



ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS PEMBANGUNAN GEDUNG PLN (PERSERO) TANAH WAHIDIN

(Studi Kasus : Kantor PLN Jl. Dr. Wahidin Sudirohusodo, Kel. Macannang,
Kec. Tanete Riattang, Kab. Bone)

¹ **Andriyani**, ² **M. Thahir Azikin**

¹ Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Parepare

² Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Halu Oleo Kendari

Koresponden Author : andriyani.aswin@yahoo.co.id

Info Artikel	ABSTRAK
Diajukan : 09 Desember 2019 Diperbaiki : 26 Desember 2019 Disetujui : 15 Januari 2020	<p>Pembangunan suatu kawasan dan/atau lokasi tertentu mempunyai pengaruh terhadap lalu lintas disekitarnya. Analisis dampak lalu lintas dipergunakan untuk memprediksi apakah infrastruktur transportasi dalam daerah pengaruh pembangunan tersebut dapat melayani lalu lintas yang ada (eksisting) ditambah dengan lalu lintas yang dibangkitkan atau ditarik oleh pembangunan tersebut. Jika prasarana yang ada tidak dapat mendukung lalu lintas tersebut maka harus dilakukan kajian penanganan prasarana tersebut atau pengaturan manajemen terhadap lalu lintasnya.</p> <p>Analisis Dampak Lalu lintas (Andalalin) pada dasarnya merupakan analisis pengaruh pengembangan tata guna lahan terhadap sistem pergerakan arus lalu lintas disekitarnya, yang diakibatkan oleh bangkitan lalu lintas yang baru, lalu lintas yang beralih dan oleh kendaraan keluar masuk dari/ke lahan tersebut. Andalalin sangat beragam, bergantung pada kondisi setempat dan kebijakan yang ada. Andalalin dapat bersifat makroskopik pada tahap pra-kajian kelayakan suatu pengembangan lahan, yang perhatian utamanya lebih diarahkan pada sistem transportasi makronya, selain itu dapat juga bersifat rinci (mikroskopik). Kebijakan pengendalian dampak lalu lintas dapat berupa usaha meminimalkan dampak lalu lintas, misalnya peningkatan kapasitas jalan.</p> <p>Secara umum telah diterima suatu konsep analisis “menginternalkan eksternalitis” dengan konsekuensi “<i>polluter pays</i>” dengan pengertian bahwa pihak pengembang harus memberikan kontribusi yang nyata dalam penanganan dampak lalu lintas sebagai akibat pengembangan suatu kawasan atau lokasi tertentu. Bangunan PT. PLN (Persero) Tanah Wahidin akan merubah pergerakan perjalanan yang ada dan membawa dampak permasalahan lalu lintas di daerah sekitarnya. Oleh karena itu, diperlukan kajian manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk meminimumkan dampak tersebut.</p> <p>Kata Kunci : Andalalin, Penanganan Dampak Lalu Lintas, Kajian Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas</p>

Halaman ini sengaja di kosongkan

PENDAHULUAN

Analisis Dampak Lalu lintas (Andalalin) pada dasarnya merupakan analisis pengaruh pengembangan tata guna lahan terhadap sistem pergerakan arus lalu lintas disekitarnya, yang diakibatkan oleh bangkitan lalu lintas yang baru, lalu lintas yang beralih dan oleh kendaraan keluar masuk dari/ke lahan tersebut. Andalalin sangat beragam, bergantung pada kondisi setempat dan kebijakan yang ada. Andalalin dapat bersifat makroskopik pada tahap pra-kajian kelayakan suatu pengembangan lahan, yang perhatian utamanya lebih diarahkan pada sistem transportasi makronya, selain itu dapat juga bersifat rinci (mikroskopik). Kebijakan pengendalian dampak lalu lintas dapat berupa usaha meminimalkan dampak lalu lintas, misalnya peningkatan kapasitas jalan.

Berdasarkan penelitian Clark (1994), ada 3 dampak yang akan ditimbulkan oleh suatu pusat kegiatan terhadap lalu lintas, yaitu kelancaran arus lalu lintas, kenyamanan pejalan kaki dan keselamatan lalu lintas. Adapun yang akan menerima dampak adalah:

1. Pengguna jalan (*road user*).
2. Penduduk setempat (*local resident*).
3. Fasilitas umum setempat (*local community facilities*).
4. Kegiatan perekonomian setempat (*local bussiness*).
5. Pengelolaan angkutan umum (*public transport operators*).
6. Pemerintah daerah setempat (*local authority*).

Besar-kecilnya dampak pusat kegiatan terhadap arus lalu lintas dipengaruhi oleh hal-hal sebagai berikut:

1. Bangkitan perjalanan.
2. Menarik atau tidaknya suatu pusat kegiatan.
3. Tingkat kelancaran lalu lintas pada jaringan jalan yang a.
4. Prasarana jalan di sekitar pusat kegiatan.
5. Jenis tarikan perjalanan oleh pusat kegiatan.
6. Kompetisi beberapa pusat kegiatan yang berdekatan.

Secara umum telah diterima suatu konsep analisis "menginternalkan eksternalitis" dengan konsekuensi "*polluter pays*" dengan pengertian bahwa pihak pengembang harus memberikan kontribusi yang nyata dalam penanganan dampak lalu lintas sebagai akibat pengembangan suatu kawasan atau lokasi tertentu. Bangunan **PT. PLN (PERSERO) Tanah Wahidin** akan merubah pergerakan perjalanan yang ada dan membawa

dampak permasalahan lalu lintas di daerah sekitarnya. Oleh karena itu, diperlukan Kajian Manajemen dan Rekayasa Lalu lintas untuk meminimumkan dampak tersebut.

Tabel 1. Karakteristik Tingkat Pelayanan

LOS	Karakteristik-Karakteristik	Batas lingkup V/C
A	Kondisi arus bebas dengan kecepatan tinggi, pengemudi dapat memilih kecepatan yang diinginkan tanpa hambatan	0.00 – 0.20
B	Arus stabil, tetapi kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas. Pengemudi memiliki kebebasan yang cukup untuk memilih kecepatan	0.20 – 0.44
C	Arus stabil, tetapi kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan. Pengemudi dibatasi dalam memilih kecepatan	0.45 – 0.74
D	Arus mendekati tidak stabil, kecepatan masih dapat ditolerir	0.75 – 0.84
E	Volume lalu lintas mendekati/ berada pada kapasitas. Arus tidak stabil kecepatan terkadang terhenti	0.85 – 1.00
F	Arus yang dipaksakan atau macet, kecepatan rendah, volume dibawah kapasitas. Antrian panjang dan terjadi hambatan-hambatan yang besar.	> 1.00

METODE PENELITIAN

Untuk dapat mengetahui dan memahami permasalahan ruas jalan dikaitkan dengan volume lalu lintas yang ada di wilayah kajian, pada tahap lanjutan konsultan akan melakukan analisis kinerja terhadap ruas dan simpang jalan dengan berdasarkan data volume lalu lintas terklasifikasi dan kapasitas jalan. Oleh karena itu dalam analisis kinerja jalan ini parameter yang digunakan antara lain adalah derajat kejenuhan, tundaan rata-rata dan peluang antrian. Untuk keperluan analisis jalan ini konsultan akan menggunakan metode analisis yang sering digunakan. Metode tersebut adalah metode **MKJI - Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997)**.

Analisa geometrik pada ruas Jalan mengacu kepada "Standar Perencanaan Geometrik Untuk Jalan Perkotaan" yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum (1992).

Tabel 2. Faktor yang mempengaruhi Kecepatan Arus Bebas dan Kapasitas Jalan

Kinerja Ruas Jalan	Faktor yang Mempengaruhi
Kecepatan Arus Bebas	a. Tipe jalan
	b. Jumlah dan lebar jalur lalu lintas efektif
	c. Kondisi hambatan samping
	d. Ukuran kota
Kapasitas Jalan	a. Jumlah dan lebar jalur lalu lintas efektif
	b. Distribusi pemisahan arah
	c. Kondisi hambatan samping
	d. Ukuran kota

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)

Rumus yang digunakan untuk menentukan kecepatan bebas adalah:

$$FV = (FV_o + FV_w) \times FFV_s \times FFV_{CS} \quad \dots\dots (1)$$

(smp/jam)

dimana:

- FV = Kecepatan arus bebas kendaraan ringan (km/jam)
- FV_o = Kecepatan arus bebas dasar kendaraan ringan (km/jam)
- FV_w = Penyesuaian lebar jalur lalu-lintas (km/jam)
- FFV_s = Faktor penyesuaian kondisi hambatan samping
- FFV_{CS} = Faktor penyesuaian ukuran kota

Kecepatan arus bebas dasar ditentukan berdasarkan tabel 3 berikut ini:

Tabel 3. Kecepatan Arus Bebas berdasarkan Tipe Jalan dan Kendaraan (FV_o)

Tipe Jalan	Kecepatan arus (km/jam)			
	Kendaraan ringan (IV)	Kendaraan Berat (HV)	Sepeda Motor (MC)	Semua Kendaraan (rata-rata)
Enam lajur terbagi (6/2UD) Tiga lajur satu arah (3/1)	61	52	49	57
Empat lajur terbagi (4/2UD) Dua lajur satu arah (2/1)	57	50	47	55
Empat lajur tak terbagi (4/2 UD)	53	46	43	51
Dua lajur tak terbagi (2/2 UD)	44	40	40	42

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)

Tabel 4. Penyesuaian lebar jalur lalu-lintas (FV_w)

Tipe jalan	Lebar jalur lalu-lintas efektif	FV _w (km/jam)
Per lajur		
Empat-lajur terbagi atau Jalan satu-arah	3,00	-4
	3,25	-2
	3,50	0
	3,75	2
	4,00	4
Per lajur		
Empat-lajur tak-terbagi	3,00	-4
	3,25	-2
	3,50	0
	3,75	2
	4,00	4
Total		
	5	-9,5
	6	-3
Dua-lajur tak-terbagi	7	0
	8	3
	9	4
	10	6
	11	7

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)

Tabel 5. Faktor Penyesuaian untuk Pengaruh Hambatan Samping dan Lebar Bahu (FFV_{SF})

Tipe jalan	Kelas hambatan samping (SFC)	Faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan lebar bahu Lebar bahu efektif rata-rata W _s (m)			
		≤ 0,5 m	1,0 m	1,5 m	> 2m
Empat-lajur terbagi 4/2 UD	Sangat rendah	1,02	1,03	1,03	1,04
	Rendah	0,90	1,00	1,02	1,03
	Rendah	0,94	0,97	1,00	1,02
	h	0,89	0,93	0,96	0,99
	Seda	0,84	0,85	0,92	0,96
Empat lajur tak terbagi 4/2 UD	Sangat rendah	1,02	1,03	1,03	1,04
	Rendah	0,98	1,00	1,02	1,03
	Rendah	0,93	0,95	0,99	1,02
	h	0,87	0,91	0,94	0,98
	Seda	0,80	0,85	0,90	0,95
Dua-lajur tak-terbagi 2/2 UD atau Jalan satu-arah	Sangat rendah	1,00	1,01	1,01	1,01
	Rendah	0,96	0,95	0,99	1,00
	Rendah	0,91	0,93	0,96	0,99
	h	0,82	0,85	0,90	0,95
	Seda	0,73	0,75	0,85	0,91

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)

HASIL DAN PEMBAHASAN

LOKASI SURVEY

Survey dilakukan pagi sampai dengan sore hari (06.00 WIB - 20.00 WIB) pada beberapa titik, seperti terlihat pada gambar 1 berikut ini.



Gambar 1. Lokasi survey

LOKASI SURVEY BANGUNAN PEMBANDING

Data bangunan pembanding yaitu Kantor PT. PLN (Persero) UP3 Kota Parepare, Jl. Veteran No.32, Kel. Ujung sabbang, Kec. Ujung Kota Parepare. Type jalan 2/2 UD dengan pertimbangan karakteristik bangunan yang memiliki 3 (Tiga) lantai bangunan.

PERTUMBUHAN JUMLAH PERJALANAN

Tingkat motorisasi penduduk Kota Watampone dan sekitarnya mengalami pertumbuhan yang relatif tinggi. Tingkat motorisasi ini pada akhirnya akan mempengaruhi mobilitas penduduk dalam arti bahwa tingkat perjalanan yang dilakukan penduduk baik di wilayah Kota Watampone maupun wilayah lain di Kab. Bone juga mengalami peningkatan dengan faktor pertumbuhan kendaraan 5%. (Bangunan direncanakan beroperasi pada tahun 2020)

DISTRIBUSI LALU LINTAS

Distribusi lalu lintas merupakan tahapan dari pemodelan lalu lintas setelah tahapan bangkitan lalu lintas. Pada tahapan ini, bangkitan perjalanan tiap area dipecah atau didistribusikan ke area-area lain. Tahapan ini bertujuan untuk merumuskan proporsi atau sharing bangkitan dan tarikan lalu lintas ke area-area strategis.

Distribusi lalu lintas yang terjadi di sekitar lokasi pekerjaan dibagi atas 3 zona. Adapun distribusi lalu lintas pada lokasi tersebut pada kondisi sebelum adanya pembangunan PT. PLN (PERSERO) Tanah Wahidin dapat dilihat pada gambar 2 dan tabel-tabel berikut ini.



Gambar 2. Pembagian zona distribusi perjalanan

Tabel 6. Pembagian Zona Lalu Lintas

No. Zona	Keterangan
1	Ke Simpang PLN
2	Ke Simpang Jl. H. A. Mappanyukki
3	Ruas Jalan Jl. Dr. Wahidin Sudirohusodo

Tabel 7. Matriks distribusi perjalanan Eksisting tahun 2019 Pagi - Sore (smppj) Jl. Wahidin Sudirohusodo – Jl. H. A. Mappanyukki

Distribusi Perjalanan Eksisting Tahun 2019

PAGI

OD	1	2	3	Oi
1	0	285	605	890
2	88	0	87	175
3	810	127	0	937
Dd	898	412	692	2002

Distribusi Perjalanan Eksisting Tahun 2019

Siang

OD	1	2	3	Oi
1	0	346	748	1094
2	94	0	61	155
3	923	145	0	1068
Dd	1017	491	809	2317

Distribusi Perjalanan Eksisting Tahun 2019

Sore

OD	1	2	3	Oi
1	0	286	643	929
2	94	0	61	155
3	1173	40	0	1213
Dd	1267	326	704	2297

KEBUTUHAN PARKIR

Penentuan satuan ruang parkir (SRP) untuk mobil penumpang diklasifikasikan menjadi tiga golongan, berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96, seperti pada tabel di bawah ini:

Tabel 7. Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m ²)
1. a. Mobil penumpang untuk golongan I	2,30 x 5,00
b. Mobil penumpang untuk golongan II	2,50 x 5,00
c. Mobil penumpang untuk golongan III	3,00 x 5,00
2. Bus/truk	3,40 x 12,50
3. Sepeda motor	0,75 x 2,00

Peruntukan	Satuan (SRP untuk mobil penumpang)	Kebutuhan Ruang Parkir
Pusat Perdagangan		
Pertokoan	SRP / 100 m ² luas lantai efektif	3,5 7,5
Pasar Swalayan	SRP / 100 m ² luas lantai efektif	3,5 7,5
Pasar	SRP / 100 m ² luas lantai efektif	
Pusat Perkantoran		
Pelayanan bukan umum	SRP / 100 m ² luas lantai	1,5 3,5
Pelayanan umum	SRP / 100 m ² luas lantai	
Sekolah	SRP / mahasiswa	0,7 1,0
Hotel/Tempat Penginapan	SRP / kamar	0,2 1,0
Rumah Sakit	SRP / tempat tidur	0,2 1,3
Bioskop	SRP / tempat duduk	0,1 0,4

Sumber: Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Analisa pendekatan kebutuhan ruang parkir berdasarkan perhitungan tarikan dan bangkitan perjalanan dapat dilihat sebagai berikut:

1. Berdasarkan Syarat Minimum dan/atau Unit Terbangun:

Menentukan Kebutuhan Ruang Parkir Berdasarkan Dari Data ITE				
Fungsi Lahan : Perkantoran				
Kantor	in	out	Total Parkir (SRP)	Keterangan
Pagi	54	7		
	43	6	49	40% Motor
	30	4	34	55% Mobil
	3	0	3	5% Kend. Lain
			86	
Sore	10	49		
	8	39	47	40% Motor
	5	27	32	55% Mobil
	0	2	3	5% Kend. Lain
			82	

Sumber : Hasil Bangkitan & Tarikan ITE

Diasumsikan pengunjung menggunakan Mobil Pribadi sebanyak 55%, menggunakan Motor 40%, Kendaraan lain sebanyak 55 %

dapat dirinci kebutuhan ruang parkir berdasarkan kebutuhan ruang parkir				
Jenis Kendaraan	Kebutuhan Ruang Parkir SRP	Ketersediaan Ruang Parkir SRP	Kecukupan Ruang Parkir SRP	Kecukupan Ruang Parkir SRP
Pagi				
Motor	49	28	-21	Tidak Memenuhi
Mobil	34	41	7	Memenuhi
Kend. Lain	3	3	0	Memenuhi
Total	86	72		
Sore				
Motor	47	28	-19	Tidak Memenuhi
Mobil	32	41	9	Memenuhi
Kend. Lain	3	3	0	Memenuhi
Total	82	72		

Jadi dapat disimpulkan kebutuhan ruang parkir berdasarkan data bahwa kebutuhan ruang parkir pada pagi hari :

Motor : tidak memenuhi 21 SRP
Mobil : memenuhi 7 SRP
Kendaraan lain : memenuhi 0 SRP

Sedangkan kebutuhan ruang parkir pada sore hari :

Motor : tidak memenuhi 19 SRP
Mobil : memenuhi 9 SRP
Kendaraan lain : memenuhi 0 SRP

2. Berdasarkan Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96

Tabel Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir (SRP)			
Peruntukan	Satuan (SRP untuk mobil penumpang)	Kebutuhan Ruang Parkir	
Pusat Perkantoran	SRP / 100 m ² luas lantai	min	maks
		1,5	3,5
- Pelayanan bukan umum	SRP / 100 m ² luas lantai	min	maks
		1,5	3,5
- Pelayanan umum	SRP / 100 m ² luas lantai	min	maks
		1,5	3,5

Kebutuhan ruang parkir berdasarkan luas lantai

Luas Bangunan (m ²)	Kebutuhan Ruang Parkir		Ketersediaan Ruang Parkir (SRP)	Kecukupan Ruang Parkir	
	Min (SRP)	Max (SRP)		Min (SRP)	Max (SRP)
1.956.00	29	68	72	43	4

dapat diuraikan kebutuhan ruang parkir berdasarkan kebutuhan ruang parkir minimum:

Jenis Kendaraan	Persentase Kebutuhan Parkir	Kebutuhan Ruang Parkir SRP	Ketersediaan Ruang Parkir SRP	Kecukupan Ruang Parkir SRP	Keterangan
Motor	40%	12	28	16	Memenuhi
Mobil	55%	16	41	25	Memenuhi
Mobil box	5%	1	3	2	Memenuhi
Total		29	72	43	

sedangkan kebutuhan ruang parkir berdasarkan kebutuhan ruang parkir maksimal:

Jenis Kendaraan	Persentase Kebutuhan Parkir	Kebutuhan Ruang Parkir SRP	Ketersediaan Ruang Parkir SRP	Kecukupan Ruang Parkir SRP	Keterangan
Motbr	40%	27	28	1	Memenuhi
Mobil	55%	38	41	3	Memenuhi
Mobil box	5%	3	3	0	Memenuhi
Total		68	72	4	

PERBANDINGAN KINERJA RUAS JALAN DAN SIMPANG KONDISI EKSTING, KONSTRUKSI, OPERASIONAL & 5 (LIMA) TAHUN MENDATANG

Pembangunan PT. PLN (Persero) Tanah Wahidin diprediksi untuk 5 tahun mendatang, maka analisis kinerja jaringan jalan akibat pengaruh tarikan dan bangkitan perjalanan dapat dilihat pada gambar dan tabel berikut ini :

Resume Simpang Tak Bersinyal PLN Tahun 2019 – 2025

2019 Ekisting				2019 Konstruksi			
Kapasitas (smp/jam)	Arus Lalulintas (smp/jam)	Derajat Kejenuhan	LoS	Kapasitas (smp/jam)	Arus Lalulintas (smp/jam)	Derajat Kejenuhan	LoS
(C)	(Q)	(DS)		(C)	(Q)	(DS)	
	(30)	(31)			(30)	(31)	
2168	1113	0.51	C	2165	1291	0.60	C
2116	1323	0.63	C	2117	1512	0.71	C
2167	1328	0.61	C	2132	1507	0.71	C

2020 Operasi DN				2020 Operasi DS				2025 Pasca Operasi			
Kapasitas (smp/jam)	Arus Lalulintas (smp/jam)	Derajat Kejenuhan	LoS	Kapasitas (smp/jam)	Arus Lalulintas (smp/jam)	Derajat Kejenuhan	LoS	Kapasitas (smp/jam)	Arus Lalulintas (smp/jam)	Derajat Kejenuhan	LoS
(C)	(Q)	(DS)		(C)	(Q)	(DS)		(C)	(Q)	(DS)	
	(30)	(31)			(30)	(31)			(30)	(31)	
2164	1318	0.51	C	2474	1248	0.50	C	2474	1584	0.64	C
2116	1548	0.73	C	2427	1467	0.60	C	2427	1867	0.77	D
2131	1567	0.74	C	2441	1476	0.60	C	2441	1874	0.77	D

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari hasil analisis yang telah dilakukan untuk Kajian Manajemen dan Rekayasa Lalulintas di sekitar kawasan bangunan PT. PLN (Persero) Tanah Wahidin, maka dapat diambil beberapa kesimpulan:

1. Kondisi eksisting sekitar bangunan PT. PLN (Persero) Tanah Wahidin merupakan kawasan yang peruntukannya digunakan sebagai areal

pemukiman, jasa atau komersial (kantor, hotel, dll).

2. PT. PLN Tanah Wahidin akan dibangun pada tahun 2019 dan direncanakan beroperasi pada tahun 2020.
3. Kebutuhan ruang parkir untuk data perbandingan :
 - Kebutuhan ruang parkir sebesar : 61 SRP
 - Ketersediaan ruang parkir sebesar : 72 SRP
 - Oleh karena itu ketersediaan ruang parkir memenuhi 11 SRP
4. Bangunan PT. PLN (Persero) Tanah Wahidin memiliki akses 1 pintu masuk dan 1 pintu keluar, sehingga untuk Analisa tundaan pada gerbang masuk yang terjadi adalah 5.55 detik, panjang antrian adalah 2 kendaraan.

B. Saran

Pada pemecahan permasalahan di sekitar pembangunan dilakukan manajemen dan rekayasa lalu lintas dalam skala prioritas dimana kondisi suatu jalan maupun daerah memiliki volume lalu lintas yang cukup tinggi, sehingga perlu dilakukan penanganan yang bersifat jangka pendek sebelum dilakukan Pembangunan PT. PLN (Persero) Tanah Wahidin, penanganan jangka pendek tentunya penanganan langsung pada titik-titik permasalahan, karena dampak yang terjadi di titik-titik kemacetan tersebut akan berkembang dan memberikan dampak yang lebih besar pada kinerja jaringan jalan di kawasan tersebut.

Penanganan jangka pendek yang dilakukan yakni peningkatan tingkat pelayanan lalu lintas, maka hal-hal yang harus diperhatikan meliputi perbandingan volume dan kapasitas jalan, hambatan samping, penyediaan kebutuhan akan ruang jalan dan fasilitas jalan yang sesuai dengan standart, serta perilaku sosial masyarakat, terutama pengguna jalan baik pejalan kaki maupun pengemudi kendaraan.

REKOMENDASI PENANGANAN DAMPAK

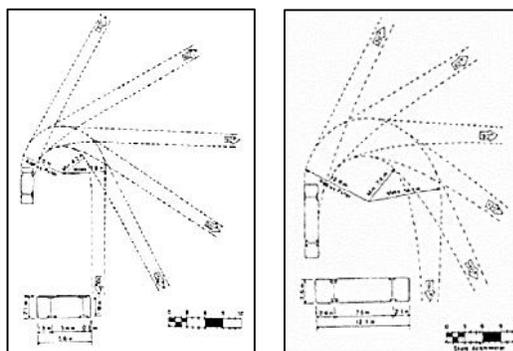
Beberapa hal yang perlu direkomendasikan berkaitan dengan kajian Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di sekitar kawasan PT. PLN (Persero) Tanah Wahidin adalah sebagai berikut:

MASA KONSTRUKSI:

- 1) Pemasangan spanduk informasi bahwa sedang ada pembangunan.
- 2) Memasang rambu disekitar lokasi pekerjaan, antara lain:
 - a. Rambu hati-hati karena banyak kendaraan masuk/keluar areal proyek.
 - b. Rambu larangan berhenti dan larangan parkir.
 - c. Rambu petunjuk arah masuk dan keluar lokasi pekerjaan.
 - d. Pemasangan selang lampu sekeliling proyek.
 - e. Lampu rotary sebelum pintu masuk/keluar.
- 3) Membuat/menyediakan area pembersihan kendaraan proyek sebelum keluar lokasi.
- 4) Menjaga kebersihan truk pengangkut tanah dan kebersihan ruas jalan yang dilalui kendaraan proyek.
- 5) Truk pengangkut material bangunan dan/atau material galian tanah dijadwalkan beroperasi pada jam 00.00 – 05.00 WIB.
- 6) Menyediakan petugas yang mengatur parkir angkutan material sehingga tidak ada kendaraan pengangkut material yang parkir di badan jalan, selain itu juga pengaturan waktunya untuk meminimumkan dampak terhadap lalu lintas lainnya.
- 7) Untuk menjaga keamanan diharap memasang CCTV pada pintu masuk/keluar proyek.
- 8) Berkoordinasi dengan BPTD Wilayah XIX, BBPJK XIII, POLDA Susel, serta melibatkan Dinas dan/atau Instansi Daerah Terkait sehubungan hal-hal berikut ini:
 - a. Memperbaiki kerusakan jalan yang disebabkan aktivitas proyek.
 - b. Memperlebar jalan di sisi kiri Lokasi Pekerjaan dan menentukan lebar trotoar, sesuai dengan rencana Pemerintah.
 - c. Lahan yang terkena rencana jalan (fasum) harap segera direalisasikan sesuai rencana untuk pembangunan jalan, agar selama masa konstruksi dapat mempermudah kendaraan pengangkut material bermanuver masuk dan keluar Lokasi Pekerjaan.

BANGUNAN BEROPERASI

- 1) Jalan masuk dan keluar PT. PLN (Persero) Tanah Wahidin, dibuat bentuk lengkungan putar dengan jari-jari lengkung minimal 14 m ($r > 13,8$ m), mempertimbangkan kondisi darurat agar Kendaraan Pemadam Kebakaran bisa masuk dan keluar gedung dengan aman.



Kendaraan Kecil

Kendaraan Sedang

- 2) Adanya upaya manajemen lalu lintas, untuk menghindari terjadinya gangguan pergerakan, keamanan dan kenyamanan pengguna jalan yang menerus dengan merekomendasikan hal-hal sebagai berikut:
 - a. Pemasangan lampu kedip kuning di depan pintu masuk.
 - b. Pemasangan cermin cembung di depan pintu keluar.
 - c. Pemasangan rambu larangan berhenti dan parkir di sekitar bangunan.
 - d. Pembuatan zebra cross pada pintu masuk dan keluar.
 - e. Elevasi jalan pada pintu masuk menyesuaikan dengan elevasi jalan eksisting (dibuat agar tidak menanjak).
- 3) Penempatan Petugas yang ikut mengatur kendaraan yang akan keluar dari area PT. PLN (Persero) Tanah Wahidin, khususnya pada saat jam puncak lalu lintas pagi dan sore.
- 4) Pemrakarsa dihibau untuk:
 - a. Menyediakan lahan parkir tambahan untuk kendaraan lain sebanyak 2 SRP Mobil dan motor 2 SRP Motor, sesuai dengan hasil analisa survey pembandingan.
 - b. Menyediakan pintu akses keluar/masuk untuk evakuasi dalam keadaan darurat (lihat gambar rekomendasi)
 - c. Menyediakan area drop-off sepeda motor dan Taxi Range di dalam lokasi PT. PLN (Persero) Tanah Wahidin (pada area parkir).
 - d. Menyediakan fasilitas untuk pejalan kaki di dalam area bangunan.
- 5) Pemrakarsa diharap berpartisipasi untuk memperbaiki atau merapihkan:
 - a. Memperpanjang median jalan sebelum pintu masuk.
 - b. Trotoar dan Saluran Drainase disekitar lokasi pekerjaan.

- c. Peremajaan marka dan/atau rambu eksisting disekitar lokasi pekerjaan.
- 6) Jika dibutuhkan “Security Check Point”, untuk menghindari adanya antrian kendaraan di badan jalan, lokasi Security Check Point ditempatkan pada jarak ± 25 m (untuk antrian 5 mobil) dari batas terluar area PT. PLN (Persero) Tanah Wahidin.

BPTD Wilayah XIX, BBPJK XIII, POLDA, DINAS dan/atau INSTANSI TERKAIT:

- 1) Untuk meminimalisir potensi terjadinya kecelakaan pada ruas Jl. Dr. Wahidin Sudirohusodo sekitar area kantor PT. PLN (Persero) Tanah Wahidin akibat pergerakan kendaraan, seperti terlihat dibawah ini:
Sehingga koordinasi & keterlibatan Pihak BPTD Wilayah XIX, BBPJK XIII, POLDA Susel serta Dinas dan/atau instansi terkait bekerjasama dengan Dinas Perhubungan & Kepolisian Kota Watampone untuk mengatur dan menertibkan kendaraan di sekitar lokasi, merupakan salah satu upaya penanganan jangka Panjang.
- 2) Jl. Dr. Wahidin Sudirohusodo dengan No. ruas 063. 11 K, merupakan salah satu ruas jalan yang masuk dalam pengalihan asset “jalan lingkaran luar” Kota Watampone Kab. Bone, dari status Jalan Provinsi menjadi status Jalan Nasional. Sehingga salah satu upaya jangka panjang yang dapat dilakukan Pemerintah adalah dengan melakukan peningkatan kapasitas jalan untuk memenuhi standar sesuai ketentuan, yakni 7 (Tujuh) Meter untuk Jalan Nasional sehingga dapat mengantisipasi peningkatan aktifitas lalu lintas di masa mendatang.

REFERENSI

- [1] Undang-Undang No. 38 Tahun 2004.
[2] Undang-Undang Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No. 22 Tahun 2009.
[3] Peraturan Pemerintah Tentang Jalan No. 34 Tahun 2006.
[4] Peraturan Pemerintah No. 32 Tentang Manajemen Lalu Lintas dan Manajemen Rekayasa lalu Lintas. Jakarta.
[5] Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 13 Tentang Rambu Lalu Lintas. Jakarta. 2014.
[6] Peraturan Daerah No.2 Tahun 2013 Tentang Rencana Tata Ruang wilayah Kabupaten Bone. Bone. 2013.
[7] Manual Kapasitas Jalan Indonesia, Jakarta, 1997.
[8] Peraturan Menteri Perhubungan No. 75 Tahun 2015 Tentang penyelenggaraan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas, Jakarta. 2015.
[9] Bone Dalam Angka, 2018.
[10] Badan Pusat Statistik Kabupaten Bone. 2019.

Halaman ini sengaja di kosongkan