

KAJIAN SPM KONEKTIVITAS DAN KONDISI JALAN DI KOTA BANDA ACEH

Teuku Mirza Iskandar
Mahasiswa Magister Teknik Sipil,
Program Pascasarjana–Universitas
Syiah Kuala

Renni Anggraini
Magister Teknik Sipil, Program
Pascasarjana – Universitas Syiah
Kuala
renni.anggraini@gmail.com

Sofyan M.Saleh
Magister Teknik Sipil, Program
Pascasarjana – Universitas Syiah
Kuala

Abstract

The Standard of Minimum Services (SMS) of the road refers to road provision on serving society needs in terms of geometric size of the roads appropriate to given technical criteria that should be achieved by all road networks in particular time periods. SMS of the road consists of interconnectivity between activity centers (AC) and production center (PC) or commonly known as connectivity SMS, and road conditions SMS. The indicators assigned for connectivity SMS and road conditions SMS are 100% and 60% respectively. This study aims to identify the implementation and fulfillment of connectivity SMS and road conditions SMS in Banda Aceh city. The assessment of SMS of the road conditions is done according to the Regulation of Ministry of Public Works (Permen PU) No. 01/PRT/M/2014. Field observation was done to investigate the road conditions visually. The result showed that the implementation of connectivity SMS has reached to 82.06%. The growth factor of SMS connectivity achievement from 2010-2014 were as follows: 2.56%, 2.56%, 0%, 4.09% ,and 0%, in which the annual average achievement was 1.28%. The value of good and fair road conditions was 99.23%, whereas the achievement of SMS and connectivity was 165.37%.

Keywords: connectivity SMS, road conditions SMS, Banda Aceh City, activity centers, production centers

Abstrak

Standar Pelayanan Minimal (SPM) bidang jalan dapat diartikan sebagai penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat dengan ukuran teknis fisik jalan yang harus sesuai dengan kriteria teknik yang ditetapkan yang harus dicapai oleh seluruh jaringan jalan dalam waktu yang telah ditentukan. SPM bidang jalan terdiri dari SPM terhubungnya pusat-pusat kegiatan (PK) dengan pusat produksi (PPD) (konektivitas), dan SPM kondisi jalan. Indikator yang ditetapkan untuk SPM konektivitas sebesar 100 %, dan SPM kondisi jalan sebesar 60 %. Penelitian ini bertujuan untuk menilai penerapan dan pemenuhan SPM konektivitas, serta pemenuhan SPM kondisi jalan di Kota Banda Aceh. Penelitian SPM bidang jalan ini mengacu pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum (Permen PU) Nomor : 01/PRT/M/2014. Penilaian kondisi jalan dilakukan dengan survei kondisi jalan dengan metode visual. Nilai penerapan SPM konektivitas didapat sebesar 82,06 %. Pemenuhan SPM konektivitas, dengan angka pertumbuhan Tahun 2010 sebesar 2,56 %, Tahun 2011 sebesar 2,56 %, Tahun 2012 sebesar 0 %, Tahun 2013 sebesar 4,09 %, dan Tahun 2014 sebesar 0 %, dimana angka pemenuhan rata-rata pertahunnya sebesar 1,28 %. Nilai kondisi jalan pada kondisi baik dan sedang dan nilai pemenuhan SPM kondisi jalan dan konektivitas didapat sebesar 99,23 % dan 165,37%.

Kata Kunci: SPM konektivitas, SPM kondisi jalan, Kota Banda Aceh, pusat kegiatan, pusat produksi

PENDAHULUAN

Pemerintah sebagai penyelenggara jalan, harus dapat menjamin terlaksananya pelayanan dasar yang harus diterima oleh masyarakat. Bentuk pelayanan dasar ini disebut dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum nomor 1/M/PRT/2014 dengan indikator : persentase SPM konektivitas kabupaten/kota baik dan sedang

sebesar 100 % dan persentase SPM kondisi jalan kabupaten/kota baik dan sedang sebesar 60 % (Anonim 2014). Dalam Qanun Nomor 4 tahun 2009 tentang RTRW Kota Banda Aceh Tahun 2009 - 2029, telah ditetapkan pusat-pusat kegiatan (PK) di Kota Banda Aceh serta klasifikasi sistem jaringan jalan. Penelitian ini menilai penerapan dan pemenuhan SPM konektivitas serta pemenuhan SPM kondisi jalan di Kota Banda Aceh.

KAJIAN KEPUSTAKAAN

Standar Pelayanan Minimal (SPM)

Standar pelayanan minimal bidang pekerjaan umum dan penataan ruang yang selanjutnya disebut SPM bidang pekerjaan umum dan penataan ruang adalah ketentuan tentang jenis dan mutu pelayanan dasar bidang pekerjaan umum dan penataan ruang yang merupakan urusan wajib daerah yang berhak diperoleh setiap warga secara minimal, dengan tujuan agar masyarakat mendapatkan pelayanan dasar (Anonim 2014).

SPM bidang jalan dapat diartikan sebagai penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat dengan ukuran teknis fisik jalan yang harus sesuai dengan kriteria teknik yang ditetapkan yang harus dicapai oleh seluruh jaringan jalan dalam waktu yang telah ditentukan. SPM bidang jalan terdiri dari: SPM konektivitas dan SPM kondisi jalan (Anonim 2014).

SPM Konektivitas

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:

$$SPM_{kw} = \frac{\sum^{\text{Akhir tahun pencapaian SPM}} \text{Panjang Jalan Penghubung PK dan PPD}}{\sum^{\text{eksisting}} \text{Panjang Jalan Penghubung PK dan PPD}} \dots 1$$

dimana :

1. $\sum^{\text{Akhir tahun pencapaian SPM}} \text{Panjang Jalan Penghubung PK dan PPD}$ = total panjang jalan terbangun pada tahun target.
2. $\sum^{\text{Eksisting}} \text{Panjang Jalan Penghubung PK dan PPD}$ = rencana panjang jalan tahun *eksisting* (rencana panjang pada pengesahan RTRW).

SPM Kondisi Jalan

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% (Anonim 2014).

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).

SPM kondisi jalan dapat diketahui melalui persamaan berikut:

$$SPM_{kj} = \frac{\sum^{\text{Akhir tahun pencapaian SPM}} \text{Panjang Jalan pada Kondisi Baik dan Sedang}}{\sum^{\text{existing}} \text{Panjang Jalan Kabupaten/Kota}} \dots\dots 2$$

dimana :

1. $\sum^{\text{Akhir tahun pencapaian SPM}}$ panjang jalan pada kondisi jalan baik dan sedang = realisasi panjang jalan kondisi baik dan sedang (hasil pengukuran kondisi jalan terakhir).
2. $\sum^{\text{Eksisting}}$ panjang jalan provinsi/kabupaten/kota = rencana panjang jalan kondisi baik dan sedang dengan tingkat kondisi jalan 60 % dari total panjang jalan.

Kondisi Jalan

Tingkat kondisi jalan di dapat dari nilai IRI yang diperoleh dengan menggunakan alat Naasra/Romdas/Roughometer atau dengan metode visual dengan cara menaksir nilai RCI yang kemudian dikonversikan ke nilai IRI. Dengan tingkat kondisi jalan minimal pada kondisi sedang (Anonim 2014).

Indeks Kondisi Jalan (*Road Condition Index* = RCI) adalah skala tingkat kenyamanan atau kinerja jalan yang dapat diperoleh dari pengukuran dengan alat *Roughometer* maupun secara metode visual. Skala angka yang digunakan pada Tabel 1. (Sukirman 1999).

Tabel 1. Kondisi Permukaan secara Visual dan Nilai RCI

RCI	Kondisi Permukaan Jalan secara Visual
8 – 10	Sangat rata dan teratur
7 – 8	Sangat baik, umumnya rata
6 – 7	Baik
5 – 6	Cukup, sedikit sekali atau tidak ada lubang, tetapi permukaan jalan tidak rata
4 – 5	Jelek, kadang-kadang ada lubang, permukaan jalan tidak rata
3 – 4	Rusak, bergelombang, banyak lubang
2 – 3	Rusak berat, banyak lubang dan seluruh daerah perkerasan hancur
≤ 2	Tidak dapat dilalui, kecuali dengan 4 WD Jeep

Sumber : Sukirman (1999)

Nilai RCI dapat dikonversikan ke nilai IRI dengan menggunakan persamaan (Anonim 2014) :

$$RCI = 10 \text{ EXP } (1)^{-0.094 \text{ IRI}} \dots\dots\dots 3$$

$$IRI = \frac{\ln \left(\frac{RCI}{10} \right)}{-0,094} \dots\dots\dots 4$$

Keterangan:

- IRI : *International Roughness Index*
- RCI : *Road Condition Index*
- EXP (1) : bilangan e = 2,718281828182

Lalulintas Harian Rata-rata Tahunan (LHRT) adalah jumlah lalulintas kendaraan rata-rata yang melewati satu jalur selama 24 jam dan diperoleh dari data 1 tahun penuh. LHRT dinyatakan dalam smp/hari/2 arah atau kendaraan/hari/2 arah untuk jalan 2 jalur 2 arah atau kendaraan/hari/1 arah untuk jalan berlajur banyak dengan median (Sukirman 1999).

Penilaian kondisi jalan dapat dilaksanakan dengan menggunakan alat atau tenaga surveyor. Penilaian kondisi jalan menggunakan alat menghasilkan nilai IRI, survei kondisi jalan dengan metode visual menghasilkan nilai RCI, dan survei kondisi rinci jalan mendefinisikan nilai persentase luasan kerusakan jalan. Hubungan RCI, IRI dan LHRT, dalam penentuan nilai kondisi jalan diperlihatkan Tabel 2.

Tabel 2. Penentuan Kondisi Ruas Jalan (B,S,RR,RB) Berdasarkan Nilai RCI Atau IRI Vs Volume Lalu – Lintas (LHRT)

RCI			IRI			Lalulintas Harian Rata-rata Tahunan (LHRT)							
						0 -100	100 - 300	300 - 500	500 - 1.000	1.000- 2.000	2.000 - 3.000	3.000 - 12.000	> 12.000
7.26	≤RCI<	10	0	≤IRI<	3.5	B	B	B	B	B	B	B	B
6.93	≤RCI<	7.20	3.5	≤IRI<	4	B	B	B	B	B	B	B	S
5.74	≤RCI<	6.87	4	≤IRI<	6	B	B	B	B	B	B	S	S
4.76	≤RCI<	5.69	6	≤IRI<	8	B	B	B	B	S	S	S	RR
3.94	≤RCI<	4.71	8	≤IRI<	10	B	B	S	S	S	S	RR	RB
3.27	≤RCI<	3.91	10	≤IRI<	12	S	S	S	S	RR	RR	RB	RB
2.24	≤RCI<	3.24	12	≤IRI<	16	S	RR	R	RR	RR	RB	RB	RB
1.54	≤RCI<	2.22	16	≤IRI<	20	RR	RR	R	RB	RB	RB	RB	RB
0.95	≤RCI<	1.53	20	≤IRI<	25	RR	RB	R	RB	RB	RB	RB	RB
	RCI<	0.94		IRI≥	25	RB	RB	R	RB	RB	RB	RB	RB

Sumber : Anonim (2011)

Sistem Jaringan Jalan Arteri Sekunder Di Kota Banda Aceh

Sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan (Anonim 2004). Jalan dengan fungsi Arteri, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi (Anonim 2004).

Penyelenggaraan jalan umum dilakukan dengan mengutamakan pembangunan jaringan jalan di pusat-pusat produksi (PPD) serta jalan-jalan yang menghubungkan PPD dengan daerah pemasaran (Anonim 2006).

METODE PENELITIAN

Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilaksanakan di Kota Banda Aceh, dengan rincian :

1. SPM konektivitas, menilai keterhubungan PPD dengan PK (2 PK dan 2 Sub PK), pada ruas-ruas jalan sebagai berikut :
Syiah Kuala; Hasan Dek (Sp. Jambo Tape); Hasan Geuleumpang Payung (Sp. Surabaya); Dr. Mr. H. T. Muhammad Hasan; Daud Beurueh; T. Chik Ditiro; Sultan Aladin Mahmudsyah; T. Umar; Jendral Sudirman; dan Tengku Iskandar
2. SPM kondisi jalan, pada ruas-ruas jalan yang menghubungkan PPD dengan PK (2PK), sebagai berikut:
Syiah Kuala; Hasan Dek (Sp. Jambo Tape); Daud Beurueh; Hasan Geuleumpang Payung (Sp. Surabaya); dan Dr. Mr. H. T. Muhammad Hasan.

Metode Pengumpulan Data

Data primer diperoleh melalui pengamatan langsung di lokasi penelitian melalui survei kondisi jalan dengan metode visual, survei ini mengacu pada Permen PU Nomor : 01/PRT/M/2014 dan Panduan *Indonesian Integrated Road Management Systems (IIRMS)* Nomor : SMD-04/RS(2)-2005. Survei dilaksanakan oleh 3 orang surveyor, setiap surveyor menafsirkan berdasarkan persepsi (Tabel.1), kemudian dirata-ratakan menjadi 1 nilai RCI. Survei dilaksanakan dengan ketentuan :

1. Peralatan dan Perlengkapan : Rambu pengaman lalu lintas; Pita ukur panjang 1-2 meter; Rompi dan helm/topi berwarna kontras dan reflektif dengan jumlah yang cukup untuk petugas survei; dan Meter roda.
2. Ketentuan Teknis : Survei dilakukan dari titik awal hingga titik akhir; Survei dilaksanakan dengan berjalan kaki; dan Pengamatan dilakukan secara menerus dan dicatat setiap segmen 25 meter pengamatan.

Data sekunder berupa LHRT dari Perencanaan dan Pengawasan Jalan Nasional (P2JN) Aceh, dan data primer yang dihasilkan dipergunakan dalam analisis nilai kondisi jalan.

Data sekunder berupa Buku RTRW Kota Banda Aceh 2009 – 2029 dipergunakan dalam pengidentifikasian ruas-ruas jalan yang menghubungkan antar kawasan. Laporan Tahun 2009 – 2014 Dinas Pekerjaan Umum (PU) Kota Banda Aceh Bidang Penyelenggaraan Jalan, Laporan Tahun 2009 – 2014 PPK-01 Kota Banda Aceh – km. 77 dan Pulau Wehdan Laporan Tahun 2009 – 2014 Dinas Bina Marga Aceh, dipergunakan dalam pengukuran SPM konektivitas.

Pengolahan dan Analisis Data

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

1. SPM konektivitas
 - a. Langkah 1: Mengidentifikasi PK dan PPD di wilayah provinsi/ kabupaten/ kota.
 - b. Langkah 2: Menghitung panjang jalan yang telah menghubungkan PK dan PPD.
 - c. Langkah 3: Menghitung panjang jalan baru/peningkatan jalan yang diperlukan untuk menghubungkan PK dan PPD.
 - d. Langkah 4: Menghitung tingkat capaian target SPM melalui persentase antara realisasi dan target keseluruhan menggunakan persamaan 2.

2. SPM kondisi jalan

- a. Dari hasil survei kondisi jalan dengan metode visual diperoleh nilai rata-rata RCI yang selanjutnya dengan menggunakan persamaan 3 dikonversi menjadi nilai IRI.
- b. Nilai IRI, RCI dan LHRT, selanjutnya dianalisis dengan mempertimbangkan hubungan pada Tabel 2. Untuk kemudian ditentukan nilai kondisi jalan persegmen pengamatan.
- c. Hasil dari kondisi jalan kemudian dijumlahkan untuk setiap kondisinya, dan dikumulatifkan untuk setiap ruasnya.
- d. Hasil kumulatif nilai kondisi jalan pada kondisi baik dan sedang, dipergunakan untuk perhitungan SPM kondisi jalan dengan menggunakan persamaan 2.
- e. Nilai SPM ini selanjutnya akan dinilai terhadap pemenuhan dan penerapan indikator yang ditetapkan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Deskripsi Kota Banda Aceh

RT/RW Kota Banda Aceh Tahun 2009 menetapkan pola ruang dengan kawasan budaya dan kawasan lindung. Keberadaan Gampong Lam Dingin sebagai pusat kerajinan batik dan kawasan Lampulo sebagai pengolahan produk perikanan yang ditetapkan sebagai kawasan sentra industri, mendefinisikan kawasan tersebut sebagai PPD.

Kota Banda Aceh memiliki 2 PK terdiri PK Lama dan PK Baru serta 2 Sub PK terdiri dari Sub PK Keutapang dan Sub PK Ulee Kareung. PK Lama berfungsi sebagai pusat perdagangan regional. PK Baru berfungsi sebagai pusat perdagangan dan jasa pergudangan. Sub PK Keutapang berfungsi sebagai pusat perdagangan regional. Sub PK Ulee Kareung berfungsi sebagai pusat jasa sosial. Keterhubungan antar kawasan ini memiliki peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

Penerapan SPM Konektivitas

Penerapan SPM konektivitas, dari data sekunder, selanjutnya dilakukan pengukuran, data yang dihasilkan disusun seperti diperlihatkan pada Tabel 4.

Nilai pemenuhan SPM konektivitas, untuk indikator sebesar 100%, diperoleh dengan menggunakan persamaan 1, dimana :

- $\sum^{\text{Akhir tahun pencapaian SPM}}$ Panjang Jalan Penghubung PK dan PPD = Panjang Ruas Jalan yang telah menghubungkan pusat produksi - pusat kegiatan sampai dengan Tahun 2014.
- $\sum^{\text{Eksisting}}$ Panjang Jalan Penghubung PK dan PPD = Panjang Ruas Jalan yang dibutuhkan untuk menghubungkan antar kawasan (RTRW Kota B. Aceh Tahun 2009) (Penelitian Konektivitas).

sehingga, nilai penerapan SPM konektivitas, menjadi :

$$SPM_{kw} = \frac{16,055 \text{ km}}{19,565 \text{ km}} \times 100 \%$$

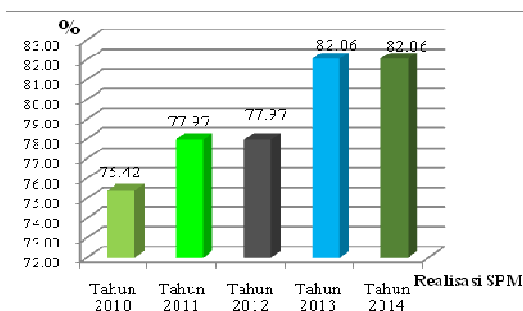
$$SPM_{kw} = 82,06 \%$$

Tabel 4. Konektivitas Kota Banda Aceh (PPD – PK).

Uraian	Panjang Ruas Jalan (km)	Panjang Ruas Jalan yang dibutuhkan untuk menghubungkan antar kawasan (RTRW Kota B. Aceh Tahun 2009) (km)	Panjang Ruas Jalan baru/peningkatan jalan yang diperlukan untuk menghubungkan PPD - PK (km)	Panjang Ruas Jalan yang telah menghubungkan PPD - PK sampai dengan Tahun 2014 (km)
Kota Banda Aceh				
- Jalan Syiah Kuala	3,940	1,800	1,800	1,800
- Jalan Hasan Dek (Sp. Jambo Tape)	0,450	0,450	0,450	0,000
- Jalan Daud Beurueh	2,770	0,950	0,950	0,000
- Jalan Hasan Geuleumpang Payung (Sp. Surabaya)	0,850	0,850	0,850	0,850
- Jalan Dr. Mr. H. T. Muhammad Hasan	4,040	4,040	4,040	4,040
- Jalan T. Chik Ditiro	1,110	1,110	1,110	1,110
- Jalan Sultan Aladin Mahmudsyah	1,001	2,670	2,670	2,670
- Jalan T. Umar	2,110	2,110	2,110	0,000
- Jalan Jendral Sudirman	2,000	2,000	2,000	2,000
- Jalan Tengku Iskandar	3,585	3,585	3,585	3,585
Jumlah	21,856	19,565	19,565	16,055

Pengukuran pemenuhan SPM konektivitas, dilakukan terhadap penerapan SPM konektivitas pertahunnya, dari tahun 2009 sampai dengan tahun 2014, untuk lokasi yang ditinjau.

Dengan menggunakan definisi persamaan pada penerapan SPM konektivitas, selanjutnya diketahui pemenuhan SPM konektivitas yang diperlihatkan pada Gambar 1.



Gambar 1 Grafik Realisasi Pemenuhan SPM Konektivitas Kawasan di Kota Banda Aceh Tahun 2010 – Tahun 2014

Angka pertumbuhan pemenuhan SPM konektivitas Tahun 2010 sebesar 2,56 %, Tahun 2011 sebesar 2,56 %, Tahun 2012 sebesar 0 %, Tahun 2013 sebesar 4,09 %, dan Tahun 2014 sebesar 0 %, dimana angka pemenuhan rata-rata pertahunnya sebesar 1,28 %.

Secara keseluruhan pertumbuhan pemenuhan SPM konektivitas Kota Banda Aceh yaitu dengan angka pertumbuhan pada Tahun 2010, Tahun 2011 dan Tahun 2013, hal ini disebabkan adanya peningkatan kapasitas ruas jalan Syiah Kuala, dari jalan 2 jalur dengan lebar per lajur lalu lintas 3 m dan bahu jalan 0-1 m, menjadi 2 jalur, 2 lajur lalu lintas dengan lebar jalur 7,5 m (4 m + 3,5 m) dan bahu jalan 1 m, namun masih dengan perkerasan tanpa penutup aspal (*Hot Mix*). Sedangkan pada Tahun 2012 dan Tahun 2014 hanya dilaksanakan pekerjaan lanjutan sampai dengan *Hot Mix*, tanpa adanya peningkatan kapasitas jalan, sehingga tidak terlihat pertumbuhan, hal ini disebabkan tidak adanya penambahan panjang peningkatan kapasitas pada ruas Syiah Kuala.

Konektivitas PPD – masing-masing PK, maupun konektivitas Kota Banda Aceh, sampai dengan Tahun 2014 belum ada yang memenuhi realisasi pemenuhan SPM konektivitas wilayah sebesar 100%. Hal ini belum terpenuhi karena terdapat 3 ruas jalan yang menghubungkan PPD – pusat-pusat kegiatan, yang belum memiliki lebar lajur lalu lintas minimal (3,5 m) yang dipersyaratkan dalam RTRW Kota Banda Aceh Tahun 2009 – 2029. Pada dasarnya pemenuhan SPM konektivitas sampai dengan Tahun 2019, sehingga pemenuhan SPM konektivitas Kota Banda Aceh sebesar 82,06% pada Tahun 2014, masih tersedia waktu yang cukup untuk pemenuhan indikator sebesar 100%.

Ruas jalan Hasan Dek (Sp. Jambo Tape), yang menghubungkan PPD keseluruh PK (lebar lajur lalu lintas 3 m). Ruas jalan Daud Beurueh yang menghubungkan kawasan PPD – PK Lama (lebar lajur lalu lintas 2,5 m). Ruas jalan T. Umar yang menghubungkan kawasan PPD - Sub PK Keutapang (lebar lajur lalu lintas 2,5 m).

Pemenuhan SPM Kondisi Jalan

Dari hasil survei kondisi jalan dengan metode visual diperoleh nilai rata-rata RCI yang selanjutnya dikonversikan ke nilai IRI dan dengan menggunakan LHRT dianalisis nilai kondisi jalan untuk setiap segmen pengamatan dengan hasil diperlihatkan pada Tabel 5.

Tabel 5. Nilai Kondisi Jalan Melalui Survei Kondisi Jalan Dengan Metode Visual, Kota Banda Aceh

No.	Ruas Jalan	Panjang Ruas Jalan (km)	Panjang Ruas Jalan yang dibutuhkan untuk menghubungkan antar kawasan (RTRW Kota B. Aceh Tahun 2009) (km)	Panjang Jalan Penelitian Kondisi Jalan (km)	Uraian	Nilai Kondisi Jalan			
						Baik (B)	Sedang (S)	Rusak Ringan (RR)	Rusak Berat (RB)
1	Syiah Kuala	3,940	1,800	3,600	Panjang (m)	3.600	0	0	0
					(%)	100	0	0	0
2	Hasan Dek (Sp. Jambo)	0,450	0,450	0,900	Panjang (m)	525	375	0	0

	Tape)				(%)	58,33	41,67	0,00	0
3	Hasan Geuleumpang	0,850	0,850	1,700	Panjang (m)	1.100	575	25	0
	Payung (Sp. Surabaya)				(%)	64,71	33,82	1,47	0
4	Dr. Mr. H. T. Muhammad Hasan	4,040	4,040	8,080	Panjang (m)	4.680	3.300	100	0
					(%)	57,92	40,84	1,24	0
5	Daud Beurueh	2,770	0,950	1,900	Panjang (m)	1.100	800	0	0
					(%)	57,89	42,11	0	0
Jumlah Panjang		12,050	8,090	16,180		11.005	5.050	125	0
Persentase Terhadap Panjang Penelitian (%)						68,02	31,21	0,77	0

Persentase nilai kondisi jalan dalam kondisi baik dan sedang di Kota Banda Aceh sebesar 99,23%.

Nilai pemenuhan SPM kondisi jalan, untuk persentase tingkat kondisi jalan kabupaten/kota baik dan sedang sebesar 60 %, hasil ini diperoleh dengan menggunakan persamaan 1, dimana :

- Rencana panjang jalan kondisi baik dan sedang dengan tingkat kondisi jalan 60 % dari total panjang jalan = *panjang jalan penelitian kondisi jalan* x 60 % = 16,180 km x 60 % = 9,708 km
- Realisasi panjang jalan kondisi baik dan sedang = *hasil pengukuran penelitian kondisi jalan* sehingga nilai SPM kondisi jalan, menjadi :

$$SPM_{kj} = \frac{16,055 \text{ km}}{9,708 \text{ km}} \times 100 \%$$

$$SPM_{kj} = 165,40 \%$$

KESIMPULAN

1. Penerapan SPM bidang jalan, untuk indikator persentase terhubungnya PK dan PPD (konektivitas) sebesar 100 %, antar kawasan di wilayah Kota Banda Aceh, setelah disahkannya Qanun RTRW Kota Banda Aceh sampai dengan Tahun 2014, adalah sebesar 82,06 %.
2. Pemenuhan SPM bidang jalan untuk indikator konektivitas, setelah disahkannya Qanun RTRW Kota Banda Aceh, pertahunnya antar kawasan di wilayah Kota Banda Aceh sampai dengan Tahun 2014, dari Tahun 2010 sebesar 2,56 %, Tahun 2011 sebesar 2,56 %, Tahun 2012 sebesar 0 %, Tahun 2013 sebesar 4,09 %, dan Tahun 2014 sebesar 0 %, dimana angka pemenuhan rata-rata pertahunnya sebesar 1,28 %.
3. Pemenuhan SPM bidang jalan, untuk indikator persentase tingkat kondisi jalan kabupaten/kota baik dan sedang sebesar 60%, melalui survei kondisi jalan dengan metode visual di Kota Banda Aceh, adalah sebesar 165,37%.

DAFTAR KEPUSTAKAAN

- Anonim.2004, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan*. Lembaran Negara RI Tahun 2004 Nomor 132. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Anonim. 2005, *Panduan Survei Kekasaran Permukaan Jalan Secara Visual, Seri Indonesian Integrated Road Management Systems (IIRMS) Nomor SMD-04/RS(2)*, Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga, Bandung.
- Anonim.2006 ,*Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan*. Lembaran Negara RI Tahun 2006 Nomor 86. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Anonim. 2009 , *Qanun Kota Banda Aceh Nomor 4 Tahun 2009, Pedoman Konstruksi dan Bangunan Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Banda Aceh Tahun 2009- 2029*, Lembaran Daerah Kota Banda Aceh Tahun 2009 Nomor 4 Seri E Nomor 1. Sekretariat Daerah Kota Banda Aceh. Banda Aceh.
- Anonim.2011, *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 Tahun 2011 Tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan*. Kementrian Pekerjaan Umum. Jakarta.
- Anonim.2014, *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 01/PRT/M/2014 Tahun 2014 Tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang*. Kementrian Pekerjaan Umum. Jakarta.
- Hermawan, E 2005, *kajian standar pelayanan minimal jalan untuk jalan umum non-tol (minimum service standard analysis for non toll roads)*, Tesis, Institut Teknologi Bandung, Bidang Rekayasa dan Manajemen Infrastruktur, Program Studi Magister Teknik Sipil Bandung, Bandung.
- Iskandar, H. 2011. *Kajian Standar Pelayanan Minimal Jalan untuk Jalan Umum Non-Tol*. Pusat Litbang Jalan danJembatan, Bandung.
- Panjaitan A. M. 2012, *Kajian Sistem Jaringan Jalan Di Wilayah Kota Pekanbaru*, Jurnal Teknik Sipil USU, Universitas Sumatera Utara, Medan.
- Sukirman, S 1999, *Perkerasan Lentur Jalan Raya*, Badan Penerbit Nova, Bandung.
- Sukirman, S 1999, *Dasar-dasar Perencanaan Geometrik Jalan*, Badan Penerbit Nova, Bandung.