



KAJIAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL (SPM) BIDANG JALAN DI KABUPATEN NAGAN RAYA

Hendra Elfriadi^{a,*}, Sugiarto Sugiarto^b, Irin Caisarina^c

^aMagister Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh

^bJurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh

^cJurusan Arsitektur dan Perencanaan, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh

*Corresponding author; email address: ahendraelfriadi@yahoo.com

ARTICLE INFO	ABSTRACT
<i>Article History:</i> Received 05 May 2020 Accepted 21 September 2020 Online 30 September 2020 <i>Keywords:</i> SPM Connectivity SPM Road Condition Nagan Raya Regency	As one of the districts engaged in the agricultural and plantation sector, Nagan Raya District needs to be supported by good, quality and SPM transportation facilities and infrastructure so that the mobilization of goods and services can run smoothly. Anonymous (2015) has determined a Local Activity Center (PKL) plan, a Regional Activity Center (PKK) plan and an Environmental Service Center (PPL) plan as well as a road network system classification. The purpose of this study was to assess the application of the SPM in the road sector in Nagan Raya Regency, determine the SPM for the road sector based on inter-regional connectivity indicators in accordance with the RTRW Nagan Raya and determine the SPM fulfillment in the road sector based on the percentage indicator of road condition levels in Nagan Raya Regency. This research was conducted by collecting data, namely the RTRW Book of Nagan Raya Regency, data on road conditions and LHRT. The application of SPM connectivity in 2015 in the Padang Rubek - Lueng Baro area was 91.29 percent, Babussalam - Lueng Baro was 91.78 percent, and Alue Bilie - Lueng Baro was 90.48 percent. The value of road conditions through the road condition survey using the visual method was categorized as Good (B) and Medium (S), namely 90.78 percent and 9.22 percent. The value of road conditions through a detailed road condition survey was categorized as Good (B) by 96.51 percent, moderate condition (S) by 1.94 percent, and in lightly damaged conditions (RR) by 1.55 percent. The fulfillment of the SPM in the road sector in Nagan Raya Regency through a detailed road condition survey was an average of 164.10 percent, while through a survey of road conditions using the visual method was 166.67 percent.

©2020 Magister Teknik Sipil Unsyiah. All rights reserved

1. PENDAHULUAN

Pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Nagan Raya sangat tergantung pada beberapa sektor yaitu sektor pertanian, kehutanan dan perikanan serta sektor pertambangan dan penggalian. Dengan luas wilayah sebesar 3.544,90 km² dan melayani 10 (sepuluh) kecamatan Kabupaten Nagan Raya menjadi kabupaten strategis dalam pengembangan sektor perkebunan terutama komoditas kelapa sawit. Akses pergerakan barang dan jasa terutama hasil perkebunan dan pertanian perlu didukung oleh sarana dan prasarana transportasi yang baik, berkualitas dan sesuai dengan SPM.

Penerapan SPM jalan di Kabupaten Nagan Raya merupakan kewajiban pemerintah pusat, provinsi dan kabupaten sesuai dengan tugas, fungsi dan kewenangan masing-masing. Berdasarkan kewenangan (Anonim, 2014.a) pemerintahan daerah telah menetapkan bahwa penyediaan perlengkapan jalan di jalan nasional menjadi tanggung jawab pemerintah pusat, penyediaan perlengkapan jalan di jalan provinsi

merupakan tanggung jawab provinsi dan penyediaan perlengkapan jalan di jalan kabupaten/kota dibebankan pada kabupaten/kota.

Anonim (2015) telah menetapkan rencana Pusat Kegiatan Lokal (PKL), rencana Pusat Kegiatan Kawasan (PKK) dan rencana Pusat Pelayanan Lingkungan (PPL) serta klasifikasi sistem jaringan jalan. Pusat-pusat kegiatan tersebut menjadi acuan dalam penilai SPM bidang jalan untuk menilai SPM yang menghubungkan pusat kegiatan (SPM konektivitas) dan SPM kondisi jalan. Melihat pentingnya penyediaan jalan yang sesuai dengan standar pelayanan minimal (SPM) jalan di Kabupaten Nagan Raya maka sudah seharusnya dilakukan kajian tentang pemenuhan SPM yang mengacu pada Anonim (2014).

2. KAJIAN PUSTAKA

2.1 Standar Pelayanan Minimal (SPM)

Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang merupakan peraturan tentang jenis dan mutu pelayanan dasar yang merupakan urusan wajib daerah yang berhak diperoleh setiap warga secara minimal. Adapun jenis pelayanan publik di bidang pekerjaan umum dan penataan ruang yang mendasar dan mutlak untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam kehidupan sosial, ekonomi dan pemerintahan. Indikator SPM adalah tolok ukur prestasi kuantitatif dan kualitatif yang digunakan untuk menggambarkan besaran sasaran yang hendak dipenuhi dalam pencapaian SPM berupa masukan, proses keluaran, hasil dan/atau manfaat pelayanan dasar (Anonim, 2014).

Kewenangan pemerintah provinsi (gubernur) dan perangkat daerah bertindak sebagai penyelenggara pemerintahan daerah. Pemerintah di kabupaten dan kota serta perangkat daerah menjadi unsur penyelenggara pada pemerintahan daerah, sedangkan menteri berwenang dalam melaksanakan urusan pemerintahan di pusat terkait di bidang pekerjaan umum dan penataan ruang.

2.2 Indikator Penilaian SPM Jalan

Tujuan utama penyediaan jalan adalah untuk dapat memenuhi kebutuhan masyarakat terutama untuk memenuhi kebutuhan jaringan jalan yang sudah tersedia (eksisting) sesuai dengan kewenangan penyelenggaraan jalan berdasarkan status jalan (provinsi/kabupaten/kota). Adapun sasaran penyediaan jalan yang ingi dicapai untuk melayani kebutuhan masyarakat adalah:

a) Meningkatkan kualitas layanan jalan provinsi/kabupaten/kota

Upaya pemerintah untuk penyediaan jalan bagi kebutuhan masyarakat dilakukan melalui pemenuhan indikator "persentase tingkat kondisi jalan kabupaten/kota baik dan sedang" (Anonim, 2014). Adapun cara pengukuran tingkat kondisi jalan untuk memperoleh nilai *IRI* dapat dilakukan menggunakan:

1. Alat (*Naasra/Romdas/Roughometer*)

Pemerintah provinsi, kabupaten maupun kota memiliki alat pengukur (*Naasra/ Romdas/Roughometer*) untuk dapat menentukan nilai *IRI*.

2. Metode visual dengan cara menaksir nilai *Road Condition Index (RCI)* yang kemudian dikonversikan ke nilai *International Roughness Index (IRI)* yang dilakukan pada kondisi tertentu. Berdasarkan tingkat *IRI*, pembagian kondisi jalan dapat dilihat pada Tabel 1.

Persentase target capaian standar pelayanan minimal 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. Hal tersebut berarti pada tahun 2019, kondisi jalan provinsi/kabupaten/kota berada pada kondisi baik dan sedang adalah 60% dari jumlah panjang jalan provinsi/kabupaten/kota. Perhitungan SPM terkait Kondisi Jalan adalah sebagai berikut:

$$SPM \text{ kj} = \frac{\sum^{\text{Akhir tahun pencapaian SPM}} \text{Panjang jalan memenuhi kondisi jalan baik dan sedang}}{\sum^{\text{Eksisting}} \text{Panjang jalan provinsi/kab/kota}} \quad (1)$$

Keterangan:

$$\sum^{Akhir\ tahun\ pencapaian\ SPM} = \text{Panjang jalan memenuhi kondisi jalan baik dan sedang}$$

$$\sum^{Eksisting} = \text{Panjang jalan memenuhi kondisi jalan provinsi/kab/kota}$$

Tabel 1. Penentuan Kondisi Jalan Berdasarkan Tingkat IRI

Jenis Jalan	IRI	Kategori
Jalan aspal	$IRI \leq 4$	Baik
	$IRI > 4 \text{ dan } IRI \leq 8$	Sedang
	$IRI > 8 \text{ dan } \leq IRI 12$	Rusak ringan
	$IRI > 12$	Rusak berat
Jalan penmac	$IRI \leq 8$	Baik
	$IRI > 8 \text{ dan } IRI \leq 10$	Sedang
	$IRI > 10 \text{ dan } IRI \leq 12$	Rusak ringan
	$IRI > 12$	Rusak berat
Jalan tanah/kerikil	$IRI \leq 10$	Baik
	$IRI > 10 \text{ dan } IRI \leq 12$	Sedang
	$IRI > 12 \text{ dan } IRI \leq 16$	Rusak ringan
	$IRI > 16$	Rusak berat

Sumber : Anonim (2014)

b) Tersedianya konektivitas wilayah provinsi, kabupaten dan kota.

Konektivitas wilayah yang dimaksud terkait sasaran penyediaan jalan guna melayani kebutuhan masyarakat pada Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang ini yaitu tersedianya jaringan jalan yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi di wilayah provinsi, kabupaten maupun kota. Indikator yang dinilai adalah persentase terhubungnya pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi (konektivitas) di kabupaten dan kota. Adapun cara mengukur pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi sesuai yang tercantum pada RTRW kabupaten/kota yang telah terhubung oleh jaringan jalan (Anonim, 2014).

Persentase target capaian standar pelayanan minimal penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat melalui penyediaan konektivitas wilayah provinsi/kabupaten/kota adalah 100% pada tahun 2019. Hal tersebut berarti pada tahun 2019, konektivitas wilayah provinsi/kabupaten/kota adalah 100% dari jumlah panjang jalan provinsi/kabupaten/kota. Cara perhitungan SPM konektivitas wilayah (SPM_{kw}) dapat dilihat pada rumus berikut.

$$SPM_{kw} = \frac{\sum^{Akhir\ tahun\ pencapaian\ SPM} \text{Panjang jalan penghubung pusat kegiatan dan produksi}}{\sum^{Eksisting} \text{Panjang jalan penghubung pusat-pusat kegiatan dan produksi}} \quad (2)$$

Keterangan:

$$\sum^{Akhir\ tahun\ pencapaian\ SPM} = \text{Panjang jalan penghubung pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi.}$$

$$\sum^{Eksisting} = \text{Panjang jalan penghubung pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi tahun dasar.}$$

2.3 Penilaian Terhadap Kondisi Jalan

Indeks Kondisi Jalan (*Road Condition Index = RCI*) adalah skala tingkat kenyamanan atau kinerja jalan yang dapat diperoleh dari pengukuran dengan alat *roughometer* maupun secara visual. Jika penelitian dilakukan dengan menggunakan alat *roughometer* maka diperoleh *International Roughness Index (IRI)*, maka untuk Indonesia dipergunakan korelasi antara indeks kondisi jalan (*Road Condition Index = RCI*) dan *IRI* (Gambar 2.1). Korelasi *RCI* dan *IRI* untuk Indonesia terdapat pada Persamaan 3 dan penyajian nilai *RCI* bervariasi dari 2-10 sesuai kondisi permukaan secara visual (Sukirman, 1999).

$$IRI = \frac{\ln\left(\frac{RCI}{10}\right)}{-0,094} \quad (3)$$

Keterangan:

RCI : Road Condition Index

IRI : International Roughness Index

Hubungan antara nilai *RCI* dan jenis permukaan jalan dinilai berdasarkan Anonim (2011). Adapun penentuan nilai kondisi jalan dari hubungan *RCI*, *IRI*, dan LHRT terdapat pada tabel berikut.

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

<i>RCI</i>		<i>IRI</i>		Lalu Lintas Harian Rata-rata Tahunan (LHRT)								
				0-100	100-300	300-500	500-1.000	1.000-2.000	2.000-3.000	3.000-12.000	>12.000	
7.26	$\leq RCI < 10.00$	0	$\leq IRI < 3.5$	B	B	B	B	B	B	B	B	B
6.93	$\leq RCI < 7.20$	3.5	$\leq IRI < 4$	B	B	B	B	B	B	B	S	S
5.74	$\leq RCI < 6.87$	4	$\leq IRI < 6$	B	B	B	B	B	B	S	S	S
4.76	$\leq RCI < 5.69$	6	$\leq IRI < 8$	B	B	B	B	S	S	S	RR	RR
3.94	$\leq RCI < 4.71$	8	$\leq IRI < 10$	B	B	S	S	S	S	RR	RR	RR
3.27	$\leq RCI < 3.91$	10	$\leq IRI < 12$	S	S	S	S	RR	RR	RR	RR	RR
2.24	$\leq RCI < 3.24$	12	$\leq IRI < 16$	S	RR	RR	RR	RR	RR	RR	RR	RR
1.54	$\leq RCI < 2.22$	16	$\leq IRI < 20$	RR	RR	RR	RR	RR	RR	RR	RR	RR
0.95	$\leq RCI < 1.53$	20	$\leq IRI < 25$	RR	RR	RR	RR	RR	RR	RR	RR	RR
	$RCI < 0.94$		$IRI \geq 25$	RR	RR	RR	RR	RR	RR	RR	RR	RR

Sumber : Anonim (2011)

2.4 Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Nagan Raya 2015 - 2035

Peran rencana penataan ruang salah satunya untuk menciptakan keseimbangan pembangunan antar wilayah (kecamatan) dan mengantisipasi pertumbuhan pembangunan yang terkonsentrasi pada pusat kota (ibukota kabupaten) atau pada kawasan tertentu saja. Akibatnya penciptaan sistem pusat-pusat kota yang berjenjang akan mudah terwujud sehingga terbangun suatu sistem perkotaan yang efektif dan efisien. Pengendalian dilakukan dengan mendorong pertumbuhan pada beberapa kawasan dan mengendalikan bahkan membatasi pertumbuhan pada kawasan lainnya sesuai potensi yang dimiliki.

Struktur ruang di Kabupaten Nagan Raya yang dibentuk berdasarkan sistem perkotaan dan pusat pelayanan dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

1. Rencana Pusat Kegiatan Lokal (PKL) terletak PKL Lueng Baro ibukota Kecamatan Suka Makmue;
2. Rencana Pusat Kegiatan Kawasan (PKK), meliputi:
 - a. PPK Alue Bilie ibukota Kecamatan Darul Makmur;
 - b. PPK Padang Rubek ibukota Kecamatan Kuala Pesisir; dan
 - c. PPK Babussalam ibukota Kecamatan Beutong.
3. Rencana Pusat Pelayanan Lingkungan (PPL) , meliputi:
 - a. PPL Ujong Fatimah ibukota Kecamatan Kuala;
 - b. PPL Alue Bata ibukota Kecamatan Tadu Raya;
 - c. PPL Jeuram ibukota Kecamatan Seunagan;
 - d. PPL Keude Linteung ibukota Kecamatan Seunagan Timur;
 - e. PPL Kabu ibukota Kecamatan Tripa Makmur; dan
 - f. PPL Kuta Teungoh ibukota Kecamatan Beutong Ateuh Banggalang.

3 METODE PENELITIAN

3.1 Lokasi Penelitian

Adapun rincian lokasi penelitian yang bertujuan untuk melakukan penilaian pemenuhan dan penetapan SPM konektivitas dan penelitian kondisi jalan adalah sebagai berikut:

1. Kecamatan Suka Makmue (PKL) – Kecamatan Kuala Pesisir (PKK).
Ruas jalan yang dilalui adalah Batas Aceh Barat – Kuala Tuha, Kuala Tuha – Simpang Peut, Simpang Peut – Jeuram (Sp. Peut – Lueng Baro), Jalan Poros Suka Makmue (Sp. Lueng Baro - Suka Makmue).
2. Kecamatan Suka Makmue (PKL) – Kecamatan Darul Makmur (PKK).
Ruas jalan yang dilalui adalah Simpang Peut – Batas Aceh Barat Daya (Suka Makmue – Alue Bilie), Jalan Poros Suka Makmue (Suka Makmue – Simpang Suka Makmue).
3. Kecamatan Suka Makmue (PKL) – Kecamatan Beutong (PKK)
Ruas jalan yang dilalui adalah Batas Aceh Tengah – Lhok Semot – Jeuram (Babussalam – Lhok Seumo), Lhok Seumot – Jeuram, Jeuram – Simpang Peut (Jeuram – Lueng Baro), Jalan Poros Suka Makmue (Sp. Lueng Baro – Suka Makmue).

3.2 Metode Pengumpulan Data

Data sekunder yang diperlukan pada penelitian ini diperoleh dari buku dan jurnal seperti yang tercantum dalam telaah pustaka. Buku RTRW Kabupaten Nagan Raya diperoleh dari Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Kabupaten Nagan Raya. Data terkait kondisi jalan (panjang jalan, tipe jalan, lebar jalur lalu lintas) diperoleh dari Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Nagan Raya dan dari instansi terkait.

Proses pengumpulan data primer dalam penelitian ini dilakukan dengan cara sebagai berikut :

- a. Survei kondisi jalan dengan metode visual.
Survei kondisi jalan dengan metode visual dilakukan dengan pengukuran kondisi jalan secara langsung yang mengacu pada Anonim (2014). Proses pengukuran dan penilaian kondisi jalan dilakukan oleh surveyor sebanyak 3 (tiga) orang untuk menghindari terjadinya penilaian yang tidak subyektif sehingga dapat diambil nilai rata-rata pengukuran. Disamping itu, survei kondisi rinci jalan juga dilakukan secara bersamaan dengan survei kondisi jalan yang dilakukan oleh 1 (satu) orang surveyor untuk mengukur luasan dari setiap jenis kerusakan pada perkerasan lentur dari PKL ke PKK.
- b. Survei kondisi rinci jalan.
Standar yang digunakan dan dikembangkan dalam teknik survei kondisi rinci jalan beraspal mengacu pada Anonim (2007). Pada tahap ini surveyor melakukan pengukuran luasan dan seluruh jenis kerusakan pada permukaan perkerasan lentur dilakukan pada setiap kerusakan per kilometer jalan.

3.3 Metode Pengolahan Data

Pengukuran konektivitas dilakukan berdasarkan peraturan yang berlaku, melalui langkah-langkah berikut:

- 1) Melakukan identifikasi pada pusat-pusat kegiatan dan pusat-pusat produksi di wilayah provinsi, kabupaten dan kota.
- 2) Melakukan perhitungan terhadap panjang jalan yang telah menghubungkan pusat-pusat kegiatan dan pusat-pusat produksi.
- 3) Melakukan perhitungan terhadap panjang jalan baru/peningkatan jalan yang diperlukan untuk menghubungkan pusat-pusat kegiatan dan pusat-pusat produksi.
- 4) Menghitung tingkat capaian target SPM melalui persentase antara realisasi dan target keseluruhan menggunakan Persamaan (2).

Analisis nilai kondisi jalan dikategorikan baik (B), sedang (S), rusak ringan (RR), rusak berat (RB). Survei kondisi jalan dengan metode visual, menghasilkan nilai rata-rata RCI per kerusakan jalan sesuai

dengan pengamatan. Selanjutnya nilai RCI tersebut dikonversikan ke nilai IRI dengan menggunakan hubungan antara nilai RCI dan nilai IRI dengan menggunakan Persamaan (3). Nilai RCI dan nilai IRI yang dihasilkan bersama data LHRT dengan menggunakan Tabel 2 untuk dianalisis kondisi jalan.

Analisis perbandingan survei kondisi rinci jalan dengan survei kondisi jalan berdasarkan metode visual dilakukan dengan membandingkan kedua nilai tersebut terhadap kondisi kerusakan jalan sesuai pengamatan. Nilai kondisi jalan yang menyimpang (nilai kondisi jalan tidak sama) akan dikelompokkan dan dijumlahkan panjang serta dihitung persentase panjang pengamatan untuk setiap ruas jalan yang diamati. Nilai SPM Kondisi jalan dihitung dari hasil nilai kondisi jalan yang dihasilkan melalui survei rinci jalan. Hasil tersebut akan dibandingkan dengan hasil SPM kondisi jalan melalui survei kondisi jalan yang dilakukan dengan metode visual untuk diketahui berapa besar terjadinya penyimpangan.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Pemenuhan SPM Konektivitas

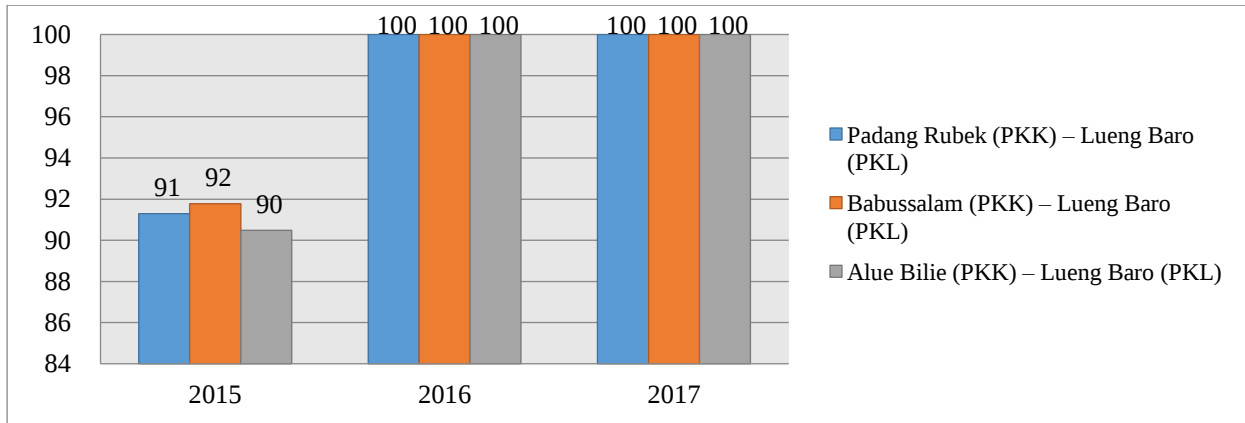
Pemenuhan konektivitas semua ruas jalan yang dapat menghubungkan pusat kegiatan kawasan (PKK) dan pusat kegiatan lokal (PKL) di Kabupaten Nagan Raya terhubung dengan baik. Namun demikian pada ruas jalan Jalan Poros Suka Makmue masih belum terkoneksi dengan sempurna. Peningkatan ruas jalan Jalan Poros Suka Makmue baru dilaksanakan tahun 2016, dengan demikian konektivitas antara PKK dan PKL menjadi lebih baik. Penerapan SPM konektivitas dihitung berdasarkan data panjang jalan pada Tabel 4.7 dengan menggunakan persamaan 2. Hasil perhitungan penerapan konektivitas jalan sampai tahun 2017 tertera pada Tabel 3.

Tabel 3. SPM Konektivitas Pusat Kegiatan Kawasan (PKK) – Pusat Kegiatan Lokal (PKL)

No.	Ruas Jalan	Realisasi SPM Konektivitas Tahun 2015 (%)	Realisasi SPM Konektivitas Tahun 2016 (%)	Realisasi SPM Konektivitas Tahun 2017 (%)
1.	Padang Rubek (PKK) – Lueng Baro (PKL)	91,29	100,00	100,00
2.	Babussalam (PKK) – Lueng Baro (PKL)	91,78	100,00	100,00
3.	Alue Bilie (PKK) – Lueng Baro (PKL)	90,48	100,00	100,00

Dari hasil perhitungan SPM konektivitas di atas menunjukkan bahwa realisasi SPM konektivitas tahun 2015 antara 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 dengan rata-rata persentase sebesar 91,18 persen. Sedangkan realisasi SPM konektivitas tahun 2016 sampai dengan tahun 2017 sudah mencapai 100 persen. Kondisi SPM konektivitas tahun 2015 sampai dengan tahun 2017 dapat dilihat pada Gambar 1.

Sesuai dengan Anonim (2014) yang menjelaskan bahwa persentase terhubungnya pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi (konektivitas) di wilayah kabupaten/kota adalah 100 persen. Hal ini menunjukkan bahwa target konektivitas antar pusat-pusat kegiatan (PPK) dengan pusat-pusat produksi/lokal (PPL) di Kabupaten Nagan Raya pada tahun 2019 sudah sesuai dengan target yang ditetapkan dalam Anonim (2014) yaitu sebesar 100 persen.



Gambar 1. Grafik Realisasi Pemenuhan SPM Konektifitas PKK-PKL di Kabupaten Nagan Raya

4.2 Penilaian Kondisi Jalan dengan Metode Visual

Pada ruas jalan Simpang Peut – Jeuram (Sp. Peut - Lueng Baro), Simpang Peut – Batas Aceh Barat Daya (Suka Makmue - Alue Bilie) dan Jalan Poros Suka Makmue (Suka Makmue - Simpang Suka Makmue) nilai kondisi jalan terdapat pada kategori Baik (B) dan kategori Sedang (S). Nilai kondisi jalan secara visual terdapat pada Tabel 4.

Tabel 4. Nilai Kondisi Jalan melalui Survei Kondisi Jalan dengan Metode Visual

No	Ruas Jalan	Panjang Ruas Jalan (km)	Panjang Ruas Jalan Penelitian (km)	Panjang Kondisi (m)			
				Baik (B)	Sedang (S)	Rusak Ringan (RR)	Rusak Berat (RB)
I Padang Rubek (PKL) - Lueng Baro (PKK)							
a.	Batas Aceh Barat – Kuala Tuha	8,10	8,10	8.100	-	-	-
b.	Kuala Tuha – Simpang Peut	9,19	9,19	9.190	-	-	-
c.	Simpang Peut – Jeuram (Sp. Peut - Lueng Baro)	13,45	6,93	5.430	1.500	-	-
d.	Jalan Poros Suka Makmue (Sp. Lueng Baro - Suka Makmue)	6,40	2,31	2.310	-	-	-
II Babussalam (PKL) - Lueng Baro (PKK)							
a.	Batas Aceh Tengah – Lhok Semot – Jeuram (Babussalam - Lhok Seumo)	88,11	4,10	4.100	-	-	-
b.	Lhok Seumot – Jeuram	15,18	15,18	15.180	-	-	-
c.	Jeuram - Simpang Peut (Jeuram - Lueng Baro)	13,45	6,52	6.520	-	-	-
d.	Jalan Poros Suka Makmue (Sp. Lueng Baro - Suka Makmue)	6,40	2,31	2.310	-	-	-
III Alue Bilie PKL) - Lueng Baro (PKK)							
a.	Simpang Peut – Batas Aceh Barat Daya (Suka Makmue - Alue Bilie)	61,07	38,86	31.860	7.000	-	-
b.	Jalan Poros Suka Makmue (Suka Makmue – Sp. Suka Makmue)	6,40	4,09	3.590	500	-	-

4.3 Survei Kondisi Rinci Jalan

Berdasarkan hasil persentase kerusakan jalan yang dikonversikan, maka diperoleh nilai kondisi jalan sebagaimana terdapat pada Tabel 5.

Tabel 5. Nilai Kondisi Jalan berdasarkan Hasil Survei Kondisi Rinci Jalan di Kabupaten Nagan Raya

No	Ruas Jalan	Panjang	Panjang	Panjang Kondisi (m)			
		Ruas Jalan (km)	Ruas Jalan Penelitian (km)	Baik (B)	Sedang (S)	Rusak Ringan (RR)	Rusak Berat (RB)
I Padang Rubek (PKL) - Lueng Baro (PKK)							
a.	Batas Aceh Barat – Kuala Tuha	8,10	8,10	8.100	-	-	-
b.	Kuala Tuha – Simpang Peut	9,19	9,19	9.190	-	-	-
c.	Simpang Peut – Jeuram (Sp. Peut - Lueng Baro)	13,45	6,93	6.930	-	-	-
d.	Jalan Poros Suka Makmue (Sp. Lueng Baro - Suka Makmue)	6,40	2,31	2.310	-	-	-
II Babussalam (PKL) - Lueng Baro (PKK)							
a.	Batas Aceh Tengah – Lhok Semot – Jeuram (Babussalam - Lhok Seumot)	88,11	4,10	4.100	-	-	-
b.	Lhok Seumot – Jeuram	15,18	15,18	15.180	-	-	-
c.	Jeuram - Simpang Peut (Jeuram - Lueng Baro)	13,45	6,52	6.520	-	-	-
d.	Jalan Poros Suka Makmue (Sp. Lueng Baro - Suka Makmue)	6,40	2,31	2.310	-	-	-
III Alue Bilie (PKL) - Lueng Baro (PKK)							
a.	Simpang Peut – Batas Aceh Barat Daya (Suka Makmue - Alue Bilie)	61,07	38,86	34.360	2.500	2.000	-
b.	Jalan Poros Suka Makmue (Suka Makmue - Simpang Suka Makmue)	6,40	4,09	4.090	-	-	-

4.4 Pemenuhan SPM Kondisi Jalan

Pemenuhan SPM kondisi jalan yang menghubungkan Pusat Kegiatan Kawasan dengan Pusat Kegiatan Lokal adalah sebagai berikut.

1. Padang Rubek (PKL) - Lueng Baro (PKK) = 166,67 persen
2. Babussalam (PKL) - Lueng Baro (PKK) = 166,67 persen
3. Alue Bilie (PKL) - Lueng Baro (PKK) = 158,91 persen

Perbandingan SPM kondisi jalan melalui survei kondisi jalan dengan metode visual dan survei kondisi rinci jalan dapat dilihat pada Tabel 6.

Tabel 6. Perbandingan SPM Kondisi Jalan antara Survei Kondisi Jalan dengan Metode Visual dengan Survei Kondisi Rinci Jalan di Kabupaten Nagan Raya

No.	Uraian	Nilai SPM Kondisi Jalan (%)
1.	Survei Kondisi Jalan dengan Metode Visual	166,67
2.	Survei Kondisi Rinci Jalan	164,10
	Deviasi Persentase Panjang (%)	2,59

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan terhadap kajian standar pelayanan minimal (SPM) bidang jalan di Kabupaten Nagan Raya, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Penerapan SPM konektivitas pusat kegiatan kawasan (PKK) – pusat kegiatan lokal (PKL) di Kabupaten Nagan Raya tahun 2015 adalah sebagai berikut:
 - a. Padang Rubek (PKK) – Lueng Baro (PKL) sebesar 91,29 persen
 - b. Babussalam (PKK) – Lueng Baro (PKL) sebesar 91,78 persen, dan
 - c. Alue Bilie (PKK) – Lueng Baro (PKL) sebesar 90,48 persen.Pada tahun 2016 dan 2017 penerapan SPM konektivitas sudah mencapai 100 persen.
2. Nilai kondisi jalan melalui survei kondisi jalan dengan metode visual dikategorikan pada Baik (B) dan Sedang (S) yaitu sebesar 90,78 persen dan 9,22 persen sedangkan kondisi Rusak Ringan (RR) dan Rusak Berat (RB) sebesar 0,00 persen. Nilai kondisi jalan melalui survei kondisi rinci jalan dikategorikan pada kondisi Baik (B) sebesar 96,51 persen, kondisi Sedang (S) sebesar 1,94 persen, kondisi Rusak Ringan (RR) sebesar 1,55 persen dan Rusak Berat (RB) sebesar 0,00 persen.
3. 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.
4. Hasil perbandingan antara kedua survei tersebut dapat diketahui bahwa pencapaian SPM kondisi jalan melalui survei kondisi rinci jalan mengalami penurunan sebesar 2,59 persen dari SPM kondisi jalan melalui survei kondisi jalan dengan metode visual. Namun demikian pencapaian SPM kondisi jalan melalui survei kondisi jalan dengan metode visual dan survei kondisi rinci jalan telah melebihi dari target yang ditetapkan Anonim (2014) yaitu sebesar 66,67 dan 64,10 persen.

5.2 Saran

Perlu adanya peningkatan kondisi jalan di kabupaten, mengingat dukungan jalan kabupaten sangat besar dalam pengembangan kawasan di Nagan Raya. Pemerintah kabupaten Nagan Raya sebaiknya merencanakan jalur alternatif untuk menghubungkan antara kawasan-kawasan strategis yang ditetapkan dalam RTRW Nagan Raya, sehingga tidak hanya membebani jalan-jalan nasional yang memiliki mobilitas tinggi.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. 2011. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 Tahun 2011 Tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan*. Kementrian Pekerjaan Umum, Jakarta.
- Anonim. 2014. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 01/PRT/M/2014 Tahun 2014 Tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang*. Kementrian Pekerjaan Umum, Jakarta.
- Anonim. 2015. *Qanun Kabupaten Nagan Raya Nomor 11 Tahun 2015, Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Nagan Raya Tahun 2015-2035*. Sekretariat Daerah Kabupaten Nagan Raya, Suka Makmue.
- Sukirman, S. 1999. *Dasar-Dasar Perencanaan Geometrik Jalan*. Badan Penerbit Nova, Bandung.