

## **STRATEGI DAN MANAJEMEN PENGELOLAAN RUANG MILIK JALAN PADA RUAS JALAN NASIONAL JAYAPURA-SARMI**

**Arnold Mika<sup>1</sup>, Harmonis Rante<sup>2</sup>, Dewi Ana Rusim<sup>3</sup>**

<sup>1)</sup> Mahasiswa Program Magister Perencanaan Wilayah dan Kota  
Program Pascasarjana Universitas Cenderawasih

<sup>2), 3)</sup> Program Magister Perencanaan Wilayah dan Kota  
Program Pascasarjana Universitas Cenderawasih

Alamat Korespondensi  
e-mail: arnold.mika1@gmail.com

### **ABSTRAK**

*The regional development in Papua is in line with the development of road infrastructure. The Bonggo-Betaf-Sarmi National Road section is a part of the trans-Papua road that crosses several areas, namely Bonggo, Betaf and Sarmi. This road section is the only land route for the economy and government from the capital city of Papua Province, Jayapura City to Sarmi Regency. The area along the road began to develop marked by the construction of buildings on the left and right sides of the road that were designated for settlements, economic activities and stalls. To anticipate the city development and road widening, it is necessary to make an effort to organize and control the buildings that are starting to grow in the Road Owned Space area. This study aims to identify and analyze the existing conditions of the Road Owned Space and develop strategies to anticipate the use of the Road Owned Space by the community. The research location is along Bonggo-Betaf-Sarmi, which is 117.32 km. Data analysis was carried out with qualitative methods. The results indicate that there has been an invasion of the Road Owned Space at several points by the community. To anticipate and stop the encroachment of the the Road Owned Space area, a strategy can be adopted which includes the dissemination of related regulations, socio-cultural approaches and law enforcement.*

*Keywords: National Road Rection, Bonggo-Betaf-Sarmi, Road Owned Space, Invasion of Road Owned Space*

### **1. PENDAHULUAN**

Ruas Jalan Nasional Jayapura-Sarmi adalah bagian dari jalan trans Papua yang

melintasi tiga wilayah Kabupaten/Kota, yaitu Kota Jayapura, Kabupaten Jayapura dan Kabupaten Sarmi. Beberapa wilayah yang

dilewatinya adalah Jayapura, Sentani, Nimbontong, Bonggo, Betaf dan Sarmi. Ruas jalan ini merupakan jalan penghubung ke beberapa wilayah pesisir pantai. Ruas jalan ini merupakan satu-satunya jalur urat nadi perekonomian dan pemerintahan dari ibukota Provinsi Papua, yaitu Kota Jayapura ke Kabupaten Sarmi. Kondisi ini membuat ruas jalan ini cukup ramai oleh kendaraan yang lalu-lalang dan menjadi penting bagi masyarakat Kabupaten Sarmi. Berkembangnya wilayah di sepanjang ruas jalan ini membuat area sepanjang jalan ini cukup bertumbuh. Pada sisi kiri dan kanan banyak bangunan-bangunan yang berdiri, baik bangunan pemerintah maupun oleh masyarakat. Umumnya bangunan-bangunan ini diperuntukkan bagi kegiatan ekonomi, misalnya rumah toko (Ruko), warung dan kios-kios.

Keberadaan jalan seharusnya menjadi pendorong terciptanya suatu wilayah yang tertata rapi dan kesannya terencana. Terbangunnya jalan akan mendorong tumbuhnya bangunan di sepanjang sisi kiri maupun kanan jalan. Perkembangan bangunan dan jumlah hunian di sepanjang jalan tidak berimbang dengan adanya lahan yang memadai untuk penambahan area pembangunan. Pada umumnya mereka abai terhadap aturan yang jadi pedoman mendasar untuk pembangunan rumah, termasuk kualitas bahan dan jarak rumah dengan jalan. Menyadari pentingnya pemahaman tersebut maka sebaiknya instansi yang terkait melakukan sosialisasi

kepada masyarakat terkait pemanfaatan dan penggunaan bagian-bagian jalan.



Gambar 1. Kondisi Eksisting Ruas Jalan Nasional Jayapura-Sarmi  
(Sumber: Hasil Observasi, 2020)

Untuk mengantisipasi semakin bertumbuhnya bangunan-bangunan lain yang menggunakan daerah Rumija, maka perlu dilakukan penegakan peraturan pemerintah tentang daerah Rumija. Ini penting, karena biasanya berdiri satu atau dua bangunan dan diikuti oleh bangunan lain jika tidak dihentikan dari awal. Jika sudah berdiri banyak bangunan pada daerah Rumija, maka akan semakin sulit menertibkannya.

Dalam *American Public Works Association* disebutkan bahwa infrastruktur sebagai berbagai fasilitas fisik yang dibangun agen publik dalam rangka menjalankan tugas pemerintahan dan semua aktifitas pelayanan publik. dalam pengertian ini, infrastruktur mengacu pada aspek fisik untuk pemenuhan

kebutuhan dasar yang mencakup bidang sosial dan ekonomi.

Pengertian tersebut secara garis besar menghubungkan sistem sosial dan ekonomi dengan lingkungan. Pemahaman ini dengan demikian menuntun pada pentingnya pengambilan kebijakna yang tepat untuk menjamin keseimbangan sistem-sistem yang didukung infrastruktur (Kodoatie, 2005).

Ketentuan umum UU No. 38/2004, tentang jalan menyebutkan bahwa jalan sebagai prasarana transportasi di jalur darat. Identifikasi ini mencakup pula bagian jalan dan bangunan-bangunan yang berada sebagai pendukung peranan jalur transportasi pada tanah tertentu, baik yang berada pada tanah, diatas, dan di bawah permukaan tanah.

UU No. 38/2004 dan Peraturan Pemerintah (PP) No. 34/2006 menyebutkan klasifikasi jalan meliputi sistem jaringan, fungsi, status, dan kelas jalan. Penelitian ini mengambil set pada pengembangan definisi jalan nasional dan aturan-aturan yang melingkupinya.

Apabila mengacu pada PP No.34/2006, tepatnya Pasal 25-30 ada 5 klasifikasi jalan terbagi berdasar status. Pertama, jalan nasional; merupakan tanggung jawab Pemerintah Pusat melalui Menteri Pekerjaan Umum untuk menangani jalan arteri primer yang menghubungkan jalur antar ibu kota provinsi, jalan tol, dan jalan strategis nasional. Kedua, Jalan Provinsi; merupakan tanggung jawab Pemerintah Daerah Provinsi untuk menangani jalan

kolektor primer, menghubungkan jalur ibukota provinsi dan ibukota kabupaten/kota. Ketiga, jalan kabupaten; penanggung jawabnya adalah pemerintah daerah kabupaten untuk menangani jalan lokal primer yang menghubungkan ibukota kabupaten, ibukota kecamatan, dan desa. Keempat, jalan kota; merupakan tanggung jawab pemerintah kota untuk menangani jalan yang menghubungkan pusat kota, persil, dan pusat pemukiman dalam lingkup kota. Terakhir, jalan desa; merupakan tanggung jawab pemerintah desa untuk menangani jalan dalam lingkup desa dan antardesa.

Berdasarkan PP No. 34/2006 jalan memiliki bagian ruang manfaat jalan (RUMAJA), ruang milik jalan (RUMIJA), dan ruang pengawasan jalan (RUWASJA). Berikut ini adalah penjelasannya.

#### 1. Ruang Manfaat Jalan (RUMAJA)

RUMAJA hanya diperuntukkan bagi median, perkerasan jalan, jalur pemisah, bahu jalan, saluran tepi jalan, trotoar, lereng, ambang pengaman, timbunan dan galian, gorong-gorong, perlengkapan jalan, dan bangunan pelengkap lainnya. Dalam rangka menunjang pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan serta pengamanan konstruksi jalan, maka badan jalan dilengkapi dengan ruang bebas. Ruang bebas untuk jalan arteri maupun kolektor adalah dengan tinggi paling rendah 5 meter serta kedalaman paling rendah 1,5 meter dari permukaan jalan.

#### 2. Ruang Milik Jalan (RUMIJA)

Ruang milik jalan diperuntukkan bagi ruang manfaat jalan, pelebaran jalan, dan penambahan jalur lalu lintas di masa akan datang serta kebutuhan ruangan pengamanan jalan. Jika mengacu pada PP Nomor 34 Tahun 2006, maka terdapat lebar minimum RUMIJA, seperti sebagai berikut:

- a. Jalan Bebas Hambatan = 30 meter
- b. Jalan Raya = 25 meter
- c. Jalan Sedang = 15 meter
- d. Jalan Kecil = 11 meter

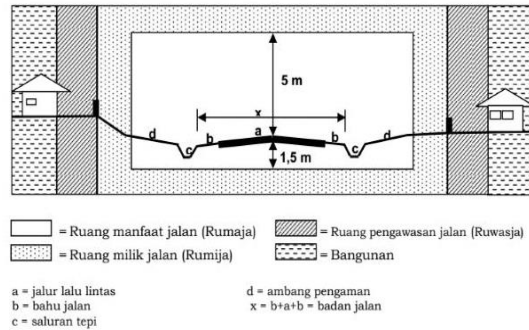
### 3. Ruang Pengawasan Jalan (RUWASJA)

RUWASJA diperuntukkan bagi pandangan bebas pengemudi dan pengamanan konstruksi jalan serta pengamanan fungsi jalan. Terdapat lebar ruang pengawasan jalan minimum yang ditentukan dari tepi badan jalan dengan ukuran sebagai berikut:

- a. Jalan Arteri Primer = 15 meter
- b. Jalan Kolektor Primer = 10 meter
- c. Jalan Lokal Primer = 7 meter
- d. Jalan Lingkungan Primer = 5 meter
- e. Jalan Arteri Sekunder = 15 meter
- f. Jalan Kolektor Sekunder = 5 meter
- g. Jalan Lokal Sekunder = 3 meter
- h. Jalan Lingkungan Sekunder = 2 meter
- i. Jembatan 100 meter ke arah hulu dan hilir.

Menurut Penjelasan Pasal 35 PP Nomor 34 tahun 2006, yang dimaksud badan jalan adalah meliputi jalur lalu lintas, dengan atau tanpa jalur pemisah, dan bahu jalan. Mengenai bagian-bagian jalan ini, lebih lengkapnya ditunjukkan pada Gambar 2 dan Gambar 3 Kedua gambar ini pada dasarnya

sama hanya metode menampilkannya yang berbeda.



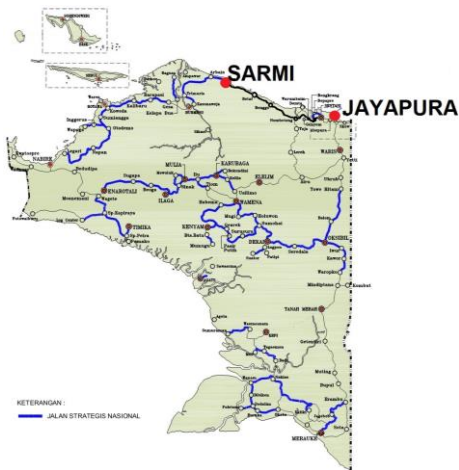
Gambar 2. Sketsa Bagian-bagian Jalan (Sumber: PP 34 Tahun 2006 tentang Jalan)



Gambar 3. Bagian-bagian Jalan (Sumber: Permen PUPR No. 13 Tahun 2011)

## 2. METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan di salah satu ruas jalan nasional, yaitu Ruas Bonggo-Betaf-Sarmi. Lokasi penelitian ini ditunjukkan pada Gambar 4.



Gambar 4. Peta lokasi penelitian (Sumber: Google Maps, diakses 15 Desember 2020)

Secara keseluruhan, data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan sekunder.

- a. Data primer: diambil langsung oleh peneliti di lapangan melalui observasi, pendokumentasian dan wawancara. Beberapa data tersebut adalah dimensi jalan, lebar bahu jalan, ketersediaan Rumija, bangunan-bangunan di sepanjang pinggir jalan dan pemahaman masyarakat.
- b. Data sekunder: diambil dengan berkoordinasi dengan Balai Jalan Nasional pengelola ruas Jalan Pike-Kurulu. Beberapa data yang terkait adalah informasi terkait perkembangan jalan ini dari tahun ke tahun, peningkatan dan rencana pengembangan ke depan.

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggabungkan metode kuantitatif dan kualitatif. Dari data-data yang telah diperoleh akan dirangkum dalam bentuk tabel, selanjutnya akan

dihitung persentasenya dan dibuat grafiknya. Tabel dan grafik yang telah dibuat, kemudian akan dianalisis. Demikian juga halnya dengan hasil wawancara dan dokumentasi dari lapangan, akan dilakukan interpretasi.

#### 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Ketersediaan ruang untuk Damija ruas jalan Bonggo-Betaf-Sarmi, tidak terlepas dari kondisi topografi dan perkembangan wilayah di Bonggo, Betaf dan Sarmi. Hal ini disebabkan karena ruas ini melintasi wilayah-wilayah tersebut. Ruas jalan Bonggo-Betaf-Sarmi sebagian berada pada topografi yang bergunung dan Sebagian lagi di wilayah yang bertopografi datar.



Gambar 5. Peta lokasi penelitian, Ruas Jalan Bonggo-Betaf-Sarmi (Sumber: Hasil Observasi, 2020)

Berdasarkan pengamatan di lapangan, maka dapat dikatakan bahwa pada dasarnya ruang untuk Rumija Ruas Bonggo-Betaf-Sarmi sangat tersedia. Hanya saja lebar

ruang yang tersedia di sepanjang jalan. Pada titik-titik tertentu terjadi penyempitan oleh penempatan bangunan dan fasilitas jalan yang terlalu dekat dengan jalan. Pada sisi kanan jalan lebih banyak didominasi oleh garis pantai namun pada beberapa wilayah juga terdapat perumahan di sisi jalan. Sedangkan pada sisi kiri jalan adalah berupa hutan dan pemukiman.

Pada daerah sekitar pemukiman transmigrasi di Bonggo, beberapa rumah dan fasilitas masyarakat terlihat dekat ke jalan. Bangunan yang dekat ke badan jalan pada dasarnya masih berupa bangunan semi permanen dan sementara. Selain bangunan milik masyarakat yang memasuki area Damija, terdapat juga fasilitas umum yaitu sekolah yang berada terlalu dekat dengan damija, seperti pada Gambar 6. Bangunan ini berada di sebelah jalan di luar drainase jalan. Tetapi mengacu pada peraturan jalan, maka area ini masih merupakan wilayah Damija.



Gambar 6. Fasilitas Umum dan Masyarakat yang Memasuki Jalan (Sumber: Hasil Observasi, 2020)

Selanjutnya perlu dianalisa ketersediaan lebar jalan yang ada pada ruas jalan Bonggo-Betaf-Sarmi, terhadap ketentuan Permen PU No 19/PRT/M/2011. Menurut ketentuan tersebut, lebar ruang yang tersedia untuk badan jalan minimal 11 meter. Data pengukuran menunjukkan bahwa pada sepanjang ruas Bonggo-Betaf-Sarmi, pada dasarnya tersedia ruang dengan lebar 11 m untuk badan jalan minimum. Pada bagian pembahasan ini disimpulkan bahwa:

- Lebar jalur lalu lintas pada ruas Bonggo-Betaf-Sarmi tidak memenuhi, yaitu hanya 6 meter sedang yang disyaratkan adalah 7 meter.
- Perlu dilakukan pelebaran jalur lalu lintas dengan lebar tambahan minimal 1 meter.
- Penampang Jalan Bonggo-Betaf-Sarmi memiliki lebar yang cukup untuk menyediakan badan jalan minimum 11 meter seperti yang disyaratkan dalam Permen PU no 19/PRT/M/2011.

### Rumaja

Bagian jalan ini diperuntukan bagi:

- Perkerasan jalan
- Median
- Jalur pemisah jalan
- Bahu jalan
- Trotoar
- Saluran tepi dan gorong-gorong
- Lereng tepi badan Jalan
- Bangunan pelengkap jalan
- Perlengkapan jalan,

Pada Lampiran peraturan Permen PU no 19/PRT/M/2011 disebutkan bahwa lebar

daerah manfaat jalan untuk jalan kategori sedang adalah 13 meter. Berdasarkan data pengukuran yang diperoleh di lapangan, maka dapat dikatakan bahwa ketersediaan area untuk Rumaja terpenuhi di sepanjang Ruas Jalan Bonggo-Betaf-Sarmi.

### Rumija

Rumija diperuntukkan bagi:

- Pelebaran jalan atau penambahan lajur lalu lintas di masa yang akan datang;
- Kebutuhan ruang untuk pengamanan jalan;
- Ruang terbuka hijau yang berfungsi sebagai lansekap jalan;
- kebutuhan ruang untuk penempatan utilitas.

Hasil pengukuran menunjukkan bahwa pada semua titik pengukran di sepanjang ruas Bonggo-Betaf-Sarmi, semuanya memiliki ruang yang cukup untuk Rumija.

### Ruwasja

Area ini diperuntukkan:

- Pemenuhan pandangan bebas pengemudi
- Ruang bebas bagi kendaraan yang mengalami hilang kendali
- Pengamanan konstruksi jalan
- Pengamanan fungsi jalan.

Lebar Ruwasja ditentukan dalam lampiran Permen PU No. 19/PRT/M/2011, yaitu ditentukan dari sisi luar Rumija dengan lebar paling sedikit 15 meter untuk jalan kategori sedang. Hal ini berarti bahwa untuk jalan kategori sedang dibutuhkan ruang dengan lebar:

$$\begin{aligned} \text{Ruwasja} &= \text{Lebar rumija} + 2 \cdot 15 \\ &= 15 + 2 \cdot 15 \\ &= 45 \text{ meter} \end{aligned}$$

Jika diambil secara seimbang pada sisi kiri dan kanan, maka jarak dari as jalan tiap-tiap pinggir luar area Ruwasja adalah 22.5 meter. Dengan rincian seperti sketsa pada Gambar 7.



Gambar 7. Sketsa bagian-bagian jalan ruas (Sumber: Permen PU no 19/PRT/M/2011)

Selanjutnya akan dilihat hasil pengukuran di sepanjang jalan Bonggo-Betaf-Sarmi, apakah lebar eksisting yang tersedia mencukupi atau tidak. Hasil pengukuran menunjukkan bahwa:

- Ketersediaan lahan untuk Ruwasja pada sisi kiri dan kanan jalan adalah tidak sama.
- Hanya terdapat beberapa titik yang tersedia lahan yang memadai di sisi kiri maupun kanannya untuk Ruwasja.
- Kondisi yang banyak terjadi adalah sisi kiri tersedia lahan, tetapi sisi kanan jalan tidak tersedia. Demikian juga sebaliknya. Selain itu terdapat juga titik-titik yang memang di kedua sisinya tidak tersedia lahan yang mencukupi.
- Tidak tersedianya lahan disebabkan karena masyarakat membangun pada lahan yang sebenarnya masih milik

Ruwasja. Dari bangunan-bangunan tersebut terdapat bangunan yang sudah permanen, semi permanen dan sementara.

- e. Pada beberapa titik, masyarakat membangun pagar permanen dari tembok, pagar besi, pagar seng atau pagar kayu. Pada titik-titik tersebut, tidak semua pagar dibangun karena dalam area tersebut sudah ada bangunan, bahkan ada yang sifatnya hanya mengamankan lokasi karena dalam lokasi yang dipagar belum ada bangunan.
- f. Kekurangan lebar lahan di sepanjang kiri-kanan jalan adalah bervariasi mulai dari 3 m sampai 18.40 meter.
- g. Terdapat juga titik pengamatan yang tersedia lahan pada sisi kiri maupun kanan jalan.

Pada bagian ini, disimpulkan bahwa di sepanjang ruas Jalan Bonggo-Betaf-Sarmi, Sebagian besar tersedia lahan untuk Ruwasja di sisi kiri dan kanannya. Sisanya tidak mencukupi di sisi kiri, kanan atau bahkan di kedua sisinya. Secara kewilayahan, sebenarnya tersedia lahan yang memadai untuk Ruwasja, tetapi karena masyarakat membangun memasuki area Ruwasja atau juga mereka memasang pagar di sisi jalan.

### **Strategi dan Manajemen**

Penyusunan strategi harus mempertimbangkan beberapa aspek, yaitu: aspek perkembangan wilayah, aspek ketransportasian, aspek lingkungan, ekonomi, hukum dan aspek kearifan lokal.

Beberapa strategi yang dapat ditempuh adalah:

- a. Sosialisasi,  
UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan; PP No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan; dan Permen PU No. 20/PRT/M/2010 pedoman sumber untuk materi sosialisasi. Materi sosialisasi dapat meliputi RTRW, Rencana Transportasi, Sosialisasi Bagian-Bagian Jalan, Pemanfaatan Bagian-Bagian Jalan terkait dengan Izin, Rekomendasi dan Dispensasi. Peserta sosialisasi dapat terdiri dari instansi Pemerintah Kabupaten, Camat dan Kepala Desa/Lurah Kabupaten, PPK dan penilik jalan di lingkungan Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJJN).
- b. Melaksanakan penegakan hukum bagi siapa saja yang melakukan pelanggaran terkait pemanfaatan bagian-bagian jalan.
- c. Menetapkan dengan sebuah peraturan tentang bangunan-bangunan apa saja yang boleh dibangun.
- d. Menyusun prosedur perizinan pemanfaatan bagian-bagian jalan dan mensosialisasikannya ke masyarakat
- e. Menjaga area jalan tetap hijau dengan penanaman pohon.
- f. Melakukan pendekatan secara sosial budaya dalam rangka keterlibatan masyarakat dalam memelihara dan memanfaatkan area jalan.
- g. Menjaga kebersihan jalan.
- h. Memasang himbauan untuk mengurus perizinan jika hendak memanfaatkan bagian-bagian jalan.



- i. Dilakukan pemasangan patok-patok permanen atau diberi tanda-tanda khusus pada area yang termasuk bagian jalan.

## 5. KESIMPULAN

Ketersediaan lahan Rumija pada Ruas Jalan Nasional Bonggo-Betaf-Sarmi pada dasarnya cukup memadai. Sehingga dapat dilakukan peningkatan pada ruas jalan tersebut, sesuai dengan peraturan yang berlaku.

## 6. SARAN

Beberapa hal yang perlu disarankan adalah:

- a. Pemda dan Balai Pengelolah jalan Nasional Bonggo-Betaf-Sarmi sejak dini memberikan teguran bagi bangunan-bangunan yang ada di area bagian jalan yang dibangun tanpa izin. Jika tidak diindahkan maka sebaiknya dilakukan pembongkaran.
- b. Pemda dan Balai Pengelolah jalan Nasional Bonggo-Betaf-Sarmi secara rutin melakukan monitoring terkait pemanfaatan bagian-bagian jalan untuk memantau jika ada bangunan baru yang didirikan tanpa izin.
- c. Pemda dan Balai Pengelolah jalan Nasional Bonggo-Betaf-Sarmi bertindak secara nyata melibatkan masyarakat dalam aktivitas rutin pemeliharaan dan pembersihan jalan. Misalnya dengan merekrut masyarakat lokal sebagai tenaga honorer/kontrak khusus mengerjakan pembersihan dan perawatan jalan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Kodoatie, R.J. dan Sjarief, Rustam, 2005. Pengelolaan Sumber Daya Air Terpadu. Andi, Yogyakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2004. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan. Pemerintah Republik Indonesia. Jakarta.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 19/PRT/M/2011 Tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan
- Permen PUPR No. 13 Tahun 2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan
- Stone, D. (1974). *Professional Education in Public Works Enviromental Engineering and Administration*. Chicago: *American Public Works Association*.
- Google Inc. 2020. *Google Maps*: Peta lokasi penelitian, Ruas Jalan Jayapura-Sarmi dalam <http://maps.google.com/> (diakses 15 Desember 2020)