

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Banjarmasin sebagai ibu kota Provinsi Kalimantan Selatan dan sebagai pusat perdagangan dan pemerintahan banyak warga yang dari berbagai daerah yang ingin mengadu nasib untuk mencari pekerjaan, hal ini menyebabkan menjadikan kota Banjarmasin menjadi semakin padat. Salah satu pemukiman yang sangat padat adalah pemukiman yang berada di Jalan Cemara Ujung yang terletak di Kecamatan Banjarmasin Utara. Kecamatan Banjarmasin Utara berbatasan langsung dengan utara Kabupaten Barito Kuala, timur Kabupaten Banjar, selatan Kecamatan Banjarmasin Barat dan Tengah, barat Kabupaten Barito Kuala. Banjarmasin Utara terdiri dari 10 kelurahan yaitu, Sungai Miai, Antasan Kecil Timur, Surgi Mufti, Sungai Jingah, Alalak Utara, Alalak Tengah, Alalak Selatan, Kuin Utara, Pangeran, Sungai Andai.

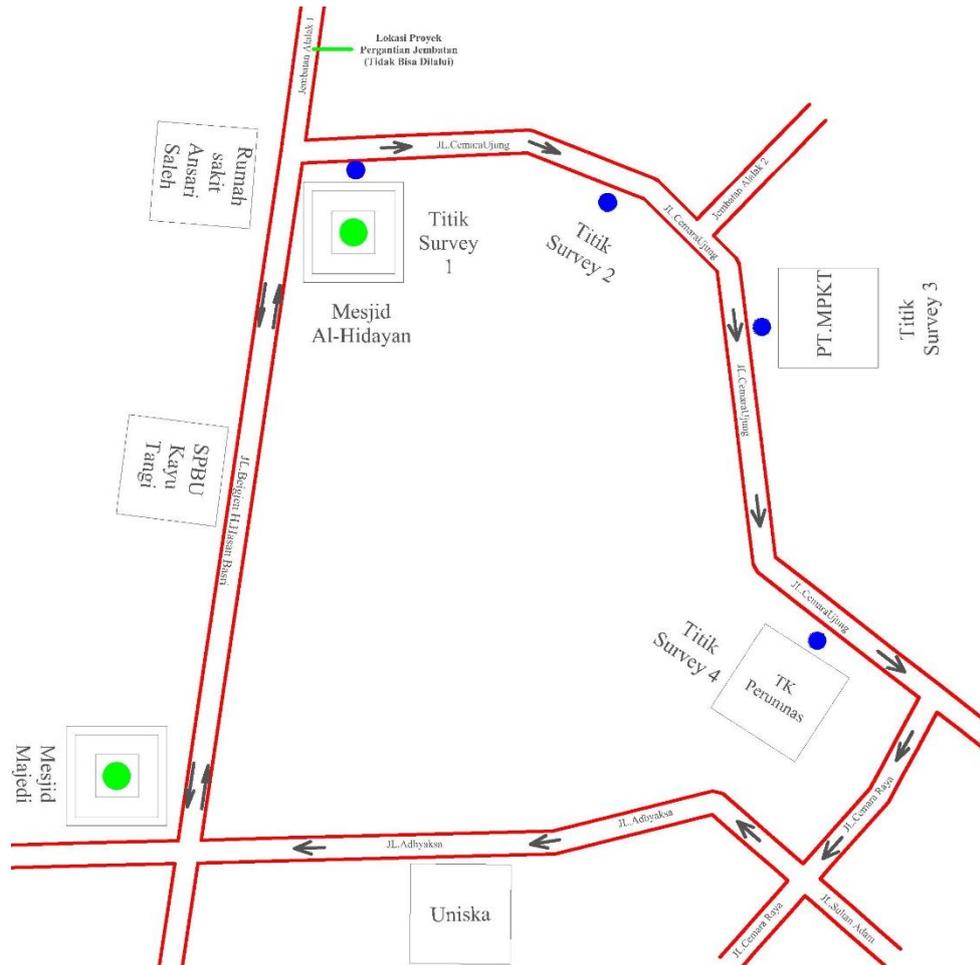
Kementrian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat (PUPR) melalui balai pelaksana jalan nasional wilayah I Kalimantan Selatan Direktorat Jendral Bina Marga Tengah melaksanakan pembangunan Jembatan Sei Alalak sepanjang 850 meter di Banjarmasin, Provinsi Kalimantan Selatan pengerjaan jembatan tersebut dilakukan dari akhir tahun 2018 dan diharapkan selesai pada Maret 2021. Jembatan ini dibangun untuk menggantikan Jembatan Kayu Tangi 1 yang telah berusia 30 tahun dan menjadi jalur utama akses Kota Banjarmasin dengan bergai daerah baik Kalimantan Selatan maupun Kalimantan Tengah. Diharapkan dengan adanya pergantian jembatan tersebut dapat meningkatkan kapasitas jaringan jalan di Provinsi Kalimantan Selatan yang akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat.

Banyak nya pemukiman di sana tidak sebanding dengan jalan yang ada di daerah tersebut, jalan yang ada di daerah tersebut lebarnya hanya 4,1 meter apa lagi sekarang jalan tersebut dijadikan jalan satu-satunya untuk menuju ke kabupaten Barito Kuala sementara proyek pergantian Jembatan Alalak 1 berlangsung.

Akibat dari pergantian jembatan Alalak 1 Masyarakat Banjarmasin yang ingin bepergian ke Kabupaten Barito Kuala atau pun ke Kalimantan Tengah harus melalui jalan Cemara Ujung yang kurang memadai untuk lalu lintas antar provinsi. Sementara pergantian jembatan Alalak 1 Jalan Cemara dijadikan jalan satu arah yang hanya bisa dilewati oleh kendaraan dengan tinggi maksimal 2,1 meter dan kendaraan dengan beban lebih dari 6 ton dilarang melintasi jalan tersebut.

Kemacetan juga dikarenakan banyaknya pemukiman dan warung-warung disepanjang jalan tersebut yang membuat banyaknya hambatan samping yang terjadi. Kemacetan yang sering terjadi pada arah Banjarmasin ke arah Barito Kuala adalah pada saat ingin belok ke jembatan Alalak 2 hal ini dikarenakan terlalu sempitnya jalan dan kemacetan juga biasanya terjadi diawal jalan masuk Cemara dimana pada depan jalan tersebut ada rumah sakit dan lokasi pengerjaan proyek Pergantian Jembatan Alalak 1. Sedangkan dari arah Barito Kuala ke Banjarmasin kemacetan sering terjadi dari Terminal Handil Bakti hingga pertigaan jembatan Alalak 2 arah ke Jalan Cemara hal tersebut terjadi karena terjadinya penyempitan jalan di Jalan Cemara, kemacetan juga sering terjadi di depan Kafe Tangki.

Kondisi kemacetan yang terjadi Karena adanya pengalihan arus lalu lintas ini menyebabkan penurunan kapasitas jalan tersebut sehingga perlu dilakukan analisa perhitungan kinerja pada ruas jalan tersebut.



Gambar 1.1 Denah Pengalihan Arus Lalu Lintas

Sumber : Hasil Olah Data, 2021

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka di ambil rumusan masalah sebagai berikut :

1. Berapa volume lalu lintas pada ruas jalan penganlihan arus lalu lintas?
2. Berapa kapasitas pada ruas jalan tersebut?
3. Bagaimana nilai derajat kejenuhan pada ruas jalan tersebut?
4. Bagaimana kinerja ruas jalan tersebut?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui volume lalu lintas pada jalan tersebut akibat adanya pengalihan jalan
2. Mengetahui kapasitas dari ruas jalan tersebut
3. Mengetahui derajat kejenuhan dari jalan tersebut
4. Mengetahui kinerja ruas jalan tersebut.

1.4 Batasan Penelitian

Batasan dari analisis kinerja jalan cemara ini yaitu:

1. Penelitian hanya dilakukan di jalan Cemara Ujung dari pertigaan di depan rumah sakit dr. Moch. Ansari Saleh hingga Pertigaan sebelum Pasar Cemara Ujung.
2. Analisis menggunakan metode Manual Kapasitas Jalan Indonesia tahun 1997 (MKJI Februari 1997)
3. Survey LHR dilakukan pada 4 titik pengamatan, dilakukan pada hari Kamis, Sabtu, Minggu, dan Senin dari jam 06.00 sampai 18.00 Wita
4. Tidak menghitung kecepatan dan waktu tempuh.

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Dapat mengukur dan memperkirakan kinerja Jalan cemara
2. Sebagai acuan pustaka/ referensi tambahan untuk penelitian yang lebih lanjut