

EVALUASI PROFIL JALAN PADA RUAS JALAN DAMAI GAMPONG BARO KOTA LANGSA

Aris Munawar¹, Ellida Novita Lydia¹, Wan Alamsyah¹

¹Program Studi Teknik Sipil, Universitas Samudra Langsa

Email: arismunawwar@gmail.com

Abstrak. Jalan Damai Gampong Baro Kota Langsa memiliki ruas sepanjang 1,2 km yang melintasi dua kecamatan yaitu Kecamatan Langsa Lama Dan Langsa Timur. Jalan ini merupakan jalan yang memiliki rute terdekat dari jalan nasional untuk menuju ke kampus negeri yang ada di Kota Langsa. Hal ini tentu harus didukung dengan infrastruktur seperti jalan yang layak, aman, dan nyaman digunakan. Penelitian ini bertujuan mengkaji dan menganalisis profil Jalan Damai Gampong Baro Kota Langsa saat ini. Penelitian ini dilaksanakan dengan observasi langsung ke lapangan, guna mendapatkan data jenis kerusakan jalan, volume lalu lintas harian rata-rata, serta perlengkapan jalan. Berdasarkan hasil survei oleh peneliti terdahulu, volume lalu-lintas harian rata-rata pada jalan ini bisa dikatakan tidak terlalu padat untuk jenis jalan kolektor, namun dengan lebar jalan yang jauh dari standart jalan kolektor, bisa dikategorikan padat. Pada penelitian geometri jalan diketahui bahwa terdapat satu tikungan dengan tipe *Full Circle*, dimana jenis tikungan ini sudah cocok untuk jenis jalan kolektor, sedangkan pada bangunan pelengkap dan perlengkapan jalan terdapat drainase yang masih tidak seragam serta dalam keadaan rusak, bahkan masih terdapat bagian jalan yang tidak memiliki drainase. Begitu juga dengan bahu jalan yang masih tidak seragam. Tempat parkir juga belum tersedia, penerangan jalan pun masih kurang, jalur pedestrian dan jalur hijau juga belum tersedia, dimana hal ini berguna untuk pejalan kaki yang ingin melintasi jalan ini. Jenis penanganan yang perlu dilakukan tidak hanya pada badan jalan namun juga terhadap bangunan pelengkap yakni saluran drainase, lampu jalan, pedestrian, dan penerangan seperti lampu jalan.

Kata kunci: Profil jalan, jenis kerusakan jalan, volume LHR, geometri, perlengkapan jalan

Diterima Redaksi: 19-04-2022 | Selesai Revisi: 05-06-2025 | Diterbitkan Online: 31-05-2024

1. PENDAHULUAN

Transportasi adalah kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi terdapat unsur pergerakan (*move-ment*), dan secara fisik terjadi perpindahan tempat atas barang atau penumpang dengan atau tanpa alat angkut ke tempat lain. Sistem transportasi terdiri dari sistem transportasi darat, laut dan udara. Dari ketiga jenis transportasi tersebut, transportasi darat merupakan jenis transportasi yang paling banyak diminati dengan menggunakan sarana transportasi jalan.

Jalan raya adalah suatu prasarana penghubung darat yang digunakan untuk kendaraan kendaraan yang menggunakan roda karet meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperlukan bagi lalu lintas (Gunadarma, 1997).

Perkembangan jalan raya merupakan salah satu hal yang selalu beriringan dengan kemajuan teknologi dan pemikiran manusia yang menggunakannya, karena jalan merupakan fasilitas penting bagi manusia supaya dapat mencapai suatu daerah yang ingin dituju. Pertumbuhan jalan raya bertujuan untuk

pemerataan perekonomian suatu daerah dan sebagai jalur penghubung antara suatu daerah dengan daerah yang lain.

Secara umum transportasi merupakan salah satu hal yang penting dalam pembangunan. Hal tersebut dapat diketahui apabila bidang transportasi kurang mendapat perhatian bahkan tidak diperhatikan maka praktis kegiatan berpergian dari satu tempat ke tempat lain akan lumpuh. Dari ketiga bidang transportasi yang ada di Indonesia yaitu transportasi air, transportasi udara dan transportasi darat yang paling banyak peminat tertinggi ialah pada moda transportasi darat. Tingginya kebutuhan terhadap pelayanan transportasi darat, menjadikan tuntutan pada sarana transportasi darat harus lebih baik lagi seperti peningkatan dan pemeliharaan pembangunan jalan serta sarana pendukung lainnya.

Dalam kesempatan ini penulis bertujuan menjadikan ruas jalan Damai Gampong Baro Kota Langsa sebagai sebuah studi penelitian yang berjudul *Evaluasi Profil Jalan Pada Ruas Jalan Damai Gampong Baro Kota Langsa*, dikarenakan kondisi jalan yang belum baik sebagai salah satu rute terdekat untuk menuju pusat perkuliahan negeri yang ada di Kota Langsa.

Sebagaimana diketahui dari pengamatan di lapangan, sebagian ruas jalan ini masih sempit untuk dilewati kendaraan roda 4 (Empat) secara bersamaan sehingga salah satu kendaraan harus berhenti menunggu kendaraan lain lewat terlebih dahulu. Selain itu, pada sebagian ruas jalan banyak terjadi kerusakan jalan akibat tidak adanya bahu jalan dan saluran yang rusak, sehingga terjadi genangan pada beberapa titik pada ruas jalan tersebut.

2. METODE PENELITIAN

2.1. Survei Pendahuluan

Survei pendahuluan ini dilakukan sebagai observasi awal sebelum memulai survei utama. Beberapa manfaat survei pendahuluan ini adalah:

1. Mengetahui keadaan dan gambaran langsung titik lokasi pelaksanaan survei.
2. Menentukan letak titik kontrol dan segmen jalan.
3. Mempersiapkan formulir dan alat penunjang untuk melaksanakan survei seperti :
 - a. *Roll Meter* untuk mengukur jarak.
 - b. Alat tulis dan lembar kertas/buku tulis.
 - c. Video kamera dan foto dokumentasi
 - d. *Waterpass* untuk mengukur *elevasi* kondisi *existing*
 - e. *Theodolit* untuk mengukur tikungan.
 - f. *Patok kayu* untuk acuan pengukuran tikungan.
4. Memberikan arahan kepada surveyor tentang kondisi lapangan dan cara pengambilan data penampang melintang dan memanjang jalan, memberikan arahan pengukuran pada saat pendataan jenis kerusakan jalan.

5. Pengambilan data survei jalan eksisting dilakukan pengukuran dengan jarak 50 meter antar STA (stasiun awal), Sedangkan pada tikungan dilakukan pengukuran dengan jarak 10 meter antar STA (stasiun awal).
6. Pengambilan data jenis kerusakan jalan dan situasi jalan existing akan dibagi menjadi 6 segmen dengan 12 orang surveyor dimana dalam satu segmen akan ditempatkan 2 orang surveyor.

2.2. Pengambilan Data

Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer yaitu data yang diperoleh dari sumber yang berkenaan langsung dengan masalah penelitian, sedangkan data sekunder ialah data yang diperoleh dari penelitian orang lain atau sumber yang telah dipublikasikan sehingga data tersebut telah tersedia.

Data primer diperoleh dari hasil survei langsung ke lapangan dengan melakukan observasi mengenai jenis jenis kerusakan jalan, geometrik jalan meliputi tikungan jalan, bangunan pelengkap jalan dan perlengkapan jalan. Pengumpulan data seperti kerusakan jalan, bangunan pelengkap dan perlengkapan jalan akan dilakukan secara manual dengan mencatat pada lembar kertas yang dilakukan surveyor dan dibantu kamera untuk foto dokumentasi. Selain data terkait karakteristik kerusakan jalan, data primer yang dikumpulkan adalah data geometri jaringan jalan.

Data sekunder yang dikumpulkan adalah terkait dengan peta dan qanun. Selain itu juga informasi terkait tentang jalan Damai Gampong Baro Kota Langsa.

2.3. Pengolahan Data

Dalam penelitian ini, peneliti hanya mengkaji tentang jenis jenis kerusakan. Adapun perhitungan geometrik jalan seperti tikungan pada jalan untuk mengetahui jenis tikungan yang digunakan di jalan Damai Gampong Baroe Kota Langsa, dan bangunan pelengkap jalan seperti gorong-gorong, drainase, tempat parkir, serta perlengkapan jalan seperti rambu-rambu jalan, lampu jalan, bahu jalan untuk memperoleh suatu perkembangan profil jalan dan mendalami terhadap profil jalan tersebut yang selanjutnya digunakan untuk melakukan urutan prioritas dan perbaikan jalan yang terjadi pada masa yang akan datang.

Pengolahan data seperti :

1. Rumus geometrik tikungan jalan
2. Rumus LHR (lalulintas harian rata-rata)

2.4. Analisis Data

Pendekatan yang akan digunakan pada proses kajian profil jalan Damai Gampong Baroe di Kota Langsa adalah pendekatan pemodelan profil jalannya. Beberapa tahapan yang harus diperhatikan terkait pengembangan profil jalan, agar dapat dilakukan analisa yang mendalam terhadap profil jalan dalam wiliyah studi adalah kecepatan volume lalu lintas untuk mengetahui kecepatan lalu lintas harian rata-rata, geometrik jalan untuk mengetahui jenis tikungan yang digunakan di jalan Damai Gampong Baroe Kota Langsa, bangunan pelengkap jalan dan perlengkapan jalan lainnya.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Gambaran Umum

Jalan Damai Gampong Baro Yang Terletak Di Kecamatan Langsa Lama Merupakan Jalan Aspal 1 Jalur 2 Lajur Yang Merupakan Salah Satu Jalan Kolektor Di Kota Langsa Dengan Panjang 1,20 Km (Tabel 1) (Qanun Rtrw Langsa, 2013).

Jalan Damai Gampong Baro merupakan salah satu jalan penghubung antara Jalan A.Yani Dan Jalan Pendidikan Meurandeh, Jalan ini juga sangat dominan dimanfaatkan warga dan mahasiswa sebagai salah satu jalan penghubung antara Kecamatan Langsa Lama dan Kecamatan Langsa Kota serta sebagai salah satu jalan menuju ke kampus negeri yang ada Di Kota Langsa. Dengan demikian fungsi jalan ini sangat dibutuhkan untuk menompong mobilitas masyarakat dan mahasiswa.

Tabel 1: Deskripsi Lokasi Penelitian

No	Uraian	Keterangan
1	Panjang Jalan	1,20 Km
2	Lebar Jalan	Sta 0+000 – 0+450 4,00 M
		Sta 0+450 – 1+200 5,50 M
3.	Banyak Jalur	1 Jalur
4.	Banyak Lajur	2 Lajur
5.	Fungsi Jalan	Jalan Kolektor
6.	Konstruksi Jalan	Aspal

Data jenis – jenis kerusakan jalan, data geometri jalan untuk menentukan jenis tikungan, dan data bangunan pelengkap serta perlengkapan jalan didapatkan melalui hasil survei dan pengukuran langsung ke lokasi Jalan Damai Gampong Baro Kota Langsa.

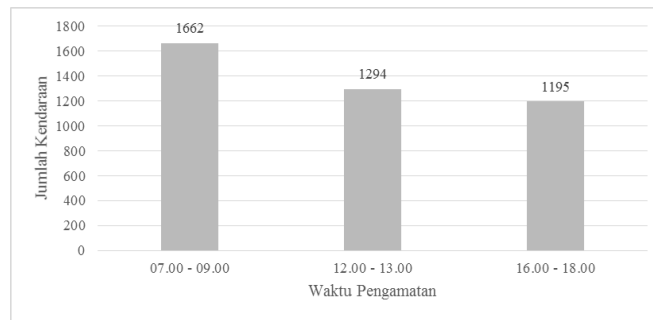
3.2. Lalu Lintas Harian Rata – Rata (LHR)

Lalu – lintas harian rata-rata (LHR) yang diperoleh dari hasil survei lapangan oleh peneliti terdahulu (Fahri Irwansyah) terhadap kendaraan yang melewati Jalan Damai Gampong Baro Kota Langsa. Adapun data tersebut kita sajikan dalam bentuk Tabel 2 sebagai berikut :

Tabel 2: Data lalu lintas harian rata-rata pada hari senin. (Fachri Irwansyah, 2019).

No	Waktu	Jumlah Kendaraan	
1	07.00 - 09.00	1662	smp
2	12.00 - 13.00	1294	smp
3	16.00 - 18.00	1195	smp
Jumlah Total		41 51	smp

Dari hasil Tabel 2 di atas dapat diketahui hasil lalu lintas harian rata-rata pada hari senin kendaraan yang melewati Jalan Damai Gampong Baro Kota Langsa lebih banyak pada pukul 07.00 s/d 09.00 Wib untuk lebih jelas dapat dilihat pada Gambar 1 di bawah ini:



Gambar 1: Grafik LHR pada hari senin

Tabel 3: Rekapitulasi lalu lintas harian rata-rata per hari. (*fachri Irwansyah, 2019*).

No.	Hari	Jumlah total kendaraan
1	Senin	4.151 smp
2	Jum'at	3.315 smp
3	Rabu	3.915 smp
4.	Jumlah Total	11.418 Kendaraan

Perhitungan lalu lintas harian rata-rata pada ruas Jalan Pendidikan Desa Meurandeh Kecamatan Langsa Lama Kota Langsa:

$$\text{LHR} = \frac{\text{Jumlah lalu lintas selama pengamatan}}{\text{Lamanya pengamatan}}$$

$$\text{LHR} = \frac{(4.151 + 3.315 + 3.915) \text{ smp}}{18 \text{ jam}}$$

$$= \frac{11.418 \text{ smp}}{18 \text{ jam}}$$

$$= 634.3333333 \text{ dibulatkan menjadi } 634 \text{ smp/jam}$$

Jadi, jumlah lalu lintas harian rata-rata (LHR) yang melalui ruas Jalan Damai Gampong Baro Kota Langsa adalah 634 smp/jam.

3.3. Jenis Kerusakan Jalan

Data jenis kerusakan jalan merupakan data jenis-jenis kerusakan yang jalan merupakan data jenis – jenis kerusakan yang terjadi pada lokasi penelitian Jalan Damai Gampong Baro Kota Langsa, yang didapat dari hasil penelitian langsung. Berikut merupakan jenis-jenis kerusakan yang terjadi pada Jalan Damai Gampong Baro Kota Langsa :

a. Kerusakan Jalan Pada STA 0+000 s/d 0+050



Gambar 2: Kondisi Jalan Pada STA 0+000 - 0+050

Jenis Kerusakan yang terdapat pada STA 0+000 s/d 0+050 yaitu :

- *Grade Depression* (Amblas), ukuran kerusakan dengan luasan 2 x 20 m, pada sisi kiri jalan dengan kedalaman amblas bervariasi antara 6 sampai dengan 10 cm.
- *Alligator Crack* (Retak Kulit Buaya), ukuran kerusakan 1 x 3 m pada sisi kanan jalan dengan besar celah keretakan 5 mm dan saling merangkai menyerupai kulit buaya.
- *Hair Cracking* (Retak Halus), pada segmen ini retak halus terjadi sepanjang 25 meter pada bagian tengah jalan dengan lebar celah retakan 2 mm.
- *Edge Crack* (Retak Pinggir), ukuran keretakan 0,5 x 1 meter mengarah ke bahu jalan, terjadi pada bagian sisi kiri jalan.

b. Kerusakan Jalan Pada STA 0+200 s/d 0+250



Gambar 3: Kondisi Jalan Pada STA 0+200 - 0+250

Jenis Kerusakan yang terdapat pada STA 0+200 s/d 0+250 yaitu :

- *Patching and Utility Cut Patching* (Tambalan), ukuran tambalan dengan luasan 0.80 x 5 meter.
- *Longitudinal/Transverse Cracking* (Retak Memanjang/Melintang), kerusakan ini terjadi akibat rambatan dari kerusakan amblas dan lubang yang membentuk retakan memanjang dan melintang dengan luasan 1 x 6 meter .
- *Grade Depression* (Amblas), pada sisi kanan jalan terdapat jenis kerusakan amblas dengan ukuran 0.6 x 4 meter.

c. Kerusakan Jalan Pada STA 1+000 s/d 1+050



Gambar 4: Kondisi Jalan Pada STA 1+000 - 1+050

Jenis Kerusakan yang terdapat pada STA 1+000 s/d 1+050 yaitu :

- *Potholes* (Lubang), pada segmen ini terdapat dua titik kerusakan lubang dengan ukuran berdiameter 0.8 dan 1.2 meter, dengan kedalaman lubang 9 mm.
- *Ravelling* (Pelepasan Butiran), pada segmen ini luasan yang terjadi pelepasan butir 0.9 x 1.8 meter.

REKAPITULASI JENIS KERUSAKAN JALAN		
SEGMENT (m)	JALUR LALU LINTAS (m)	JENIS KERUSAKAN
0 - 50	2 X 3 m	- Amblas (Grade Depression)
		- Retak Kulit Buaya (Alligator Crack)
		- Retak Halus (Hair Cracking)
		- Retak Pinggir (Edge Crack)
50 - 100	2 X 2 m	- Amblas (Grade Depression)
		- Lubang (Potholes)
		- Pelepasan Butiran (Ravelling)
		- Retak Kulit Buaya (Alligator Crack)
100 - 150	2 X 2 m	- Retak Memanjang/Melintang (Longitudinal/Transverse Cracking)
		- Amblas (Grade Depression)
		- Lubang (Potholes)
		- Pelepasan Butiran (Ravelling)
150 - 200	2 X 2 m	- Retak Memanjang/Melintang (Longitudinal/Transverse Cracking)
		- Amblas (Grade Depression)
		- Retak Pinggir (Edge Crack)
		- Tambalan (Patching and Utility Cut Patching)
200 - 250	2 X 2 m	- Pelepasan Butiran (Ravelling)
		- Amblas (Grade Depression)
		- Retak Memanjang/Melintang (Longitudinal/Transverse Cracking)
		- Tambalan (Patching and Utility Cut Patching)
250 - 300	2 X 2 m	- Retak Kulit Buaya (Alligator Crack)
		- Amblas (Grade Depression)
		- Retak Pinggir (Edge Crack)
		- Tambalan (Patching and Utility Cut Patching)
300 - 350	2 X 2 m	- Pelepasan Butiran (Ravelling)
		- Amblas (Grade Depression)
		- Retak Pinggir (Edge Crack)
		- Tambalan (Patching and Utility Cut Patching)
350 - 400	2 X 2 m	- Retak Memanjang/Melintang (Longitudinal/Transverse Cracking)
		- Retak Pinggir (Edge Crack)
		- Tambalan (Patching and Utility Cut Patching)
400 - 450	2 X 2 m	- Retak Kulit Buaya (Alligator Crack)
		- Tambalan (Patching and Utility Cut Patching)
450 - 500	2 X 2 m	- Retak Kulit Buaya (Alligator Crack)
		- Lubang (Potholes)
500 - 550	2 X 2.75 m	- Lubang (Potholes)
		- Retak Kulit Buaya (Alligator Crack)
550 - 600	2 X 2.75 m	- Pelepasan Butiran (Ravelling)
600 - 638	2 X 2.75 m	- Pelepasan Butiran (Ravelling)
		- Pelepasan Butiran (Ravelling)
		- Pelepasan Butiran (Ravelling)
		- Pelepasan Butiran (Ravelling)
638 - 688	2 X 2.75 m	
688 - 717	2 X 2.75 m	
717 - 750	2 X 2.75 m	- Pelepasan Butiran (Ravelling)
		- Retak Memanjang/Melintang (Longitudinal/Transverse Cracking)
1000 - 1050	2 X 2.75 m	- Lubang (Potholes)
		- Retak Memanjang/Melintang (Longitudinal/Transverse Cracking)
1100 - 1200	2 X 2.75 m	- Pelepasan Butiran (Ravelling)

Gambar 4: Tabel Rekapitulasi jenis Kerusakan Jalan

3.4. Geometri Jalan

Data yang dikaji pada geometri jalan pada penelitian ini diantaranya yaitu penentuan titik koordinat, penentuan jarak, menghitung sudut putar lengkung azimuth, penentuan sudut PI, dan perhitungan lengkung.



Gambar 5: Sketsa Lintasan PI1

a) Penentuan titik koordinat

Penentuan titik koordinat pada jalan Damai Gampong Baro Kota Langsa ini diperoleh dari Theodolite. Nilai titik koordinat X dan Y dapat dilihat pada Tabel 4 berikut ini.

Tabel 4: Nilai Titik Koordinat

No.	Titik	X	Y
1	A	492850,77	386437,58
2	PI1	492848,14	386409,37
3	B	492862,01	386384,77

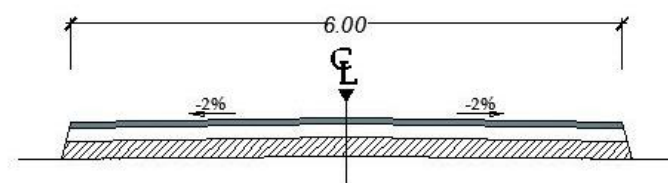
3.5. Kondisi Jalan dan Bangunan Perlengkapan Jalan

Bangunan pelengkap jalan terdiri dari jalur hijau, tempat parkir, dan saluran drainase sedangkan perlengkapan jalan terdiri dari bahu jalan, lampu penerang jalan dan rambu-rambu himbauan.

a. Pengamatan Pada STA. 0 + 000 s/d STA. 0 + 050



Gambar 6: Kondisi jalan pada STA 0+000 - 0+050



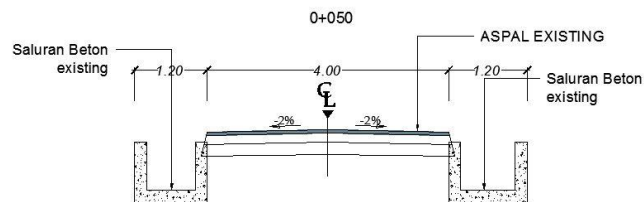
Gambar 7: Potongan melintang jalan pada STA 0+000 - 0+005

Pengamatan pada STA 0+000 – 0+050 didapatkan hasil sebagai berikut :

- Pada awal memasuki Jalan Damai Gampong Baro, lebar bukaan jalan 6 meter berbentuk terompet dengan jarak 5 meter.
 - Lebar badan jalan 4 meter, dengan kondisi badan jalan rusak.
 - Saluran beton pada bagian kiri dan kanan dengan kondisi baik.
 - Tidak adanya bahu jalan pada kedua sisi badan jalan.
 - Tidak adanya jalur penghijauan dan tempat parkir.
- b. Pengamatan Pada STA. 0 + 050 s/d STA. 0 + 100



Gambar 8: Kondisi jalan pada STA 0+050 - 0+100



Gambar 9: Potongan melintang jalan pada STA 0+050 - 0+100

Pengamatan pada STA 0+050 – 0+100 didapatkan hasil sebagai berikut :

- Lebar badan jalan 4 meter.
- Saluran beton pada sisi kiri dan kanan jalan dengan kondisi baik.
- Ruang milik jalan berbatas dengan pagar permanen masyarakat.
- Tidak adanya bahu jalan pada kedua sisi badan jalan.
- Tidak adanya jalur penghijauan dan tempat parkir.

REKAPITULASI PROFIL MELINTANG JALAN EXISTING								
STASIUN (STA)	BADAN JALAN (JALUR LALU (m)		BADAN JALAN (BAHU JALAN) (m)		SALURAN DRAINASE (m)		AMBANG PENGAMAN (ADA / TIDAK)	
	KIRI	KANAN	KIRI	KANAN	KIRI	KANAN	KIRI	KANAN
0+000 s.d 0+050	3.00	3.00	-	-	-	-	Tidak	Tidak
0+050 s.d 0+100	2.00	2.00	-	-	1.20	1.20	Tidak	Tidak
0+100 s.d 0+150	2.00	2.00	-	0.50	1.20	1.20	Tidak	Tidak
0+150 s.d 0+200	2.00	2.00	-	0.50	1.20	1.20	Tidak	Tidak
0+200 s.d 0+250	2.00	2.00	0.30	0.30	1.20	1.20	Ada	Tidak
0+250 s.d 0+300	2.00	2.00	0.30	0.30	1.20	1.20	Ada	Tidak
0+300 s.d 0+350	2.00	2.00	0.50	0.40	1.20	1.20	Ada	Ada
0+350 s.d 0+400	2.00	2.00	0.40	-	1.20	1.20	Tidak	Tidak
0+400 s.d 0+450	2.00	2.00	0.30	-	1.20	1.20	Tidak	Tidak
0+450 s.d 0+500	2.00	2.00	1.00	-	1.20	1.20	Tidak	Tidak
0+500 s.d 0+550	2.75	2.75	1.80	5.25	-	-	Tidak	Tidak
0+550 s.d 0+600	2.75	2.75	2.30	3.00	-	-	Tidak	Tidak
0+600 s.d 0+638	2.75	2.75	2.50	4.50	-	-	Tidak	Tidak
0+638 s.d 0+688	2.75	2.75	-	-	-	-	Tidak	Tidak
0+688 s.d 0+717	2.75	2.75	-	-	-	-	Tidak	Tidak
0+717 s.d 0+735	2.75	2.75	-	-	-	-	Tidak	Tidak
0+735 s.d 0+750	2.75	2.75	-	-	-	-	Tidak	Ada
0+750 s.d 0+800	2.75	2.75	1.00	2.00	-	-	Ada	Ada
0+800 s.d 0+850	2.75	2.75	1.00	2.00	-	-	Ada	Ada
0+850 s.d 0+900	2.75	2.75	2.00	2.00	-	-	Ada	Ada
0+900 s.d 0+950	2.75	2.75	3.00	5.00	1.00	1.00	Ada	Ada
0+950 s.d 1+000	2.75	2.75	1.00	1.00	-	-	Ada	Ada
1+000 s.d 1+050	2.75	2.75	3.00	2.00	-	1.50	Ada	Ada
1+050 s.d 1+100	2.75	2.75	2.00	2.00	1.00	-	Ada	Ada
1+100 s.d 1+150	2.75	2.75	1.50	1.00	0.90	-	Ada	Ada
1+150 s.d 1+200	2.75	2.75	1.50	3.00	0.90	-	Ada	Ada
1+200	3.75	3.75	-	-	-	-	Ada	Ada

Gambar 10: Tabel Rekapitulasi kondisi profil melintang jalan.

4. SIMPULAN

Berdasarkan hasil peninjauan langsung ke lokasi penelitian Jalan Damai Gampong Baro Kota Langs, maka diperoleh beberapa poin kesimpulan sebagai berikut :

1. Terdapat beberapa jenis kerusakan yang terdapat pada Jalan Damai Gampong Baro Kota Langsa yaitu ambblas (*grade depressions*), retak kulit buaya (*alligator crack*), retak halus (*hair cracking*), retak pinggir (*edge crack*), lubang (*potholes*), pelepasan butir (*ravelling*), retak memanjang/melintang (*longitudinal/transverse cracking*), tambalan (*patching and utility cut patching*).
2. Hasil dari perhitungan geometrik jalan untuk tikungan yang di tinjau pada Jalan Damai Gampong Baro Kota Langsa dinyatakan termasuk dalam jenis tikungan *Full Circle* (FC).
3. Bangunan pelengkap jalan berupa saluran drainase dan jalur hijau dari awal STA 0+000 – 1+200 secara keseluruhan terdapat saluran permanen dan saluran tidak permanen. Sedangkan untuk jalur penghijauan pada ruas Jalan Damai Gampon Baro Kota Langsa hanya terdapat pada STA 0 + 450 – STA 0+628. Untuk lampu jalan di jalan sepanjang 1,200 m hanya ada di beberapa titik, sehingga menyebabkan jalan yang cukup gelap sehingga akan menyulitkan pengguna jalan pada malam hari. Meskipun di Jalan Damai Gampong Baro Kota langsa terdapat bahu jalan, namun tidak sepenuhnya berfungsi sebagai bahu jalan, rata-rata bahu jalan pada ruas jalan ini dimanfaatkan sebagai jalur

hijau. Dengan demikian dapat dinyatakan bahwa Jalan Damai Gampong Baro Kota Langsa belum sepenuhnya memenuhi standar yang berlaku sesuai SNI No.14 Tahun 2004.

4. Kondisi jalan pada Jalan Damai Gampong Baro Kota Langsa mengalami banyak kerusakan terutama pada STA 0+000 – 0+628 dan STA 1+000 – 1+050, kerusakan pada ruas jalan ini terjadi diakibatkan oleh masalah saluran drainase, lubang bekas galian untuk instalasi pipa gas dan genangan air.
5. Pada STA 1+200 (akhir) air buangan dari saluran setempat melintas di atas badan jalan akibat tidak adanya *box culvert* untuk menghubungkan ke saluran pembuang.

5. DAFTAR PUSTAKA

2004, U. N. 3. T. (2004). *UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 38 TAHUN 2004 TENTANG JALAN*.

Badan Standarisasi Nasional Indonesia. (2004). *Geometri Jalan Perkotaan*.

Departemen Pekerjaan Umum. (2006). Pedoman Audit Keselamatan Jalan Pd. T-17-2005-B (Issue 8).

Eka Mutia , Ellida Novita Lidya, S. (2017). Evaluation of Road Complementary Building due to widening of Lilawangsa Road in Langsa City. 65–73.

Gunadarma. (1997). *Sistem Transportasi*. <https://ebooktekniksipil.files.wordpress.com/2014/05/cvl-sistem-transportasi.pdf>

Handayani, F., Fahriana, N., & Basrin, D. (2019). Studi Kajian Profil Jalan Tm . Bahrum Kota Langsa – Langsa Abstrak A . PENDAHULUAN Perkembangan jalan raya merupakan salah satu hal yang selalu beriringan dengan kemajuan teknologi dan pemikiran manusia yang menggunakannya , jalan merupakan fasilitas pent.

Indonesia, R. (2009). *UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN*.

Klim, H. (2012). Identifikasi Kerusakan Jalan. 1–10.

Langsa, P. K. (2013). Qanun Kota Langsa Nomor 12 Tahun 2013 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Langsa Tahun 2012 - 2023. In *Journal of Petrology* (Vol. 174, Issue 1).

PPRI No.34 Tahun 2006. (2006). *peraturan-pemerintah-nomor-34-tahun-2006-tentang-jalan*.

Putri Imawanti Hidayah. (2013). *EVALUASI GEOMETRIK JALAN PADA JENIS TIKUNGAN SPIRAL-CIRCLE-SPIRAL DAN SPIRAL-SPIRAL*.

Rochmanto, D., & Nilamsari, M. (2021). ANALISIS KERUSAKAN JALAN MENGGUNAKAN METODE BINA MARGA 1990 (Studi Kasus Jl . Jepara – Mlonggo , KM 3 + 000 s / d KM 5 + 000). 12(1), 41–48.

Sukirman, S. (2003). *Dasar - Dasar Geometri Jalan*.

Sulaksono. (2001). *Kontruksi Jalan*. 7–24.

Yudaningrum, F., & Ikhwanudin, I. (2017). IDENTIFIKASI JENIS KERUSAKAN JALAN (Studi Kasus Ruas Jalan Kedungmundu-Meteseh). *Teknika*, 12(2), 16–23. <https://doi.org/10.26623/teknika.v12i2.638>