

## **Evaluasi Aspek Teknis Konstruksi Jalan dan Sarana Pendukungnya di Bagian Hutan Banglean, KPH Randublatung**

Oleh :  
Yuyus Afrianto <sup>1)</sup>  
Ir. Haryanto, M.S. <sup>2)</sup>

### **INTI SARI**

Kegiatan Pembukaan Wilayah Hutan (PWH) selain memperhatikan aspek ekonomi, ekologi dan sosial juga harus memperhatikan aspek teknis konstruksi jalan. Perencanaan dan pembuatan jalan hutan selama ini mengacu pada pedoman teknis yang ditetapkan oleh Perhutani. Namun jika pembuatan jalan hutan tersebut tidak sesuai dengan standar teknis yang ditetapkan maka akan merusak hutan dan lingkungan. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kondisi jalan terhadap standar yang telah ditetapkan Perhutani.

Penelitian ini dilakukan di BH Banglean, KPH Randublatung dengan obyek pengukuran adalah jalan utama sepanjang 1.400 m meliputi alur EH dan alur CV, jalan cabang sepanjang 2.550 m meliputi alur C-CE, alur BK-B dan alur F-C dan jalan ranting sepanjang 550 m meliputi alur FE dan alur FH. Metode penelitiannya yaitu dengan cara membandingkan standar jalan dan sarana pendukung di lapangan dengan standar teknis yang telah ditetapkan Perhutani. Kriteria yang digunakan sebagai pembanding adalah lebar jalan, tanjakan dan turunan maksimum, radius minimum tikungan, kecepatan maksimum, pelebaran tikungan (*offtrailing*), lebar tikungan dan dimensi gorong-gorong.

Hasil evaluasi menunjukkan bahwa untuk lebar rata-rata jalan utama 3,07 m, jalan cabang 3,03 m dan jalan ranting 2,5 m. Untuk tanjakan dan turunan maksimum pada jalan utama tanjakan 8 % dan turunan 14,6 %, jalan cabang tanjakan 16,8 % dan turunan 14,7 % dan jalan ranting tanjakan 9,3 % dan turunan 6,8 %. Radius minimum rata-rata pada jalan utama 30 m dan jalan cabang 19,5 m. Kecepatan rata-rata maksimum pada jalan utama 28,4 km/jam dan jalan cabang 21,6 km/jam. Pelebaran tikungan rata-rata pada jalan utama 0,9787 m dan jalan cabang 1,1963 m. Lebar rata-rata tikungan pada jalan utama 6,4994 m dan jalan cabang 7,0058 m. Sedangkan dimensi gorong-gorong pada jalan utama adalah busan papak dengan ukuran 1 m x 1,45 m dan jalan cabang dengan ukuran 0,6 m x 0,5 m dan ukuran 2 m x 2 m. Kualitas dan kondisi jalan pada BH Banglean, KPH Randublatung pada jalan utama sudah sesuai dengan syarat tanjakan dan syarat tikungan sedangkan pada jalan cabang belum sesuai dengan syarat tanjakan dan syarat tikungan yang telah ditetapkan Perhutani. Untuk sarana pendukung jalan yang meliputi gorong-gorong dan saluran air baik di jalan utama maupun jalan cabang sudah sesuai dengan syarat teknis dari Perhutani.

Kata kunci : Banglean, jalan, konstruksi, Perhutani, standar.

<sup>1)</sup> Mahasiswa jurusan Manajemen Hutan, Fakultas Kehutanan UGM

<sup>2)</sup> Staf Pengajar jurusan Manajemen Hutan, Fakultas Kehutanan UGM



## The Evaluation of the Road Construction Technical Aspect and the Road's Supporter Utilities in the BH Banglean, KPH Randublatung

By :  
Yuyus Afrianto <sup>1)</sup>  
Ir. Haryanto, M.S. <sup>2)</sup>

### ABSTRACT

*Forest area opening activity not only considers economys aspects, ecologys and socials but also considers road construction technical aspect. Planning and forests road construction until recently based on technical guides from Perhutani. But if the forest road construction is not appropriate with technical standard which is decided so will cause the negative impact for forest and environment. This research is purpose to identify the conditions of the road based on the standard from Perhutani.*

*This research was done in the BH Banglean, KPH Randublatung, with object of measurement is the main road along 1.400 m covers channels EH and channels CV, secondary roads along 2.550 m cover channels C-CE, channels BK-B and channels F-C and feeder roads along 550 m cover channels FE and channels FH.. The research methods is to compare road's standard and supporter utilities at fields with technical standard that decided Perhutani. The criteria to compare are the road's width, the maximum ascent and descendants, the radius of curvature, the maximum speed, offrailing, the width of curvature and the culvert dimension.*

*The result of the evaluation showed that the average width of the main road is 3,07 m, the secondary road is 3,03 m and the feeder road is 2,5 m. The maximum ascent and descendant of the main road to ascent is 8 % and 14,6 % to descendant, the ascent of the secondary road is 16,8 % and the descendant is 14,7 % whereas the ascent of the feeder road is 9,3 % and descendant is 6,8 %. The average minimum radius of the main road is 30 m and the secondary road is 19,5 m. The average maximum speed of the main road is 28,4 km/hr and the secondary road is 21,6 km/hr. The average offrailing of the main road is 0,9787 m and the secondary road is 1,1963 m. The average width of the main road's curvature is 6,4994 m and the secondary road is 7,0058 m. Whereas the culvert dimension of the main road is the bubusan papak sizes 1 m x 1,45 m and the secondary road sizes 0,6 m x 0,5 m and sizes 2 m x 2 m. The road quality and condition of the main road in the BH Banglean, KPH Randublatung has already appropriate with the slope and curvature requirements from Perhutani, while the secondary roads not yet. For the supporter utilities of the road involve the culvert and the side drain at the main road and the secondary road have fullfiled the road technical requirements from Perhutani.*

*The keyword : Banglean, construction, Perhutani, road, standard.*

<sup>1)</sup> Student of Forest Management Department, Faculty of Forestry, GMU

<sup>2)</sup> Lecturer of Forest Management Department, Faculty of Forestry, GMU

