

MANAJEMEN TATA RUANG YANG OPTIMAL DENGAN MEMPERHATIKAN KINERJA JALAN A. YANI KM. 33 s.d. KM. 41

Mohammad Riza Dauly¹

¹ Program Studi Magister Teknik Sipil Universitas Lambung Mangkurat

ABSTRAK

Kota Martapura dan Kota Banjarbaru merupakan dua kutub pertumbuhan yang sedang mengalami perkembangan pesat di wilayah Provinsi Kalimantan Selatan. Kedua kota ini juga merupakan bagian dari Kawasan Metropolitan Banjar Bakula. Perkembangan yang cepat, mengakibatkan sektor transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis. Perkembangan ini menyebabkan turunnya tingkat pelayanan jalan. Turunnya tingkat pelayanan jaringan jalan antara lain diindikasikan dengan penurunan kecepatan operasi kendaraan, kemacetan di kawasan-kawasan tarikan perjalanan. Permasalahan tersebut menyebabkan banyak ruas jalan yang beroperasi dengan kapasitas jauh lebih rendah di bandingkan dengan kapasitas seharusnya, sehingga perlu mencari solusi yang optimal dalam pembangunan infrastruktur transportasi dengan menganalisis komponen ekonomi pembangunan infrastruktur jalan dan memperhatikan fungsi zona di sepanjang Koridor Jalan Jend. A. Yani Km.33 s/d. Km 41.

Penelitian dilakukan dengan menganalisis rencana tata ruang, kondisi eksisting kinerja lalu lintas pada jaringan Jalan A. Yani Kota Martapura dan Kota Banjarbaru. Selanjutnya dilakukan analisis pembobotan (scoring) terhadap alternatif pembangunan infrastruktur transportasi yang dapat meningkatkan kinerja Jalan A. Yani. Tahap berikutnya dilakukan analisis ekonomi dengan memperhatikan komponen-komponen seperti Nilai Waktu, BOK, estimasi komponen biaya konstruksi, NPV dan BCR sehingga didapat solusi pembangunan infrastruktur transportasi yang optimal.

Berdasarkan hasil penelitian, untuk meningkatkan kinerja jaringan jalan pada Jalan A. Yani terpilih sebuah solusi berupa pembangunan infrastruktur jalan tol ruas Banjarmasin (Sungai Lutut) - Martapura. Adapun hasil analisa ekonomi yang ditemukan masing-masing adalah NPV sebesar - Rp.3.406.043.000.000,00; BCR sebesar 0,001.

Kata kunci: kinerja, lalu lintas, tata ruang, analisis, ekonomi

1 PENDAHULUAN

Pemanfaatan lahan pada suatu kota biasanya dapat diestimasi dan memiliki pola-pola tertentu. Kebijakan penggunaan lahan harus berdasarkan perencanaan yang matang dengan melihat motif-motif yang mendasarinya misalnya motif ekonomi, motif bisnis, dan motif bentuk kota seperti bentuk kota dipengaruhi oleh topografi dari kota tersebut. Topografi kota akan mempengaruhi bentuk fisik kota misalnya rencana pembangunan sistem drainase.

Teori yang ada biasanya membahas tentang tipe penggunaan lahan yang umumnya terdiri dari penggunaan tanah untuk perumahan, bisnis, industri pertanian dan jasa (Koestoer, 2001).

Ada tiga sistem yang berhubungan dengan penggunaan lahan kota yaitu sistem aktivitas kota, berhubungan dengan manusia dan lembaganya, sistem pengembangan lahan, berhubungan dengan proses konversi atau rekonversi lahan (ruang) dan penyesuaiannya bagi kegunaan manusia dalam mendukung sistem aktivitas yang telah ada sebelumnya, dan sistem lingkungan (Chapin, 1979).

Perkotaan Martapura dan Perkotaan Banjarbaru merupakan dua kutub pertumbuhan yang sedang mengalami perkembangan pesat di wilayah Provinsi Kalimantan Selatan. Kedua

*Correspondence: Mohammad Riza Dauly
Email: mriza_dauly@yahoo.com*

perkotaan ini juga merupakan bagian dari Kawasan Metropolitan Banjar Bakula yang meliputi Kota Banjarmasin, Kota Banjarbaru, Kabupaten Banjar, Kabupaten Barito Kuala, dan Kabupaten Tanah Laut. Dengan demikian, beban yang diterima oleh kedua perkotaan tersebut cukup tinggi.

Dari tinjauan penataan ruang, kedua perkotaan tersebut memiliki posisi dan kedudukan yang cukup strategis. Tinjauan ini meliputi Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RT/RWN); Rencana Tata Ruang Pulau Kalimantan; Rencana Tata Ruang Wilayah (RT/RW) Provinsi Kalimantan Selatan; maupun Rencana Tata Ruang Wilayah (RT/RW) Kabupaten/ Kota masing-masing. Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RT/RWN), kedudukan Perkotaan Martapura diposisikan sebagai salah satu Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) yang memiliki fungsi melayani kegiatan skala provinsi atau beberapa kabupaten/kota dengan peranan sebagai jasa pemerintahan. Sedangkan Perkotaan Banjarbaru diposisikan sebagai Pusat Kegiatan Lokal (PKL) untuk melayani kegiatan skala kecamatan/kota.

Apabila dalam lingkup yang lebih kecil, misalnya dalam Struktur Ruang Provinsi (RT/RW Provinsi Kalimantan Selatan), dijelaskan bahwa Perkotaan Martapura merupakan PKNP atau Pusat Kegiatan Nasional Promosi, dan Perkotaan Banjarbaru dalam struktur ruang provinsi diposisikan sebagai PKWP atau Pusat Kegiatan Wilayah Promosi. Dalam lingkup yang lebih kecil lagi, maka Perkotaan Martapura dalam Rencana Struktur Ruang Kabupaten Banjar (RT/RW Kabupaten Banjar 2013-2032) ditempatkan sebagai Pusat Pertumbuhan Utama di Kabupaten Banjar. Sedangkan Perkotaan Banjarbaru, dalam RT/RW Kota Banjarbaru, fungsi yang dibebankan kepadanya adalah sebagai pusat pendidikan, pusat pelayanan umum, pusat pemerintahan provinsi, pusat pengembangan industri, pusat perdagangan dan jasa, pusat pengembangan wisata, pusat pelayanan transportasi regional, kawasan khusus militer, dan kawasan pertambangan intan.

Berkembangnya Perkotaan Martapura dan Perkotaan Banjarbaru dikarenakan

memiliki lokasi ekonomi yang strategis. Kondisi ini memberikan pengaruh terhadap peningkatan pertumbuhan penduduk dan peningkatan aktivitas di sektor sosial dan ekonomi masyarakat di kedua perkotaan tersebut, terutama di kawasan pusat kota. Perkembangan aktivitas ini berdampak terhadap peningkatan intensitas penggunaan lahan serta pergerakan/perjalanan manusia, barang dan jasa yang cukup signifikan di sepanjang koridor jalan arteri khususnya koridor Jalan Jend. A. Yani.

Atas dasar hal tersebut maka yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini adalah manajemen penataan ruang yang optimal untuk meningkatkan kinerja jalan arteri di Perkotaan Martapura dan Perkotaan Banjarbaru.

2 METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kuantitatif. Metode penelitian ini menitikberatkan pada penyelesaian atau pemecahan masalah yang terjadi saat ini, mengumpulkan berbagai fakta yang kemudian dideskripsikan, dan mengamati atau observasi sehingga dapat menemukan gejala, dan kemudian dilakukan analisis yang didasarkan pada pilihan-pilihan yang teridentifikasi (Singarimbun, 1995)

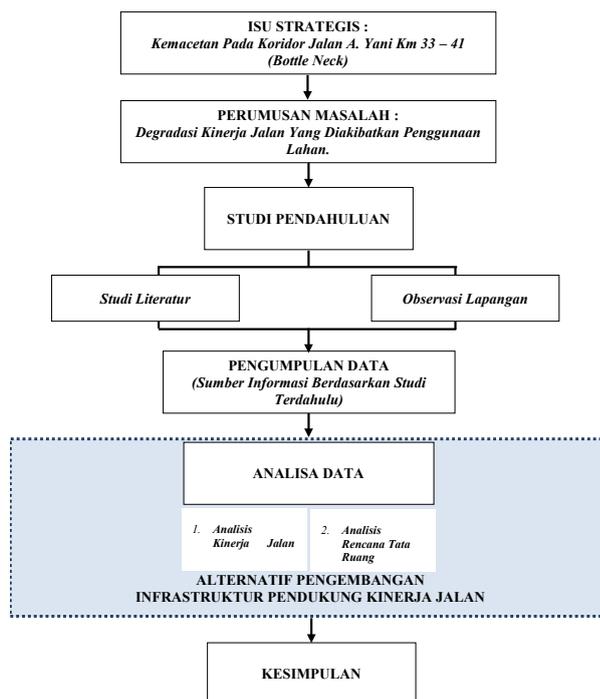
Cara pengambilan data untuk penelitian terdiri dari dua bagian yaitu pengambilan data primer dan pengambilan data sekunder. Data primer diambil secara langsung kepada objek penelitian biasanya dengan cara observasi langsung atau dengan wawancara. Sedangkan Data sekunder dilakukan peneliti dengan cara tidak langsung ke objek yaitu dengan memeriksa dokumen-dokumen yang mendukung penelitian dan melakukan analisa (Singarimbun, 1995). Dalam penelitian ini, penulis menggunakan teknik mengumpulkan data sebagai berikut:

1. Rencana Tata Ruang
Data sekunder yang diperoleh dari instansi pemerintah seperti Dinas PUPR, BPS, BPN, dan Bappeda.
2. Volume lalu lintas

Survei perhitungan arus lalu lintas dilakukan dengan cara menghitung langsung jumlah kendaraan yang melewati di sepanjang koridor Jalan A. Yani Km. 33 s/d. Km. 41 pada titik-titik yang telah ditentukan.

3. Bangkitan dan tarikan pergerakan
Tujuan dari bangkitan adalah untuk mengetahui pola pergerakan kendaraan termasuk jumlah kendaraan yang bergerak ke zona tertentu jika dikaitkan dengan tata guna lahan.
4. Geometrik ruas jalan
Data sekunder berupa geometrik ruas jalan umumnya dapat diperoleh dari Dinas terkait seperti Dinas Perhubungan atau Dinas PUPR.

Adapun tahapan penelitian dijabarkan dalam diagram alir seperti pada Gambar 1.



Gambar 1. Bagan Alir Penelitian

3 HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Rencana Pola Ruang

Berdasarkan rencana umum tata ruang yang telah ditetapkan, baik itu RTRW Provinsi Kalimantan Selatan, RTRW Kabupaten Banjar, maupun RTRW Kota

Banjarbaru, lokasi studi terletak pada fungsi peruntukan sebagai kawasan permukiman yang merupakan bagian dari lingkungan diluar hutan lindung.

Dalam rencana rinci Kawasan Perkotaan Martapura dan Kawasan Perkotaan Banjarbaru, Koridor Jalan A. Yani diposisikan sebagai Jalan Arteri Primer.

3.2 Analisis Kinerja Jaringan Jalan

Indikator-indikator yang menjadi tolak ukur kondisi kinerja jaringan jalan adalah:

- a. kecepatan;
- b. v/c ratio; dan
- c. tingkat pelayanan (level of service/LOS).

Beberapa kinerja jalan pada ruas-ruas tersebut dijabarkan pada Tabel 1 dan indikator sistem transportasi pada Tabel 2.

Interpretasi dari hasil keluaran pemodelan transportasi pada Tabel 1 memberikan informasi mengenai kinerja jaringan jalan yang masih cukup baik. Hal ini diindikasikan oleh nilai VCR rata-rata pada jaringan jalan yang nilainya masih 0,24 serta kecepatan rata-rata secara jaringan mencapai 43,16 km/jam. Artinya kepadatan jaringan jalan masih sangat rendah dan masih cukup baik mengakomodir kebutuhan pergerakan. Kecepatan rata-rata yang cukup tinggi, mencapai 43,16 km/jam, memberikan indikasi pengguna jalan di Kabupaten Banjar masih dapat menjalankan kendaraannya dengan tingkat keleluasaan untuk menjalankan kendaraannya dengan kecepatan yang cukup tinggi.

Untuk beberapa ruas jalan utama khususnya jalan arteri primer baik di Kota Martapura maupun di Banjar Baru menunjukkan kinerja lalu lintas yang lebih rendah dibandingkan ruas lainnya. Hal tersebut wajar terjadi dikarenakan jaringan jalan ini merupakan jalur utama yang menghubungkan tiga wilayah utama yaitu Kota Martapura, Kota Banjar Baru, dan Kota Banjarmasin. Beberapa kinerja jalan pada ruas-ruas tersebut dijabarkan pada Tabel 2.

Tabel 1. Kinerja beberapa ruas-ruas utama

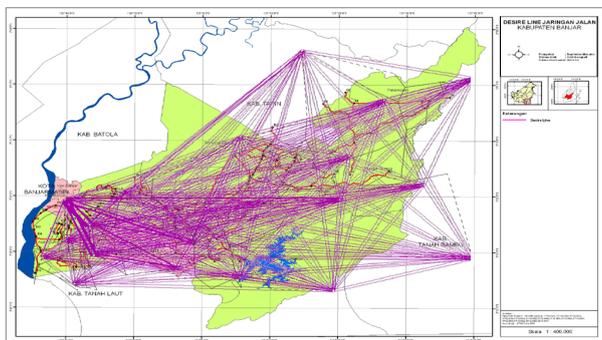
No.	Ruas Jalan	VCR	Kecepatan (km/jam)
1.	Sekumpul - Martapura	0,40	37,86
2.	Ahmad Yani Banjar Baru	0,80	28,57
3.	Liang Anggang- Kertak Hanyar	0,52	34,59
4.	Kampung Melayu - Astambul	0,75	32,03

Tabel 2. Indikator sistem transportasi Kabupaten Banjar Tahun 2011

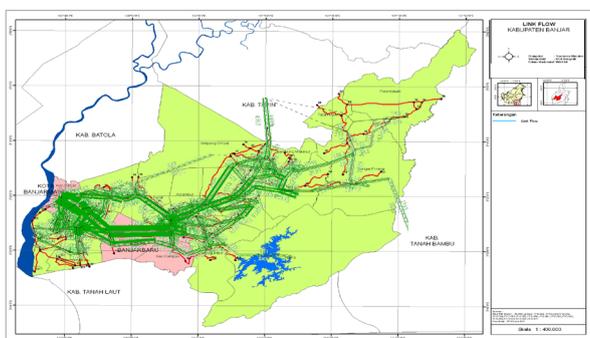
No.	Parameter	Satuan	Nilai	Keterangan
1.	Total Pergerakan dalam Kabupaten Banjar	kend/hari	53.330	Hanya 23,35% dari total pergerakan yang ada yang bergerak di antar wilayah dalam Kabupaten Banjar
2.	Total Pergerakan dalam Kabupaten Banjar + Banjar Baru	kend/hari	91.093	39,89% dari total pergerakan
3.	Total Pergerakan dalam Kabupaten Banjar + Banjar Baru + Banjarmasin	kend/hari	216.576	94,83% dari total pergerakan. Terdapat 54,95% pergerakan yang menuju ke Banjarmasin
4.	Trip rate	pergerakan/penduduk	0,45	setiap 1 orang di Kabupaten Banjar melakukan pergerakan 0,45 dalam sehari

Sumber: Dinas Perhubungan, Komunikasi Dan Informatika Kabupaten Banjar (2011)

Hasil pemodelan transportasi yang dilakukan untuk tahun 2011 di Kabupaten Banjar yang dilakukan dengan alat bantu software “Saturn” menghasilkan gambaran pola pergerakan sebagaimana digambarkan pada *desire line* pergerakan (lihat Gambar 2) serta pembebanan lalu lintas (lihat Gambar 3).



Gambar 2. Desire Line Jaringan Jalan Kabupaten Banjar



Gambar 3. Link Flow Kabupaten Banjar

3.3 Analisis Kinerja Lalu Lintas

Untuk unjuk kerja Lalu Lintas hasil pembebanan Contram versi 5.0 tahun 2010 di Kawasan adalah sebagai berikut:

- Perbandingan volume terhadap kapasitas (V/C Ratio)
V/C Ratio untuk kawasan perkotaan dapat dilihat di Tabel 3.

Tabel 3. Tingkat Pelayanan Kinerja Ruas Jalan Kondisi Eksisting Tahun 2011

No.	Nama Jalan	Volume (smp)	V/C Ratio	Kecepatan (Km/Jam)	Tingkat Pelayanan
1.	JALAN A. YANI	1.127	0,30	38,00	A
2.	JALAN A. YANI	1.650	0,42	44,00	A
3.	JALAN A. YANI	1.203	0,32	40,30	A
4.	JALAN A. YANI	1.660	0,43	39,00	A
5.	JALAN A. YANI	1.203	0,32	46,30	A
6.	JALAN A. YANI	1.660	0,43	46,30	A
7.	JALAN A. YANI	1.004	0,26	48,50	A
8.	JALAN A. YANI	1.737	0,45	47,10	A
9.	JALAN A. YANI	1.977	0,51	52,90	A
10.	JALAN A. YANI	1.737	0,45	52,80	A
11.	JALAN A. YANI	1.537	0,39	53,60	A
12.	JALAN A. YANI	2.061	0,52	57,20	A

- Konsumsi Bahan Bakar (liter)

Total konsumsi bahan bakar untuk kawasan perkotaan adalah sebesar 2.989,39 liter yang di klasifikasikan sebagai berikut:

- Konsumsi BBM untuk kendaraan pribadi sebesar 2.265, 41 liter;
- Konsumsi BBM untuk kendaraan berjenis bus sebesar 471,49 liter.
- Konsumsi BBM untuk kendaraan berjenis angkutan barang sebesar 252,49 liter.

- Panjang Perjalanan (kend-km)

Total panjang perjalanan untuk kawasan perkotaan adalah sebesar 10.829,6 kend-jam yang di klasifikasikan sebagai berikut:

- Panjang perjalanan kendaraan pribadi sebesar 8.714,6 kend- km;
- Panjang perjalanan untuk kendaraan berjenis bus sebesar 1.380 kend-km ;
- Panjang perjalanan untuk kendaraan berjenis bus sebesar 735,0 kend- km.

- Waktu Perjalanan (kend-Jam)

Total waktu perjalanan yang dibutuhkan untuk kawasan perkotaan 260,81 kend-jam yang di klasifikasikan sebagai berikut:

1. Waktu perjalanan kendaraan pribadi sebesar 198,99 kend- jam;
 2. Waktu perjalanan untuk kendaraan berjenis bus sebesar 38,04 kend- jam;
 3. Waktu perjalanan untuk kendaraan berjenis angkutan barang sebesar 23,78 kend- jam.
- d. Analisis Ekonomi (Rupiah)

Analisis ekonomi ini dihasilkan menurut bahan bakar minyak dan waktu perjalanan yang dibutuhkan untuk kawasan perkotaan yang di klasifikasikan sebagai berikut:

1. Analisis ekonomi dari segi bahan bakar minyak adalah sebesar Rp.20.327.852,-
2. Analisis ekonomi waktu perjalanan adalah sebesar Rp.398.257,-

3.4 Analisis Terhadap Pemilihan Solusi

Dengan mempertimbangkan hasil analisa terhadap kinerja lalu lintas pada koridor Jalan A. Yani dan analisa terhadap kebijakan penataan ruang pada koridor Jalan A. Yani maka dapat disimpulkan bahwa dalam upaya meningkatkan kinerja jalan pada koridor Jalan A. Yani diperlukan pembangunan infrastruktur jalan yang dapat menjamin kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan yakni berupa jalan tol. Adapun beberapa alternatif jalan tol yang memungkinkan untuk dikembangkan dalam upaya meningkatkan kinerja jalan pada koridor Jalan A. Yani adalah sebagai berikut:

1. Pembangunan Jalan Tol ruas Banjarmasin (Sungai Lulut) – Banjarbaru – Martapura.
2. Pembangunan Jalan Tol ruas Banjarmasin (Sungai Lulut) – Martapura

Dari hasil analisis ekonomi teknik, dapat diambil kesimpulan bahwa pembangunan jalan tol ruas Sungai Lulut-Martapura dinyatakan belum layak secara ekonomi untuk dibangun, namun mengingat pentingnya infrastruktur jalan maka jalan dapat dikembangkan oleh pemerintah dengan konsep pengembangan jalan bebas hambatan

4 KESIMPULAN

Dari analisis, pembahasan serta pengujian yang dilakukan pada bab pembahasan sebelumnya, maka dapat diambil beberapa pokok kesimpulan yakni sebagai berikut:

1. Dari dua alternatif pengembangan jalan tol dilakukan analisis pembobotan dengan memperhatikan fungsi zona baik dari aspek teknis dan aspek non teknis, maka terpilih ruas jalan tol Banjarmasin (Sungai Lulut) – Martapura sebagai solusi yang optimal, dengan total bobot 376.
2. Dengan melakukan analisis ekonomi pembangunan infrastruktur maka dapat disimpulkan bahwa proyek pembangunan ruas jalan tol Banjarmasin (Sungai Lulut)–Martapura belum dapat diterima/ layak untuk dilaksanakan secara ekonomi, namun pembangunan jalan dapat dilaksanakan oleh pemerintah dengan pertimbangan pelayanan transportasi bagi masyarakat melalui pengembangan konsep jalan bebas hambatan non tol.
3. Dengan pembangunan ruas jalan tol ini diharapkan dapat meningkatkan kinerja ruas Jalan A. Yani, khususnya Km.33 s/d. Km 41

DAFTAR RUJUKAN

- Chapin, F.S. 1985. *Urban Land Use Planning*. Chicago: University of Illinois Press.
- Dinas Perhubungan, Komunikasi Dan Informatika Kabupaten Banjar. 2011
- Singarimbun, M dan Efendi. 1995. *Metode Penelitian Survey*. Jakarta: PT Pustaka LP3ES
- Koestoer, R.H. 2001. *Dimensi Keruangan Kota*. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia.