

**TINJAUAN JARINGAN DAN FUNGSI JALAN PRIMER  
KOTA SAMARINDA PADA RTRW KOTA SAMARINDA  
TAHUN 2014*****REVIEW OF THE NETWORK AND THE FUNCTION OF THE  
PRIMARY ROAD AT THE REGULATION OF URBAN LAND USE  
PLAN (RTRW) IN SAMARINDA CITY 2014*****Anton Sugiarto**Mahasiswa, Jurusan Teknik Sipil, Politeknik Negeri Samarinda  
*antonsugiarto20@gmail.com***Ibayasid**Staff Pengajar, Jurusan Teknik Sipil, Politeknik Negeri Samarinda  
*sid\_bintaro@yahoo.co.id***Budi Nugroho**Staff Pengajar, Jurusan Teknik Sipil, Politeknik Negeri Samarinda  
*dmb\_bip@yahoo.com***INTISARI**

Jalan adalah salah satu fasilitas penunjang terpenting bagi pertumbuhan suatu kawasan. Permasalahan yang ada di Kota Samarinda terkait dengan kondisi ruas jalan yang ada yakni beberapa diantaranya belum memenuhi persyaratan baik secara fisik maupun kualitas. Oleh karena itu penetapan jaringan jalan dan fungsi jalan primer di Kota Samarinda yang tercantum pada Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Samarinda Tahun 2014 perlu ditinjau ulang. Tinjauan jaringan jalan perlu memperhatikan rencana struktur ruang dan sistem pusat pelayanan kota serta rencana sistem jaringan prasarana kota agar sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan serta Peraturan Menteri PU Nomor 03/PRT/M/2012 Tahun 2012 Tentang Pedoman Penetapan Fungsi dan Status Jalan. Hasil peninjauan menunjukkan bahwa sebanyak 7 ruas (35%) dari 20 ruas jalan kolektor primer perlu diubah fungsinya menjadi jalan arteri primer. Kemudian sebanyak 3 ruas (21%) dari 14 ruas jalan arteri primer dan sebanyak 7 ruas (35%) dari 20 ruas jalan kolektor primer belum memenuhi persyaratan lebar badan jalan minimal yakni 11 meter (arteri primer) dan 9 meter (kolektor primer).

Kata kunci: jaringan jalan, rencana tata ruang wilayah, tinjauan

**ABSTRACT**

*Road is one of the most important facilities for the growth of a region. The problems in the Samarinda City related to the condition of existing roads is some of them is not appropriate. The classification of the road network and the function of the primary roads which is on the regulation of Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Samarinda 2014 must be reviewed. Reviews of the road network system need to concentrated on the land use plan, the centre of public service area and the plan of city infrastructure systems to fit with UU RI number 38 at 2004 and Indonesian government regulation Number 34 at 2006 about the regulation of road. Ministerial regulation number 03/PRT/M/2012 at 2012 is the regulation of classification the function and status of road. The results of the review indicate 7 segments (35%) of the 20 segments primary collector roads need to be*

*converted to a primary arterial road. Then 3 segments (21%) of the 14 segments primary arterial roads and 7 segment (35%) of the 20 segment primary collector road does not fit the rules of the width road. The rules of minimum the width road is 11 meters for a primary arterial road and 9 meters for the primary collector road.*

*Keywords: road network, urban land use plan, RTRW*

## **PENDAHULUAN**

Kota Samarinda sebagai ibukota Provinsi Kalimantan Timur dengan luas wilayah 718 km<sup>2</sup> dan memiliki jumlah penduduk pada tahun 2013 (Samarinda Dalam Angka 2014) yang mencapai 805.688 jiwa yang tersebar di 10 kecamatan, membuat kota ini terus mengalami perkembangan kegiatan dan fungsi perkotaan setiap tahunnya. Posisinya yang strategis berada tepat ditengah jalur perekonomian dan termasuk Kawasan Strategis Nasional dan Pusat Kegiatan Nasional di Provinsi Kalimantan Timur membuat Kota Samarinda menjadi salah satu pusat kegiatan dan pertumbuhan ekonomi di Pulau Kalimantan. Hal ini berdampak pada peningkatan laju pertumbuhan penduduk dan kegiatan perekonomian yang akan turut mempengaruhi peningkatan fasilitas penunjang perkotaan.

Salah satu fasilitas penunjang terpenting bagi pertumbuhan suatu kawasan adalah jalan. Permasalahan yang ada di Kota Samarinda terkait dengan kondisi ruas jalan yang ada yakni beberapa diantaranya belum memenuhi persyaratan, baik secara fisik maupun kualitas. Berdasarkan dari data (Samarinda Dalam Angka 2014) tahun 2013 panjang ruas jalan Kota Samarinda adalah 871,23 km dengan rincian 43 km adalah jalan nasional, 114,73 km adalah jalan provinsi dan 713,50 km adalah jalan kota. Sementara kondisi ruas jalan di Kota Samarinda menurut data tahun 2013 untuk kondisi jalan baik sepanjang 351,89 km, kondisi sedang 444,79 km dan kondisi rusak 74,55 km.

Dengan kondisi tersebut maka diperlukan adanya suatu perhatian khusus untuk penanganan sistem jaringan jalan di Kota Samarinda agar kondisinya sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan serta Peraturan Menteri PU Nomor 03/PRT/M/2012 Tahun 2012 Tentang Pedoman Penetapan Fungsi dan Status Jalan. Selain itu sistem jaringan jalan primer Kota

Samarinda yang tercantum dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Samarinda Tahun 2014 perlu ditinjau ulang dengan memperhatikan rencana struktur ruang dan sistem pusat pelayanan kota serta rencana sistem jaringan prasarana kota. Hal tersebut diperlukan agar penyelenggaraan maupun penanganan sistem jaringan dan fungsi jalan primer di Kota Samarinda sesuai dengan perkembangan kawasan kota sehingga kedepannya dapat menunjang perkembangan kegiatan perekonomian daerah.

## **LANDASAN TEORI**

### **Hirarki Perkotaan**

Hirarki perkotaan dalam sistem jaringan jalan primer terdiri dari pusat – pusat kegiatan yang tercantum dalam sistem perkotaan nasional. Adapun dasar yang menjadi referensi dari RTRW Kota Samarinda tahun 2014 dalam penetapan hirarki sistem perkotaan nasional yang berupa PKN, PKW, dan PKSN adalah Peraturan Pemerintah No. 26 Tahun 2008 tentang RTRW Nasional dan Peraturan Presiden No. 3 Tahun 2012 tentang RTRW Pulau Kalimantan sebagai rencana rinci dari RTRW Nasional. Sedangkan yang menjadi referensi dari RTRW Kota Samarinda tahun 2014 dalam penetapan kawasan strategis adalah Undang – Undang No. 26 Tahun 2007 tentang penataan ruang.

### **Sistem Perkotaan Nasional**

PKN, PKW, dan PKL. Selain itu dikembangkan pula PKSN untuk mendorong perkembangan kawasan perbatasan negara. Yang dimaksud dengan PKN, PKW, PKL, dan PKSN adalah sebagai berikut (PP No. 26 Tahun 2008 Pasal 14, 15):

1. PKN adalah kawasan perkotaan yang berfungsi atau berpotensi sebagai simpul utama kegiatan ekspor-impor atau pintu gerbang menuju kawasan internasional, pusat kegiatan industri dan jasa skala nasional atau yang melayani beberapa provinsi, dan/atau kawasan perkotaan

yang berfungsi atau berpotensi sebagai simpul utama transportasi skala nasional atau melayani beberapa provinsi.

2. PKW adalah kawasan perkotaan yang berfungsi atau berpotensi sebagai simpul kedua kegiatan ekspor-impor yang mendukung PKN, pusat kegiatan industri dan jasa yang melayani skala provinsi atau beberapa kabupaten; dan/atau kawasan perkotaan yang berfungsi atau berpotensi sebagai simpul transportasi yang melayani skala provinsi atau beberapa kabupaten.
3. PKL adalah kawasan perkotaan yang berfungsi atau berpotensi sebagai pusat kegiatan industri dan jasa yang melayani skala kabupaten atau beberapa kecamatan; dan/atau yang berfungsi atau berpotensi sebagai simpul transportasi yang melayani skala kabupaten atau beberapa kecamatan.
4. PKSNI adalah pusat perkotaan yang berpotensi sebagai pos pemeriksaan lintas batas dengan negara tetangga, pusat perkotaan yang berfungsi sebagai pintu gerbang internasional yang menghubungkan dengan negara tetangga, pusat perkotaan yang merupakan simpul utama transportasi yang menghubungkan wilayah sekitarnya; dan/atau pusat perkotaan yang merupakan pusat pertumbuhan ekonomi yang dapat mendorong perkembangan kawasan di sekitarnya.

Pada tabel 1 dibawah ini tercantum sistem perkotaan nasional di Provinsi Kalimantan Timur.

**Tabel 1.** Sistem perkotaan nasional di Provinsi Kalimantan Timur

PKN	PKW	PKSN
- Kawasan Perkotaan Balikpapan – Tenggarong – Samarinda – Bontang – Tarakan	- Tanjung Redeb - Sangatta - Nunukan - Tanjung Selor - Malinau - Tanlumbis - Tanah Grogot - Sendawar	- Nunukan - Simanggaris - Long Midang - Long Pahangai - Long Nawan

Sumber: Lampiran II PP No. 26 Tahun 2008

**Kawasan Perkotaan**

Kawasan perkotaan dalam sistem jaringan jalan sekunder sebagaimana meliputi Kawasan Primer, Kawasan Sekunder-I, Kawasan Sekunder-II, Kawasan Sekunder-III, perumahan, dan persil. Pengertian dari

kawasan – kawasan tersebut tertuang dalam Peraturan Menteri PU No. 03/PRT/M/2012.

**Kawasan Strategis**

Penataan kawasan strategis dalam suatu wilayah diatur dalam Undang – Undang No. 26 Tahun 2007 tentang penataan ruang. Kawasan strategis nasional (KSN) adalah wilayah yang penataan ruangnya diprioritaskan karena mempunyai pengaruh sangat penting secara nasional terhadap kedaulatan negara, pertahanan dan keamanan negara, ekonomi, sosial, budaya, dan/atau lingkungan, termasuk wilayah yang telah ditetapkan sebagai warisan dunia.

Penetapan kawasan strategis nasional diatur dalam rencana tata ruang wilayah nasional.

1. Kawasan strategis nasional yang ada kaitannya dengan penyusunan rencana tata ruang wilayah (RTRW) Kota Samarinda adalah kawasan pengembangan ekonomi terpadu Samarinda, Sanga-Sanga, Muara Jawa, dan Balikpapan (Kapet Sasamba). Penetapan kawasan strategis nasional tersebut terdapat dalam lampiran X PP No. 26 tahun 2008 tentang RTRW Nasional.
2. Kawasan strategis provinsi (KSP) adalah wilayah yang penataan ruangnya diprioritaskan karena mempunyai pengaruh sangat penting dalam lingkup provinsi terhadap ekonomi, sosial, budaya, dan/atau lingkungan. Penetapan kawasan strategis provinsi diatur dalam rencana tata ruang wilayah provinsi.
3. Kawasan strategis kabupaten atau kota (KSK) adalah wilayah yang penataan ruangnya diprioritaskan karena mempunyai pengaruh sangat penting dalam lingkup kabupaten atau kota terhadap ekonomi, sosial, budaya, dan/atau lingkungan. Penetapan kawasan strategis kabupaten atau kota diatur dalam rencana tata ruang wilayah kabupaten atau kota.

**Klasifikasi Jalan Umum Menurut Fungsi Jalan**

Jalan umum menurut fungsinya dikelompokkan ke dalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan (UU No.38 Tahun 2004 Pasal 8 (1)). Menurut PP No. 34 Tahun 2006 Pasal 9, fungsi jalan pada sistem jaringan primer dibedakan atas arteri primer, kolektor primer, lokal primer,

dan lingkungan primer dan fungsi jalan pada sistem jaringan sekunder dibedakan atas arteri sekunder, kolektor sekunder, lokal sekunder, dan lingkungan sekunder. Persyaratan teknis jalan tercantum dalam Tabel 2 dibawah ini tentang persyaratan teknis jalan dalam fungsi jalan.

Permen PU No.03/PRT/M/2012 Pasal 4 (2) bahwa Pusat kegiatan dalam sistem jaringan jalan primer meliputi PKN, PKW, PKL, PK-Ling, PKSN, Kawasan Strategis Nasional (KSN), Kawasan Strategis Provinsi (KSP), dan Kawasan Strategis Kabupaten (KSK).

**Tabel 2.** Persyaratan Teknis Jalan Dalam Fungsi Jalan

SJJ	Fungsi Jalan	Jenis Angk. dilayani	Jarak perjalanan	Kecepatan Rata-rata (km/jam)	Simpang Sebidang	Jumlah Akses	Lebar badan jalan Min	Syarat
S.LJ PRIMER	ARTERI	Angkutan utama	Jauh	Tinggi $V_{r.min}=60$	Diatur sedemikian	Dibatasi	11 m	Jalan arteri primer masuk kawasan/pengembangan perkotaan tidak boleh terputus $K > Q_{cat-rata}$ LL jarak jauh tidak boleh terganggu oleh LL ulang-alik, Lokal, dan Kegiatan Lokal.
	KOLEKTOR	Pengumpul atau pembagi	Sedang	Sedang $V_{r.min}=40$	Diatur sedemikian	Dibatasi	9 m	Jalan kolektor primer masuk kawasan/pengembangan perkotaan tidak boleh terputus $K > Q_{cat-rata}$
	LOKAL	Angkutan setempat	Dekat	Rendah $V_{r.min}=20$	Tidak Diatur	Tidak Dibatasi	7,50 m	Lokal primer masuk kawasan perdesaan tidak boleh terputus
	LINGKUNGAN	Angkutan lingkungan	Dekat	Rendah $V_{r.min}=15$	Tidak Diatur	Tidak Diatur	6,50 m 3,50 m	Jika didesain untuk kendaraan bermotor roda 3 atau lebih Jika tidak didesain untuk kendaraan bermotor roda 3 atau lebih
S.LJ SEKUNDER	ARTERI	Angkutan utama	Jauh	Tinggi $V_{r.min}=30$	Diatur sedemikian	Dibatasi	11 m	Arteri primer masuk kota tidak boleh terputus $K > Q_{cat-rata}$ Lalulintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalulintas lambat
	KOLEKTOR	Pengumpul atau pembagi	Sedang	Sedang $V_{r.min}=20$	Diatur sedemikian	Dibatasi	9 m	Kolektor primer masuk kawasan/pengembangan perkotaan tidak boleh terputus $K > Q_{cat-rata}$ Lalulintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalulintas lambat
	LOKAL	Angkutan setempat	Dekat	Rendah $V_{r.min}=10$	Tidak Diatur	Tidak Dibatasi	7,50 m	Lokal primer masuk kawasan perdesaan tidak boleh terputus
	LINGKUNGAN	Angkutan lingkungan	Dekat	Rendah $V_{r.min}=10$	Tidak Diatur	Tidak Diatur	6,50 m 3,50 m	Jika didesain untuk kendaraan bermotor roda 3 atau lebih Jika tidak didesain untuk kendaraan bermotor roda 3 atau lebih

Sumber: PP No.34 Tahun 2006 pasal 13-20

**Klasifikasi Jalan Umum Menurut Sistem Jaringan Jalan**

Sistem jaringan jalan merupakan satu kesatuan jaringan jalan yang terdiri dari sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hirarki. (UU No.38 Tahun 2004 pasal 7 dan PP No.34 Tahun 2006 pasal 6).

1. Sistem Jaringan Jalan Primer

Sistem jaringan jalan primer disusun berdasarkan rencana tata ruang dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan sebagai berikut:

- a. menghubungkan secara menerus pusat kegiatan nasional (PKN), pusat kegiatan wilayah (PKW), pusat kegiatan lokal (PKL) sampai ke pusat kegiatan lingkungan (PK-Ling); dan
- b. menghubungkan antar pusat kegiatan nasional

2. Sistem Jaringan Jalan Sekunder

Sistem jaringan jalan sekunder disusun berdasarkan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan yang menghubungkan secara menerus kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga, perumahan, dan persil (PP No. 34 Tahun 2006 Pasal 8 dan Permen PU No.03/PRT/M/2012 Pasal 4 (3)).

**Klasifikasi Jalan Umum Menurut Status Jalan**

Pengklasifikasian jalan umum menurut status jalan diatur dalam PP No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan.

- 1. Jalan Nasional (pasal 26)
- 2. Jalan Provinsi (pasal 27)
- 3. Jalan Kabupaten (pasal 28)
- 4. Jalan Kota (Pasal 29)
- 5. Jalan Desa (Pasal 30)

**Klasifikasi Jalan Umum Menurut Lalu Lintas Harian Rata-Rata (LHR) dan Muatan Sumbu Terberat (MST)**

Pengklasifikasian jalan menurut lalu lintas harian rata – rata (LHR) dan Muatan Sumbu Terberat (MST) dicantumkan dalam Tabel 3 dan Tabel 4 dibawah ini.

**Tabel 3.** Klasifikasi Jalan Umum Menurut Lalu Lintas Harian Rata-rata (LHR)

Kelas Jalan	Fungsi Jalan	Lalu Lintas Harian Rata-Rata (SMP)
I	Utama (Primer)	> 20.000
II A	Sekunder	6.000 – 20.000
II B		1.500-8.000
II C		< 2.000
III	Penghubung	-

**Tabel 4.** Klasifikasi Jalan Umum Menurut Muatan Sumbu Terberat (MST)

Kelas Jalan	Fungsi jalan	Dimensi kendaraan maksimum		Muatan sambu terberat (ton)
		Panjang (m)	Lebar (m)	
I	Arteri	18	2,5	> 10
II		18	2,5	10
III A		18	2,5	8
III A	Kolektor	18	2,5	8
III B		12	2,5	8
III C	Lokal	9	2,1	8

**Klasifikasi Jalan Umum Menurut Kelas Jalan (Berdasarkan Spesifikasi Penyediaan Prasarana Jalan)**

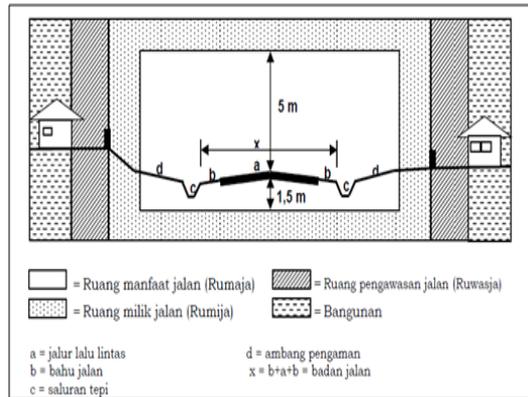
Pengaturan kelas jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan dikelompokkan atas jalan bebas hambatan, jalan raya, jalan sedang, dan jalan kecil (PP No.34 Tahun 2006 pasal 31(3)) tercantum dalam Tabel 5 dibawah ini tentang klasifikasi jalan umum menurut kelas jalan.

**Tabel 5.** Persyaratan Teknis Jalan Dalam Fungsi Jalan

KELAS JALAN (Berdasarkan Penyediaan Prasarana Jalan)	Spesifikasi Jalan						
	Diperuntukkan bagi lahulintas	Pengendalian Akses (Jalan Masuk)	Persimpangan Sebidang	Jumlah Lajur Minimum	Lebar Lajur atau Jalur Minimum	Median	Pagar
JALAN BEBAS HAMBATAN	Umum menerus, jarak jauh	Terkontrol Penuh	Tidak Ada	2 lajur per arah	3,50 m per lajur	Median	Pagar Rumija
JALAN RAYA	Umum, jarak sedang	Terbatas	Ada	2 lajur per arah	3,50 m per lajur	Median	-
JALAN SEDANG	Umum, jarak sedang	-	Ada	2 lajur untuk 2 arah	Jalur Mfm 7,00 m	-	-
JALAN KECIL	Umum, setempat	-	Ada	2 lajur untuk 2 arah	Jalur Mfm 5,50 m	-	-

**Bagian – Bagian Jalan**

Ketentuan tentang bagian – bagian jalan diatur dalam UU No. 38 Tahun 2004 dan PP No. 34 Tahun 2006 tentang jalan. Penjelasan tentang bagian – bagian jalan tercantum pada gambar 1 dibawah ini tentang sketsa bagian – bagian jalan.



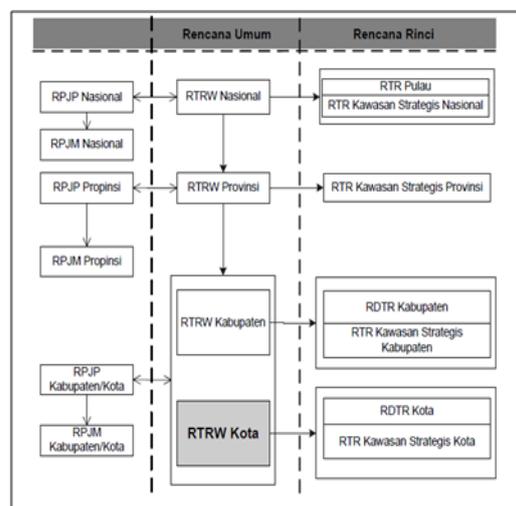
**Gambar 1.** Sketsa bagian – bagian Jalan

**Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota**

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 17/PRT/M/2009 memuat tentang pedoman penyusunan rencana tata ruang wilayah kota. Rencana sistem pusat pelayanan kota meliputi:

1. Pusat pelayanan kota
2. Subpusat pelayanan kota
3. Pusat lingkungan

Berikut adalah diagram tentang kedudukan RTRW kota dalam sistem penataan ruang dan sistem perencanaan pembangunan nasional pada gambar 2 dibawah ini.



**Gambar 2.** Diagram kedudukan RTRW Kota

**METODOLOGI PENELITIAN**

**Dasar Penetapan Tinjauan Jaringan dan Fungsi Jalan Primer**

Dasar penetapan dalam menetapkan hirarki sistem pusat kegiatan dalam sistem primer adalah PP No. 26 Tahun 2008 tentang RTRW Nasional dan Perda Kota Samarinda No. 2 Tahun 2014 tentang RTRW Kota Samarinda Tahun 2014 – 2034. Kemudian yang menjadi dasar dalam melaksanakan tinjauan terhadap jaringan jalan dan fungsi jalan primer adalah UU No. 38 Tahun 2004 dan PP No. 34 Tahun 2006 tentang jalan serta Permen PU No. 13/PRT/M/2012 tentang pedoman penetapan fungsi dan status jalan.

Dasar atau metode dalam penentuan klasifikasi fungsi jalan di perkotaan adalah pedoman (Pd T-18-2004-B) tentang penentuan klasifikasi fungsi jalan di perkotaan.

**Pelaksanaan Penelitian**

Pelaksanaan penelitian dimulai dari pengambilan data yang terdiri dari :

1. Data Primer

Data primer yang dibutuhkan adalah data nama ruas jalan arteri primer dan kolektor primer di Kota Samarinda yang tercantum pada Perda No. 2 Tahun 2014 tentang RTRW Kota Samarinda Tahun 2014-2034. Nama ruas jalan arteri primer dan kolektor primer yang tercantum pada Perda RTRW Kota Samarinda Tahun 2014 dapat dilihat pada tabel 6 dibawah ini.

**Tabel 6.** Nama ruas jalan arteri primer dan kolektor primer

No.	Jalan Arteri Primer	No.	Jalan Kolektor Primer
1.	Loa Janan – Batas Kota Samarinda	1.	Jl. Samarinda – Anggana
2.	Jln. Jembatan Mahakam	2.	Jl. Harapan Baru
3.	Jl. Untung Surapati	3.	Jl. K.S. Tubun
4.	Jl. Slamet Rivadi	4.	Jl. H. Agus Salim
5.	Jl. RE Martadinata	5.	Jl. Imam Bonjol
6.	Jl. Gajah Mada	6.	Jl. Mulawarman
7.	Jl. Yos Sudarso	7.	Jl. Dermaga Pulau Atas
8.	Jl. P. Antasari	8.	Jl. Samarinda - Sangasanga
9.	Jl. Ir. H. Juanda	9.	Jl. Projakal
10.	Jl. AW. Syahrani	10.	Jl. Bung Tomo
11.	Jl. PM. Noor	11.	Jl. Bendahara
12.	Sp.3 Lempake – Sp. 3 Sambera	12.	Jl. Yos Sudarso
		13.	Jl. P. Suryanata
		14.	Jl. Arah Simpang Embalut - Samarinda

Sumber : Perda RTRW Kota Samarinda Tahun 2014-2034, Pasal 14 (2 dan 4)

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data – data yang digunakan sebagai data pelengkap dan

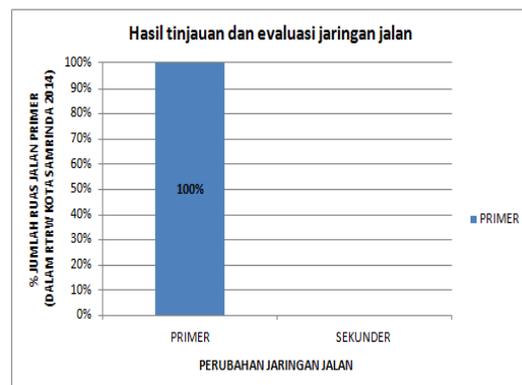
pembandingan dari data primer yang telah diperoleh. Data sekunder yang dibutuhkan adalah data karakteristik eksisting jalan yang menjadi objek penelitian. Data karakteristik tersebut adalah data pengukuran geometrik jalan dan pencatatan volume lalu lintas.

**HASIL DAN PEMBAHASAN**

Berdasarkan data identitas dan karakteristik jalan yang telah diperoleh pada saat melaksanakan pengambilan data baik data primer maupun sekunder, maka didapatkan hasil berupa penilaian dan evaluasi terhadap kesesuaian kondisi jalan yang ditinjau pada saat ini (eksisting) dengan persyaratan – persyaratan yang harus dipenuhi oleh jalan tersebut. Berikut ini adalah rangkuman atau rekap dari hasil tinjauan dan evaluasi data identitas jalan yang menjadi objek penelitian.

**Hasil Tinjauan dan Evaluasi Terhadap Sistem Jaringan Jalan**

Peninjauan yang dilaksanakan yakni meninjau hirarki sistem perkotaan atau struktur ruang suatu kota yang dihubungkan oleh ruas jalan tersebut. Berikut adalah hasil rekapitulasi data tinjauan dan evaluasi terhadap sistem jaringan jalan yang akan disajikan pada grafik pada gambar 4 berikut ini.



**Gambar 4.** Grafik hasil tinjauan dan evaluasi terhadap jaringan jalan

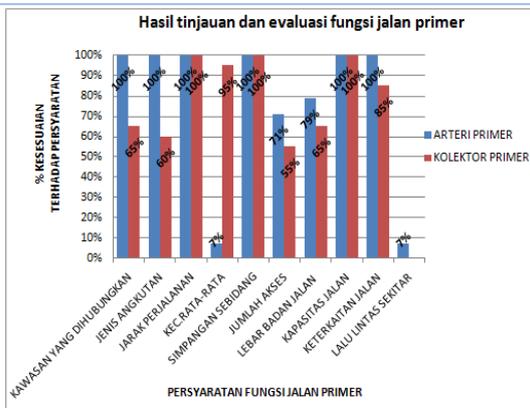
Berdasarkan grafik hasil peninjauan terhadap jalan yang tercantum dalam RTRW Kota Samarinda tahun 2014 sebagai jalan yang termasuk dalam sistem jaringan jalan primer, menunjukkan bahwa keseluruhan (100%) jalan tersebut atau sebanyak 34 ruas jalan memenuhi persyaratannya sebagai jalan yang

termasuk dalam sistem jaringan jalan primer sesuai dengan UU No. 38 Tahun 2004 dan PP No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan serta Permen PU No. 03/PRT/M/2012 Tentang Pedoman Penetapan Fungsi dan Status Jalan.

**Hasil Tinjauan dan Evaluasi Terhadap Fungsi Jalan**

Hasil peninjauan terhadap jalan yang tercantum dalam RTRW Kota Samarinda tahun 2014 sebagai jalan yang termasuk dalam fungsi jalan arteri dan kolektor primer menunjukkan bahwa jalan tersebut belum memenuhi persyaratannya sesuai dengan UU No. 38 Tahun 2004 dan PP No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan serta Permen PU No. 03/PRT/M/2012 Tentang Pedoman Penetapan Fungsi dan Status Jalan.

Persyaratan yang belum dipenuhi tersebut antara lain lebar minimal badan jalan dan batas kecepatan minimal kendaraan yang melewati jalan tersebut untuk fungsi arteri dan kolektor primer. Berikut adalah hasil rekapitulasi data tinjauan dan evaluasi terhadap fungsi jalan yang akan disajikan pada grafik pada gambar 5 berikut ini.



**Gambar 5.** Grafik hasil tinjauan dan evaluasi terhadap fungsi jalan

Berdasarkan grafik hasil tinjauan dan evaluasi terhadap fungsi jalan diatas maka dapat diketahui bahwa ruas jalan arteri primer pada RTRW Kota Samarinda tahun 2014 secara keseluruhan atau sebesar 100% (14 ruas jalan) telah memenuhi persyaratan penetapan fungsi jalan primer tentang kawasan yang dihubungkan. Sedangkan hanya 65 % (13 ruas jalan) dari jumlah ruas jalan kolektor primer pada RTRW Kota Samarinda tahun 2014 (20 ruas jalan) yang

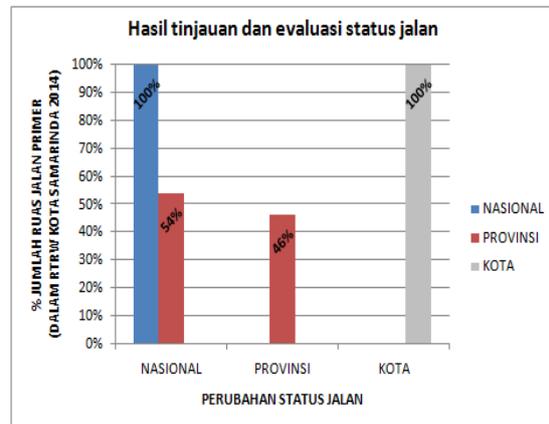
memenuhi persyaratan tentang kawasan yang dihubungkan tersebut atau sebesar 35 % (7 ruas jalan) diantaranya yang berubah fungsi menjadi jalan arteri primer. Hal tersebut karena adanya pedoman terbaru tentang penetapan fungsi dan status jalan yakni Permen PU No. 03/PRT/M/2012.

**Hasil Tinjauan dan Evaluasi Terhadap Status Jalan**

Hasil peninjauan terhadap jalan yang tercantum dalam RTRW Kota Samarinda tahun 2014 sebagai jalan yang termasuk dalam fungsi jalan arteri dan kolektor primer menunjukkan bahwa jalan tersebut perlu ditingkatkan statusnya dan perlu adanya perubahan penyelenggara jalan sesuai dengan peningkatan statusnya.

Peningkatan status dan perubahan penyelenggara jalan tersebut mengikuti perubahan klasifikasi fungsi jalan sesuai dengan persyaratannya dalam UU No. 38 Tahun 2004 dan PP No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan serta Permen PU No. 03/PRT/M/2012 Tentang Pedoman Penetapan Fungsi dan Status Jalan.

Berikut adalah hasil rekapitulasi data tinjauan dan evaluasi terhadap status jalan yang akan disajikan pada grafik pada gambar 6 berikut ini.



**Gambar 6.** Grafik hasil tinjauan dan evaluasi terhadap status jalan

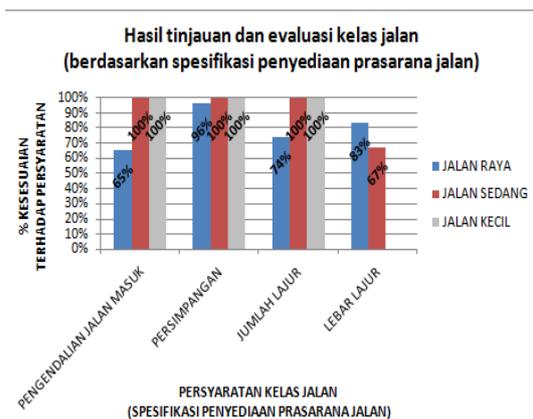
Berdasarkan grafik hasil tinjauan dan evaluasi terhadap status jalan diatas maka dapat diketahui bahwa secara keseluruhan (100%) dari jumlah seluruh ruas jalan primer pada RTRW Kota Samarinda tahun 2014 yang berstatus sebagai jalan nasional telah memenuhi persyaratan sebagai jalan nasional. Sedangkan sebanyak 54 % (7 ruas jalan) dari jumlah seluruh ruas jalan primer pada RTRW

Kota Samarinda tahun 2014 yang berstatus sebagai jalan provinsi (13 ruas jalan) direkomendasikan berubah statusnya menjadi jalan nasional. Hal ini karena adanya perubahan tentang pengelompokan fungsi jalan yang termasuk dalam jalan nasional. Perubahan tersebut terdapat pada pedoman terbaru tentang penetapan fungsi dan status jalan yakni Permen PU No. 03/PRT/M/2012.

**Hasil Tinjauan dan Evaluasi Terhadap Kelas Jalan**

Hasil peninjauan terhadap jalan yang tercantum dalam RTRW Kota Samarinda tahun 2014 sebagai jalan yang termasuk dalam fungsi jalan arteri dan kolektor primer menunjukkan bahwa jalan tersebut perlu ditingkatkan kelas jalannya berdasarkan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan dan muatan sumbu terberat (MST) kendaraan yang melintas.

Peningkatan kelas jalan ini dimaksudkan agar perkerasan jalan, lebar lajur atau jalur minimum serta bangunan pelengkap jalan (median dan pagar) dapat melayani dan menambah kenyamanan serta keamanan kendaran yang melintasinya. Berikut adalah hasil rekapitulasi data tinjauan dan evaluasi terhadap kelas jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan yang akan disajikan pada grafik pada gambar 7 berikut ini.

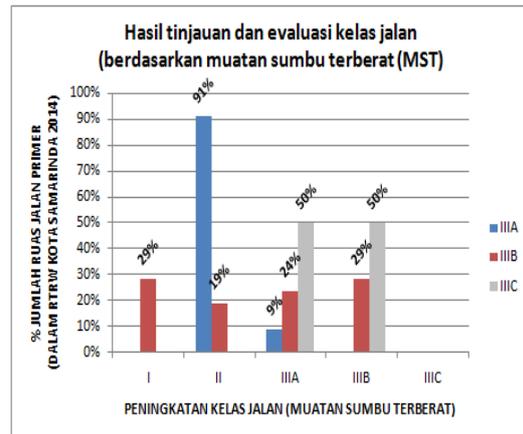


**Gambar 7.** Grafik hasil tinjauan dan evaluasi terhadap kelas jalan berdasarkan spesifikasi prasarana jalan

Berdasarkan grafik hasil tinjauan dan evaluasi terhadap kelas jalan (berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan) diatas maka dapat diketahui bahwa sebanyak 65% (15 ruas jalan) dari jumlah seluruh ruas jalan primer pada RTRW Kota Samarinda tahun

2014 yang dikelompokkan sebagai jalan raya (23 ruas jalan ) memenuhi persyaratan kelas jalan (berdasarkan spesifikasi penyediaan prarana jalan) tentang pengendalian jalan masuk.

Hasil rekapitulasi data tinjauan dan evaluasi terhadap kelas jalan berdasarkan muatan sumbu terberat (MST) akan disajikan pada grafik pada gambar 8 berikut ini.



**Gambar 8.** Grafik hasil tinjauan dan evaluasi terhadap kelas jalan berdasarkan muatan sumbu terberat (MST)

Berdasarkan grafik hasil tinjauan dan evaluasi terhadap kelas jalan berdasarkan muatan sumbu terberat (MST) diatas maka dapat diketahui bahwa sebanyak 27% (6 ruas jalan) dari jumlah seluruh ruas jalan primer pada RTRW Kota Samarinda tahun 2014 yang termasuk dalam jalan dengan kelas III B (21 ruas jalan) direkomendasikan untuk ditingkatkan kelasnya menjadi kelas I. Adapun ruas jalan yang dimaksud tersebut yakni ruas jalan Samarinda – Sanga-sanga yang saat ini menjadi lintasan kendaraan bermuatan berat (>10 ton) menuju pelabuhan atau terminal peti kemas (TPK) di Kecamatan Palaran.

**KESIMPULAN DAN SARAN**

**Kesimpulan**

Kesimpulan dari laporan tugas akhir ini adalah :

1. Sebanyak 65% dari 20 ruas jalan kolektor primer pada RTRW Kota Samarinda tahun 2014 memenuhi persyaratan penetapan fungsi jalan tentang kawasan yang dihubungkan atau sebanyak 35% (7 ruas) diantaranya perlu berubah fungsi menjadi jalan arteri primer.

2. Perlu adanya penambahan 3 ruas jalan yakni Jl. Pangeran Suriansyah, Jl. Niaga Timur, dan Jl. Pulau Sebatik sebagai jalan kolektor primer pada RTRW Kota Samarinda tahun 2014 agar menyempurnakan pemenuhan persyaratan penetapan fungsi jalan tentang keterkaitan jalan yang hanya dipenuhi oleh 85 % atau sebanyak 17 dari 20 ruas jalan kolektor primer yang ditinjau.
3. Dengan telah diperolehnya hasil diatas maka penetapan nama ruas jalan arteri primer yang tercantum pada RTRW Kota Samarinda tahun 2014 perlu diubah. Perubahan terhadap penetapan nama ruas jalan arteri primer tersebut yakni Loa Janan – Batas Kota Samarinda (Jl. Soekarno-Hatta, Jl. Cipto Mangunkusumo), jalan menuju Pelabuhan Palaran (Jl. Bung Tomo 1, Jl. Sultan Hasanuddin, Jl. Pattimura, Jl. Ampera, Jl. Trikora, Jl. Poros Samarinda – Sangasanga 1), Jl. Jembatan Mahakam, Jl. Untung Surapati, Jl. Slamet Riyadi, Jl. RE Martadinata, Jl. Gajah Mada, Jl. Yos Sudarso, Jl. P. Antasari, Jl. Ir. H. Juanda, Jl. AW. Syahrani- Jl. PM. Noor, jalan menuju Bandara Samarinda Baru (Jl. DI. Panjaitan, Jl. Poros Samarinda – Muara Badak).
4. Adanya perubahan penetapan nama ruas jalan arteri primer juga akan merubah penetapan nama ruas jalan kolektor primer yang tercantum pada RTRW Kota Samarinda Tahun 2014. Perubahan terhadap penetapan ruas jalan dalam fungsi kolektor primer harus mengikuti Permen PU NO. 03/PRT/M/2012 yakni jalan kolektor primer terbagi sebagai berikut :
  - a. Jalan Kolektor Primer 2 (JKP - 2) meliputi Jl. Pelita (Gunung Lipan), Jl. Poros Samarinda-Sangasanga 2 (Simpang Pelabuhan Palaran – Jembatan 27 Januari), Jl. Bantuas (Al – Hasnie), Jl. P. Suryanata 1, Jl. P. Suryanata 2 (Arah Simpang Patung Lembuswana), Jl. Samarinda-Anggana (Jl. Otto Iskandardinata, Jl. Sultan Sulaiman).
  - b. Jalan Kolektor Primer 4 (JKP - 4) meliputi Jl. Bung Tomo 2, Jl. P. Bendahara, Jl. Pangeran Suriansyah, Jl. Mulawarman, Jl. Dermaga, Jl. Niaga

Timur, Jl. Pulau Sebatik, Jl. Imam Bonjol, Jl. K.H. Agus Salim, Jl. K.S. Tubun, Jl. Siradj Salman.

5. Berdasarkan dari tinjauan yang telah dilaksanakan diperoleh hasil yakni sebanyak 54% dari 13 ruas jalan atau sebanyak 7 ruas jalan yang termasuk dalam ruas jaringan jalan primer pada RTRW Kota Samarinda tahun 2014 yang berstatus sebagai jalan provinsi direkomendasikan berubah statusnya menjadi jalan nasional.
6. Kondisi (eksisting) jalan pada sistem jaringan jalan primer Kota Samarinda sebagaimana yang tercantum dalam RTRW Kota Samarinda tahun 2014 banyak yang tidak memenuhi persyaratan. Salah satunya sebanyak 21% dari 14 ruas jalan arteri primer atau sebanyak 3 ruas jalan belum memenuhi persyaratan lebar badan jalan minimal untuk jalan arteri primer yakni 11 meter. Untuk itu perlu adanya peningkatan kondisi jalan yang belum memenuhi persyaratan sebagaimana yang tercantum dalam Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 38 tahun 2004 dan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006.

#### **Saran**

1. Pada penelitian ini fungsi jalan primer yang ditinjau hanya terbatas pada fungsi jalan arteri dan kolektor primer yang tercantum pada RTRW Kota Samarinda Tahun 2014. Oleh karena itu perlu dilakukannya penelitian lanjutan untuk fungsi jalan lokal primer dan lingkungan primer di Kota Samarinda sebagai bahan masukan untuk penyempurnaan pengklasifikasian jalan pada RTRW Kota Samarinda Tahun 2014.
2. Perlu adanya peninjauan atau penelitian lanjutan tentang penetapan jaringan dan fungsi jalan sekunder pada RTRW Kota Samarinda Tahun 2014.
3. Dalam melaksanakan peninjauan atau penelitian lanjutan khususnya tentang jaringan, fungsi dan status jalan, hendaknya mengikuti dasar peraturan atau pedoman yang terbaru sehingga hasil peninjauan atau penelitian lanjutan yang dilaksanakan dapat mengikuti perkembangan yang ada.

4. Hasil peninjauan dan penetapan suatu jaringan jalan dan fungsinya sebaiknya dievaluasi secara berkala paling singkat 5 (lima) tahun sesuai dengan yang disebutkan dalam Peraturan Menteri PU Nomor 03/PRT/M/2012 Tahun 2012 Tentang Pedoman Penetapan Fungsi dan Status Jalan.

**DAFTAR PUSTAKA**

Badan Pusat Statistik Kota Samarinda, 2014, *Samarinda Dalam Angka 2014*. Samarinda

Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah, 2004, *Pedoman Penentuan Klasifikasi Fungsi Jalan di Kawasan Perkotaan (Pd-T-18-2004-B)*. Jakarta

Direktorat Jenderal Bina Marga 1970, *Peraturan Perencanaan Geometrik Jalan Raya Nomor 13 Tahun 1970*. Departemen Pekerjaan Umum. Jakarta

Direktorat Jenderal Bina Marga, 1997, *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. Departemen Pekerjaan Umum. Jakarta

Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia, 2009, *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 17/PRT/M/2009 Tentang Pedoman Penyusunan Rencana tata Ruang Wilayah Kota*. Jakarta

Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia, 2011, *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 11/PRT/M/2011 Tentang Pedoman Penyelenggaraan Jalan Khusus*. Jakarta

Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia, 2012, *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2012 Tentang Pedoman Penetapan Fungsi Jalan dan Status Jalan*. Jakarta

Pemerintah Kota Samarinda, 2014, *Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 2 Tahun 2014 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Samarinda Tahun 2014-203*. Samarinda

Pemerintah Republik Indonesia, 2004, *Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2008 Tentang Jalan*. Jakarta

Pemerintah Republik Indonesia, 2006, *Undang – Undang Republik Indonesia*

*Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang*. Jakarta

Pemerintah Republik Indonesia, 2006, *Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan*. Jakarta

Pemerintah Republik Indonesia, 2008, *Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional*. Jakarta

Pemerintah Republik Indonesia, 2009, *Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta

Presiden Republik Indonesia, 2012, *Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Pulau Kalimantan*. Jakarta.