

ANALISIS KELAIKAN FUNGSI JALAN PADA RUAS JALAN BUNDRAN PESAWAT KE LAMPU MERAH PASAR BARU

Try Sugiyarto Soeparyanto¹, Ridwan Syah Nuhun², Sahrul
Alamnsyah³, Salfin Hartani Minsi⁴, La ode Dzariat⁵

¹Manajemen Rekayasa Universitas Halu Oleo
email : sultraalamnsyah@gmail.com, salfinhartaniminsi14@gmail.com , dzariatipin@gmail.com

ABSTRACT

The purpose of this study is to analyze the feasibility of road functions on the Airplane Roundabout Road to Pasar Baru Red Light. The data analysis in this study is ULFJ analysis and Road Function Feasibility Administration Analysis. The research results indicate that (1) the analysis of ULFJ, overall the section from Bundaran Pesawat to Lampu Merah Pasar Baru falls into the category of "conditionally functional with recommendations (LS)" where the road section has partially met the technical requirements of LFJ; (2) the analysis results for road suitability testing with administrative requirements are as follows: (a) The Study Location is deemed suitable as a Secondary Arterial Road class within the City Road status; (b) The available land area for the reviewed road section meets the requirements for road design, but RUMIJA ownership documents are not yet available; (c) Traffic signs, orders, and prohibitions are already appropriate but eight signs are still needed for intersection requirements; (d) Administrative documents such as Environmental Impact Assessment (EIA) documents (DELH / DPLH) for the year 2019 and road ledger documents are available at the technical agency, but need updating; and (3) Spatially, the construction of the road from Bundaran Pesawat to Lampu Merah Pasar Baru can improve mobility, create employment opportunities, and boost economic growth.

Keywords: Road suitability, ULFJ, and Road Safety

ABSTRAK

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis kelaikan fungsi jalan pada ruas Jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru. Analisis data pada penelitian ini adalah analisis ULFJ dan Analisis administrasi Laik Fungsi Jalan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa (1) analisa ULFJ, secara keseluruhan Ruas Jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru masuk ke dalam kategori "laik fungsi bersyarat dengan rekomendasi (LS)" dimana ruas jalan tersebut telah memenuhi sebagian persyaratan teknis LFJ; (2) hasil analisis untuk uji kelaikan jalan dengan persyaratan administrasi didapatkan; (a) Lokasi Kajian Laik sebagai kelas Jalan Arteri Sekunder dengan Status Jalan Kota; (b) Luas lahan / tanah yang tersedia pada ruas jalan yang ditinjau telah memenuhi syarat untuk kebutuhan desain jalan, namun Dokumen kepemilikan RUMIJA belum ada; (c) Rambu Petunjuk, Perintah dan Larangan untuk lalulintas sudah sesuai namun masih dibutuhkan delapan rambu untuk kebutuhan persimpangan; (d) Dokumen Administrasi berupa dokumen AMDAL (DELH / DPLH) tahun 2019 dan dokumen leger jalan tersedia pada instansi teknis , namun perlu di update; serta (3) Secara spasial pembangunan Jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru dapat meningkatkan mobilitas, menambah mata pencaharian, dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi.

Kata Kunci : Laik Jalan, ULFJ, dan Keselamatan Jalan

1. PENDAHULUAN

Pertumbuhan jumlah penduduk yang ada di Kota Kendari yang cukup pesat menyebabkan terjadinya pertumbuhan kepemilikan kendaraan, baik itu kendaraan roda dua maupun roda empat. Pertumbuhan jumlah kendaraan harus diimbangi dengan

pertumbuhan jalan yang dapat memberikan keamanan dan keselamatan bagi pengguna jalan. Pasal 23 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa pemerintah sebagai penyelenggara jalan berkewajiban memberi rasa aman dan selamat bagi pengguna jasa.

Seperti yang tertuang dalam Permen PU No. 11/PRT/M/2010 tentang tata cara dan persyaratan laik fungsi jalan. Persyaratan laik fungsi jalan diperlukan untuk memaksimalkan peranan dari jalan sebagai prasarana transportasi yang akan memberikan rasa aman dan nyaman bagi pengguna jalan (Riad dkk, 2017). Rasa aman dan nyaman yang dimaksud adalah dengan mengurangi tingkat risiko kecelakaan yang sering terjadi di jalan raya (Prasetyanto, 2020); (Sari & Afriandini, 2021). Adapun faktor-faktor yang memberikan kontribusi terhadap terjadinya kecelakaan di jalan adalah faktor manusia yaitu pengemudi kendaraan dan pejalan kaki, faktor prasarana yaitu jalan dan lingkungan jalan, dan yang terakhir adalah faktor sarana yaitu kendaraan itu sendiri (Tawalujan et al., 2020); (Al'Adilah et al., 2021).

Hal ini menyebabkan terjadinya penurunan tingkat pelayanan dan fungsi jalan. Namun keterbatasan yang dimiliki oleh Pemerintah yang tidak mampu mengimbangi dan menyediakan kebutuhan masyarakat terutama prasarana transportasi (Gumelar & Susetyaningsih, 2023). Dimana jalan merupakan prasarana transportasi yang sangat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi dan kemajuan pembangunan (Handayani et al., 2019). Peran jalan sebagai prasarana transportasi juga harus memiliki kondisi yang ideal agar mampu memberikan kenyamanan, kelancaran, dan keamanan bagi pengguna jalan (Effendi, 2016). Keselamatan transportasi jalan saat ini sudah merupakan masalah global yang bukan semata-mata masalah transportasi saja tetapi menjadi permasalahan sosial kemasyarakatan, salah satu contohnya yaitu kecelakaan lalu lintas (Muslim et al., 2018). Riset tentang kecelakaan lalu lintas maupun cara pencegahannya terus berkembang, berbagai upaya terus dilakukan untuk mengurangi jumlah kecelakaan. Semua pengguna jalan sangat mungkin terkena risiko kecelakaan seiring dengan meningkatnya lalu lintas kendaraan (Imam, 2019).

Pembangunan Jalur Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru sebagai infrastruktur jalan merupakan salah satu upaya Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang di Kota Kendari untuk meningkatkan ketersediaan infrastruktur. Pembangunan Jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru dilakukan untuk mengurai kepadatan transportasi di jalur Pasar Baru menuju Kota Lama serta memacu pertumbuhan wilayah di Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru. Keberadaan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru sebagai prasarana transportasi baru mampu meningkatkan akses mobilitas sehingga akan mendorong pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut. Selain itu dapat mempermudah akses dari Pelabuhan Nusantara Kendari menuju Bandara Halu Oleo.

Dalam mewujudkan jalan yang berkeselamatan, maka dianggap perlu untuk melakukan uji laik fungsi jalan ruas Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru di Kota Kendari. Hal ini dikarenakan keselamatan jalan merupakan pemenuhan fisik setiap elemen dari jalan terhadap persyaratan teknis jalan dan kondisi lingkungan sehingga dapat terhindar dari risiko terjadinya kecelakaan. Dilakukannya uji laik fungsi jalan ruas Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru di Kota Kendari, maka akan memberikan informasi apakah jalan yang ada di pusat Kota Kendari sudah mempunyai persyaratan teknis sebagai jalan yang memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pengguna jalan. Berdasarkan permasalahan di atas, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut: (a) Menganalisis tingkat kelaikan fungsi jalan kota ruas Bundaran

Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru di Kota Kendari dengan menggunakan metode uji dan evaluasi laik fungsi jalan; dan (b) Menganalisis tingkat kelaikan fungsi jalan kota ruas Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru di Kota Kendari berdasarkan dokumen administrasi uji kelaikan jalan.

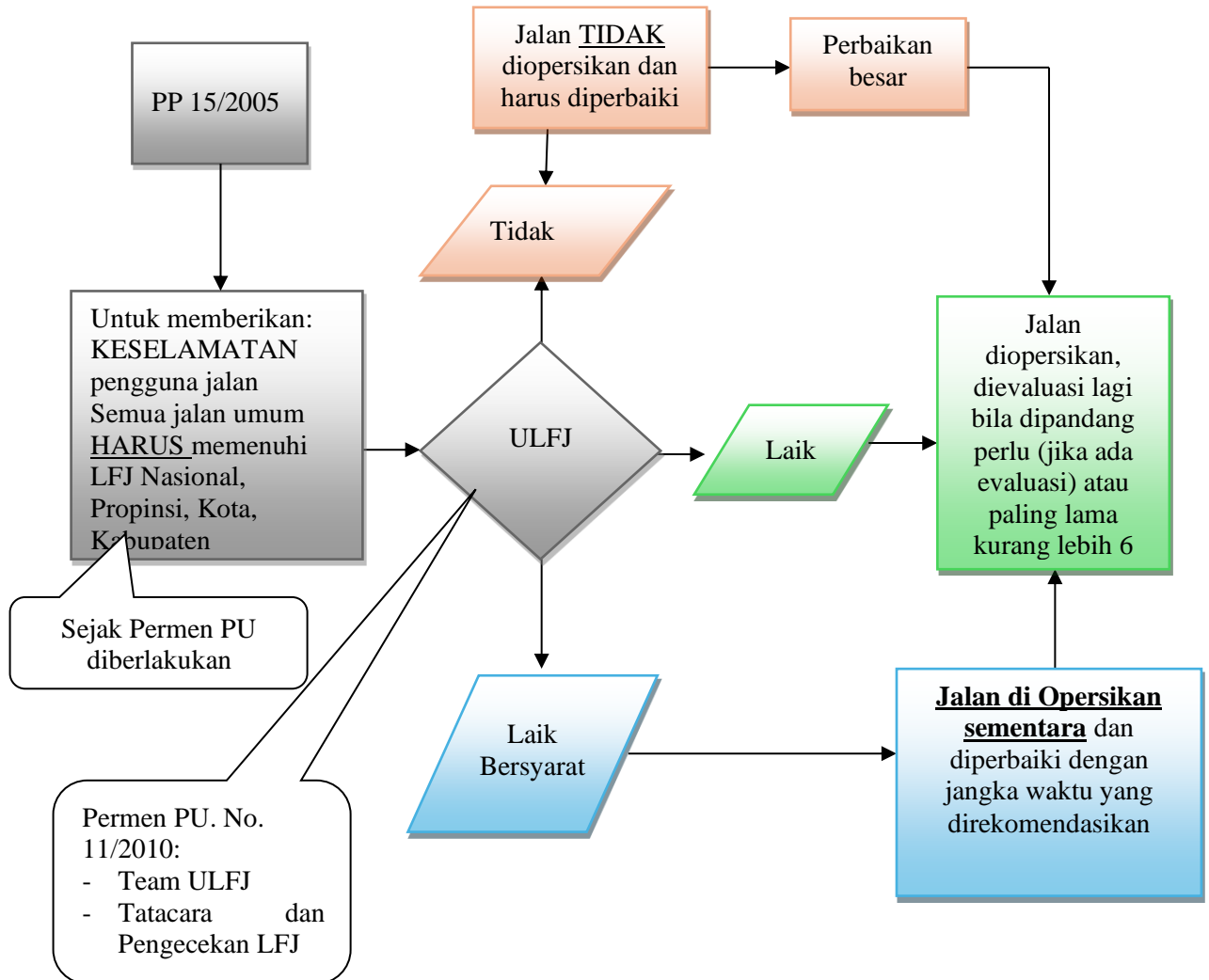
2. TINJAUAN PUSTAKA

1. Transportasi dan Pengembangan Wilayah

Wilayah Pembangunan prasarana transportasi dalam konteks spasial, merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari pembangunan perekonomian suatu wilayah atau kawasan. Hal ini disebabkan banyak analisis spasial yang memperhatikan faktor jarak pada pembangunan prasarana dan sarana transportasi itu sendiri. Black (1981), tumbuh dan berkembangnya suatu wilayah dapat dianalisa dengan pendekatan transportasi, dimana sistem transportasi yang baik akan menciptakan daya dorong dan daya tarik wilayah dalam berbagai kegiatan investasi dan kegiatan ekonomi masyarakat di wilayah tersebut. Dengan kata lain macetnya sistem transportasi wilayah akan menghambat mobilitas investasi dan kegiatan perekonomian masyarakat. Menurut Tarigan (2004), ada tiga hal yang membuat sebuah bangsa menjadi besar dan makmur, yaitu tanah yang subur, kerja keras dan kelancaran transportasi orang dan barang dari satu bagian negara ke bagian negara lainnya. Hal ini sejalan dengan pernyataan Meyer (1984) bahwa dalam pengembangan wilayah ada tiga komponen yang saling terkait dalam menunjang pembangunan suatu wilayah, yaitu (1) Sumber daya penduduk, (2) kegiatan Ekonomi, dan (3) sistem transportasi (Putra, 2021); (Imam et al., 2019).

2. Prosedur Uji dan Evaluasi Laik Fungsi Jalan

Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 2012 tentang Panduan Teknis Pelaksanaan Laik Fungsi Jalan, menyebutkan bahwa pelaksanaan uji dan evaluasi LFJ meliputi pemeriksaan fisik jalan dan pemeriksaan dokumen penyelenggara jalan. Pemeriksaan fisik adalah pemenuhan persyaratan teknis LFJ pada suatu ruas jalan sedangkan pemeriksaan dokumen penyelenggara jalan adalah menguji pemenuhan persyaratan administrasi LFJ pada suatu ruas jalan (Rahman & Sumktaki, 2020). Setiap Tim ULFJ yang sudah di SK-kan, menyusun rencana pelaksanaan yang meliputi pelaksanaan dan iaya serta peralatan yang diperlukan dan mengusulkan kepada penyelenggara jalan. Penggunaan perlengkapan seperti kendaraan hawkeye dimungkinkan jika ada. Hwkeye merupakan alat survei kondisi jalan yang efektif dan efisien. Alat ini dapat mengumpulkan data lalu lintas dan kondisi jalan dengan cepat dan akurat seperti data geometrik jalan, merekam kondisi visual jalan beserta bangunan pelengkap dan lingkungannya, kondisi perkerasan jalan dan lainnya. Prosedur dalam melakukan uji dan evaluasi LFJ adalah seperti ditunjukkan oleh Gambar 1.



Gambar 1. Prosedur Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan
 Sumber: (Rahman & Sumktaki, 2020)

3. METODOLOGI PENELITIAN

1. Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian ini berada di wilayah Kota Kendari pada salah satu ruas jalan kota yaitu ruas jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru dengan panjang jalan sepanjang 3,65 km. Penelitian ini dibantu oleh 8 (delapan) orang. 4 (empat) orang pada lajur kiri dan 4 (empat) orang pada lajur kanan. Penelitian dilakukan selama 7 hari terdiri dari 4 (empat) hari untuk survei Uji laik Fungsi Jalan (ULFJ) dan 3 (tiga) hari untuk pengamatan hambatan samping.

2. Metode Analisa Data

a. Metode Analisis Data ULFJ

Hasil pengolahan data ULFJ selanjutnya digunakan dalam menganalisa data. Adapun tahapan analisa data ULFJ dapat diuraikan sebagai berikut:

- 1) Perkalian antara nilai P dan D yang diperoleh pada hasil pengolahan data akan menghasilkan nilai R yaitu nilai resiko kecelakaan akibat defisiensi infrastruktur jalan yang dapat berkontribusi potensi kejadian kecelakaan.

- 2) Nilai R yang diperoleh menjadi indikasi tingkat kepentingan penanganan berupa kategori TB (Tidak Berbahaya), CB (Cukup Berbahaya), B (Berbahaya), dan SB (Sangat Berbahaya).
- 3) Bila nilai $R < 125$ maka kategori resiko adalah “Tidak Berbahaya (TB)” dan dikategorikan Laik Fungsi (L)
- 4) Bila diperoleh nilai $R = 125 - 250$ maka kategori resiko adalah “Cukup Berbahaya (CB)” dan dikategorikan laik bersyarat dengan Rekomendasi (Ls)
- 5) Bila diperoleh nilai $R = 250 - 375$ maka kategori resiko adalah “Berbahaya (B)” dan dikategorikan Tidak Laik Fungsi (T)
- 6) Bila diperoleh nilai $R > 375$ maka kategori resiko adalah “Sangat Berbahaya (SB)” dan dikategorikan Tidak Laik Fungsi (T)
- 7) Penyebab kecelakaan dari faktor fisik jalan adalah semua aspek dengan kategori SB dan B sehingga tidak laik (T)
- 8) Jika semua aspek yang diuji dalam ULFJ masuk ke dalam kategori Laik Fungsi (L) maka dapat disimpulkan bahwa status jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru Kota Kendari adalah Laik Fungsi (L)
- 9) Jika hanya sebagian komponen yang masuk ke dalam kategori L, sedangkan komponen lain masih masuk dalam kategori Ls maupun T tetapi masih memberikan keselamatan bagi pengguna jalan, maka secara keseluruhan jalan tersebut masuk ke dalam kategori Laik Fungsi dengan rekomendasi (Ls). Artinya aspek jalan dapat diperbaiki sehingga rekomendasinya adalah perbaikan untuk mencapai Laik Fungsi (L)
- 10) Jika semua komponen yang diuji dalam ULFJ masuk de dalam kategori T maka dapat disimpulkan bahwa status jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru adalah tidak laik fungsi (T) sehingga jalan tersebut harus tutup sementara waktu sampai jalan tersebut dinyatakan laik fungsi dan aman dioperasikan untuk umum.

b. Analisis administrasi Laik Fungsi Jalan

Standar administrasi untuk Analisis administrasi Laik Fungsi Jalan meliputi pemenuhan kelengkapan dokumen dokumen jalan sehingga dapat di lihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Standar administrasi untuk Analisis administrasi Laik Fungsi Jalan

No	Komponen Uji	Standar
1	Dokumen penetapan petunjuk, perintah, dan larangan dalam pengaturan lalu lintas bagi semua perlengkapan jalan	
	Ketersediaan Dokumen	Ada
	Kelengkapan Dokumen	Ada
	Legalitas Dokumen	Ada
2	Dokumen penetapan status jalan	
	Ketersediaan Dokumen	Ada
	Kelengkapan Dokumen	Ada
	Legalitas Dokumen	Ada
4	Dokumen penetapan kelas jalan	
	Ketersediaan Dokumen	Ada
	Kelengkapan Dokumen	Ada
	Legalitas Dokumen	Ada
5	Dokumen penetapan kepemilikan tanah	
	Ketersediaan Dokumen	Ada
	Kelengkapan Dokumen	Ada

No	Komponen Uji	Standar
	Legalitas Dokumen	Ada
6	Dokumen penetapan leger jalan	
	Ketersediaan Dokumen	Ada
	Kelengkapan Dokumen	Ada
	Legalitas Dokumen	Ada
7	Dokumen Lingkungan	
	Ketersediaan Dokumen	Ada
	Kelengkapan Dokumen	Ada
	Legalitas Dokumen	Ada

4. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

1) Penyebab Kecelakaan dari Faktor Fisik

Kecelakaan yang terjadi di jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru terjadi pada lokasi *black spot*/titik rawan kecelakaan seperti bukaan pertama setelah titik awal, simpang pasar setelah jembatan dan sta +0 akibat *traffick light* yang sering macet dan bukaan dekat pertamina yang mengakibatkan rawan kecelakaan. Data penjurangan lainnya yang diperoleh adalah data kondisi jalan yang diperoleh dari Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Kendari serta data kecelakaan lalu lintas di Jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru Kota Kendari berupa tabel dengan jumlah kecelakaan, jumlah korban meninggal dunia, korban luka berat dan luka ringan yang diperoleh dari Satuan Laka Lantas Polres Kota Kendari.

a. Hasil ULFJ terhadap Lajur Lalu Lintas

Hasil pengukuran pada jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru menunjukkan lebar lajur telah sesuai dengan standar teknis yaitu 3,5 m. Lebar lajur yang bervariasi disebabkan marka tepi jalan sebagian besar sudah pudar bahkan ada beberapa tempat yang tidak terdapat marka tepi. Tidak ada batas yang jelas pada lajur menyebabkan kesulitan pada saat pengukuran sehingga yang diambil patokan adalah batas terluar perkerasan lajur. Tanda (-) pada hasil perhitungan penyimpangan terhadap lebar lajur jalan menunjukkan bahwa hasil perhitungan penyimpangan $< 0\%$ (tidak terdapat penyimpangan). Hal ini disebabkan hasil pengukuran lebar lajur $>$ dari lebar minimal yang disyaratkan dalam standar teknis, sehingga lebar lajur pada kedua segmen dinyatakan aman karena memenuhi standar lebar lajur.

Tabel 2. Rekapitulasi Hasil ULFJ terhadap Lajur Lalu Lintas

No	Aspek yang diamati	Penyimpangan terhadap Standar (%)	Kategori Resiko	Status Kelaikan
1	Keberlanjutan Lajur	0	TB	L
2	Kesesuaian dengan lajur lalu lintas yang dilayani	0	TB	L
3	Jumlah lajur	0	TB	L
4	Lebar setiap lajur	0 sd. 14,29	TB	L
5	Kemiringan melintang	0	TB	L

TB = Tidak Berbahaya; L = Laik Fungsi

b. Hasil ULFJ terhadap Bahu Jalan

Hasil ULFJ terhadap bahu jalan seperti diperlihatkan pada Tabel 7. menunjukkan bahwa posisi bahu jalan terhadap marka perkerasan jalan berada dalam kategori resiko Sangat Berbahaya (SB) terhadap jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru

dikategorikan tidak laik (T). Hal ini disebabkan fasilitas kecelakaan pada jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru. Dalam kejadian kecelakaan pada jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru terdapat korban meninggal dunia (MD) sehingga nilai dampaknya sebesar 100. Nilai resiko merupakan perkalian (P) yang diperoleh dari persentase penyimpangan terhadap standar dengan nilai dampak (D).

Tabel 3. Hasil Uji Laik Fungsi Jalan pada Bahu Jalan

No	Aspek yang diamati	Penyimpangan terhadap Standar (%)	Kategori Resiko	Status Kelaikan
1	Lebar bahu	14,29 sd (-14,19)	TB	L
2	Posisi bahu terhadap muka perkerasan jalan	Lebih dekat	SB	T
3	Kemiringan melintang	0	TB	L

TB = Tidak Berbahaya; SB = Sangat Berbahaya; L = Laik Fungsi, T = Tidak Laik Fungsi

c. Hasil ULFJ terhadap Median Jalan

Hasil ULFJ terhadap bukaan pada median jalan menunjukkan bahwa hasil resiko tidak berbahaya (TB) sehingga dikategorikan laik fungsi (L). Hasil pengamatan bukaan pada median jalan sesuai dengan standar teknis sehingga tidak berpotensi menyebabkan kecelakaan dengan bukaan median seluas 6,6 meter.

Tabel 4. Hasil UFJ pada Median Jalan

No	Aspek yang diamati	Penyimpangan terhadap Standar (%)	Kategori Resiko	Status Kelaikan
1	Lebar median	8,3	TB	L
2	Tipe median	0	TB	L
3	Jenis perkerasan median	-20	TB	L
4	Bukaan pada median	5,7	TB	L

TB = Tidak Berbahaya; L = Laik Fungsi

d. Hasil ULFJ terhadap Selokan Samping

Hasil pengamatan dan pengukuran di lapangan menunjukkan pada Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru sepanjang 3.650 m, selokan samping lancar dalam mengalirkan air. Dari hasil perhitungan diperoleh 100% selokan samping pada jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru tidak berfungsi dengan baik karena tersumbat dengan sampah, ranting pohon, dan tanaman/rumput.

Tabel 5. Rekapitulasi Hasil ULFJ terhadap Selokan Samping

Aspek yang Diamati	Penyimpangan terhadap standar (%)	Kategori resiko	Status kelaikan
Lebar/dimensi selokan samping	43,33	CB	Ls
Bentuk selokan samping	0	TB	L
Fungsi mengalirkan air	100	SB	T

CB = Cukup Berbahaya; TB = Tidak Berhaya; SB = Sangat Berbahaya; Ls = Laik bersyarat dengan rekomendasi; L = Laik Fungsi; T = Tidak Laik Fungsi

e. Hasil ULFJ terhadap Marka Jalan

Hasil ULFJ terhadap marka jalan menunjukkan marka zebra cross berada dalam kategori resiko B pada jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru sehingga dikategorikan Ls. Hasil pengamatan dan pengukuran lapangan diperoleh bahwa dari 1 (satu) sekolah/kampus yang terdapat pada jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru, tetapi tidak dilengkapi dengan marka zebra cross sehingga penyimpangan terhadap standar sebesar 100%. Untuk tujuan keselamatan diharapkan segera dilakukan pengecatan marka zebra cross pada zona sekolah maupun pasar.

Tabel 6. Rekapitulasi Hasil ULFJ terhadap Marka Jalan

Aspek yang diamati	Penyimpangan terhadap standar (%)	Kategori resiko	Status kelaikan
Marka pembagi jalur dan lajur, khususnya di tikungan	100	B	T
a. Marka pembagi jalur di tikungan	-	-	-
b. Lebar garis marka	0	TB	L
Marka persimpangan	-	-	-
Zebra cross	100	B	T

TB = Tidak Berbahaya; B = Berbahaya; L = Laik Fungsi; T = Tidak Laik Fungsi

f. Hasil ULFJ terhadap Rambu Jalan

Hasil ULFJ terhadap rambu jalan menunjukkan tidak terpenuhinya kebutuhan rambu larangan dan papan tambahan menyebabkan kondisi jalan berada dalam kategori resiko SB pada jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru sehingga dikategorikan T. Hasil perhitungan menunjukkan rambu larangan dan papan tambahan pada kedua segmen menyimpang 100% dari kebutuhan manajemen lalu lintas.

Tabel 7. Rekapitulasi Hasil ULFJ terhadap rambu jalan

Aspek yang diamati	Penyimpangan terhadap standar (%)	Kategori resiko	Status kelaikan
Kebutuhan manajemen lalu lintas			
Rambu larangan	100	SB	T
Rambu peringatan	100	SB	T
Rambu perintah	100	SB	T
Rambu petunjuk	100	SB	T
Rambu sementara	100	SB	T
Papan tambahan	100	SB	T

SB = Sangat Berbahaya; T = Tidak Laik Fungsi.

g. Hasil ULFJ terhadap Lampu Penerangan Jalan

Hasil ULFJ terhadap letak dan jumlah lampu penerangan jalan menghasilkan ketegori resiko SB pada jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah

Pasar Baru sehingga dikategorikan T. Hal tersebut disebabkan letak lampu penerangan di jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru yaitu antara 0,6 m pada median dari tepi perkerasan jalan. Persyaratan teknis untuk jarak antara lampu penerangan jalan adalah 40 m - 50 m. Pada kasus ini agar lebih ekonomis maka perhitungan kebutuhan lampu penerangan diambil jarak maksimal yaitu 50 m.

Tabel 8. Rekapitulasi Hasil ULFJ terhadap Lampu Penerangan Jalan

Aspek yang diamati	Penyimpangan terhadap standar (%)	Kategori resiko	Status kelaikan
Lampu penerangan jalan			
Letak lampu penerangan	-50	TB	L
Jumlah lampu penerangan	12,31	TB	L

TB = Tidak Berbahaya; L = Laik Fungsi

2 Penyebab Kecelakaan dari Faktor Lingkungan Jalan

a. Hasil ULFJ terhadap Rumaja

Hasil ULFJ terhadap Rumaja menunjukkan pemanfaatan Rumaja berada dalam kategori resiko B pada jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru sehingga dikategorikan T dan CB pada jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru sehingga dikategorikan Ls. Pemanfaatan Rumaja oleh masyarakat pada kedua segmen tidak sesuai dengan yang diperuntukan. Sepanjang 1560 m dari panjang total 3650 m di jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru.

Lebar Rumaja bervariasi sebagian besar dibawah 24 m. Tinggi Rumaja bervariasi sebagian besar dibawah 5 m. Menurut ketentuan PERMEN PU No.19/PRT/M/2011 untuk Ruas Jalan Bundaran Pesawat tipe jalan Jalan Raya dengan 4/2-T, Lebar Rumaja 24 m dan Tinggi Rumaja 5 m. Rumaja tidak dimanfaatkan secara maksimal karena belum adanya trotoar untuk pejalan kaki, adanya warung di bahu jalan. Adanya tiang listrik/tiang telkom di perkerasan jalan dengan beda tinggi 5 cm sehingga meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas.

b. Hasil ULFJ terhadap Rumija

Hasil ULFJ terhadap Rumija berada dalam kategori resiko CB sehingga dikategorikan Ls pada jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru. Pemanfaatan Rumija pada jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru belum sesuai persyaratan teknik. Pada jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru masih dimanfaatkan sebagai tempat mendirikan kios penduduk dan bahu jalan sebagai tempat parkir kendaraan, serta tidak adanya patok Rumija sehingga utilitas PDAM berada pada daerah rumaja. Karena lebar Rumija berhimpit dengan lebar Rumaja. Pemanfaatan Rumija yang tidak sesuai persyaratan teknis terutama pada Tidak adanya patok Rumija sehingga utilitas PDAM berada pada daerah rumaja dapat menimbulkan hambatan samping sehingga mengganggu kelancaran arus lalu lintas dan berpotensi menyebabkan kelancaran.

Hasil ULFJ terhadap keberadaan dan tempat utilitas menghasilkan kategori resiko B sehingga dikategorikan L pada jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah

Pasar Baru. Keberadaan utilitas pada jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru tidak sesuai persyaratan teknis. Pada jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru terdapat tiang listrik pada jarak 1,7 m dari bahu jalan dan pada Sta 8+400 jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru terdapat pipa PDAM pada jarak 1,3 m dari tepi perkerasan bahu jalan sehingga menjadi bahaya sisi jalan.

c. Hasil ULFJ terhadap Ruwasja

Pemanfaatan Ruwasja serta penghalang pandangan pengemudi berada dalam kategori resiko B jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru sehingga dikategorikan T. Hasil pengamatan lapangan diperoleh bahwa disepanjang 1250 m dari panjang total 2710 m pada jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru, masih terdapat kios-kios penduduk pada daerah Rumija yang menghalangi pandangan bebas pengemudi sepanjang 570 m sehingga penyimpangan terhadap standar teknis. Pada jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru terdapat beberapa kios yang teletak di dekat persimpangan sehingga menghalangi pandangan pengemudi untuk dapat melihat kendaraan yang akan masuk ke jalan utama dari akses minor. Kondisi ini dapat berpotensi menyebabkan tabrakan/kecelakaan.

d. Hambatan Samping

Dari hasil ULFJ dan survei hambatan samping di atas dapat disimpulkan bahwa penyebab kecelakaan dari faktor lingkungan jalan pada jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru adalah pemanfaatan Rumaja, Rumija dan Ruwasja oleh pedagang kaki lima, kios penduduk di atas selokan samping, dan sebagai tempat parkir sehingga mengganggu fungsi jalan dan keselamatan jalan. Utilitas yang berada di dalam Rumija sehingga menjadi bahaya sisi jalan.

Lebar Ruwasja yang tidak sesuai persyaratan teknis, dan banyaknya kios penduduk yang berada dekat persimpangan sehingga mengganggu pandangan bebas pengemudi. Faktor hambatan samping yang sangat tinggi terutama pada lokasi sekolah/kampus Avicena yang tergenang air jika hujan maka jalan menjadi licin yang berpotensi menyebabkan kecelakaan.

3. Status Kelaikan Jalan dan Rekomendasi Penanganan

Rekomendasi yang diberikan oleh penelitian ini dalam memperkecil potensi terjadinya kecelakaan sama halnya dengan penelitian Mulyono, dkk (2009) yaitu perbaikan posisi evaluasi bahu jalan terhadap tepi perkerasan jalan dan lampu penerangan jalan. Selain itu Mulyono juga memberikan rekomendasi terhadap perbaikan jarak panjang menyiap, radius tikungan, kerusakan bebas alur bekas roda, rambu batas kecepatan di tikungan, dan sinyal sebelum masuk tikungan. Sedangkan penelitian ini memberikan rekomendasi juga terhadap pembersihan selokan samping, pemasangan rambu larangan, rambu petunjuk, papan tambahan, pemenuhan lebar Rumija serta pemanfaatannya. Dalam penelitiannya, Mulyono dkk (2009) hanya memberikan rekomendasi untuk fasilitas jalan yang berada dalam kategori B (berbahaya) dan SB (sangat berbahaya). Penelitian ini memberikan penelitian pendekatan antara kategori resiko yang terjadi dengan penilaian kelaikan jalan sehingga selain kategori SB dan B, juga memberikan rekomendasi perbaikan terhadap aspek jalan yang berada dalam kategori cukup berbahaya (CB). Hal ini dimaksudkan agar ruas jalan tersebut mencapai kategori Laik Fungsi (L). Sama halnya dengan hasil penelitian

ini, Clara (2014) menjelaskan bahwa elemen-elemen jalan seperti bahu jalan, saluran tepi jalan dan rambu peringatan memberi potensi terhadap kejadian kecelakaan. Hanya saja elemen-elemen pada penelitian Clara (2014) tersebut telah memenuhi syarat teknis jalan tepi masih menimbulkan permasalahan keselamatan. Sedangkan pada penelitian ini elemen-elemen tersebut tidak sesuai dengan standar teknis.

4. Uji Kelaikan Jalan Berdasarkan Persyaratan Administrasi

Berdasarkan hasil pengamatan uji kelaikan jalan berdasarkan persyaratan administrasi maka didapatkan; (1) Berdasarkan status jalan merupakan Jalan propinsi, sesuai SK Menteri Pekerjaan Umum No. 631/KPTS/M/2009; (2) berdasarkan kelas jalan, maka Jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru merupakan kelas alan arteri primer; (3) Pembebasan tanah sesuai desain jalan yang ada. Dokumen kepemilikan Rumija belum ada; (4) Berdasarkan penetapan petunjuk, perinah, dan larangan Jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru Sesuai Kepmen Perhubungan No. 13 Tahun 2014; (5) Berdasarkan dokumen AMDAL maka dokumen lingkungan belum ada, direncanakan pembuatan DELH/DPLH Tahun 2015; serta (6) berdasarkan persyaratan leger jalan pada Jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru maka sudah ada Dokumen Leger Jalan, update terakhir di Tahun 2013. Agar dokumen-dokumen administrasi jalan dilengkapi dalam waktu 5 (lima) tahun oleh Bina Marga. Untuk kepemilikan tanah Rumija dan penetapan petunjuk, perintah dan larangan Bina Marga berkoordinasi dengan pihak terkait.

5. Analisis Kondisi Wilayah Fungsi Jalan Kota Ruas Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru

Pembangunan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru memiliki tujuan utama untuk mengurai kepadatan lalu lintas di Jalur Pasar Baru. Selain tujuan utama yang ingin diperoleh, pembangunan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru juga diharapkan memberikan dampak lain untuk membuka isolasi daerah tertinggal yang berada di jalan tersebut.

Keberadaan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru sebagai salah satu infrastruktur di Kecamatan Wua-wua diharapkan ikut mendukung fungsi wilayah tersebut dengan terciptanya perekonomian baru seperti pembangunan ruko, rumah, warung, meubel, dan lain-lain. Adanya jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru dapat terbangun pada lajur kiri terdapat ruko sebanyak 27 unit, hotel sebanyak 1 unit, warung sebanyak 52 unit, rumah sebanyak 21 unit, perusahaan jasa sebanyak 2 unit, kos sebanyak 1 unit, pabrik sebanyak 4 unit, minimarket sebanyak 1 unit, bengkel sebanyak 13 unit, perusahaan suku cadang mobil sebanyak 1 unit, suku cadang traktor sebanyak 3 unit, meubel sebanyak 4 unit, rental mobil sebanyak 3 unit, pabrik pengolahan batu sebanyak 2 unit, kampus Avicena sedangkn pada lajur kanan terdapat ruko sebanyak 26 unit, warung sebanyak 33 unit, rumah sebanyak 14 unit, perusahaan jasa sebanyak 2 unit, bengkel sebanyak 7 unit, meubel sebanyak 3 unit, suku cadang traktor sebanyak 2 unit, pabrik sebanyak 3 unit, perusahaan suku cadang mobil Honda, dan penjualan ayam potong.

Keberadaan sarana perekonomian tersebut dapat meningkatkan kemampuan suatu kawasan yang berfungsi atau berpotensi sebagai simpul transportasi yang melayani skala kabupaten atau beberapa kecamatan (PP No. 26

Tahun 2008 tentang RTRW Nasional).

5.KESIMPULAN DAN SARAN

a. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan dapat diambil beberapa kesimpulan, yaitu:

1. Berdasarkan analisa ULFJ, secara keseluruhan Jalan L Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru masuk ke dalam kategori “laik fungsi bersyarat dengan rekomendasi (LS)” dimana ruas jalan tersebut telah memenuhi sebagian persyaratan teknis LFJ.
2. Berdasarkan hasil pengamatan uji kelaikan jalan dengan persyaratan administrasi maka didapatkan; (1) Berdasarkan status jalan merupakan Jalan Kota; (2) Berdasarkan kelas jalan, maka Jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru merupakan kelas alan arteri sekunder; (3) Pembebasan tanah sesuai desain jalan yang ada. Dokumen kepemilikan Rumija belum ada; (4) Berdasarkan penetapan petunjuk, perintah, dan larangan Jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru Sesuai Kepmen Perhubungan No. 13 Tahun 2014; (5) Berdasarkan dokumen AMDAL maka dokumen lingkungan belum ada, direncanakan pembuatan DELH/DPLH Tahun 2015; serta (6) berdasarkan persyaratan leger jalan pada Jalan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru maka sudah ada Dokumen Leger Jalan, update terakhir di Tahun 2013.
3. Secara spasial pembangunan Bundaran Pesawat ke Lampu Merah Pasar Baru dapat meningkatkan mobilitas, menambah mata pencaharian, dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi.

b. Saran

1. Diharapkan kepada pemerintah selaku pemilik jalan dapat membuat kebijakan terhadap larangan memanfaatkan Rumaja, Rumija, dan Ruwasja yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan dan keselamatan penggunaan jalan.
2. Diharapkan kepada pemerintah agar menyediakan rambu-rambu lalu lintas agar pengguna jalan dapat meminalisir terjadinya kecelakaan.
3. Agar dokumen-dokumen administrasi jalan dilengkapi dalam waktu 5 (lima) tahun oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Kendari. Untuk kepemilikan tanah Rumija dan penetapan petunjuk, perintah dan larangan Bina Marga berkoordinasi dengan pihak terkait.

DAFTAR PUSTAKA

- Al'Adilah, Akhmad Hasanuddin, & Willy Kriswardhana. (2021). Analisis Hubungan Geometrik Jalan Terhadap Keselamatan Jalan Bypass Mojokerto Km Sby 51-63. *PADURAKSA: Jurnal Teknik Sipil Universitas Warmadewa*, 10(2), 253–265. <https://doi.org/10.22225/pd.10.2.2770.253-265>
- Hernawan, H., & Anisarida, A. A. (2022). Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Ruas Jalan Limbangan Malangbong Kabupaten Garut. *JURNAL TEKNIK SIPIL CENDEKIA (JTSC)*, 3(2), 353-358.
- Effendi, D. M. (2016). Analisis Keselamatan Jalan pada Ruas Jalan Ahmad Yani dalam Kota Pangkalpinang. *Jurnal Fropil*, 4, 87–100.
- Gumelar, R. A., & Susetyaningsih, A. (2023). Pengaruh Kerusakan Jalan Terhadap Kenyamanan Pengguna Jalan di Jalan Raya. *Jurnal Konstruksi*, 21(2), 265–274. <https://doi.org/10.33364/konstruksi/v.21-2.1416>
- Handayani, S., Setyawati, T. M., Firdaus, M. I., & Wishnuwardhani, F. D. (2019). safety culture on Indonesia. *Manajemen Transportasi & Logistik*, 06(July 2019), 201–209. <http://dx.doi.org/10.25292/j.mtl.v6i2.315%0ABudaya>
- Imam Samsudin. (2019). Analisa Faktor Penyebab Kecelakaan Pada Ruas Jalan Ir. H. Alala Kota Kendari Ditinjau dari Prasarana dan Geometrik Jalan. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 21(1), 17–32.
- Imam, Satrijo, A. B., Hendarsen, M., Setyono, K., Hartono, Setyaharni, E., & Muzammil. (2019). Analisis Pola Konsumsi Masyarakat dalam Rangka Mendukung Percepatan Pembangunan Daerah (Studi pada Hinterland Madiun). *Birokrasi Pancasila: Jurnal Pemerintahan, Pembangunan Dan Inovasi Daerah*, 1(1), 51–77.
- Muslim, viandany zulfian, Timboeleng, J. ., Sendow, T. ., & Jansen, F. (2018). Studi Peningkatan Transportasi Jalan Raya (Studi Kasus Ruas Jalan Arteri Kota Bitung). *Jurnal Sipil Statik*, 1(2), 133–140.
- Prasetyanto, D. (2020). *Keselamatan LLAJ*. Penerbit Itenas
- Putra, I. M. (2021). *Buku Ajar Pengembangan Wilayah. 1*, 1–138.
- Rahman, I. H. A., & Sumktaki, P. (2020). Analisis Dampak Penambangan Pasir Pantai Terhadap Kerusakan Lingkungan Fisikdi Kecamatan Morotai SelatanKabupaten Pulau Morotai. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 6(4), 887–895. <https://doi.org/10.5281/zenodo.4310457>
- Sari, C. A. N., & Afriandini, B. (2021). Analysis of Traffic Accident Rates to Improve Road Safety in Yogyakarta City. *CIVeng: Jurnal Teknik Sipil Dan Lingkungan*, 2(1), 37–42. <http://jurnalnasional.ump.ac.id?index.php/civeng>
- Tawalujan, K. F., Sendow, T. K., & Manoppo, M. R. E. (2020). Uji Laik Fungsi Jalan secara Teknis pada Ruas Jalan Airmadidi – Kairagi. *Jurnal Teknik Sipil*, 8(4), 607–620.