

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Samarinda merupakan Ibukota Provinsi Kalimantan Timur dan kawasan provinsi ini akan menjadi Ibu Kota Negara (IKN) nusantara. Pada data Badan Pusat Statistik Kalimantan Timur, Kota Samarinda merupakan kota terpadat penduduk di Provinsi Kalimantan Timur. Hasil dari Badan Pusat Statistik Kota Samarinda, Proyeksi jumlah penduduk Kota Samarinda adalah sebesar 834.824 jiwa dengan laju pertumbuhan Penduduk periode 2020 – 2022 sebesar 0.41 persen per tahun (*samarindakota.bps.go.id*). Pada kondisi ini Kota Samarinda cukup padat. Sehingga jika kawasan Provinsi Kalimantan Timur menjadi Ibu Kota Negara (IKN) nusantara maka pertumbuhan dan mobilitas masyarakat di Kota Samarinda juga akan ikut meningkat.

Kondisi lalu lintas Kota Samarinda kurang memadai, hal ini terjadi seiring meningkatnya jumlah penduduk yang menyebabkan jumlah kendaraan semakin bertambah. Menurut kepolisian daerah Provinsi Kalimantan Timur pada tahun 2022, jumlah jenis kendaraan terdiri dari mobil penumpang, bus, truk, sepeda motor, dan kendaraan khusus sebesar 906.032 unit (*kaltim.bps.go.id*) berdasarkan data di atas, maka hal ini lah yang memicu padatnya arus lalu lintas di hampir seluruh Kota Samarinda.

Salah satu lokasi di Kota Samarinda yang mengalami permasalahan lalu lintas adalah simpang – simpang jalan Mohammad Said – jalan Tengkawang – jalan Cendana. Penyebab permasalahan lalu lintas berdasarkan pengamatan penulis pada lokasi studi yang ditinjau terdapat 2 titik simpang (lihat pada gambar 1.1) yaitu titik I (Simpang M.said) merupakan simpang 4 bersinyal pada jalan Mohammad Said menuju jalan Letjen MT. Haryono sempit, sementara volume kendaraan berjumlah besar mengakibatkan tundaan dan antrian sepanjang 200 meter sehingga saat hendak keluar atau masuk pada persimpangan ini saling berdesakan. Titik II (Simpang Kuburan) merupakan simpang 3 tidak bersinyal pada jalan tengkawang menuju jalan ulin ini lebih ke arah aktivitas sosial seperti yang hendak atau pulang kerja dan sekolah serta adanya pasar kedondong dekat persimpangan tersebut juga

menyebabkan antrian dan tundaan yang cukup parah, selain itu kemacetan yang cukup parah juga akibat banyaknya pedagang yang berjualan di badan jalan ini dan faktor lain yaitu kendaraan khusus penumpang (taksi) berhenti tidak pada tempatnya yang menyebabkan antrian yang cukup parah. Jalan Mohammad Said dan jalan cendana memiliki fungsi jalan arteri sekunder sedangkan jalan tengkawang arteri primer berdasarkan (Surat Keputusan Walikota Pada Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 2 Tahun 2014, p. 15).

Dampak dari permasalahan pada simpang jalan Mohammad Said – jalan tengkawang – jalan cendana inilah yang membuat kurang memadai kinerja lalu lintas pada titik-titik persimpangan jalan tersebut, hal ini berdasarkan peninjauan penulis di lokasi pada keterangan diatas. Maka dalam rangka berkontribusi terhadap permasalahan dan solusi lalu lintas di Kota Samarinda. Dengan latar belakang tersebut diatas, perlu dibuat suatu kajian untuk pemecah masalah lalu lintas khususnya pada simpang Jalan Mohammad Said – Jalan Tengkawang – Jalan Cendana untuk tugas akhir dengan judul **”ANALISIS KARAKTERISTIK LALU LINTAS PADA SIMPANG JALAN MOHAMMAD SAID – JALAN TENGWANG – JALAN CENDANA KOTA SAMARINDA”**.

1.2 Identifikasi Masalah

Dari permasalahan diatas dapat diidentifikasi masalah yang ditinjau antara lain:

1. Terdapat volume kendaraan yang meningkat pada beberapa tahun ini dikarenakan meningkatnya jumlah penduduk Kota Samarinda.
2. Kapasitas simpang jalan yang kurang memadai akibat volume kendaraan yang masuk dan keluar pada simpang berjumlah besar.
3. Banyaknya hambatan samping seperti taksi yang berhenti tidak pada tempatnya dan pedagang kaki lima yang berjualan di pinggir jalan.
4. Adanya 2 titik simpang dengan karakteristik simpang berbeda yang akan dianalisis.
5. Belum adanya perencanaan solusi terhadap permasalahan pada 2 titik simpang tersebut.

1.3 Rumusan Masalah

Sesuai dengan latar belakang diatas, maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut :

1. Karakteristik lalu lintas pada simpang I (Jalan Mohammad Said-Jalan MT. Haryono-Jalan Teuku Umar- Jalan Tengkawang) dan (simpang II Jalan Tengkawang – Jalan Ulin – Jalan Cendana kota Samarinda).
2. Kinerja pada simpang I (Jalan Mohammad Said-Jalan MT. Haryono-Jalan Teuku Umar- Jalan Tengkawang) dan (simpang II Jalan Tengkawang – Jalan Ulin – Jalan Cendana kota Samarinda).
3. Solusi alternatif pemecahan masalah untuk simpang I (Jalan Mohammad Said-Jalan MT. Haryono-Jalan Teuku Umar- Jalan Tengkawang) dan simpang II (Jalan Tengkawang – Jalan Ulin – Jalan Cendana) Kota Samarinda

1.4 Ruang Lingkup Pembahasan

Ruang lingkup pembahasan sebagai berikut :

1. Menghitung karakteristik lalu lintas di titik simpang-simpang Jalan Mohammad Said - Jalan Tengkawang - Jalan Cendana Kota Samarinda yaitu :
 - a. Volume
 - b. Arus
 - c. Kecepatan
2. Menghitung kinerja lalu lintas simpang antara lain:
 - a. Derajat kejenuhan,
 - b. Antrian,
 - c. Tundaan.
6. Pengukuran geometrik jalan pada titik simpang-simpang Jalan Mohammad Said - Jalan Tengkawang - Jalan Cendana Kota Samarinda, seperti :
 - a. Lebar pendekat
 - b. Jumlah lajur
 - c. Lebar bahu jalan

1.5 Tujuan Studi

Adapun tujuan studi yang ingin di capai dari studi ini adalah :

1. Menganalisis karakteristik lalu lintas pada simpang I (Jalan Mohammad Said-Jalan MT. Haryono-Jalan Teuku Umar- Jalan Tengkawang) dan simpang II (Jalan Tengkawang – Jalan Ulin – Jalan Cendana Kota Samarinda).
2. Menganalisis kinerja pada simpang I (Jalan Mohammad Said-Jalan MT. Haryono-Jalan Teuku Umar- Jalan Tengkawang) dan simpang II (Jalan Tengkawang – Jalan Ulin – Jalan Cendana Kota Samarinda).
3. Menentukan solusi alternatif pada simpang I (Jalan Mohammad Said-Jalan MT. Haryono-Jalan Teuku Umar- Jalan Tengkawang) dan simpang II (Jalan Tengkawang – Jalan Ulin – Jalan Cendana Kota Samarinda).

1.6 Batasan Masalah

Untuk memberikan arah yang lebih baik dan terfokus dari studi ini sehingga dapat bermanfaat dan mencapai tujuan yang diinginkan, maka Batasan dari studi ini adalah sebagai berikut :

1. Studi dilaksanakan pada simpang I (Jalan Mohammad Said-Jalan MT. Haryono-Jalan Teuku Umar- Jalan Tengkawang) dan simpang II (Jalan Tengkawang – Jalan Ulin – Jalan Cendana Kota Samarinda).
2. Survei dilakukan selama 3 hari pada masing – masing persimpangan secara bersamaan yang dilakukan pada hari Senin dan Selasa (hari kerja), hari minggu (hari libur).
3. Dalam 1 hari terdapat 3 periode pencatatan. Dimana survei dilakukan pada saat jam- jam sibuk pada pagi (06.30 – 09.00), siang (11.30 – 14.00), sore (16.00 – 18.30).
4. Metode yang digunakan sebagai acuan perhitungan dan analisis adalah metode Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) tahun 2014.

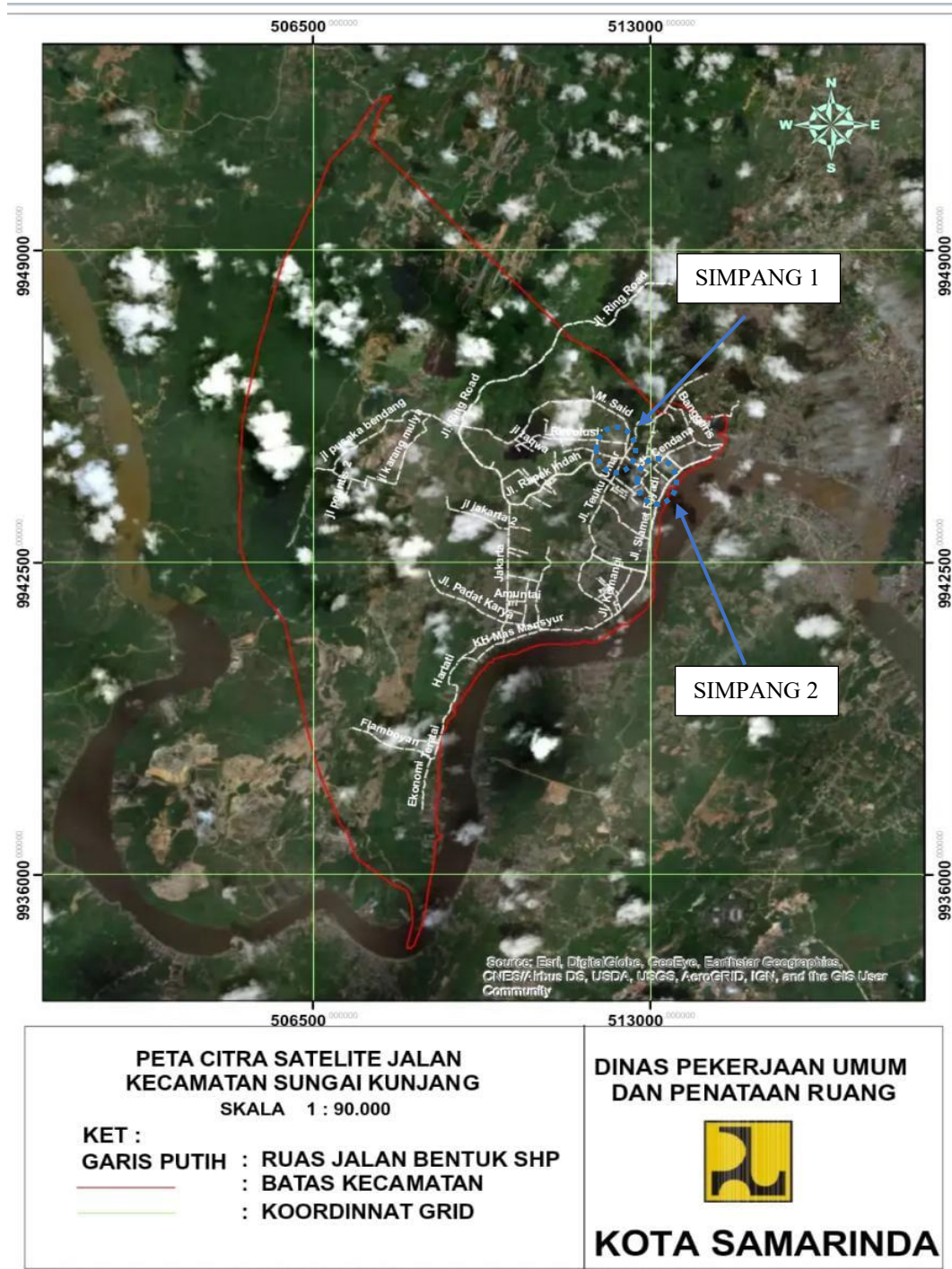
1.7 Manfaat Studi

Manfaat dari studi adalah :

1. Manfaat umum untuk memperlancar pergerakan arus lalu lintas pada simpang I Jalan Mohammad Said-Jalan MT. Haryono-Jalan Teuku Umar-Jalan Tengawang, simpang II Jalan Tengawang – Jalan Ulin – Jalan Cendana Kota Samarinda tersebut.
2. Sebagai bahan kajian maupun masukan bagi studi selanjutnya.
3. Menerapkan ilmu yang diperoleh dari bangku perkuliahan dengan kondisi lapangan.
4. Sebagai bahan masukan bagi Walikota Samarinda dalam mengevaluasi dan memberikan solusi terhadap permasalahan yang terjadi.

1.8 Lokasi Studi

Berikut peta lokasi studi pada simpang – simpang Jalan Mohammad Said – Jalan Tengkawang – Jalan Cendana Kota Samarinda sebagai berikut



Gambar 1.1 Peta Lokasi Studi

(Sumber :Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang)