

**EVALUASI PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR
BERDASARKAN PENGARUH TINGKAT PELAYANAN JALAN
CIPTOMANGUNKUSUMO (STUDI KASUS : PEMBANGUNAN
JALAN ARTERI KOTA SAMARINDA)**

TUGAS AKHIR

Oleh:
AGUS CAHYADI KURNIAWAN
L2D 301 515



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2004**

ABSTRAKSI

Sudah selama puluhan tahun Jalan Ciptomangunkusumo menjadi jalan satu-satunya untuk menghubungkan kota-kota yang ada di Kalimantan Timur maupun beberapa kota di Kalimantan. Kota utama yang dapat dihubungkan selama ini adalah Kota Balikpapan, Tenggarong, Kabupaten Kutai Timur, Kabupaten Pasir dan kota – kota yang ada di Kalimantan yaitu kota Pontianak, Banjarmasin, dan Palangkaraya. Sebagai jalur utama dan satu – satunya yang menghubungkan kota besar dan sebagai jalan antar propinsi, Jalan Ciptomangunkusumo selalu dipenuhi oleh berbagai macam kendaraan yang berlalu lalang , sehingga arus lalu – lintas kendaraan yang melewati jalan tersebut sangat padat. Hal ini ditambah dengan adanya aktivitas industri dan perdagangan jasa yang padat dengan adanya pabrik-pabrik penglohan kayu,ruko-ruko, toko-toko dan juga adanya sebuah pasar Samarinda Seberang. Dengan adanya aktivitas industri dan perdagangan jasa menyebabkan peningkatan intensitas pergerakan baik orang maupun barang pada ruas Jalan Ciptomangunkusumo sangat tinggi, dan berakibat pada peningkatan Volume kendaraan di ruas-ruas jalan tersebut yang, mengakibatkan terjadinya penurunan kinerja jalan.

Pada tahun 2001 Pemerintah Propinsi Kalimantan Timur melakukan pembangunan jalan untuk mengantisipasi hal tersebut. Jalan tersebut merupakan jalan Arteri Primer yang akan berfungsi sebagai jalur utama antar kota dan antar propinsi pengganti Jalan Ciptomangunkusumo yang sudah ada.

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi sejauh mana pengaruh pembangunan jalan arteri primer guna menurunkan beban lalulintas dan menaikkan tingkat pelayanan Jalan Ciptomangunkusumo. Untuk mencapai tujuan tersebut maka digunakan analisa kuantitatif yang digunakan untuk menghitung nilai V/C jalan arteri primer dan Jalan Ciptomangunkusumo dan analisa kualitatif yaitu analisa kecepatan kendaraan dan waktu tempuh serta cakupan pergerakan dan cakupan pelayanan kawasan perdagangan jasa dan industri ruas Jalan Ciptomangunkusumo.

Dari hasil analisis dapat ditentukan hasil negatif dan positif yang dapat ditemukan. Hasil negatifnya adalah jalan arteri primer yang akan berfungsi sebagai jalur utama antar kota dan antar propinsi pada saat ini belum optimal. Hal ini dibuktikan masih sedikitnya jumlah kendaraan yang melewati jalan ini. Hasil analisis menunjukkan bahwa arus lalu lintas yang melewati Jalan Ciptomangunkusumo pada jam puncak dihari kerja adalah sebesar 1585 smp/jam, sedangkan yang melewati jalan arteri primer hanya 164 smp/jam atau sekitar 10,34 %. Bila diprosentasikan perjenis kendaraan maka . prosentasekendaraan yang melewati jalan arteri primer dihari kerja untuk kendaraan ringan 12,15%, kendaraan menengah berat 21,68%, bis besar 0%, truk besar 20,69% dan untuk sepeda motor hanya 4,54 %. Sedangkan hasil positifnya adalah pembangunan jalan arteri primer dapat mengurangi arus lalu lintas yang lewat Jalan Ciptomangunkusumo. Tingkat pelayanan Jalan Ciptomangunkusumo pada jam puncak dihai kerja sebelum adanya jalan arteri adalah 0,70, sedangkan tingkat pelayanan jalan arteri primer pada jam puncak dihari kerja adalah 0,023. Dari hasil itu diketahui bahwa pengaruh pembangunan jalan arteri guna menurunkan beban lalu lalu lintas pada Jalan Ciptomangunkusumo masih sangat kecil. Hal ini disebabkan tidak memperhatikannya fungsi kawasan dan pola pergerakan pada ruas Jalan Ciptomangunkusumo sehingga penurunan beban lalu lintas pada Jalan Ciptomangunkusumo sangat kecil.

Dari temuan studi diatas dapat direkomendasikan pembangunan jalan arteri primer hendaknya melihat fungsi kawasan dan pola pergerakan di Jalan Ciptomangunkusumo, sehingga diharapkan sebagian arus lalu lintas yang melewati Jalan Ciptomangunkusumo dapat teralihkan ke ruas jalan arteri primer dan dapat memaksimalkan peran jalan arteri primer sebagai jalan antar kota dan antar propinsi.

Kata Kunci : “Evaluasi dan Tingkat Pelayanan Jalan”

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Permasalahan transportasi dan teknik perencanaannya mengalami revolusi yang pesat sejak tahun 1980-an. Banyak negara yang sedang berkembang menghadapi permasalahan transportasi dan beberapa diantaranya sudah berada dalam tahap yang kritis. Pada saat ini kita juga masih merasakan banyak permasalahan transportasi seperti kemacetan, tundaan, polusi udara, polusi suara dan kecelakaan (Tamin,1997:1). Permasalahan yang terjadi bukan saja disebabkan oleh terbatasnya prasarana transportasi yang ada, tetapi sudah ditambah lagi dengan permasalahan lainnya hal ini menambah tingkat keparahan dalam sistem transportasi yang ada pada saat ini

Dalam membuat perencanaan suatu sistem transportasi hendaknya dipertimbangkan faktor-faktor yang sangat mempengaruhi sistem antara lain karakteristik permintaan, tata guna lahan serta kondisi yang ada disuatu daerah. Akan tetapi setiap tata guna lahan mempunyai ciri dan persyaratan yang harus dipenuhi sehingga menyebabkan keperluan pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Pertumbuhan ekonomi menyebabkan mobilitas penduduk meningkat sehingga kebutuhan pergerakannya pun meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang ada. Kurangnya investasi pada suatu sistem jaringan dalam waktu yang cukup lama dapat mengakibatkan sistem prasarana transportasi tersebut menjadi sangat rentan terhadap kemacetan yang terjadi apabila volume arus lalu – lintas meningkat melebihi rata-rata.

Kebijakan tata ruang sangat erat kaitannya dengan kebijakan transportasi (Tamin,1997:4). Ruang merupakan kegiatan yang berada di atas lahan kota, sedangkan transportasi merupakan sistem jaringan yang secara fisik menghubungkan suatu ruang kegiatan dengan ruang kegiatan lain. Apabila akses transportasi kesuatu ruang kegiatan diperbaiki maka kegiatan tersebut akan menjadi lebih berkembang. Dengan berkembangnya kegiatan tersebut maka akan meningkat pula kebutuhan akan transportasi.

Jalan Ciptomangunkusumo yang juga merupakan jalan arteri primer memiliki lebar efektif rata-rata 6 meter. Jalan ini merupakan jalan antar propinsi satu-satunya yang ada di

Kota Samarinda. Sudah selama puluhan tahun Jalan Ciptomangunkusumo menjadi jalan satu-satunya untuk menghubungkan kota-kota yang ada di Kalimantan Timur, maupun beberapa kota di Kalimantan. Kota utama dan Kabupaten yang dapat dihubungkan selama ini adalah Kota Balikpapan, Tenggarong, Kabupaten Kutai Timur, Kabupaten Paser dan kota – kota lain yang ada di Kalimantan, seperti kota Banjarmasin di Kalimantan Selatan, kota Pontianak di Kalimantan Barat dan Kota Palangkaraya di Kalimantan Tengah. Sebagai jalur satu – satunya yang menghubungkan kota-kota besar di Kalimantan, Jalan Ciptomangunkusumo selalu dipenuhi oleh berbagai macam kendaraan yang berlalu lalang, sehingga arus lalu – lintas kendaraan yang melewati Jalan Ciptomangunkusumo cukup padat yang menimbulkan kemacetan dan keterbatasan kinerja jalan.

Penggunaan lahan pada kawasan Jalan Ciptomangunkusumo ini di peruntukkan sebagai kawasan perdagangan jasa dan industri dengan skala pelayanan lokal maupun regional. Aktivitas perdagangan yang cukup besar pada kawasan ini adanya pasar tradisional disamping itu juga adanya toko-toko dan ruko yang berada disepanjang kawasan ini. Selain itu kawasan ini juga diperuntukkan sebagai kawasan industri, dengan terdapatnya pabrik-pabrik pengolahan kayu yang berdiri disepanjang kawasan ini. Jumlah perusahaan pengolahan kayu yang ada di kawasan ini mencapai 7 perusahaan dengan skala yang besar. Dengan semakin pesatnya perkembangan daerah terbangun pada ruas Jalan Ciptomangunkusumo baik untuk perdagangan dan jasa maupun industri telah menimbulkan penurunan kinerja Jalan Ciptomangunkusumo dengan terjadinya kemacetan pada jam-jam tertentu.

Tingginya arus lalu lintas yang terjadi merupakan gabungan dari arus lokal, regional dan terusan. Percampuran arus lalu lintas ini merupakan salah satu konsekuensi dari fungsi Jalan Ciptomangunkusumo sebagai jalan antar kota dan antar propinsi dan juga konsekuensi kawasan ini sebagai kawasan perdagangan jasa dan industri (**Gambar 1.1**).