

Evaluasi Penerapan Standar Pelayanan Minimal Pada Ruas Jalan Provinsi Di Kota Kendari Sulawesi Tenggara

Thahirah Muhsin ^a, Ria Asih Aryani S. ^b, I Putu Artama Wiguna ^c

Abstract: Road Minimum Service Standards (MSS) is a road's technical measure that must be realized by the road administrator so that the roads are able to operate in accordance with the service standards stipulated. The stipulation of road MSS is regulated through Regulation of Minister of Public Works No. 01/Prt/M/2014 on Minimum Service Standards of Public Works and Spatial Planning that have two indicators basic road service are the level of good and medium provincial road conditions as well as the connection between activity centers and production centers (connectivity) in the province. This research aims to discuss about evaluation the condition and connectivity of the road that is implemented in the provincial road segments in Kendari City. The method that used in this research are indentified about the existing condition and connectivity of the road and distribute questionnaires to the road users to knowing about their perception about the service of Province's road in Kendari City with using secondary datas from Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara dan primary datas from observation on provincial roads in Kendari and questionnaires distribution to road users. Evaluation factors consisting of public services factors that have been implemented on the provincial road segments in Kendari with the Discrepancy Evaluation Method that direct comparison between the data obtained from the observation and interviews with the target achievement stipulated in Ministerial Regulation of Public Works No. 1/PRT/M/2014. The result of this research on 10 (ten) provincial roads in Kendari City shows the level of good and medium provincial road conditions as well about 55,60% with the standard is 60%, the level of the connectivity in the province about 89,40% with standard in the regulation is 100% and according to the perception of road users, level of service road conditions about 49,25% and level of connectivity of the provincial roads in Kendari City is about 81,2%.

Keywords: road condition, connectivity, provincial road, minimum service standards, Kendari City

Abstrak: Standar Pelayanan Minimal jalan adalah ukuran teknis jalan yang harus diwujudkan oleh penyelenggara jalan agar jalan dapat beroperasi sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan. Penetapan standar pelayanan minimal jalan lebih lanjut diatur melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 01/Prt/M/2014 Tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang dengan indikator pelayanan dasar bidang jalan terdiri atas tingkat kondisi jalan provinsi baik dan sedang serta terhubungunya pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi (konektivitas) di wilayah provinsi. Penelitian ini dimaksudkan untuk mengevaluasi kondisi serta konektivitas jalan provinsi di Kota Kendari dalam upaya penerapan standar pelayanan minimalbidang jalan. Metode yang dilakukan dalam penelitian ini adalah dengan mengidentifikasi kondisi eksisting dan konektivitas jalan serta persepsi masyarakat mengenai pelayanan jalan provinsi di Kota Kendari. Evaluasi dilakukan dengan Model Evaluasi Ketimpangan (The Discrepancy Evaluation Method) yaitu melakukan perbandingan langsung antara data yang diperoleh dari hasil observasi dan penyebaran kuesioner dengan target capaian yang telah ditetapkan. Dari hasil penelitian terhadap 10 (sepuluh) ruas jalan provinsi di Kota Kendarimenunjukkan bahwa kondisi jalan provinsi dalam keadaan baik dan sedang (mantap) sebesar 55,60% dimana standar pelayanan minimalnya adalah 60% sedangkan nilai konektivitas jalan adalah sebesar 89,40% dengan standar pelayanan minimal 100% dan menurut persepsi pengguna jalan, tingkat pelayanan kondisi jalan adalah sebesar 49,25% dan tingkat konektivitas di Kota Kendari sebesar 81,2%.

Kata Kunci : kondisi jalan, konektivitas, jalan provinsi, standar pelayanan minimal, Kota Kendari

PENDAHULUAN

Jalan merupakan infrastruktur yang dibangun oleh pemerintah untuk memperlancar pengembangan daerah sehingga menjadi aset yang harus dikelola dan difungsikan secara optimal. Namun pada kenyataannya, kinerja ruas jalan yang berstatus jalan provinsi maupun jalan kota/kabupaten seringkali belum memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang telah ditetapkan.

Untuk menjamin ketersediaan jalan yang memenuhi SPM, maka diterbitkan Peraturan Menteri Pekerjaan

Umum Nomor 1/PRT/M/2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang yang salah satu jenis pelayanannya adalah penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat dengan indikator penyediaan jalan dalam kondisi baik dan sedang serta terhubungunya pusat kegiatan dan pusat produksi dalam wilayah provinsi [1].

Namun pada kenyataannya, kinerja ruas jalan yang berstatus jalan provinsi maupun jalan kota/kabupaten seringkali belum memenuhi SPM yang telah ditetapkan. Untuk itu, penelitian ini bermaksud mengevaluasi penerapan SPM jalan yang meliputi dasar hukum, kondisi jalan serta konektivitas untuk memberikan pelayanan jalan yang optimal kepada pengguna ruas jalan provinsi di Kota kendari.

Cara menyatakan keberhasilan penyelenggaraan jalan berubah dari pola pencapaian menggunakan model kemantapan jalan menjadi pencapaian SPM Jalan [2]. SPM bidang jalan terdiri atas 2 indikator capaian SPM penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat yaitu kondisi jalan baik dan sedang serta terhubungunya

^aPersonnel at Dinas Perumahan Rakyat, Kawasan Permukiman, dan Pertahanan, and a student in the Department of Civil Engineering, Sepuluh Nopember Institute of Technology (ITS), ITS Campus, Sukolilo, Surabaya 60111, Indonesia. Email: ira.muhsin@gmail.com

^bLecturer in the Department of Civil Engineering, Sepuluh Nopember Institute of Technology (ITS), ITS Campus, Sukolilo, Surabaya 60111, Indonesia. Email: ria@ce.its.ac.id, artama@ce.its.ac.id

Note. The manuscript for this paper was submitted for review and possible publication on January 08, 2018. This paper is part of the ITS Journal of Civil Engineering, Vol. 33, No. 1, May 2018. © ITS Journal of Civil Engineering, ISSN 2579-9029/2017.

pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi (konektivitas) di wilayah provinsi [1].

• **SPM Kondisi Jalan**

Persentase target capaian SPM penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat melalui peningkatan kualitas layanan jalan (provinsi/ kabupaten/ kota) adalah tingkat kondisi jalan (baik dan sedang) 60% pada tahun 2019. Adapun cara untuk menghitung SPM Kondisi Jalan adalah dengan menggunakan rumus sebagai berikut [1]:

$$SPM \text{ Kondisi Jalan} = \frac{\sum \text{Panjang jalan memenuhi Kondisi Jalan Baik dan Sedang}}{\sum \text{Panjang Jalan Provinsi}} \quad (1)$$

Tingkat kondisi jalan dinilai berdasarkan nilai International Roughness Index (IRI) yang dapat diperoleh menggunakan alat (Naasra/ Romdas/ Roughometer) atau metode visual (Road Condition Index/ RCI). Berdasarkan tingkat IRI, kondisi jalan terbagi atas [3]:

- Untuk jalan aspal (paved): baik (IRI ≤ 4); sedang (IRI > 4 dan IRI ≤ 8); rusak ringan (IRI > 8 dan IRI ≤ 12); dan rusak berat (IRI > 12).
- Untuk jalan penmac (paved): baik (IRI ≤ 8); sedang (IRI > 8 dan IRI ≤ 10); rusak ringan (IRI > 10 dan IRI ≤ 12); dan rusak berat (IRI > 12)
- Untuk jalan tanah/kerikil (unpaved): baik (IRI ≤ 10); sedang (IRI > 10 dan IRI ≤ 12); rusak ringan (IRI > 12 dan IRI ≤ 16); dan rusak berat (IRI > 16).

Dengan menggunakan metode visual RCI dalam Tabel 1, kondisi jalan dapat ditentukan dengan survey kondisi permukaan perkerasan yang diinterpretasikan dengan nilai RCI [3]. Nilai RCI tersebut kemudian dikonversikan ke nilai IRI dengan menggunakan hubungan antara RCI dan nilai IRI dengan persamaan 2. Sebagai berikut:

$$IRI = \frac{\ln\left(\frac{RCI}{10}\right)}{-0,094} \quad (2)$$

Keterangan:

IRI : *International Roughness Index*

RCI : *Road Condition Index*

EXP (1) : bilangan e = 2,718281828182

• **SPM Konektivitas**

Persentase target capaian SPM penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat melalui penyediaan konektivitas wilayah provinsi/kabupaten/ kota adalah 100% pada tahun 2019. Cara perhitungan SPM Konektivitas Wilayah adalah dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$SPM \text{ Konektivitas} = \frac{\sum \text{Panjang Jalan penghubung pusat kegiatan dan pusat produksi}}{\sum \text{Panjang Jalan penghubung pusat kegiatan dan pusat produksi}} \quad (3)$$

Untuk menghitung tingkat pelayanan menurut persepsi masyarakat adalah dengan menggunakan *Relative Importance Index*(RII) [4]. Perhitungan RII dilakukan untuk setiap indikator dengan nilai RII yang diperoleh berada pada rentang nilai 0 sampai dengan 1 dengan rumus:

$$RII = \frac{\sum_{i=1}^4 WiXi}{A \times N} \quad (4)$$

Keterangan:

$\sum_{i=1}^4 WiXi$ = Skor total jawaban responden

A = Bobot tertinggi

N = Jumlah responden

KEPENTINGAN RISET

Pelaksanaan kegiatan penanganan jalan di ruas-ruas jalan provinsi di Kota Kendari telah dilaksanakan tiap tahun, namun karena kurangnya perhatian dari penyelenggara jalan provinsi tentang Standar Pelayanan Minimal, kegiatan tersebut belum optimal mempertimbangkan manfaat jalan bagi masyarakat terutama pengguna jalan itu sendiri.

Hal lain yang mendasari penelitian ini adalah karena Standar Pelayanan Minimal bidang jalan hanya terbatas pada dua indikator kondisi jalan dan konektivitasnya, maka menjadi penting untuk dikaji lebih jauh mengenai hubungan antara kondisi jalan yang ada dengan tingkat konektivitas yang diberikan oleh suatu ruas jalan [5].

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui kondisi eksisting penerapan Standar Pelayanan Minimal Bidang Jalan pada ruas jalan provinsi di Kota Kendari.
2. Mengevaluasi penerapan Standar Pelayanan Minimal Bidang Jalan pada ruas jalan provinsi di Kota Kendari.
3. Mengidentifikasi kendala penerapan Standar Pelayanan Minimal Bidang Jalan pada ruas jalan provinsi di Kota Kendari.

METODOLOGI

Penelitian ini termasuk penelitian evaluasi pelaksanaan SPM dengan metode evaluasi ketimpangan atau kesenjangan (*The Discrepancy Evaluation Model*) [6], dimana penelitian ini akan membandingkan secara langsung pelaksanaan SPM dengan indikator menurut Permen PU 1/14serta membandingkan kondisi eksisting kondisi jalan yang ada dilapangan dengan persepsi dari pengguna jalan.

Tabel 1. Korelasi antara Nilai RCI dan Jenis Permukaan Jalan

No	Jenis Permukaan	Kondisi yang Ditinjau secara Visual	Nilai RCI
1.	Jalan tanah dengan drainase yang jelek, dan semua tipe permukaan yang tidak diperhatikan sama sekali	Tidak bisa dilalui	0-2
2.	Semua tipe perkerasan yang tidak diperhatikan sejak lama (4-5 tahun atau lebih)	Semua tipe perkerasan yang tidak diperhatikan sejak lama (4-5 tahun atau lebih) Rusak berat, banyak lubang dan seluruh daerah perkerasan mengalami kerusakan	2-3
3.	Pen. Mac. lama Latasbum lama, Tanah / Batu krikil gravel kondisi baik dan sedang	Rusak, bergelombang, banyak lubang	3-4
4.	Pen. Mac setelah pemakaian 2 tahun, Latasbum lama	Agak rusak, kadang-kadang ada lubang, permukaan tidak rata	4-5
5.	Pen. Mac. baru, Latasbum baru, Lasbutag setelah pemakaian 2 tahun	Cukup, tidak ada atau sedikit sekali lubang, permukaan jalan agak tidak rata	5-6
6.	Lapis tipis lama dari Hotmix, Latasbum baru, Lasbutag baru	Baik	6-7
7.	Hot-mix setelah 2 tahun, Hotmix tipis diatas Pen. Mac	Sangat baik umumnya rata	7-8
8.	Hot-mix baru (Lataston, Laston) (Peningkatan dengan menggunakan lebih dari 1 lapis)	Sangat rata dan teratur	8-10

Sumber : Permen PU No.1/2014

Tabel 2. Jumlah Populasi dan Sampel Pengguna Jalan

No	Ruas Jalan	LHR	Jumlah Sampel
			<i>Smp</i>
1.	Jl. Lingkar Kota	150	10
2.	Jl. H. Lamuse	400	23
3.	Jl. Orinunggu	400	23
4.	Jl. Pangeran Antasari	400	23
5.	Jl. Dewi Sartika	400	23
6.	Jl. Brigjen Katamso	500	23
7.	Jl. Sudirman	500	23
8.	Jl. RA. Kartini	500	23
9.	Jl. Martadinata	500	23
10.	Batas Kota – Dr. Sutomo	500	23
Jumlah		4250	217

Tabel 3. Sampel untuk Wawancara

No.	Bidang Bina Marga	Jabatan	Jumlah Orang
1.	Perencanaan	Kepala Seksi	1
2.	Pembangunan Jalan dan Jembatan	Kepala Seksi	1
3.	Preservasi Jalan dan jembatan	Kepala Seksi	1
4.	Staf	Staf Teknis	2
Jumlah			5

• **Kebutuhan Data**

Data sekunder yang dikumpulkan dari Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara (SDA dan BM Prov. Sultra) yaitu data peta jaringan jalan, kondisi jalan, data Lalu Lintas Harian Rata-rata (LHR) data pusat produksi dan pusat kegiatan serta Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Sulawesi Tenggara dan Kota Kendari.

Sedangkan untuk pengumpulan data primer dilakukan dengan melakukan survei kondisi jalan, survei konektivitas jalan, penyebaran kuesioner kepada pengguna jalan serta wawancara kepada tenaga ahli dari Bidang Bina Marga Dinas SDA dan BM Prov. Sultra.

• **Populasi dan sampel Penelitian**

Dalam penelitian ini, digunakan dua populasi yang akan dijadikan sebagai objek penelitian yaitu:

1. Pengguna Jalan

Penarikan sampel dari populasi pengguna jalan menggunakan metode *Non-Probability Sampling* dengan teknik *quota convenient sampling*[7]. Tabel 2 menunjukkan jumlah populasi dan sampel penelitian.

2. Penyelenggara Jalan

Penarikan sampel dari penyelenggara jalan yaitu dengan metode pengambilan sampel *Probability Sampling* dengan teknik *Stratified Sampling* yang dapat dilihat pada Tabel 3 [7].

Data yang dikumpulkan kemudian diolah dan dianalisis untuk dapat menjawab tujuan dari penelitian ini. Teknik analisis data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara, yaitu:

a. Analisa Kondisi Eksisting Standar Pelayanan Minimal Jalan Provinsi di Kota Kendari

Untuk melakukan analisa kondisi eksisting Standar Pelayanan Minimal pada ruas jalan provinsi di Kota Kendari digunakan rumus (1) dan rumus (3).

Setelah nilai untuk Standar Pelayanan Minimal kondisi jalan dan konektivitas jalan diperoleh, kemudian dilakukan analisa lanjutan yang dapat menghitung indeks hubungan antara kondisi jalan dengan konektivitas dengan rumus:

Tabel 4. Kategori Nilai Indeks Links

Nilai Indeks Links	Penjelasan
< 0,2	Konektivitas sangat buruk. Kendaraan hamper tidak bisa mengalir dengan gangguan hampir sepanjang jalan
0,2 – 0,4	Konektivitas buruk. Aliran kendaraan merayap lambat dan tersendat-sendat dengan banyak gangguan
0,4 – 0,6	Konektivitas sedang. Aliran kendaraan merayap tanpa sendatan dengan banyak gangguan
0,6 – 0,8	Konektivitas baik. Aliran kendaraan lancar namun masih dijumpai sedikit gangguan
> 0,8	Konektivitas sangat baik. Aliran kendaraan lancar hampir tanpa gangguan

Sumber : Balitbang PUPR, 2016

Tabel 5. Ruas Jalan Provinsi di Kota Kendari

No	Nama Ruas Jalan	Panjang Ruas	Lebar Rerata Ruas
		Km	m
1	Jln. Lingkar Kota Kendari	38,15	40,00
2	Jln. H. Lamuse (Kendari)	1,60	4,50
3	Jln. Orinunggu (Kendari)	3,15	4,50
4	Jln. Pangeran Antasari (Kendari)	2,55	4,50
5	Jln. Dewi Sartika (Kendari)	4,50	4,50
6	Jln. Brigjen Katamso (Kendari)	2,69	12,00
7	Jln. Sudirman (Kendari)	0,91	4,50
8	Jln. Ra. Kartini (Kendari)	1,50	4,50
9	Jln. Martadinata (Kendari)	4,10	4,50
10	Bts Kota Kendari (Labibia) - Dr. Sutomo	7,07	4,50
Panjang Total			

Sumber: Dinas SDA dan BM Prov. Sultra, 2017

$$Indeks\ Links = \left\{ \left(\frac{\frac{1}{Indeks\ IRI} + Indeks\ Kecepatan}{2} \right) \right\} \quad (5)$$

$$Indeks\ IRI = \left[\frac{1 - \left(\frac{Nilai\ IRI}{12} \right)}{1 - \frac{4}{12}} \right] \quad (6)$$

$$Indeks\ kecepatan = \frac{Nilai\ Kecepatan}{40} \quad (7)$$

Dengan kategori nilai indeks links sebagai berikut:

b. Evaluasi Penerapan Standar Pelayanan Minimal

Untuk mengetahui tingkat layanan jalan provinsi yang telah diterima oleh pengguna jalan dilakukan analisis dengan menggunakan metode *Relative Importance Index* (RII) dengan menggunakan rumus (4) dari masing-masing indikator kuesioner yang telah diuji validitasnya. Nilai RII setiap indikator berada antara nilai 0 dan 1 ($0 \leq RII \leq 1$).

Setelah semua data responden dihitung dengan menggunakan RII, maka dari nilai persentasi kondisi eksisting dan persentasi persepsi pengguna jalan tersebut kemudian dianalisa dengan Uji Beda Berpasangan (*Paired Sample T Test*) dengan bantuan *SPSS Statistic 20* yang dapat menunjukkan apakah terdapat perbedaan yang signifikan antara kondisi jalan eksisting dengan persepsi pengguna jalan.

Untuk melakukan interpretasi terhadap uji beda berpasangan terlebih dahulu ditentukan nilai signifikansi α dan *df* (*degree of freedom*) yang mana untuk uji beda berpasangan nilai *df* ditentukan sebesar $N-1$. Dengan hipotesis sebagai berikut:

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2$$

$$H_1 : \mu_1 \neq \mu_2$$

Dengan penentuan daerah kritis yaitu:

- Jika $T_{hitung} \geq T_{Tabel}$: Tolak H_0
- $T_{hitung} \leq T_{Tabel}$: Tolak H_0
- Jika $Sig. \leq \alpha$: Tolak H_0

c. Analisis Kendala Penerapan Standar Pelayanan Minimal

Setelah dilakukan evaluasi terhadap penerapan Standar Pelayanan Minimal pada ruas jalan provinsi di Kota Kendari, kemudian dilakukan analisis terhadap hasil wawancara yang dilakukan kepada tenaga ahli (*expert*) dari Bidang Bina Marga Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara dengan analisis deskriptif.

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Jenis pelayanan penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat dibagi dalam dua indikator yang dicapai secara bertahap dengan batas waktu capaian dari tahun 2014 hingga tahun 2019 yaitu:

- 1) Persentase tingkat kondisi jalan provinsi baik dan sedang sebesar 60%
- 2) Persentase terhubungnya pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi (konektivitas) di wilayah provinsi sebesar 100%. [1]

• Lokasi Penelitian

Penelitian ini akan dilaksanakan pada ruas – ruas jalan provinsi yang berada di Kota Kendari. Gambar 1 adalah peta jaringan jalan yang menjadi lokasi penelitian.

Pada tahun 2017 terdapat 10 (sepuluh) ruas jalan provinsi yang ada di Kota Kendari yang dapat dilihat pada Tabel 5 berikut.

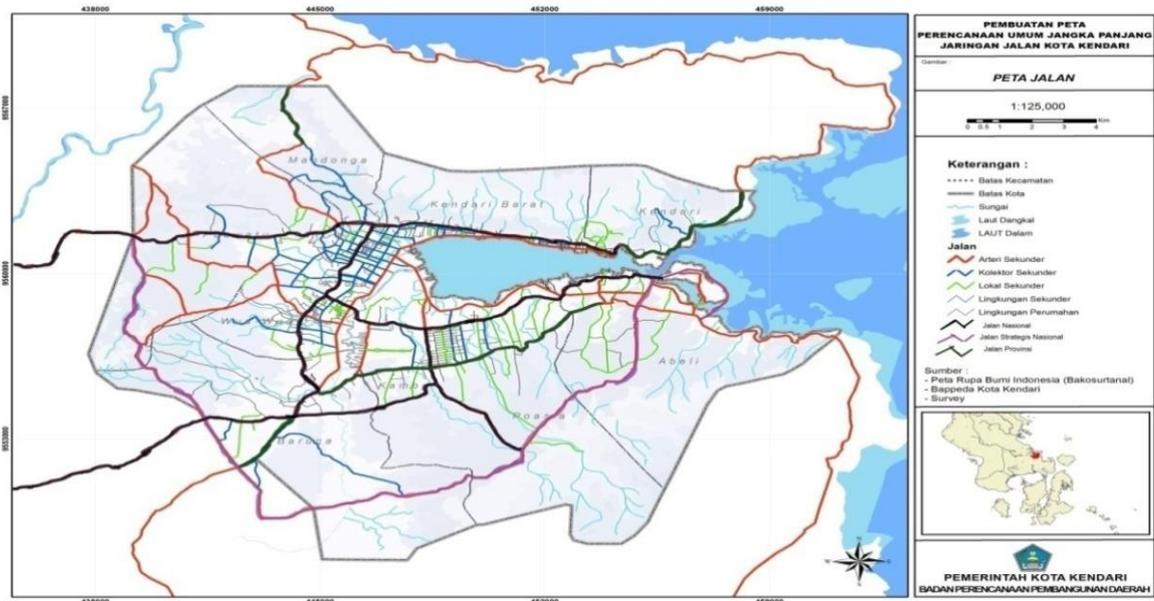
• Kondisi Jalan Provinsi di Kota Kendari

Panjang jaringan jalan provinsi di kota Kendari pada tahun 2017 tercatat sepanjang 66,22 Km.

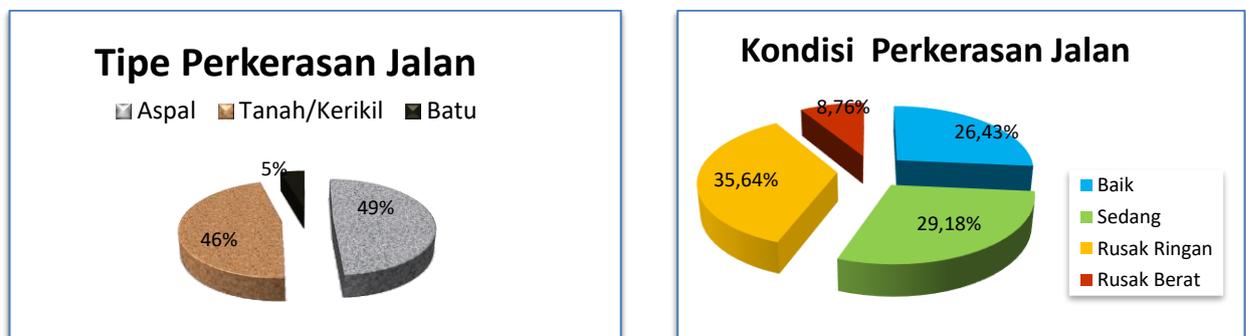
Tipe perkerasan dan kondisi perkerasan jalan provinsi yang ada di Kota Kendari tersebut dapat dilihat pada Gambar 2 berikut.

• Pusat Produksi dan Pusat Kegiatan di Kota Kendari

Berdasarkan RTRW Kota Kendari terdapat 12 pusat pelayanan kegiatan yang ada di Kota Kendari dapat dilihat pada Tabel 6 berikut: [8]



Gambar 1. Peta Jaringan Jalan Provinsi Di Kota Kendari



Gambar 2. Kondisi Jalan Provinsi di Kota Kendari Tahun 2017

Tabel 6. Pusat Kegiatan di Kota Kendari

No	Pusat Kegiatan	Kategori
1.	Kawasan pusat pemerintahan Kota Kendari	PKW
2.	Kawasan strategis Teluk Kendari	PKW
3.	Pusat kegiatan kesehatan RS. Umum Abu Nawas	PKL
4.	Pusat kegiatan kesehatan RS. Umum Bahteramas	PKW
5.	Kawasan pelabuhan perikanan samudera	PKN
6.	Kawasan Pelabuhan Nusantara	PKW
7.	Kawasan terminal regional tipe A	PKW
8.	Kawasan pendidikan tinggi (UHO)	PKW
9.	Kawasan pusat perkantoran Pemerintah Provinsi Sulawesi Tenggara (Kantor Gubernur)	PKN
10.	Kawasan pusat bisnis dan perdagangan Kota Lama	PKL
11.	1. Pasar tradisional	PKL
12.	2. Kawasan pusat perbelanjaan	PKL

Sumber: RTRW Kota Kendari, 2017

• **Kondisi Eksisting**

Analisa kondisi eksisting dilakukan Berdasarkan penelitian yang telah dilaksanakan pada ruas jalan provinsi di Kota Kendari, dapat diketahui tingkat pelayanan jalan yang dicapai pada tahun 2017 yaitu:

1. Kondisi Jalan

Kondisi jalan provinsi yang ada di Kota Kendari di semester pertama tahun 2017 dapat dilihat pada Tabel 7. Dari tabel tersebut, diketahui:

Tabel 7. Kondisi Ruas Jalan Provinsi di Kota Kendari

No.	Nama Ruas Jalan	Panjang Ruas Km	Lebar Ruas m	Panjang Tiap Kondisi (KM)							
				Baik		Sedang		Rusak Ringan		Rusak Berat	
				Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
1	Jln. Lingkar Kota Kendari	38.15	40.00	2.00	5.24	12.15	31.85	19.00	49.80	5.00	13.11
2	Jln. H. Lamuse	1.60	4.50	0.00	0.00	0.80	50.00	0.60	37.50	0.20	12.50
3	Jln. Orinunggu	3.15	4.50	2.45	77.78	0.70	22.22	0.00	0.00	0.00	0.00
4	Jln. Pangeran Antasari	2.55	4.50	2.55	100.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
5	Jln. Dewi Sartika	4.50	4.50	0.50	11.11	2.00	44.44	1.90	42.22	0.10	2.22
6	Jln. Brigjen Katamso	2.69	12.00	2.59	96.28	0.10	3.72	0.00	0.00	0.00	0.00
7	Jln. Sudirman	0.91	4.50	0.71	78.02	0.10	10.99	0.10	10.99	0.00	0.00
8	Jln. Ra. Kartini	1.50	4.50	1.10	73.33	0.40	26.67	0.00	0.00	0.00	0.00
9	Jln. Martadinata	4.10	4.50	3.60	87.80	0.40	9.76	0.10	2.44	0.00	0.00
10	Bts Kota Kendari (Labibia) - Dr. Sutomo	7.07	4.50	2.00	28.29	2.67	37.77	1.90	26.87	0.50	7.07
Panjang Jalan (Km)		66.22		17.50		19.32		23.60		5.80	
Persentase Kondisi jalan (%)				26.43		29.18		35.64		8.76	

Sumber: Dinas SDA dan BM Pro. Sultra, 2017

- Panjang jalan (eksisting) Kota Kendari = 66,22 Km
 - Rencana panjang jalan kondisi baik dan sedang = 60% x 66,22
 - Realisasi panjang jalan kondisi baik dan sedang = 36,82 Km
- Sehingga:
- $$SPMKondisiJalan = \frac{36,82 \text{ Km}}{66,22 \text{ Km}} \times 100\% = 55,60\%$$
- Tingkat capaian Standar Pelayanan Minimal masing-masing ruas jalan Kota Kendari dapat dilihat pada Tabel 8.

Tabel 8. Tingkat Rata-Rata Kondisi Jalan Provinsi di Kota Kendari

No.	Nama Ruas	SDI	RCI	IRI	Kriteria	Kondisi	Capaian Target SPM
						Mantap %	
1	Jl. Lingkar Kota Kendari	42.93	7.07	4.50	Baik	37.09	Belum Memenuhi
2	Jl. H. La Muse	37.50	6.00	5.58	Baik	50.00	Belum Memenuhi
3	Jl. Orinunggu	18.87	7.13	3.78	Baik	100.00	Memenuhi
4	Jl. Pangeran Antasari	3.85	7.50	3.08	Baik	100.00	Memenuhi
5	Jl. Dewi Sartika	18.94	6.98	3.91	Baik	55.55	Belum Memenuhi
6	Jl. Brigjen Katamso	4.07	7.74	2.75	Baik	100.00	Memenuhi
7	Jl. Sudirman	22.22	6.33	5.04	Baik	89.01	Memenuhi
8	Jl. RA Kartini	28.00	6.67	4.46	Baik	100.00	Memenuhi
9	Jl. Martadinata	14.02	7.27	3.53	Baik	97.56	Memenuhi
10	Batas Kota - Dr. Sutomo	12.02	7.21	3.55	Baik	66.06	Memenuhi

Tabel 9. Kebutuhan Panjang Jalan Provinsi di Kota Kendari

No	Nama Ruas	Panjang Jalan	Kebutuhan Panjang Jalan
		Km	Km
1	Jln. Lingkar Kota Kendari	38.15	46.00
2	Jln. H. Lamuse	1.60	1.60
3	Jln. Orinunggu	3.15	3.15
4	Jln. Pangeran Antasari	2.55	2.55
5	Jln. Dewi Sartika	4.50	4.50
6	Jln. Brigjen Katamso	2.69	2.69
7	Jln. Sudirman	0.91	0.91
8	Jln. Ra. Kartini	1.50	1.50
9	Jln. Martadinata	4.10	4.10
10	Bts Kota Kendari (Labibia) - Dr. Sutomo	7.07	7.07
Jumlah		66.22	74.07

Sumber: RTRW Prov. Sultra, 2017

Tabel 11. Uji Perbandingan dengan Persepsi Pengguna Jalan

No.	Nama Ruas	Kondisi Eksisting	Persepsi Pengguna Jalan
		%	%
1.	Jl. Lingkar	44.52	70.3
2.	Jl. H. La Muse	60	43.9
3.	Jl. Orinunggu	71.29	58.8
4.	Jl. Pangeran Antasari	75	45.6
5.	Jl. Dewi Sartika	69.77	43.2
6.	Jl. Brigjen Katamso	77.41	58.8
7.	Jl. Sudirman	63	40.3
8.	Jl. RA. Kartini	67	44
9.	Jl. Martadinata	72.68	40.9
10.	Batas Kota (Labibia) - Dr. Sutomo	72.1	46.7
Total Jumlah		672.77	492.5

2. Konektivitas

Kebutuhan jaringan jalan provinsi di Kota Kendari yang menghubungkan pusat kegiatan dan pusat produksi sebagaimana dalam Tabel 9. [9]

Persentase target capaian standar pelayanan minimal penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat melalui penyediaan konektivitas wilayah di Kota Kendari Sulawesi Tenggara dapat dihitung sebagai berikut:

$$SPM \text{ Konektivitas} = \frac{66,22 \text{ Km}}{74,07 \text{ Km}} \times 100\% = 89,40\%$$

Dari hasil analisa data untuk mengetahui hubungan kondisi jalan dengan konektivitas dengan nilai kondisi IRI dan Kecepatan untuk masing-masing ruas jalan provinsi yang ada di Kota Kendari maka dapat dilihat pada Tabel 10.

Tabel 10. Nilai Indeks Links Jalan Provinsi di Kota Kendari

Nama Ruas	Nilai IRI	Kecepatan Rata-Rata	Indeks IRI	Indeks Kecepatan	Indeks Links	Kategori
Jl. Lingkar Kota	4.5	55	0.938	1.375	1.22	Konektivitas Sangat Baik
Jl. H. Lamuse	5.58	30	0.803	0.75	0.99	Konektivitas Sangat Baik
Jl. Orinunggu	3.78	40	1.028	1	0.98	Konektivitas Sangat Baik
Jl. Pangeran Antasari	3.08	40	1.115	1	0.95	Konektivitas Sangat Baik
Jl. Dewi Sartika	3.91	35	1.011	0.875	0.93	Konektivitas Sangat Baik
Jl. Brigjen Katamso	2.75	40	1.156	1	0.93	Konektivitas Sangat Baik
Jl. Sudirman	5	35	0.875	0.875	1.01	Konektivitas Sangat Baik
Jl. RA. Kartini	4.46	35	0.943	0.875	0.97	Konektivitas Sangat Baik
Jl. Martadinata	3.5	35	1.063	0.875	0.91	Konektivitas Sangat Baik
Batas Kota – Dr. Sutomo	3.55	40	1.056	1	0.97	Konektivitas Sangat Baik

• Hasil Evaluasi

Dari hasil perhitungan tingkat capaian kondisi jalan dan konektivitas jalan di atas, kemudian dievaluasi terhadap standar yang telah ditetapkan serta persepsi pengguna jalan.

1. Kondisi Jalan

- a. Evaluasi terhadap Permen PU Nomor. 1/PRT/M/2014

Tingkat kondisi masing-masing ruas jalan yang dihitung berdasarkan survey manual kondisi jalan per 100 meter dapat dilihat pada Tabel 8.

- b. Evaluasi Terhadap Pengguna Jalan

Tingkat pelayanan berdasarkan kondisi jalan dengan survey yang dilakukan terhadap pengguna jalan provinsi di Kota Kendari yang telah dihitung dengan metode RII kemu dian dilakukan perbandingan dengan kondisi eksisting yang ada dengan metode uji perbandingan Annova (Uji F) dengan bantuan *software Microsoft Excel*, yang diuraikan dalam Tabel 11:

Dari hasil analisis uji beda dengan T Test tersebut kemudian *output* yang dihasilkan ditampilkan dalam Tabel 12 berikut:

Tabel 12. Paired Samples Test

	Paired Differences					t	df	Sig. (2-tailed)
	Mean	Std. Dev	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
				Lower	Upper			
Pair 1 Kondisi_Eksisting - Persepsi_Pengguna	20.48	9.65	3.05	13.57	27.38	6.709	9	.000

Statistik uji yang dapat dilihat dari hasil ouput yang ditampilkan dalam tabel diatas adalah sebagai berikut:

$$\text{Sig.} = 0,00 < \alpha = 0,05 \text{ dan}$$

$$T_{\text{hitung}} = 6,709 \geq T_{\text{Tabel}} = 3,169$$

Sehingga dari hasil perhitungan signifikansi dan T_{hitung} , diketahui bahwa $\text{Sig.} < \alpha$ dan $T_{\text{hitung}} \geq T_{\text{Tabel}}$ sehingga kesimpulan yang ditarik adalah **Menolak H_0** atau dengan kata lain kondisi jalan menurut persepsi pengguna jalan secara signifikan berbeda dengan kondisi jalan provinsi yang telah ada di Kota Kendari.

Dari hasil pengujian tersebut dapat kita lihat bahwa tingkat layanan yang diterima oleh pengguna jalan belum dapat memenuhi ketentuan Standar Pelayanan Minimal bidang jalan dimana menurut pendapat pengguna jalan,

masih terdapat jalan provinsi yang berlubang yang mengganggu perjalanan pengguna jalan dari segi kenyamanan dan keselamatan saat melawati ruas jalan tersebut. Lebar badan jalan juga menjadi perhatian pengguna jalan yang menyatakan bahwa lebar jalan provinsi yang ada cenderung kurang memadai serta sistem drainase yang tidak berfungsi yang menyebabkan tergenangnya air hujan ke badan jalan.

2. Konektivitas

Berdasarkan perhitungan tingkat konektivitas di atas, dapat diketahui bahwa jalan provinsi yang dibutuhkan untuk menghubungkan seluruh pusat produksi dan pusat kegiatan di Kota Kendari belum dapat memenuhi standar pencapaian pelayanan minimal dimana konektivitas

wilayah yang dihubungkan oleh jalan provinsi di Kota Kendari hingga tahun 2017 baru mencapai angka **89,40%**.

Sedangkan berdasarkan rata-rata nilai RII yang dihitung pada pengguna jalan, nilai konektivitas jalan provinsi yang ada di Kota Kendari adalah sebesar **81,2%**. Yang mana, dalam perhitungan ini menunjukkan tingkat kondisi akses penghubung antara masing-masing ruas jalan

provinsi yang ada dengan pusat kegiatan yang ada di Kota Kendari.

Namun dalam hal keterhubungan antara pusat produksi dan pusat kegiatan telah dapat memenuhi standar pelayanan menurut persepsi masyarakat. Tabel 11 menunjukkan pemetaan keterhubungan antara pusat produksi dan pusat kegiatan dengan ruas jalan provinsi menurut persepsi pengguna jalan.

Tabel 11. Tingkat Konektivitas menurut Pengguna Jalan

KONEKTIVITAS	JL. H. LA MUSE	JL. ORINUNGGU	JL. P. ANTASARI	JL. DEWI SARTIKA	JL. BRIGJEN KATAMSO	JL. SUDIRMAN	JL. RA KARTINI	JL. MARTA DINATA	BATAS KOTA - JL. SUTOMO
Pusat Pemerintahan Kota Kendari	75%	88.00%	77.20%	63.00%	80.40%	65.20%	67.00%	67.00%	81.00%
Kawasan Strategis Teluk Kendari	70%	92.40%	80.40%	67.40%	85.90%	70.70%	65.90%	75.00%	71.40%
RSUD Abu Nawas	89%	95.70%	87.00%	77.20%	87.00%	92.40%	84.10%	88.60%	79.80%
RSUD Bahteramas	92.40%	90.20%	83.70%	77.20%	89.10%	89.10%	84.10%	85.20%	88.10%
Pelabuhan Perikanan Samudera	82.6	72.80%	72.80%	67.40%	78.30%	89.10%	79.50%	84.10%	79.80%
Pelabuhan Nusantara	70%	92.40%	80.40%	67.40%	85.90%	70.70%	65.90%	75.00%	71.40%
Terminal Type A Puuwatu	82.60%	94.60%	83.70%	73.90%	75.00%	89.10%	75.00%	85.20%	82.10%
Terminal Type A Baruga	95%	91.30%	76.10%	78.30%	90.20%	75.00%	69.30%	81.80%	88.10%
Universitas Haluoleo Kendari	79.30%	87.00%	81.50%	78.30%	68.50%	76.10%	75.00%	86.40%	84.50%
Pusat Pemerintahan Provinsi Sulawesi Tenggara	92.40%	95.70%	84.80%	80.40%	93.50%	92.40%	75.00%	92.00%	85.70%
Pusat Bisnis dan Perdagangan Kota Lama	68.48%	91.30%	76.10%	66.30%	71.70%	60.90%	72.70%	73.90%	86.90%
Pasar Kota	58.70%	94.60%	80.40%	72.80%	75.00%	71.70%	79.50%	79.50%	83.30%
Pasar Baru	75%	83.70%	75.00%	73.90%	78.30%	83.70%	76.10%	81.80%	83.30%
Pasar Baruga	98%	96.70%	84.80%	73.90%	95.70%	92.40%	83.00%	92.00%	86.90%
Lippo Plaza Kendari	88%	92.40%	81.50%	77.20%	93.50%	92.40%	80.70%	92.00%	79.80%
Mall Mandonga	87%	92.40%	84.80%	77.20%	78.30%	92.40%	80.70%	92.00%	81.00%
Brilayan Plaza Kendari	73.90%	95.70%	82.60%	77.20%	81.50%	92.40%	79.50%	92.00%	83.30%

Keterangan:

-  Akses Jalan dalam Kondisi Baik
-  Akses Jalan Diaspal Baik namun Masih Berlubang

• Kendala Pelaksanaan SPM

Berdasarkan wawancara yang dilakukan pada tenaga ahli Dinas SDA dan BM Prov. Sultra, beberapa kendala yang dihadapi sebagai penyelenggara jalan provinsi di Kota Kendari dalam penerapan SPM:

- 1) Terbatasnya anggaran yang dimiliki oleh pemerintah untuk pelaksanaan kegiatan penanganan jalan seperti pemeliharaan dan pembangunan jalan. Hal ini kemudian disiasati dengan program prioritas untuk penanganan jalan [9].
- 2) Kurangnya sumber daya baik manusia maupun anggaran daerah untuk dapat melaksanakan survey manual setiap tahun sehingga data kondisi jalan tidak selalu tersedia dengan valid untuk setiap tahunnya. Untuk melakukan survey kondisi jalan biasanya

dengan menunggu anggaran untuk kegiatan survey yang bekerja sama dengan Kementerian PU misalnya penggunaan Dana Alokasi Khusus atau Dana Dekonsentrasi dan Tugas Pembantuan [10].

- 3) Kurangnya penyedia jasa yang kompeten dalam pengerjaan kegiatan penanganan jalan sehingga dapat menyebabkan kerusakan jalan yang tidak sesuai dengan umur rencana. Hal ini kemudian ditangani dengan melakukan tahap seleksi yang ketat dalam penerimaan calon penyedia jasa serta upaya pembinaan perusahaan jasa konstruksi melalui penerapan kualifikasi/klasifikasi persyaratan kemampuan dalam pendirian badan usahajasa konstruksi [11].

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan baik survey langsung maupun terhadap pengguna jalan, dapat disimpulkan bahwa:

1. Tingkat kondisi jalan provinsi di Kota Kendari untuk tahun 2017 baru mencapai angka **55,60%** sedangkan tingkat konektivitas jalan yang menghubungkan jalan provinsi dengan pusat produksi dan pusat kegiatan di Kota Kendari baru mencapai angka **89,40 %**.
2. Hasil evaluasi terhadap capaian nilai Standar Pelayanan Minimal kondisi jalan sesuai dengan Permen PU No. 1 Tahun 2014 dapat dikatakan **belum memenuhi** dari total **60%** tingkat capaian Standar Pelayanan Minimal yang harus dicapai hingga akhir tahun 2019. Hal ini sejalan dengan tingkat layanan yang diterima oleh masyarakat sesuai dengan persepsi pengguna jalan yang baru mencapai kisaran **49,25%**. Namun diharapkan gap sebesar 4,4% dapat dipenuhi hingga akhir tahun capaian dengan adanya kegiatan pemeliharaan dan peningkatan jalan. Nilai konektivitas jalan juga **belum memenuhi** dari total **100%** capaian Standar Pelayanan Minimal. Namun **81,2%** responden pengguna jalan menyatakan akses jalan yang menghubungkan jalan provinsi dengan pusat produksi dan pusat kegiatan di Kota Kendari dalam kondisi baik dan sisanya sebesar **18,8%** menyatakan akses telah diaspal namun masih berlubang.
3. Kendala penerapan Standar Pelayanan Minimal pada ruas jalan provinsi di Kota Kendari adalah terbatasnya anggaran untuk kegiatan pembangunan maupun pemeliharaan jalan, kurangnya sumber daya manusia dan anggaran daerah untuk dapat melaksanakan survey kondisi jalan, serta kurangnya penyedia jasa lokal yang kompeten untuk melaksanakan kegiatan penanganan jalan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Permen PU 1/14. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 1/Prt/M/2014 Tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang*. Jakarta.
- [2] Iskandar, H. (2011) "Kajian Standar Pelayanan Minimal Jalan Untuk Jalan Non-Tol (Minimal Service Standar Analysis for Non Toll Roads)" Pusat Litbang Jalan dan Jembatan. Jakarta. www.pu.go.id
- [3] Sukirman, S. (1999), *Perkerasan Lentur Jalan Raya*, Nova, Bandung.
- [4] Arikunto, S. (2013) *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Cet – 15. Rineka Cipta. Jakarta
- [5] Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, (2016), *Laporan Akhir Konektivitas Jalan Mendukung Sistem Logistik Nasional*, Sidoarjo.
- [6] Arikunto, S. (2013a). *Manajemen Penelitian*. Cet – 12, Rineka Cipta. Jakarta.
- [7] Ratnasari, V. (2016). *Pengambilan Keputusan*. Materi Kuliah. Jurusan Teknik Sipil ITS. Surabaya.
- [8] Perdakot 1/12. *Peraturan Daerah Kota Kendari No. 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Kendari Tahun 2010 – 2030*. Kendari.
- [9] Perdaprov 2/14. *Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Tenggara No. 2 Tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Sulawesi Tenggara 2014–2034*. Kendari
- [10] Iskandar, T.M. (2015), Kajian SPM Konektivitas dan Kondisi Jalan di Kota Banda Aceh, *The 18th FSTPT International Symposium, UNILA, Bandar Lampung August 28 2015*. Bandar Lampung
- [11] Syukriy, A. (2016) *Analisis Varian Anggaran Pemerintah Daerah Penjelasan Empiris dari Perspektif Keagenan*. Syukriy.wordpress.com (23/11/2017)
- [12] Hutauruk, A.G. (2013), "Analisis Prediksi Kondisi Perkerasan Jalan Menggunakan Pendekatan HDM-4 Untuk Penanganan Jalan (Studi Kasus Ruas Jalan Nasional BTS. Kota Gresik-Sadang)", Tesis, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya