

**ARAHAN PENGATURAN LALU LINTAS PADA PERSIMPANGAN
SETYABUDI RAYA –POTROSARI SEBAGAI DAMPAK MUNCULNYA
PUSAT PERBELANJAAN ADA, BANYUMANIK SEMARANG**

TUGAS AKHIR

Oleh :
PRIHARTANTO AGUNG P
L2D 399 245



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2002**

ABSTRAK

Peningkatan jumlah penduduk di kota besar terus terjadi disebabkan oleh pertumbuhan penduduknya yang cepat dan dinamis. Faktor penyebab dari peningkatan jumlah penduduk ini antara lain adalah faktor pertumbuhan alami yaitu angka kelahiran yang lebih besar dari angka kematian, serta faktor migrasi terutama jumlah penduduk pendatang lebih besar daripada penduduk yang pergi. Kondisi tersebut menyebabkan terjadinya peningkatan aktivitas penduduk di perkotaan. Untuk menampung segala peningkatan aktivitas manusia tersebut, dibutuhkan lahan/ruang. Permasalahan di perkotaan yang selalu terjadi adalah ketersediannya lahan atau ruang kota yang makin terbatas untuk menampung aktivitas-aktivitas tersebut, dikarenakan pertumbuhan dan perkembangan aktivitas kota tidak diimbangi oleh kesiapan kota untuk menampung aktivitas kota tersebut. Seperti kita ketahui, seiring dengan perkembangan dan peradaban manusia, maka semakin berkembang pula kegiatan manusia (dalam hal ini penduduk suatu daerah) tersebut yang menyebabkan pertambahan intensitas pergerakannya. Seperti halnya yang terjadi di kawasan Banyumanik.

Berdirinya pasar swalayan baru (ADA) dikarenakan adanya tuntutan pemenuhan kebutuhan hidup. Letak yang strategis tersebut membuat keinginan masyarakat untuk minimal mengunjungi ataupun berbelanja sebagai pemenuhan kebutuhan hidup. Adanya bangunan tersebut juga berdampak pada transportasi sekitar lokasi. Karena apabila perkembangan penduduk dan aktivitasnya tidak diikuti oleh perkembangan dan pengaturan transportasi yang ada, maka sebagai konsekuensinya sering timbul berbagai permasalahan transportasi. Adanya pusat perbelanjaan baru membuat bertambahnya bangkitan atau tarikan lalu lintas yang ada dan perubahan volume kendaraan yang terjadi. Bertambahnya volume kendaraan tersebut juga berdampak kepada keberadaan persimpangan Setyabudi Raya-Potrosari, dikarenakan tidak adanya arahan yang baik berupa pengaturan pada persimpangan tersebut.

Untuk itu, studi ini diangkat sebagai langkah memberikan solusi alternatif permasalahan Setyabudi Raya-Potrosari. Dengan analisa konsep AFT, dimana pada Activity didapat P S ADA berpotensi menimbulkan bangkitan lalu lintas dengan skala pelayanan sampai ke luar kota Semarang (Ungaran, Ambarawa, Salatiga), pada flow didapat bahwa hasil perhitungan arus lalu lintas yang dilakukan tanggal 30 Maret 2002 (akhir pekan, akhir bulan) jumlah arus lalu lintas puncaknya mencapai 2596 kendaraan/jam (periode III), hasil perhitungan arus lalu lintas yang dilakukan tanggal 4 April 2002 (awal pekan, awal bulan) jumlah arus lalu lintas puncaknya mencapai 2407 kendaraan/jam (periode I), hasil perhitungan arus lalu lintas yang dilakukan tanggal 6 April 2002 (akhir pekan, awal bulan) jumlah arus lalu lintasnya mencapai 2502 kendaraan/jam (periode II). Untuk meminimalkan konflik pada persimpangan, maka ada beberapa langkah yang harus dilakukan berupa pelarangan/pengalihan belok Kanan Pada Jalan Potrosari, pelarangan/pengalihan belok Kanan Pada Jalan Setyabudi Raya dan gabungan Pelarangan/pengalihan pada jalan Potrosari dan Setyabudi Raya.

Arahan tersebut minimal memberikan kontribusi bagi pemecahan konflik yang ada bagi pemerintah Kota setempat dan manajemen PS ADA, diharapkan pemerintah kota dalam mengeluarkan kebijakan pembangunan fisik kota dibarengi dengan pembangunan prasarana dan sarana kota sebagai langkah mengeliminir dampak yang ditimbulkan.

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Peningkatan jumlah penduduk di kota besar terus terjadi disebabkan oleh pertumbuhan penduduknya yang cepat dan dinamis. Faktor penyebab dari peningkatan jumlah penduduk ini adalah faktor pertumbuhan alami yaitu angka kelahiran yang lebih besar dari angka kematian, serta faktor migrasi terutama jumlah penduduk pendatang lebih besar daripada penduduk yang pergi. Kondisi tersebut menyebabkan terjadinya peningkatan aktivitas penduduk di perkotaan. Aktivitas tersebut berupa aktivitas politik, sosial, ekonomi, permukiman, dan lain-lain.

Untuk menampung segala peningkatan aktivitas manusia tersebut, dibutuhkan lahan/ruang. Pesatnya pembangunan kota yang ada di Jawa misalnya, membutuhkan ketersediaan lahan untuk beraktivitas, permintaan tersebut selalu meningkat dari waktu ke waktu, apalagi pada tempat yang strategis untuk kegiatan komersial, padahal di lain pihak ketersediaan lahan selalu tetap.

Permasalahan di perkotaan yang selalu terjadi adalah ketersediaannya lahan atau ruang kota yang makin terbatas untuk menampung aktivitas-aktivitas tersebut, dikarenakan pertumbuhan dan perkembangan aktivitas kota tidak diimbangi oleh kesiapan kota untuk menampung aktivitas kota tersebut.

Pertumbuhan perkotaan juga disebabkan adanya tingkat urbanisasi yang tinggi pada kota-kota besar, seperti di negara-negara berkembang pada umumnya. Salah satu implikasinya adalah peningkatan kebutuhan penduduk dalam melakukan pergerakan. Pergerakan manusia di kota dalam kegiatannya adalah dari rumah ke tempat bekerja, ke sekolah, ke pasar dan toko, serta ke tempat hiburan. Kegiatan penduduk ini dilakukan dalam ruang dan waktu.

Apabila perkembangan penduduk dan aktivitasnya tidak diikuti oleh perkembangan dan pengaturan transportasi yang ada, maka sebagai konsekuensinya sering timbul berbagai permasalahan transportasi. Permintaan transportasi yang berasal dari manusia

dan barang timbul dikarenakan oleh aktivitas kehidupan sosial ekonomi manusia berupa tuntutan pemenuhan kebutuhan hidup manusia akan barang-barang pangan dan kebutuhan hidup manusia terhadap aktivitas sosial seperti menuntut ilmu, rekreasi dan sebagainya (Miro, 1990:8). Seperti kita ketahui, seiring dengan perkembangan dan peradaban manusia, maka semakin berkembang pula kegiatan manusia (dalam hal ini penduduk suatu daerah) tersebut yang menyebabkan penambahan intensitas pergerakannya.

Namun yang terjadi dewasa ini adalah peningkatan kebutuhan manusia yang sangat cepat sesuai dengan perkembangan peradaban tidak dibarengi dengan pengembangan dan pengaturan transportasi yang cepat dan baik, yaitu peningkatan ketersediaan prasarana dan sarana yang ada, berupa penambahan panjang jalan, peningkatan kualitas jalan yang ada, penambahan jumlah kendaraan serta fasilitas lainnya yang dibutuhkan untuk menunjang dan mengantisipasi percepatan pergerakan tersebut.

Bila kapasitas jalan tetap, sedangkan jumlah pemakai jalan terus meningkat, maka waktu tempuh perjalanan akan bertambah dan akan menimbulkan kemacetan lalu lintas total (*Wohl, et al, 1980:285*). Menurut Meyer dan Miller, kemacetan lalu lintas pada suatu ruas jalan raya disebabkan oleh meningkatnya permintaan perjalanan pada suatu periode tertentu serta jumlah pemakai melebihi dari kapasitas yang ada (*Meyer dan Miller, 1984:24*). Kemacetan pada umumnya terjadi di kawasan yang mempunyai intensitas kegiatan yang tinggi, intensitas penggunaan lahan yang tinggi dan terjadi terutama pada jam-jam puncak (*peak hour*). Selain itu kemacetan juga terjadi karena volume lalu lintas tinggi yang disebabkan bercampurnya lalu lintas menerus (*through traffic*), lalu lintas regional dan lokal.

Kemacetan juga terjadi pada persimpangan, terutama di mulut persimpangan. Dikarenakan persimpangan merupakan suatu daerah atau tempat dimana dua atau tiga jalan bertemu atau berpotongan termasuk fasilitas jalan dan sisi jalan untuk pergerakan lalu lintas. Persimpangan juga merupakan tempat yang paling rawan terhadap kecelakaan karena terjadinya konflik antara kendaraan

yang satu dengan yang lainnya ataupun antara kendaraan dengan pejalan kaki.

Begitu pula yang dialami oleh kota Semarang. Seiring dengan peningkatan jumlah penduduk di kota Semarang terus terjadi disebabkan oleh pertumbuhan penduduknya yang cepat dan dinamis. Bertambahnya penduduk tersebut akan berpengaruh kepada aktivitas manusia itu sendiri, yaitu bertambahnya intensitas pergerakan yang ada. Bertambahnya intensitas pergerakan yang dari waktu ke waktu kian meningkat dikarenakan tuntutan pemenuhan kebutuhan hidup manusia itu sendiri.

Seperti halnya yang terjadi di kawasan Banyumanik, kawasan ini berada di sebelah selatan kota Semarang, sebagai pintu masuk kota Semarang dari arah selatan, sehingga keberadaannya sebagai pintu gerbang bagi kota Semarang. Kawasan Banyumanik dihubungkan oleh jalan arteri primer yaitu jalan Setyabudi Raya yang sekaligus sebagai jalan Propinsi, di mana menghubungkan kota Semarang dengan kabupaten Semarang dan kota-kota luar Semarang. Pada jalan Setyabudi Raya ini di mana arus kendaraan yang lewat tidak hanya arus lalu lintas lokal ataupun regional, melainkan melayani arus lalu lintas menerus (*through traffic*). Arus lalu lintas menerus lebih banyak cenderung melewati jalan Tol Sukun, baik yang menuju ke arah selatan kota maupun ke arah timur kota Semarang. Arus lalu lintas yang melewati jalan Setyabudi mengalami fluktuasi tiap tahunnya, seperti pada tabel di bawah ini.

TABEL I.1
LALU LINTAS HARIAN RATA-RATA TAHUNAN ARUS KENDARAAN
YANG MELEWATI JALAN SETYABUDI

Tahun	LHRT (kend/jam)	LHR* (kend/jam)
1994	38788,550	2715
1995	45064,550	3154
1996	49867,800	3490
1997	50261,500	3518
1998	58030,975	4062
1999	65800,400	4606

Sumber: Bina Marga, Biro Pusat Statistik Semarang

* LHR = LHRT x faktor k (0.07)