

Online Repository of Universitas NU Kalimantan Selatan |  
Alamat: Jl. A. Yani No.KM 12.5, Banua Hanyar, Kec. Kertak  
Hanyar, Kabupaten Banjar, Kalsel, Indonesia 70652

## **ANALISIS PENGARUH KERUSAKAN JALAN TERHADAP PENGGUNA DAN LINGKUNGAN DI JALAN AHMAD YANI KECAMATAN ASTAMBUL PROVINSI KALIMANTAN SELATAN**

**<sup>1</sup>Ariyadi**

<sup>1</sup>Universitas Nahdlatul Ulama Kalimantan Selatan, Banjar, Indonesia

<sup>2</sup>Program Studi Teknik Sipil Universitas Nahdlatul Ulama Kalimantan Selatan, Banjar, Indonesia

e-mail: [mardiahdiah0812@gmail.com](mailto:mardiahdiah0812@gmail.com)

### **ABSTRACT**

*This study aims to conduct research to determine the impact of road damage on road users and the environment on Jalan Ahmad Yani, Astambul District, South Kalimantan based on the opinions of respondents as road users and the surrounding community at the research location. This research uses a quantitative research approach with a hypothesis testing method. The sample used is individuals or people who have a business or live in Astambul District, Banjar Regency, South Kalimantan Province, and have two-wheeled and four-wheeled motorized vehicles as many as 30 respondents. The data analysis technique used is multiple liner regression analysis with the hypothesis  $H_a$ , namely that there is an influence of road damage on road users and the environment on Jalan Ahmad Yani, Astambul District, South Kalimantan Province. The results obtained are that there is an influence of road damage on road users and the environment in the aspects of safety, comfort, and cost. The influence of security aspects, comfort aspects, and risk perception on road damage is 79.2%. The social impact for the surrounding community will be felt, especially in economic activities that are very likely to be disrupted by the road damage.*

**Keywords:** Road Damage, Road Users, Environment

### **ABSTRAK**

Penelitian dilakukan untuk mengetahui dampak kerusakan jalan terhadap pengguna jalan dan lingkungan di Jalan Ahmad Yani Kecamatan Astambul Kalimantan Selatan berdasarkan pendapat responden selaku pengguna jalan dan masyarakat sekitar di lokasi penelitian. Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kuantitatif dengan metode uji hipotesis. Sampel yang digunakan adalah individu atau masyarakat yang memiliki usaha atau menetap di Kecamatan Astambul Kabupaten Banjar Provinsi Kalimantan Selatan, serta memiliki kendaraan bermotor roda dua dan roda empat sebanyak 30 responden. Teknik analisis data yang digunakan yaitu analisis regresi liner berganda dengan hipotesis  $H_a$  yakni terdapat pengaruh kerusakan jalan terhadap pengguna jalan dan lingkungan di Jalan Ahmad Yani Kecamatan Astambul Provinsi

Kalimantan Selatan. Hasil penelitian yang diperoleh yakni terdapat pengaruh kerusakan jalan terhadap pengguna jalan dan lingkungan pada aspek keamanan, kenyamanan, dan biaya. Pengaruh aspek keamanan, aspek kenyamanan, dan persepsi risiko terhadap kerusakan jalan adalah sebesar 79,2%. Dampak sosial bagi masyarakat sekitar akan dirasakan khususnya dalam kegiatan ekonomi yang sangat mungkin terganggu dengan adanya kerusakan jalan tersebut.

**Kata Kunci:** Kerusakan jalan, pengguna jalan, lingkungan jalan

## I. PENDAHULUAN

Salah satu permasalahan yang dapat dirasakan terkait jalan daerah adalah kondisi jalan yang rusak. Saat ini kerusakan jalan yang terjadi di berbagai tempat merupakan permasalahan yang kompleks dan berkaitan dengan berbagai aspek bagi pengguna jalan, seperti perjalanan jauh, kemacetan, dan kecelakaan lalu lintas. Seiring bertambahnya jumlah penduduk dari tahun ke tahun dan kebutuhan penduduk akan transportasi semakin meningkat, maka kebutuhan akan transportasi jalan raya menjadi sangat besar. Namun jika jumlah kendaraan terlalu banyak (overload), hal ini dapat dengan cepat berdampak pada kerusakan jalan yang cukup besar (Da Cunha & Falderika, 2022).

Kabupaten Banjar merupakan salah satu wilayah di Provinsi Kalimantan Selatan yang memiliki 20 kecamatan dengan total luas area sebesar 4.668,5 KM<sup>2</sup>. Kepadatan penduduk Kabupaten Banjar Tahun 2022 adalah 124,22 penduduk/KM<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk sebanyak 579.910 jiwa (Badan Pusat Statistika, 2023). Semakin berkembangnya perekonomian dan bertambahnya jumlah penduduk Kabupaten Banjar, tentu saja jumlah kendaraan akan semakin meningkat. Menurut data Badan Pusat Statistika untuk Kalimantan Selatan dalam angka 2023, diketahui bahwa Kabupaten Banjar hanya memiliki 258 KM<sup>2</sup> wilayah dengan kondisi jalan yang baik dan sebanyak 72,98 KM<sup>2</sup> merupakan jalan dengan kondisi rusak berat. Dibawah ini merupakan table kondisi jalan yang diambil pada tahun 2020.

Tabel 1.1 Kondisi Jalan di Kalimantan Selatan Tahun 2020

Kabupaten/Kota Regency/Municipality	Kondisi Jalan/Road Condition			
	2020			
	Baik Good	Sedang Average	Rusak Damaged	Rusak Berat Severely Damaged
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Kabupaten/Regency				
1. Tanah Laut	1 003,90	84,90	84,52	653,31
2. Kotabaru	236,41	161,23	327,89	480,05
3. Banjar	351,10	208,96	148,35	72,98
4. Barito Kuala	52,32	364,10	137,33	74,38
5. Tapin	258,00	155,47	73,42	130,26
6. Hulu Sungai Selatan	412,45	155,09	157,49	134,33
7. Hulu Sungai Tengah	473,19	54,36	80,51	117,27
8. Hulu Sungai Utara	-	-	-	-
9. Tabalong	415,27	226,80	126,74	135,32
10. Tanah Bumbu	652,73	117,71	758,51	57,17
11. Balangan	-	-	-	-
Kota/Municipality				
1. Banjarmasin	-	-	-	-
2. Banjarbaru	-	-	-	-
<b>Kalimantan Selatan</b>	<b>3 855,37</b>	<b>1 528,62</b>	<b>1 894,76</b>	<b>1 855,07</b>

Jalan Ahmad Yani di Kecamatan Astambul merupakan salah satu jalan di Kabupaten Banjar yang banyak dilalui kendaraan umum dan terjadi kerusakan yang cukup parah pada lapisan permukaan ruas jalan ini. Hal ini disebabkan karena pada jalan tersebut berada di kawasan perkampungan dan tanah yang ada merupakan tanah gambut yang menyebabkan

mudahnya kerusakan jalan terutama ketika volume kendaraan meningkat.

## II. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan pendekatan uji hipotesis. Penelitian ini akan dilaksanakan pada bulan Maret - April 2024 bertempat di Jalan Ahmad Yani Kecamatan Astambul Kabupaten Banjar Provinsi Kalimantan Selatan. Variabel penelitian terdiri dari pengguna jalan dan lingkungan sebagai variabel terikat dan kondisi jalan sebagai variabel bebas.

Populasi pada penelitian ini merupakan semua individu atau masyarakat yang memiliki usaha atau menetap di Kecamatan Astambul Kabupaten Banjar Provinsi Kalimantan Selatan, serta memiliki kendaraan bermotor roda dua dan roda empat dan sampel sebanyak 30 orang. Analisis data yang dilakukan menggunakan *software* IBS SPSS Statistics 26. Metode penelitian adalah analisis regresi linear berganda.

## III. HASIL DAN PEMBAHASAN

### Karakteristik Responden

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan pada masyarakat di Kecamatan Astambul Kabupaten Banjar Provinsi Kalimantan Selatan, terdapat 30 responden yang memenuhi kriteria dengan karakteristik seperti berikut

Tabel 3.1 Karakteristik Responden Penelitian

Variabel	N	%
<b>Jenis Kelamin</b>		
Laki - laki	15	50.0
Perempuan	15	50.0
<b>Usia</b>		
< 35 Tahun	10	33.3
36 - 40 Tahun	13	43.3
41 - 45 Tahun	6	20.0
> 45 Tahun	1	3.3
<b>Pekerjaan</b>		
Pedagang	15	50.0
PNS	6	20.0
Sopir	3	10.0
Wiraswasta	6	20.0
<b>Status Bangunan</b>		
Tempat tinggal	12	40.0
Tempat tinggal dan usaha	11	36.7
Tempat usaha	7	23.3

Berdasarkan hasil dari tabel 4.1 diperoleh informasi bahwa jenis kelamin responden pada penelitian ini sama besar antara laki – laki dan perempuan yakni masing – masing sebanyak 15 orang atau 50%. Sebagian besar responden diketahui berada pada kategori usia 36 – 40 tahun yakni sebanyak 13 responden dengan persentase 43,3%. Mayoritas responden di Kecamatan Astambul Kabupaten Banjar Provinsi Kalimantan Selatan yang termasuk dalam penelitian ini merupakan pedagang yakni sebanyak 15 orang (50%). Status bangunan yang mereka miliki sebagian besar merupakan tempat tinggal (12 orang atau 40%).

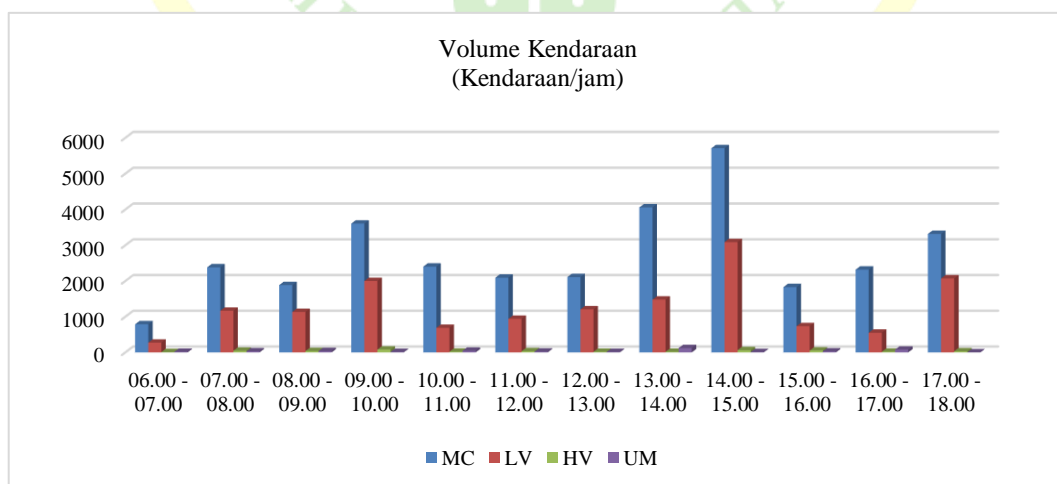
## Volume Lalu Lintas

Berdasarkan hasil survey yang telah dilaksanakan selama 3 (tiga) hari, maka diambil hari untuk volume lalu lintas dengan perhitungan volume kendaraan terbanyak selama periode survey yaitu hari Senin pada tanggal 01 April 2024. Survey dilakukan selama 12 jam. Dengan perhitungan setiap jenis atau kelompok kendaraan secara manual dan setelah dilakukan analisa serta perhitungan data hasil survei, maka didapat volume lalu lintas untuk ruas Jalan Ahmad Yani Kecamatan Astambul Kabupaten Banjar Provinsi Kalimantan Selatan.

Tabel 3.1 Volume Lalu Lintas ruas Jalan Ahmad Yani Kecamatan Astambul Hari Senin

No.	Waktu	Volume (smp/jam)	
		Arah MTP – Hulu Sungai (B)	Arah Hulu Sungai - MTP (A)
1	06.00 - 07.00	481,05	448,1
2	07.00 - 08.00	1816,7	1871,8
3	08.00 - 09.00	1651,1	608,3
4	09.00 - 10.00	2996,5	638,45
5	10.00 - 11.00	1314,95	1755,85
6	11.00 - 12.00	1502,6	2532,9
7	12.00 - 13.00	1755,85	1648,7
8	13.00 - 14.00	2516,1	2967,7
9	14.00 - 15.00	4592,35	1146,1
10	15.00 - 16.00	1257,05	2939,65
11	16.00 - 17.00	1154,5	1312,55
12	17.00 - 18.00	2938,45	1487
<b>Total</b>		<b>23977,2</b>	<b>9324,4</b>

Arah MTP – Hulu Sungai pada pukul 06.00 – 18.00 dapat dilihat bahwa volume lalu lintas terbesar terjadi pada pukul 14.00 - 15.00 WITA dengan nilai 4592,35 smp/jam, sedangkan volume lalu lintas terendah terjadi pada pukul 06.00 – 07.00 WITA dengan nilai 481,05 smp/jam.



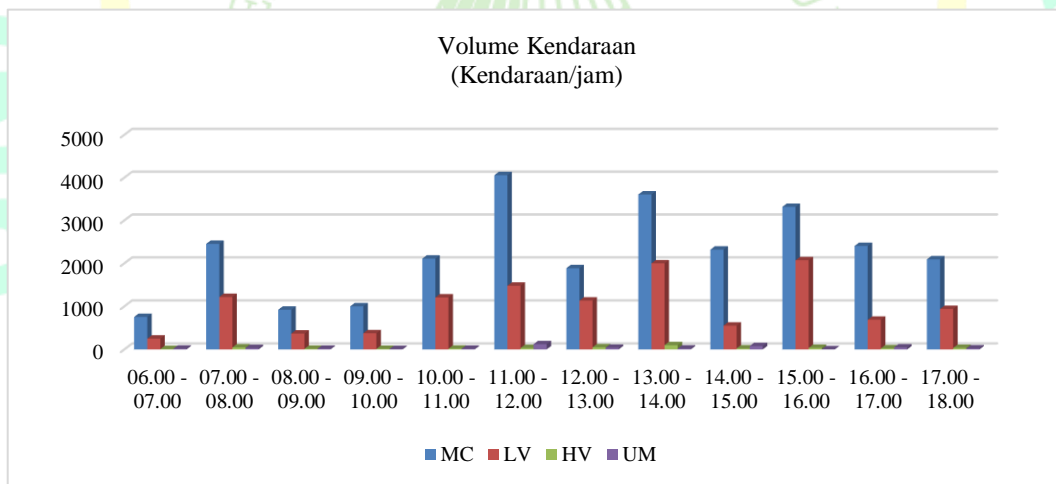
Gambar 3.1 Grafik Fluaktuasi Arus Lalu Lintas smp/jam Hari Senin

Dengan hasil grafik fluktuasi dapat dilihat bahwa volume arus lalu lintas pada jam puncak untuk total 2 arah terjadi pada pukul 14.00 - 15.00 WITA dengan total 8873 smp/jam.

Tabel 3.3 Volume Lalu Lintas ruas Jalan Ahmad Yani Kecamatan Astambul Hari Selasa

No.	Waktu	Volume (smp/jam)	
		Arah MTP – Hulu Sungai (B)	Arah Hulu Sungai - MTP (A)
1	06.00 - 07.00	448,1	481,05
2	07.00 - 08.00	1886,2	1816,7
3	08.00 - 09.00	613,1	1651,1
4	09.00 - 10.00	639,65	2996,5
5	10.00 - 11.00	1755,85	1314,95
6	11.00 - 12.00	2532,9	1502,6
7	12.00 - 13.00	1664,3	1755,85
8	13.00 - 14.00	3018,1	2516,1
9	14.00 - 15.00	1156,9	4592,35
10	15.00 - 16.00	2942,05	1257,05
11	16.00 - 17.00	1319,75	1154,5
12	17.00 - 18.00	1503,8	2938,45
<b>Total</b>		<b>19480,7</b>	<b>23977,2</b>

Arah MTP – Hulu Sungai pada pukul 06.00 – 18.00 dapat dilihat bahwa volume lalu lintas terbesar terjadi pada pukul 13.00 – 14.00 WITA dengan nilai 3018,1 smp/jam, sedangkan volume lalu lintas terendah terjadi pada pukul 06.00 – 07.00 WITA dengan nilai 448,1 smp/jam.



Gambar 3.2 Grafik Fluktuasi Arus Lalu Lintas smp/jam Hari Selasa

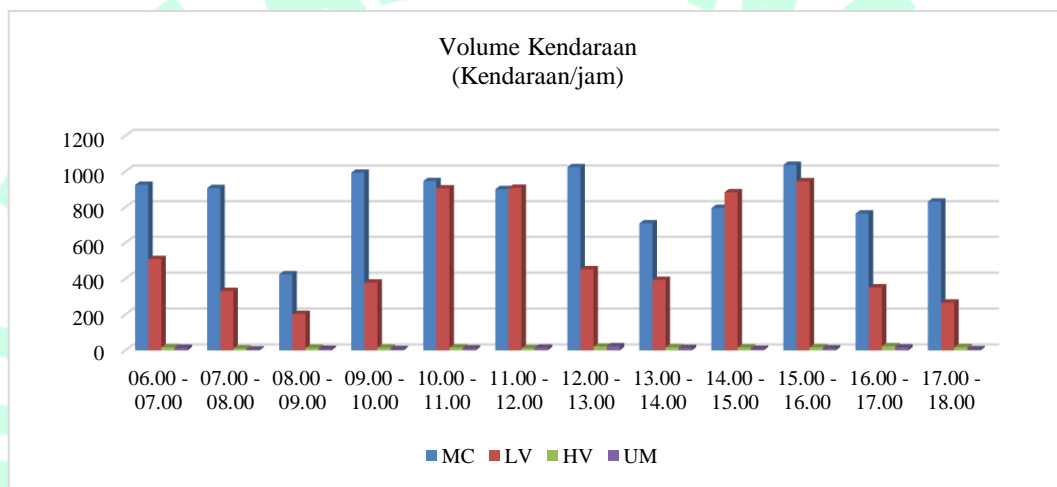
Dengan hasil grafik fluktuasi dapat dilihat bahwa volume arus lalu lintas pada jam puncak untuk total 2 arah terjadi pada pukul 13.00 – 14.00 WITA dengan total 5722 smp/jam.

Tabel 3.4 Volume Lalu Lintas ruas Jalan Ahmad Yani Kecamatan Astambul Hari Rabu

No.	Waktu	Volume (smp/jam)	
		Arah MTP – Hulu Sungai (B)	Arah Hulu Sungai - MTP (A)
1	06.00 - 07.00	760,65	448,1
2	07.00 - 08.00	570,95	1871,8
3	08.00 - 09.00	325,8	608,3
4	09.00 - 10.00	644,25	638,45
5	10.00 - 11.00	1160,7	1755,85

6	11.00 - 12.00	1147,65	2532,9
7	12.00 - 13.00	733,2	1648,7
8	13.00 - 14.00	590,65	2967,7
9	14.00 - 15.00	1100,95	1146,1
10	15.00 - 16.00	1224,65	2939,65
11	16.00 - 17.00	569,6	1312,55
12	17.00 - 18.00	495,35	1487
<b>Total</b>		<b>9324,4</b>	<b>19357,1</b>

Arah MTP – Hulu Sungai pada pukul 06.00 – 18.00 dapat dilihat bahwa volume lalu lintas terbesar terjadi pada pukul 15.00 - 16.00 WITA dengan nilai 1224,65 smp/jam, sedangkan volume lalu lintas terendah terjadi pada pukul 08.00 – 09.00 WITA dengan nilai 325,8 smp/jam.



Gambar 3.3 Grafik Fluktuasi Arus Lalu Lintas smp/jam Hari Rabu

Dengan hasil grafik fluktuasi gambar 4.3 dapat dilihat bahwa volume arus lalu lintas pada jam puncak untuk total 2 arah terjadi pada pukul 15.00 - 16.00 WITA dengan total 2010 smp/jam.

### Analisis Dampak Kerusakan Jalan

Tabel 3.5 Hasil Uji Validitas

Variabel	Item	<i>Pearson Correlation</i>	<i>Sig. (2-tailed)</i>	Keterangan
Kerusakan Jalan (Y)	Y.1	0,849	0,000	Valid
	Y.2	0,579	0,001	Valid
	Y.3	0,613	0,000	Valid
	Y.4	0,849	0,000	Valid
Aspek Keamanan (X <sub>1</sub> )	X1.1	0,780	0,000	Valid
	X1.2	0,619	0,000	Valid
	X1.3	0,702	0,000	Valid
	X1.4	0,646	0,000	Valid
Aspek Kenyamanan (X <sub>2</sub> )	X2.1	0,845	0,000	Valid
	X2.2	0,582	0,001	Valid
	X2.3	0,845	0,000	Valid
	X2.4	0,412	0,024	Valid
Aspek Biaya (X <sub>3</sub> )	X3.1	0,429	0,018	Valid
	X3.2	0,394	0,031	Valid

	X3.3	0,589	0,001	Valid
	X3.4	0,436	0,016	Valid

Hasil uji validitas pada tabel di atas menunjukkan bahwa dari 12 item kuisisioner memiliki nilai Pearson Correlation  $> r_{\text{tabel}}$  (0,349) dan nilai Sig. untuk seluruh item kuisisioner adalah 0,000  $< 0,05$  sehingga item tersebut dinyatakan valid.

Tabel 3.6 Hasil Uji Reliabilitas

Variabel	Cronbach's Alpha	Keterangan
Aspek keamanan ( $X_1$ )	0,916	Reliabel
Aspek kenyamanan ( $X_2$ )	0,835	Reliabel
Aspek biaya ( $X_3$ )	0,811	Reliabel
Kerusakan jalan (Y)	0,792	Reliabel

Hasil uji reliabilitas pada tabel di atas menunjukkan bahwa dari 12 item, semua item memiliki nilai Cronbach's Alpha  $> 0,6$  yang dapat diambil keputusan dengan menolak  $H_0$  sehingga, instrumen penelitian ini dinyatakan reliabel dan baik untuk digunakan sebagai tolak ukur penelitian.

Tabel 3.7 Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		Unstandardized Residual
N		30
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	0,0000000
	Std. Deviation	0,37404086
Most Extreme Differences	Absolute	0,085
	Positive	0,075
	Negative	-0,085
Test Statistic		0,085
Asymp. Sig. (2-tailed)		0,200 <sup>c,d</sup>

Berdasarkan hasil analisis uji normalitas diketahui bahwa nilai *Asymp.Sig.(2-tailed)* = 0,200  $> 0,05$  sehingga, berdasarkan kriteria pengambilan keputusan untuk Kolmogorov-Smirnov yakni terima  $H_0$  yang artinya data dalam penelitian ini berdistribusi normal.

Tabel 3.8 Hasil Uji Multikolinearitas

Model	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
1 (Constant)		
Aspek Keamanan	.534	1.874
Aspek Kenyamanan	.520	1.922
Aspek Biaya	.950	1.052

Berdasarkan hasil analisis uji multikolinearitas diketahui bahwa nilai Tolerance  $> 0,10$  dan nilai VIF  $< 10,00$  untuk semua variabel independen sehingga, berdasarkan kriteria pengambilan keputusan uji multikolinearitas yakni tidak terjadi multikolinearitas dalam model regresi (memenuhi asumsi multikolinearitas).

Tabel 3.9 Hasil Uji Heterokedastisitas

		Coefficients <sup>a</sup>				
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
Model		B	Std. Error	Beta	t	Sig.
1	(Constant)	-2,854	0,996		-1,665	0,081
	Aspek Keamanan	0,028	0,026	0,228	1,068	0,295
	Aspek Kenyamanan	0,057	0,029	0,419	1,936	0,064
	Aspek Biaya	0,069	0,028	0,364	1,897	0,076

a. Dependent Variable: ABS\_RES

Dari tabel output uji Glejser di atas dapat disimpulkan bahwa tidak ada satupun residual dari variabel independen yang signifikan secara statistik mempengaruhi variabel dependen. Hal ini dapat dilihat berdasarkan nilai Sig. > 0,05 untuk semua variabel independen sehingga dikatakan terima H0.

Tabel 3.10 Hasil Uji t

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	12,453	2,106		5,915	0,000
	Aspek Keamanan	0,177	0,055	0,391	3,191	0,004
	Aspek Kenyamanan	0,225	0,062	0,450	3,628	0,001
	Aspek Biaya	0,244	0,073	0,309	3,360	0,002

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa untuk variabel aspek keamanan memiliki nilai thitung = 3,191 > ttabel = 2,055 dan nilai Sig. = 0,004 < 0,05. Maka dari itu, kesimpulan yang di ambil adalah menolak H0 atau terima H1 yang artinya aspek keamanan berpengaruh positif secara signifikan terhadap kerusakan jalan. Untuk variabel aspek kenyamanan diketahui memiliki nilai thitung = 3,628 > ttabel = 2,055 dan nilai Sig. = 0,001 < 0,05. Maka dari itu, kesimpulan yang di ambil adalah menolak H0 atau terima H2 yang artinya aspek kenyamanan berpengaruh positif secara signifikan terhadap kerusakan jalan. Pada variabel aspek biaya diketahui memiliki nilai thitung = 3,360 > ttabel = 2,055 dan nilai Sig. = 0,002 < 0,05. Maka dari itu, kesimpulan yang di ambil adalah menolak H0 atau terima H3 yang artinya aspek biaya berpengaruh positif secara signifikan terhadap kerusakan jalan.

Tabel 3.11 Hasil Uji F

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	15,409	3	5,136	32,916	0,000 <sup>b</sup>
	Residual	4,057	26	0,156		
	Total	19,467	29			

Berdasarkan output pada tabel di atas, diketahui bahwa nilai Fhitung = 32,916 > Ftabel = 2,975 dan nilai Sig. = 0,000 < 0,05. Maka dari itu, kesimpulan yang di ambil adalah menolak H0



atau menerima H4 yang artinya aspek keamanan, aspek kenyamanan, dan aspek biaya secara bersama-sama berpengaruh terhadap kerusakan jalan.

Tabel 3.12 Koefisien Determinasi

Model Summary <sup>b</sup>				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.890 <sup>a</sup>	.792	.768	.395

Tabel diatas menunjukkan hasil analisis berdasarkan SPSS dan diketahui nilai R-Square adalah sebesar 0,792 yang berarti proporsi pengaruh variabel aspek keamanan, aspek kenyamanan, dan persepsi risiko secara bersama-sama terhadap kerusakan jalan adalah sebesar 79,2% sedangkan sisanya, yaitu 20,8% (100% - 79,2%) dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak termasuk dalam model regresi linier ini.

### Pembahasan

Kerusakan - kerusakan jalan sering terjadi di Jalan Ahmad Yani Kecamatan Astambul Kalimantan Selatan yang merupakan ruas jalan dengan volume lalu lintas yang cukup padat, selain itu juga terdapat sekolah, tempat usaha, serta kantor – kantor pemerintahan. Kerusakan-kerusakan yang terjadi tentu akan berpengaruh pada keamanan dan kenyamanan pemakai jalan. Oleh sebab itu penanganan konstruksi perkerasan baik yang bersifat pemeliharaan, peningkatan atau rehabilitasi akan dapat dilakukan secara optimal apabila dampak kerusakan jalan terhadap pengguna dan lingkungan jalan dapat diketahui (Priana, 2018).

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, diketahui bahwa akibat yang ditimbulkan dari kerusakan Jalan Ahmad Yani Kecamatan Astambul Kalimantan Selatan bagi pengguna jalan dan lingkungan masyarakat berdampak pada aspek keamanan, kenyamanan dan aspek biaya. Hal ini dibuktikan dengan hasil perhitungan nilai koefisien determinasi ( $R^2$ ) sebesar 0,792 yang berarti bahwa aspek keamanan, aspek kenyamanan, dan aspek biaya dapat menjelaskan variasi variabel terikat (kerusakan jalan) sebesar 79,2% sedangkan sisanya sebesar 20,8% dijelaskan oleh variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

Variabel yang terdampak oleh kerusakan Jalan Ahmad Yani Kecamatan Astambul Kalimantan Selatan yaitu aspek keamanan, aspek kenyamanan dan aspek biaya. Hal ini dibuktikan dengan hasil uji regresi linier berganda dimana variabel aspek keamanan memiliki nilai  $p\text{-value} = 0.004 < 0.05$ , aspek kenyamanan memiliki nilai  $p\text{-value} = 0.001 < 0.05$ , dan aspek biaya memiliki nilai  $p\text{-value} = 0.002 < 0.05$ . Variabel yang paling dominan terhadap kerusakan Jalan Ahmad Yani Kecamatan Astambul Kalimantan Selatan adalah aspek biaya dengan nilai koefisien sebesar 0,244.

Adanya kerusakan jalan yang tidak segera diperbaiki tentu akan berdampak bagi pengguna jalan. Salah satu dampak yang sering terjadi adalah kecelakaan. Selain itu dampak sosial bagi masyarakat sekitar juga akan dirasakan khususnya dalam kegiatan ekonomi yang sangat mungkin terganggu dengan adanya kerusakan jalan tersebut. Faktor-faktor penyebab kerusakan secara umum adalah peningkatan beban volume lalu lintas, sistem drainase yang tidak baik, sifat material konstruksi perkerasan yang kurang baik, iklim, kondisi tanah yang tidak stabil, perencanaan lapis perkerasan yang sangat tipis, proses pelaksanaan pekerjaan yang kurang sesuai dengan spesifikasi. Tindakan perbaikan yang dapat dilakukan yaitu tindakan perbaikan per segmen (Riwibowo *et al.*, 2022).

## IV. KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui dampak kerusakan jalan terhadap pengguna jalan dan lingkungan di Jalan Ahmad Yani Kecamatan Astambul Kalimantan Selatan berdasarkan pendapat responden selaku pengguna jalan dan masyarakat sekitar di lokasi penelitian maka kesimpulan yang dapat diambil yakni terdapat dampak kerusakan jalan terhadap pengguna jalan dan lingkungan di Jalan Ahmad Yani Kecamatan Astambul Kalimantan Selatan berdasarkan pendapat responden selaku pengguna jalan dan masyarakat sekitar di lokasi penelitian. Hal ini dibuktikan berdasarkan hasil uji t yang menunjukkan bahwa pada aspek keamanan memiliki nilai  $p\text{-value} = 0.004 < 0.05$ , aspek kenyamanan memiliki nilai  $p\text{-value} = 0.001 < 0.05$ , dan aspek biaya memiliki nilai  $p\text{-value} = 0.002 < 0.05$ . Nilai  $R^2$  adalah sebesar 0,792 yang berarti proporsi pengaruh aspek keamanan, aspek kenyamanan, dan persepsi risiko terhadap kerusakan jalan adalah sebesar 79,2%, sedangkan sisanya yakni sebesar 20,8% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak termasuk dalam penelitian ini.

### Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka saran yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:

1. Bagi pemerintah perlu adanya pengawasan dan perawatan yang rutin pada Jalan Ahmad Yani Kecamatan Astambul Kalimantan Selatan agar mengurangi dampak-dampak yang sudah diakibatkan. Selain itu, pada saat pelaksanaan *overlay* di lapangan perlu diperhatikan drainase pada permukaan jalan agar tidak menggenangi permukaan jalan yang dapat mempercepat kerusakan jalan lagi oleh kerusakan jalan yang terjadi.
2. Bagi peneliti selanjutnya, sebagai bahan perbandingan perlu dilakukan penelitian lanjutan di lokasi yang berbeda dan variabel yang mempengaruhi kerusakan jalan yang lebih beragam terhadap pengguna dan lingkungan jalan tersebut. Selain itu perlu dilakukan penelitian lebih lanjut mengenai faktor yang dapat mempengaruhi kerusakan jalan dari segi susunan lapis perkerasan jalan dan jumlah lalu lintas harian rata-rata (LHR) pada jalan yang ditinjau.

### V. DAFTAR PUSTAKA

- Da Cunha, V.C.P., & Falderika. (2022). Pengaruh Volume Kendaraan Terhadap Tingkat Kerusakan Jalan Pada Perkerasan Lentur. *Civil Engineering Research Journal*. 3(1); 29 – 35.
- Malkhamah, S. (1995). Manajemen Lalu Lintas. Biro penerbit Kmts: FT UGM.
- Prasetyo, A.Y. (2017). Analisis Dampak Kerusakan Jalan Terhadap Pengguna Jalan dan Lingkungan di Jalan Raya Gampeng, Kediri Jawa Timur. SKRIPSI: Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- Priana, S.E. (2018). Analisa Faktor Penyebab Kerusakan Jalan (Studi Kasus Ruas Jalan Lingkar Utara Kota Padang Panjang). *Rang Teknik Journal*. 1(1); 86 – 89.
- Rolan, A. (2022). Analisa Dampak Kerusakan Jalan Terhadap Pengguna Jalan dan Lingkungan (Studi Kasus: Jalan Lingkar Selatan II Kota Jambi). SKRIPSI: Universitas Batanghari.
- Sukirman. (1994). Dasar-Dasar Perencanaan Geometrik Jalan. Penerbit Nova: Bandung.
- Undang-Undang Republik Indonesia No.38 Tahun 2004. Tentang Jalan.