

J A L A N
NO.: 011/T/Bt/1995

**TATA CARA PERENCANAAN
FASILITAS PEJALAN KAKI
DI KAWASAN PERKOTAAN**



**DEPARTEMEN PEKERJAAN UMUM
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
DIREKTORAT BINA TEKNIK**

PRAKATA

Dalam rangka mengembangkan jaringan jalan yang efisien dengan kualitas yang baik, perlu diterbitkan buku-buku standar mengenai perencanaan, pelaksanaan, pengoperasian dan pemeliharaan.

Untuk maksud tersebut Direktorat Jenderal Bina Marga, selaku pembina jalan di Indonesia telah berusaha menyusun standar-standar yang diperlukan sesuai dengan prioritas dan kemampuan yang ada.

Sesuai dengan ketentuan-ketentuan Dewan Standarisasi Indonesia yang diberikan oleh Panitia Tetap Standarisasi Departemen Pekerjaan Umum, standar-standar bidang konstruksi dikelompokkan menjadi standar mengenai Tata Cara Pelaksanaan, Spesifikasi, dan Metode Pengujian.

Buku standar "**Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan**" ini merupakan salah satu konsep dasar yang dihasilkan oleh Direktorat Bina Teknik, Direktorat Jenderal Bina Marga yang masih memerlukan pembahasan-pembahasan oleh Panja dan Pantap Standarisasi untuk menjadi Rancangan SNI atau Pedoman Teknik.

Namun demikian sambil menunggu proses tersebut, kiranya standar ini dapat diterapkan dalam pelaksanaan kegiatan-kegiatan perencanaan fasilitas pejalan kaki di kawasan perkotaan, dan kami mengharapkan dari hasil penerapan di lapangan dapat diperoleh masukan-masukan berupa saran dan tanggapan guna penyempurnaan selanjutnya.

Jakarta, Juni 1995
DIREKTUR BINA TEKNIK



MOHAMAD ANAS ALY

DAFTAR ISI

	Halaman
PRAKATA	
DAFTAR ISI	i
DAFTAR PUSTAKA	ii
BAB I. DESKRIPSI	
1.1. Maksud dan Tujuan	1
1.1.1. Maksud	1
1.1.2. Tujuan	1
1.2. Ruang Lingkup	1
1.3. Pengertian	1
BAB II. KETENTUAN-KETENTUAN	
2.1. Umum	3
2.1.1. Jalur Pejalan kaki	4
2.2. Teknis	8
2.2.1. Jalur Pejalan Kaki	8
2.2.2. Trotoar	9
2.2.3. Fasilitas Penyeberangan	10
BAB III. PROSEDUR PERENCANAAN	
3.1. Umum	13
3.2. Teknis	13
3.2.1. Pengumpulan Data	13
3.2.2. Perencanaan	13
LAMPIRAN	

DAFTAR PUSTAKA

1. Transport and Laboratory Overseas Development Administration TOWARD SAFER ROADS IN DEVELOPMENT COUNTRIES Guide for Planners Engineers.
2. S2 Program in Highway Engineering Development Institute of Technology Bandung Directorate General Bina Marga Workshop Management of Traffic in Arterial Streets 11-13 April 1989.
3. Lois J. Pignatoro Traffic Engineering Theory and Practice 1973 by PreuticeHall inc. Engle Wood Clarffs. New Jersey.
4. Produced by the Institute of Highways an Transportation with the Development of Transport Road in traffic in Urban Areas. Crown Copyright 1987.
5. Transportation Research Board National Research Council Washington DC 1985 Highway Capacity Manual Special Report 209.
6. Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga Standar Perencanaan Geometri untuk Jalan Perkotaan, Januari 1988.

BAB I DESKRIPSI

1.1. Maksud dan Tujuan

1.1.1 Maksud

Tata cara ini dimaksudkan sebagai acuan dan pegangan dalam perencanaan fasilitas pejalan kaki sebagai suatu bagian dan jaringan jalan yang merupakan suatu kesatuan yang terpadu dengan fasilitas pejalan kaki yang disediakan sebagai pelengkap prasarana yang lain serta tata guna lahan pada suatu kawasan perkotaan.

1.1.2. Tujuan

Tujuan tata cara ini adalah untuk mendapatkan keseragaman dalam merencanakan suatu fasilitas pejalan kaki sebagai suatu kesatuan yang terpadu dengan sistem jaringan jalan kota serta prasarana yang lain diperkotaan.

1.2. Ruang Lingkup

Tata cara ini meliputi deskripsi, ketentuan-ketentuan serta langkah-langkah yang harus diikuti dalam rangka perencanaan fasilitas pejalan kaki di kawasan perkotaan.

1.3. Pengertian

Fasilitas Pejalan Kaki

Semua bangunan yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan dan kenyamanan pejalan kaki.

Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki adalah jalur yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan pejalan kaki tersebut.

Trotoar

Yang dimaksud dengan trotoar adalah jalur pejalan kaki yang terletak pada Daerah Milik Jalan, diberi lapisan permukaan, diberi elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan.

Pelican Crossing

Adalah fasilitas penyeberangan pejalan kaki yang dilengkapi dengan lampu lalu lintas untuk menyeberang jalan dengan aman dan nyaman.

Arus Pejalan Kaki

Adalah jumlah pejalan kaki yang melewati suatu titik tertentu, biasanya dinyatakan dengan jumlah pejalan kaki per satuan waktu (pejalan kaki/menit).

Non Trotoar

Yang dimaksud dengan non trotoar adalah jalur pejalan kaki yang dibangun pada prasarana umum lainnya diluar jalur; seperti pada taman, di perumahan dan lain-lain.

Lapak Tunggu

Adalah tempat dimana penyeberang jalan dapat berhenti untuk sementara dalam menunggu kesempatan menyeberang.

Klasifikasi Jalan Tipe II Kelas I

Adalah standar tertinggi bagi jalan dengan 4 jalur atau lebih, memberikan pelayanan angkutan cepat bagi angkutan antar kota atau dalam kota, dengan kontrol.

Klasifikasi Jalan Tipe II kelas II

Adalah standar tertinggi bagi jalan dengan 2 atau 4 jalur dalam melayani angkutan cepat antar kota dan dalam kota, terutama untuk persimpangan tanpa lampu lalu-lintas.

Klasifikasi Jalan Tipe II Kelas III

Adalah standar menengah bagi jalan dengan 2 jalur untuk melayani angkutan dalam distrik dengan kecepatan sedang, untuk persimpangan tanpa lampu lalu - lintas.

BAB I I

KETENTUAN-KETENTUAN

2.1. Umum

Fasilitas pejalan kaki harus direncanakan berdasarkan ketentuan-ketentuan sebagai berikut :

- 1) Pejalan kaki harus mencapai tujuan dengan jarak sedekat mungkin, aman dari lalu lintas yang lain dan lancar.
- 2) Terjadinya kontinuitas fasilitas pejalan kaki, yang menghubungkan daerah yang satu dengan yang lain.
- 3) Apabila jalur pejalan kaki memotong arus lalu lintas yang lain harus dilakukan pengaturan lalu lintas, baik dengan lampu pengatur ataupun dengan marka penyeberangan, atau tempat penyeberangan yang tidak sebidang. Jalur pejalan kaki yang memotong jalur lalu lintas berupa penyeberangan (Zebra Cross), marka jalan dengan lampu pengatur lalu lintas (Pelican Cross), jembatan penyeberangan dan terowongan.
- 4) Fasilitas pejalan kaki harus dibuat pada ruas-ruas jalan di perkotaan atau pada tempat-tempat dimana volume pejalan kaki memenuhi syarat atau ketentuan-ketentuan untuk pembuatan fasilitas tersebut.
- 5) Jalur pejalan kaki sebaiknya ditempatkan sedemikian rupa dad jalur lalu lintas yang lainnya, sehingga keamanan pejalan kaki lebih terjamin.
- 6) Dilengkapi dengan rambu atau pelengkap jalan lainnya, sehingga pejalan kaki leluasa untuk berjalan, terutama bagi pejalan kaki yang tuna daksa.
- 7) Perencanaan jalur pejalan kaki dapat sejajar, tidak sejajar atau memotong jalur lalu lintas yang ada.
- 8) Jalur pejalan kaki harus dibuat sedemikian rupa sehingga apabila hujan permukaannya tidak licin, tidak terjadi genangan air serta disarankan untuk dilengkapi dengan pohon-pohon peneduh.
- 9) Untuk menjaga keamanan dan keleluasaan pejalan kaki, harus dipasang kerb jalan sehingga fasilitas pejalan kaki lebih tinggi dari permukaan jalan.

2.1.1. Fasilitas Pejalan Kaki

Fasilitas Pejalan kaki dapat dipasang dengan kriteria sebagai berikut :

- 1) Fasilitas pejalan kaki harus dipasang pada lokasi-lokasi dimana pemasangan fasilitas tersebut memberikan manfaat yang maksimal, baik dari segi keamanan, kenyamanan ataupun kelancaran perjalanan bagi pemakainya.
- 2) Tingkat kepadatan pejalan kaki, atau jumlah konflik dengan kendaraan dan jumlah kecelakaan harus digunakan sebagai faktor dasar dalam pemilihan fasilitas pejalan kaki yang memadai.
- 3) Pada lokasi-lokasi/kawasan yang terdapat sarana dan prasarana umum.
- 4) Fasilitas pejalan kaki dapat ditempatkan disepanjang jalan atau pada suatu kawasan yang akan mengakibatkan pertumbuhan pejalan kaki dan biasanya diikuti oleh peningkatan arus lalu lintas serta memenuhi syarat-syarat atau ketentuan-ketentuan untuk pembuatan fasilitas tersebut. Tempat-tempat tersebut antara lain :
 - Daerah-daerah industri
 - Pusat perbelanjaan
 - Pusat perkantoran
 - Sekolah
 - Terminal bus
 - Perumahan
 - Pusat hiburan
- 5) Fasilitas pejalan kaki yang formal terdiri dari beberapa jenis sebagai berikut :
 - (1) Jalur Pejalan Kaki yang terdiri dari :
 - a) Trotoar
 - b) Penyeberangan
 - (a) jembatan penyeberangan
 - (b) zebra cross
 - (c) pelican cross
 - (d) terowongan
 - c) Non Trotoar
 - (2) Pelengkap Jalur Pejalan kaki yang terdiri dari :
 - a) Lapak tunggu
 - b) Rambu
 - c) Marka
 - d) Lampu lalu lintas
 - e) Bangunan pelengkap

1. Jalur Pejalan Kaki

1). Trotoar

Trotoar dapat dipasang dengan ketentuan sebagai berikut :

- (1) Trotoar hendaknya ditempatkan pada sisi luar bahu jalan atau sisi luar jalur lalu lintas. Trotoar hendaknya dibuat sejajar dengan jalan, akan tetapi trotoar dapat tidak sejajar dengan jalan bila keadaan topografi atau keadaan setempat yang tidak memungkinkan.
- (2) Trotoar hendaknya ditempatkan pada sisi dalam saluran drainase terbuka atau di atas saluran drainase yang telah ditutup dengan plat beton yang memenuhi syarat.
- (3) Trotoar pada pemberhentian bus harus ditempatkan berdampingan /sejajar dengan jalur bus. Trotoar dapat ditempatkan di depan atau dibelakang Halte.

2). Zebra Cross

Zebra Cross dipasang dengan ketentuan sebagai berikut :

- (1) Zebra Cross harus dipasang pada jalan dengan arus lalu lintas, kecepatan lalu lintas dan arus pejalan kaki yang relatif rendah.
- (2) Lokasi Zebra Cross harus mempunyai jarak pandang yang cukup, agar tundaan kendaraan yang diakibatkan oleh penggunaan fasilitas penyeberangan masih dalam batas yang aman.

3). Pelican Cross

Pelican Crossing harus dipasang pada lokasi-lokasi sebagai berikut :

- (1) Pada kecepatan lalu lintas kendaraan dan arus penyeberang tinggi
- (2) Lokasi pelican dipasang pada jalan dekat persimpangan.
- (3) Pada persimpangan dengan lampu lalu lintas, dimana pelican cross dapat dipasang menjadi satu kesatuan dengan rambu lalu lintas (traffic signal)

4). Jembatan Penyeberangan

Pembangunan jembatan penyeberangan disarankan memenuhi ketentuan sebagai berikut :

- (1) Bila fasilitas penyeberangan dengan menggunakan Zebra Cross dan Pelikan Cross sudah mengganggu lalu lintas yang ada.
- (2) Pada ruas jalan dimana frekwensi terjadinya kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki cukup tinggi.
- (3) Pada ruas jalan yang mempunyai arus lalu lintas dan arus pejalan kaki yang tinggi.

5). Terowongan

Pembangunan terowongan disarankan memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- (1) Bila fasilitas penyeberangan dengan menggunakan Zebra Cross dan Pelikan Cross serta Jembatan penyeberangan tidak memungkinkan untuk dipakai.
- (2) Bila kondisi lahannya memungkinkan untuk dibangunnya terowongan.
- (3) Arus lalu lintas dan arus pejalan kaki cukup tinggi.

6). Non Trotoar

Fasilitas pejalan kaki ini bila menjadi satu kesatuan dengan trotoar harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut
Elevasinya harus sama atau bentuk pertemuannya harus dibuat sedemikian rupa sehingga memberikan keamanan dan kenyamanan pejalan kaki

2. Pelengkap Jalur Pejalan Kaki

1) Lapak Tunggu

- (1) Lapak tunggu harus dipasang pada jalur lalu lintas yang lebar, dimana penyeberang jalan sulit untuk menyeberang dengan aman.
- (2) Lebar lapak tunggu minimum adalah 1,20 meter
- (3) Lapak tunggu harus di cat dengan cat yang memantulkan cahaya (reflective)

2) Rambu

- (1) Penempatan rambu dilakukan sedemikian rupa sehingga mudah terlihat dengan jelas dan tidak merintang pejalan kaki.
- (2) Rambu ditempatkan di sebelah kiri menurut arah lalu lintas, diluar jarak tertentu dari tepi paling luar jalur pejalan kaki.
- (3) Pemasangan rambu harus bersifat tetap dan kokoh serta terlihat jelas pada malam hari.

3) Marka

- (1) Marka jalan hanya ditempatkan pada jalur pejalan kaki yang memotong jalan berupa zebra cross dan Pelikan cross.
- (2) Marka jalan dibuat sedemikian rupa sehingga mudah terlihat dengan jelas bagi pemakai jalan yang bersangkutan.
- (3) Pemasangan marka harus bersifat tetap dan kokoh serta tidak menimbulkan licin pada permukaan jalan dan terlihat jelas pada malam hari.

4) Lampu lalu lintas

- (1) Lampu lalu-lintas ditempatkan pada jalur pejalan kaki yang memotong jalan
- (2) Pemasangan lampu lalu-lintas harus bersifat tetap dan kokoh
- (3) Penempatan lampu lalu-lintas sedemikian rupa sehingga terlihat jelas oleh lalu-lintas kendaraan
- (4) Cahaya lampu lalu-lintas harus cukup terang sehingga dapat dilihat dengan jelas pada siang dan malam hari

5) Bangunan Pelengkap

Bangunan Pelengkap harus cukup kuat sesuai dengan fungsinya memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki.

2.2. Teknis

3.2.1. Jalur Pejalan Kaki

- 1) Lebar dan alinyemen jalur pejalan kaki harus leluasa, minimal bila dua orang pejalan kaki berpapasan, salah satu diantaranya tidak harus turun ke jalur lalu lintas kendaraan.
- 2) Lebar minimum jalur pejalan kaki adalah 1,50 meter.
- 3) Maksimum arus pejalan kaki adalah 50 pejalan kaki/menit.
- 4) Untuk dapat memberikan pelayanan yang optimal kepada pejalan kaki maka jalur harus diperkeras, dan apabila mempunyai perbedaan tinggi dengan sekitarnya harus diben pembatas (dapat berupa kerb atau batas penghalang/barrier).
- 5) Perkerasan dapat dibuat dan blok beton, beton, perkerasan aspal, atau plesteran. Permukaan harus rata dan mempunyai kemiringan melintang 2 - 4 % supaya tidak terjadi genangan air. Kemiringan memanjang disesuaikan dengan kemiringan memanjang jalan dan disarankan kemiringan maksimum adalah 10 %.
- 6) Lebar jalur pejalan kaki harus ditambah, bila patok rambu lalu lintas, kotak surat, pohon peneduh atau fasilitas umum lainnya ditempatkan pada jalur tersebut.
- 7). Lebar minimum jalur pejalan kaki diambil dari lebar yang dibutuhkan untuk pergerakan 2 orang pejalan kaki secara bergandengan atau 2 orang pejalan kaki yang berpapasan tanpa terjadinya persinggungan.
Lebar absolut minimum jalur pejalan kaki ditentukan $2 \times 75 \text{ cm} + \text{jarak antara dengan bangunan-bangunan di sampingnya, yaitu } (2 \times 15 \text{ cm}) = 1,80\text{m}.$

Dalam keadaan ideal untuk mendapatkan lebar minimum dipakai rumus sebagai berikut :

$$LT = Lp + Lh$$

Dimana :

LT = Lebar total jalur pejalan kaki

Lp = Lebar jalur pejalan kaki yang diperlukan sesuai dengan tingkat kenyamanan yang diinginkan.

Lh = Lebar tambahan akibat halangan bangunan-bangunan yang ada disampingnya ditentukan tabel 1.

8) Besarnya penambahan lebar dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1. Penambahan Lebar Jalur Pejalan Kaki

Fasilitas	Lebar Tambahan (cm)
1) Patok penerangan	75 - 100
2) Patok lampu lalu-lintas	100 - 120
3) Rambu lalu-lintas	75 - 100
4) Kotak surat	100 - 120
5) Keranjang sampah	100
6) Tanaman peneduh	60 - 120
7) Pot bunga	150

2.2.2. Trotoar

- 1). Trotoar dapat direncanakan pada ruas jalan yang terdapat volume pejalan kaki lebih dari 300 orang per 12 jam (jam 6.00 - jam 18.00) dan volume lalu lintas lebih dan 1000 kendaraan per 12 jam (jam 6.00 -jam 18.00).
- 2). Ruang bebas trotoar tidak kurang dari 2,5 meter dan kedalaman bebas tidak kurang dari satu meter dan permukaan trotoar. Kebebasan samping tidak kurang dan 0,3 meter. Perencanaan pemasangan utilitas selain harus memenuhi ruang bebas trotoar juga harus memenuhi ketentuan-ketentuan dalam buku petunjuk pelaksanaan pemasangan utilitas.
- 3). Lebar trotoar harus dapat melayani volume pejalan kaki yang ada. Lebar minimum trotoar sebaiknya seperti yang tercantum dalam tabel 2 sesuai dengan klasifikasi jalan.

Tabel 2. Lebar Trotoar Minimum

Klasifikasi Jalan Rencana		Standar Minimum (m)	Lebar Minimum (Pengecualian)
Tipe II	Kelas I	3.0	1,5
	Kelas II	3.0	1,5
	Kelas III	1.5	1,0

Keterangan :

Lebar minimum digunakan pada jembatan dengan panjang 50 meter atau lebih pada daerah terowongan dimana volume lalu-lintas pejalan kaki (300 - 500 orang per 12 jam).

2.2.3. Fasilitas Penyeberangan

2.2.3.1. Penyeberangan Sebidang

- a) Fasilitas penyeberangan pejalan kaki ada kaitannya dengan trotoar, maka fasilitas penyeberangan pejalan kaki dapat berupa perpanjangan dan trotoar.
 - b) Untuk penyeberangan dengan Zebra cross dan Pelikan cross sebaiknya ditempatkan sedekat mungkin dengan persimpangan.
 - c) Lokasi penyeberangan harus terlihat jelas oleh pengendara dan ditempatkan tegak lurus sumbu jalan.
1. Dasar-dasar penentuan jenis fasilitas penyeberangan adalah seperti tertera pada tabel 3 berikut :

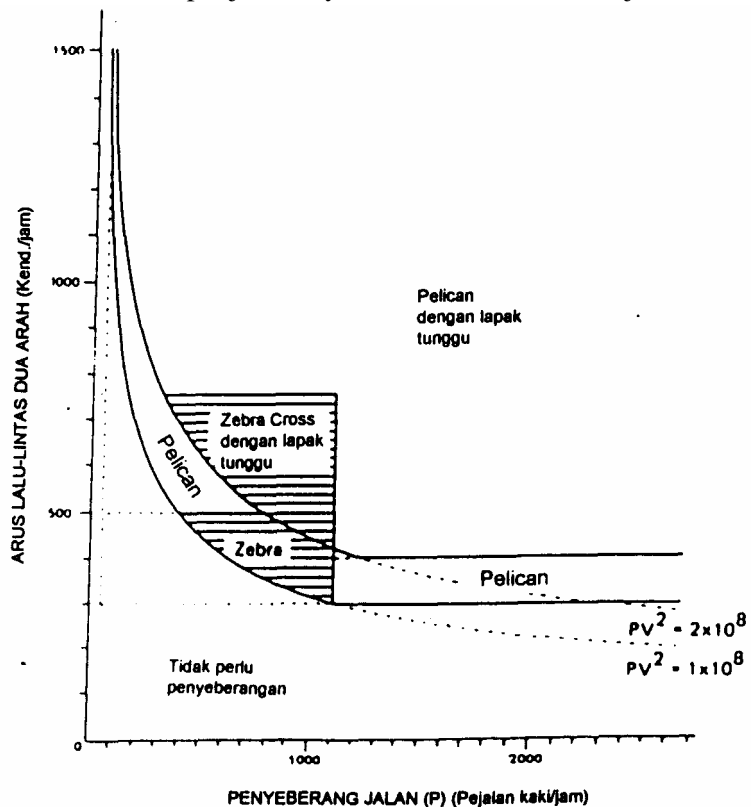
Tabel 3. Fasilitas Penyeberangan berdasarkan PV^2

PV^2	P	V	Rekomendasi
$> 10^8$	50 - 1100	300 - 500	Zebra Cross
$> 2 \times 10^8$	50 - 1100	400 - 750	Zebra Cross dengan lapak tunggu
$> 10^8$	50 - 1100	> 500	Pelican
$> 10^8$	> 1100	> 300	Pelican
$> 2 \times 10^8$	50 - 1100	> 750	Pelican dengan lapak tunggu
$> 2 \times 10^8$	> 1100	> 400	Pelican dengan lapak tunggu

Dimana :

P = Arus lalu-lintas penyeberang jalan yang menyeberang jalur lalu lintas sepanjang 100 meter, dinyatakan dengan pejalan kaki/jam;

V = Arus lalu-lintas dua arah per jam, dinyatakan dalam kendaraan/jam



Catatan :

- 1) Arus penyeberang jalan dan arus lalu-lintas adalah rata-rata arus lalu-lintas pada jam-jam sibuk
- 2) Lebar jalan merupakan faktor penentu untuk perlu atau tidaknya dipasang lapak tunggu

2.2.3.2. Penyeberangan Tidak Sebidang

Mengingat biaya konstruksi jembatan penyeberangan atau terowongan cukup mahal, maka fasilitas penyeberangan ini sangat tepat dibangun bila volume pejalan kaki yang menyeberang jalur lalu-lintas pada jam sibuk sangat tinggi. Penyeberangan jenis ini diuraikan dalam buku lain.

BAB III

PROSEDUR PERENCANAAN

3.1. Umum

Dalam perencanaan jalur pejalan kaki yang perlu diperhatikan adalah kebebasan berjalan untuk mendahului serta kebebasan waktu berpapasan dengan pejalan kaki lainnya tanpa bersinggungan, dan kemampuan untuk memotong pejalan kaki lainnya. Keamanan terhadap kemungkinan terjadinya benturan dengan pengguna jalan yang lain (lalu lintas kendaraan) serta Tingkat kenyamanan pejalan kaki yang optimal seperti faktor kelandaian dan jarak tempuh serta rambu-rambu petunjuk pejalan kaki.

3.2. Teknis

3.2.1. Pengumpulan Data

Pengumpulan data harus dilakukan terhadap hal-hal sebagai berikut :

- 1) Volume lalu-lintas kendaraan;
- 2) Volume lalu-lintas pejalan kaki;
- 3) Volume lalu-lintas penyeberang jalan;
- 4) Data Geometrik.

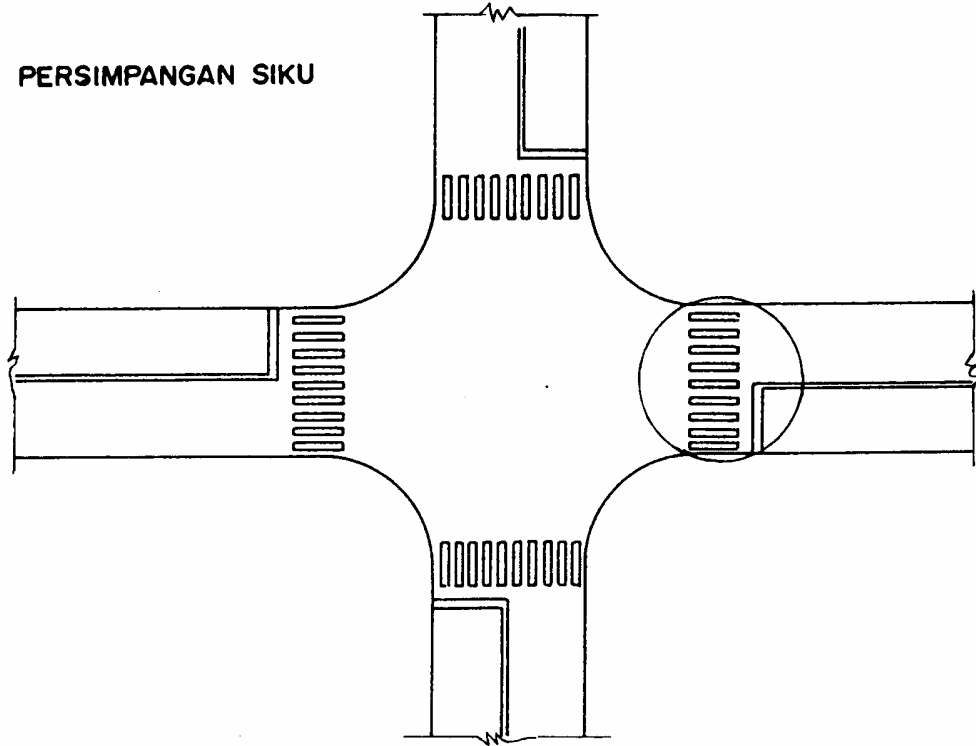
3.2.2. Perencanaan

1. Tentukan besarnya arus lalu-lintas penyeberang jalan (P) pada kawasan yang terdapat sarana dan prasarana umum.
2. Tentukan volume lalu-lintas kendaraan (V).
3. Hitung PV^2
4. Tentukan lebar jalur jaringan untuk ruas-ruas tersebut, dan tabel 2.
5. Tentukan fasilitas penyeberangan yang sesuai/cocok dengan ketentuan yang ada.
6. Buat desain fasilitas penyeberangan pejalan kaki dengan memperhatikan persyaratan-persyaratan seperti telah diuraikan dimuka.

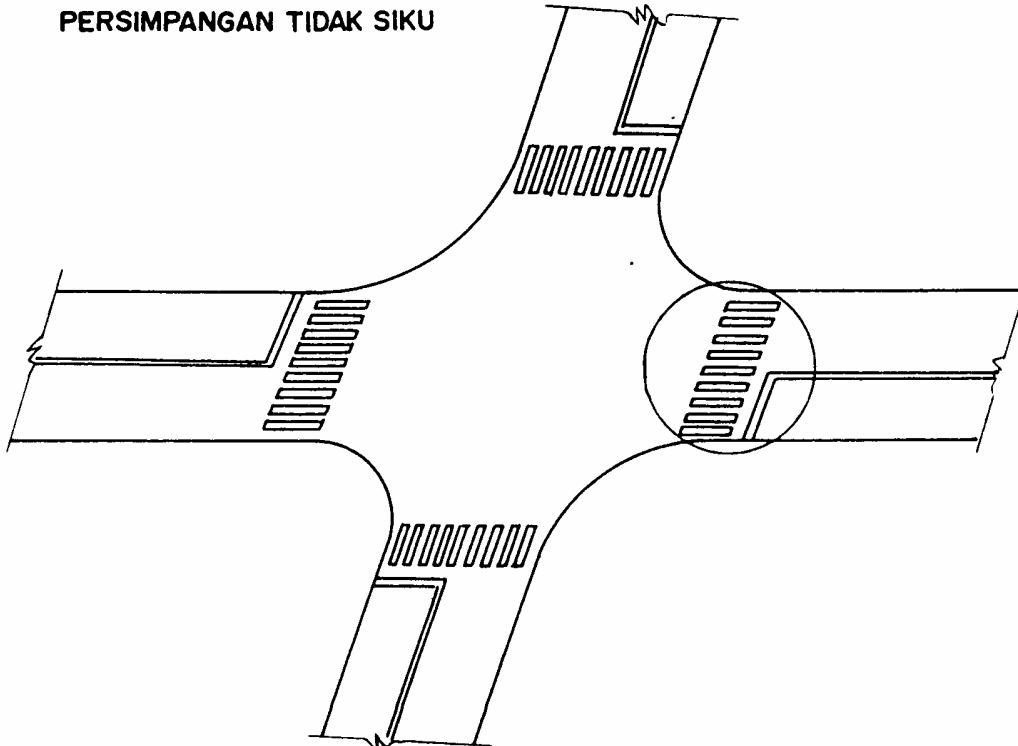
MARKA JALAN

C. ZEBRA CROSS DIPERSIMPANGAN

PERSIMPANGAN SIKU



PERSIMPANGAN TIDAK SIKU



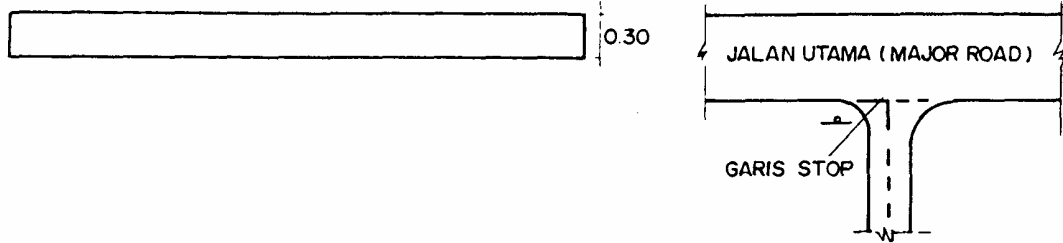
MARKA JALAN

I. GARIS STOP DAN ZEBRA CROSS (PERSIMPANGAN SIKU)

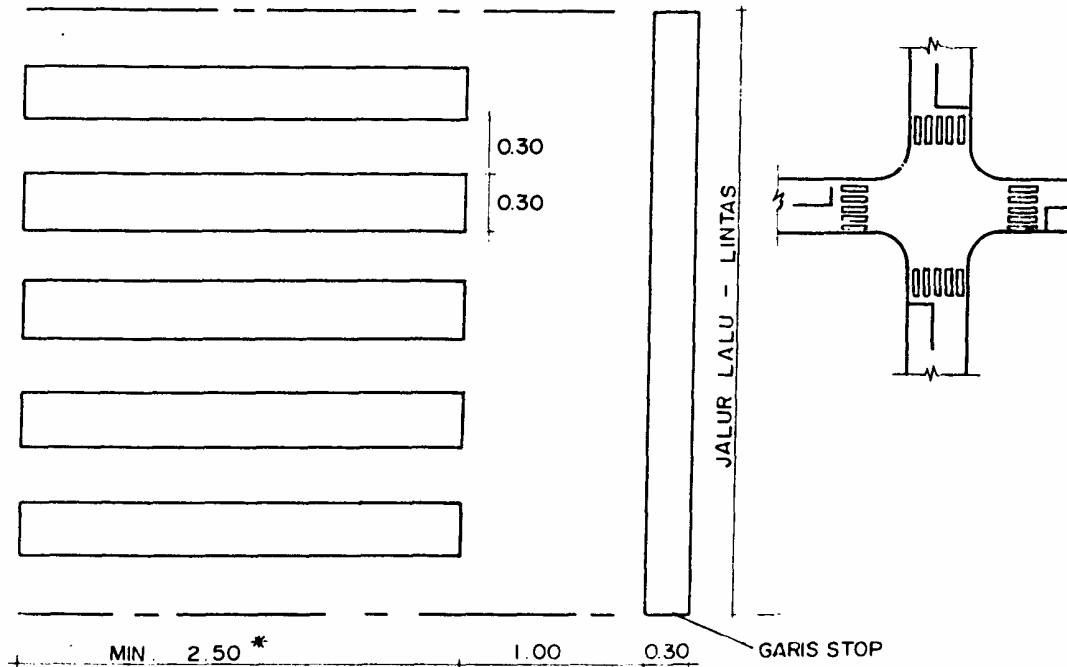
a. Garis Stop Pada Pertemuan Major dan Minor Road

Tidak digunakan Zebra-cross dan Lampu Lalu Lintas.

Warna garis : Putih.



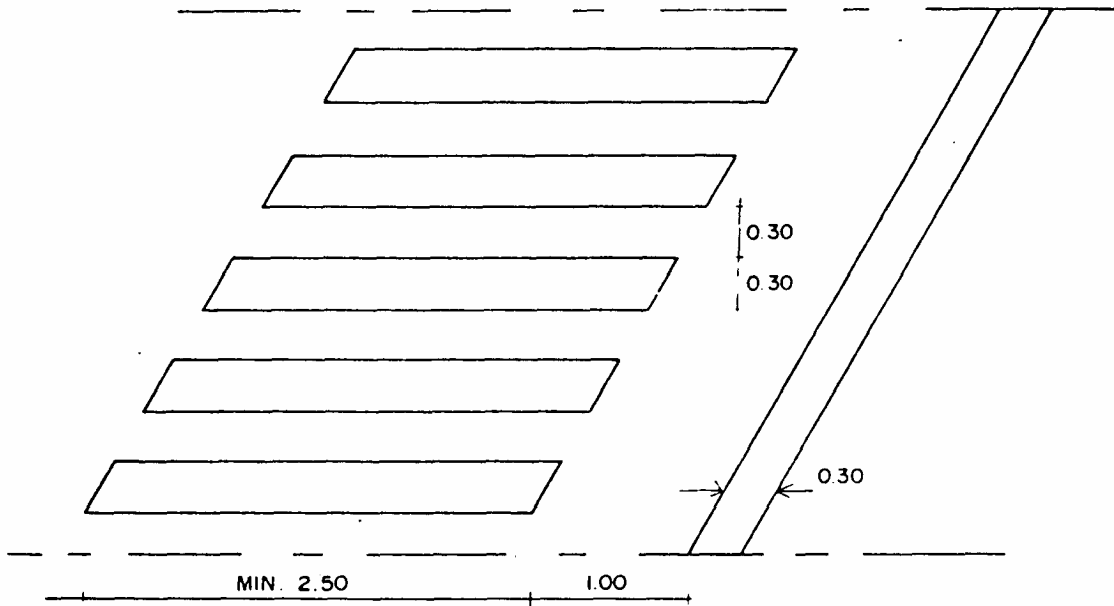
b. Garis Stop Dengan Zebra-Cross (Persimpangan Siku)



* tergantung dari kebutuhan pejalan kaki

MARKA JALAN

2. GARIS STOP DENGAN ZEBRA CROSS (PERSIMPANGAN TIDAK SIKU)



LAMPIRAN A
DAFTAR NAMA DAN LEMBAGA

- 1). Pemrakarsa
 - Direktorat Bina Teknik Direktorat Jenderal Bina Marga
 - Direktorat Bina Jalan Kota Direktorat Jenderal Bina Marga
- 2). Tim Penyusun
 - Sub Direktorat Penyusunan Standar
- 3). Tim Pembahas
 1. Ir. Sukawan Mertasudira, MSc. Direktorat Bina Teknik
 2. Ir. Buddy Darma Setiawan, MSc. Direktorat Bina Teknik
 3. Ir. Utang Kadarusman Direktorat Bina Teknik
 4. Ir. Hartom MSc. Direktorat Bina Jalan Kota
 5. Ir. Palgunadi MEng.Sc. Direktorat Bina Jalan Kota
 6. Ir. Triharjo Direktorat Bina Jalan Kota
 7. Ir. Budi Harimawan, MEng.Sc. Direktorat Bina Jalan Kota
 8. Ir. Heru Budi Santoso, CES. Direktorat Bina Jalan Kota
 9. Ir. Yayah Sumardiyah Direktorat Bina Jalan Kota
 10. Dr. In I.F. Purnomosidhi Pusat Litbang Jalan
 11. Ir. Agus Bari MSc. Pusat Litbang Jalan