

BAB 1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kabupaten Merangin terletak di wilayah barat Provinsi Jambi. Secara geografis Kabupaten Merangin berbatasan dengan Kabupaten Bungo di sebelah utara, Kabupaten Sarolangun di sebelah timur, Kabupaten Lebong di sebelah selatan dan Kabupaten Kerinci disebelah barat. Kabupaten Merangin dengan luas 7.679 km² atau sekitar 15,31 persen dari wilayah Provinsi Jambi, Kabupaten Merangin menjadi kabupaten terluas di Provinsi Jambi (Badan Pusat Statistik Kabupaten Merangin, 2021).

Kabupaten Kerinci terletak pada posisi 01°40' dan 02°26' Lintang Selatan, serta 101°08' sampai dengan 101°50' Bujur Timur. Wilayah Provinsi Jambi sepenuhnya berada di selatan garis khatulistiwa. Luas wilayah Kabupaten Kerinci adalah 344.890 Ha atau 3.448,90 km². Lebih dari setengah luas wilayah tersebut merupakan wilayah TNKS dan sisanya digunakan untuk kawasan budidaya dan pemukiman penduduk (Badan Pusat Statistik Kabupaten Kerinci, 2021).

Berdasarkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 248/KPTS/M/2015, ruas jalan yang menghubungkan Kabupaten Merangin-Kabupaten Kerinci menjadi jalan nasional yang sebelumnya dengan status jalan Provinsi. Penyerahan status jalan pada ruas ini mengakibatkan perubahan nilai kriteria standar yang harus dipenuhi jalan tersebut. Kondisi sebelumnya yang terdapat keterbatasan bangunan pelengkap, perlengkapan jalan serta permasalahan teknis lainnya, seperti minimnya drainase jalan, kurangnya rambu lalu lintas, terbatasnya marka jalan, tidak tersedianya clear zone, dan air yang menggenang pada badan jalan. Keterbatasan kondisi tersebut, diyakini berpotensi menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Sehingga

Pemerintah melalui BPJN Provinsi Jambi melakukan usaha peningkatan dengan menyusun dokumen Detail Engineering Design (DED), terutama pada lokasi yang rawan longsor pada ruas tersebut.



Gambar 1.1 Longsor di Desa Birun Ruas Sei. Manau – Bts. Kerinci
Sumber : (Fahrurozi, 2019)



Gambar 1.2 Kondisi Jalan di Ruas Sei. Manau – Bts. Kerinci
Sumber : Satker PJN2 Prov. Jambi, PPK 2.4 Ruas Sei. Manau – Bts. Kerinci, 2020

Pada Gambar 1.1 merupakan salah satu contoh longsor yang terjadi di Desa Birun Kecamatan Pangkalan Jambu Kabupten Merangin. Minimnya bahu

jalan, dan posisi jalan yang berbatasan langsung dengan jurang menjadi salah satu permasalahan utama pada ruas ini. Sedangkan pada Gambar 1.2 merupakan kondisi jalan pada ruas sungai manau-batas kerinci-sanggaran agung, tentu didalam penanganan kondisi jalan ini membutuhkan biaya yang cukup besar dan membutuhkan perhatian khusus, dari segi keselamatan jalan.

Pemerintah Republik Indonesia menyusun Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011 – 2035 yang berisikan strategi Indonesia dalam mencapai target keselamatan jalan yaitu (1) manajemen keselamatan jalan; (2) jalan yang berkeselamatan; (3) kendaraan yang berkeselamatan; (4) perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan; dan (5) penanganan korban pasca kecelakaan. Untuk mencapai jalan yang berkeselamatan terdapat dua proses yaitu (1) proses reaktif, berupa investigasi lokasi rawan kecelakaan (blackspot); dan (2) proses proaktif, berupa kegiatan audit keselamatan jalan.

Audit Keselamatan Jalan adalah suatu bentuk pengujian formal suatu ruas jalan yang ada atau sebuah proyek jalan/lalulintas dimana sebuah tim yang independen dan berkualifikasi memberikan laporan mengenai potensi tabrakan pada proyek tersebut (Austroads, 2009 dalam Departemen Pekerjaan Umum, 2010). Berdasarkan Modul 10 Audit keselamatan Jalan, 2016 Tujuan utama audit keselamatan jalan adalah untuk mengidentifikasi potensi permasalahan keselamatan bagi pengguna jalan dan yang memiliki beberapa pengaruh lainnya dari proyek jalan dan memastikan bahwa semua perencanaan/desain jalan baru dapat beroperasi semaksimal mungkin secara aman dan selamat.

Salah satu tahapan didalam audit keselamatan jalan adalah audit keselamatan jalan tahap detail Desain (DED). Pada tahap ini sering kali tidak mengakomodasi kepentingan pengguna jalan dan standar desain dikarenakan keterbatasan lahan dan biaya yang berpotensi besar dapat mengakibatkan kecelakaan. maka perlu dilakukan audit keselamatan jalan

pada tahap detail desain (DED) yang dapat mengusulkan perbaikan untuk mengurangi resiko kecelakaan yang akan terjadi.

Dasar hukum tentang kewajiban audit keselamatan jalan meliputi: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2021 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan terdiri dari audit keselamatan jalan. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 15/PRT/M/2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yaitu penyiapan program audit keselamatan jalan. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 20/PRT/M/2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yaitu balai besar pelaksanaan jalan nasional menyelenggarakan fungsi pelaksanaan audit keselamatan jalan

Berdasarkan uraian tersebut penulis tertarik untuk melakukan audit keselamatan jalan pada tahap DED dengan studi kasus Segmen Rawan Longsor pada Jalan Nasional Provinsi Jambi, Ruas N.035 Sei. Manau – Bts. Kerinci & Ruas N.036 Bts. Kerinci – Sanggaran Agung, dengan jumlah DED 6 (enam) titik longsor, sebagai berikut:

- Ruas N.035 Sei. Manau – Bts. Kerinci, 57+750 R
- Ruas N.035 Sei. Manau – Bts. Kerinci, 64+065 L
- Ruas N.035 Sei. Manau – Bts. Kerinci, 69+800 L
- Ruas N.036 Sei. Bts. Kerinci – Sanggaran Agung, 10+100 L
- Ruas N.036 Sei. Bts. Kerinci – Sanggaran Agung, 13+615 L
- Ruas N.036 Sei. Bts. Kerinci – Sanggaran Agung, 22+350 L

1.2 Tujuan dan Manfaat

Penelitian ini bertujuan untuk :

- Melakukan audit keselamatan jalan tahap detail desain terhadap dokumen DED Perencanaan Segmen Rawan Longsor pada Jalan Nasional Provinsi Jambi, Ruas N.035 Sei. Manau – Bts. Kerinci & Ruas N.036 Bts. Kerinci – Sanggaran Agung, terdapat 6 (enam) lokasi longsor yaitu DED 1 : STA 57+750 R, DED 2 : STA 65+065 L, DED

3 : STA 69+800 L, DED 4 : STA 10+100 L, DED 5 : STA 13+615 L,
DED 6 : STA 22+350 L.

- Memberikan rekomendasi perbaikan terhadap dokumen DED agar memenuhi aspek jalan yang berkeselamatan.

Manfaat penelitian ini bertujuan untuk :

- Pihak satker perencanaan dan pengawasan jalan nasional provinsi Jambi sebagai referensi dan pertimbangan didalam pelaksanaan Perencanaan Segmen Rawan Longsor pada Jalan Nasional Provinsi Jambi, Ruas N.035 Sei. Manau – Bts. Kerinci & Ruas N.036 Bts. Kerinci – Sanggaran Agung yang berkeselamatan sesuai dengan amanat UU No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dan RUNK 2011 – 2035.
- Sebagai pedoman dan masukan untuk konsultan perencana dan kontraktor pelaksana didalam mendesain dan melaksanakan konstruksi jalan.

1.3 Batasan Penelitian

Batasan masalah didalam penelitian sebagai berikut:

- Penelitian dilakukan terhadap dokumen DED Perencanaan Segmen Rawan Longsor pada Jalan Nasional Provinsi Jambi, Ruas N.035 Sei. Manau – Bts. Kerinci & Ruas N.036 Bts. Kerinci – Sanggaran Agung.
- Penelitian ini mengacu kepada :
 - Undang-undang No. 38 tahun 2004 tentang Jalan
 - Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
 - Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan
 - Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas

- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 tahun 2014 tentang Marka Jalan
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan
- Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035
- Pedoman Audit keselamatan jalan tahap desain rinci No. Pd 03-2019-B
- Panduan Teknis 1 Rekayasa Keselamatan Jalan
- Panduan Teknis 2 Manajemen Hazard Sisi Jalan
- Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota No. 038/TBM/1997
- Panduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan.

1.4 Outline Penelitian

Outline penelitian ini sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang, tujuan dan manfaat serta Batasan penelitian.

BAB II : TINJUAN PUSTAKA

Berisi tentang audit keselamatan jalan, geometrik jalan, jarak pandang, alinemen, rambu lalu lintas, Area Bebas (*clear zones*), marka jalan, Lokasi berbahaya Sisi Jalan dan studi terdahulu.

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Berisi tentang studi literatur, pengumpulan data sekunder, audit keselamatan jalan, analisis daftar periksa tidak sesuai standar, rekomendasi keselamatan jalan dan lokasi penelitian

BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Berisi tentang kondisi eksisting ruas jalan, gambaran umum perencanaan teknis longsor, hasil audit keselamatan jalan, hasil rekapitulasi audit, dan biaya rekomendasi keselamatan jalan.

BAB V : PENUTUP

Berisi tentang kesimpulan dan saran