuhan kendaraan bermotor beberapa tahun terakhir ini harus diimbangi dengan pertumbuhan jalan yang dapat memberikan keamanan dan keselamatan bagi pengguna jalan.

Salah satu cara yang digunakan untuk menekan terjadinya risiko kecelakaan di jalan adalah dengan melakukan uji laik fungsi jalan. Oleh karena itu uji laik fungsi jalan sangatlah perlu dilakukan untuk mengetahui apakah Ruas Jalan Soekarno-Hatta telah memenuhi persyaratan Laik Fungsi Jalan dalam segi Teknis Struktur Perkerasan Jalan sehingga terwujudnya tertib penyelenggaraan jalan dan memenuhi ketentuan keselamatan, kelancaran, ekonomis dan ramah lingkungan.

KAJIAN KEPUSTAKAAN

Laik Fungsi Jalan

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 11/PRT/M/2010 menyebutkan bahwa Laik Fungsi Jalan merupakan kondisi suatu ruas jalan yang memenuhi persyaratan teknis kelaikan untuk memberikan keselamatan bagi penggunanya, dan persyaratan administratif yang memberikan kepastian hukum bagi penyelenggara jalan dan pengguna jalan, sehingga jalan tersebut dapat dioperasikan untuk umum. Hasil yang diperoleh setelah dilakukan Uji Laik Fungsi Jalan (ULFJ) adalah berupa Sertifikat Laik Fungsi Jalan yang berupa dokumen tertulis mengenai status kelaikan fungsi suatu ruas jalan, diberikan oleh penyelenggara jalan sesuai dengan status jalannya. Status kelaikan jalan tersebut antara

lain, Laik Fungsi (L), Laik Fungsi Bersyarat dengan rekomendasi (LS) dan Tidak Laik Fungsi (T).

Persyaratan Laik Fungsi Jalan

Suatu ruas jalan dikatakan laik fungsi jika memenuhi persyaratan teknis dan administrasi jalan. Laik fungsi ini menjadi syarat untuk beroperasinya jalan tersebut. LFJ yang dimaksudkan adalah untuk memberikan keselamatan bagi pemakai jalan dari aspek prasarana (Anonim, 2010).

Persyaratan ULFJ berdasarkan Anonim (2010) adalah sebagai berikut :

1. Persyaratan Teknis LFJ

Suatu ruas jalan umum dinyatakan laik fungsi secara teknis (mengacu kepada Persyaratan Teknis Jalan Permen PU No.19/2011) apabila memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Teknis geometrik jalan;
- b. Teknis struktur perkerasan jalan;
- c. Teknis struktur bangunan pelengkap jalan;
- d. Teknis pemanfaatan bagian-bagian jalan;
- e. Teknis penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang mewujudkan petunjuk, perintah, dan larangan dalam berlalu lintas;
- f. Teknis perlengkapan jalan yang terkait langsung dengan pengguna jalan, seperti marka, rambu, separator, pulau jalan, trotoar, APILL dan fasilitas pendukung lalu lintas dan angkutan jalan;
- g. Teknis perlengkapan jalan yang tidak terkait langsung dengan pengguna jalan, seperti patok pengarah, patok kilometer

dan hektometer, patok Rumija, patok batas seksi, pagar jalan, tempat istirahat, dan fasilitas perlengkapan keamanan bagi pengguna jalan.

2. Persyaratan Administrasi LFJ

Persyaratan administrasi LFJ meliputi pemenuhan kelengkapan dokumen-dokumen jalan yang terdiri atas:

- a. dokumen penetapan petunjuk, perintah, dan larangan dalam pengaturan lalu lintas bagi semua perlengkapan jalan;
- b. dokumen penetapan status jalan;
- c. dokumen penetapan kelas jalan;
- d. dokumen penetapan kepemilikan tanah Rumija;
- e. dokumen penetapan lebar jalan; dan
- f. dokumen Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) atau dokumen lingkungan lainnya.

Kategori Laik Fungsi Jalan

Menurut Anonim (2010), kategori LFJ terbagi menjadi 3 (tiga), yaitu :

1. Kategori Laik Fungsi (L)

Kondisi suatu ruas jalan, baik jalan baru maupun jalan yang sudah dioperasikan sebelum ditetapkannya Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 11/PRT/M/2010, yang memenuhi semua persyaratan teknis dan memiliki semua persyaratan administratif sehingga laik untuk dioperasikan kepada umum. Kategori ini berlaku sampai suatu keadaan dimana jalan tersebut dipandang perlu untuk dievaluasi kembali, tetapi tidak lebih dari 10 (sepuluh) tahun. Suatu ruas jalan dapat diusulkan untuk diuji dan dievaluasi kembali kurang dari 10 tahun jika dipandang perlu oleh

Penyelenggara Jalan karena pada ruas jalan tersebut telah terjadi perubahan signifikan yang dapat mempengaruhi kondisi lalu lintas dan keselamatan pengguna jalan seperti perubahan geometrik jalan, penambahan lajur, perubahan fungsi jalan, perubahan status jalan, perubahan kelas jalan, perubahan Lalu lintas Harian Rata-rata Tahunan (LHRT) yang signifikan sehingga spesifikasi prasarana jalannya ikut berubah.

2. Kategori Laik Fungsi Bersyarat (LS)

Kategori laik fungsi bersyarat adalah kondisi suatu ruas jalan yang memenuhi sebagian persyaratan teknis LFJ tetapi masih mampu memberikan keselamatan bagi pengguna jalan dan/atau memiliki paling tidak dokumen penetapan status jalan. Kemampuan ruas jalan memberikan keselamatan bagi pengguna jalan diartikan bahwa kondisi ruas jalan tidak berpotensi mencelakakan pengguna jalan, tidak berpotensi untuk terjadinya tabrakan tunggal atau tabrakan depan-depan atau tabrakan depan-belakang. Kategori LS dibagi menjadi dua dengan kode sebagai berikut:

- Lt : kondisi LS tanpa perbaikan teknis tetapi persyaratan teknis diturunkan kepada tingkat yang masih memenuhi persyaratan keselamatan. Hal ini dapat diterapkan bila dalam pemenuhan persyaratan teknis sulit dicapai karena suatu alasan yang sulit dihindarkan, baik untuk seluruh maupun untuk sebagian ruas jalan. Untuk perencanaan jalan baru, hal ini dapat diusulkan bila lebar jalan yang tidak cukup karena terdapat masalah pembebasan lahan dikarenakan daerah sekitar jalan adalah

daerah yang dilestarikan atau merupakan daerah konservasi. Khusus untuk ruas jalan eksisting, kategori laik yang persyaratannya teknisnya diturunkan (Lt) dapat diusulkan bila ruas jalan yang ada masih cukup baik melayani kebutuhan lalu lintas sekalipun lebar lajur lalu lintas eksisting tidak memenuhi (lebih kecil) dari persyaratan lebar yang tercantum pada spesifikasi teknik. Kondisi Lt dapat dipertahankan selama LHRT, komposisi lalu lintas, muatan sumbu terberat, dan dimensi kendaraan yang dilayani dalam kaitannya dengan kelas jalan adalah tetap sama dengan pada saat penilaian kelaikan jalan dilakukan. Usulan persyaratan teknis yang diturunkan harus mendapat persetujuan dari Penyelenggara Jalan.

- Ls : kondisi LS dengan perbaikan teknis berdasarkan rekomendasi oleh Tim Uji Laik Fungsi Jalan (ULFJ) agar memenuhi standar teknis. Hal ini berarti dapat diberikan kategori Ls jika ruas jalan dapat diperbaiki sehingga rekomendasinya adalah perbaikan untuk mencapai kategori Laik Fungsi (L). Kategori Ls pada jalan baru menyatakan bahwa ruas jalan tersebut laik untuk dioperasikan kepada umum setelah dilakukan perbaikan teknis dalam waktu sesuai rekomendasi dari Tim ULFJ. Sedangkan kategori Ls pada jalan yang sudah dioperasikan (eksisting) menyatakan bahwa ruas jalan tersebut laik untuk dioperasikan kepada umum bersamaan dengan perbaikan teknis dalam waktu sesuai rekomendasi dari Tim ULFJ.

3. Kategori Tidak Laik Fungsi (T)

Kategori T adalah kondisi suatu ruas jalan yang sebagian komponen jalannya tidak memenuhi persyaratan teknis sehingga ruas jalan tersebut tidak mampu memberikan keselamatan bagi pengguna jalan, dan/atau tidak memiliki dokumen jalan sama sekali. Ruas jalan yang berkategori T dilarang dioperasikan untuk umum. Ketidaklaikan fungsi suatu ruas jalan berlaku sampai jalan tersebut diperbaiki dan dievaluasi kembali kelaikannya.

Jalan berkeselamatan merupakan jalan yang memberi jaminan keselamatan bagi pengguna jalan. Mulyono (2013) menjelaskan kriteria jalan berkeselamatan konsekuensi terhadap pemberlakuan undang-undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009, meliputi 3 (tiga) jenis jalan berkeselamatan, yaitu :

1. *Forgiving Road* : jalan sangat sayang melindungi jiwa pengguna ketika pengguna lengah atau lalai dan melanggar aturan saat melintasi jalan.
2. *Self Explaining Road* : jalan harus mampu menjelaskan secara informative kepada pengguna jalan ketika pengguna mulai ragu melintasi jalan.
3. *Self Regulating Road* : jalan harus mampu memenuhi standar teknis agar tidak terjadi defisiensi keselamatan bagi pengguna.

Clara (2013) mengatakan bahwa prosedur uji laik fungsi jalan yang dilakukan di Indonesia saat ini masih perlu disesuaikan untuk dapat menghasilkan jalan yang berkeselamatan.

Djalante (2013) menemukan bahwa

faktor utama terjadinya kecelakaan pada simpang tersebut disebabkan oleh kerusakan perkerasan jalan dan management dan rekayasa lalu lintas yang kurang baik.

Uji Laik Fungsi Teknis Struktur Perkerasan Jalan

Uji Laik Fungsi Teknis Struktur Perkerasan Jalan terdiri atas 3 (tiga) komponen, yaitu :

1. jenis perkerasan jalan

Pada komponen ini fokus-fokus pemeriksaan berupa kesesuaian struktur perkerasan jalan dengan lalu-lintas yang dilayani, kelas fungsi jalan dan kelas pengguna jalan. Menurut Anonim (2011)^b, jenis perkerasan jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan ditunjukkan pada Tabel 1.

Tabel 1. Jenis Perkerasan Jalan Berdasarkan Spesifikasi Penyediaan Prasarana Jalan

Spesifikasi Penyediaan Prasarana Jalan	Jenis Perkerasan	Fungsi Jalan
Jalan Bebas Hambatan	Berpenutup Aspal/Beton	Arteri, Kolektor
Jalan Raya	Berpenutup Aspal/Beton	Arteri, Kolektor, Lokal
Jalan Sedang	Berpenutup Aspal/Beton	Arteri, Kolektor, Lokal
Jalan Kecil	Berpenutup Aspal/Beton	Lokal, Lingkungan

Sumber : Anonim (2011)

2. kondisi perkerasan jalan

Pengujian komponen kondisi perkerasan jalan ini meliputi kerataan jalan yang akan diuji menggunakan metode RCI untuk mendapatkan nilai IRI, intensitas lubang, intensitas retak, kedalaman alur, intensitas alur,

tekstur perkerasan jalan, aspal yang meleleh.

3. kekuatan konstruksi jalan

Kekuatan konstruksi jalan akan melakukan fokus pemeriksaan berupa perlu/tidak pemeriksaan lebih lanjut (lendutan, jenis perkerasan, dan lain lain), kekuatan konstruksi, drainase permukaan perkerasan jalan, dan bahan perkerasan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan dengan berjalan kaki oleh tim peneliti yang dibantu oleh 3 orang tenaga pengukuran. Survei dilakukan mulai tanggal 30 Januari 2016 sampai dengan 04 Februari 2016.

Lokasi Penelitian

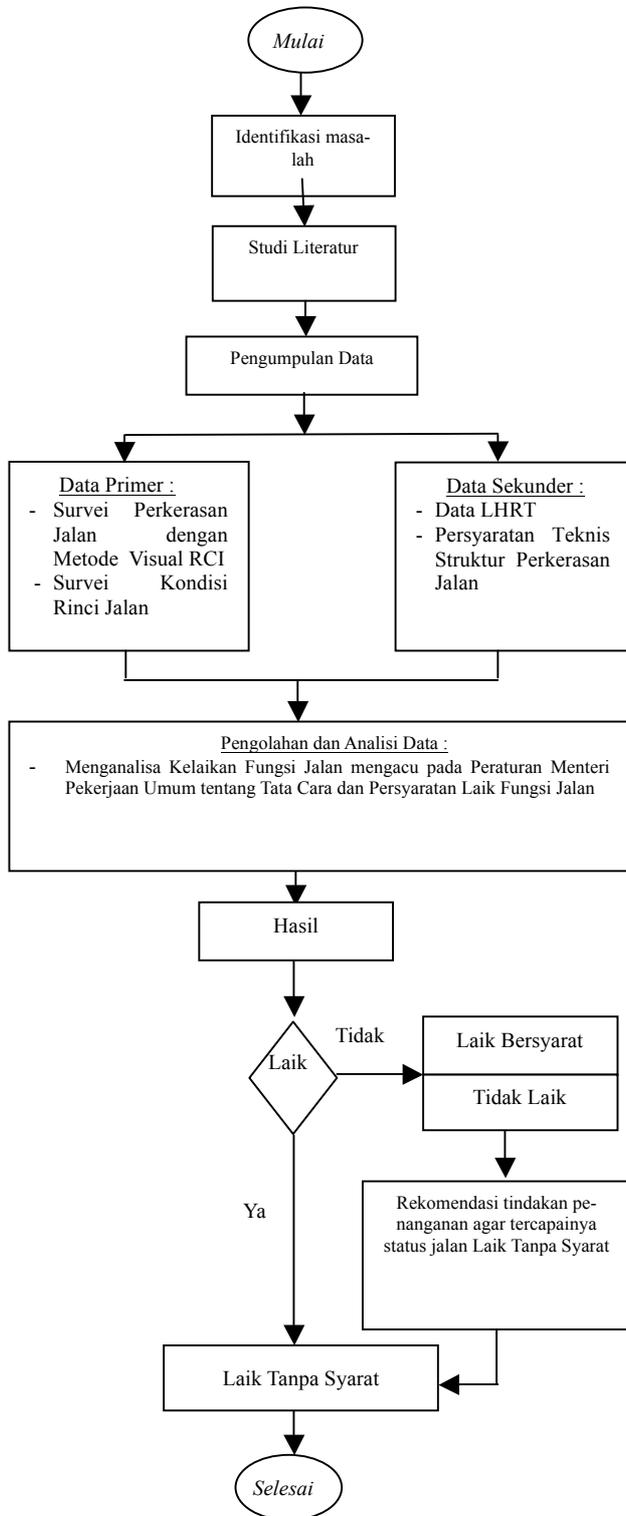
Lokasi penelitian dilakukan pada 2 ruas jalan nasional Provinsi Aceh yaitu Ruas Jalan Elak 1 (Soekarno-Hatta) dan Ruas Jalan Elak 2 (Soekarno-Hatta).

Jalan Soekarno – Hatta menurut statusnya diklasifikasikan sebagai Jalan Nasional dengan panjang total 7,6 Km, dimana terdiri dari dua jalur dengan pemisah median. Ruas ini terbagi menjadi dua bagian yaitu jalan Elak I dan jalan Elak II. Jalan Elak I dari Sp. 4 Dodik (STA. 0+000) s/d akhir oprit Jembatan Keutapang (STA. 1+400) dengan panjang 1,4 km. Jalan Elak II dari akhir oprit Jembatan Keutapang (STA. 1+400) s/d Bundaran Lambaro (STA. 7+600) dengan panjang 6,2 Km.

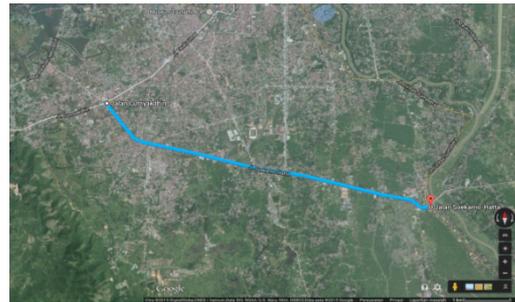
Lokasi kegiatan penelitian pada jalan Elak Soekarno-Hatta ditunjukkan pada Gambar 2.

Bagan Alir Penelitian

Bagan alir penelitian dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Bagan Alir Penelitian



Gambar 2. Peta Lokasi Penelitian

Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang dilakukan untuk memenuhi kebutuhan data dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Untuk data primer metode pengambilan data berupa survei lapangan. Pengambilan data ini dilakukan dengan cara membagi ruas jalan menjadi beberapa segmen, kemudian mengamati kelaikan teknis fungsi jalan dengan menggunakan form uji laik fungsi jalan berdasarkan parameter perencanaan Peraturan Menteri Nomor: 11/PR/M/2010 Tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan, Panduan Teknis Pelaksanaan Laik Fungsi Jalan Tahun 2012 dan Petunjuk Pelaksanaan Kelaikan Fungsi Jalan Nomor:09/P/BM/2014 oleh Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum.

Untuk data sekunder berupa data berupa data Lalu Lintas Harian Rata-rata Tahunan (LHRT) yang diperoleh dari SNVT P2JN Provinsi Aceh tahun 2014.

Metode Pengolahan Data

Pengolahan data dilakukan dengan menggunakan formulir uji laik fungsi jalan. Pengolahan data ini dilakukan untuk memperoleh penilaian penentuan kelayakan suatu objek yang ditinjau berdasarkan

Petunjuk Pelaksanaan Kelaikan Fungsi Jalan no. 09/P/BM/2014 yaitu dengan memberikan penilaian Laik Fungsi, Laik Bersyarat dan Tidak Laik Fungsi. Adapun urutan pengolahan data ULFJ sebagai berikut:

1. Jenis Perkerasan Jalan

Penentuan jenis perkerasan jalan pengujianannya didasarkan pada kesesuaian struktur perkerasan jalan dengan lalu lintas yang dilayani, kelas fungsi jalan, dan kelas pengguna jalan.

2. Kondisi Perkerasan jalan

Pengamatan dan pengukuran kondisi perkerasan jalan dilakukan sesuai dengan pengujian yang berpedoman pada formulir A.2 survei Uji laik Fungsi Jalan untuk Teknis Struktur Perkerasan Jalan.

3. Kekuatan Kontruksi Jalan

Pengamatan visual terhadap komponen-komponen yang menjadi objek penilaian kekuatan konstruksi jalan dilakukan sesuai dengan pengujian yang berpedoman pada formulir A.2 survei Uji laik Fungsi Jalan untuk Teknis Struktur Perkerasan Jalan.

Metode Analisis Data

Hasil pengolahan data selanjutnya dipergunakan dalam penganalisaan data, adapun analisa data dapat di uraikan sebagai berikut :

1. Jenis Perkerasan Jalan

Pengujian Laik Fungsi Jalan terhadap jenis perkerasan jalan antara lain kesesuaian struktur perkerasan jalan untuk penetapan kategori kelaikan sebagai berikut:

- Jika struktur perkerasan jalan berupa beton aspal atau perkerasan beraspal dengan lalu lintas yang dilayani dan kelas fungsi jalan (pengguna jalan) sesuai maka dikategorikan Laik Fungsi (L).
 - Jika struktur perkerasan jalan tidak memenuhi kriteria baik seluruhnya maupun sebagian, tetapi tetap berkeselamatan bagi pengguna jalan maka dikategorikan Laik Bersyarat (LS).
 - Jika struktur perkerasan jalan bukan berupa beton aspal atau perkerasan beraspal dengan lalu lintas yang dilayani dan kelas fungsi jalan (pengguna jalan) tidak sesuai maka dikategorikan Tidak Laik Fungsi (T).
2. Kondisi Perkerasan Jalan
- Pengujian kondisi perkerasan jalan mengacu kepada tabel penentuan kondisi ruas jalan berdasarkan nilai RCI, IRI dan LHRT. Penentuan Kondisi Ruas Jalan (B, S, RR, RB), dapat ditetapkan kategori kelaikan sebagai berikut:
- Jika kondisi ruas jalan berdasarkan IRI dan RCI tergolong kondisi B (Baik) dan kondisi S (Sedang), maka ruas tersebut dikategorikan Laik Fungsi (L).
 - Jika kondisi ruas jalan berdasarkan IRI dan RCI tergolong kondisi RR (Rusak Ringan) tetapi tetap berkeselamatan bagi pengguna jalan, maka ruas tersebut dikategorikan Laik Bersyarat (LS).
 - Jika kondisi ruas jalan berdasarkan IRI

dan RCI tergolong kondisi RB (Rusak Berat) sehingga tidak berkeselamatan bagi pengguna jalan, maka ruas tersebut dikategorikan Tidak Laik (T).

3. Kekuatan Konstruksi jalan

Konstruksi jalan harus mampu mengalirkan air permukaan. Drainase permukaan harus berfungsi dan mampu mengendalikan limpasan air hujan. Bahan perkerasan harus mampu mendukung lalu lintas sesuai dengan volume lalu lintas dan komposisi kendaraan yang dilayani. Penetapan kategori kelaikan sebagai berikut:

- Jika berdasarkan pengamatan visual dan analisis data dinilai bahwa pada konstruksi jalan tidak terdapat lendutan/cekungan yang melampaui kriteria (dan dipastikan lendutan tidak berkembang) serta konstruksi jalan mampu mengalirkan air (drainase permukaan perkerasan jalan mampu mengendalikan limpasan air hujan), maka ruas tersebut dapat dikategorikan Laik Fungsi (L).
- Jika berdasarkan pengamatan visual dan analisis data dinilai bahwa pada konstruksi jalan terdapat lendutan/cekungan dan konstruksi jalan tidak mampu mengalirkan air namun dinilai jalan tersebut masih berkeselamatan jika diberi rekomendasi penanganannya, maka ruas tersebut dapat dikategorikan Laik Bersyarat (LS).
- Jika berdasarkan pengamatan visual

dan analisis data dinilai bahwa pada konstruksi jalan terdapat lendutan/cekungan dan konstruksi jalan tidak mampu mengalirkan air dan dinilai jalan tersebut tidak berkeselamatan, maka ruas tersebut dapat dikategorikan Tidak Laik (T).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Status kelaikan jalan dinilai terhadap masing-masing segmen apakah Laik (L), Laik Bersyarat (LS) atau Tidak Laik (T). Pembagian segmen dilakukan berdasarkan kesamaan kondisi perkerasan. Hasil status Kelaikan Jalan dan Rekomendasi Penanganan untuk uji laik fungsi jalan yang telah dibagi menjadi 6 (enam) segmen adalah sebagai berikut:

1. Segmen I Sta. 00+000 s/d 1+400

Hasil status kelaikan Segmen I Sta. 00+000 s/d 1+400 termasuk kategori Laik Fungsi (L) dengan rekomendasi yang diberikan adalah pemeliharaan rutin

2. Segmen II Sta. 1+400 s/d 2+400

Hasil status kelaikan Segmen I Sta. 1+400 s/d 2+400 termasuk kategori Laik Fungsi (L) dengan rekomendasi yang diberikan adalah pemeliharaan rutin

3. Segmen III Sta. 2+400 s/d 3+200

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Segmen III Sta. 2+400 s/d 3+200 termasuk kategori Laik Fungsi Bersyarat (LS) yang disebabkan komponen struktur perkerasan jalan banyak terdapat keretakan dan lubang. Rekomendasi yang diberikan adalah pemeliharaan rehabilitasi.

4. Segmen IV Sta. 3+200 s/d 4+400

Hasil status kelaikan Segmen IV Sta. 3+200 s/d 4+400 termasuk kategori Laik Fungsi (L) dengan rekomendasi yang diberikan adalah pemeliharaan rutin.

5. Segmen V Sta. 4+400 s/d 5+600

Hasil status kelaikan Segmen V Sta. 4+400 s/d 5+600 termasuk kategori Laik Fungsi (L) dengan rekomendasi yang diberikan adalah pemeliharaan rutin.

6. Segmen VI Sta. 5+600 s/d 7+600

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Segmen VI Sta. 5+600 s/d 7+600 termasuk kategori Laik Fungsi Bersyarat (LS) yang disebabkan komponen struktur perkerasan jalan banyak terdapat keretakan, lubang dan pelepasan butiran. Rekomendasi yang diberikan adalah pemeliharaan rehabilitasi.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan dari hasil analisis dan pembahasan maka dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Berdasarkan hasil ULFJ pada Jalan Elak Soekarno-Hatta dapat disimpulkan bahwa kondisi jalan berstatus Laik terdapat pada segmen I, II, IV, dan V. Sedangkan pada segmen III dan VI diperoleh kondisi jalan yang berstatus Tidak Laik.
2. Ruas jalan Elak Soekarno-Hatta yang menjadi studi kasus penelitian ini dikategorikan Laik Fungsi Bersyarat (LS), yang artinya jalan tersebut memenuhi sebagian persyaratan teknis laik fungsi jalan tetapi mampu memberikan

keselamatan bagi pengguna jalan sehingga laik untuk dioperasikan kepada umum namun harus dilakukan perbaikan teknis sesuai dengan rekomendasi yang diberikan.

3. Rekomendasi terhadap kondisi jalan Laik Fungsi berupa Pemeliharaan Rutin sedangkan pada kondisi jalan yang Laik Fungsi Bersyarat direkomendasikan Pemeliharaan Rehabilitasi.

Saran

1. Pemerintah khususnya Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PU-PERA) agar dapat membuat kebijakan ULFJ yang lebih mendetail termasuk batasan parameter yang berupa angka untuk menentukan kondisi jalan laik, laik bersyarat atau tidak laik sehingga akan memudahkan surveyor dalam melakukan Survei ULFJ dan memperoleh hasil survei yang akurat, terarah dan terukur.
2. Perlu dilakukan uji laik fungsi pada semua jalan provinsi Aceh dalam rangka mewujudkan jalan berkeselamatan, lancar, ekonomis dan ramah lingkungan.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, (2010), Peraturan Menteri No. 11 Tahun 2010 Tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan.
- Anonim, (2011), Permen PU No. 19 Tahun 2011 Tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan.
- Anonim, (2012), Panduan Teknis Pelaksanaan Laik Fungsi Jalan, Direktorat Jenderal Bina Marga

Kementerian Pekerjaan Umum,
Jakarta.

Anonim, (2014), Petunjuk Pelaksanaan
Kelaikan Fungsi Jalan, Direktorat
Jenderal Bina Marga Kementerian
Pekerjaan Umum, Jakarta.

Clara, (2013), Kajian Laik Fungsi Jalan
dan Audit Keselamatan Jalan pada
Jalan Nasional (Studi Kasus Jalan
Nasional Bts. Kota Cilegon-
Pasauran), Tesis, Institut Teknologi
Bandung, Bandung.

Djalante, (2013), Upaya Penanggulangan
Lokasi Rawan Kecelakaan
Berdasarkan Standar Teknis
Pelaksanaan Laik Fungsi Jalan
(Studi Kasus Jl. A. Yani-Budi
Utomo-Jl. M.T.Haryono), Jurnal
Stabilitas Volume 1, No.03, Oktober
2013.

Mulyono, (2013), Tuntutan Jalan
Berkeselamatan Dan Berkepastian
Hukum Untuk Mendukung Kelaikan
Fungsi Jalan Daerah, Direktorat
Jenderal Bina Marga Kementerian
Pekerjaan Umum, Jakarta.