

I N T I S A R I

Jalan raya yang menghubungkan Kupang sebagai ibukota propinsi Nusa Tenggara Timur, dan Atambua sebagai ibukota kabupaten Belu, adalah satu-satunya jalan aspal berstatus jalan Nasional. Pada Km 141 sampai Km 146 sering terjadi longsor setiap tahun pada musim hujan. Sejak lama, di lokasi tersebut selalu dihadapkan pada permasalahan teknis yaitu rusaknya badan jalan akibat terjadinya amblesan dan longsor, sehingga sangat mengganggu arus transportasi dan membahayakan serta tidak nyaman bagi pengguna jalan yang melewatinya. Kajian tentang tipe dan mekanisme terjadinya tanah longsor, serta penyebarannya di lokasi penelitian, jarang dilakukan secara baik, sehingga upaya untuk mengurangi terjadinya tanah longsor dengan bangunan teknis, seperti bangunan penahan tebing, saluran drainase, perlindungan dengan vegetasi, hasilnya tidak maksimal.

Metode yang digunakan adalah pengumpulan data sekunder dan primer untuk menyusun peta obyektif dan pembuatan peta tanah longsor serta penyebarannya. Data sekunder : peta geologi, hasil bor geologi, peta rupabumi/kelerengan, peta geomorfologi, peta penggunaan lahan, peta tanah, data iklim/curah hujan. Data primer : hasil pengamatan dan pengukuran di lapangan. Peta – peta obyektif, didukung data curah hujan, hasil bor geologi, dipakai untuk analisa faktor penyebab dan pemicu tanah longsor.

Hasil yang dicapai adalah tipe, mekanisme dan penyebaran tanah longsor sepanjang jalur jalan Soe-Kefa Km 141 – Km 146, faktor penyebab dan pemicu tanah longsor, rekomendasi upaya penanggulangannya. Hasil penelitian lainnya adalah peta tanah longsor jalur jalan Soe-Kefa Km 141 –Km 146. Pada peta tersebut memuat informasi tentang posisi dan luasan daerah yang longsor, baik pada badan jalan, arah barat maupun arah timur jalan Soe – Kefa Km 141 – Km 146.

Kata kunci : Tanah longsor, tipe dan mekanisme, upaya Penanggulangan

ABSTRACT

Road connecting Kupang - as capital of East Nusa Tenggara province-, and Atambua as - capital of Belu district - is the only one road which has its national status. In Km 141 to Km 146, landslide often occurs in rainy season; There are always technical problems, such as the damaged road due to subsidence and landslide which disturb transportation, also uncomfortable for the road user. Up to now, a study in the type and mechanism of land slide in the site have done rarely well, so attempt to reduce landslide with construct retaining well, drainage channel, protection with vegetation did not result in maximal outcome.

The study was conducted by collecting primary and secondary data, in order to make the objective map and landslide map, as well as, its distribution of landslide. Secondary data collected in this study comprise of geologycal map, result of geologycal drill, earth face map/topographical map, geomorphology map, landuse map, soil map, and climate/rainfall data. While, for the primary data, the data collected are the result of field observation. Objective maps, supported with other data such as rainfall and result of geology drill, were used to analyze factors causing and triggering landslide.

The result of this study is the type of landslide, landslide mechanism, distribution of landslide along Km 141 – Km 146 Soe – Kefa street, the factors causing and triggering landslide, recommendation for handling landslide based on each land slide type and mechanism. Other result is map of landslide along Km 141-Km 146 Soe – Kefa road. The landslide map contain information of position and width of slide area, either in road body, west or east ward of Km 141 – Km 146 Soe – Kefa road.

Keyword : Landslide, type and mechanism, handling effort.