

ANALISA DAMPAK LALU LINTAS TERHADAP RENCANA PENGEMBANGAN KAWASAN PERKANTORAN KOTA MARTAPURA

Bagus Ridhani¹

¹*PT. Geo Inti Perkasa, Banjarbaru*

ABSTRAK

Pengembangan kawasan perkantoran di Kota Martapura berdasarkan masterplan RTBL Kabupaten Banjar memiliki luas lahan sebesar 103,5 Ha dengan luas total 90.270 m² untuk kantor-kantor pemerintahan dan dinas. Diduga setelah kawasan perkantoran selesai dibangun dan mulai beroperasi akan memberikan dampak yang cukup besar terhadap jaringan jalan yang berada di sekitar pengembangan kawasan tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk memprediksi besarnya bangkitan/tarikan pergerakan atau perjalanan yang terjadi akibat kawasan perkantoran yang telah beroperasi, menganalisis kinerja lalu lintas pada jaringan jalan yang diperkirakan akan terpengaruh oleh kawasan perkantoran setelah beroperasi, menganalisis dampak yang ditimbulkan oleh beroperasinya kawasan perkantoran dan memberikan solusi penanganan yang tepat untuk mempertahankan kelancaran arus lalu lintas di sekitar kawasan perkantoran. Analisis data dilakukan dengan mengumpulkan data arus lalu lintas dan membuat Matrik Asal Tujuan (MAT) dengan menggunakan metode Detroit untuk melakukan prediksi pada kondisi pasca-konstruksi, 5 tahun dan 10 tahun pasca konstruksi pada ruas jalan yang ditinjau serta menghitung tingkat pelayanan pada masing-masing tahun tinjauan sesuai dengan skenario penanganan yang telah ditentukan. Besar bangkitan/pergerakan lalu lintas yang terjadi adalah sebesar 788 kendaraan atau 462 SMP/Jam. Pada kondisi eksisting tingkat pelayanan terburuk D yaitu jalan Sekumpul (Jl. A. Yani), jalan Sekumpul Ujung (Indrasari) dan Pasar Martapura (Jl. Barakat). Prakiraan dampak lalu lintas yang ditimbulkan adalah kenaikan DS yang berkisar antara 9,48% hingga 53,53%. Rekomendasi penanganan yang dapat diberikan adalah Skenario 3 dengan membuat akses exit/entry pada ruas jalan Alkah sehingga pertumbuhan volume lalu lintas yang terjadi pada ruas jalan Sekumpul menjadi 12% hingga 56%.

Kata Kunci: analisa dampak lalu lintas, matrik asal tujuan, derajat kejenuhan, tingkat pelayanan.

1. PENDAHULUAN

Kota Martapura merupakan ibukota dari Kabupaten Banjar di Provinsi Kalimantan Selatan dengan luas wilayah 42,03 Km² dan jumlah penduduk sebanyak 108.162 jiwa. Sebagai ibukota kabupaten, Kota Martapura mengalami perkembangan ekonomi yang cukup pesat. Sebagai ibukota Kabupaten Banjar, segala kegiatan pemerintahan berpusat Kota Martapura. Agar segala kegiatan pemerintahan dapat berjalan dengan lancar dan terintegrasi dengan baik maka semua kantor-kantor pemerintahan berada pada kawasan yang diperuntukan sebagai kawasan perkantoran.

Berdasarkan masterplan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL)

Kabupaten Banjar, kawasan yang akan dikembangkan yaitu kawasan perdagangan dan jasa, kawasan olahraga, kawasan perkantoran swasta dan kawasan perkantoran pemerintah Kabupaten Banjar. Kawasan perkantoran pemerintah Kota Martapura berada di Kelurahan Sungai Besar/Ulin Kota Banjarbaru. Dari gambar masterplan RTBL Kabupaten Banjar pengembangan kawasan perkantoran pemerintah tersebut adalah seluas 103,5 Ha dengan luas total 90.270 m² untuk kantor-kantor pemerintahan dan dinas. Kantor-kantor yang akan dibangun berdasarkan masterplan RTBL Kabupaten Banjar yaitu Kantor Utama (Kantor Bupati, Sekda, DPRD, Pengadilan Negeri, Kejaksaan dan Polres), Perkantoran Badan (BKD, BAPPEDA, Lingkungan Hidup, BAKESBANGPOL, BPP, Perlindungan Anak & KB, Badan Pelaksana Penyuluh, Badan Pelayanan Perijinan Terpadu, Badan

Correspondence: Bagus Ridhani
Email : bagusridhani@gmail.com

Pemberdayaan Masyarakat & Pemerintahan Desa, Badan Penanggulangan Bencana Daerah dan Bantuan Satpol PP), Perkantoran Dinas (Dinas Pertanian, Perkebunan & Peternakan, Dinas Perikanan & Kelautan, Dinas Pendidikan, Dinas Perindustrian & Perdagangan, Dinas Pendapatan Pengelolaan Keuangan Aset Daerah, Dinas Kependudukan & Catatan Sipil, Dinas Kesehatan, Dinas Pertambangan & Energi, Dinas Kehutanan, Dinas Perhubungan, Komunikasi & Informasi, Dinas Tenaga Kerja & Transmigrasi, Dinas Sosial, Dinas Bina Marga & Sumberdaya Air, Dinas Perumahan & Permukiman, Dinas BudPar Pemuda & Olahraga, Dinas Kop. Usaha Mikro Kecil & Menengah dan Inspektorat).

Dengan dibangunnya kawasan perkantoran tersebut, diduga akan menimbulkan tarikan lalu lintas yang sangat besar pada jaringan jalan yang berada di sekitar pengembangan kawasan tersebut. Dampak lalu lintas yang dapat ditimbulkan diantaranya adalah memberikan tekanan yang cukup besar pada prasarana jalan yang ada di sekitar kawasan pengembangan sehingga tidak mampu lagi untuk melayani dan menampung beban lalu lintas akibat beroperasinya kawasan perkantoran tersebut.

Hal ini didukung oleh penelitian Zuhdi (2017) tentang Analisis Dampak Lalu Lintas Akibat Pembangunan Best Western Star Hotel Dan Star Apartement Semarang Terhadap Kinerja Jaringan Jalan Sekitar. Dari hasil analisa setelah adanya tarikan perjalanan akibat operasionalnya Best Western Star Hotel dan Star Apartement Semarang kinerja ruas jalan menjadi menurun akibat penambahan volume lalu lintas. Kinerja ruas Jalan Sriwijaya dan Jalan Lampersari tidak mampu melayani arus lalu lintas yang terjadi, nilai DS (Degree of Saturation) Jalan Sriwijaya menjadi 1,72 dan nilai DS Jalan Lampersari menjadi 0,98.

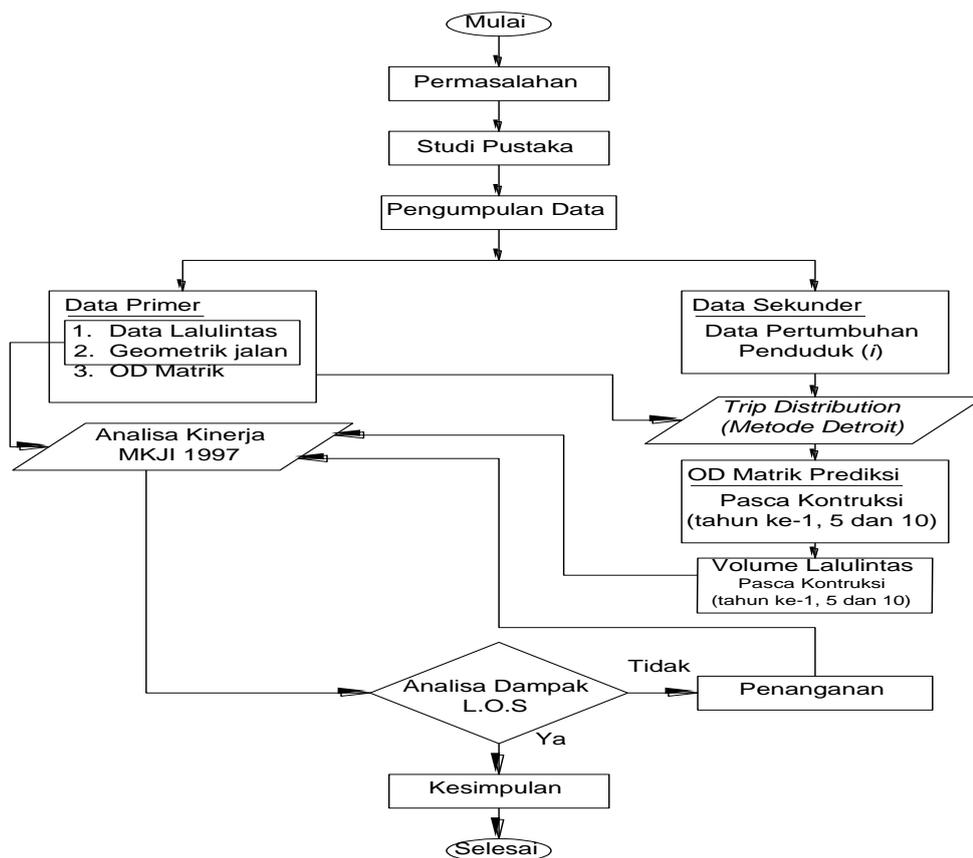
Dari kondisi tersebut di atas maka perlu dilakukan analisis dampak lalu lintas terhadap jaringan jalan di sekitar kawasan pengembangan perkantoran untuk melihat

bagaimana dampak yang akan ditimbulkan dari pengembangan tersebut. Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Banjar No. 2 Tahun 2015 tentang Analisis Dampak Lalu lintas di Jalan wajib dilakukan analisis dampak lalu lintas untuk setiap pembangunan pusat-pusat kegiatan ataupun pengembangan kawasan khususnya yang diperkirakan akan memberikan dampak cukup besar terhadap sistem jaringan jalan di sekitarnya dan memberikan usulan penanganan dampak lalu lintas yang terjadi untuk mempertahankan kelancaran arus lalu lintas di kawasan tersebut.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan dengan cara melakukan survey pergerakan lalu lintas pada kondisi eksisting dan kemudian dilakukan peramalan berdasarkan karakteristik pergerakan lalu lintas eksisting. Data-data primer yang diperlukan didapatkan dengan cara pengumpulan data lalu lintas, survey geometrik, serta wawancara. Sedangkan data-data primer yang diperlukan adalah masterplan RTBL (Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan) Kabupaten Banjar dan data kependudukan untuk mendapatkan tingkat pertumbuhan penduduk.

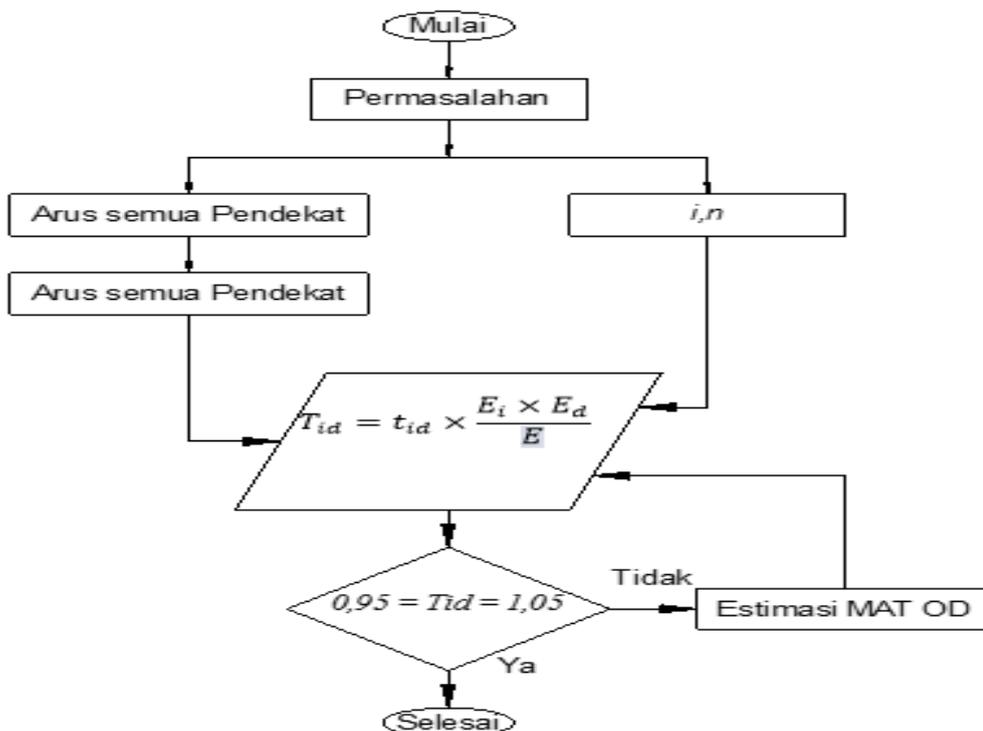
Data lalu lintas yang didapatkan digunakan untuk membuat matriks asal tujuan (MAT) berdasarkan hasil survey wawancara untuk digunakan sebagai MAT dasar. MAT dasar yang didapatkan kemudian digunakan untuk memprediksi pergerakan lalu lintas yang terjadi pada masing-masing tahun tinjauan (eksisting, tahun ke-1 pasca konstruksi, tahun ke-5 pasca konstruksi dan tahun ke-10 pasca konstruksi). Secara lengkap Bagan alir penelitian dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Bagan Alir Penelitian

Tahapan peramalan atau *forecasting* lalu lintas digunakan metode Detroit untuk mendapatkan data lalu lintas pada tahun ke-1 pasca kanstruksi, tahun ke-5 pasca konstruksi

dan tahun ke-10 pasca konstruksi. Bagan alir perhitungan *forecasting* data lalu lintas dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2. Bagan Alir Perhitungan *Forecasting* Data Lalu Lintas

Lokasi pengambilan data lalu lintas dilakukan disekitar kawasan pengembangan perkantoran yakni pada simpang empat Sekumpul (Jl. A. Yani Km. 39,00), simpang

tiga Sekumpul-Indrasari, simpang tiga CBS-Tanjung Rema dan simpang tiga Sei. Ulin (Jl. P. M. Noor). Gambaran lengkap lokasi titik survey dapat dilihat pada Gambar 3.



Gambar 3. Lokasi Titik Survey

Analisis kinerja ruas jalan pada masing-masing tahun tinjauan diberikan penyesuaian terhadap skenario-skenario penanganan yang telah diberikan sebagai penentuan skenario penanganan yang akan direkomendasikan. Skenario dengan pertumbuhan lalu lintas terendah akan direkomendasikan dengan memerhatikan pusat kegiatan eksisting yang sudah ada terlebih dahulu agar tidak terganggu

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisa kinerja jaringan jalan dilakukan untuk mengetahui tingkat pelayanan, yang dimaksudkan untuk melihat apakah suatu ruas jalan atau persimpangan

masih mampu memberikan pelayanan yang memadai bagi para pengguna jalan. Kinerja jaringan jalan dapat dilihat dari nilai kapasitas ruas jalan (C) dan Q/C ratio digunakan untuk melihat Indikator Tingkat Pelayanan (ITP) yang berfungsi sebagai evaluasi terhadap kinerja lalu lintas. Kapasitas ruas jalan sangat tergantung dengan kondisi jalan baik lebar, tipe, hambatan dan ukuran kota. Prediksi kinerja ruas jalan yang ditinjau pada jam puncak dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Prediksi Kinerja Ruas Jalan Yang Ditinjau pada Jam Puncak

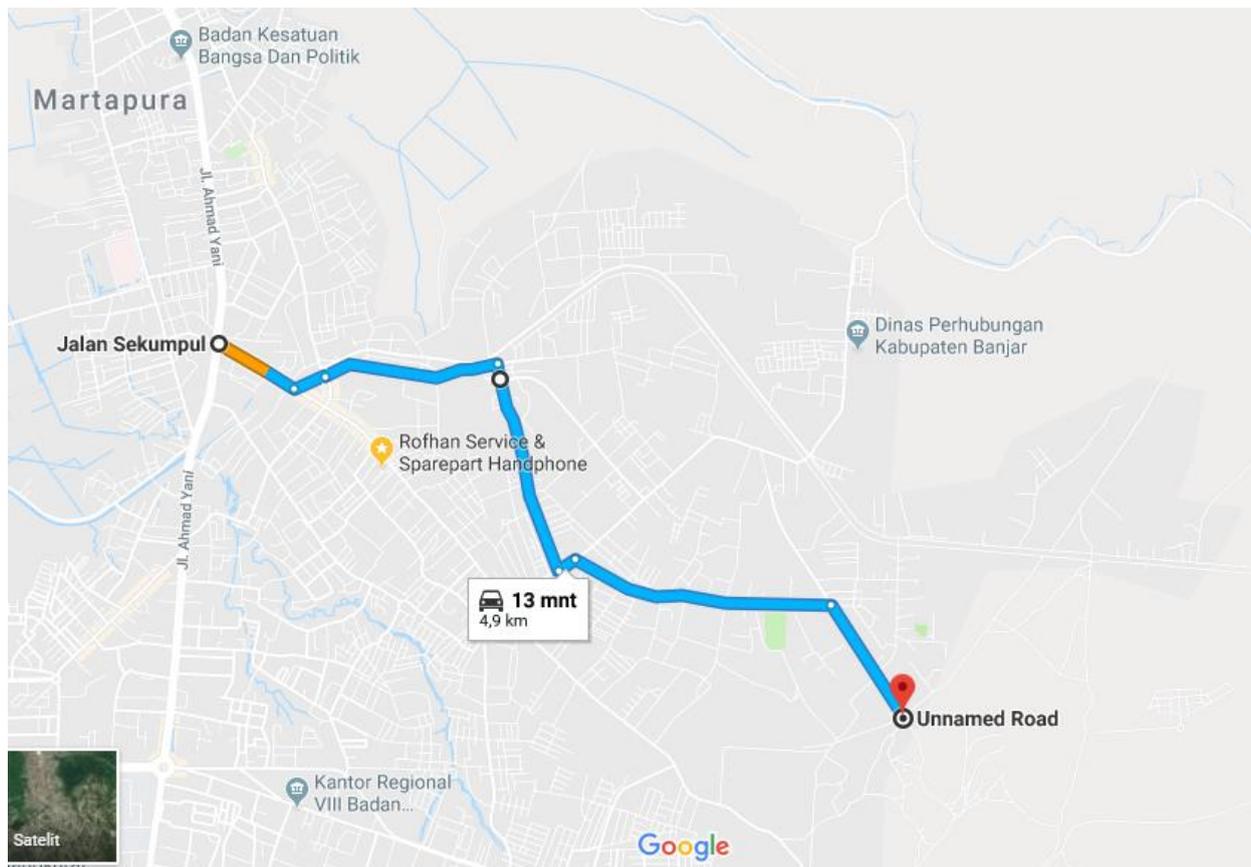
No	Ruas Jalan	Kode	Eksisting		Pasca Konstruksi		5 Tahun Pasca Konstruksi		10 Tahun Pasca Konstruksi	
			DS	ITP	DS	ITP	DS	ITP	DS	ITP
1	Jl. A. Yani Km. 39 (Banjarbaru)	AY39(BJB)	0,64	B	0,71	C	0,83	D	0,99	E
		Peningkatan DS (%)		9,51		28,67		53,40		
2	Jl. A. Yani Km. 39 (Martapura)	AY39(MTP)	0,59	A	0,65	B	0,76	C	0,91	E
		Peningkatan DS (%)		9,48		28,66		53,41		
3	Pusat Perbelanjaan Sekumpul	PPS	0,24	A	0,26	A	0,31	A	0,37	A
		Peningkatan DS (%)		9,48		28,68		53,49		
4	Jl. Sekumpul (Jl. A. Yani)	SKP(AY)	0,85	D	0,93	E	1,09	F	1,30	F
		Peningkatan DS (%)		9,48		28,67		53,41		
5	Jl. Sekumpul (Indrasari)	SKP(IDR)	0,61	B	0,67	B	0,78	C	0,93	E
		Peningkatan DS (%)		9,48		28,72		53,48		
6	Jl. Tanjung Rema (Jl. Sekumpul)	TJR(SKP)	0,56	A	0,61	B	0,72	C	0,85	D
		Peningkatan DS (%)		9,48		28,67		53,50		
7	Jl. Tanjung Rema (Pasar Martapura)	TJR(PM)	0,73	C	0,80	D	0,94	E	1,12	F
		Peningkatan DS (%)		9,48		28,69		53,40		
8	Jl. Sekumpul Ujung (Indrasari)	SKU(IDR)	0,82	D	0,89	D	1,05	F	1,25	F
		Peningkatan DS (%)		9,48		28,70		53,43		
9	Jl. Sekumpul Ujung (Sei. Ulin)	SKU(SUL)	0,61	B	0,66	B	0,78	C	0,93	E
		Peningkatan DS (%)		9,48		28,73		53,42		
10	Pasar Martapura (Jl. Sukaramai)	PM(SKR)	0,80	D	0,88	D	1,03	F	1,23	F
		Peningkatan DS (%)		9,48		28,70		53,44		
11	Jl. Barakat	BRT	0,45	A	0,50	A	0,58	A	0,69	B
		Peningkatan DS (%)		9,48		28,66		53,46		
12	Jl. P. M. Noor (Banjarbaru)	PMN(BJB)	0,14	A	0,15	A	0,18	A	0,21	A
		Peningkatan DS (%)		9,48		28,77		53,53		
13	Jl. P. M. Noor (Karang Intan)	PMN(KRT)	0,13	A	0,14	A	0,16	A	0,19	A
		Peningkatan DS (%)		9,48		28,68		53,41		
14	Jl. Alkah	ALK	0,35	A	0,38	A	0,45	A	0,54	A
		Peningkatan DS (%)		9,48		28,76		53,49		

Pada Tabel 1 pada kondisi dimana kawasan perkantoran sebelum beroperasi diprediksi bahwa nilai *DS* masing-masing ruas jalan yang ditinjau adalah dari kondisi eksisting dan masing-masing tahun tinjauan adalah berkisar antara 9,48% hingga 53,53%. Peningkatan nilai *DS* yang sangat besar memberikan dampak terhadap ruas jalan yang dilayani adalah ruas jalan Sekumpul (Jl. A. Yani). Terlihat bahwa *DS* ruas jalan Sekumpul (Jl. A. Yani) pada kondisi eksisting adalah sebesar 0,85 (*ITP D*) kemudian pada kondisi pasca konstruksi nilai *DS* 0,93 (*ITP E*), pada kondisi 5 tahun pasca konstruksi nilai *DS* 1,09 (*ITP F*) dan terakhir pada kondisi 10 tahun pasca konstruksi nilai *DS* 1,30 (*ITP F*).

Berdasarkan “Pedoman Analisis Dampak Lalu Lintas Jalan Akibat Pengembangan Kawasan di Perkotaan”, kriteria dampak lalu lintas pada ruas jalan yang ditinjau dan membutuhkan penanganan adalah apabila nilai *DS* dari tiap kondisi ruas jalan tersebut bernilai $\geq 0,75$. Dibuat lah beberapa skenario yang bertujuan untuk melakukan simulasi yang terjadi pada ruas-ruas jalan yang ditinjau pada masing-masing tahun tinjauan bagaimana pengaruhnya terhadap jumlah volume arus lalu lintas berdasarkan perlakuan yang diberikan pada masing-masing skenario sehingga dapat dipilih skenario mana yang dapat direkomendasikan untuk menangani akibat yang timbul setelah kawasan perkantoran beroperasi.

Pada skenario 1 akan disimulasikan bahwa kawasan perkantoran akan memiliki akses masuk dan keluar (*entry/exit*) pada ruas jalan Sekumpul (Jl. A. Yani) dan jalan Sekumpul Ujung (Indrasari). Kedua ruas jalan tersebut digunakan sebagai jalan *entry/exit* kawasan perkantoran dikarenakan perkerasan yang digunakan adalah perkerasan

aspal dimana kedua ruas jalan tersebut sudah terhubung menuju rencana pengembangan kawasan perkantoran. Jarak tempuh dari titik *entry/exit* adalah sekitar 4,9 Km dengan waktu tempuh selama \pm 13 menit. Entry/Exit kawasan perkantoran skenario 1 dapat dilihat pada Gambar 4.

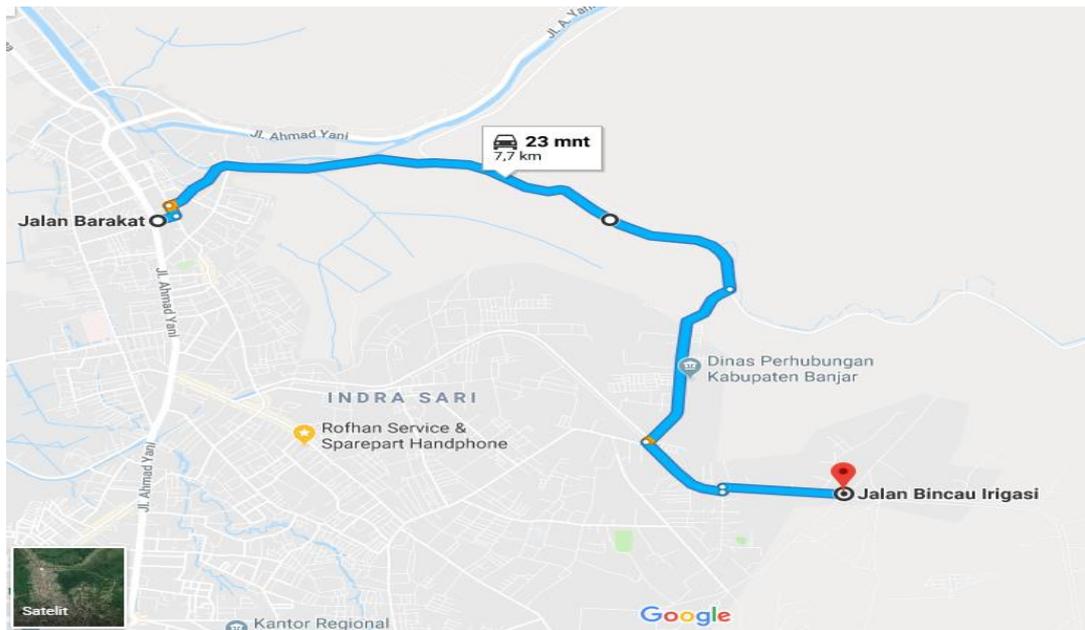


Gambar 4. Entry/Exit Kawasan Perkantoran Skenario 1

Asumsi pergerakan penambahan arus menuju kawasan perkantoran yang digunakan yaitu apabila daerah asal berada di Banjarbaru, Banjarmasin, Cindai Alus, Gambut, Sei. Sipai, Sei. Paring, Martapura, Sekumpul dan Tanjung Rema akan melewati ruas jalan Sekumpul (Jl. A. Yani) dan ruas Jalan Sekumpul Ujung (Indrasari). Apabila daerah asal berada di Indrasari dan Sei. Ulin akan melewati ruas jalan Sekumpul Ujung (Indrasari). Asumsi pergerakan menuju kawasan perkantoran yang terjadi adalah pada waktu jam 08.00 WITA.

Pada skenario 2 akan disimulasikan

bahwa kawasan perkantoran akan memiliki akses masuk dan keluar (*entry/exit*) pada ruas jalan Barakat dan Pasar Martapura (Jl. Sukaramai). Kedua ruas jalan tersebut digunakan sebagai jalan *entry/exit* kawasan perkantoran dikarenakan perkerasan kedua ruas jalan tersebut sudah terhubung menuju rencana pengembangan kawasan perkantoran melalui jalan Melati agar arus lalu lintas tidak terpusat di ruas jalan Sekumpul. Jarak tempuh dari titik *entry/exit* adalah sekitar 7,7 Km dengan waktu tempuh selama \pm 23 menit. Entry/Exit kawasan perkantoran skenario 2 dapat dilihat pada Gambar 5.

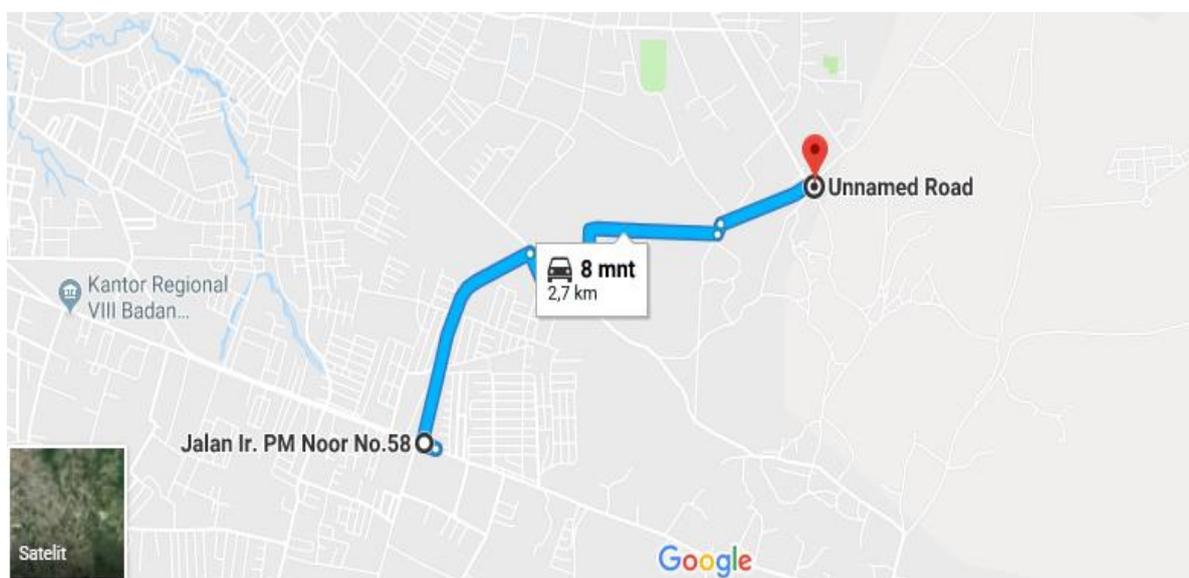


Gambar 5. Entry/Exit Kawasan Perkantoran Skenario 2

Asumsi pergerakan penambahan arus menuju kawasan perkantoran yang digunakan yaitu apabila daerah asal berada di Banjarbaru, Banjarmasin, Cindai Alus, Gambut, Sei. Sipai dan Sei. Paring akan melewati ruas jalan Pasar Martapura (Jl. Sukaramai). Apabila daerah asal berada di Martapura, Sekumpul, Tanjung Rema, Indrasari dan Sei. Ulin akan melewati ruas jalan Sekumpul Ujung (Indrasari). Asumsi pergerakan menuju kawasan perkantoran yang terjadi adalah pada waktu jam 08.00 WITA.

Pada skenario 3 akan disimulasikan bahwa kawasan perkantoran akan memiliki

akses masuk dan keluar (*entry/exit*) pada ruas jalan Alkah. Ruas jalan tersebut digunakan sebagai jalan *entry/exit* kawasan perkantoran dikarenakan ruas jalan tersebut tidak berada di kawasan padat penduduk serta kegiatan ekonomi seperti pada ruas jalan Sekumpul dan Pasar Martapura (Jl. Sukaramai) sehingga arus menuju kawasan perkantoran tidak mengganggu pusat kegiatan yang telah ada lebih dahulu. Jarak tempuh dari titik *entry/exit* adalah sekitar 2,7 Km dengan waktu tempuh selama \pm 8 menit. Entry/Exit kawasan perkantoran skenario 3 dapat dilihat pada Gambar 6.



Gambar 6. Entry/Exit Kawasan Perkantoran Skenario 3

ANALISA DAMPAK LALU LINTAS TERHADAP RENCANA PENGEMBANGAN KAWASAN PERKANTORAN
KOTA MARTAPURA
Bagus Ridhani

Asumsi pergerakan penambahan arus menuju kawasan perkantoran yang digunakan yaitu apabila daerah asal berada di Banjarbaru, Banjarmasin dan Gambut akan melewati ruas jalan Alkah. Apabila daerah asal berada di Cindai Alus, Martapura, Sekumpul, Tanjung Rema, Indrasari, Sei.

Paring, Sei. Sipai dan Sei. Ulin akan melewati ruas jalan Sekumpul dan jalan Sekumpul Ujung (Indrasari). Asumsi pergerakan menuju kawasan perkantoran yang terjadi adalah pada waktu jam 08.00 WITA. Rekapitulasi hasil skenario dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Rekapitulasi Hasil Skenario

No	Ruas Jalan	Kondisi	Skenario 1		Skenario 2		Skenario 3	
			Volume (SMP/Jam)	Pertumb Lalin	Volume (SMP/Jam)	Pertumb Lalin	Volume (SMP/Jam)	Pertumb Lalin
1	Jl. A. Yani Km. 39 (Banjarbaru)	Eksisting	3607		3607		3607	
		Th. Ke-1	4189	16%	4248	18%	4043	12%
		Th. Ke-5	4871	35%	4939	37%	4740	31%
		Th. Ke-10	5754	60%	5829	62%	5639	56%
2	Jl. A. Yani Km. 39 (Martapura)	Eksisting	3317		3317		3317	
		Th. Ke-1	3743	13%	3929	18%	3743	13%
		Th. Ke-5	4387	32%	4565	38%	4387	32%
		Th. Ke-10	5211	57%	5383	62%	5211	57%
3	Pusat Perbelanjaan Sekumpul	Eksisting	879		879		879	
		Th. Ke-1	962	9%	962	9%	962	9%
		Th. Ke-5	1131	29%	1131	29%	1131	29%
		Th. Ke-10	1348	53%	1348	53%	1348	53%
4	Jl. Sekumpul (Jl. A. Yani)	Eksisting	4086		4086		4086	
		Th. Ke-1	4815	18%	4527	11%	4567	12%
		Th. Ke-5	5603	37%	5309	30%	5356	31%
		Th. Ke-10	6617	62%	6317	55%	6374	56%
5	Jl. Sekumpul (Indrasari)	Eksisting	1111		1111		1111	
		Th. Ke-1	1579	42%	1312	18%	1433	29%
		Th. Ke-5	1796	62%	1529	38%	1665	50%
		Th. Ke-10	2071	86%	1806	63%	1956	76%
6	Jl. Tanjung Rema (Jl. Sekumpul)	Eksisting	665		665		665	
		Th. Ke-1	750	13%	750	13%	809	22%
		Th. Ke-5	876	32%	876	32%	944	42%
		Th. Ke-10	1037	56%	1037	56%	1112	67%
7	Jl. Tanjung Rema (Pasar Martapura)	Eksisting	1817		1817		1817	
		Th. Ke-1	1989	9%	2011	11%	1989	9%
		Th. Ke-5	2337	29%	2358	30%	2337	29%
		Th. Ke-10	2787	53%	2805	54%	2787	53%
8	Jl. Sekumpul Ujung (Indrasari)	Eksisting	1674		1674		1674	
		Th. Ke-1	2294	37%	1996	19%	2040	22%
		Th. Ke-5	2629	57%	2331	39%	2380	42%
		Th. Ke-10	3052	82%	2756	65%	2812	68%
9	Jl. Sekumpul Ujung (Sei. Ulin)	Eksisting	737		737		737	
		Th. Ke-1	819	11%	819	11%	819	11%
		Th. Ke-5	959	30%	959	30%	959	30%
		Th. Ke-10	1141	55%	1141	55%	1141	55%
10	Pasar Martapura (Jl. Sukaramai)	Eksisting	1641		1641		1641	
		Th. Ke-1	1797	9%	2095	28%	1797	9%
		Th. Ke-5	2111	29%	2409	47%	2111	29%
		Th. Ke-10	2517	53%	2813	71%	2517	53%
11	Jl. Barakat	Eksisting	964		964		964	
		Th. Ke-1	1055	9%	1353	40%	1114	16%
		Th. Ke-5	1240	29%	1538	60%	1308	36%
		Th. Ke-10	1478	53%	1774	84%	1553	61%
12	Jl. P. M. Noor (Banjarbaru)	Eksisting	703		703		703	
		Th. Ke-1	769	9%	769	9%	968	38%
		Th. Ke-5	904	29%	904	29%	1087	55%
		Th. Ke-10	1078	53%	1078	53%	1242	77%
13	Jl. P. M. Noor (Karang Intan)	Eksisting	639		639		639	
		Th. Ke-1	699	9%	699	9%	699	9%
		Th. Ke-5	822	29%	822	29%	822	29%
		Th. Ke-10	980	53%	980	53%	980	53%
14	Jl. Alkah	Eksisting	788		788		788	
		Th. Ke-1	863	9%	863	9%	1062	35%
		Th. Ke-5	1014	29%	1014	29%	1197	52%
		Th. Ke-10	1209	53%	1209	53%	1373	74%

Apabila dilihat dari persentase pertumbuhan volume arus lalu lintas, urutan terbaik ke terburuk untuk mengurangi arus

lalu lintas yang terjadi di ruas jalan Sekumpul dan ruas jalan Sekumpul Ujung adalah Skenario 2, 3 dan 1. Jelas di skenario 2 lebih

sedikit dalam menghasilkan pertumbuhan arus lalu lintas pada ruas jalan Sekumpul dan Sekumpul Ujung. Namun hal tersebut berdampak pada ruas jalan Barakat dan Pasar Martapura (Jl. Sukaramai) dimana lokasi ruas jalan Barakat dan Pasar Martapura (Jl. Sukaramai) berdekatan dengan beberapa titik pusat kegiatan eksisting diantaranya adalah pusat kegiatan ekonomi (Pasar Martapura), rekreasi (Alun-alun Kota Martapura) serta permukiman penduduk yang relatif rapat. Selain itu setelah melewati jalan Sukaramai untuk menuju kawasan perkantoran adalah jalan melati dimana sepanjang ruas jalan melati merupakan kawasan permukiman penduduk sepanjang 7,70 Km sehingga apabila ingin menjadikan skenario 2 sebagai skenario penanganan terpilih akan memakan biaya pembebasan lahan yang cukup banyak serta akan mengganggu pusat kegiatan eksisting yang sudah ada terlebih dahulu.

Jika memilih skenario 3 dimana akses exit/entry kawasan perkantoran adalah ruas jalan Alkah, tidak ada pusat kegiatan yang memicu bangkitan pergerakan eksisting seperti pada skenario 2 dikarenakan pada lokasi tersebut masih relatif sepi dan jauh dari pusat kota. Tujuan dari membuat jalan Alkah sebagai entry/exit kawasan perkantoran adalah untuk mencegah arus lalu lintas dari luar kota Martapura menuju kawasan perkantoran sehingga tidak terhambat oleh pusat kegiatan eksisting yang sudah berjalan. Selain itu, apabila ingin melakukan pelebaran jalan pada ruas jalan Alkah tidak akan bermasalah dengan pembebasan lahan dikarenakan panjang ruas jalan Alkah relatif pendek yaitu 2,70 Km. Setelah menimbang berbagai faktor dari pertumbuhan volume arus lalu lintas serta kondisi lingkungan eksisting pada masing-masing skenario, maka dapat disimpulkan bahwa skenario 3 lebih direkomendasikan sebagai skenario penanganan untuk mengatasi dampak lalu lintas akibat pengembangan kawasan perkantoran Kota Martapura.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pengolahan data yang bisa diambil pada penelitian ini adalah:

1. Besar tarikan atau pergerakan perjalanan akibat kawasan perkantoran setelah beroperasi adalah sebesar 788 perjalanan baru atau 462 SMP/Jam yang bergerak menuju ke kawasan perkantoran.
2. Dari 14 ruas jalan yang ditinjau kinerja ruas jalan di sekitar kawasan pengembangan perkantoran dalam melayani arus lalu lintas pada kondisi eksisting, didapatkan bahwa ruas jalan yang memiliki tingkat pelayanan terburuk yaitu *D* adalah ruas jalan Sekumpul (Jl. A. Yani), ruas Jalan Sekumpul Ujung (Indrasari) dan Pasar Martapura (Jalan Barakat) dengan masing-masing *DS* adalah 0,85; 0,82 dan 0,80.
3. Prakiraan dampak lalu lintas yang dapat ditimbulkan pada jaringan jalan yang terpengaruh oleh kawasan perkantoran setelah beroperasi adalah dari kondisi eksisting dan masing-masing tahun tinjauan adalah kenaikan nilai *DS* yang berkisar antara 9,48% hingga 53,53%. Peningkatan nilai *DS* besar terjadi pada ruas jalan Sekumpul (Jl. A. Yani) dimana pada kondisi eksisting adalah sebesar 0,85 (*ITP D*) kemudian pada kondisi pasca konstruksi tahun pertama nilai *DS* 0,93 (*ITP E*), pada kondisi 5 tahun pasca konstruksi nilai *DS* 1,09 (*ITP F*) dan terakhir pada kondisi 10 tahun pasca konstruksi nilai *DS* 1,30 (*ITP F*).
4. Penanganan yang dapat diberikan untuk mengatasi masalah yang ditimbulkan untuk menjaga kelancaran arus lalu lintas pada jaringan jalan di sekitar kawasan perkantoran dari tiga Skenario yang digunakan Skenario 3 merupakan skenario penanganan yang di rekomendasikan. Skenario 3 terpilih karena ruas jalan Alkah sebagai akses *entry/exit* kawasan perkantoran maka tidak akan mengganggu pusat kegiatan eksisting yang sudah ada terlebih dahulu seperti pada Skenario 1 dan 2. Pertumbuhan lalu lintas yang terjadi di ruas jalan Sekumpul (Jl. A. Yani) yakni 12% hingga 56%, ruas jalan Sekumpul (Indrasari) yakni 29% hingga 76% dan ruas jalan Sekumpul Ujung (Indrasari) yakni 22%-68%.

DAFTAR RUJUKAN

- Bupati Banjar Provinsi Kalimantan Selatan. 2015. Peraturan Daerah Kabupaten Banjar No. 2 Tahun 2015 tentang Analisis Dampak Lalu Lintas di Jalan.
- Departemen Pekerjaan Umum. 2014. "Pedoman Analisis Dampak Lalu Lintas Jalan Akibat Pengembangan Kawasan di Perkotaan". Jakarta
- Direktorat Pembangunan Jalan Perkotaan. 1997. "Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997. Direktorat Jenderal Bina Marga". Jakarta.
- Josep S. 2013. "Analisis Dampak Lalulintas (ANDALALIN) Kawasan Kampus Universitas Sam Ratulangi." Jurnal Ilmiah Media Engineering. Vol. 3, No. 2, 133-143.
- Kementerian Perhubungan. 2006. Peraturan Menteri Perhubungan No.KM 14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalulintas di Jalan
- Lestari, F.A. 2014. Analisis Dampak Lalulintas Akibat Adanya Pusat Perbelanjaan di Kawasan Pasar Pagi Pangkalpinang Terhadap Kinerja Ruas Jalan. Jurnal Fropil Vol. 2 No. 1.
- Marlock, E. K. 1985. Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. Terjemahan oleh Johan K. Jakarta: Erlangga.
- Munawar A. 2009. "Analisis Dampak Lalulintas Pembangunan Pusat Perbelanjaan: Studi Kasus Plaza Ambarukmo." Jurnal Sains dan Teknologi Lingkungan. Vol. 1, No. 1.
- Presiden Republik Indonesia. Peraturan Pemerintah No. 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak serta Manajemen Lalu Lintas.
- Presiden Republik Indonesia. 2009. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Rantung, T. 2015. "Analisa Dampak Lalu Lintas (Andalalin) Kawasan Lippo Plaza Kairagi Manado." Jurnal Ilmiah Media Engineering. Vol. 5, No. 1, 315-327.
- Subechi, W. A. 2007. Analisis Dampak Lalu-Lintas (Andalalin) Pada Pusat Perbelanjaan Yang Telah Beroperasi Ditinjau Dari Tarikan Perjalanan (Studi Kasus Pada Pacific Mall Tegal). Tesis Program Pasca Sarjana Magister Teknik Sipil Universitas Diponegoro.
- Tambunan, H.F. 2016. Analisis Dampak Lalulintas Terhadap Pembangunan Hotel POP. Tesis Program Pasca Sarjana Magister Teknik Universitas Lampung. Bandar Lampung.
- Tamin, O.Z. 2000. Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Penerbit Institut Teknologi Bandung, Bandung.
- Wells, G. R. 1985. Rekayasa Lalu Lintas. Diterjemahkan oleh Suwadjoko Warpani. Jakarta: Bhratara Karya Aksara.
- Wiguna, A.P. 2012. "Analisis Dampak Lalulintas dari Universitas Esa Unggul Terhadap Ruas Jalan Arjuna Utara." Jurnal Planesa Vol. 3 No. 1.
- Yugihartiman, M. (2012). Analisa Dampak Lalu Lintas [Power Point Slides]. Didapat dari: http://www.academia.edu/9911473/Pedoman_Andalalin (diakses 07 Juli 2017)
- Yugihartiman, M. (2012). Diklat Andalalin Teknik Pelaksanaan Analisa Dampak Lalu Lintas [PDF Document]. Didapat dari: <http://www.scribd.com/doc/Analisis-Dampak-Lalu-Lintas-2012> (diakses 07 Juli 2017)
- Zuhdi,A.Y. 2017. Analisis Dampak Lalu Lintas Akibat Pembangunan Best Western Star Hotel Dan Star Apartement Semarang Terhadap Kinerja Jaringan Jalan Sekitar. Tesis Program Pasca Sarjana Magister Teknik Sipil, Universitas Diponegoro.