

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tinjauan Umum

2.1.1. Pengertian Jalan

Undang – Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, menyebutkan bahwa jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi elemen jalan, termasuk bangunan penghubung, bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang dimanfaatkan untuk lalu lintas, yang terletak di permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah tanah, dan/atau di atas permukaan air serta di dalam air, tidak termasuk jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Jalan merupakan salah satu pilar utama bagi kesejahteraan masyarakat dan merupakan infrastruktur yang fundamental dalam pelayanan publik, meningkatkan ekonomi nasional, pengembangan antar wilayah, menghubungkan pusat-pusat kegiatan dan membentuk struktur tata ruang untuk mencapai tujuan pembangunan nasional.

Menurut Undang - Undang Nomor 2 Tahun 2022, sesuai peruntukannya jalan terdiri atas :

1. Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum dan diklasifikasikan menurut sistem jaringan jalan, fungsi jalan, status jalan, dan kelas jalan.
2. Jalan khusus adalah jalan yang tidak dikhususkan bagi lalu lintas umum melainkan jalan yang dibangun dan dipelihara untuk

kepentingan sendiri, oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), badan usaha berbadan hukum maupun tidak berbadan hukum, perseorangan, kelompok masyarakat, dan/atau instansi Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah selain Penyelenggara Jalan. Jalan khusus bukan diperuntukkan bagi lalu lintas umum dalam rangka distribusi barang dan jasa yang dibutuhkan.

2.1.2. Pengertian Standar Pelayanan Minimal Jalan

Standar Pelayanan Minimal (SPM) Jalan dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 diartikan sebagai ketentuan tentang jenis dan mutu pelayanan dasar yang menjadi hak setiap warga negara secara minimal atas Penyelenggaraan Jalan. Penyediaan jalan bertujuan untuk dapat memenuhi kebutuhan masyarakat terutama untuk memenuhi kebutuhan jaringan jalan yang sudah tersedia sesuai dengan kewenangan penyelenggaraan jalan berdasarkan status jalan (provinsi/kabupaten/kota). Peraturan ini menetapkan bahwa pelayanan jalan yang andal adalah ketika aspek-aspek SPM yang meliputi faktor aksesibilitas, mobilitas, kondisi jalan, keselamatan, dan kecepatan tempuh rata-rata dapat dipenuhi oleh suatu ruas jalan.

Dalam 10 tahun terakhir, terdapat 2 peraturan tentang SPM yang dikeluarkan oleh Kementerian Pekerjaan Umum yaitu :

1. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 01/PRT/M/2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang yang menetapkan dua indikator SPM yaitu persentase tingkat

kondisi jalan provinsi dalam kondisi baik dan sedang dengan target yang ingin dicapai untuk jalan provinsi adalah sebesar 60% pada akhir tahun 2019; dan persentase terhubungnya pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi (konektivitas) di wilayah provinsi dengan capaian standar pelayanan minimal yang ditargetkan pada akhir tahun 2019 adalah 100%.

2. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 14 Tahun 2010 tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang. Indikator kinerja yang ditentukan melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 14 Tahun 2010 yaitu : pelayanan jaringan jalan (aksesibilitas, mobilitas, keselamatan) dan pelayanan ruas jalan (kondisi jalan dan kecepatan).

2.2. Penelitian Terdahulu

Penelitian mengenai evaluasi kinerja ruas jalan baik yang bertujuan hanya untuk mengevaluasi kinerja ruas jalan maupun untuk mengevaluasi kinerja ruas jalan yang diteliti terhadap pemenuhan SPM telah banyak dilakukan oleh peneliti lain dengan lokasi ruas jalan dan waktu pengambilan data yang dianalisis berbeda-beda. Hasil dari penelitian terdahulu digunakan sebagai acuan dalam menyusun dan menganalisis hasil penelitian.

Penelitian terdahulu yang digunakan penulis sebagai tinjauan pustaka dalam penyusunan penulisan kajian ini adalah sebagai berikut :

1. “Kajian Standar Pelayanan Minimal (SPM) Bidang Jalan Di Kabupaten Nagan Raya” oleh Hendra Elfriadi dkk, 2020.

Penelitian ini mengevaluasi pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM) Bidang Jalan menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 01/PRT/M/2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang pada beberapa ruas jalan yang menghubungkan beberapa Pusat Kegiatan Kawasan (PKK) – Pusat Kegiatan Lokal (PKL) yang berada di Kabupaten Nagan Raya.

Indikator Penilaian SPM Jalan yang dinilai adalah :

- a. Meningkatnya kualitas layanan jalan provinsi.

Indikator yang dinilai adalah persentase tingkat kondisi jalan kabupaten/kota baik dan sedang dengan target sebesar 60% pada akhir tahun 2019.

Hasil yang didapatkan yaitu bahwa pemenuhan SPM bidang jalan untuk indikator persentase 60 persen tingkat kondisi jalan Kabupaten Nagan Raya melalui survei kondisi rinci jalan rata-rata sebesar 164,10 persen. Sedangkan melalui survei kondisi jalan dengan metode visual sebesar 166,67 persen.

- b. Tersedianya konektivitas wilayah Provinsi

Indikator yang digunakan adalah persentase terhubungnya pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi (konektivitas) di yang tercantum pada RTRW kabupaten. Persentase capaian standar pelayanan

minimal yang ditargetkan pada akhir tahun 2019 adalah 100% pada tahun 2019.

Hasil yang didapatkan pada penelitian ini adalah penerapan SPM konektivitas pusat kegiatan kawasan (PKK) – pusat kegiatan lokal (PKL) di Kabupaten Nagan Raya tahun 2015 bahwa, Padang Rubek (PKK) – Lueng Baro (PKL) sebesar 91,29 persen, Babussalam (PKK) – Lueng Baro (PKL) sebesar 91,78 persen, dan Alue Bilie (PKK) – Lueng Baro (PKL) sebesar 90,48 persen. Pada tahun 2016 dan 2017 penerapan SPM konektivitas sudah mencapai 100 persen.

Perbedaan penelitian ini dengan yang akan dilakukan oleh penulis adalah Elfriadi dkk (2020) hanya menggunakan Standar Pelayanan Minimal (SPM) Bidang Jalan menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 01/PRT/M/2014, sedangkan penulis akan mengevaluasi juga pemenuhan SPM bidang jalan dari Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 14 Tahun 2010. Penulis tidak dapat mengevaluasi secara keseluruhan indikator yang ada, mengingat penulis hanya akan mengevaluasi ruas jalan yang melayani satu pusat kegiatan (Kawasan Peruntukan Pariwisata Baron – Sundak dan sekitarnya)

2. “Kajian Standar Pelayanan Minimal Jalan Rute Yogyakarta Menuju Yogyakarta International Airport” oleh Krisantus Satrio Wibowo Pedo, 2020.

Penelitian ini mengevaluasi SPM kondisi eksisting 2 (dua) rute utama dari Yogyakarta menuju Bandara YIA dan membuat perkiraan pelayanan jalan tersebut terhadap potensi pengunjung bandara YIA pada masa mendatang.

Adapun rute yang diambil sebagai sampel pada penelitian ini adalah :

- a. Rute melalui Jalan Wates : Yogyakarta (Gamping) – Batas Kab. Kulon Progo - Sentolo - Milir - Kota Wates - Toyan - Karangnongko (YIA)
- b. Rute melalui Jalan Bantul : Yogyakarta - Bantul - Srandakan - Galur - Glagah - Demen

Pada penelitian ini indikator SPM yang hanya kriteria pada Lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 14 Tahun 2010, namun terbatas pada kriteria keselamatan, kondisi jalan dan kecepatan, sedangkan aspek mobilitas dan aksesibilitas tidak dievaluasi. Berdasarkan hasil evaluasi dari kinerja eksisting pada kedua rute, Satrio (2020) kemudian menambahkan beban lalu lintas akibat potensi peningkatan pengunjung di masa mendatang sekaligus memberikan rekomendasi atas permasalahan tersebut.

Adapun hasil dari kajian ini adalah sebagai berikut :

- a. Peringkat kinerja ruas jalan eksisting kedua rute yang terendah terdapat pada ruas Yogyakarta – Batas Kab. Kulon Progo dan Batas Kab. Kulon Progo – Sentolo (rute Jalan Nasional Wates), sedangkan pada rute Jalan Bantul – YIA terdapat di ruas Yogyakarta – Bantul.
- b. Setelah YIA beroperasi, hanya ruas Jend. Sudirman pada rute Jalan Bantul – YIA yang memenuhi SPM.
- c. Setelah dilakukan pelebaran jalan, kinerja ruas jalan pada kedua rute mengalami peningkatan yang signifikan baik saat kondisi eksisting atau setelah YIA beroperasi, namun hanya efektif dalam waktu beberapa tahun saja.
- d. Dari kriteria rambu dan APILL (Arah Penunjuk Isyarat Lalu Lintas) maupun kerataan permukaan jalan, kedua rute telah memenuhi SPM. Untuk kerataan permukaan jalan didapatkan persentase kondisi layak lebih dari 60%.
- e. Solusi terbaik dari hasil kajian ini adalah dengan melakukan pelebaran jalan dan memindahkan sebagian penumpang YIA dengan kereta api bandara sehingga beban volume lalu lintas pada kedua rute dapat diminimalisir.

Perbedaan penelitian ini dengan yang akan dikaji penulis adalah lokasi ruas jalan yang dievaluasi dan kawasan yang menjadi tujuan/tarikan pergerakan kendaraan.

3. “Standar Pelayanan Minimum Jalan Jalan Provinsi DIY (Studi Kasus Jalan Yogyakarta-Kaliurang dan Yogyakarta-Pulowatu)” oleh Harda Raharjo, 2021.

Penelitian yang dilakukan oleh Harda Raharjo (2021) ini mengevaluasi SPM pada 2 (dua) ruas jalan Provinsi yang melayani pergerakan wisatawan dari kota Yogyakarta menuju Kawasan Wisata Kaliurang. Adapun 2 ruas tersebut adalah ruas jalan Yogyakarta – Kaliurang dan Yogyakarta – Pulowatu. Kriteria yang digunakan dalam mengevaluasi SPM pada kajian ini sama dengan yang dilakukan oleh Satrio (2020) Hasil evaluasi kinerja ruas jalan eksisting kemudian dilakukan penambahan beban potensi perkembangan jumlah wisatawan di masa mendatang untuk melihat bagaimana kinerja ruas jalan tersebut dalam melayani pergerakan masyarakat pada tahun-tahun berikutnya dan memberikan rekomendasi untuk menyelesaikan permasalahan akibat adanya peningkatan lalu lintas.

Berikut merupakan hasil dari penelitian yang dilakukan oleh Harda (2022) :

- a. Volume lalu lintas eksisting (tahun 2019) pada ruas jalan Yogyakarta - Kaliurang sebesar 2.353 smp/jam dengan kapasitas 2.016 smp/jam sehingga didapatkan derajat kejenuhan eksisting sebesar 1,17. Maka ruas jalan Yogyakarta-Kaliurang memiliki karakteristik mendekati arus tidak stabil, sehingga perlu ada penanganan agar tingkat pelayanan jalan menjadi lebih baik di

masa mendatang untuk memfasilitasi pengunjung menuju kawasan wisata kaliurang.

- b. Volume lalu lintas eksisting jalan Yogyakarta - Pulowatu sebesar 1.882 smp/jam dan kapasitas jalannya adalah 2.039 smp/jam dengan derajat kejenuhan 0,92 pada tahun 2019. Ruas ini memiliki karakteristik arus yang cenderung lebih stabil. Bila ditambahkan adanya pertumbuhan kendaraan tahunan maka ruas jalan ini berpotensi memiliki nilai derajat kejenuhan di atas 1 dalam waktu dekat. Berdasar hal tersebut perlu segera ada penanganan agar dapat jalan ini dapat memberikan tingkat pelayanan yang baik.
- c. Pada rute Jalan Yogyakarta-Kaliurang rambu yang masih memenuhi syarat sebanyak 97% rambu layak terpasang, sedangkan pada Jalan Yogyakarta-Pulowatu yang masih memenuhi syarat hanya sebanyak 95%.
- d. Nilai IRI rata-rata pada ruas Jalan Yogyakarta-Kaliurang maupun Yogyakarta-Pulowatu adalah 4, sehingga masih tergolong baik dan belum memerlukan penanganan.
- e. Untuk memenuhi Standar Pelayanan Minimal Jalan berdasarkan Permen PU No. 14 Tahun 2010 maka perlu dilakukan manajemen lalu lintas, pengoptimalan ruang manfaat jalan, dan pelebaran jalan.

Perbedaan penelitian ini dengan yang akan dikaji penulis adalah lokasi ruas jalan yang dievaluasi dan kawasan yang menjadi tujuan/tarikan pergerakan kendaraan.

4. “Analisis Tingkat Pelayanan Jalan (Studi Kasus Jalan Ciledug Raya, Depan Universitas Budhi Luhur Jakarta Selatan)” oleh Harwidyo Eko Prasetyo dkk (2019)

Penelitian ini mengkaji mengenai tingkat pelayanan pada ruas jalan Ciledug Raya menggunakan metode perhitungan MKJI (1997) pada kondisi eksisting, kemudian melakukan proyeksi terhadap pertumbuhan volume kendaraan hingga tahun 2022. Berdasarkan evaluasi tersebut akan dilakukan penanganan apakah perlu dilakukan penambahan kapasitas atau tidak pada ruas jalan tersebut.

Adapun hasil kajian Prasetyo dkk (2019) ini adalah sebagai berikut :

- a. Volume kendaraan rata-rata tertinggi pada tanggal 14 Januari sebesar 4908 smp/jam dan kapasitas eksisting sebesar 5595,35 smp/jam, dengan rasio V/C sebesar 0,877 sehingga didapatkan tingkat pelayanan E pada jalan tersebut.
- b. Berdasarkan proyeksi pertumbuhan volume kendaraan didapatkan pada akhir tahun 2022 rasio V/C pada angka 1,19 ($LoS = F$), maka perlu ada penambahan kapasitas jalan pada ruas jalan tersebut.
- c. Setelah dilakukan penambahan kapasitas dengan pelebaran jalan pada kedua sisi jalan sebesar 2 meter, pada tahun 2022 diperoleh

tingkat pelayanan pada ruas jalan Ciledug Raya diperoleh C yang menunjukkan arus stabil, tetapi kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan. Dengan penambahan kapasitas tersebut mampu mereduksi tingkat pelayanan jalan dan volume kendaraan hingga 30%.

- d. Berdasarkan hasil penelitian, disarankan bahwa ruas jalan Ciledug Raya perlu dilakukan pelebaran pada kedua sisi jalan selebar 2 m di luar trotoar dan drainase dengan tujuan untuk mengurangi arus dan volume kendaraan.

Penelitian ini menjadi referensi bagi penulis dalam mengevaluasi ruas jalan yang akan diteliti oleh penulis.

5. “Analisis Konektivitas Antar Destinasi Pariwisata Pantai di Daerah Istimewa Yogyakarta” oleh Widyastuti dkk (2019)

Penelitian ini membahas mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi konektivitas antar destinasi pariwisata pantai di Daerah Istimewa Yogyakarta yaitu faktor pengalaman kunjungan, atraksi wisata, aksesibilitas, dan amenitas. Disebutkan bahwa, faktor yang mempengaruhi aspek aksesibilitas adalah kondisi infrastruktur jalan, papan penunjuk arah untuk menuju ke destinasi pariwisata pantai, moda transportasi yang digunakan oleh wisatawan, dan ketersediaan moda transportasi umum untuk menuju ke destinasi pariwisata pantai. Pada penelitian yang dilakukan Widyastuti dkk (2019) ini, didapatkan bahwa jenis moda transportasi yang paling banyak digunakan

pengunjung untuk menuju ke destinasi pariwisata pantai di Daerah Istimewa Yogyakarta adalah kendaraan mobil dengan persentase sebesar 44,75% dari 400 responden.

Tabel 2.1. Jenis Moda Transportasi yang digunakan oleh pengunjung wisata di Pantai Selatan DIY

No.	Jenis Moda Transportasi	Jumlah	Persentase
1	Mobil	179	44,75%
2	Sepeda Motor	124	31,00%
3	Bus Pariwisata	96	24,00%
4	Angkutan Umum	1	0,25%
Jumlah		400	100%

Sumber : Widyastuti dkk, 2019

Persentase yang didapatkan dari hasil survei ini akan digunakan oleh penulis sebagai pendekatan untuk mengestimasi pembagian jenis moda transportasi yang digunakan oleh pengunjung di Kawasan Pantai Selatan Gunungkidul.

Tabel 2.2. Perbandingan rencana penelitian dengan penelitian terkait yang telah dilakukan

Peneliti	Tahun	Judul	Fokus Penelitian									Keterangan	
			Wilayah Studi	Data Lalu lintas	Kinerja Ruas Jalan			Evaluasi SPM					
					Gunungkidul	2022	Eksisting	Prediksi masa mendatang	Rekomendasi Peningkatan Kinerja Ruas	Lebar Jalan	Kondisi Kerusakan Jalan		Kesesuaian Perlengkapan Jalan
Hendra Elfriadi dkk	2020	Kajian SPM Bidang Jalan Di Kabupaten Nagan Raya	X	X	X	X	X	X	✓	X	X	X	SPM Permen PU No. 10 Tahun 2014
Krisantus Satrio Wibowo Pedo	2020	Kajian SPM Jalan Rute Yogyakarta Menuju Yogyakarta International Airport	X	X	✓	✓	✓	✓	✓	X	✓	✓	SPM Permen PU No. 10 Tahun 2014 & Permen PU No. 1 Tahun 2010
Harda Raharjo	2021	SPM Jalan Jalan Provinsi DIY (Studi Kasus Jalan Yogyakarta-Kaliurang dan Yogyakarta-Pulowatu)	X	X	✓	✓	✓	✓	✓	X	✓	✓	SPM Permen PU No. 10 Tahun 2014 & Permen PU No. 1 Tahun 2010
Harwidyo Eko Prasetyo dkk	2019	Analisis Tingkat Pelayanan Jalan (Studi Kasus Jalan Ciledug Raya, Depan Universitas Budhi Luhur Jakarta Selatan)	X	X	✓	✓	X	X	X	X	X	X	
Yohanes Wira Sasongko Putro	2022	Kajian Standar Pelayanan Minimal Jalan Provinsi DIY Pendukung Aksesibilitas Kawasan Pantai Selatan Gunungkidul (Studi Kasus Rute Gading – Saptosari dan Wonosari – Baron)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Evaluasi SPM Permen PU No. 10 Tahun 2014 & Permen PU No. 1 Tahun 2010