

BABI

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kota Sungai Penuh merupakan Kota Otonom berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 tahun 2008. Kota Sungai Penuh memiliki luas wilayah 39.150 Ha atau 391,5 Km², terdiri atas 8 (delapan) kecamatan dengan luas wilayah perkecamatannya adalah Kecamatan Tanah Kampung 1.100 Ha (11 Km²), Kecamatan Kumun Debai 14.200 Ha (142 Km²), Kecamatan Sungai Penuh 335 Ha (3,35 Km²), Kecamatan Hamparan Rawang 1.215 Ha (12,15 Km²), Kecamatan Pesisir Bukit 1.946 Ha (19,46 Km²), Kecamatan Sungai Bungkal 11.095 Ha (110,95 Km²), Kecamatan Pondok Tinggi 9.095 Ha (90,95 Km²) dan Kecamatan Koto Baru 164 Ha (1,64 Km²) (BPS Kota Sungai Penuh, 2018). Berdasarkan Badan Pusat Statistik Kota Sungai Penuh tahun 2018 luas wilayah Kota Sungai Penuh yang bisa dimanfaatkan sebagai daerah hunian/budidaya adalah 15.973 Ha (159,73 Km²), sisanya luas wilayah Kota Sungai Penuh tidak bisa dimanfaatkan karena berada pada zona TNKS yaitu 23.177 Ha (231,77 Km²).

Sebagai daerah otonom yang baru terbentuk, Kota Sungai Penuh banyak melakukan pembangunan fisik terutama infrastruktur untuk pelayanan masyarakat. Salah satu sarana dan prasarana yang diperlukan dalam rangka menunjang aktivitas perekonomian masyarakat dan pertumbuhan kota adalah transportasi darat. Agar pendistribusian barang dapat berjalan lancar maka jalur

transportasi harus diperhatikan dengan baik, sebab satu hal yang menghambat pendistribusian barang adalah jika terjadi kemacetan.

Pusat Kota Sungai Penuh berada pada Kecamatan Sungai Penuh dengan luas wilayah hanya 335 Ha (3,35 Km²), dimana pada Kecamatan Sungai Penuh terdapat pusat perdagangan, pusat pendidikan, dan distribusi barang serta jasa. Pusat kota tersebut dilintasi oleh ruas jalan nasional dan ruas jalan propinsi, akibat pusat kota dengan luas wilayah kecil dan dilintasi oleh ruas jalan nasional dan ruas jalan propinsi sehingga terjadi peningkatan volume lalu lintas di dalam kota, yang mengakibatkan kemacetan.

Menurut Zulkarnain (Kasi Terminal dan Parkir Dinas Perhubungan Kota Sungai Penuh, 2017), kemacetan merupakan masalah yang sering terjadi di Kota Sungai Penuh terutama diruas jalan nasional dan ruas jalan propinsi. Ruas jalan nasional dan jalan propinsi ini cukup padat lalu lintasnya terutama pada jam sibuk pukul 06.00 – 08.00, 12.00 – 14.00 dan 15.30 – 18.00 Wib. Ruas ini menjadi macet karena tidak sebandingnya volume lalu lintas dan kapasitas jalan.

Kemacetan adalah kondisi dimana arus lalu lintas yang lewat pada ruas jalan yang ditinjau melebihi kapasitas rencana jalan tersebut yang mengakibatkan kecepatan bebas ruas jalan tersebut mendekati atau melebihi 0 (nol) km/jam, sehingga menyebabkan terjadinya antrian. Pada saat terjadinya kemacetan nilai derajat kejenuhan pada ruas jalan akan ditinjau dimana kemacetan akan terjadi bila nilai derajat kejenuhan mencapai lebih dari 0,5 (MKJI, 1997). Ruas jalan nasional yang melintasi Kota Sungai Penuh memiliki lebar jalan masing-masing 8 - 9 meter dengan 2 jalur, sedangkan ruas jalan propinsi yang melintasi Kota

Sungai Penuh memiliki lebar jalan 6 meter dengan 2 jalur juga. Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Pasal 13 dan 14, semestinya jalan nasional dan jalan propinsi memiliki lebar badan jalan paling sedikit 11 (sebelas) meter dan 9 (sembilan) meter. Selain karena tidak sebandingnya volume lalu lintas dan kapasitas jalan kemacetan yang terjadi di Kota Sungai Penuh disebabkan oleh tidak adanya lahan parkir untuk kendaraan roda dua dan roda empat, sehingga pengguna kendaraan memanfaatkan badan jalan untuk memarkirkan kendaraannya. Menurut UU No 38 Tahun 2004 tentang Jalan kewenangan dalam pengoperasian dan pemeliharaan ruas jalan nasional adalah pemerintah pusat, sementara kewenangan dalam pengoperasian dan pemeliharaan ruas jalan propinsi adalah pemerintah propinsi. Ketika terjadi penurunan kondisi jalan untuk ruas jalan nasional dan ruas jalan propinsi membutuhkan waktu yang lama untuk perbaikannya, apabila penanganan perbaikan dibiarkan dalam waktu yang lama otomatis tingkat kerusakan jalan semakin banyak, hal ini tentunya mengakibatkan kemacetan juga karena terjadinya penurunan kondisi jalan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Pasal 4 Ayat 1 “Penyelenggara jalan umum wajib mengusahakan agar jalan dapat digunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat, terutama untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional, dengan mengusahakan agar biaya umum perjalanan menjadi serendah-rendahnya”. Jika ditinjau dari sisi ekonomi, tundaan kendaraan yang terjadi akibat kemacetan merupakan biaya (*cost*) lebih yang harus dibayar pengguna kendaraan akibat mengalami kemacetan. Hal ini jika

dihitung dalam waktu yang panjang, ditambah dengan kecendrungan bertambahnya jumlah kendaraan yang ada, maka biaya yang harus dikeluarkan pengguna kendaraan ini akan semakin besar.

Untuk mengatasi permasalahan kemacetan yang terjadi dipusat Kota Sungai Penuh ada beberapa solusi yang bisa diterapkan yaitu pelebaran jalan dan penyediaan lahan parkir untuk kendaraan. Akan tetapi kedua alternatif tersebut tidak bisa dilakukan karena luas wilayah pusat kota yang sudah terlalu padat. Oleh karenanya diperlukan alternatif lain yaitu pembangunan jalan lingkar luar. Pembangunan jalan lingkar luar dianggap menjadi solusi yang tepat dalam mengatasi permasalahan kemacetan dipusat kota.

Rencana pembangunan Jalan Lingkar Luar juga tertuang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Sungai Penuh Tahun 2011 – 2031, pembangunan jalan lingkar ini diharapkan memberikan kemudahan transportasi bagi penduduk dan penyebaran arus lalu lintas di Kota Sungai Penuh.

Sebelum dilakukannya pembangunan jalan lingkar luar Kota Sungai Penuh perlu dilakukan studi kelayakan terlebih dahulu, hal ini untuk mengetahui apakah perencanaan pembangunan jalan lingkar luar Kota Sungai Penuh bisa efektif dan efisien sehingga kelayakan jalan lingkar luar tersebut dapat berjalan sesuai dengan fungsi jalan dan mempunyai nilai ekonomi jalan.

1.2. Batasan Masalah Penelitian

Untuk lebih memahami penulisan penelitian ini, penulis perlu membatasi masalah dalam penelitian ini yaitu :

1. Wilayah penelitian ini adalah Kota Sungai Penuh dengan lokasi penelitian adalah ruas jalan lingkar luar Kota Sungai Penuh;
2. Panjang jalan existing lingkar luar adalah 29,427 Km dan rencana pembangunan jalan lingkar luar adalah 24,617 Km;
3. Lingkup persyaratan teknis yang digunakan untuk menilai kelayakan jalan lingkar luar dari segi aspek teknis adalah lebar badan jalan dan tingkat pelayanan, hal ini dikarenakan belum adanya desain perencanaan untuk pembangunan jalan lingkar luar;
4. Volume lalu lintas didasarkan pada survei yang diperoleh dari hasil survey lalu lintas yang dilakukan oleh Dinas PUPR Kota Sungai Penuh Tahun 2017 pada ruas jalan yang akan menuju jalan lingkar luar dan di Kota Sungai Penuh, hal ini sesuai dengan Manual Perkerasan Jalan No. 04/SE/Db/2017;
5. Faktor laju pertumbuhan lalu lintas berdasarkan pada data Dinas Perhubungan Kota Sungai Penuh yaitu sebesar 4%;
6. Fungsi jalan untuk rencana pembangunan jalan lingkar luar adalah kolektor primer, hal ini berdasarkan RTRW Kota Sungai Penuh tahun 2011 – 2031;
7. Desain kecepatan rencana untuk jalan lingkar luar adalah 40 km/jam, berpedoman pada Peraturan Pemerintah No. 38 Tahun 2004 kecepatan rencana fungsi jalan kolektor primer adalah 40 km/jam;
8. Desain lebar badan jalan untuk jalan lingkar adalah 9 (sembilan) meter, berpedoman pada Peraturan Pemerintah No. 38 Tahun 2004 lebar badan

jalan dengan fungsi jalan kolektor primer adalah minimal 9 (sembilan) meter;

9. Estimasi biaya konstruksi pembangunan jalan lingkaran luar mengacu pada harga satuan pekerjaan yang telah ditetapkan oleh Dinas PUPR Kota Sungai Penuh Tahun 2018;
10. Anggaran biaya pemeliharaan rutin jalan Kota Sungai Penuh tahun 2018 adalah Rp. 555.000.000,- untuk penanganan panjang ruas jalan dengan kondisi rusak ringan adalah 20,180 Km, dengan demikian biaya pemeliharaan rutin jalan di Kota Sungai Penuh adalah Rp. 27.502.477,70 per kilometer;
11. Mengacu pada Dinas PUPR Kota Sungai Penuh, biaya pemeliharaan berkala tahun 2018 adalah Rp. 1.106.091.675,- Sehingga biaya pemeliharaan berkala jalan di Kota Sungai Penuh berdasarkan kondisi jalan yang rusak ringan adalah Rp. 54.811.282,21 per kilometer;
12. Tingkat suku bunga dan inflasi yang akan digunakan adalah tingkat suku bunga dan inflasi rata-rata 10 tahun terakhir yang dikeluarkan oleh Bank Sentral Republik Indonesia sejak 2008 hingga 2018, yaitu tingkat suku bunga 7,3% dan inflasi 5,87%. Namun penulis mengasumsikan tingkat suku bunga sebesar 8% dan inflasi 6%;
13. Harga pembebasan lahan yang digunakan sesuai dengan harga NJOP Kota Sungai Penuh Tahun 2018 yaitu sebesar Rp. 350.000,- per meter persegi.

1.3. Manfaat Penelitian

Penulis berharap penelitian ini dapat memberikan manfaat yang besar bagi Kota Sungai Penuh, diantaranya adalah :

1. Sebagai salah satu upaya mencari alternatif/solusi mengatasi permasalahan pergerakan lalu lintas jalan dan potensi kemacetan dipusat Kota Sungai Penuh.
2. Dapat mewujudkan pembangunan jalan lingkaran luar yang efektif, sehingga dapat mendorong terciptanya optimalisasi dan efisiensi anggaran pembangunan melalui suatu perencanaan yang terstruktur, terukur dan terarah.
3. Sebagai acuan bagi pelaksanaan pekerjaan selanjutnya terkait pembangunan jalan lingkaran luar Kota Sungai Penuh.

1.4. Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, dapat ditarik beberapa pertanyaan untuk penelitian ini, diantaranya adalah :

1. Apakah rencana pembangunan jalan lingkaran luar Kota Sungai Penuh sudah layak untuk dilaksanakan ditinjau dari aspek teknis dilihat dari lebar badan jalan dan tingkat pelayanan jalan eksisting?
2. Berapa besar manfaat kelayakan ekonomi yang diperoleh dari rencana pembangunan jalan lingkaran luar dilihat dari NPV (*Net Present Value*), BCR (*Benefit Cost Ratio*) dan EIRR (*Economic Internal Rate of Return*)?

3. Apakah pembangunan jalan lingkar luar lebih efektif dibanding dengan peningkatan jalan yang sudah ada dalam Kota Sungai Penuh?

1.5. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

- a. Dari Aspek Teknis menganalisis kelayakan rencana pembangunan jalan lingkar luar Kota Sungai Penuh ditinjau dari lebar badan jalan dan tingkat pelayanan jalan existing terhadap kenaikan volume lalu lintas yang meningkat tiap tahun untuk menentukan kebutuhan akan rencana pembangunan jalan lingkar luar;
- b. Dari Aspek Ekonomi menganalisis kelayakan ekonomi rencana pembangunan jalan lingkar luar menggunakan NPV (*Net Present Value*), BCR (*Benefit Cost Ratio*) dan EIRR (*Economic Internal Rate of Return*);
- c. Menganalisa efektifitas rencana pembangunan jalan lingkar luar dibanding dengan peningkatan jalan di Kota Sungai Penuh.

1.6. Sistematika Penulisan

Guna mempermudah pemahaman tesis ini, maka sistematika penyusunannya disusun berdasarkan 5 (lima) bab, yang terdiri dari :

BAB 1 Pendahuluan, bab ini berisikan latar belakang, pertanyaan penelitian, maksud dan tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan masalah dan sistematika penulisan.

Bab 2 Tinjauan Pustaka, Bab ini akan menyajikan sumber-sumber literatur yang diperlukan dalam menjelaskan dan menyelesaikan masalah sesuai topik yang dibahas. Sumber-sumber literatur diperoleh dari beberapa sumber, seperti jurnal, text book dan sumber lainnya. Penyajian literatur yang ditampilkan didalam bab ini diatur berdasarkan urutan penyelesaian masalah, sehingga akan diperoleh kemudahan pemahaman nantinya.

Bab 3 Pendekatan dan Metodologi, bab ini berisikan metode pendekatan apa saja yang digunakan dalam menyusun studi kelayakan serta tahapan penyusunannya yang dilengkapi dengan identifikasi kebutuhan data untuk survei di lapangan.

Bab 4 Hasil dan Pembahasan, bab ini berisikan pembahasan tentang aspek teknis dan aspek ekonomi, aspek teknis menyangkut tentang lebar jalan dan tingkat pelayanan. Sementara pada aspek ekonomi meninjau tentang analisis volume lalu lintas, biaya investasi proyek, waktu perjalanan, biaya operasi kendaraan (BOK), biaya tetap, biaya tidak tetap, biaya operasi kendaraan sepeda motor, analisis manfaat ekonomi, dan analisis kelayakan ekonomi jalan lingkaran luar.

Bab 5 Kesimpulan dan Saran, pada bab ini berisikan tentang kesimpulan yang didapat dari hasil dan pembahasan pada Bab 4, serta memberikan saran terhadap tujuan dari penelitian ini.