

ANALISA TINGKAT LAYANAN JALAN MENGGUNAKAN METODE STANDAR PELAYANAN MINIMAL (SPM)

Meidia Refiyanni¹, Cut Suciatina Silvia²

^{1,2}Jurusan Teknik Sipil Universitas Teuku Umar, Meulaboh, Aceh Barat 23615
e-mail: *meidiarefiyanni@utu.ac.id, coetsilvia@utu.ac.id

Abstract

Road service assessments need to be carried out periodically both structurally and non-structurally. The minimum servant standard (SPM) of the road is a measure of the road that must be implemented by the government that the road can be operated in accordance with the standards mandated by government regulations. The purpose of this research was to find out the level of service performance of the road network in Suak Indrapuri - Lapang and to see road connectivity in Johan Pahlawan District, West Aceh. The evaluation results on the three road routes in Johan Pahlawan District showed that the accomplishment of SPM from accessibility aspects on route I was 0.148, route II was 0.133 and on route III 0.140 that it show did not meet the SPM standard for road network performance <1.50. While the accomplishment of SPM from the aspect of mobility on route I was 0.099, route II 0.089 and on route III 0.094 that it show did not meet the SPM standard for road network performance <1.0. The application of SPM accomplishment from the aspect of accidents on route I 1,354, route II 1,507 and on route III 1,434 which shows that it has met the SPM standard for road network performance <2. The evaluation results of the SPM for road services have good road conditions which the SPM standard for road services of at least 60%. The evaluation results showed that on route I was 66.290%, route II was 66.292%. and on route III 66.259%. Realization of accomplishment of SPM connectivity up to 2018 47.62%, so the need for realization of accomplishment of regional connectivity SPM until 2019 can be achieved 100%.

Keywords: SPM road network, road section, service level.

PENDAHULUAN

Standar Pelayanan Minimal (SPM) merupakan ketentuan tentang jenis dan mutu pelayanan dasar yang merupakan urusan wajib daerah yang berhak diperoleh setiap warga kota/kabupaten secara minimal. Salah satu kewenangan Pemerintah Daerah adalah membuka peluang bagi penyelenggara pembangunan infrastruktur dalam daerah untuk melakukan inovasi dalam peningkatan terhadap pelayanan publik. Standar Pelayanan Minimal (SPM) jalan adalah ukuran teknis jalan yang harus diwujudkan oleh penyelenggara jalan agar jalan dapat beroperasi sesuai dengan standar pelayanan yang telah ditetapkan. Ukuran teknis tersebut telah diamanatkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang jalan yang meliputi dua hal. Pertama SPM jaringan jalan dengan indikator kinerja aksesibilitas, mobilitas, dan kecelakaan, dan kedua SPM ruas jalan dengan indikator kinerja kondisi jalan dan konektivitas jalan. Penetapan Standar Pelayanan Minimal jalan lebih lanjutnya diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 01/PRT/M/2014.

Berdasarkan uraian di atas, peneliti ingin mencoba untuk melakukan penelitian di Kota Meulaboh yaitu di ruas jalan Desa Suak Indrapuri - jalan Desa Lapang guna untuk mendapatkan kondisi nyata terhadap kualitas layanan jalan yang ada saat ini. Penelitian untuk memperoleh tingkat layanan jalan pada lokasi studi ini dengan menggunakan metode SPM (Standar Pelayanan Minimal) jalan. Penilaian layanan jalan perlu dilakukan secara periodik baik struktural maupun nonstruktural. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui tingkat pelayanan jalan di lokasi penelitian yaitu di jalan Desa Suak Indrapuri – Desa Lapang dan mengetahui konektivitas jaringan jalan yang telah menghubungkan Pusat Kegiatan (PK) dan Pusat Produksi (PPd).

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi pemerintah Kabupaten Aceh Barat bagaimana kondisi dari jalan Desa Suak Indrapuri – Desa Lapang, apakah sudah memenuhi

standar pelayanan jaringan jalan dan konektivitas jalan yang telah ditetapkan. Hasil dari penelitian adalah untuk memperoleh kondisi tingkat layanan jalan dan konektivitas jalan berdasarkan tiga rute jalan yang ada di lokasi studi penelitian, serta nantinya menjadi masukan bagi pemerintah kota dalam mengevaluasi tingkat layanan jalan secara komprehensif dan berkelanjutan.

2. METODE PENELITIAN

Umum

Metodologi penelitian merupakan suatu cara peneliti bekerja untuk memperoleh data yang dibutuhkan yang selanjutnya akan digunakan untuk dianalisa sehingga memperoleh kesimpulan yang ingin dicapai dalam penelitian. Untuk mendapatkan data-data yang diperlukan dalam penelitian ini perlu diarahkan melalui *survey* lapangan guna mendapatkan data primer serta *survey* kepada instansi terkait guna mendapatkan data sekunder.

Menurut Tamin (2002), mengatakan bahwa sistem prasarana dan sarana transportasi sebagai infrastruktur dasar merupakan prasyarat terjadinya pergerakan ekonomi rakyat dan sebagai sistem pendukung dan pendorong dalam memacu kegiatan perekonomian masyarakat, karena akan sangat efisiensi dan efektifitas kegiatan wilayah. Masalah kemiskinan terjadi karena rendah tingkat aksesibilitas (keterhubungan) pusat-pusat desa dengan daerah-daerah lainnya yang menyebabkan desa-desa tersebut menjadi kurang produktif. Salah satu usaha untuk mengatasi hal tersebut dengan melakukan perbaikan tingkat aksesibilitas pusat-pusat desa atau daerah terpencil dengan memanfaatkan prasarana transportasi berupa sistem jaringan jalan kabupaten dan lokal guna mengembangkan wilayah terpencil.

Menurut Jinca, et.al., (2002), bahwa pengembangan jaringan jalan sebagai pendorong untuk menghubungkan dan membuka isolasi daerah, pulau terpencil, daerah transmigrasi serta kawasan pemukiman. Pengembangan jaringan jalan dikembangkan secara terpadu dengan moda transportasi lainnya sesuai dengan besar kota, fungsi kota, dan hirarki fungsional kota dengan mempertimbangkan keunggulan karakteristik moda transportasi, faktor lingkungan, faktor pemakaian energi dan tata ruang.

Berdasarkan Undang-undang Nomor 38 tahun 2004 pasal 30 ayat 1b bahwa penyelenggara jalan wajib memprioritaskan pemeliharaan, perawatan dan pemeriksaan jalan secara berkala untuk mempertahankan tingkat pelayanan jalan sesuai dengan standar pelayanan minimal yang ditetapkan. Pedoman penyusunan SPM jalan wilayah ditetapkan melalui Keputusan Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah Nomor 534/KPTS/M/2001, dimana terdapat 5 aspek pelayanan yang ditetapkan dalam SPM yakni 3 aspek terkait penyediaan jaringan jalan (aksesibilitas, mobilitas, dan kecelakaan) dan 2 aspek terkait dengan penyediaan ruas jalan (kondisi jalan dan kondisi pelayanan).

Tabel. 1 Standar Pelayanan Minimal Jaringan Jalan di Indonesia

| No | Bidang Pelayanan | Standar Pelayanan | | | Ket. |
|----|---------------------|-------------------|------------------------|----------|--------------------|
| | | Kuantitas | | Kualitas | |
| | | Cakupan | Konsumsi/Produksi | | |
| 1 | Jaringan Jalan | | | | |
| | Aspek Aksesibilitas | Seluruh Jaringan | Kepadatan Penduduk | Indeks | Panjang Jalan/Luas |
| | | | Sangat Tinggi > 50.000 | > 5 | |
| | | | Tinggi > 1.000 | > 1,5 | |
| | | | Sedang > 500 | > 0,5 | |

| | | | | | | |
|---------------------------------------|---------------------|--|--|---------------------|------------------------------|---------------------|
| | | | Rendah > 100 | > 0,15 | (Km/Km) | |
| | | | Sangat Rendah < 100 | > 0,05 | | |
| Aspek Mobilitas | Seluruh Jaringan | | PDRB Per Kapita | Indeks | Panjang Jalan/1.000 Penduduk | |
| | | | Sangat Tinggi > 10 | > 5 | | |
| | | | Tinggi > 5 | > 2 | | |
| Aspek Kecelakaan | Seluruh Jaringan | | Sedang > 2 | > 1 | | |
| | | | Rendah >1 | > 0,5 | | |
| | | | Sangat Rendah < 1 | > 0,2 | | |
| | | | Pemakai Jalan | Indeks Kecelakaan 1 | Kec/100.000 km/Kendaraan | |
| | | | Kepadatan Penduduk (Jiwa/Km ²) | Indeks Kecelakaan 2 | | Kecelakaan/Km/Tahun |
| | | | Sangat Tinggi > 5 | | | |
| | | | Tinggi >1.000 | | | |
| | | | Sedang > 500 | | | |
| | | | Rendah > 100 | | | |
| | Sangat Rendah < 100 | | | | | |
| Sumber: Departemen Kimpraswil, (2001) | | | | | | |

Menurut Black (1981), aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain, dan mudah atau sulitnya lokasi tersebut dicapai melalui transportasi. Aksesibilitas merupakan suatu ukuran kemudahan yang meliputi waktu, biaya, dan usaha dalam melakukan perpindahan antara tempat-tempat atau kawasan dari sebuah *system* (Magribi, 1999).

Nilai indeks aksesibilitas dihitung dengan rumus :

$$\text{Aspek Aksesibilitas} = \frac{\text{Panjang Jalan (km)}}{\text{Luas Wilayah (km}^2\text{)}} \quad (1)$$

Sedangkan besaran parameter kinerja SPM untuk indeks aksesibilitas terbagi atas tingkat pelayanannya yang didasarkan pada kepadatan penduduk (jiwa/km²).

Nilai indeks mobilitas dihitung dengan rumus :

$$\text{Aspek Mobilitas} = \frac{\text{Panjang Jalan (km)}}{1000 \text{ Penduduk}} \quad (2)$$

Sedangkan besaran parameter kinerja SPM untuk indeks mobilitas terbagi atas tingkat pelayanannya yang didasarkan pada Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) perkapita (juta Rp/tahun).

Nilai indeks kecelakaan dihitung dengan rumus :

$$\text{Aspek Kecelakaan} = \frac{\text{Kecelakaan Pertahun}}{\text{Panjang Jalan (km)}} \quad (3)$$

Sasaran penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat adalah meningkatnya kualitas layanan jalan Provinsi/Kabupaten/Kota. Indikator penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat adalah persentase tingkat kondisi baik dan sedang sebesar 60%. SPM kondisi jalan dapat didefinisikan sebagai pemenuhan penyelenggaraan penyediaan jalan dengan indikator tingkat kondisi layanan minimal yang berhak diperoleh masyarakat sebesar 60 % pada kondisi baik dan sedang (Anonim, 2014). Cara perhitungan SPM Kondisi Jalan (SPM_{kj}) melalui persamaan berikut :

$$SPM_{kj} = \frac{\sum_{Tahun} \text{akhir tahun pencapaian SPM} \text{ Panjang Jalan pada Kondisi Baik dan Sengah}}{\sum_{Tahun \text{ et Keseluruhan}} \text{ Panjang Jalan Kabupaten / Kota}} \quad (4)$$

SPM konektivitas adalah penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat dengan sasaran tersedianya konektivitas wilayah kabupaten/kota dengan indikator persentase terhubungnya Pusat Kegiatan (PK) dan Pusat Produksi (PPd) (konektivitas) di wilayah kabupaten/kota sebesar 100 persen yang harus dicapai pada tahun 2019 (Anonim, 2014). Cara perhitungan SPM Konektivitas Wilayah (SPM_{kw}) melalui persamaan berikut :

$$SPM_{kw} = \frac{\sum_{Tahun} \text{akhir tahun pencapaian SPM} \text{ Panjang Jalan Penghubung PK dan PPd}}{\sum_{Tahun \text{ et Keseluruhan}} \text{ Panjang Jalan Penghubung PK dan PPd}} \quad (5)$$

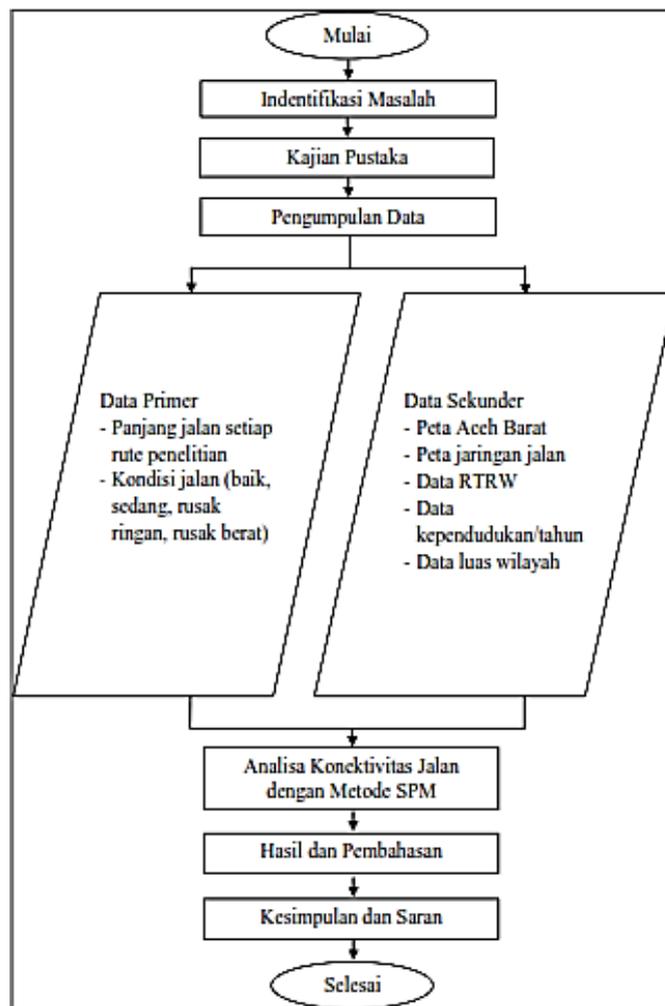
Pelaksanaan Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini dengan cara deskriptif analitis. Deskriptif berarti penelitian yang memusatkan pada masalah-masalah yang ada pada saat sekarang, keadaan pelayanan jalan pada daerah penelitian dapat diperoleh data yang akurat dan cermat. Sedangkan analitis berarti data yang dikumpulkan mula-mula disusun, dijelaskan, kemudian dianalisis.

Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini adalah pada ruas jalan Desa Suak Indrapuri – jalan Desa Lapang Kecamatan Johan Pahlawan Kabupaten Aceh Barat. Ruas jalan yang menjadi titik penelitian adalah jalan Desa Suak Indrapuri – Lapang.

1. Rute I dimulai dari Jalan Yos Sudarso (Suak Indrapuri), Jalan Teuku Umar, Jalan Iskandar Muda, Jalan Manek Roo dan ke Jalan Sisingamangaraja (Lapang);
2. Rute II dimulai dari Jalan Yos Sudarso (Suak Indrapuri), Jalan Teuku Umar, Jalan Nasional Jalan Gajah Mada dan ke Jalan Sisingamangaraja (Lapang);
3. Rute III dimulai dari Jalan Yos Sudarso (Suak Indrapuri), Jalan Teuku Umar, Jalan Nasional, dan ke Jalan Letnan Mubin (Lapang).



Gambar 1: Bagan Alir Penelitian

Pengumpulan Data Penelitian

Pengumpulan data merupakan langkah awal setelah tahap persiapan dalam proses pelaksanaan evaluasi yang sangat penting, karena dapat menentukan pokok permasalahan dan rangkaian penentuan alternatif pemecahan masalah yang diambil, data yang dibutuhkan adalah data primer dan data sekunder.

a. Data primer

Data primer diperoleh melalui pengamatan langsung di lokasi penelitian yaitu berupa data panjang jalan penelitian dan data kondisi jalan, survei ini dilakukan dengan cara mengukur panjang jalan setiap rute dan meninjau kerusakan jalan dilokasi penelitian.

b. Data sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari instansi terkait yang berupa peta Kabupaten Aceh Barat, peta jaringan jalan Kabupaten Aceh Barat, Rencana Tata Ruang

Wilayah (RTRW) Kabupaten Aceh Barat, data jumlah kecelakaan di Kecamatan Johan Pahlawan, luas wilayah dan jumlah penduduk Kecamatan Johan Pahlawan.

Analisis Data

Pengukuran SPM bidang jalan mengacu pada petunjuk teknis dalam Permen PU Nomor 01/PRT/M/2014, terdiri dari :

1. SPM kondisi jalan
 - a. Data dari hasil survei kondisi jalan selanjutnya dianalisis, kemudian ditentukan nilai kondisi jalan per rute pengamatan;
 - b. Hasil dari kondisi jalan kemudian diakumulatifkan untuk setiap rutenya;
 - c. Hasil kumulatif nilai kondisi jalan pada kondisi baik dan sedang, digunakan untuk perhitungan SPM kondisi jalan;
 - d. Nilai SPM ini selanjutnya akan dinilai terhadap pemenuhan dan penerapan indikator yang ditetapkan.
2. SPM konektivitas
 - a. Mengidentifikasi PK dan PPd di wilayah provinsi/ kabupaten/ kota;
 - b. Menghitung panjang jalan yang telah menghubungkan PK dan PPd;
 - c. Menghitung tingkat capaian target SPM melalui persentase antara realisasi dan target keseluruhan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Lokasi penelitian berada pada ruas jalan Desa Suak Indrapuri – jalan Desa Lapang Kecamatan Johan Pahlawan, Kabupaten Aceh Barat yang terdiri dari tiga rute jalan. Selanjutnya dilakukan perhitungan penelitian Standar Pelayanan Minimal (SPM) jaringan jalan dan Standar Pelayanan Minimal (SPM) ruas jalan. Hasil perhitungan dan pembahasan jaringan jalan terdiri dari tiga aspek, yaitu aspek aksesibilitas, aspek mobilitas, dan aspek kecelakaan. Sedangkan penilaian penerapan pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM) ruas jalan, yaitu kondisi jalan dan layanan (konektivitas) jalan.

Perhitungan Proyeksi Penduduk

Proyeksi penduduk dilakukan untuk mendapatkan data pertumbuhan penduduk pada Kecamatan Johan Pahlawan. Setelah didapatkan data sekunder kependudukan 5 tahunan (2014 – 2018) dari Kantor Badan Pusat Statistik Kabupaten Aceh Barat dan Kantor Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kabupaten Aceh Barat, selanjutnya akan dihitung proyeksi penduduk untuk mendapatkan data tingkat pertumbuhan penduduk pada tahun 2019 mendatang. Berdasarkan persentase pertumbuhan penduduk tahunan di atas, maka pertumbuhan penduduk pada tahun 2019 adalah :

$$\begin{aligned} P_n &= P_o (1 + r)^n \\ &= 61.608 (1 + 1.33 \%)^6 \\ &= 61.608 (1 + 0,0133)^6 = 66.690 \text{ jiwa} \end{aligned}$$

Jadi pertumbuhan penduduk 2019 adalah 66.690 jiwa. Selanjutnya berdasarkan proyeksi penduduk pada tahun 2019 akan dihitung analisis pencapaian kinerja SPM jaringan jalan.

Hasil Analisis Pencapaian SPM Jaringan Jalan

Pemenuhan kinerja standar pelayanan minimal jaringan jalan penelitian pada tiga rute untuk tingkat layanan jalan dianalisis berdasarkan 3 aspek, yakni aspek aksesibilitas, aspek mobilitas aspek dan kecelakaan.

Hasil perhitungan aspek aksesibilitas

Perhitungan aspek aksesibilitas pada tiga rute jalan penelitian dilakukan untuk menentukan indikator tersedianya jaringan jalan yang mudah di akses oleh pengguna aliran lalu lintas. Dari hasil perhitungan nilai aspek aksesibilitas penyediaan jaringan jalan setiap rute penelitian, selanjutnya dinilai besaran parameter kinerja SPM seperti yang terlihat pada Tabel 1 berikut ini:

Tabel. 1 Analisis Pencapaian SPM Jaringan Jalan Untuk Indeks Aksesibilitas

| Kecamatan | Rute | Indeks Aksesibilitas (km/km ²) | | Keterangan |
|----------------|------|--|--------|------------|
| | | Eksist | Syarat | |
| Johan Pahlawan | I | 0,148 | 1,50 | TM |
| | II | 0,133 | 1,50 | TM |
| | II | 0,140 | 1,50 | TM |

Keterangan : M = Memenuhi TM = Tidak Memenuhi

Tabel 1 di atas menyajikan pencapaian nilai indeks aksesibilitas penyediaan jaringan jalan di Kecamatan Johan Pahlawan pada tiga rute jalan penelitian. Dari tabel tersebut terlihat bahwa dari sisi kuantitas penyediaan jaringan jalan (relatif terhadap luas wilayah dari kepadatan penduduk) untuk tingkat Kecamatan Johan Pahlawan tidak memenuhi standar pelayanan minimal yaitu pada rute I aksesibilitas *eksisting* = 0,148 < 1,50, rute II aksesibilitas *eksisting* = 0,133 < 1,50 dan pada rute III aksesibilitas *eksisting* = 0,140 < 1,50. Berdasarkan dari hasil perhitungan nilai indeks aksesibilitas menunjukkan bahwa di Kecamatan Johan Pahlawan dengan wilayah yang kecil dan nilai kepadatan penduduk yang besar, maka jaringan jalan rute penelitian yang ada cukup pendek, sehingga pencapaian kinerja SPM untuk nilai indeks aksesibilitasnya tidak memenuhi persyaratan.

Hasil perhitungan nilai aspek mobilitas

Perhitungan aspek aksesibilitas pada tiga rute jalan penelitian ini dilakukan untuk menentukan indikator tersedianya jaringan jalan yang dapat menampung mobilitas masyarakat pengguna aliran lalu lintas. Dari hasil perhitungan nilai aspek mobilitas penyediaan jaringan jalan setiap rute penelitian, selanjutnya dinilai besaran parameter kinerja SPM seperti yang terlihat pada Tabel 2 di bawah ini :

Tabel. 2 Analisis Pencapaian SPM Jaringan Jalan Untuk Indeks Mobilitas

| Rute | Indeks Mobilitas (km/1000 pddk) | | Keterangan |
|------|---------------------------------|--------|------------|
| | Eksist | Syarat | |
| I | 0,099 | 1,00 | TM |
| II | 0,089 | 1,00 | TM |
| II | 0,094 | 1,00 | TM |

Keterangan : M = Memenuhi TM = Tidak Memenuhi

Tabel 2 menyajikan pencapaian nilai indeks mobilitas penyediaan jaringan jalan di Kecamatan Johan Pahlawan pada tiga rute jalan penelitian. Dari Tabel 2 terlihat bahwa dari sisi kuantitas penyediaan jaringan jalan relatif terhadap jumlah penduduk dan Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) per kapita untuk tingkat Kecamatan Johan Pahlawan masih dibawah standar pelayanan minimal yaitu pada rute I mobilitas *eksisting* = 0,099 < 1,0, rute II mobilitas *eksisting* = 0,089 < 1,0 dan pada rute III mobilitas *eksisting* = 0,094 < 1,0. Hal ini menunjukkan kecenderungan bahwa penyebaran penduduk dan pencapaian PDRB per kapita tidak merata.

Hasil perhitungan nilai aspek kecelakaan

Perhitungan aspek kecelakaan pada tiga rute jalan penelitian ini dilakukan untuk menentukan indikator tersedianya jaringan jalan yang aman dalam penggunaan aliran lalu lintas. Dari hasil perhitungan nilai aspek mobilitas penyediaan jaringan jalan setiap rute penelitian, selanjutnya dinilai besaran parameter kinerja SPM seperti yang terlihat pada Tabel 3 di bawah ini :

Tabel 3 Analisis Pencapaian SPM Jaringan Jalan Untuk Indeks Kecelakaan

| Rute | Indeks Kecelakaan (Kecelakaan/Thn/Km) | | Keterangan |
|------|--|--------|------------|
| | Eksist | Syarat | |
| I | 1,354 | 2 | M |
| II | 1,507 | 2 | M |
| II | 1,434 | 2 | M |

Keterangan : M = Memenuhi TM = Tidak Memenuhi

Tabel 3 menyajikan pencapaian nilai indeks kecelakaan di Kecamatan Johan Pahlawan pada tiga rute jalan penelitian. Dari Tabel di atas terlihat bahwa indeks kecelekaan pada rute I 1,354 < 2, rute II 1,507 < 2 dan pada rute III mobilitas 1,434 < 2. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja SPM indeks kecelakaan sudah memenuhstandar.

Hasil Analisis Pencapaian SPM Kondisi Jalan

Perhitungan nilai pemenuhan SPM kondisi jalan untuk persentase tingkat kondisi jalan baik dan sedang sebesar 60 % yang harus di peroleh masyarakat pada tahun target keseluruhan

yaitu tahun 2019. Tabel 4 menyajikan nilai kondisi jalan penelitian sebagai pemenuhan penyelenggaraan penyediaan jalan dengan indikator tingkat kondisi layanan minimal.

Tabel 4 Nilai Kondisi Jalan Pada Tiga Rute Jalan Penelitian

| Rute | Ruas Jalan | Nilai Kondisi Jalan (m) | | Pencapaian SPM Kondisi Jalan (%) | Ket. |
|------|------------------|-------------------------|---------------------------|----------------------------------|------|
| | | Baik /Sedang | Rusak Ringan /Rusak Berat | | |
| I | Yos Sudarso | 755 | 16 | 66,290 | M |
| | Teuku Umar | 781 | - | | |
| | Iskandar Muda | 894 | - | | |
| | Manek Roo | 1600 | - | | |
| | Sisingamangaraja | 2600 | - | | |
| II | Yos Sudarso | 755 | 16 | 66,299 | M |
| | Teuku Umar | 781 | - | | |
| | Nasional | 1100 | - | | |
| | Gajah Mada | 720 | - | | |
| | Sisingamangaraja | 2600 | - | | |
| III | Yos Sudarso | 755 | 16 | 66,259 | M |
| | Teuku Umar | 781 | - | | |
| | Nasional | 2000 | - | | |
| | Letnan Mubin | 2600 | - | | |
| | Sisingamangaraja | 122 | - | | |

Keterangan : M = Memenuhi TM = Tidak Memenuhi

Berdasarkan Tabel 4 di atas nilai kondisi jalan untuk tiga rute jalan penelitian, dapat kita lihat bahwa pada rute I, rute II dan rute III memiliki nilai kondisi jalan dimana diperoleh nilai sebesar 66,290 %, 66,22% dan pada rute III sebesar 66,259. Hal ini menunjukkan bahwa ketiga rute jalan tersebut sudah memenuhi SPM kondisi layanan minimal jalan yang harus di peroleh masyarakat sebesar 60 % pada tahun 2019.

Perhitungan SPM Konektivitas Jalan

Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Aceh Barat Tahun 2013 menetapkan pola ruang dengan kawasan Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) yaitu kota Meulaboh, meliputi Kecamatan Johan Pahlawan dan Kecamatan Meureubo Kabupaten Aceh Barat berfungsi sebagai pusat pelayanan perdagangan, jasa, pendidikan dan kesehatan untuk beberapa kabupaten yang berada di koridor pantai Barat - Selatan Aceh. Perhitungan penerapan SPM konektivitas dari data sekunder dengan indikator persentase terhubungnya Pusat Kegiatan (PK) dan Pusat Produksi (PPd) di wilayah kabupaten/kota sebesar 100 % yang harus dicapai pada tahun 2019. Tabel 5 berikut ini menunjukkan persentase pencapaian SPM konektivitas untuk menghubungkan pusat kegiatan wilayah di lokasi penelitian.

Tabel 5 Realisasi Pencapaian SPM Konektivitas

| Pusat Kegiatan Wilayah | Panjang Ruas Jalan yang Dibutuhkan Antar Kawasan (RTRW Aceh Barat) 2019 | Panjang Ruas Jalan yang Telah Menghubungkan Antar Kawasan 2018 (km) | Persentase Pencapaian SPM Konektivitas 2018 (%) | Realisasi Pencapaian SPM Konektivitas 2019 (%) |
|------------------------|---|---|---|--|
| Johan Pahlawan | 2 | 2 | 47,62 | 100 |
| Meureubo | 2 | 0 | 0 | |
| Jumlah | 4 | 2 | 47,62 | 100 |

Berdasarkan Tabel 5 di atas menunjukkan bahwa realisasi pencapaian SPM konektivitas wilayah di kota Meulaboh berdasarkan RTRW Kabupaten Aceh Barat hingga tahun 2018 adalah 2 km atau terpenuhi sebesar 47,62 %. Sedangkan kebutuhan untuk realisasi pencapaian SPM konektivitas wilayah hingga tahun 2019 adalah sepanjang 4,2 km, hal ini menunjukkan perlu adanya penyelenggaraan pembangunan ruas jalan sepanjang 2,2 km pada tahun 2019.

5. KESIMPULAN

Kesimpulan

Setelah dilakukan penelitian di jalan Desa Suak Indrapuri – jalan Desa Lapang Kecamatan Johan Pahlawan Kabupaten Aceh Barat yang terdiri dari rute jalan, maka penulis mengambil beberapa kesimpulan, antara lain sebagai berikut :

1. Berdasarkan data kependudukan 5 tahunan 2014 – 2018, hasil proyeksi penduduk tahun 2019 menggunakan model geometrik adalah 66.690 jiwa, dengan persentase pertumbuhan pertahun sebesar 1,33 %;
2. Dari hasil perhitungan nilai aspek aksesibilitas, kebutuhan jalan yang mudah diakses oleh masyarakat tidak memenuhi syarat kinerja SPM jaringan jalan karena $< 1,50$ dari syarat standar yang ada. Nilai indeks aksesibilitas jalan *eksisting* diperoleh sebesar pada rute I 0,148 , rute II 0,133 dan rute III 0,140.
3. Dari hasil perhitungan nilai aspek mobilitas, dengan indikator tersedianya jaringan jalan yang dapat menampung mobilitas masyarakat tidak memenuhi syarat kinerja SPM jaringan jalan. Nilai indeks mobilitas pada rute I mobilitas *eksisting* = 0,148 $< 1,50$, rute II mobilitas *eksisting* = 0,133 $< 1,50$, rute III mobilitas *eksisting* = 0,140 $< 1,50$;
4. Berdasarkan hasil perhitungan nilai aspek kecelakaan, didapat nilai aspek kecelakaan pada rute I kecelakaan *eksisting* = 1,354, pada rute II kecelakaan *eksisting* = 1,507 dan pada rute III kecelakaan *eksisting* = 1,434. Pemenuhan SPM jaringan jalan untuk aspek kecelakaan belum bisa ditentukan karena belum adanya regulasi syarat kinerja standar pelayanan minimal;
5. Dari hasil perhitungan SPM kondisi jalan pada tiga rute jalan penelitian, menunjukkan hasil pencapaian kebutuhan jalan dalam kondisi baik dan sedang sebesar 60 % pada tahun target keseluruhan 2019, sudah memenuhi persyaratan yang di tetapkan. Pada rute I memiliki nilai

kondisi jalan baik dan sedang yang paling tinggi yaitu sebesar 66,290 %, selanjutnya pada rute III sebesar 66,259 %, dan rute II sebesar 66,229 %;

6. Berdasarkan RTRW Kabupaten Aceh Barat tahun 2013, Kecamatan Johan Pahlawan dan Kecamatan Meureubo ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Wilayah (PKW);
7. Realisasi kebutuhan panjang ruas jalan untuk menghubungkan PKW pada tahun 2019 yaitu 4,2 km (100 %). Persentase pencapaian SPM konektivitas pada tahun *eksisting* (2018) adalah 2 km (47,62 %). Hal ini menunjukkan perlu adanya penyelenggaraan pembangunan ruas jalan sepanjang 2,2 km.

SARAN

Saran

1. Penelitian lanjutan sangat dibutuhkan demi pemenuhan data yang lebih kompeten dalam menganalisis studi kasus penelitian evaluasi tingkat kualitas layanan jalan Kota Meulaboh terhadap seluruh jaringan jalan yang ada di Kecamatan Johan Pahlawan dan Kecamatan Meureubo;
2. Diharapkan pada penelitian ini dapat bermanfaat untuk penelitian dan perencanaan yang akan datang dalam menentukan pemenuhan kinerja standar pelayanan minimal jalan;
3. Diharapkan kepada instansi Pemerintahan Daerah, Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) dapat merencanakan dan menyelenggarakan pembangunan jalan kabupaten/kota khususnya di Kecamatan Johan Pahlawan, untuk merealisasikan kebutuhan SPM jaringan jalan dan SPM ruas jalan pada tahun 2019 mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Anonim, 2014, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 01/PRT/M/2014 Tahun 2014. *Tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang*. Kementerian Pekerjaan Umum. Jakarta.
- [2] Anonim, 2006, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006. *Tentang Jalan*. Lembaran Negara RI Tahun 2006 Nomor 86. Sekretariat Negara. Jakarta.
- [3] Anonim, 2004, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan*. Lembaran Negara RI Tahun 2004 Nomor 132. Sekretariat Negara. Jakarta.
- [4] Ardi, I.A., 2013, Konektivitas Jaringan Jalan Sebagai Pertimbangan Penataan Lingkungan di Kawasan Perkotaan Yogyakarta. *Skripsi*. Program Sarjana Universitas Halu Oleo, Kediri.
- [5] Badan Pusat Statistik Kabupaten Aceh Barat, 2017. *Kabupaten Aceh Barat Dalam Angka*. Meulaboh. 2017.
- [6] Bintarto, 1989, *Interaksi Desa-Kota dan Permasalahannya*, Jakarta: Ghalia Indonesia.

- [7] Black, J.A., 1981, *Urban Transport Planning : Theory and Practice*. London. Cromm Helm.
- [8] Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah, 2001, Keputusan Menteri Kimpraswil No. 534/KPTS/M/2001. *Tentang Pedoman Pemerintah SPM Bidang Penataan Ruang, Perumahan dan Permukiman dan Pekerjaan Umum*. Jakarta Departemen Kimpraswil.
- [9] Hendarto, 2001, *Dasar-Dasar Transportasi*. ITB Bandung.
- [10] Iskandar, T.M., Anggraini, R., dan Saleh, S.M., 2015, Kajian SPM Konektivitas dan Kondisi Jalan di Kota Banda Aceh. *Tesis*. Program Pascasarjana Unsyiah, Banda Aceh.
- [11] Jinca, et.al., 2002, *Dasar-Dasar Transportasi, Bahan Ajar Pusdiklat Aparatur Perhubungan*, Departemen Perhubungan Jakarta.
- [12] Maghribi, 1999, *Aksesibilitas Bulding*.
- [13] Maulina, F., 2007, Evaluasi Kinerja Jaringan Jalan Kabupaten di Wilayah Kabupaten Serang. *Tesis*. Program Pascasarjana ITB, Bandung.
- [14] Miro, F., 2004, *Perencanaan Transportasi*. Erlangga, Jakarta.
- [15] Qanun Kabupaten Aceh Barat Nomor 1 Tahun 2013. *Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Aceh Barat Tahun 2012 – 2032*. Meulaboh, Aceh Barat. 2013.
- [16] Smith, et.al., 2001, *State and Local Population Projections: Methodology and Analysis*. New york. Kluwer acakemic/plenum publisher.
- [17] Stufflebeam dan Shinkfield., 2011, *Evaluasi program pembelajaran*, E.P., Widoyoko, Yogyakarta: Pustaka Belajar.
- [18] Tamin, O.Z., 2002. Peranan Prasarana Transportasi Jalan Dalam Menunjang Otonomi Daerah. *Makalah di Sajikan Dalam Kuliah Tamu*. Pada Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin, Makassar.
- [19] Tyler, R., Arikunto, S., 2009, *Dasar-dasar evaluasi pendidikan*. Bumi aksara. Jakarta.
- [20] Wirawan, 2012, *Evaluasi: Teori, Model, Standar, Aplikasi, dan Profesi*. Depok PT Raja Grafindo Persada.