



**GUBERNUR DAERAH KHUSUS  
IBUKOTA JAKARTA**

**PERATURAN GUBERNUR DAERAH KHUSUS  
IBUKOTA JAKARTA**

**NOMOR 58 TAHUN 2022**

**TENTANG**

**PEMBANGUNAN DAN PENINGKATAN KUALITAS  
*COMPLETE STREET* SECARA TERPADU**

**DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA**

**GUBERNUR DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA,**

- Menimbang : a. bahwa untuk mewujudkan sistem dan jaringan transportasi darat yang efisien, terpadu, dan menyeluruh berdasarkan Pasal 22 ayat (2) Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030, ditetapkan target 60% (enam puluh persen) perjalanan penduduk menggunakan angkutan umum dan meningkatnya kecepatan rata-rata jaringan jalan minimum 35 km/jam;
- b. bahwa untuk mendorong masyarakat menggunakan angkutan umum perlu menyiapkan prasarana pendukung bagi pejalan kaki, termasuk pejalan kaki berkebutuhan khusus dalam mengakses angkutan umum, berupa pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* secara terpadu khususnya pada lokasi yang terintegrasi dengan angkutan umum atau angkutan massal;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Gubernur tentang Pembangunan dan Peningkatan Kualitas *Complete Street* Secara Terpadu;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 93, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4744);
2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);

3. Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030 (Lembaran Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2012 Nomor 1, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 30);
4. Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi (Lembaran Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2014 Nomor 104, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 1008);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN GUBERNUR TENTANG PEMBANGUNAN DAN PENINGKATAN KUALITAS *COMPLETE STREET* SECARA TERPADU.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Gubernur ini yang dimaksud dengan:

1. *Complete Street* adalah jalan yang alokasi ruang dan desainnya dapat mengakomodir kebutuhan mobilitas dan aktivitas seluruh pengguna jalan secara inklusif baik pejalan kaki, pesepeda, pengguna transportasi umum, dan pengguna kendaraan pribadi, termasuk pengguna jalan dari berbagai kelompok umur, gender perempuan, berkebutuhan khusus, serta pengembangannya terintegrasi dengan pembangunan prasarana, sarana, dan utilitas umum lainnya disesuaikan dengan karakteristik/konteks penataan kawasan yang dikembangkan.
2. Pejalan Kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang milik jalan.
3. Trotoar adalah jalur Pejalan Kaki yang umumnya sejajar dengan sumbu jalan dan lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan untuk menjamin keselamatan Pejalan Kaki yang bersangkutan.
4. Drainase adalah sistem jaringan dan distribusi drainase suatu lingkungan yang berfungsi sebagai pematas bagi lingkungan, yang terintegrasi dengan sistem jaringan drainase makro dari wilayah regional yang lebih luas.
5. Jaringan Utilitas adalah jaringan pendukung utilitas yang terletak di bawah permukaan tanah, termasuk di dalam laut dalam bentuk kabel atau pipa.
6. Jalur Pemandu adalah jalur yang memandu penyandang cacat untuk berjalan dengan memanfaatkan tekstur ubin pengarah dan ubin peringatan.
7. Jalur Hijau adalah jalur penempatan tanaman serta elemen lanskap lainnya yang terletak di dalam ruang milik jalan maupun di dalam ruang pengawasan jalan.

8. Bangunan Pelengkap adalah infrastruktur pelengkap jalan yang dapat berupa jembatan, terowongan, ponton, lintas atas, lintas bawah, tempat parkir, gorong-gorong, tembok penahan, dan saluran tepi jalan.
9. Perabot Jalan adalah salah satu sarana pendukung jalur Pejalan Kaki yang penyediaannya disesuaikan dengan fungsi kawasan berupa penerangan jalan dan Pejalan Kaki, tempat sampah, kios/kegiatan komersial, halte, tempat duduk, penanda/papan informasi, *wayfinding*, *buffer* tanaman/peneduh, pagar pengaman, *bollard* dan lain-lain.
10. Penyeberangan adalah fasilitas yang menghubungkan antar ruang Pejalan Kaki yang berseberangan baik sebidang, atas atau bawah.
11. Jalur Sepeda adalah jalur yang diperuntukan bagi pesepeda yang dapat dipisahkan dari kendaraan bermotor dengan pemisah berupa *separator*, *kereb*, dan/atau marka.
12. Peta Informasi adalah peta yang diterbitkan oleh Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta yang menginformasikan rencana kota berdasarkan rencana detail tata ruang dan tidak menunjukkan hak atas tanah.
13. Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta yang selanjutnya disebut Pemerintah Provinsi DKI Jakarta adalah Gubernur dan Perangkat Daerah Provinsi DKI Jakarta sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah.
14. Perangkat Daerah adalah Perangkat Daerah Provinsi DKI Jakarta.
15. Unit Kerja pada Perangkat Daerah adalah unit kerja atau subordinat Perangkat Daerah.
16. Dinas Bina Marga adalah Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta.
17. Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan adalah Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan Provinsi DKI Jakarta.
18. Dinas Perhubungan adalah Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta.
19. Dinas Pertamanan dan Hutan Kota adalah Dinas Pertamanan dan Hutan Provinsi DKI Jakarta.
20. Dinas Sumber Daya Air adalah Dinas Sumber Daya Air Provinsi DKI Jakarta.
21. Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu yang selanjutnya disingkat DPMPSTP adalah Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Provinsi DKI Jakarta.
22. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah yang selanjutnya disebut Bappeda adalah Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi DKI Jakarta.
23. Walikota adalah Walikota Kota Administrasi.

## BAB II

## ARAH KEBIJAKAN

## Pasal 2

- (1) Pengembangan jalan secara lengkap dengan konsep *Complete Street* dilaksanakan dengan mengalokasikan ruang jalan secara proporsional dan mengimplementasikan desain yang dapat mengakomodir dan memudahkan pemenuhan kebutuhan mobilitas dan aktivitas seluruh pengguna jalan secara inklusif.
- (2) Pengembangan jalan secara lengkap sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memberikan prioritas kepada Pejalan Kaki, pesepeda, dan pengguna transportasi umum serta tetap memperhatikan kebutuhan pengguna jalan yang berasal dari berbagai kelompok umur, gender perempuan, dan berkebutuhan khusus.
- (3) Pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* dilakukan secara terpadu dan terintegrasi dengan penataan Drainase jalan, penataan Jaringan Utilitas secara komprehensif disesuaikan dengan karakteristik/konteks penataan Kawasan yang dikembangkan.
- (4) Pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* secara terpadu dilakukan dengan menggunakan konsep penataan secara lengkap pada seluruh bagian jalan yang terdiri atas:
  - a. aspek penataan fisik; dan
  - b. aspek penataan non-fisik dan partisipasi masyarakat.
- (5) Aspek penataan fisik sebagaimana dimaksud pada ayat (4) huruf a, meliputi:
  - a. Trotoar;
  - b. Jalur Sepeda;
  - c. jalan;
  - d. Jalur Pemandu
  - e. Drainase;
  - f. Jaringan Utilitas;
  - g. fasilitas Jalur Hijau/ *aminities/buffer* Tanaman;
  - h. Bangunan Pelengkap;
  - i. marka;
  - j. Perabot Jalan;
  - k. Penyeberangan; dan
  - l. penyediaan parkir.
- (6) Aspek penataan non-fisik dan partisipasi masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (4) huruf b meliputi:
  - a. pengembangan kegiatan sosial, kebudayaan, pariwisata, dan/atau ruang publik lainnya; dan

- b. peningkatan peran serta masyarakat dalam perencanaan, pembangunan, dan pemanfaatan/pemeliharaan *Complete Street*.

### BAB III

#### PRINSIP PENGEMBANGAN DAN PERANCANGAN

##### Pasal 3

- (1) Pengembangan *Complete Street* mendukung percepatan perwujudan rencana tata ruang dan sistem transportasi makro Jakarta serta dapat diimplementasikan pada jaringan jalan umum yang memiliki fungsi arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan.
- (2) Pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* dilaksanakan melalui penyesuaian ruang jalan (*right-sizing*) dan konsistensi lajur yang dimensi dan geometrinya tetap memperhatikan ketentuan rencana tata ruang, standar teknis, karakteristik kawasan, kebutuhan pengguna jalan, dan ketersediaan ruang pada ruas jalan tersebut.
- (3) Pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* dilakukan dengan mempertimbangkan aspek kepekaan/karakteristik Pejalan Kaki, karakteristik lingkungan, karakteristik kawasan (*local context*), pemanfaatan/penggunaan lahan di sekitarnya, dan faktor estetika sehingga dapat meningkatkan kualitas dan kelayakan hidup warga yang tinggal di daerah tersebut.
- (4) Ruang jalan yang tersedia didesain untuk dapat mengakomodir secara inklusif kebutuhan, keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan kemudahan mobilitas dan aktivitas seluruh pengguna jalan, termasuk pengguna jalan yang berasal dari berbagai kelompok umur, gender perempuan, dan berkebutuhan khusus.
- (5) Pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* dan kelengkapannya terintegrasi dengan penataan Jaringan Utilitas, penataan Drainase jalan, perlindungan lingkungan, dan penataan kawasan secara komprehensif disesuaikan dengan konteks karakteristik kawasan yang dikembangkan.
- (6) Pada ruas jalan yang ketersediaan ruangnya terbatas dapat dilakukan rekayasa teknis dan penyesuaian desain dengan justifikasi teknis yang memadai dan tetap memprioritaskan kebutuhan lebar minimum untuk Pejalan Kaki.
- (7) Penyediaan alokasi ruang untuk aktivitas khusus dapat diterapkan pada Trotoar yang memiliki dimensi dan lebar lebih dari standar dengan syarat tidak mengganggu fungsi utama Trotoar.
- (8) Kriteria, desain, dan spesifikasi teknis pengembangan *Complete Street* serta teknik perancangannya mengacu pada pedoman kriteria teknis pengembangan *Complete Street* sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Gubernur ini.

## BAB IV

## KRITERIA PENENTUAN LOKASI

## Pasal 4

Walikota, Dinas Bina Marga, dan/atau pihak terkait lainnya melakukan sosialisasi dan/atau konsultasi publik kepada masyarakat guna mendapatkan masukan dan mengakomodir kebutuhan masyarakat sebelum menentukan lokasi pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street*.

## Pasal 5

Penentuan lokasi prioritas pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* secara terpadu dilaksanakan dengan memperhatikan kriteria sebagai berikut:

- a. sesuai dengan peta rencana prasarana pergerakan dalam ketentuan yang mengatur mengenai rencana detail tata ruang dan peraturan zonasi, rencana pengembangan transportasi, serta rencana induk jalur Pejalan Kaki;
- b. berada pada lokasi yang mendukung pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah, pusat kegiatan lokal, dan/atau pusat pelayanan ekonomi, sosial, budaya skala nasional, skala provinsi, maupun skala kota;
- c. berada pada lokasi yang sesuai dengan Panduan Rancang Kota serta mendukung pengembangan Kawasan *Transit Oriented Development* (TOD), kawasan khusus, dan/atau kawasan strategis kepentingan ekonomi, sosial, dan budaya;
- d. terintegrasi dengan rencana pengembangan angkutan umum atau angkutan massal serta lokasi perpindahan antar moda;
- e. berada pada lokasi yang diprioritaskan untuk dilakukan peremajaan kota (*urban revitalization*) berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) dan/atau kegiatan strategis daerah;
- f. berada pada lokasi dengan kepadatan penduduk tinggi pada area yang dikembangkan secara kompak dan vertikal;
- g. tingkat pengguna Pejalan Kaki yang tinggi dan/atau direncanakan didorong menjadi tinggi;
- h. lokasi yang didorong diberlakukan pembatasan kecepatan kendaraan dan/atau pengurangan emisi kendaraan (*Low Emission Zone/LEZ*); dan
- i. ketersediaan tanah, kepemilikan tanah, penguasaan tanah, dan potensi perolehan tanah baik melalui pembebasan tanah atau pemenuhan izin pemanfaatan ruang.

## Pasal 6

Penentuan lokasi kegiatan pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* secara terpadu diakomodasi dalam rencana induk (*master plan*) jalur Pejalan Kaki dan/atau dokumen perencanaan lainnya.

## BAB V

## PENYELENGGARAAN KEGIATAN

## Bagian Kesatu

## Umum

## Pasal 7

- (1) Penyelenggaraan kegiatan pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* secara terpadu dilaksanakan oleh Dinas Bina Marga serta dapat bekerja sama dan/atau berkolaborasi dengan pemangku kepentingan lainnya.
- (2) Penyelenggaraan kegiatan pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* secara terpadu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi aspek perencanaan, pelaksanaan pembangunan, pemanfaatan, dan pemeliharaan.

## Bagian Kedua

## Perencanaan

## Pasal 8

- (1) Perencanaan pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* secara terpadu dilaksanakan melalui penyusunan rencana kegiatan.
- (2) Rencana kegiatan pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* secara terpadu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun oleh Dinas Bina Marga dan/atau pihak terkait yang akan melaksanakan perencanaan pembangunan *Complete Street* dengan memperhatikan rekomendasi teknis dari Perangkat Daerah/Unit Kerja pada Perangkat Daerah.
- (3) Rencana kegiatan pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* secara terpadu sebagaimana dimaksud pada ayat (2) mengakomodir prinsip pengembangan dan perancangan *Complete Street*.
- (4) Rencana kegiatan pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* secara terpadu sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dituangkan dalam *detail engineering design* dan/atau dokumen rencana teknis lainnya.
- (5) Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan menerbitkan Peta Informasi untuk mendukung rencana pelaksanaan kegiatan pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* secara terpadu.

## Bagian Ketiga

## Pembangunan

## Pasal 9

- (1) Walikota, Dinas Bina Marga, dan/atau pihak terkait lainnya melakukan sosialisasi dan publikasi melalui media cetak dan/atau media elektronik kepada masyarakat mengenai proses pelaksanaan kegiatan pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* secara terpadu sebelum pembangunan dimulai.

- (2) Sosialisasi dan publikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
- a. gambar dan/atau konsep rencana pelaksanaan pekerjaan; dan
  - b. rencana jangka waktu pelaksanaan pekerjaan.

#### Pasal 10

- (1) Pelaksanaan pembangunan dan peningkatan kualitas *complete street* secara terpadu dilaksanakan sesuai *detail engineering design* dan/atau dokumen rencana teknis.
- (2) Pelaksanaan pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* secara terpadu harus memperhatikan:
  - a. ketersediaan jalur Pejalan Kaki sementara termasuk mitigasi atas jalur Pejalan Kaki berkebutuhan khusus;
  - b. keselamatan dan keamanan pada area pekerjaan serta jalur Pejalan Kaki;
  - c. kebersihan area pekerjaan dan menjaga estetika kota; dan
  - c. pengaturan manajemen dan rekayasa lalu lintas di sekitar lokasi pembangunan.
- (3) Kegiatan pembangunan dan pengelolaan pada Jalur Hijau dilaksanakan oleh Dinas Pertamanan dan Hutan Kota dan/ atau pihak terkait lainnya yang implementasinya disesuaikan dengan desain Trotoar di masing-masing lokasi.

#### Bagian Keempat

##### Pemanfaatan dan/atau Pemeliharaan

#### Pasal 11

- (1) Pemanfaatan dan/atau pemeliharaan terhadap bagian prasarana *Complete Street* yang telah selesai dibangun dilaksanakan oleh Dinas Bina Marga dan/atau pihak terkait lainnya.
- (2) Dinas Bina Marga dapat menyerahkan bagian prasarana *Complete Street* kepada Perangkat Daerah/Unit Kerja pada Perangkat Daerah atau pihak terkait lainnya sesuai dengan tugas, fungsi, dan kewenangannya.

#### BAB VI

##### PEMBIAYAAN

#### Pasal 12

- (1) Pembiayaan untuk pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* secara terpadu yang dilaksanakan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dibebankan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah melalui Dokumen Pelaksanaan Anggaran Dinas Bina Marga.



- (2) Pembiayaan lain yang mendukung kegiatan pembangunan dan peningkatan kualitas *complete street* secara terpadu dapat dianggarkan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah melalui Dokumen Pelaksanaan Anggaran Perangkat Daerah terkait lain sesuai tugas pokok dan fungsinya.
- (3) Penganggaran pembiayaan untuk pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* secara terpadu serta pembiayaan kegiatan pendukung lainnya yang dibebankan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah dikoordinasikan oleh Bappeda.

#### Pasal 13

Pembiayaan untuk pemeliharaan bagian prasarana *Complete Street* yang dilaksanakan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dibebankan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah melalui Dokumen Pelaksanaan Anggaran Perangkat Daerah/Unit Kerja pada Perangkat Daerah sesuai dengan tugas dan fungsinya.

#### Pasal 14

Selain pembiayaan melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 dan Pasal 13, pembiayaan untuk pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* serta pemeliharaan bagian prasarana *Complete Street* dapat berasal dari sumber/dana lain yang sah dan tidak mengikat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

### BAB VII

#### PARTISIPASI MASYARAKAT

#### Pasal 15

Penyelenggaraan dan pelaksanaan kegiatan pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* secara terpadu dapat melibatkan peran serta masyarakat secara partisipatif, kolaboratif, serta bekerja sama dengan pemangku kepentingan lainnya.

#### Pasal 16

- (1) Penyelenggaraan dan pelaksanaan kegiatan pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* secara terpadu yang melibatkan peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 dapat dilakukan melalui penanganan bersama oleh pihak ketiga yang difasilitasi oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.
- (2) Penanganan bersama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan sinergi antara program Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang melibatkan para pemangku kepentingan antara lain:
  - a. badan usaha;
  - b. lembaga swadaya masyarakat;
  - c. akademisi;
  - d. praktisi;
  - e. pemilik gedung/bangunan;

- f. pengguna jalan/pedestrian;
- g. perwakilan kaum disabilitas; dan/atau
- h. pemangku kepentingan lainnya.

## BAB VIII

### PEMANTAUAN DAN EVALUASI

#### Pasal 17

- (1) Pemantauan dan evaluasi dilaksanakan terhadap penyelenggaraan dan pelaksanaan kegiatan pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* secara terpadu baik pada tahap perencanaan, pelaksanaan pembangunan, pemanfaatan, dan pemeliharaan.
- (2) Asisten Pembangunan dan Lingkungan Hidup Sekretaris Daerah Provinsi DKI Jakarta melaksanakan pemantauan dan evaluasi terhadap penyelenggaraan dan pelaksanaan kegiatan pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* secara terpadu tingkat Provinsi DKI Jakarta paling singkat setiap 1 (satu) bulan sekali atau sewaktu-waktu sesuai kebutuhan, dibantu oleh unsur:
  - a. Inspektorat Provinsi DKI Jakarta;
  - b. Kota Administrasi di Provinsi DKI Jakarta;
  - c. Badan Pengelolaan Aset Daerah;
  - d. Satuan Polisi Pamong Praja Provinsi DKI Jakarta;
  - e. Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta;
  - f. Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan Provinsi DKI Jakarta;
  - g. DPMPSTSP Provinsi DKI Jakarta;
  - h. Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta;
  - i. Dinas Pertamanan dan Hutan Kota Provinsi DKI Jakarta;
  - j. Dinas Tenaga Kerja, Transmigrasi dan Energi Provinsi DKI Jakarta;
  - k. Dinas Sumber Daya Air;
  - l. Dinas Komunikasi, Informasi dan Statistik Provinsi DKI Jakarta;
  - m. Dinas Perindustrian, Perdagangan, Koperasi, Usaha Kecil dan Menengah Provinsi DKI Jakarta;
  - n. Dinas Lingkungan Hidup Provinsi DKI Jakarta;
  - o. Biro Pembangunan dan Lingkungan Hidup Setda Provinsi DKI Jakarta;
  - p. Biro Kerja Sama Daerah Setda Provinsi DKI Jakarta;
  - q. Badan Pelayanan Pengadaan Barang dan Jasa Provinsi DKI Jakarta;
  - r. Badan Pembinaan Badan Usaha Milik Daerah Provinsi DKI Jakarta;

- s. Perseroan Terbatas Jakarta Propertindo (Perseroan Daerah); dan
  - t. Perusahaan Umum Daerah Pembangunan Sarana Jaya.
- (3) Para Walikota melaksanakan pemantauan dan evaluasi terhadap penyelenggaraan dan pelaksanaan kegiatan pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* secara terpadu tingkat Kota Administrasi paling singkat setiap 1 (satu) bulan sekali atau sewaktu-waktu sesuai kebutuhan, dibantu oleh unsur:
- a. Inspektur Pembantu Wilayah Kota Administrasi;
  - b. Badan Pengelolaan Aset Daerah Provinsi DKI Jakarta;
  - c. Satuan Polisi Pamong Praja Provinsi DKI Jakarta;
  - d. Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta;
  - e. Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan Provinsi DKI Jakarta;
  - f. DPMPTSP;
  - g. Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta;
  - h. Dinas Pertamanan dan Hutan Kota Provinsi DKI Jakarta;
  - i. Dinas Tenaga Kerja, Transmigrasi dan Energi Provinsi DKI Jakarta;
  - j. Dinas Sumber Daya Air Provinsi DKI Jakarta;
  - k. Dinas Komunikasi, Informatika, dan Statistik Provinsi DKI Jakarta;
  - l. Dinas Perindustrian, Perdagangan, Koperasi, Usaha Kecil, dan Menengah Provinsi DKI Jakarta;
  - m. Dinas Lingkungan Hidup Provinsi DKI Jakarta;
  - n. Biro Pembangunan dan Lingkungan Hidup Sekretariat Daerah Provinsi DKI Jakarta;
  - o. Biro Kerja Sama Daerah Sekretariat Daerah Provinsi DKI Jakarta;
  - p. Badan Pelayanan Pengadaan Barang dan Jasa Provinsi DKI Jakarta;
  - q. Badan Pembinaan Badan Usaha Milik Daerah Provinsi DKI Jakarta;
  - r. Perseroan Terbatas Jakarta Propertindo (Perseroan Daerah); dan
  - s. Perumda Pembangunan Sarana Jaya.
- (4) Perangkat Daerah/Unit Kerja pada Perangkat Daerah dalam melaksanakan pemantauan dan evaluasi terhadap penyelenggaraan dan pelaksanaan kegiatan pembangunan dan peningkatan kualitas *Complete Street* secara terpadu dapat dibantu oleh pihak lain.
- (5) Hasil pemantauan dan evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaporkan kepada Sekretaris Daerah Provinsi DKI Jakarta paling singkat setiap 3 (tiga) bulan sekali atau sewaktu waktu sesuai kebutuhan.

BAB IX

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 18

Peraturan Gubernur ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Gubernur ini dengan penempatannya dalam Berita Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta

Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 14 Oktober 2022

GUBERNUR DAERAH KHUSUS  
IBUKOTA JAKARTA,

ttd

ANIES RASYID BASWEDAN

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 19 Oktober 2022

SEKRETARIS DAERAH PROVINSI DAERAH KHUSUS  
IBUKOTA JAKARTA,

ttd

MARULLAH MATALI

BERITA DAERAH PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA  
TAHUN 2022 NOMOR 63005

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEPALA BIRO HUKUM SEKRETARIAT DAERAH  
PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA,



YAYAN YUHANA  
NIP196508241994032003

## LAMPIRAN

PERATURAN GUBERNUR DAERAH KHUSUS  
IBUKOTA JAKARTA

NOMOR 58 TAHUN 2022

## TENTANG

PEMBANGUNAN DAN PENINGKATAN KUALITAS  
*COMPLETE STREET* SECARA TERPADU KRITERIA  
TEKNIS *COMPLETE STREET*PEDOMAN KRITERIA TEKNIS PENGEMBANGAN *COMPLETE STREET*

## a. Teknik Perencanaan:

No.	Fungsi Jalan	Teknik Perencanaan	Keterangan
1.	Arteri	Segregasi	<ol style="list-style-type: none"><li>1) Jalan arteri primer didesain berdasarkan kecepatan kendaraan rencana paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 11 (sebelas) meter.</li><li>2) Jalan arteri sekunder didesain berdasarkan kecepatan kendaraan rencana paling rendah 30 (tiga puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 11 (sebelas) meter.</li><li>3) Teknik perencanaan segregasi berupa pemisahan ruang antara jaringan Pejalan Kaki dan kendaraan yang memungkinkan Pejalan Kaki menggunakan ruang yang berbeda dan terpisah secara fisik dengan kendaraan bermotor.</li></ol>
2.	Kolektor	Segregasi	<ol style="list-style-type: none"><li>1) Jalan kolektor primer didesain berdasarkan kecepatan kendaraan rencana paling rendah 40 (empat puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 9 (sembilan) meter.</li><li>2) Jalan kolektor sekunder didesain berdasarkan kecepatan kendaraan rencana paling rendah 20 (dua puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 9 (sembilan) meter.</li><li>3) Teknik perencanaan segregasi berupa pemisahan ruang antara jaringan Pejalan Kaki dan kendaraan yang memungkinkan Pejalan Kaki menggunakan ruang yang berbeda dan terpisah secara fisik dengan kendaraan bermotor.</li></ol>
3.	Lokal	Integrasi	<ol style="list-style-type: none"><li>1) Jalan lokal primer didesain berdasarkan kecepatan kendaraan rencana paling rendah 20 (dua puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 7,5 (tujuh koma lima) meter.</li><li>2) Jalan lokal sekunder didesain berdasarkan kecepatan kendaraan rencana paling rendah 10 (sepuluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 7,5 (tujuh koma lima) meter.</li></ol>

			3) Teknik perencanaan integrasi memungkinkan Pejalan Kaki dan pengemudi berbagi ruang. Tanda-tanda lalu lintas dan manajemen lalu lintas dapat mengurangi kecepatan berkendara dan meniadakan Pejalan Kaki yang tiba-tiba berlari.
4.	Lingkungan	Integrasi	<p>1) Jalan lingkungan primer didesain berdasarkan kecepatan kendaraan rencana paling rendah 15 (lima belas) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 6,5 (enam koma lima) meter.</p> <p>2) Jalan lingkungan sekunder didesain berdasarkan kecepatan kendaraan rencana paling rendah 10 (sepuluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 6,5 (enam koma lima) meter.</p> <p>3) Jalan lingkungan sekunder yang tidak diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda 3 (tiga) atau lebih harus mempunyai lebar badan jalan paling sedikit 3,5 (tiga koma lima) meter.</p> <p>4) Teknik perencanaan integrasi memungkinkan Pejalan Kaki dan pengemudi berbagi ruang. Tanda-tanda lalu lintas dan manajemen lalu lintas dapat mengurangi kecepatan berkendara dan meniadakan Pejalan Kaki yang tiba-tiba berlari.</p>

b. Pembagian Ruang Jalan pada Lokasi *Complete Street*:

1. Ruang jalan dialokasikan secara proporsional untuk dapat mengakomodir dan memudahkan pemenuhan kebutuhan mobilitas dan aktivitas seluruh pengguna jalan dengan memberikan prioritas kepada Pejalan Kaki, pesepeda, dan pengguna transportasi umum serta tetap memperhatikan kebutuhan pengguna jalan yang berasal dari berbagai kelompok umur, gender, dan berkebutuhan khusus.
2. Pembagian ruang jalan tetap mempertimbangkan fungsi jalan serta memperhatikan kebutuhan dan kondisi lapangan.
3. Konsep konsistensi lajur jalan dan *right-sizing*:
  - a) Ruang jalan terdiri dari lajur khusus (lajur *busway*), lajur reguler, dan lajur berbagi dengan konfigurasi sebagai berikut:
    - 1) lajur khusus dengan lebar 3,2 - 3,5 meter atau sesuai eksisting;
    - 2) lajur reguler dengan lebar antara 2,75 - 3,5 meter; dan
    - 3) lajur berbagi dengan lebar 4,5 meter.
  - b) Dimensi lajur menunjukkan jarak dari *center line* marka ke *center line* marka
  - c) Lebar bahu jalan antara 0,25 - 0,5 meter.
  - d) Sisa ruang jalan dimanfaatkan sebagai Trotoar beserta Bangunan Pelengkapannya.
  - e) Pembagian ruang jalan mempertimbangkan konsistensi lajur dan keseimbangan lajur.

- f) Pada persimpangan dan pertemuan dengan jalan kolektor atau jalan lokal di desain kebutuhan ruang/kanalisisasi untuk kendaraan yang berbelok.
- g) Jika ruang yang tersedia terbatas, penataan ruang jalannya dapat disesuaikan dengan tetap mengacu pada pedoman perencanaan teknis jalan serta tetap mempertimbangkan konsistensi dan keseimbangan lajur.

c. Kelengkapan Fasilitas Trotoar Pada Lokasi *Complete Street*:

Fasilitas Utama	Fasilitas Pendukung
a) Jalur Pejalan Kaki (Trotoar)	a) <i>Manhole</i> Utilitas
b) Ubin Pemandu	b) Jalur Sepeda
c) Fasilitas Jalur Hijau/ <i>amenities/buffer</i> tanaman	c) Saluran Tepi/ <i>Drainase</i>
d) Bolar	d) Halte Bus
e) Lampu Penerangan	e) <i>Storm Drainage</i>
f) Tempat Duduk	f) Sumur Resapan
g) <i>Signage/Wayfinding</i>	g) <i>Alat Pembatas Kecepatan (Speed Bump/Speed Table)</i>
	h) Fasilitas Penyeberangan
	i) Penyediaan Parkir

d. Spesifikasi Umum Trotoar pada Lokasi *Complete Street*:

1. Ruang Bebas Pejalan Kaki

- a) Lebar paling rendah 1,5 meter.
- b) Bebas halangan dan hambatan.

2. Jenis Perkerasan Trotoar

- a) Jenis perkerasan Trotoar disesuaikan dengan spesifikasi pekerjaan terpasang.
- b) Tema motif Trotoar dapat disesuaikan dengan karakteristik kawasan.

3. Geometri Trotoar

- a) Ketinggian *kansteen* paling tinggi 20 centimeter dari permukaan jalan.
- b) Kemiringan Trotoar 2% - 4% ke arah jalan.
- c) Pelandaian *ramp* pada Trotoar (kemiringan memanjang) paling banyak 8%.
- d) Pelandaian *ramp* untuk akses kendaraan maksimal 15%.

e. Spesifikasi Umum Badan Jalan pada Lokasi *Complete Street*, adalah jenis perkerasan komposit dengan komposisi:

1. Agregat A tebal 20 centimeter
2. Agregat B tebal 30 centimeter
3. Beton FS 45 tebal 25 centimeter
4. AC-WC 5 centimeter (di atas permukaan beton)

f. Spesifikasi Fasilitas Pendukung Trotoar pada Lokasi *Complete Street*:

1. Daerah *buffer/zona amenities* dengan lebar paling rendah 0,6 meter dimanfaatkan sebagai ruang penghijauan, penempatan halte, rambu-rambu, tiang dan lampu, aksesoris Trotoar lainnya. Pada area keluar-masuk stasiun angkutan umum massal, lebar area keluar-masuk dapat disesuaikan dengan ketentuan tersedia ruang bebas Pejalan Kaki selebar paling rendah 1,5 meter.

## 2. Jalur Sepeda

### a) Jalur Sepeda di Badan Jalan (*Dedicated*)

- 1) Jalur sepeda yang berada di badan jalan diberi marka cat hijau dengan panjang 3 meter lebar bersih 1 lajur paling rendah 1,5 meter, dan jarak antarmarka 6 meter;
- 2) Proteksi menerus dengan marka, *kansteen* atau *barrier* fisik lainnya;
- 3) Jika area yang tidak memungkinkan adanya proteksi fisik, proteksi dibuat dengan cat putih putus-putus, cat hijau penuh;
- 4) Jalur sepeda diberi tanda khusus berupa simbol sepeda berwarna putih; dan
- 5) Struktur konstruksi dan perkerasan jalur sepeda sama dengan konstruksi dan perkerasan badan jalan.

### b) Jalur Sepeda di Trotoar

- 1) Jalur sepeda berada satu level yang sama dengan Trotoar, dapat berdiri sendiri maupun *mix used* dengan ruang Pejalan Kaki tergantung ketersediaan lahan;
- 2) Jika berdiri sendiri, ruang bebas Pejalan Kaki paling rendah 1,5 meter dari batas persil, lebar bersih 1 lajur sepeda paling rendah 1,5 meter, dan lebar untuk *ramp/inrit* sebesar 1,2 meter setelah lajur sepeda. Batas jalur sepeda dan ruang Pejalan Kaki dibedakan dengan pembatas yang jelas (dengan marka, buffer tanaman, perbedaan warna, material, motif border atau motif yang kontras, dsb); dan
- 3) Struktur konstruksi dan perkerasan Jalur Sepeda sama dengan konstruksi dan perkerasan Trotoar.

### c) Jalur Sepeda yang digunakan bersama dengan lajur kendaraan

- 1) Jalur sepeda yang berada di badan jalan diberi marka cat hijau dengan panjang 3 meter lebar bersih 1 lajur paling rendah 1,5 meter, dan jarak antarmarka 6 meter;
- 2) Posisi marka cat hijau berada di tengah-tengah badan lajur kendaraan; dan
- 3) Jalur sepeda diberi tanda khusus berupa simbol sepeda berwarna putih.

## 3. Lampu Jalan/Penerangan Jalan Umum (PJU)

- a) PJU merupakan fasilitas perlengkapan jalan yang berfungsi untuk memberi penerangan pada ruang lalu lintas.
- b) PJU wajib memenuhi komponen utama yaitu bangunan konstruksi, catu daya, *luminer*, peralatan kontrol dan peralatan proteksi.
- c) Bangunan konstruksi terdiri dari bangunan pondasi, tiang dengan lengan *luminer*. Tiang yang digunakan adalah tiang galvanis yang penampang bawahnya dilengkapi dengan pelat dasar (*baseplate*) dan plat penguat (*bracket*) dengan ketinggian paling rendah 9 meter dengan ketebalan paling rendah 3,2 milimeter.
- d) Catu daya listrik berupa sumber saluran tegangan listrik dengan penggunaan kwh meter yang terhubung dengan badan usaha penyedia tenaga listrik resmi.
- e) Armatur yang digunakan adalah lampu hemat energi yang berbasis *smart system* dengan daya 90-120 watt. Armatur yang digunakan disesuaikan dengan kelas jalan, *armatur* harus bias terkoneksi dengan *smart system* PJU *eksisting*.



- f) Penempatan tiang disesuaikan dengan kondisi jalan dan sesuai kebutuhannya dengan pengaturan jarak 30 – 35 meter.
- g) Instalasi PJU dilengkapi dengan panel hubung bagi yang berfungsi pengaturan menyala dan padamnya lampu PJU dan alat pendistribusian daya sesuai dengan kelompok beban masing-masing yang menggunakan jaringan kabel 3 fasa kabel bawah tanah.
- h) Pemasangan kabel dengan pipa sparing PVC diameter 4".
- i) Instalasi PJU yang dibangun harus menjamin kehandalan sistem dari kualitas bahan dan kualitas pekerjaan yang dituangkan dalam bentuk Sertifikat Laik Operasi (SLO) yang diterbitkan lembaga yang berwenang SLO.
- j) Penyambungan daya listrik untuk keperluan lampu penerangan sesuai dengan aturan yang berlaku.
- k) Sarana dan prasarana PJU mengikuti spesifikasi teknis Dinas Bina Marga.
- l) Lampu Jalur Pejalan Kaki.
  - a) Penerangan jalan berdasarkan kuat pencahayaan salah satunya adalah penerangan jalan pada jalur Pejalan Kaki;
  - b) Penerangan jalan wajib memenuhi komponen utama yaitu bangunan konstruksi, catu daya, luminer, peralatan kontrol dan peralatan proteksi;
  - c) Bangunan konstruksi terdiri dari bangunan pondasi, tiang dengan lengan luminer. Tiang yang digunakan adalah tiang galvanis yang penampang bawahnya dilengkapi dengan pelat dasar (*baseplate*) dan plat penguat (*bracket*) dengan ketinggian 4 - 5 meter dengan ketebalan paling rendah 3,2 milimeter;
  - d) Catu daya listrik berupa sumber saluran tegangan listrik dengan penggunaan kwh meter yang terhubung dengan badan usaha penyedia tenaga listrik resmi;
  - e) Armatur yang digunakan adalah lampu hemat energi yang berbasis *smart system* dengan daya 60-80 watt. Armatur yang digunakan disesuaikan dengan lebar jalan, armatur harus bias terkoneksi dengan *smart system* PJU ekisting;
  - f) Penempatan tiang disesuaikan dengan kondisi jalan dan sesuai kebutuhannya dengan pengaturan jarak 15 - 20 meter;
  - g) Penerangan Jalan dilengkapi dengan Panel hubung bagi yang berfungsi pengaturan menyala dan padamnya lampu penerangan jalan dan alat pendistribusian daya sesuai dengan kelompok beban masing-masing yang menggunakan jaringan kabel 3 fasa kabel bawah tanah;
  - h) Pemasangan kabel dengan pipa sparing PVC diameter 4";
  - i) Instalasi Penerangan Jalan yang dibangun harus menjamin kehandalan sistem dari kualitas bahan dan kualitas pekerjaan yang dituangkan dalam bentuk Sertifikat Laik Operasi (SLO) yang diterbitkan lembaga yang berwenang SLO;
  - j) Penyambungan daya listrik untuk keperluan lampu penerangan sesuai dengan aturan yang berlaku; dan
  - k) Sarana dan prasarana PJU mengikuti spesifikasi teknis Dinas Bina Marga.

#### 4. Penghijauan/Pohon dan Tanaman

- a) Pohon dan tanaman berfungsi untuk menyerap polutan dan mengurangi fenomena pemanasan kota (*urban heat*);
- b) Pohon dan tanaman eksisting pada Trotoar/*median*/*separator* jalur cepat dan lambat yang masih dalam kondisi baik sedapat mungkin dipertahankan;
- c) Pohon eksisting pada Trotoar/*median*/*separator* jalur cepat dan lambat yang mengganggu aksesibilitas pengguna Trotoar diseleksi berdasarkan kondisi pohon, jika kondisi pohon masih baik maka pohon dapat dipindahkan ke lokasi yang ditentukan oleh Dinas Pertamanan dan Hutan Kota dan/atau Dinas Perumahan Rakyat dan Kawasan Permukiman sedangkan jika kondisi pohon sudah tidak baik (*miring*/*terserang penyakit*) maka dapat ditebang setelah mendapat Izin Penebangan Pohon dari DPMPTSP;
- d) Pengisian jalur penghijauan/*buffer* tanaman dilakukan oleh Dinas Pertamanan dan Hutan Kota, Dinas Perumahan Rakyat dan Kawasan Permukiman, dan/atau pihak terkait lainnya.

#### 5. Halte Bus (*Bus Stop*)

- a) Dimensi disesuaikan dengan kondisi lapangan;
- b) Dilengkapi dengan tempat duduk, papan informasi, *bollard*, ubin pengarah dan ubin peringatan, penerangan, serta aksesoris lain yang dibutuhkan;
- c) Dibuatkan *lay bay* pada area di depan halte bus jika diperlukan; dan
- d) Pembuatan halte baru harus mendapat rekomendasi dari Dinas Perhubungan.

#### 6. *Bollard*

- a) Fungsi utama *bollard* adalah sebagai pelindung Pejalan Kaki dari kendaraan pada *inrit*/*ramp* disabilitas;
- b) Jarak bersih antar *bollard* antara 90–120 centimeter, jarak antar *bollard* agar memperhatikan aksesibilitas pengguna Trotoar, termasuk pengguna Trotoar yang berkebutuhan khusus (*disabilitas*); dan
- c) Material menggunakan bahan *composite*/metal/beton berbagai bentuk dan ukuran.

#### 7. *Ramp*

- a) *Ramp* adalah salah satu sarana bagi penyandang keterbatasan fisik yang ada di jalur Pejalan Kaki pada titik-titik perubahan level lantai dengan kelandaian tertentu atau mendatar yang terletak pada ruas atau jalan yang direncanakan baik untuk lalu lintas kendaraan maupun untuk jalur Pejalan Kaki; dan
- b) Rasio kelandaian yang dianjurkan adalah 1:12 atau sama dengan 8%. Lebar *ramp* setidaknya sama dengan lebar minimal ruang bebas berjalan yakni 1,5 meter.

#### 8. *Inrit*

- a) Ketentuan Umum
  - 1) *Inrit* merupakan bagian dari Trotoar yang bisa dilalui kendaraan bermotor sebagai akses keluar atau masuk kepersil/kavling bangunan;

- 2) Prinsip umum perencanaan dan pembangunan akses keluar-masuk persil (*inrit*) adalah pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan Pejalan Kaki dan pemberian kemudahan bagi penyandang cacat (difabel) (UU RI No. 22 Tahun 2009); dan
  - 3) Struktur dan material yang digunakan untuk pembangunan akses keluar-masuk persil (*inrit*) harus setara atau lebih dengan struktur Jalan Kelas I.
- b) Kriteria Perencanaan penentuan lokasi/titik akses keluar/masuk Persil
- 1) Letak jalan masuk/keluar ditempatkan sejauh mungkin dari persimpangan;
  - 2) Letak jalan masuk/keluar ditempatkan sedemikian rupa sehingga kemungkinan konflik dengan Pejalan Kaki dan yang lain dapat dihindarkan; dan
  - 3) Letak jalan keluar ditempatkan sedemikian rupa sehingga memberikan jarak pandang yang cukup saat memasuki arus lalu lintas.
- c) Geometri
- 1) *Inrit* harus didesain dengan mempertahankan konstruksi menerus Trotoar, pelandaian ditujukan untuk kendaraan bukan untuk Pejalan Kaki;
  - 2) Desain *inrit* untuk kecepatan rencana 15 kilometer/jam;
  - 3) Radius *inrit* mendekati 90° (tegak lurus), paling tinggi radius 1,5 meter;
  - 4) Jarak pandang pada *inrit* harus bebas, jika jarak pandang bebas tidak dapat dipertahankan maka dipasang rambu peringatan;
  - 5) Kemiringan paling banyak *ramp* 15%;
  - 6) Lebar Trotoar menerus min 1,2 meter, kemiringan paling banyak 2% ke arah jalan (mengikuti kemiringan Trotoar);
  - 7) Pada lebar Trotoar terbatas (< 2,4 meter) pelandaian/*ramp* dilakukan pada Trotoar (*dropped curb*) dengan kemiringan paling banyak 8% atau pelandaian dilakukan bertahap. Kemiringan 2% ke arah jalan tetap dipertahankan;  
(Petunjuk Teknis Perlengkapan jalan yang Berkeselamatan di Kawasan Perkotaan Kementerian Perhubungan RI)
  - 8) Lebar paling tinggi 3 – 3,5 meter (untuk *inrit* 1 arah 1 lajur);  
(Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir)
  - 9) Elevasi persil menyesuaikan elevasi *inrit*;
  - 10) Apabila ada penyesuaian elevasi persil terhadap elevasi *inrit*, maka penyesuaian tersebut berada di area persil, bukan di area Trotoar; dan
  - 11) Desain *inrit* yang menggunakan jembatan tidak boleh mengganggu fungsi Trotoar dan tetap berpedoman pada standar teknis di atas.
- d) Struktur
- Struktur *inrit* dibagi menjadi 2 (dua) tipe, yaitu:
- 1) Material K-250;

- 2) Ketinggian *inrit* selevel dengan ketinggian Trotoar (maksimal 20 centimeter), finishing permukaan menyesuaikan;
  - 3) Lapisan struktur bawah material beton K-250 tebal 10 centimeter;
  - 4) Menggunakan besi *wiremesh* M6;
  - 5) Material K-350;
  - 6) Ketinggian *inrit* selevel dengan ketinggian Trotoar (maksimal 20 centimeter), *finishing* permukaan menyesuaikan;
  - 7) Lapisan struktur bawah material beton K-350 tebal 20 centimeter; dan
  - 8) Menggunakan besi *wiremesh* M8.
- e) Standar Lebar Inrit
- 1) Ukuran lebar akses keluar masuk persil ditentukan 3,00-3,50 meter untuk 1 lajur; dan
  - 2) Ukuran lebar akses keluar masuk persil ditentukan 6,00 meter untuk 2 lajur.
- f) Fasilitas Pendukung
- 1) *Bollard* dengan perkuatan di kedua sisi *inrit* (jarak antar *bollard* mengikuti aturan yang berlaku);
  - 2) Ubin Pemandu;
  - 3) Ubin peringatan di kedua sisi *inrit*; dan
  - 4) Ubin pengarah dengan kriteria pemasangan sebagai berikut:
    1. Dipasang di sepanjang *inrit* untuk *inrit* dengan frekuensi kendaraan yang melintas rendah, misalnya rumah tinggal dll;
    2. Bisa dipasang pada *inrit* jika frekuensi kendaraan yang melintas tinggi, misalnya pusat perbelanjaan, perkantoran, dll;
    3. Apabila menggunakan *gutter* dipasang sepanjang Trotoar, kecuali pada *inrit* dan *ramp*; dan
    4. Pipa *Sparing* PVC 4".
9. Ubin Pemandu
- a) Ubin pemandu ditempatkan memanjang Trotoar dengan mempertahankan jarak minimal 0,6 meter dari tepi Trotoar dan dinding/pagar persil;
  - b) Apabila ubin pemandu menerus tidak tersedia, ubin peringatan sebagai petunjuk adanya penyeberangan Pejalan Kaki/persimpangan harus dipasang selebar Trotoar;
  - c) Pemasangan ubin peringatan:
    - 1) Tegak lurus dengan arah perjalanan pedestrian;
    - 2) Ditempatkan paling rendah 0,3 meter dari halangan/bahaya;
    - 3) Pada sisi sebelum *ramp*, dipasang selebar 0,6 meter (2 baris);
    - 4) Pada pulau pelindung, bukaan median dipasang selebar jalur Penyeberangan dengan lebar 0,6 meter (2 baris) pada titik masuk/keluar. Dua baris dipasang ditengah apabila lebar pulau <2 meter;

- 5) Pada *platform* angkutan umum, ubin pemandu dipasang selebar 0,6 m (2 baris) disepanjang *platform*;
  - 6) Jarak sisi terluar ubin pemandu ke batas persil/tepi Trotoar paling rendah 0,6 meter; dan
  - 7) Jarak sisi terluar ubin pemandu kesisi terluar halangan/bahaya paling rendah 0,6 meter.
- d) Ubin pengarah dan ubin peringatan dengan material khusus;
  - e) Kemiringan ramp maksimal 8% sehingga mudah diakses pengguna kursi roda; dan
  - f) Pemasangan *railing stainless steel* jika diperlukan.

#### 10. Aksesoris Trotoar

- a) Aksesoris Trotoar menyesuaikan dengan konteks lokal kawasan.
- b) Aksesoris Trotoar dapat berupa:
  - 1) Rambu-rambu konvensional dan atau elektronik;
  - 2) Kamera digital/CCTV;
  - 3) Papan informasi/ *signage/wayfinding*;
  - 4) Bangku beton pracetak berbagai bentuk dan ukuran; dan
  - 5) Kanopi.

#### 11. Manhole utilitas

- a) Posisi penempatan berada di Trotoar atau badan jalan dengan mempertimbangkan ketersediaan ruang dan dipasang tiap jarak  $\pm 25$  meter;
- b) Material menggunakan beton pra cetak ukuran 1,2 x 1,8 meter dan diberi rangka besi siku pada bukaan atasnya;
- c) Tutup *manhole* di Trotoar berbahan beton dengan permukaan atasnya serupa dengan material Trotoar dan diberi rangka besi siku;
- d) Tutup *manhole* di badan jalan berbahan beton *precast* dan diberi rangka besi siku;
- e) *Manhole* utilitas yang telah terbangun, harus diberikan pengaman (karung pasir), dsb; dan
- f) Tinggi permukaan pada bagian atas harus sama rata dengan permukaan Trotoar atau bahu jalan (sesuai penempatan *manhole* utilitas).

#### 12. Saluran drainase

- a) Drainase didesain untuk dapat secara efektif dan efisien mengantisipasi, menangkap, dan menyalurkan air hujan;
- b) Material Drainase baru menggunakan beton pracetak dengan dimensi sesuai dengan rekomendasi Dinas Sumber Daya Air;
- c) Dibuatkan tali air dan mulut air per jarak  $\pm 3$  meter dengan tutup bak kontrol saluran tegak lurus mulut air per jarak  $\pm 6$  meter;
- d) Tali air menggunakan material beton pra cetak/pasangan batu kali/pipa PVC 10"/material lainnya;

- e) Pada area dengan kontur rendah, agar dipasang *storm drainage* sesuai kebutuhan;
  - f) Saluran harus tersambung dan berfungsi dari hulu hingga hilir, termasuk jika tersambung dengan saluran lama/eksisting; dan
  - g) Sistem aliran dikoordinasikan dengan Dinas Sumber Daya Air.
- g. Perancangan Jalan dan Trotoar Pada Lokasi *Complete Street*:
1. Perancangan *Complete Street* dan bagian-bagiannya mempertimbangkan peraturan dan pedoman teknis yang telah ditetapkan/diterbitkan oleh Pemerintah Pusat serta dapat mengacu pada *design guideline* yang diterbitkan oleh pihak terkait lainnya; dan
  2. Perancangan *Complete Street* dan bagian-bagiannya dapat diakomodir dalam dokumen Rencana Induk (*Master Plan*) Jalur Pejalan Kaki, *detail engineering design*, dokumen rencana teknis, dan/atau dokumen terkait lainnya.

GUBERNUR DAERAH KHUSUS  
IBUKOTA JAKARTA,

ttd

ANIES RASYID BASWEDAN