



Pengaruh Kerusakan Jalan Terhadap Kenyamanan Pengguna Jalan di Jalan Raya

Rizky Ahmad Gumelar¹, Adi Susetyaningsih², Muhammad Badru Zaman³

Jurnal Kontruksi
Institut Teknologi Garut
Jl. Mayor Syamsu No. 1 Jayaraga Garut 44151 Indonesia
Email : jurnal@itg.ac.id

¹1811031@itg.ac.id
²adisusetyaningsih@itg.ac.id
³muhammadbadruzaman@itg.ac.id

Abstrak - Jalan merupakan hal penting dalam pendistribusian barang dalam sektor industri. Jalan yang baik mampu mempercepat proses distribusi dari daerah satu ke daerah yang lain. Sebaliknya apabila kondisi jalan yang buruk tentunya akan memperlambat distribusi di daerah tersebut. Oleh karena itu, kondisi kerusakan jalan dapat mempengaruhi sektor ekonomi di daerah tersebut. Terdapat banyak faktor yang mengakibatkan kondisi jalan rusak, salah satunya volume atau beban kendaraan yang melebihi kapasitas jalan. Dampak dari kerusakan jalan tentunya akan mengganggu kenyamanan dan keamanan para pengguna jalan. Penelitian ini dilakukan dengan metode survey, mengamati langsung kondisi kerusakan jalan dan menyebarkan kuesioner kepada para pengguna jalan. Lalu Pengujian diolah dengan Uji Validitas, Uji Reliabilitas, Nilai Mean dan Standar Deviasi. Berdasarkan hasil temuan bahwa jenis kerusakannya adalah Retak Kulit Buaya, Retak Memanjang, Jalan Berlubang dan Pelapukan (*Bleeding*). Lalu berdasarkan penyebaran kuesioner jika seluruh item pernyataan di nyatakan valid dan reliabel. Lalu berdasarkan nilai mean diperoleh jika faktor kecelakaan merupakan aspek yang paling berpengaruh terhadap keamanan pengguna jalan. Faktor jalan banjir merupakan aspek yang paling berpengaruh terhadap kenyamanan. Lalu faktor keterlambatan merupakan aspek yang berpengaruh terhadap biaya.

Kata Kunci - Kerusakan Jalan; Keamanan; Kenyamanan.

I. PENDAHULUAN

Perkembangan sektor industri pada beberapa tahun ini menunjukkan kemajuan dalam pembangunannya. Perkembangan tersebut tidak terlepas dari program pemerintah dan kepala daerah. Kemajuan perekonomian suatu daerah salah satunya ditunjang oleh sektor industri. Dalam pendistribusian suatu barang sektor industri tentu membutuhkan sebuah transportasi. Jalan merupakan hal penting dalam pendistribusian barang dalam sektor industri. Jalan yang baik mampu mempercepat proses distribusi dari daerah satu ke daerah yang lain. Sebaliknya apabila kondisi jalan yang buruk tentunya akan memperlambat distribusi di daerah tersebut. Oleh karena itu, kondisi kerusakan jalan dapat mempengaruhi sektor ekonomi di daerah tersebut [1].

Dengan pertumbuhan roda perekonomian di kota dan kabupaten Garut mengakibatkan bertambahnya kepadatan lalu lintas. Semakin banyaknya pabrik-pabrik dan perkantoran menjadikan volume kendaraan juga bertambah. Jalan Raya Baru Kadungora merupakan jalan utama yang menghubungkan ke kota Garut, Bandung dan sekitarnya. Kondisi tersebut menyebabkan kepadatan lalu lintas pada pagi sampai malam hari. Pada saat ini banyak kita jumpai bahwa kapasitas kendaraan yang melintas pada sebuah jalan melebihi dari desain jalan yang sudah direncanakan. Hal tersebut dapat mengakibatkan kerusakan jalan [2].

Kerusakan konstruksi jalan yang diakibatkan oleh kendaraan yang melebihi kapasitas atau genangan air di badan jalan dapat berupa pelepasan butiran (*ravelling*) menyebabkan kinerja jalan menjadi menurun dan umur jalan menjadi lebih singkat. Aspal yang telah getas ini menyebabkan ikatan terhadap agregat menjadi lemah dan berkurang, sehingga agregat dapat terlepas dari ikatan aspal dan menjadi mudah berlubang dan berkurang kekuatannya serta keawetannya. Kerusakan jalan menimbulkan ketidaknyamanan bagi pengguna jalan. Karena kenyamanan merupakan suatu kondisi perasaan seseorang yang merasa nyaman berdasarkan persepsi masing-masing individu. Sedangkan nyaman merupakan suatu keadaan telah terpenuhinya kebutuhan dasar manusia yang bersifat individual akibat beberapa faktor kondisi lingkungan. Kenyamanan dan rasa nyaman adalah penilaian komprehensif seseorang terhadap lingkungannya.

Ian Bentley [3] menyatakan bahwa hampir semua jalan dirancang untuk penggunaan gabungan dari kendaraan bermotor dan pejalan kaki. Jalan hendaknya dirancang terperinci sehingga kendaraan bermotor merasakan kenyamanan saat berkendara. Tidak hanya menimbulkan ketidaknyamanan tetapi dapat menimbulkan kerugian materi sampai menyebabkan kecelakaan. Seperti yang tertera pada PERATURAN MENTRI PEKERJAAN UMUM Pasal 1 poin 5 Laik Fungsi Jalan adalah kondisi suatu ruas jalan yang memenuhi persyaratan teknis kelaikan untuk memberikan keselamatan bagi penggunanya, dan persyaratan administratif yang memberikan kepastian hukum bagi penyelenggara jalan dan pengguna jalan, sehingga jalan tersebut dapat dioperasikan untuk umum [4], [5].

Karena Manusia adalah pelaku dalam kehidupan ini, dalam setiap gerak aktivitas sudah pasti manusia lebih mengutamakan keselamatan dan kenyamanan dan semestinya pula prinsip dari keamanan dan kenyamanan itu terdapat pula pada aktivitas berkendara. Berkendara adalah suatu kegiatan yang sangat lumrah di zaman ini karena sebuah tuntutan zaman untuk melakukan kegiatan dalam gerak aktivitas yang cepat [6]. Adapun 2 hal yang perlu kita ketahui hingga akan tercipta suatu kondisi yang nyaman dan selalu merasa aman dalam berkendara yaitu : Faktor internal (Dalam) Faktor internal adalah faktor yang terdapat dalam pribadi pengendara yaitu segala sesuatu yang menunjang hingga terciptanya rasa aman dan nyaman dalam berkendara ialah sikap ketika kita berkendara. Faktor internal ini berhubungan dengan kondisi, kesadaran dan pengalaman berkendara pada manusia. Faktor eksternal (Luar) Faktor eksternal adalah faktor suatu sikap yang timbul karena ada dorongan atau pengaruh dari luar. Adanya pengaruh-pengaruh atau keadaan di lingkungan lalu lintas seperti kendaraan lain, kondisi jalan raya, tatanan lalu lintas serta hambatan hambatan samping sangat berpengaruh pada faktor ini [7].

Apabila kita melalui jalan Raya Baru Kadungora banyak kita temui kerusakan yang terjadi sepanjang jalan tersebut. Hal ini tentu berpengaruh negatif bagi pengguna jalan dan lingkungan sekitar. Setelah mengetahui dampak yang ditimbulkan dari kerusakan jalan tersebut. Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis bagaimana pengaruh kerusakan jalan terhadap kenyamanan pengguna jalan.

II. METODOLOGI PENELITIAN

Dalam Undang–Undang RI Pasal 5 (2004) Tentang Jalan, mendefinisikan Jalan sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat [8]. Kerusakan pada jalan dapat terjadi karena berbagai faktor [9]. Hal ini tidak bisa kita anggap enteng karena kerusakan jalan bisa berdampak negatif. Jika jalan di kawasan itu rusak, ritme kehidupan warga di kawasan lain juga akan terhambat.

1. Retak

Retak terjadi apabila tegangan tarik pada aspal tersebut melebihi dari tegangan tarik maksimal. Ada beberapa tipe retak, seperti di bawah ini.

a. Retak kulit buaya

Retak kulit buaya ialah retak kecil-kecil menyerupai kulit buaya yang memiliki lebar lebih besar atau sama dengan 3mm.

- b. Retak memanjang
Retak memanjang ialah retak yang terjadi pada permukaan perkerasan jalan secara memanjang, retak ini biasanya berbentuk tunggal atau berderet yang sejajar.
 - c. Retak Melintang
Retak melintang ialah retak tunggal yang melintang pada permukaan perkerasan jalan.
2. Kerusakan tekstur perkerasan
Kerusakan tekstur perkerasan [10] adalah kehilangan material pengikat jalan yang terjadi berangsur-angsur dari permukaan ke arah bawah lapisan. Beberapa tipe kerusakan tekstur perkerasan.
- a. Lubang Lekukan permukaan perkerasan akibat hilangnya material pada pondasi atau aus pada lapisan.
 - b. Pelapukan dan butiran lepas Disintegrasi permukaan perkerasan aspal dari permukaan menuju ke bawah atau dari pinggir ke dalam.
 - c. Kegemukan (*bleeding*) Kegemukan pada jalan adalah penggunaan aspal pengikat yang berlebihan dan campuran tidak merata mengakibatkan kegemukan pada sebagian permukaan.

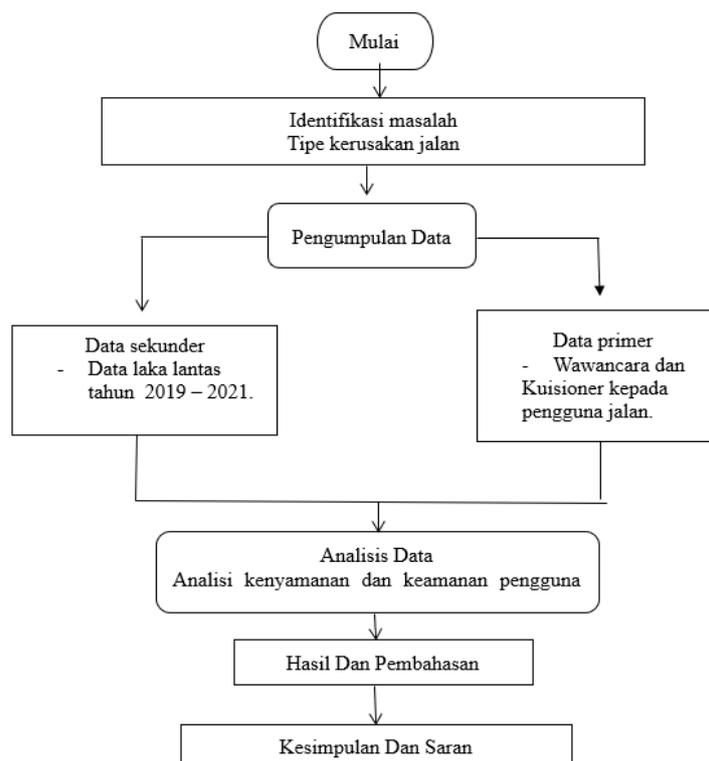
Menurut Malkhamah Data kecelakaan lalu lintas yang lengkap dan akurat sangat diperlukan untuk membantu memahami segala hal yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas, karakteristik kecelakaan yang terjadi, lokasi rawan kecelakaan. Dampak yang terjadi di jalanan akibat kondisi jalanan yang buruk antara lain terjadinya peningkatan angka kecelakaan yang terjadi karena pengendara yang terperosok lubang yang ada di jalan atau karena menghindari kerusakan yang terjadi [11]. Berikut data laka lantas 3 tahun terakhir yang terjadi di jalan kadungora.

Tabel 1: Jumlah Laka Lantas Tahun 2019-2021

No	Tahun	Jumlah Laka	Korban			Kerugian Materil
			MD	LB	LR	
1	2019	85	49	8	79	Rp. 71.650.000,-
2	2020	93	52	5	122	Rp. 279.200.000,-
3	2021	112	60	5	145	Rp. 296.800.000,-

Berdasarkan data laka lantas jika jumlah kecelakaan setiap tahunnya selalu meningkat, hal ini disebabkan oleh beberapa faktor diantaranya jalanan yang rusak. Kenyamanan adalah suatu kondisi perasaan seseorang yang merasa nyaman berdasarkan persepsi masing-masing individu [12]. Sedangkan nyaman merupakan suatu keadaan telah terpenuhinya kebutuhan dasar manusia yang bersifat individual akibat beberapa faktor kondisi lingkungan. Keamanan pengguna jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau Kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.

A. Bagan Alir Penelitian



Gambar 1: Bagan Alir Penelitian

B. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian terletak di Jalan Raya Baru Kadungora secara administrasi terletak di Kecamatan Kadungora, Kabupaten Garut, Provinsi Jawa Barat.

C. Pengumpulan Dan Analisis Data

Data pada penelitian ini merupakan data kualitatif, yang dikumpulkan dan diolah untuk mencari atau mendapatkan berapa besar pengaruh dari dampak kerusakan jalan dengan menggunakan pengolah SPSS versi 23. Data penelitian yang digunakan adalah data primer dan data sekunder, data primer diperoleh dengan cara mengamati langsung kondisi kerusakan jalan dan menyebarkan kuesioner kepada para pengguna. Sedangkan data sekunder diperoleh dari Polsek Kadungora mengenai data laka lantas dari tahun 2019 – 2021. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah Uji Validitas, Uji Reliabilitas, Nilai Mean dan Standar Deviasi [11].

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil

Jalan raya kadungora merupakan salah satu jalan yang menghubungkan antara Kab. Garut dan Kota Bandung. Jalan raya kadungora pun menjadi salah satu akses jalan warga sekitar untuk melakukan aktivitasnya seperti bekerja, sekolah dan lain-lain karena jalan raya kadugora menjadi jalan untuk menuju daerah kota garut. Di sepanjang jalan raya kadungora juga terdapat pusat aktivitas ekonomi seperti pasar tradisional yang terbiasa dilintasi oleh angkutan umum seperti angkot, ojek, dan bus.

Dari survei lapangan didapati kondisi permukaan jalan raya kadungora mengalami kerusakan seperti kerusakan retak buaya, retak memanjang, jalan berlubang, pelapukan dan *bleeding*. Kerusakan yang terjadi di jalan raya kadungora tentu saja akan memberikan ketidaknyamanan dan keamanan bagi para pengendara maupun pengguna jalan.



Gambar 2: Kerusakan Retak Buaya



Gambar 3: Retak Memanjang



Gambar 4: Jalan Berlubang

Reponden dalam penelitian ini merupakan para pengguna jalan yaitu sepeda motor dan angkutan orang/barang serta masyarakat sekitar di Jalan Raya Kadungora sebanyak 100 responden. Data dari isian quisioner responden

yang telah dikumpulkan kemudian diolah dan hasilnya digunakan untuk memberikan penjelasan tentang dampak yang dialami oleh responden setelah melalui jalan raya kadungora. Data tersebut kemudian diolah dengan cara uji validitas dan reliabilitas lalu dicari nilai mean dan standar deviasi untuk dampak yang mempengaruhi pengguna jalan dalam kerusakan jalan yang terjadi pada Jalan Raya Kadungora.

B. Pembahasan

Uji validitas merupakan derajat ketepatan antara data yang terjadi pada obyek penelitian dengan daya yang dapat dilaporkan oleh peneliti. Untuk program bantu yang digunakan adalah SPSS dan Microsoft Excel.

Tabel 2: Data Analisis Item Instrument Keamanan

No. Butir Instrumen	R-hitung	R-tabel	Keterangan
1	0,4869	0,1644	Valid
2	0,5446	0,1644	Valid
3	0,6335	0,1644	Valid
4	0,5166	0,1644	Valid
5	0,5465	0,1644	Valid
6	0,5630	0,1644	Valid

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Berdasarkan tabel 2 diketahui bahwa semua butir pernyataan memiliki nilai diatas 0,1644 dengan demikian seluruh butir pernyataan pada intrumen Keamanan dinyatakan *valid* dan layak untuk disebarkan. Berdasarkan hasil uji coba tersebut, validitas tertinggi adalah butir no 3 dengan nilai sebesar 0,6335 dan validitas terendah adalah butir no 1 dengan nilai 0,4869.

Tabel 3: Data Analisis Item Instrument Kenyamanan

No. Butir Instrumen	R-hitung	R-tabel	Keterangan
1	0,7311	0,1644	Valid
2	0,8402	0,1644	Valid
3	0,8144	0,1644	Valid
4	0,4987	0,1644	Valid
5	0,4909	0,1644	Valid
6	0,4310	0,1644	Valid

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Berdasarkan tabel 3 diketahui bahwa semua butir pernyataan memiliki nilai diatas 0,1644 dengan demikian seluruh butir pernyataan pada intrumen Kenyamanan dinyatakan *valid* dan layak untuk disebarkan. Berdasarkan hasil uji coba tersebut, validitas tertinggi adalah butir no 2 dengan nilai sebesar 0,8402 dan validitas terendah adalah butir no 6 dengan nilai 0,4310.

Tabel 4: Data Analisis Item Instrument Aspek Biaya

No. Butir Instrumen	R-hitung	R-tabel	Keterangan
1	0,6222	0,1644	Valid
2	0,6702	0,1644	Valid
3	0,6016	0,1644	Valid
4	0,6349	0,1644	Valid
5	0,3118	0,1644	Valid

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Berdasarkan tabel 4 diketahui bahwa semua butir pernyataan memiliki nilai diatas 0,1644 dengan demikian seluruh butir pernyataan pada intrumen Penghargaan Aspek Biaya dinyatakan *valid* dan layak untuk disebarkan. Berdasarkan hasil uji coba tersebut, validitas tertinggi adalah butir no 2 dengan koefisien kolerasi nilai sebesar 0,6702 dan validitas terendah adalah butir no 5 dengan nilai koefisien kolenilai 0,3118.

Uji realibilitas menunjang sejauhmana alat ukur dapat dipercaya atau diandalkan. Hal ini dapat dilihat apabila alat ukur dipakai berulang kali untuk mengukur gejala yang sama dan hasil pengukurannya relatif kosntan, maka alat bukur tersebut reliabel atau handal, dengan demikian reliabilitas menunjukkan konsistensi alat ukur penelitian dengan mengukur gejala yang sama.

Tabel 5: Hasil Uji Reliabilitas Keamanan

		N	%
Cases	Valid	100	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	100	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Cronbach's Alpha	N of Items
.717	6

Sumber :Hasil Pengolahan SPSS 23

Berdasarkan Tabel 5 output SPSS, dapat dilihat bahwa nilai reliabilitas seluruh instrumen keamanan diperoleh sebesar 0,717. Berdasarkan aturan Tabel *Alpha Cronbach* jika nilai yang dihasilkan lebih besar dari 0,600 seluruh item sudah reliabel. Maka nilai yang diperoleh $\geq 600 = 0,717 \geq 0,600$. Dengan demikian, seluruh instrumen Keamanan yang telah disusun memenuhi syarat validitas dan reliabilitas, maka Instrumen Keamanan dapat digunakan untuk pengukuran dalam rangka pengumpulan data.

Tabel 6: Hasil Uji Reliabilitas Kenyamanan

		N	%
Cases	Valid	100	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	100	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Cronbach's Alpha	N of Items
.723	6

Sumber :Hasil Pengolahan SPSS 23

Berdasarkan Tabel 6 output SPSS, dapat dilihat bahwa nilai reliabilitas seluruh instrumen kenyamanan diperoleh sebesar 0,723. Berdasarkan aturan Tabel *Alpha Cronbach* jika nilai yang dihasilkan lebih besar dari 0,600 seluruh item sudah reliabel. Maka nilai yang diperoleh $\geq 600 = 0,723 \geq 0,600$. Dengan demikian, seluruh instrumen Kenyamanan yang telah disusun memenuhi syarat validitas dan reliabilitas, maka Instrumen Kenyamanan dapat digunakan untuk pengukuran dalam rangka pengumpulan data.

Tabel 7: Hasil Uji Reliabilitas Biaya

		N	%
Cases	Valid	100	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	100	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Cronbach's Alpha	N of Items
.764	5

Sumber :Hasil Pengolahan SPSS 23

Berdasarkan Tabel 7 output SPSS, dapat dilihat bahwa nilai reliabilitas seluruh instrumen biaya diperoleh sebesar 0,764. Berdasarkan aturan Tabel *Alpha Cronbach* jika nilai yang dihasilkan lebih besar dari 0,600 seluruh item sudah reliabel. Maka nilai yang diperoleh $\geq 0,600 = 0,764 \geq 0,600$. Dengan demikian, seluruh instrumen Biaya yang telah disusun memenuhi syarat validitas dan reliabilitas, maka Instrumen Biaya dapat digunakan untuk pengukuran dalam rangka pengumpulan data.

Berdasarkan hasil perhitungan mengenai keamanan bagi para pengguna jalan.

1. Bagi pengguna jalan umum bahwa faktor ketidaklengkapan rambu lalu lintas berada ranking 1 dengan nilai mean 3,43 dan standar deviasi sebesar 0,568, karena ketidaklengkapan rambu lalu lintas akan menyebabkan arus jalan tidak terkendali sehingga nantinya akan menyebabkan kecelakaan bagi para pengguna jalan.
2. Bagi sopir angkutan umum bahwa faktor kecemasan melintasi jalanan rusak berada pada posisi teratas di aspek keamanan dengan nilai mean 3,50 dan standar deviasi sebesar 0,630, karena jalan yang rusak akan membahayakan dan menghambat para pengendara terutama pengendara yang sering melewatinya seperti sopir angkutan umum.
3. Bagi pengguna jalan yang bekerja bahwa faktor ketidaklengkapan rambu lalu lintas berada ranking 1 dan merupakan dampak paling besar pengendara pada aspek keamanan dengan nilai mean 3,40 dan standar deviasi 0,503, karena rambu lalu lintas yang minim akan menyebabkan para pengendara lain ugul-ugulan sehingga akan membahayakan para pengendara lainnya.
4. Bagi pengguna jalan mahasiswa bahwa faktor kecelekaan kendaraan yang terjadi berada pada ranking 1 dalam aspek keamanan dengan nilai mean 3,05 dan standar deviasi 686, karena dengan kecelakaan yang terjadi akan menyebabkan kemacetan bagi para pengguna jalan yang lain sehingga menyebabkan keterlambatan.

Berdasarkan hasil perhitungan mengenai kenyamanan bagi para pengguna jalan.

1. Bagi pengguna jalan umum bahwa faktor jalanan banjir dan faktor perbaikan jalan memberikan nilai yang besar pada aspek kenyamanan pengguna jalan umum dengan nilai mean 3,73 dan standar deviasi 0,583, selain menyebabkan kemacetan jalan perbaikan jalan yang dilakukan pun akan memberikan ketidaknyamanan para pengendara yang diakibatkan dari pasir-pasir yang terbawa angin.
2. Bagi sopir angkutan umum bahwa faktor guncangan yang berlebihan merupakan dampak paling besar pengendara dalam hal kenyamanan dengan nilai mean 3,83 dan standar deviasi 0,461, karena dengan guncangan yang berlebihan akan membuat para penumpang tidak nyaman dan menyebabkan supir hilang kendali sehingga nantinya akan membahayakan bagi para pengendara lainnya.
3. Bagi pekerja bahwa faktor banjir merupakan dampak paling besar pengendara dalam hal kenyamanan dengan nilai mean 3,95 dan standar deviasi 0,224, karena dengan jalanan yang banjir biasanya akan terjadi kemacetan sehingga akan menghambat para pengendara untuk sampai pada tujuannya.
4. Bagi para mahasiswa bahwa faktor jalan yang rusak menjadi dampak terbesar dalam aspek kenyamanan

dengan nilai mean 3,80 dan standar deviasi 0,410, karena kondisi jalan yang rusak akan menyebabkan kerugian bagi para pengendara misalnya terjadi keterlambatan ke tempat tujuan dan menyebabkan kecelakaan ketika berusaha menghindari jalanan yang rusak tersebut.

Berdasarkan hasil perhitungan mengenai aspek biaya para pengguna jalan.

1. Bagi pengguna jalan umum bahwa faktor kerusakan menyebabkan keterlambatan berada pada posisi teratas dalam segi aspek biaya dengan mean 3,70 dan standar deviasi 0,535, karena ketika melewati jalan yang rusak biasanya para pengendara akan menurunkan kecepatannya sehingga akan terlambat ke tempat tujuan.
2. Bagi supir angkutan umum bahwa faktor perawatan yang berlebih merupakan dampak paling besar pengendara dalam aspek biaya dengan mean 3,70 dan standar deviasi 0,547, karena kondisi jalan yang rusak biasanya akan menyebabkan beberapa komponen dalam kendaraan cepat rusak akibat dari guncangan dan kerusakan paling sering dirasakan biasanya kerusakan pada ban dan velg.
3. Bagi pengguna yang bekerja bahwa faktor keterlambatan akibat jalan rusak dalam aspek biaya bagi para pengendara yang bekerja dengan mean 3,95 dan standar deviasi 0,224, karena biasanya ketika melewati jalan yang rusak akan menyebabkan kemacetan sehingga para pengendara yang bekerja akan terlambat.
4. Bagi mahasiswa bahwa faktor jalan rusak tambal sementara merupakan dampak paling besar pengendara dalam aspek biaya dengan mean 4,00 dan standar deviasi 0,000, Tentu saja dengan jalan yang di tambal sementara akan mengeluarkan biaya dan waktu tapi setidaknya di lewati dengan aman, nyaman dan bisa meminimalisir kecelakaan.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis kerusakan jalan di Jalan Raya Baru Kadungora maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

Hasil penelitian di Jalan Raya Baru Kadungora menunjukkan terdapat beberapa macam kerusakan jalan yaitu retak kulit buaya, kegemukan (*bleeding*), retak memanjang, amblas, retak sambungan, beda tinggi badan jalan dan bahu jalan, tambalan, dan lubang.

Berdasarkan analisis dampak dari kerusakan jalan yang terjadi ditinjau dari tiap aspek didapatkan faktor yang berpengaruh seperti:

1. Kecelakaan kendaraan merupakan aspek keamanan yang paling berpengaruh bagi pengguna jalan dan masyarakat.
2. Efektifitas perjalanan merupakan faktor yang berpengaruh bagi aspek kenyamanan pengguna jalan dan pencemaran udara merupakan faktor berpengaruh bagi aspek kenyamanan masyarakat sekitar,
3. Faktor berpengaruh aspek biaya bagi pengguna jalan ialah perawatan kendaraan dan keterlambatan pendistribusian barang, sedangkan perekonomian masyarakat merupakan faktor yang berpengaruh bagi aspek biaya masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Y. B. Wismarani, "Kondisi Livabilitas Koridor Jalan; Studi Kasus: Koridor Jalan Selokan Mataram pada Penggal Jalan Affandi sampai Jalan Seturan Raya, Yogyakarta," *Jurnal Arsitektur KOMPOSISI*, 2017, doi: 10.24002/jars.v11i5.1294.
- [2] R. T. Bethary, M. F. Pradana, and M. B. Indinar, "Perencanaan Geometrik Jalan alternatif Palima-Curug (Studi Kasus: Kota Serang)," *Jurnal fondasii*, 2016.
- [3] A. Widodo, "Studi Tentang Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar di Jalan Protokol Kota Semarang (Studi Kasus Jalan Pandanaran Semarang)," *Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan*, vol. 15, no. 1, pp. 1–12, 2013.
- [4] Kementerian PUPR, "Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2012 tentang Pedoman Penetapan Fungsi Jalan dan Status Jalan," *Pemerintah Indonesia*, pp. 1–12, 2012.
- [5] Republik Indonesia, *Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*. Jakarta, 1993.

- [6] A. S. Jiwangga, “Analisis Faktor Pengaruh Kenyamanan Kendaraan Bermotor (Studi Kasus: Jl. Brigjen Katamso, Purwokerto),” vol. 3, pp. 4–14, 2017.
- [7] S. Sujanto and A. T. Mulyono, “Inspeksi Keselamatan Jalan Di Jalan Lingkar Selatan Yogyakarta,” *Jurnal Transportasi*, 2010.
- [8] M. Syah, “Undang-Undang Republik Indonesia No.38 Tahun 2004 Tentang Jalan,” *Pemerintah Indonesia*, pp. 1–61, 2004.
- [9] P. A. Lanjati, “Audit Keselamatan Jalan Pada Jalan Ring Road Mojiagung Jombang,” *Digital Repository Universitas Jember*, 2017.
- [10] D. A. P. Sitorus, S. Bejo, and S. Muzambiq, “Analisis Sebaran Spasial Kerentanan Longsor Sebagai Upaya Mitigasi Bencana di Kecamatan Berastagi Kabupaten Karo Provinsi Sumatera Utara,” *Jurnal Serambi Engineering*, vol. 6, no. 3, pp. 1960–1969, 2021, doi: 10.32672/jse.v6i3.3040.
- [11] Arikunto Suharsimi, “Prosedur penelitian suatu pendekatan praktik.,” *Jakarta: Rineka Cipta*. p. 172, 2013.
- [12] Ade Yute Prasetyo, “Analisis Dampak Kerusakan Jalan Terhadap Pengguna jalan dan Lingkungan Di Jalan Raya Gampeng, Kediri Jawa Timur,” *Laporan tugas akhir*, 2017.