
BAB I

PENDAHULUAN

1.1 TINJAUAN UMUM

Peningkatan jumlah penduduk dan perkembangan aktifitas akan menyebabkan terjadinya kebutuhan ruang yang semakin bertambah. Hal ini sering menyebabkan terjadinya perubahan fisik dan penggunaan lahan kota serta dapat menyebabkan meningkatnya intensitas pergerakan penduduk. Pergerakan penduduk ini selanjutnya disebut kegiatan transportasi, yaitu kegiatan yang terjadi karena adanya perpindahan manusia dan atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya (Warpani, 1990). Oleh karenanya kegiatan transportasi selain sebagai dasar pemenuhan kebutuhan perjalanan bagi tujuan masyarakat kota, juga mempunyai tujuan yang lebih luas lagi, yaitu tujuan kota. Tujuan masyarakat kota dimaksudkan guna memenuhi keperluan kehidupan dan penghidupannya sehari-hari, dan sebagai tujuan kota untuk menyebarluaskan dan meningkatkan kemudahan pelayanan, memperluas kesempatan perkembangan kota, serta meningkatkan daya guna penggunaan sumber daya yang ada.

Disisi lain, peningkatan pergerakan penduduk dapat menyebabkan meningkatkan kebutuhan akan ketersediaan prasarana dan sarana transportasi. Kebutuhan sarana dan prasarana transportasi meliputi penambahan panjang jalan, peningkatan kualitas jalan yang ada, penambahan jumlah kendaraan serta fasilitas lainnya yang dibutuhkan untuk menunjang kegiatan transportasi tersebut. Jika penambahan jalan baik dari segi kuantitas maupun kualitas tidak mampu mengimbangi peningkatan jumlah kendaraan, maka hal ini dapat menyebabkan timbulnya masalah transportasi.

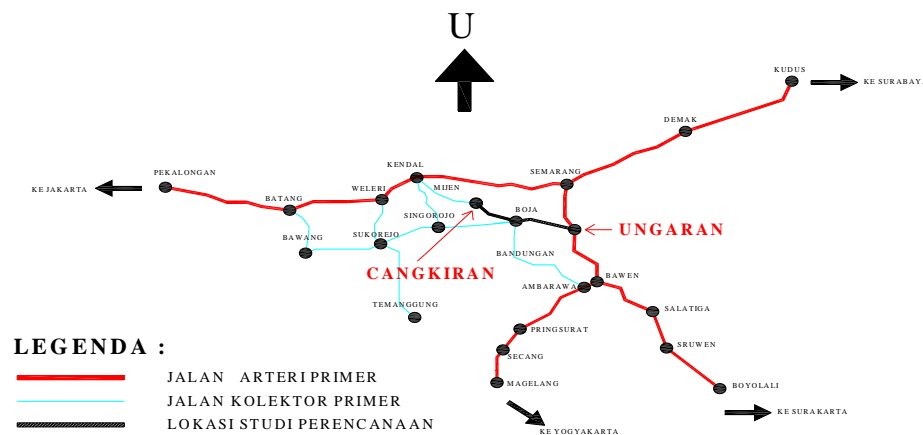
1.2 LATAR BELAKANG

Jalan raya beserta kelengkapannya adalah merupakan prasarana transportasi moda darat yang mutlak untuk kelancaran arus barang dan jasa yang melewati darat. Dengan lancarnya arus barang dan jasa, maka akan

mempengaruhi perkembangan perekonomian dan sosial masyarakat disekitar prasarana jalan yang ada maupun wilayah hinterland-nya.

Berdasarkan fungsinya, jalan Ungaran - Cangkiran termasuk jalan Kolektor primer, karena berfungsi menghubungkan kabupaten Semarang dengan Kabupaten Kendal dan Kota Semarang. Ruas jalan Ungaran - Cangkiran termasuk rute yang dapat melayani angkutan dalam distrik dengan kecepatan sedang, untuk persimpangan tanpa lalu-lintas. Selain itu jalan Ungaran – Cangkiran juga bisa dijadikan sebagai jalan alternatif lain yang akan bertujuan ke kota besar seperti Jakarta dan kota lain di Jawa Tengah tanpa harus melewati kota Semarang, jalan Ungaran – Cangkiran bisa menjadi penghubung antar kabupaten seperti kabupaten Boyolali, Surakarta dan kabupeten lainnya yang akan menuju kabupaten lain baik di Jawa Tengah maupun kota - kota besar lainnya yang melewati rute utara pulau Jawa (Pantura) dan dari arah sebaliknya.

Pada gambar 1.1 adalah ruas jalan Ungaran – Cangkiran sebagai jalan alternatif lain yang akan bertujuan ke kota-kota besar seperti kota Jakarta dan kota-kota di Jawa Tengah.



Gambar 1.1 Ruas Jalan Ungaran -Cangkiran

Karakteristik lalu-lintas ruas jalan Ungaran - Cangkiran ditinjau dari aspek geometri jalan mempunyai lebar jalur yang bervariasi sebagai berikut:

1. Km 2 s/d Km. 2,675 merupakan jalan 3 lajur, dua arah tak terbagi (3/2 UD) dengan lebar jalur antara 8,90 m hingga 9,65 m.

2. Km 2,700 s/d Km 12 merupakan jalan 2 lajur, dua arah tak terbagi (2/2 UD) dengan lebar jalur 6,00 m.

Kondisi jalan di jalur Ungaran - Cangkiran juga mengalami kerusakan. Pada Gambar 1.2 dapat dilihat kondisi fisik ruas jalan Ungaran - Cangkiran. kerusakan jalan ini membuat kendaraan yang melintasi jalan ini harus berjalan hati-hati. Hal itu sangat membahayakan para pengguna jalan, khususnya para pengendara sepeda motor yang melintas di jalur tersebut pada malam hari.



Gambar 1.2 Kerusakan fisik jalan ruas Ungaran - Cangkiran

1.3 PERMASALAHAN

Berdasarkan pengamatan yang telah dilakukan, ditemukan beberapa hal berkaitan dengan permasalahan transportasi yang terjadi pada ruas jalan tersebut. Masalah tersebut sedikit banyak telah mengganggu aktifitas masyarakat, baik bagi

penduduk setempat maupun pengguna jalan yang berasal dari luar wilayah Ungaran - Cangkiran. Permasalahan di seputar jalan tersebut antara lain :

1. Volume lalu-lintas

Tingginya volume arus lalu-lintas terutama kendaraan berat yang berupa Bus besar mencapai angka 373 smp/hari dan hal ini akan terus meningkat dari tahun ke tahun, sehingga tidak seimbang dengan kondisi prasarana jalan yang ada pada saat ini seperti terlihat pada gambar 1.3 dibawah ini.



Gambar 1.3 Volume Lalu-Lintas sta 0+000 s/d 2+700 Ungaran

2. Tingginya beban lalu-lintas kendaraan melebihi muatan sumbu yang diijinkan, sehingga menyebabkan kerusakan di sebagian besar badan jalan sepanjang ruas Ungaran – Cangkiran seperti terlihat pada gambar 1.4 dibawah ini.



Gambar 1.4 Kendaraan Yang Melebihi muatan sumbu sta 15+400 Cangkiran

3. Guna Lahan (*Land Use*) sebagian besar guna lahan sepanjang Ungaran – Cangkiran adalah berupa permukiman, sekolah dan pasar, tetapi beberapa segmen melalui kawasan pertanian dan perkebunan seperti terlihat pada gambar 1.5 dibawah ini.



(a) Gambar Pemukiman

(b) Gambar Perkebunan dan Pertanian

Gambar 1.5 Gambar Pemukiman, Perkebunan dan Pertanian Ungaran-Cangkiran

4. Hambatan Samping aktifitas yang dapat mempengaruhi kinerja ruas jalan Ungaran – Cangkiran antara lain berupa : terdapatnya pasar, bahu jalan yang sempit dan jarak pandang pengemudi yang terhalang oleh bukit pada beberapa tikungan.berikut salah satu gambar pasar yang terdapat dijalan Ungaran-Cangkiran seperti terlihat pada gambar 1.6 dibawah ini.



Gambar 1.6 Pasar yang terdapat di jalan Ungaran-Cangkiran tepatnya pasar Gunung Pati

Keadaan tersebut tidak hanya merugikan kepentingan masyarakat sekitar, namun juga berdampak buruk bagi perekonomian daerah. Hal ini dapat dipahami mengingat jalan tersebut berstatus sebagai jalan kolektor dengan fungsi sebagai jalan kolektor primer. Sebagai daerah berpotensi ekonomi dan termasuk salah satu kawasan perkebunan dan pertanian tentunya memerlukan sarana dan prasarana transportasi yang memadai, baik dari segi keamanan jalan maupun kenyamanan pengemudi. Transportasi yang lancar akan mempersingkat waktu perjalanan yang berimbas pada efisiensi biaya produksi dan distribusi barang.

1.4 MAKSUD DAN TUJUAN

Maksud dari Studi Perencanaan Peningkatan Jalan Ungaran - Cangkiran adalah untuk mengevaluasi kinerja jalan eksisting dari aspek beban lalu lintas dan kapasitas jalan serta dampak negatif terhadap fungsi jalan.

Tujuan dari Studi Perencanaan Peningkatan Jalan Ungaran - Cangkiran untuk memberikan solusi peningkatan kualitas pelayanan jalan, yang sesuai dengan umur rencana yaitu lima (5) tahun dengan usaha sebagai berikut :

1. Merencanakan ulang desain geometri jalan eksisting guna meningkatkan kualitas pelayanan transportasi darat.
2. Merencanakan struktur perkerasan jalan yang sesuai dengan karakteristik beban lalu lintas dan kondisi lingkungan.
3. Merencanakan bangunan pelengkap jalan.

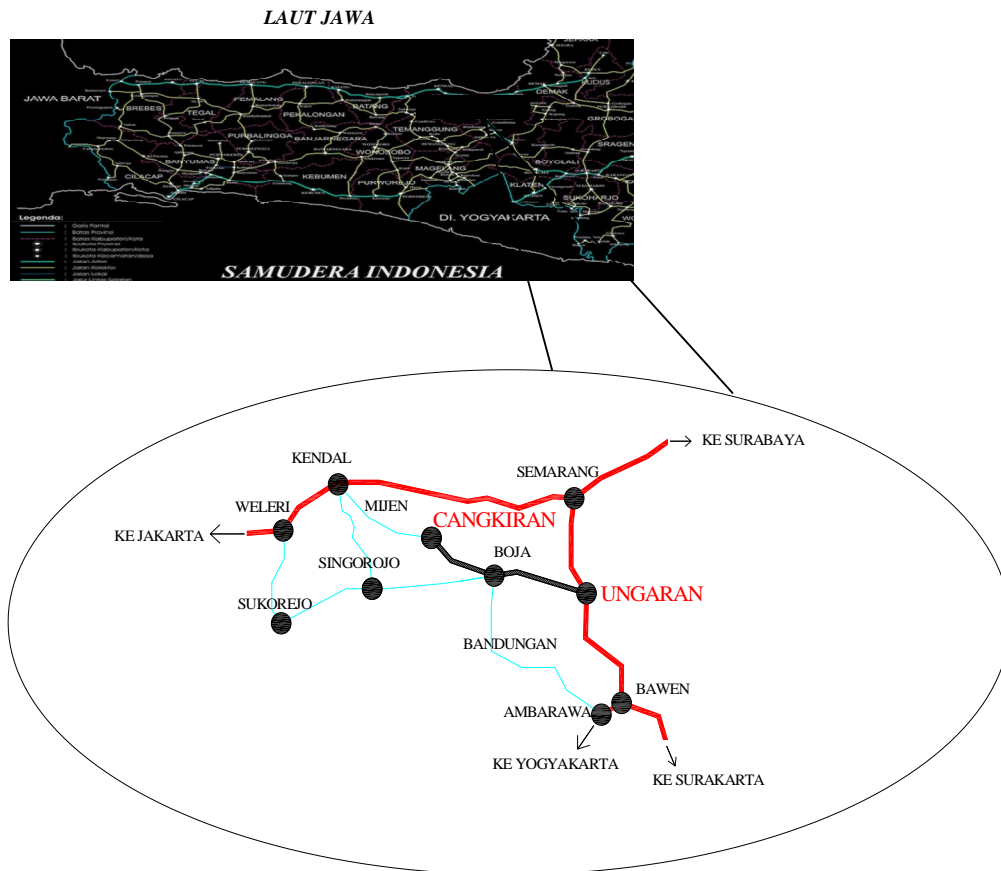
1.5 MANFAAT

Diharapkan hasil studi yang dilakukan dapat menjadi masukan pada dinas terkait dalam usaha mengatasi masalah transportasi yang terjadi khususnya pada jalan Ungaran – Cangkiran.

1.6 LOKASI

Lokasi Studi Evaluasi dan Perencanaan Peningkatan Jalan Ungaran - Cangkiran dimulai dari sta 0+000 yaitu tepatnya di pertigaan atau pertemuan antara jalan Diponegoro dengan jalan HOS. Cokroaminoto Ungaran dan berakhir

di sta 16+000 yaitu tepatnya pada persimpangan terminal Cangkiran di jalan raya Cangkiran kelurahan Cangkiran kecamatan Mijen, lokasi Studi Perencanaan Peningkatan Jalan Ungaran – Cangkiran dapat dilihat pada Gambar 1.7.



Gambar 1.7 Peta Lokasi Studi

Sumber: Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Tengah (2004)

1.7 SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk memudahkan dalam pembahasan dan pemecahan masalah, maka laporan Tugas Akhir “Studi Perencanaan Peningkatan Jalan Ungaran-Cangkiran” disusun dengan sistematika sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi uraian singkat tentang kondisi lokasi studi, latar belakang permasalahan, maksud dan tujuan, manfaat, batasan permasalahan dan sistematika penulisan laporan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini dibahas tentang landasan pemikiran yang berupa teori-teori dan rumus-rumus yang akan dipakai untuk kebutuhan analisis, pembahasan dan pemecahan masalah yang ada.

BAB III METODOLOGI

Bab ini membahas metodologi penyelesaian tugas akhir, yang merupakan garis besar langkah kerja dan menjelaskan tahap-tahap yang harus dilakukan secara sistematis untuk penyelesaian studi yang bersangkutan.

BAB IV PENYAJIAN dan ANALISIS DATA

Bab ini berisi tentang presentasi data dan cara pengolahannya yang dibutuhkan sebagai parameter untuk kebutuhan analisis, baik pada tahap evaluasi kondisi eksisting maupun perancangan teknik peningkatan jalan yang dilakukan.

BAB V EVALUASI DAN SOLUSI ALTERNATIF

Bab ini berisi evaluasi terhadap kondisi jalan eksisting untuk menentukan langkah yang diperlukan untuk memecahkan permasalahan dengan berbagai alternatif yang kemungkinan dapat dipilih/ditetapkan menjadi solusi terbaik untuk pemecahan masalah yang ada.

BAB VI PERANCANGAN TEKNIK

Bab ini menyelesaikan tahapan perancangan teknis peningkatan jalan yang ada berikut bangunan pelengkap dan fasilitas yang dibutuhkan sesuai dengan alternatif yang dipilih sehingga diperoleh detail perencanaan konstruksi secara lengkap.

BAB VII RENCANA ANGGARAN DAN BIAYA

Bab ini berisi tentang analisa perhitungan volume, dan pekerjaan, rencana anggaran biaya (RAB), serta pembuatan *network planning* dan kurva S.

BAB VIII PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan dan saran dari tugas akhir “Studi Perencanaan Peningkatan Jalan Ungaran - Cangkiran” .

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN – LAMPIRAN

