

IDENTIFIKASI KEBUTUHAN PENANGANAN JALAN NASIONAL 2015-2019 DI PROVINSI SUMATERA SELATAN

Rizky Ardhiarini¹, Agus Taufik Mulyono²

¹Program Magister Sistem Teknik Transportas, Universitas Gadjah Mada, Daerah Istimewa
Yogyakarta

Email : rizkya_86@yahoo.com

²Program Magister Sistem Teknik Transportas, Universitas Gajah Mada, Daerah Istimewa
Yogyakarta

Email : atm8002@yahoo.com

ABSTRACT

Multi-criteria analysis combines road condition assessment score (IRI, SDI, road width, V/C ratio, traffic volume, vehicle speed, travel time) with importance level of the development of the area. The analysis resulted the need of maintenance of national road in South Sumatera (2015-2019) more optimally, efficiently and effectively. The result are as follows : (1) in 2015, 95,86% of the roads require routine maintenance and 4,14% require capacity improvement by widening the road to 7,0 meter; (2) among 2016 to 2019, 100,0% of the roads require routine maintenance without widening. The implementation of the maintenance does not affect much to reduce travel time, although 100,0% of road has a width of more than 7,0 meter and about 90,37% of road has IRI less than 4,0 m/km. The condition is caused by there are no maintenance requirements concerning the improvement of the substandard geometric.

Key words: road, needs, maintenance, requirement

PENDAHULUAN

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan menyebutkan jalan nasional memiliki peranan penting terhadap peningkatan perekonomian wilayah, sehingga pelayanannya harus selamat, aman, nyaman, dan pembiayaannya harus efektif dan efisien. Pemrograman penanganan jaringan jalan yang dilakukan Ditjen Bina Marga selama ini terbatas pada tindakan reaktif setiap tahun, sehingga terkesan penanganannya terlambat karena program pendanaan untuk tahun ke-n didasarkan pada kondisi eksisting tahun yang sama.

Renstra Ditjen Bina Marga 2015-2019 menyebutkan salah satu tantangan terbesar dalam mewujudkan konektivitas jaringan jalan adalah tercapainya waktu tempuh perjalanan jalan nasional 1,0-2,0 jam per 100 km tahun 2019. Artinya fungsi jalan nasional harus dikembalikan sebagai jalan arteri primer yang memiliki kecepatan

perjalanan minimal 60 km/jam dengan meminimalkan gangguan rumaja dan rumija. Saat ini berdasarkan hasil studi IndII (2012) menunjukkan bahwa waktu perjalanan jalan nasional 2,7 jam/100 km jauh tertinggal dibandingkan Vietnam (2,0 jam/100 km) dan Malaysia (1,5 jam/100 km). Selain IndII, hasil kajian Mulyono (2014) menyebutkan bahwa *travel time* jalan nasional berkisar 3,3 jam/100 km terutama di Kawasan Timur Indonesia yang disebabkan geometrik jalan yang substandar. Beberapa program strategis untuk mencapai *travel time* jalan nasional eksisting agar mencapai 2,0 jam/100 km diperlukan kegiatan proyek: (1) peningkatan kapasitas melalui pelebaran jalan minimal 7,0 meter; (2) peningkatan struktural melalui penambahan tebal perkerasan dan perbaikan kerusakan; (3) pemeliharaan rutin dan berkala.

Berdasarkan sasaran program strategis tersebut maka Ditjen Bina Marga perlu menyusun program jangka menengah 2015-

2019 yang lebih komprehensif dengan mengkombinasikan kondisi struktural dengan prioritas pengembangan jalan terhadap pertumbuhan wilayah. Artinya perlu dilakukan identifikasi kebutuhan penanganan jalan nasional berdasarkan arahan Renstra Ditjen Bina Marga 2015-2019 sehingga diharapkan mampu menjadi *baseline* penanganan tiap tahun dan 5 (lima) tahun ke depan. Ditjen Bina Marga harus mengubah paradigma lama yang lebih bersifat reaktif menjadi preventif dengan membuat program antisipasi yang lebih rasional khususnya pada lintas-lintas penting jalan nasional.

Tujuan penelitian ini adalah untuk memberikan masukan usulan program kebutuhan penanganan jalan yang mengkombinasikan kondisi teknis struktural jalan dengan tingkat kepentingan pengembangan wilayah yang dilalui jaringan jalan nasional sehingga tercapai program penanganan jalan yang optimal, efektif, dan efisien.

METODOLOGI

Penelitian dilakukan pada jaringan jalan nasional yang berada di Provinsi Sumatera Selatan dalam wilayah kerja Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN)-III, Ditjen Bina Marga. Langkah awal penyusunan program kebutuhan penanganan jalan nasional dilakukan dengan inventarisasi variabel-variabel yang mempengaruhi kinerja pelayanan jalan nasional. Variabel-variabel tersebut dikelompokkan dalam 2 (dua) kategori, yaitu kategori kondisi teknis dan tingkat kepentingan wilayah. Beberapa variabel penting dalam kategori kondisi teknis antara lain: IRI, SDI, LHR, kapasitas, V/C ratio, kecepatan tempuh, dan waktu tempuh. Tiap variabel tersebut dapat dinilai berdasarkan skor kondisi dari angka 1 (satu) hingga angka 6 (enam) yang masing-masing menunjukkan angka-1 (*very poor*), angka-2 (*poor*), angka-3 (*fair*), angka-4 (*good*), angka-5 (*very good*), dan angka-6 (*excellent*).

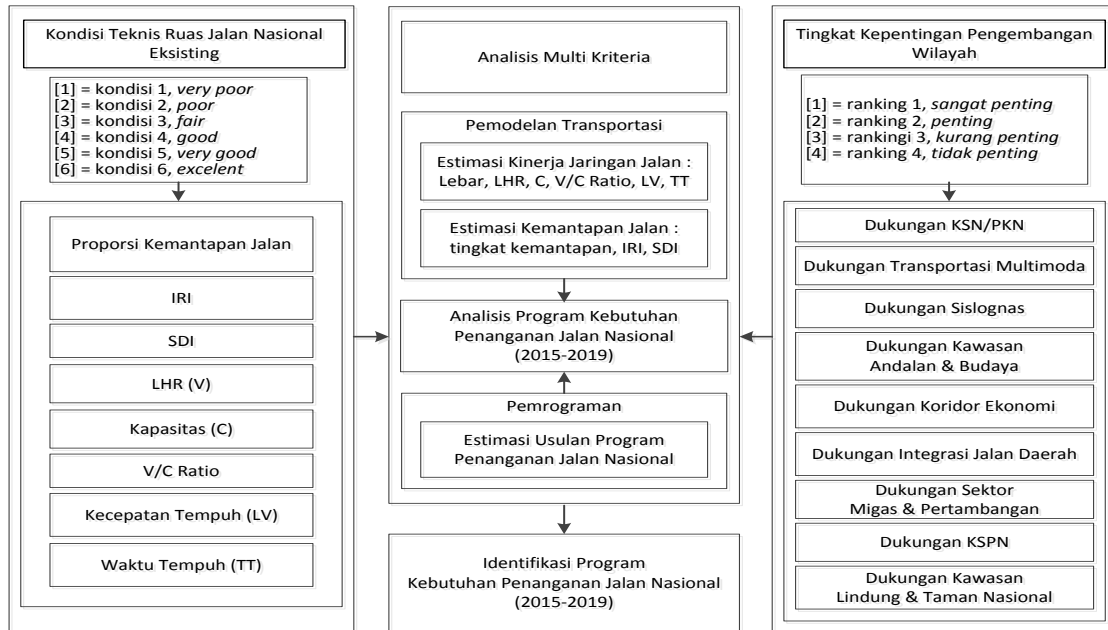
Beberapa variabel penting dalam kategori tingkat kepentingan pengembangan wilayah antara lain dukungan KSN/PKN, Sislognas, kawasan andalan dan budidaya, koridor ekonomi, integrasi jalan daerah, KSPN, serta kawasan lindung dan taman nasional. Tiap variabel tersebut dapat dinilai berdasarkan skor rangking dari angka 1 (satu) hingga 4 (empat) yang masing-masing menunjukkan angka-1 (sangat penting), angka-2 (penting), angka-3 (kurang penting), dan angka-4 (tidak penting).

Langkah selanjutnya dilakukan analisis multi kriteria (*multi-criteria analysis* atau MCA) antara skor kondisi dan rangking pengembangan wilayah yang dilalui jalan nasional sebagai input dalam pemodelan transportasi dan estimasi kemantapan jalan serta estimasi usulan program penanganan jalan. Usulan program penanganan jalan nasional disesuaikan dengan program strategis Renstra Ditjen Bina Marga 2015-2019 sebagaimana ditunjukkan dalam Tabel 1. Alur penelitian tersebut dapat dilihat dalam Gambar 1, yang selanjutnya dilaksanakan dalam tahapan penelitian sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 2

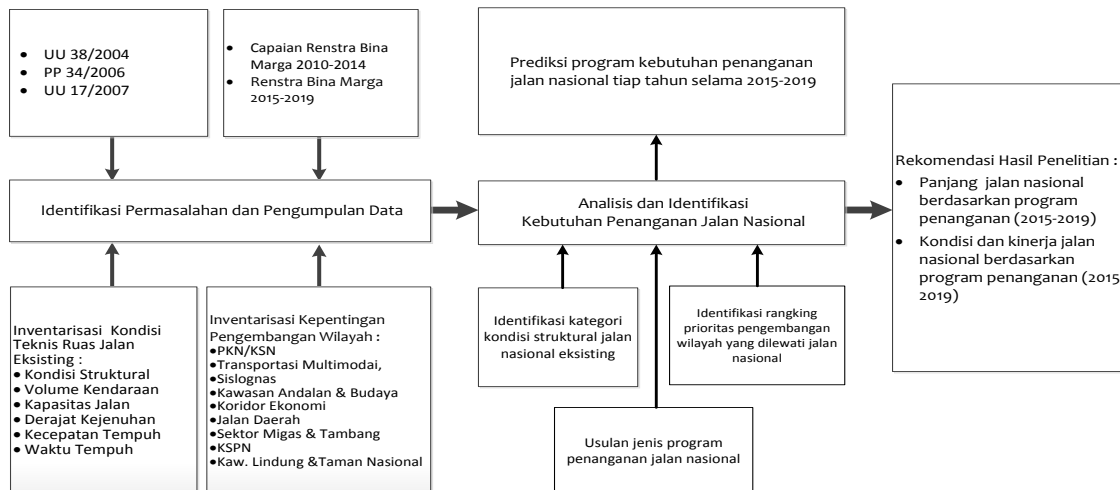
PEMBAHASAN HASIL ANALISIS

Hasil analisis nilai kondisi teknis jalan nasional di Provinsi Sumatera Selatan tahun 2015 sebesar 4,11 (kategori *good*) dari skala maksimal 6,00. Nilai kondisi teknis mengalami peningkatan pada tahun 2016, 2017, dan 2018 masing-masing 4,25; 4,27; dan 4,28 dan mengalami penurunan tahun 2019 menjadi 4,26. Nilai kondisi teknis mengindikasikan jalan nasional di Provinsi Sumatera Selatan dalam kategori baik. Total panjang panjang lintas penting jalan nasional dengan nilai kondisi teknis yang lebih kecil dari nilai kondisi rerata total jalan nasional di Provinsi Sumatera Selatan ditunjukkan pada pada Tabel 2. Panjang lintas timur dan lintas tengah jalan nasional hampir 20,0% memiliki nilai kondisi teknis yang lebih kecil dari nilai kondisi teknis rerata total. Artinya 20,0% panjang lintas

timur dan lintas tengah dalam kondisi buruk.



Gambar 1 Alur pikir penelitian



Gambar 2 Tahapan proses penelitian

Tabel 1 Renstra Ditjen Bina Marga 2015-2019

No.	Kode Penanganan	Jenis Program Penanganan	Sasaran Program Strategis
1.	A11	Pemeliharaan rutin minor jalan antar kota	Manajemen aset jalan nasional antar kota melalui program preservasi
2.	A12	Pemeliharaan rutin kondisi jalan antar kota	
3.	A13	Pemeliharaan rutin preventif jalan antar kota	
4.	A14	Pemeliharaan berkala jalan antar kota	
5.	B11	Rehabilitasi mayor jalan antar kota	Modernisasi jalan antar kota
6.	B12	Rekonstruksi jalan antar kota	
7.	B13	Pelebaran jalan menuju 7m (jalan antar kota)	
8.	B14	Pelebaran jalan menuju 14m (jalan antar kota)	
9.	A21	Pemeliharaan rutin minor jalan perkotaan	Manajemen aset jalan nasional perkotaan melalui program preservasi
10.	A22	Pemeliharaan rutin kondisi jalan perkotaan	
11.	A23	Pemeliharaan rutin preventif jalan perkotaan	
12.	A24	Pemeliharaan berkala jalan perkotaan	
13.	B21	Rehabilitasi mayor jalan perkotaan	Modernisasi jalan perkotaan
14.	B22	Rekonstruksi jaringan jalan perkotaan	
15.	B23	Pelebaran jalan menuju 7m (jalan perkotaan)	
16.	B24	Pelebaran jalan menuju 14m (jalan perkotaan)	

Hasil analisis ranking tingkat kepentingan pengembangan wilayah yang dilalui jalan nasional di Provinsi Sumatera Selatan sebesar 2,2 (kategori penting) dari skala maksimal 4,00. Secara umum hasil analisis menunjukkan ranking tingkat kepentingan pengembangan wilayah yang dilalui jalan nasional lebih kecil daripada nilai rerata ranking tingkat kepentingan pengembangan wilayah total jaringan jalan nasional. Artinya secara umum tingkat kepentingan penanganan jaringan jalan nasional di Provinsi Sumatera Selatan termasuk kategori penting ditinjau dari kepentingan pengembangan wilayah Sumatera Selatan. Panjang jalan nasional yang memiliki ranking kepentingan pengembangan wilayah yang lebih kecil daripada ranking

rerata total jaringan nasional, adalah 798,57 km (55,29%) yang terdiri atas: (1) lintas timur sebesar 30,48% (440,16 km); (2) lintas tengah sebesar 13,12% (189,44 km); (3) penghubung lintas sebesar 11,70% (168,97 km).

Hasil analisis kebutuhan preservasi jalan menunjukkan program preservasi jalan nasional antar kota dan perkotaan di Provinsi Sumatera Selatan 2015-2019 didominasi oleh pemeliharaan rutin minor, pemeliharaan rutin kondisi, dan pemeliharaan rutin preventif. Artinya secara umum kondisi awal tiap tahunnya dalam kategori baik (*good*) sehingga tidak memerlukan program rehabilitasi minor sebagaimana dapat ditunjukkan pada Gambar 3 sampai dengan Gambar 7.

Tabel 2 Panjang jalan nasional yang memiliki nilai kondisi teknis lebih kecil dari nilai kondisi teknis rerata total jalan nasional di Provinsi Sumatera Selatan

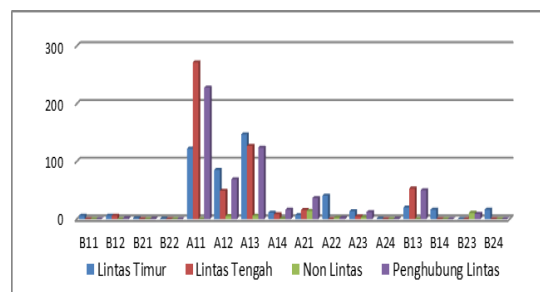
Lintas penting	Panjang jalan dengan nilai kondisi teknis < nilai kondisi teknis rerata total panjang jalan nasional											
	2014		2015		2016		2017		2018		2019	
	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
Lintas timur	265,53	18,39	238,20	16,49	241,13	16,70	366,83	25,40	388,77	26,92	296,00	20,49
Lintas tengah	126,22	8,74	125,93	8,72	133,18	9,22	290,35	20,10	299,97	20,77	290,35	20,10
Non lintas	12,47	0,86	12,47	0,86	14,33	0,99	18,24	1,26	18,24	1,26	18,24	1,26
Penghubung lintas	124,20	8,60	124,20	8,60	170,89	11,83	170,89	11,83	156,62	10,84	155,65	10,78
Total	528,43	36,59	500,80	34,67	559,53	38,74	846,31	58,60	863,60	59,80	760,24	52,64

Analisis multi kriteria yang mengkombinasikan skor penilaian kondisi teknis struktural jalan dengan rangking tingkat kepentingan pengembangan wilayah yang dilalui jalan telah menghasilkan program penanganan jalan yang optimal, efektif, dan efisien. Analisis multi kriteria mengacu arahan program Renstra Ditjen Bina Marga 2015-2019 dapat menghasilkan usulan kebutuhan penanganan jalan nasional di Provinsi Sumatera Selatan 2015-2019 sebagai berikut:

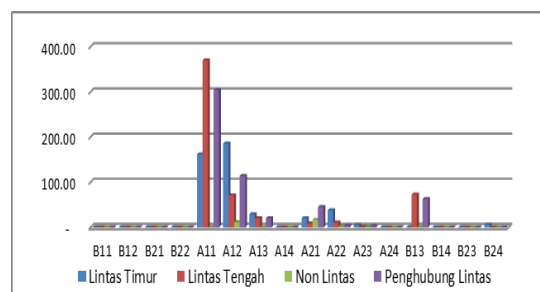
1. Tahun 2015 proporsi panjang jalan nasional yang memerlukan penanganan : (1) pemeliharaan rutin 95,86% meliputi 48,11% rutin minor; 19,51% rutin kondisi, dan 30,22% rutin preventif; (2) pemeliharaan berkala 2,61%; (3) peningkatan struktur 1,53%, meliputi 0,55% rehabilitasi mayor, dan 0,99% rekonstruksi; dan (4) peningkatan kapasitas 12,13%, meliputi 9,87% pelebaran 7,00 meter; dan 2,26% pelebaran 14,00 meter.
2. Tahun 2016 proporsi panjang jalan nasional yang memerlukan penanganan : (1) pemeliharaan rutin 99,996% meliputi 64,17% rutin minor; 30,23% rutin kondisi, dan 5,6% rutin preventif; (2) pemeliharaan berkala 0,004%; dan (3) peningkatan kapasitas 9,84% meliputi 9,41% pelebaran 7,00 meter; dan 0,43% pelebaran 14,00 meter.
3. Tahun 2017 proporsi panjang jalan nasional yang memerlukan penanganan : (1) pemeliharaan rutin 99,996% meliputi 61,59% rutin minor; 28,20% rutin kondisi, dan 10,20% rutin preventif; (2) pemeliharaan berkala 0,004%; dan (3) peningkatan kapasitas 6,96% dengan pelebaran 7,00 meter.
4. Tahun 2018 proporsi panjang jalan nasional yang memerlukan penanganan : (1) pemeliharaan rutin 99,998% meliputi 63,67% rutin minor; 31,06% rutin kondisi, dan 8,93% rutin preventif; dan (2) pemeliharaan berkala 0,002%.

5. Tahun 2019 proporsi panjang jalan nasional yang memerlukan penanganan : (1) pemeliharaan rutin 99,998% meliputi 68,23% rutin minor; 22,50% rutin kondisi, dan 9,29% rutin preventif; dan (2) pemeliharaan berkala 0,002%

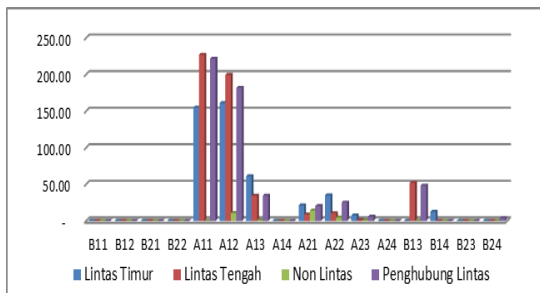
Hasil analisis modernisasi jalan nasional 2015-2019 berdasarkan kondisi lebar jalan nasional menunjukkan 990,34 km (hampir 90%) memiliki lebar 6,0-7,0 meter; artinya hampir 90,0% jalan nasional di Provinsi Sumatera Selatan menuju kelas jalan sedang. Kondisi lebar tersebut belum mencapai sasaran Renstra Ditjen Bina Marga yang mentargetkan lebar jalan nasional 2019 minimal 7,0 meter. Perubahan kondisi lebar jalan nasional 2015-2019 ditunjukkan Gambar 8.



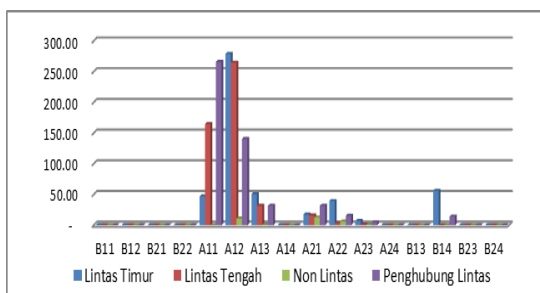
Gambar 3 Program penanganan jalan nasional di Provinsi Sumatera Selatan (2015)



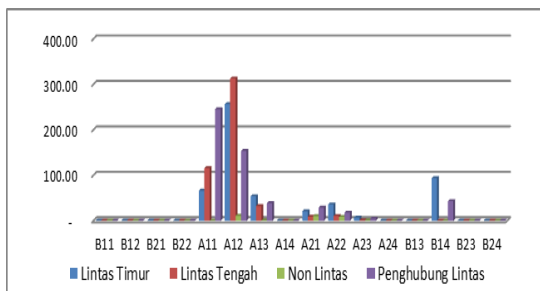
Gambar 4 Program penanganan jalan nasional di Provinsi Sumatera Selatan (2016)



Gambar 5 Program penanganan jalan nasional di Provinsi Sumatera Selatan (2017)



Gambar 6. Program penanganan jalan nasional di Provinsi Sumatera Selatan (2018)



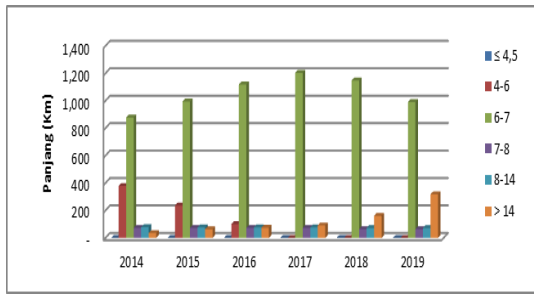
Gambar 7 Program penanganan jalan nasional di Provinsi Sumatera Selatan (2019)

Hasil analisis volume lalu lintas menunjukkan 1.316,42 km (91,13%) jalan nasional di Provinsi Sumatera Selatan memiliki volume lalu lintas ≥ 12.000 smp/hari pada tahun 2019, sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 9. Volume lalu lintas tersebut jauh lebih kecil dibandingkan persyaratan untuk jalan sedang (≤ 22.000 smp/hari) sehingga lebar jalan 7,0 meter sudah cukup memadai. Hasil analisis kondisi kinerja jalan nasional di Provinsi Sumatera Selatan tahun 2019 adalah: (1) 614,79 km memiliki V/C ratio sebesar 0,3-

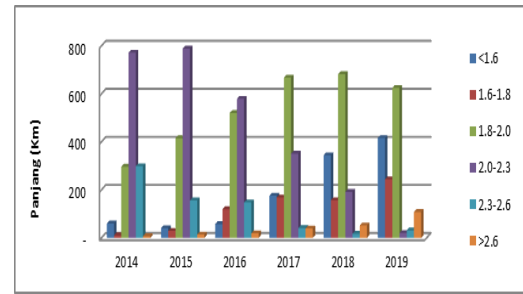
0,5, ditunjukkan pada Gambar 10; (2) 1.159,29 km memiliki kecepatan tempuh ≤ 50 km/jam, ditunjukkan pada Gambar 11; (3) 624,86 km memiliki waktu tempuh 1,8-2,0 jam/100km, ditunjukkan pada Gambar 12; (4) 1.444,26 km memiliki tingkat keamanan $\geq 95\%$, ditunjukkan pada Gambar 13; (5) 1.311,73 km memiliki nilai IRI < 4 , ditunjukkan pada Gambar 14; (6) 1.444,26 km memiliki nilai SDI < 50 , ditunjukkan pada Gambar 15.

Hasil pemodelan transportasi yang berupa target capaian panjang jaringan jalan lintas penting jalan nasional di Provinsi Sumatera Selatan berdasarkan sasaran program Renstra Ditjen Bina Marga 2015-2019 ditunjukkan pada Tabel 3. Target panjang jalan yang mengalami pelebaran jalan menjadi 7,0 meter (jalan sedang) terpenuhi 100,0% (2019) dan mengalami peningkatan dari 73,76% (2014). Kondisi ini cukup optimum karena 97,83% panjang jalan telah mencapai V/C ratio $< 0,75$ (2019) walaupun peningkatannya tidak signifikan dari 96,67% (2014).

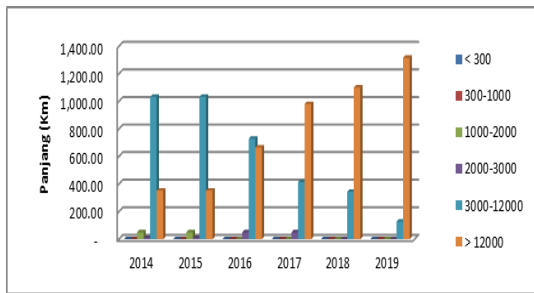
Target capaian panjang jalan nasional yang memiliki kecepatan tempuh $> 60,0$ km/jam (fungsi jalan arteri) masih sangat rendah sebesar 18,5% (2019) walaupun mengalami peningkatan signifikan dari 1,88% (2014). Target capaian panjang jalan nasional yang memiliki waktu tempuh $< 1,5$ jam/100 km masih sangat rendah sebesar 17,32% (2019) walaupun mengalami peningkatan sangat signifikan dari 0,39% (2014). Target capaian panjang jalan nasional yang memiliki nilai IRI $< 4,0$ m/km mengalami peningkatan dari 56,66% (2014) menjadi 90,37% (2019), demikian pula panjang jalan nasional yang memiliki SDI < 50 dari 86,53% (2014) menjadi 97,65% (2019).



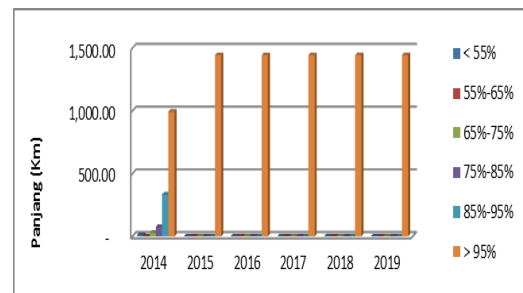
Gambar 8 Panjang jalan berdasarkan lebar di Sumatera Selatan (2014-2019)



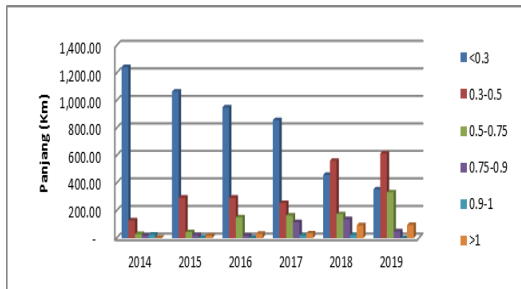
Gambar 12 Panjang jalan berdasarkan waktu tempuh di Sumatera Selatan (2014-2019)



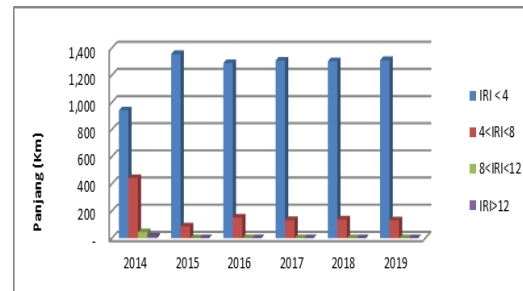
Gambar 9 Panjang jalan berdasarkan volume di Sumatera Selatan (2014-2019)



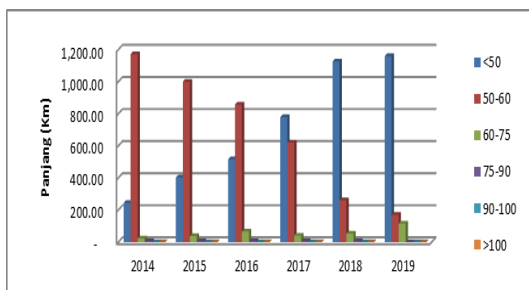
Gambar 13 Panjang jalan berdasarkan tingkat kemantapan di Sumatera Selatan (2014-2019)



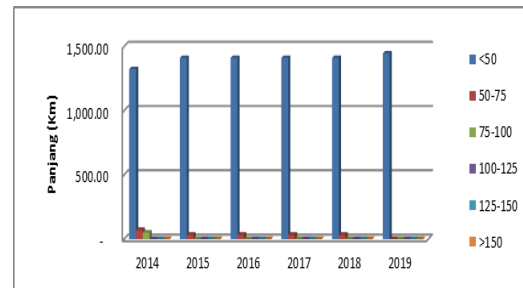
Gambar 10 Panjang jalan berdasarkan nilai V/C ratio di Sumatera Selatan (2014-2019)



Gambar 14 Panjang jalan berdasarkan nilai IRI di Sumatera Selatan (2014-2019)



Gambar 11 Panjang jalan berdasarkan kecepatan di Sumatera Selatan (2014-2019)



Gambar 15 Panjang jalan berdasarkan SDI di Sumatera Selatan (2014-2019)

Tabel 3. Target capaian (%) panjang jalan nasional di Provinsi Sumatera Selatan 2015-2019 berdasarkan estimasi kondisi teknis dan kepentingan pengembangan wilayah

Lintas penting	2014 (%)	2015 (%)		2016 (%)		2017 (%)		2018 (%)		2019 (%)	
		DN	DS	DN	DS	DN	DS	DN	DS	DN	DS
Lintas timur :											
Lebar jalan > 7,0 meter	29,12	29,12	30,52	29,12	30,52	29,12	30,52	29,12	30,52	29,12	30,52
V/C ratio < 0,75	27,24	27,24	29,50	26,89	29,58	25,70	28,39	25,70	28,39	25,70	28,39
V tempuh >60 km/jam	0,43	0,43	1,37	0,43	1,37	0,39	6,55	0,39	12,99	0,39	12,99
TT < 1,6 jam per 100 Km	0,39	0,39	1,32	0,39	2,62	0,39	6,51	0,39	12,99	0,39	12,99
IRI < 4,0 m/km	17,63	13,67	28,11	10,44	25,76	7,60	26,52	5,35	26,28	4,05	26,36
SDI < 50	23,09	21,70	28,17	21,48	28,17	15,00	28,17	15,00	28,17	15,00	30,52
Lintas tengah :											
Lebar jalan > 7,0 meter	21,04	21,04	24,70	21,04	29,76	21,04	33,37	21,04	33,37	21,04	33,37
V/C ratio < 0,75	33,37	33,37	33,37	33,37	33,37	33,37	33,37	33,37	33,37	33,37	33,37
V tempuh >60 km/jam	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63
TT < 1,6 jam per 100 Km	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
IRI < 4,0 m/km	23,29	21,16	31,87	19,29	30,88	17,54	31,07	15,91	31,03	14,37	31,04
SDI < 50	33,31	29,65	33,37	29,31	33,37	29,31	33,37	29,31	33,37	28,81	33,37
Non lintas :											
Lebar jalan > 7,0 meter	1,45	1,45	2,20	1,45	2,20	1,45	2,20	1,45	2,20	1,45	2,20
V/C ratio < 0,75	2,15	2,20	2,20	2,20	2,20	2,15	2,20	2,15	2,15	2,15	2,15
V tempuh >60 km/jam	0,27	0,27	0,27	0,27	0,27	0,27	0,82	0,00	0,35	0,00	0,35
TT < 1,6 jam per 100 Km	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,35	0,00	0,35
IRI < 4,0 m/km	1,52	1,40	2,12	1,30	2,06	1,20	2,07	1,10	2,07	1,02	2,07
SDI < 50	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20
Penghubung lintas :											
Lebar jalan > 7,0 meter	22,15	22,15	26,21	22,15	30,56	22,15	33,91	22,15	33,91	22,15	33,91
V/C ratio < 0,75	33,91	33,91	33,91	33,91	33,91	33,91	33,91	33,91	33,91	33,91	33,91
V tempuh >60 km/jam	0,46	0,55	0,55	0,46	0,55	0,55	1,54	0,55	4,54	0,55	4,54
TT < 1,6 jam per 100 Km	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,99	0,00	3,99	0,00	3,99
IRI < 4,0 m/km	22,76	20,42	31,83	18,48	30,68	16,82	30,98	15,29	30,91	13,91	30,90
SDI < 50	32,99	32,99	33,91	32,06	33,91	29,12	33,91	29,12	33,91	29,12	33,91
Provinsi Sumatera Selatan :											
Lebar jalan > 7,0 meter	73,76	73,76	83,63	73,76	93,04	73,76	100	73,76	100	73,76	100
V/C ratio < 0,75	96,67	96,67	98,98	96,37	99,06	95,14	97,83	05,14	97,83	95,14	97,83
V tempuh >60 km/jam	1,79	1,88	2,82	1,79	2,82	1,84	9,53	1,56	18,50	1,56	18,50
TT < 1,6 jam per 100 Km	0,39	0,39	1,32	0,39	2,62	0,39	7,49	0,39	17,32	0,39	17,32
IRI < 4,0 m/km	65,20	56,66	93,92	49,51	89,38	43,16	90,64	37,66	90,29	33,35	90,37
SDI < 50	91,59	86,53	97,65	85,05	97,65	75,63	97,65	75,63	97,65	75,13	97,65

*DN = skenario *do-nothing**DS = skenario *do-something* TT = *travel time*

Hasil penelitian tersebut menunjukkan kondisi yang antagonis karena lebar jalan 7,0 meter dengan nilai IRI < 4,0 m/km

sudah tercapai hampir 100,0% (2019) tetapi tidak mampu melayani lalu lintas kendaraan dengan kecepatan lebih besar 60,0 km/jam

dengan waktu perjalanan jauh di atas 1,5 jam/100 km. Hal tersebut disebabkan tidak ada program modernisasi jalan nasional yang berupa usulan perbaikan geometrik jalan yang substandar.

KESIMPULAN

Analisis multi kriteria mengkombinasikan skor penilaian kondisi teknis jalan dengan ranking tingkat kepentingan pengembangan wilayah yang dilalui jaringan jalan, menghasilkan usulan program kebutuhan penanganan jalan nasional di Provinsi Sumatera Selatan 2015-2019 sebagai berikut:

1. Proporsi panjang jalan yang memerlukan penanganan 2015 : (1) 95,86% pemeliharaan rutin meliputi rutin minor (48,11%), rutin kondisi (19,51%), dan rutin preventif (30,22%); (2) 2,61% pemeliharaan berkala; (3) 1,53% peningkatan struktur meliputi rehabilitasi mayor (0,55%) dan rekonstruksi (0,99%); dan (4) 12,13% peningkatan kapasitas meliputi pelebaran menjadi 7,00 meter (9,87%) dan pelebaran menjadi 14,00 meter (2,26%).
2. Proporsi panjang jalan yang memerlukan penanganan 2016 : (1) 99,99% pemeliharaan rutin meliputi rutin minor (64,17%), rutin kondisi (30,23%), dan rutin preventif (5,6%); dan (2) 9,84% peningkatan kapasitas meliputi pelebaran menjadi 7,00 meter (9,41%) dan pelebaran menjadi 14,00 meter (0,43%).
3. Proporsi panjang jalan yang memerlukan penanganan 2017: (1) 99,99% pemeliharaan rutin meliputi rutin minor (61,59%), rutin kondisi (28,20%), dan rutin preventif (10,20%); dan (2) peningkatan kapasitas dengan pelebaran menjadi 7,00 meter (6,96%).
4. Proporsi panjang jalan yang memerlukan penanganan 2018 adalah 99,99% pemeliharaan rutin meliputi

rutin minor (63,67%), rutin kondisi (31,06%), dan rutin preventif (8,93%).

5. Proporsi panjang jalan yang memerlukan penanganan 2019 adalah 99,99% pemeliharaan rutin meliputi rutin minor (68,23%), rutin kondisi (22,50%), dan rutin preventif (9,29%).

Usulan kebutuhan penanganan jalan nasional di Provinsi Sumatera Selatan 2015-2019 tersebut berdampak penting terhadap perbaikan kinerja pelayanan sebagai berikut:

1. Target panjang jalan yang mengalami pelebaran menjadi 7,0 meter (jalan sedang) terpenuhi 100,0% (2019) dan mengalami peningkatan dari 73,76% (2014). Kondisi ini cukup optimum karena 97,83% panjang jalan telah mencapai V/C ratio < 0,75 (2019) walaupun peningkatannya tidak signifikan dari 96,67% (2014).
2. Target capaian panjang jalan nasional yang memiliki kecepatan tempuh > 60,0 km/jam (fungsi jalan arteri) masih sangat rendah sebesar 18,5% (2019) walaupun mengalami peningkatan signifikan dari 1,88% (2014).
3. Target capaian panjang jalan nasional yang memiliki waktu tempuh < 1,5 jam/100 km masih sangat rendah sebesar 17,32% (2019) walaupun mengalami peningkatan sangat signifikan dari 0,39% (2014).
4. Target capaian panjang jalan nasional yang memiliki nilai IRI < 4,0 m/km mengalami peningkatan dari 56,66% (2014) menjadi 90,37% (2019), demikian pula panjang jalan nasional yang memiliki SDI < 50 dari 86,53% (2014) menjadi 97,65% (2019).

Capaian 100,0% (2019) panjang jalan yang memiliki pelebaran menjadi 7,0 meter dan 90,37% nilai IRI < 4,0 m/km ternyata tidak berdampak terhadap peningkatan panjang jalan yang memiliki waktu tempuh (*travel time*) < 1,5 jam/100km karena tidak ada usulan program penanganan khusus

terhadap perbaikan geometrik jalan yang substandar.

UCAPAN TERIMA KASIH

Rasa terima kasih yang dalam disampaikan kepada Ditjen Bina Marga khususnya BBPJM-III di Palembang dan Studio Mudal 32-Yogyakarta (Putra Abu Sandra dkk) yang telah banyak membantu akses data sekunder yang berkaitan dengan jalan nasional di Provinsi Sumatera Selatan.

DAFTAR PUSTAKA

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan, (2014), *Rencana Strategis* Direktorat Jenderal Bina Marga 2015-2019, Direktorat Jenderal Bina Marga,c Jakarta

IndII, (2012), *Menuju Jaringan Jalan Nasional yang Modern : Penetapan Kerangka Perencanaan untuk Peningkatan Konektivitas dan Keseimbangan Pembangunan*, Australian AID, Jakarta.

Mulyono, A.T., (2014) *Perubahan Paradigma Penyelenggaraan Infrastruktur Jalan dan Jembatan*, Paper Ilmiah di Rumah Transisi Joko Widodo-Jusuf Kalla, Jakarta.

Republik Indonesia, (2004), *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132*, Sekretariat Negara, Jakarta.