

# TINJAUAN PERSYARATAN TEKNIS JALAN DALAM PEMENUHAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL PADA RUAS MAMUJU ARTERIAL ROAD

St. Maryam H<sup>1</sup>, Arifin Tahir<sup>2</sup>, Lambang Basri Said<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Dosen Jurusan Teknik Sipil Universitas Muslim Indonesia (UMI)  
Jalan Urip Sumoharjo No.225 Makassar, Telp. 454534

<sup>2</sup> SATKER BBPJN VIII Sulselbar .  
Jalan Batara Bira No.32 Makassar, [arifintahir\\_p2jjsulbar@yahoo.com](mailto:arifintahir_p2jjsulbar@yahoo.com)

<sup>3</sup> Dosen Jurusan Teknik Sipil Universitas Muslim Indonesia (UMI)  
Jalan Urip Sumoharjo No.225 Makassar, Telp. 454534

## Abstrak

Dengan mencermati ruas jalan Mamuju Arterial Road yang saat ini sudah dipergunakan serta untuk mewujudkan amanah Undang Undang mengenai kewajiban bagi penyelenggara jalan terhadap pelayanan sesuai standar yang ditetapkan, maka ini dapat dijadikan suatu topik bahasan yakni tinjauan persyaratan teknis jalan terhadap pemenuhan Standar Pelayanan Minimal pada ruas jalan tersebut. Apakah ruas jalan tersebut sudah memenuhi standar pelayanan minimal melihat dari aspek persyaratan teknis jalan?. Serta faktor yang menyebabkan tidak terpenuhinya SPM tersebut. Metode penelitian yang digunakan adalah metode survei. Data dikumpulkan melalui observasi langsung ke obyek penelitian di lapangan yang berkaitan dengan kondisi eksisting jalan, sesuai dengan sasaran yang ingin dicapai. Selain itu melalui responden untuk menilai kriteria dan rekomendasi yang akan dilakukan untuk pemenuhan SPM. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari penilaian terhadap 27 indikator yang digunakan untuk menilai aspek keselamatan jalan dengan menggunakan Standar Persyaratan Teknis Jalan (PTJ), skor tertimbang yang didapatkan adalah 73.94%, hal ini menunjukkan bahwa tingkat pemenuhan SPM pada ruas MAR barkategori relatif memenuhi dan Terdapat 6 indikator yang menyebabkan tidak terpenuhinya Standar Pelayanan Minimal jalan yang berkaitan dengan aspek keselamatan jalan pada ruas MAR dan di bagi dalam dua kelompok yaitu (1) Pada kelompok ahli (expert): IRI dengan bobot pengaruh 0.320, RCI dengan bobot pengaruh 0.307, lebar rumija dengan bobot pengaruh 0,08, dalam rumija dengan bobot pengaruh 0.057, ruwasja dengan bobot pengaruh 0.144, dan jarak antar simpang dengan bobot pengaruh 0.096. (2) Pada kelompok Pengguna: IRI dengan bobot pengaruh 0.283, RCI dengan bobot pengaruh 0.357, lebar rumija dengan bobot pengaruh 0,074, dalam rumija dengan bobot pengaruh 0.055, ruwasja dengan bobot pengaruh 0.137, dan jarak antar simpang dengan bobot pengaruh 0.093. maka Upaya yang harus dilakukan dalam rangka pemenuhan SPM pada ruas jalan MAR, secara berurutan adalah menetapkan status/ kewenangan pembinaan jalan MAR, melakukan pemeliharaan rutin dan berkala, menyerahkan wewenang pengawasan pemanfaatan bagian jalan kepada Pemerintah Kabupaten, menegakkan aturan terkait pemanfaatan ruang dan memperketat proses perizinan, serta menerapkan disinsentif pemanfaatan ruang.

**Kata kunci** : SPM Jalan, Mamuju Arterial Road, IRI, Pemeliharaan rutin dan berkala, RCI.

## 1. PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Secara normatif jelas bahwa setiap jalan umum, baik jalan baru maupun jalan lama yang sudah dioperasikan harus memenuhi Ketentuan Teknis SPM jalan sebagai wujud pelayanan pemerintah kepada masyarakat. Pemerintah Provinsi Sulawesi Barat pada akhir tahun 2017 telah

memulai mengoperasikan jalan baru tepatnya di Kota Mamuju yang merupakan icon Kota Mamuju. Ruas jalan tersebut didanai oleh APBN selama 3 tahun anggaran dengan lebar badan jalan 2 x (2 x 3,5) meter dengan konstruksi rigid sepanjang 4,582 kilometer. Jalan tersebut adalah jalan umum sebagai akses dari areal kantor gubernur, Jalan Martadinata menuju jalan Yos Sudarso (Hotel Maleo Mamuju) dan merupakan jalan arteri yang termasuk dalam sistem jaringan sekunder, sehingga ruas tersebut dinamai Mamuju Arterial Road (MAR).

Mamuju Arterial Road (MAR) sebagai ruas jalan tersebut seharusnya memenuhi Standar Pelayanan Minimal sesuai ketentuan teknis yakni persyaratan teknis jalan sehingga ruas jalan tersebut dapat memberikan pelayanan baik dari aspek pelayanan kecepatan, kondisi jalan terutama pelayanan keselamatan.

Dengan mencermati ruas jalan Mamuju Arterial Road yang saat ini sudah dipergunakan serta untuk mewujudkan amanah Undang Undang mengenai kewajiban bagi penyelenggara jalan terhadap pelayanan sesuai standar yang ditetapkan, maka ini dapat dijadikan suatu topik bahasan yakni tinjauan persyaratan teknis jalan terhadap pemenuhan Standar Pelayanan Minimal pada ruas jalan tersebut. Apakah ruas jalan tersebut sudah memenuhi standar pelayanan minimal melihat dari aspek persyaratan teknis jalan?. Serta faktor yang menyebabkan tidak terpenuhinya SPM tersebut.

### 1.2. Rumusan Masalah

1. Bagaimana tingkat pemenuhan SPM ditinjau dari persyaratan teknis jalan pada ruas jalan Mamuju Arterial Road (MAR).
2. Bagaimana mengidentifikasi faktor-faktor permasalahan dalam pemenuhan persyaratan teknis jalan pada ruas jalan Mamuju Arterial Road.

### 1.3. Tujuan Penelitian

Adapun Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Mengevaluasi pemenuhan SPM ditinjau dari aspek persyaratan teknis jalan pada ruas jalan Mamuju Arterial Road (MAR).
2. Merumuskan faktor-faktor permasalahan dalam pemenuhan persyaratan teknis jalan pada ruas jalan Mamuju Arterial Road.

## 2. METODE PENELITIAN

### 2.1. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah ruas jalan Mamuju Arterial Road (MAR) yang merupakan ruas jalan yang menghubungkan areal Kantor Gubernur provinsi Sulawesi Barat, Jalan Martadinata ke arah jalan Yos Sudarso (Hotel Maleo) di Mamuju Provinsi Sulawesi Barat. Adapun data teknis ruas jalan Mamuju Arterial Road adalah sebagai berikut :

- Panjang total : 4,582 km
- Lebar : 2 x (2 x 3,5) meter
- Lebar bahu dalam : 2 x 0,5 meter
- Lebar bahu luar : 2 x 2,0 meter
- Lebar median : 2,0 meter
- Jenis Perkerasan : Rigid (beton)
- Jembatan : 7 buah
  - Jembatan s. Simboro = 35 meter
  - Jembatan s. Losa I = 40 meter
  - Jembatan s. Losa II = 35 meter
  - Pile Slab = 157,5 meter
  - Jembatan s. Karema = 70 meter
  - Jembatan s. Rimuku = 40 meter

Jembatan s. Bonepass = 35 meter

## 2.2. Teknik Pengumpulan Data

Jenis data yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah:

### 1. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari lokasi penelitian yang dikumpulkan melalui observasi langsung ke obyek penelitian di lapangan yang berkaitan dengan kondisi eksisting jalan, sesuai dengan sasaran yang ingin dicapai. Selain itu melalui responden untuk menilai kriteria dan rekomendasi yang akan dilakukan untuk pemenuhan SPM.

### 2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang didapatkan melalui dokumentasi data yang diinventarisasi oleh lembaga atau instansi yang terkait dengan lokasi dan objek penelitian. Untuk mendapatkan data-data yang dibutuhkan maka dikembangkan beberapa metode pendekatan sebagai instrumen dalam menginventarisasi data, adapun instrumen tersebut sebagai berikut:

- a. Pengamatan langsung di lapangan (*obesrvasi*), instrumen ini bertujuan untuk mengamati secara langsung kondisi lokasi penelitian yang berkaitan dengan tujuan penelitian. Adapun data-data yang akan diinventarisasi pada observasi ini adalah; lalu lintas, perkerasan, geometrik, pemanfaatan bagian jalan dan data-data pendukung lainnya.
- b. Melalui kuesioner, instrumen ini bertujuan untuk mendapatkan gambaran dan informasi tentang persepsi pakar dalam hal ini regulator, akademisi dan praktis. Adapun data-data yang akan diinventarisasi pada penyebaran kuesioner ini adalah; data penilaian pakar terhadap kriteria terpenting pemenuhan SPM, faktor-faktor berpengaruh terhadap pemenuhan SPM, dan strategi pemenuhan SPM.
- c. Data dokumentasi, instrumen ini bertujuan untuk mendapatkan data dari lembaga dan/atau instansi yang terkait dengan kebutuhan data penelitian. Adapun data-data tersebut berupa: Populasi penduduk, NSPM, RTRW, dan data-data terkait lainnya.

## 2.5. Metode Analisis Data

### 1. Penetapan Kriteria dan Indikator Penelitian

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang harus dipenuhi terdiri dari aksesibilitas, mobilitas dan keselamatan. Khusus untuk kriteria aksesibilitas dan mobilitas, merupakan indikator yang cakupannya jaringan jalan bukan ruas. Sedangkan keselamatan cakupan pengukurannya berbasis ruas. Untuk itu pada penelitian ini akan difokuskan pada pemenuhan SPM pada aspek keselamatan.

Untuk pemenuhan aspek keselamatan pada ruas jalan, maka indikator penilaiannya mengacu pada Persyaratan Teknis Jalan (PTJ) sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan. Indikator yang dimaksud dalam PTJ dikelompokkan berdasarkan kriterianya.

### 2. Evaluasi Kondisi Eksisting

Evaluasi dilakukan dengan membandingkan antara kondisi eksisting jalan dengan Persyaratan Teknis Jalan (PTJ). Pengukuran 27 indikator yang akan dievaluasi didasarkan pada hasil survey dan analisis data. Khusus untuk indikator kapasitas jalan dianalisis dengan menggunakan formula MKJI berikut.

$$C = C_o \times FC_W \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS} \quad (1)$$

Dimana:

**C** : kapasitas (smp/jam)

**C<sub>0</sub>** : kapasitas dasar (smp/jam)

**FC<sub>w</sub>** : faktor koreksi kapasitas untuk lebar jalan

**FC<sub>SF</sub>** : faktor koreksi kapasitas akibat pembagian arah (tidak berlaku untuk jalan satu arah)

**FC<sub>SF</sub>** : faktor koreksi kapasitas akibat gangguan samping

**FC<sub>CS</sub>** : faktor koreksi kapasitas akibat ukuran kota (jumlah penduduk)

Proses evaluasi masing-masing indikator didasarkan pada deviasi antara standar Persyaratan Teknis Jalan (PTJ) dengan kondisi eksisting yang ada. Untuk memudahkan penilaian maka deviasi tersebut dikonversi dalam bentuk skala penilaian dengan rentang 0 s/d 10, dimana komponen berkategori **tidak memenuhi** nilainya 0, **relatif memenuhi** nilainya 5, dan **memenuhi** bernilai 10.

Penilaian akhir dilakukan, setelah bobot penilaian masing-masing kriteria dikalikan dengan bobot kriteria AHP. Akumulasi nilai tertimbang akan didapatkan skor sebagai penilaian akhir yang dibagi menjadi 3 (tiga) kategori yakni, **memenuhi** dengan skor >80%, **relatif memenuhi** skor  $\geq 40$  s/d 80%, dan **tidak memenuhi** skor <40%.

### 3. Pembobotan Setiap Kriteria

Untuk menentukan kinerja setiap usulan pengembangan sistem transportasi secara komprehensif, maka digunakan Analisis Hirarki Prioritas. Untuk keperluan ini, dibutuhkan adanya informasi bobot relatif antar kriteria agar diperoleh perbandingan bobot antar kriteria (*weighting*) yang ternormalisasi dan secara fair akan menentukan tingkat kepentingan antar variabel kriteria yang dipertimbangkan. Data pembobotan ini diperoleh dengan menganalisis hasil survey wawancara, di mana responden yang dipilih dihadapkan pada pertanyaan yang mengarah kepada perbandingan tingkat kepentingan antar kriteria. Tingkat perbandingan tersebut diukur dengan menggunakan skala *Saaty* dengan angka penilaian antara 1 sampai dengan 10. Untuk mempermudah proses analisis maka digunakan bantuan perangkat lunak *expert choice* Ver. 11.

## 3. ANALISIS DATA

### Strategi Pemenuhan SPM

Berdasarkan hasil analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pemenuhan SPM pada ruas MAR yang capaiannya hanya 73.94% dengan kategori **relatif memenuhi**, dapat dijadikan dasar untuk merumuskan upaya yang harus dilakukan dalam rangka pemenuhan SPM pada ruas jalan MAR. Hasil diskusi dengan responden dan instansi terkait, dirumuskan beberapa kegiatan yang dapat dilakukan sebagai berikut:

1. Melakukan pemeliharaan rutin dan berkala
2. Menetapkan status/kewenangan pembinaan jalan MAR
3. Menerapkan disinsentif pemanfaatan ruang
4. Menegakkan aturan terkait pemanfaatan ruang dan memperketat proses perizinan
5. Menyerahkan wewenang pengawasan pemanfaatan bagian jalan kepada Pemerintah Kabupaten

Upaya diatas harus dilakukan secara paralel, namun dapat dilaksanakan secara bertahap berdasarkan tingkat kepentingannya. Untuk menentukan pentahapan pelaksanaan langkah 1 s/d 5 tersebut, dilakukan analisis skala prioritas dengan menggunakan analisis AHP. Prioritas masing-masing dinilai berdasarkan tingkat pengaruh 6 faktor yang mempengaruhi pemenuhan SPM. Analisis skala prioritas dikelompokkan berdasarkan persepsi ahli dan pengguna jalan.

### 1. Persepsi Ahli

Ditinjau dari aspek IRI (CI 0,05), upaya yang harus didahulukan adalah menetapkan status pembinaan jalan dengan bobot prioritas 0,457, selanjutnya melakukan pemeliharaan rutin dan berkala dengan bobot prioritas 0.247. kemudian secara berurutan dilakukan melimpahkan

kewenangan pengawasan kepada Pemerintah Kabupaten dan penegakan aturan dan memperketat perizinan dengan bobot masing-masing 0.127 dan 0.096. Upaya yang terakhir dilakukan adalah menerapkan disinsentif pemanfaatan ruang dengan bobot 0.073.

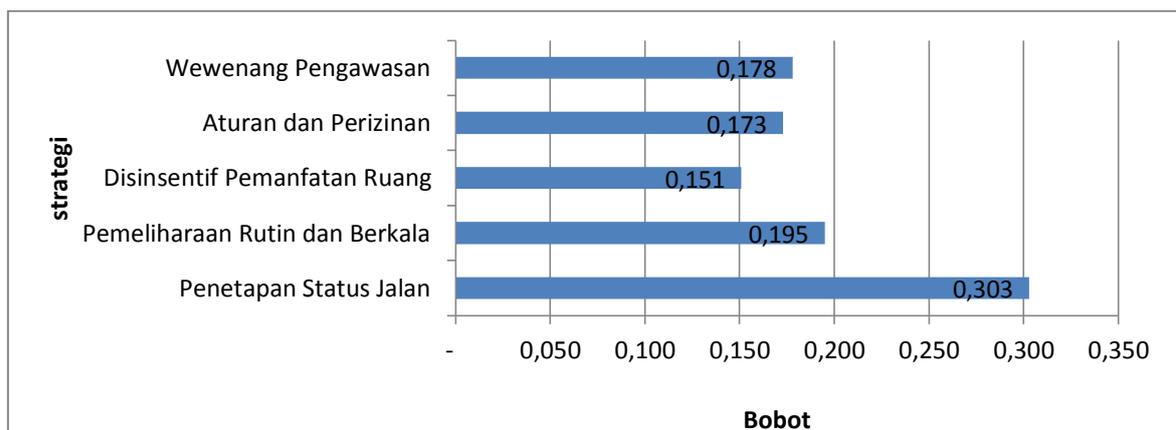
Ditinjau dari aspek Lebar Rumija (0.05), upaya yang harus didahulukan adalah penegakan aturan dan memperketat perizinan dengan bobot prioritas 0.379. Selanjutnya menyerahkan kewenangan pengawasan kepada Pemerintah Kabupaten dengan bobot prioritas 0.258, menyusul penerapan disinsentif pemanfaatan ruang dengan bobot prioritas 0.186. Langkah berikutnya adalah menetapkan status pembinaan jalan dengan bobot prioritas 0.101. Sedangkan melakukan pemeliharaan rutin dan berkala, pelaksanaannya pada tahap akhir dengan bobot prioritas 0.077.

Ditinjau dari aspek Dalam Rumija (0.05), upaya yang harus didahulukan adalah penegakan aturan dan memperketat perizinan dengan bobot prioritas 0.382. Selanjutnya menyerahkan kewenangan pengawasan kepada Pemerintah Kabupaten dengan bobot prioritas 0.243, menyusul penerapan disinsentif pemanfaatan ruang dengan bobot prioritas 0.179. Langkah berikutnya adalah melakukan pemeliharaan rutin dan berkala, dengan bobot prioritas 0.113. Sedangkan menetapkan status pembinaan jalan pelaksanaannya pada tahap akhir dengan bobot prioritas 0.084.

Ditinjau dari aspek Ruwasja (0.09), upaya yang harus didahulukan adalah disinsentif pemanfaatan ruang dengan bobot prioritas 0.382, selanjutnya penegakan aturan dan memperketat perizinan dengan bobot prioritas 0.277, menyusul pelimpahan wewenang pengawasan kepada Pemerintah kabupaten dengan bobot prioritas 0.177. Langkah berikutnya adalah pemeliharaan rutin dan berkala dengan bobot prioritas 0.095. Sedangkan melakukan, menetapkan status pembinaan jalan pelaksanaannya pada tahap akhir dengan bobot prioritas 0.069.

Ditinjau dari aspek jarak antar simpang (CI 0.08), upaya yang harus didahulukan adalah menyerahkan kewenangan pengawasan kepada Pemerintah Kabupaten dengan bobot prioritas 0.331, selanjutnya penerapan disinsentif pemanfaatan ruang dengan bobot prioritas 0.269. Tahap berikutnya adalah penegakan aturan dan memperketat perizinan dengan bobot prioritas 0.199, menyusul melakukan pemeliharaan rutin dan berkala dengan bobot prioritas 0.106, dan terakhir penetapan status pembinaan jalan dengan bobot prioritas 0.096.

Bobot prioritas tahapan pelaksanaan kegiatan pemenuhan SPM yang berbeda setiap indikator disintesis untuk mendapatkan bobot akhir. Skala prioritas hasil sintesis adalah merupakan pentahapan pelaksanaan kegiatan yang mencerminkan strategi pelaksanaan yang akomodatif terhadap 6 (enam) faktor paling berpengaruh terhadap pemenuhan SPM pada ruas jalan MAR. Dengan pendekatan AHP disintesa antara bobot indikator dengan bobot prioritas kegiatan sebagaimana diperlihatkan prioritasnya pada grafik dan digambarkan secara hirarki pada skema berikut.



**Gambar 1.** Hasil Sintesa Antara Bobot Indikator dengan Kegiatan Berdasarkan Persepsi Ahli  
 Sumber : Hasil Analisis, 2018

Hasil sintesis antara bobot indikator dengan kegiatan didapatkan nilai konsistensi 0.05 dengan kegiatan paling pertama yang harus dilakukan adalah penetapan status jalan dengan bobot prioritas 0.303. Kegiatan ini penting dilakukan untuk memastikan level pemerintahan yang

bertanggung jawab melakukan pembinaan pada ruas jalan MAR. kewenangan pembinaan ini juga berkaitan dengan sumber pembiayaan, apakah melalui APBN, atau bersumber pada APBD provinsi. Apabila belum ada kepastian status jalan, maka kegiatan-kegiatan yang terkait pemenuhan SPM tidak akan bisa maksimal dan berpotensi terjadinya saling lempar tanggung jawab

## 2. Persepsi Pengguna

Ditinjau dari aspek IRI (CI 0,07), upaya yang harus didahulukan adalah menetapkan status pembinaan jalan dengan bobot prioritas 0.411. Selanjutnya melakukan pemeliharaan rutin dan berkala dengan bobot prioritas 0.271. kemudian secara berurutan dilakukan (1) melimpahkan kewenangan pengawasan kepada Pemerintah Kabupaten, dan (2) penegakan aturan dan memperketat perizinan dengan bobot masing-masing 0.137 dan 0.104. Upaya yang terakhir dilakukan adalah menerapkan disinsentif pemanfaatan ruang dengan bobot 0.076.

Dari aspek IRI (CI 0,05), upaya yang harus didahulukan adalah menetapkan status pembinaan jalan dengan bobot prioritas 0.439. Selanjutnya melakukan pemeliharaan rutin dan berkala dengan bobot prioritas 0.263. kemudian secara berurutan dilakukan (1) melimpahkan kewenangan pengawasan kepada Pemerintah Kabupaten, dan (2) penegakan aturan dan memperketat perizinan dengan bobot masing-masing 0.134 dan 0.095. Upaya yang terakhir dilakukan adalah menerapkan disinsentif pemanfaatan ruang dengan bobot 0.069.

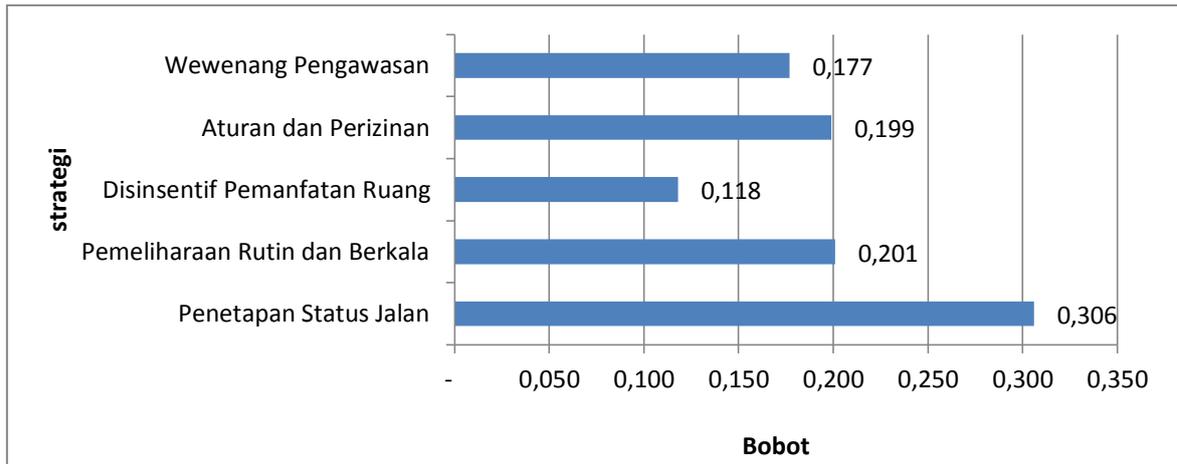
Ditinjau dari aspek Lebar Rumija (0.06), upaya yang harus didahulukan adalah penegakan aturan dan memperketat perizinan dengan bobot prioritas 0.396. Selanjutnya penerapan disinsentif pemanfaatan ruang bobot prioritas 0.254, menyusul menyerahkan kewenangan pengawasan kepada Pemerintah Kabupaten dengan dengan bobot prioritas 0.189. Langkah berikutnya adalah melakukan pemeliharaan rutin dan berkala dengan bobot prioritas 0.093. Sedangkan menetapkan status pembinaan jalan pada tahap akhir dengan bobot prioritas 0.069

Ditinjau dari aspek Dalam Rumija (0.07), upaya yang harus didahulukan adalah penegakan aturan dan memperketat perizinan dengan bobot prioritas 0.41. Selanjutnya penyerahan kewenangan pengawasan kepada Pemerintah Kabupaten dengan bobot prioritas 0.236, menyusul penerapan disinsentif pemanfaatan ruang dengan bobot prioritas 0.18. Langkah berikutnya adalah melakukan pemeliharaan rutin dan berkala, dengan bobot prioritas 0.099. Sedangkan menetapkan status pembinaan jalan pelaksanaannya pada tahap akhir dengan bobot prioritas 0.075.

Ditinjau dari aspek Ruwasja (0.05), upaya yang harus didahulukan adalah penegakan aturan dan memperketat perizinan dengan bobot prioritas 0.379, selanjutnya pelimpahan wewenang pengawasan kepada Pemerintah kabupaten dengan bobot prioritas 0.258, menyusul disinsentif pemanfaatan ruang dengan bobot prioritas 0.186. Langkah berikutnya adalah pemeliharaan rutin dan berkala dengan bobot prioritas 0.101. Sedangkan menetapkan status pembinaan jalan pelaksanaannya pada tahap akhir dengan bobot prioritas 0.077.

Ditinjau dari aspek jarak antar simpang (CI 0.05), upaya yang harus didahulukan adalah penegakan aturan dan memperketat perizinan dengan bobot prioritas 0.334, selanjutnya menyerahkan kewenangan pengawasan kepada Pemerintah Kabupaten dengan bobot prioritas 0.297. Tahap berikutnya adalah penerapan disinsentif pemanfaatan ruang dengan bobot prioritas 0.19, menyusul penetapan status pembinaan jalan dengan bobot prioritas 0.102, dan terakhir melakukan pemeliharaan rutin dan berkala dengan bobot prioritas 0.077.

Bobot prioritas tahapan pelaksanaan kegiatan pemenuhan SPM yang berbeda setiap indikator disintesis untuk mendapatkan bobot akhir. Skala prioritas hasil sintesis adalah pentahapan pelaksanaan kegiatan yang mencerminkan strategi pelaksanaan yang akomodatif terhadap 6 (enam) faktor paling berpengaruh terhadap pemenuhan SPM pada ruas jalan MAR. Dengan pendekatan AHP disintesa antara bobot indikator dengan bobot prioritas kegiatan. sebagaimana diperlihatkan prioritasnya pada grafik dan digambarkan secara hirarki pada skema berikut.



**Gambar 2.** Hasil Sintesa Antara Bobot Indikator Dengan Kegiatan Berdasarkan Persepsi Pengguna  
 Sumber : Hasil Analisis, 2018

Hasil sintesis antara bobot indikator dengan kegiatan didapatkan nilai konsistensi 0.05 dengan kegiatan paling pertama yang harus dilakukan adalah penetapan status jalan dengan bobot prioritas 0.306. Menurut pengguna jalan, status pembinaan jalan penting ditetapkan untuk memperjelas tanggung jawab terkait penanganan terhadap kerusakan jalan dan pemanfaatan bagian-bagian jalan. Pandangan ini sejalan dengan pendapat ahli yang menjadikan penetapan status jalan sebagai tahapan utama dalam pemenuhan SPM jalan.

Ditinjau dari aspek RCI (0.07), upaya yang harus didahulukan adalah menetapkan status pembinaan jalan dengan bobot prioritas 0.409. Selanjutnya melakukan pemeliharaan rutin dan berkala dengan bobot prioritas 0.260. kemudian secara berurutan dilakukan (1) melimpahkan kewenangan pengawasan kepada Pemerintah Kabupaten, dan (2) penegakan aturan dan memperketat perizinan dengan bobot masing-masing 0.152 dan 0.104. Upaya yang terakhir dilakukan adalah menerapkan disinsentif pemanfaatan ruang dengan bobot 0.075

Tahap selanjutnya adalah melakukan pemeliharaan rutin dan berkala dengan bobot prioritas 0.201. Dengan jelasnya kewenangan pembinaan jalan, maka tentu sumber pembiayaan pemeliharaan jalan MAR juga akan jelas. Pengguna jalan mengharapkan agar kewenangan pembinaan/pembiayaan jalan MAR diserahkan kepada Pemerintah Pusat melalui APBN, karena selain banyaknya program sektoral yang harus didanai pemerintah provinsi juga memiliki keterbatasan anggaran. Tentunya kondisi ini akan menyulitkan daerah mengalokasikan anggaran untuk mempertahankan kondisi kemandapan jalan.

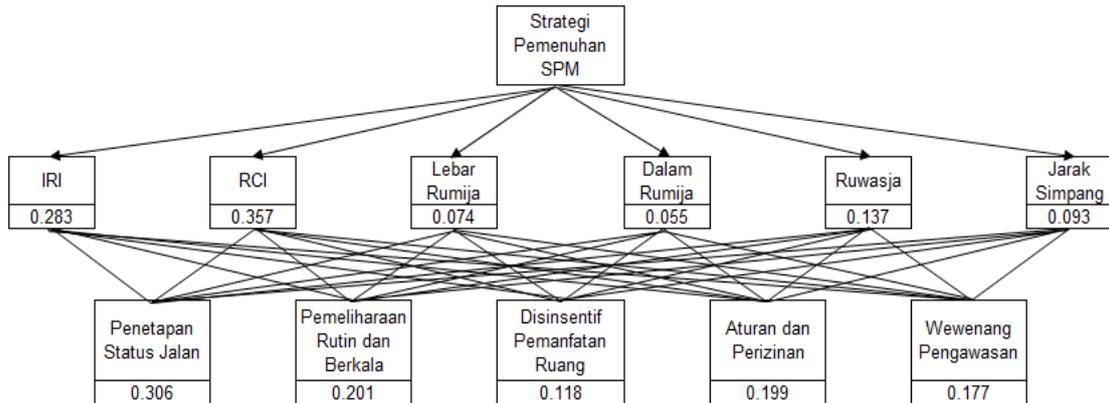
Setelah penetapan status jalan dan bersamaan dengan pelaksanaan kegiatan pemeliharaan rutin dan berkala. Pemerintah Daerah harus menegakkan aturan dan memperketat izin pemanfaatan ruang dengan nilai bobot 0.199. Kegiatan ini adalah bentuk sharing tanggung jawab yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah. Selain itu dimaksudkan agar Organisasi Perangkat Daerah (OPD) yang memiliki tanggung jawab pengawasan pemanfaatan ruang dapat memastikan fungsi lahan disepanjang koridor termanfaatkan sesuai dengan Peraturan Daerah tentang RTRW. Sehingga daerah pengawasan jalan bisa bebas dari bangunan atau fungsi lain yang menghalangi jarak pandang pengendara.

Untuk memaksimalkan penegakan aturan tersebut, maka Pemerintah Pusat yang memiliki tanggung jawab pembinaan terhadap MAR harus melimpahkan wewenang pengawasan pemanfaatan ruang jalan kepada Pemerintah Kabupaten dengan bobot prioritas 0.177.

Pada program penegakan aturan dan pelimpahan wewenang, persepsi pengguna berbeda dengan pendapat ahli, dimana ahli lebih berpendapat bahwa kewenangan pengawasan harus dilimpahkan lebih dahulu kepada Pemerintah Daerah baru bisa maksimal fungsi penegakan aturan dan pengetatan izin pemanfaatan ruang pada koridor MAR oleh OPD terkait. Dari aspek regulasi baik pada tingkat pusat maupun daerah, tentu sangat sejalan dengan pendapat ahli.

Kegiatan selanjutnya adalah menerapkan disinsentif pemanfaatan ruang dengan bobot prioritas 0.118. Program ini penting untuk mengoptimalkan kegiatan pengendalian pemanfaatan

ruang pada koridor MAR. Pendapat pengguna sejalan dengan argumentasi ahli yang memposisikan kegiatan ini sebagai prioritas terakhir.



**Gambar 3.** Hirarki strategi pemenuhan SPM pada ruas jalan MAR Berdasarkan Persepsi Pengguna  
 Sumber : Hasil Analisis, 2018

#### 4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis data pada bab pembahasan, maka dapat didimpulkan sebagai berikut:

1. Bahwa dari penilaian terhadap 27 indikator yang digunakan untuk menilai aspek keselamatan jalan dengan menggunakan Standar Persyaratan Teknis Jalan (PTJ), skor tertimbang yang didapatkan adalah 73.94%, hal ini menunjukkan bahwa tingkat pemenuhan SPM pada ruas MAR barkategori **relatif memenuhi**.
2. Terdapat 6 indikator yang menyebabkan tidak terpenuhinya Standar Pelayanan Minimal jalan yang berkaitan dengan aspek keselamatan jalan pada ruas MAR dan di bagi dalam dua kelompok yakni;
  - Pada kelompok ahli (expert): (1) IRI dengan bobot pengaruh 0.320, (2) RCI dengan bobot pengaruh 0.307, (3) lebar rumija dengan bobot pengaruh 0,08, (4) dalam rumija dengan bobot pengaruh 0.057, (5) ruwasja dengan bobot pengaruh 0.144, dan (6) jarak antar simpang dengan bobot pengaruh 0.096.
  - Pada kelompok Pengguna: IRI dengan bobot pengaruh 0.283, (2) RCI dengan bobot pengaruh 0.357, (3) lebar rumija dengan bobot pengaruh 0,074, (4) dalam rumija dengan bobot pengaruh 0.055, (5) ruwasja dengan bobot pengaruh 0.137, dan (6) jarak antar simpang dengan bobot pengaruh 0.093.

Maka upaya yang harus dilakukan dalam rangka pemenuhan SPM pada ruas jalan MAR, secara berurutan adalah (1) menetapkan status/ kewenangan pembinaan jalan MAR, (2) melakukan pemeliharaan rutin dan berkala, (3) menyerahkan wewenang pengawasan pemanfaatan bagian jalan kepada Pemerintah Kabupaten, (4) menegakkan aturan terkait pemanfaatan ruang dan memperketat proses perizinan, serta (5) menerapkan disinsentif pemanfaatan ruang

#### 5. SARAN

Dari kesimpulan diatas dan rangkaian proses penelitian yang dilakukan direkomendasikan beberapa hal berikut.

1. Perlu dilakukan proyeksi pemenuhan SPM, bila terjadi perubahan tata guna lahan, pertumbuhan kendaraan, dan peningkatan penduduk di Kabupaten Mamuju.
2. Perlu dilakukan uji tingkat resolusi terhadap strategi pemenuhan SPM yang direkomendasikan,
3. Perlu dilakukan uji laik fungsi jalan dengan indikator yang lebih kompleks, kemudian dibandingkan dengan hasil evaluasi pemenuhan SPM.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Dalam pembuatan penulisan ini tentunya tidak terlepas dari campur tangan orang lain untuk itu tidak lupa kami ucapkan banyak terima kasih kepada kedua orang tua kami, istri dan anak-anak kami, terutama ibu dan bapak pembimbing dan penguji kami baik yang dikampus maupun yang diluar kampus dan mohon maaf karena tidak dapat kami urutkan namanya satu persatu, *jazakallah* semoga Allah Swt senantiasa selalau mengucurkan rahmat kepada kita dan membalas seluruh perhatian, dukungan serta sinergitas kita yang telah dibina selama proses penulisan ini berlangsung hingga kami dapat menyelesaikan tesis ini hingga tuntas. Wassalam.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anunimus, 2004, *Undang-Undang tentang Jalan*, UU No.38 Tahun 2004, Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia, Republik Indonesia, Jakarta
- Anunimus. 2006. *Peraturan Pemerintah tentang Jalan*, PP No. 34 Tahun 2006, Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia. Republik Indonesia, Jakarta
- Anunimus, 2009. *Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan*, UU No. 22 Tahun 2009, Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia, Republik Indonesia, Jakarta
- Anunimus. 2011. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat tentang Persyaratan teknis jalan dan kriteria perencanaan teknis jalan*. Permen PUPR No. 19 Tahun 2011, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Republik Indonesia, Jakarta
- Anunimus. 2010a. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat tentang Tata cara dan persyaratan laik fungsi jalan*, Permen PUPR No. 11 Tahun 2010, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Republik Indonesia, Jakarta
- Anunimus. 2010b. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat tentang SPM bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang*. Permen PUPR No. 14 Tahun 2010, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Republik Indonesia, Jakarta
- Anunimus, 1997. *Tata cara Perencanaan Geometrik jalan antar kota*, Departemen Pekerjaan Umum, Direktorat Jenderal Bina Marga, Republik Indonesia, Jakarta.
- Anunimus, 1992. *Standar Perencanaan Geometrik untuk jalan perkotaan*, Departemen pekerjaan Umum, Direktorat Jenderal Bina Marga, Republik Indonesia, Jakarta.
- Iskandar, H. 2011. *Kajian standar pelayanan minimal jalan untuk jalan umum non tol*. Pusat Litbang Jalan dan Jembatan. Bandung
- Makmur, A., Rajagukguk, RP., Santosa, W. 2015. *Evaluasi pemenuhan indikator standar pelayanan minimal jalan tol di Indonesia*. Unila. Bandar Lampung.
- Mudianto, Arif. 2012, *Evaluasi Pencapaian Standar Pelayanan Minimal (SPM) Pelayanan Bidang Sarana dan Prasarana Dasar Kabupaten Kutai Timur*, Universitas Pakuan, Bogor
- Hermawan, Ebby, 2005, *Kajian penerapan Standar Pelayanan Minimal (SPM) Bidang Jalan di Jawa Barat*, ITB, Bandung
- Pandey, V Sisca, 2013, *Mewujudkan Jalan Yang Berkeselamatan*, Universitas Diponegoro Semarang
- Aziza, Noor Tri, 2016, *Evaluasi Standar Pelayanan Minimal (SPM) Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Samarinda*, Pusat Kajian Pendidikan dan Pelatihan Aparatur, LAN
- Teknomo, Kardi, 1999, *Penggunaan Metode Analytic Hierarchy Process Dalam Menganalisa Faktor-Faktor yang mempengaruhi Pemilihan Moda Ke Kampus*, Universitas Kristen Petra
- Shenker, Ravi, 2015, *Analysis of relationship between road safety and road design parameters of four lane National Highway in India*, Highway safety & Engineering, Civil Engineering Department, DCRUST, Murthal, Sonapat, HR, India.

- Mikusova, Mirslava, 2014, *Public perception of selected road safety problems*, SOL Project Manager, Faculty of Operation and Economics of Transport and communications, University of Zilina, Slovakia
- Tamin Z Ofyar.2000, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, ITB Bandung.
- Reksoatmodjo N Tedjo.2009, *Statika Teknik*,Refika Aditama.
- Saodang Hamirham, 2010, *Konstruksi Jalan Raya Buku 1 Geometrik Jalan*. Nova Bandung.
- Sukirman Sulvia., 2010, *Perencanaan Tebal Struktur Perkerasan Lentur*. Nova Bandung.
- Sukirman Sulvia, 1999, *Dasar-Dasar Perencanaan Geometrik Jalan*. Nova Bandung.
- Asiyanto. 2010, *Metode Konstruksi Proyek Jalan*. Universitas Indonesia.
- Suryawan Ari. 2016, *Perkerasan Jalan Beton Semen Portland (Rigid Pavement)*. Seta Offset Yogyakarta.