

Karakteristik Pelayanan Jalan AP. Pettarani Dan Dampak Perubahan Ruang Aktivitas Ekonomi Masyarakat Setelah Berfungsinya Jalan Tol Layang AP. Pettarani Kota Makassar

AP. Pettarani Road Service Characteristics and the Impact of Spatial Changes in Community Economic Activities After the Functioning of the Makassar City AP. Pettarani Elevated Toll Road

Rikawati^{1*}, Murshal Manaf², Kamran Aksa²

¹Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Makassar

²Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Program Pascasarjana, Universitas Bosowa

*E-mail: malikuddin@gmail.com

Diterima: 10 Februari 2023/Disetujui: 30 Juni 2023

Abstrak. Penelitian ini bertujuan untuk Menganalisis karakteristik sistem jaringan, pergerakan dan sistem aktivitas transportasi pada ruas Jalan AP. Pettarani setelah beroperasinya jalan Tol Layang AP. Pettarani dan menganalisis dampak perubahan fungsi ruang kegiatan ekonomi masyarakat di koridor jalan AP. Pettarani dengan berfungsinya jalan Tol Layang AP. Pettarani dengan menggunakan metode penelitian kuantitatif dengan pendekatan deskriptif kuantitatif. Hasil analisis data Primer dan Sekunder yang digunakan dalam penelitian ini menunjukkan kondisi ruas jalan AP.Pettarani sebelum pembangunan jalan tol layang AP.Pettarani berada pada level D – E yang mengartikan volume yang cukup padat dan mendekati kapasitas dengan arus mulai tidak stabil dan kecepatan kendaraan yang rendah, sedangkan hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa kinerja ruas jalan AP. Pettarani setelah berfungsinya jalan Tol Layang AP.Pettarani berada pada level pelayanan F yang berarti arus yang terhambat, kecepatan rendah, volume diatas kapasitas, sering terjadi kemacetan pada waktu yang cukup lama. Sehingga dapat disimpulkan bahwa keberadaan Tol Layang AP Pettarani belum dapat mengembalikan fungsi jalan AP.Pettarani sebagai jalan Arteri Primer. Dari segi ekonomi, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa meskipun secara deskriptif terdapat perbedaan rata-rata pendapatan masyarakat sebelum dan setelah beroperasinya jalan tol layang AP.Pettarani, namun secara statistic tidak terdapat perbedaan rata-rata pendapatan masyarakat yang signifikan sebelum dan setelah beroperasinya jalan tol layang AP.Pettarani. Output hasil uji deskriptif diperoleh nilai Sig. (2-tailed) sebesar $0.000 < \text{taraf signifikansi } 0.05$ sehingga dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak, artinya tidak terdapat perbedaan rata-rata pendapatan masyarakat sebelum dan setelah keberadaan jalan tol layang AP. Pettarani.

Kata Kunci : Pembangunan Jalan Tol, Kinerja Jalan, Dampak Ekonomi, Makassar

Abstract. *Pettarani Road section after the operation of the AP.Pettarani Elevated Toll Road. and analyze the impact of changes in the space function of the community's economic activities in the AP. Pettarani road corridor with the functioning of the AP. Pettarani Elevated Toll Road by using quantitative research methods with a quantitative descriptive approach. The results of analysis of the Primary and Secondary data used in this study show that the condition of the AP. Pettarani road section prior to the construction of the AP. Pettarani elevated toll road was at the D – E level, which means that the volume was quite dense and close to capacity with unstable starting flows and slow vehicle speeds. low, while the results of this study indicate that the performance of the AP. Pettarani after the functioning of the AP. Pettarani Elevated Toll Road is at service level F, which means obstructed flow, low speed, volume above capacity, congestion often occurs for quite a long time. So it can be concluded that the existence of the AP Pettarani Elevated Toll Road has not been able to restore the function of the AP. Pettarani road as a Primary Artery road. From an economic perspective, the results of this study indicate that although descriptively there are differences in the average income of the community before and after the operation of the AP.Pettarani elevated toll road, but statistically there is no significant difference in the average income of the community before and after the operation of the AP. Pettarani elevated toll road. The output of the descriptive test results obtained the value of Sig. (2-tailed) of $0.000 < 0.05$ significance level so that it can be concluded that H_0 is rejected, meaning that there is no difference in the average income of the community before and after the existence of the AP.Pettarani elevated toll road.*

Keywords: Toll Road Development, Road Performance, Economic Impact, Makassar



This work is licensed under Creative Commons Attribution License 4.0 CC-BY International license

Pendahuluan

Salah satu hal yang penting tentang transportasi dengan perkembangan wilayah adalah aksesibilitas. Yang dimaksud aksesibilitas adalah ukuran kemudahan yang meliputi waktu, biaya, dan usaha dalam melakukan perpindahan antara tempat –tempat atau kawasan dari sebuah system, Magribi.1999 (dalam Nursintia & Muktasida, 2014). Haig (1927) dalam Aryunto (2011) bahwa alih fungsi lahan Yang terjadi pada wilayah kota diakibatkan oleh persaingan diantara para pemakaian lahan ruang yang tertinggi, aktivitas sosial ekonomi, dan Aksesibilitasnya.

Jalan Tol Ujung Pandang merupakan jalan tol yang berada di Kota Makassar, yang menghubungkan beberapa tempat penting di Kota Makassar seperti Pelabuhan Soekarno-Hatta, pusat kota, pusat komersial Panakkukang, Kawasan Industri Makassar, dan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Jalan tol ini terdiri dari 4 seksi dengan panjang total yakni 21,92 km dan mempunyai satu simpang susun.

Jalan Tol Ujung Pandang pertama kali diresmikan pada tahun 1998, yaitu seksi I dan II, yang dikenal dengan

Tabel 1. Jaringan Jalan Tol Ujung Pandang

Tahap	Nama Jalan	Ruas	Panjang	Tahun Selesai	Operator/BUJT	
Seksi I	Tol Reformasi	Ujung Tanah – Simpang Susun Tallo	3 km	1998	PT. Makassar Metro Network	
Seksi II			Barat - Selatan	Simpang Susun Tallo – Fly Over Pettarani	3.05 km	1998
Seksi III	Tol Layang A.P. Pettarani	Fly Over Pettarani – Jl. Sultan Alauddin	4.30 km	2021	PT. Makassar Metro Network	
Seksi IV	Tol Ir. Sutami	Barat - Timur	Simpang Susun Tallo – Simpang Lima Mandai	11.57 km	2008	PT. Jalan Tol Seksi Empat

Sumber: https://id.wikipedia.org/wiki/Jalan_Tol_Ujung_Pandang (diakses : 26/06/2022)

Pembangunan jalan tol tidak lepas dari aspek fisik dan aspek non fisik pada masyarakat. Aspek fisik berkaitan dengan lingkungan sedangkan aspek non fisik adalah masalah social ekonomi masyarakat. Kedua aspek tersebut tentunya dirasakan secara langsung oleh masyarakat yang terkena dampak dari adanya pembangunan jalan tol tersebut

Sebelum diselenggarakannya pembangunan jalan tol layang AP. Pettarani, masyarakat kota Makassar yang sering melintas di jalan AP. Pettarani sering mengeluhkan kemacetan parah yang kerap terjadi di jalan arteri AP. Pettarani terutama pada jam puncak, hal tersebut menyebabkan ketidak nyamanan para pengguna jalan dan terbuangnya waktu yang lama dalam berkendara dan terganggunya distribusi barang dan jasa.

Banyaknya permasalahan kemacetan di Kota Makassar yang terjadi saat ini membuat pemerintah harus terus berfikir untuk mencari alternatif solusi sebagai upaya dalam meminimalisir dan menyelesaikan permasalahan kemacetan tersebut (Pratiwi, 2020).

Pembangunan jalan tol layang merupakan salah satu solusi dalam mengatasi kemacetan lalu lintas (Pangaribuan, 2014). Keberadaan jalan tol layang AP.Pettarani

sebutan Tol Reformasi karena diresmikan pasca masa reformasi. Jalan Tol Reformasi memiliki panjang 6,05 km dan menghubungkan kawasan Pelabuhan dan Kawasan Komersial Panakkukang.

Ruas Jalan Tol Seksi IV mulai dibangun pada Mei 2007 dan diresmikan pada 26 September 2008 oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Jalan tol ini memiliki panjang 11,57 dan menghubungkan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dengan jalan tol Seksi I dan II sepanjang enam kilometer yang telah beroperasi sejak tahun 1999.

Ruas Jalan Tol Ujung Pandang Seksi III mulai dibangun pada April 2018 dan dinamakan Jalan Tol Layang A.P. Pettarani. Jalan tol ini dibangun untuk melengkapi ruas tol eksisting Jalan Tol Ujung Pandang Seksi I, II, dan IV. Jalan tol ini beroperasi dengan sistem terbuka dengan Ruas Jalan Tol Seksi I dan II dengan total panjang 10,4 km. Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Basuki Hadimuljono, meresmikan Jalan Tol A.P. Pettarani sepanjang 4,30 km pada 18 Maret 2021.

diharapkan dapat memberikan kemudahan mobilitas, pendistribusian barang dan logistik, sekaligus akan mengoptimalkan fungsi jaringan jalan tol di Kota Makassar yang menghubungkan simpul ekonomi, bandar udara, pelabuhan, Kawasan industri dan perkantoran.

Setelah setahun beroperasi, keberadaan jalan Layang Tol AP. Pettarani diharapkan dapat mengembalikan fungsi jalan AP. Pettarani sebagai jalan arteri primer, dimana tingkat kemacetan di sepanjang koridor AP. Pettarani sudah mulai berkurang, meskipun masih terdapat penumpukan kendaraan di beberapa titik terutama pada jam puncak pagi maupun sore hari.

Meskipun tanpa pembebasan lahan, tetapi penggunaan lahan di sepanjang koridor AP.Pettarani berpotensi berubah, perubahan yang terjadi antara lain berkaitan dengan system kegiatan yakni penduduk dan kegiatannya, dimana para pengguna jalan dari arah ataupun menuju bandara Sultan Hasanuddin lebih memilih jalan tol layang AP.Pettarani sebagai alternative untuk menghindari kemacetan, sehingga volume kendaraan yang melintas di koridor AP.Pettarani berkurang sehingga potensi pengguna jalan untuk mengakses kegiatan ekonomi masyarakat disepanjang koridor pettarani juga akan mengalami

penurunan, hal ini dapat dibuktikan dengan adanya beberapa kegiatan ekonomi masyarakat disepanjang koridor pettarani yang tidak beroperasi lagi bahkan tutup permanen, belum lagi kegiatan-kegiatan perdagangan dan jasa yang mengalami penurunan omset sehingga diduga terdapat perbedaan rata-rata pendapatan masyarakat sebelum dan setelah keberadaan jalan tol layang AP.Pettarani.

Penelitian ini bertujuan untuk Menganalisis karakteristik sistem jaringan, pergerakan dan sistem aktivitas transportasi pada ruas Jalan AP. Pettarani setelah beroperasinya jalan Tol Layang AP. Pettarani dan menganalisis dampak perubahan fungsi ruang kegiatan ekonomi masyarakat di koridor jalan AP. Pettarani dengan berfungsinya jalan Tol Layang AP. Pettarani

Metode Penelitian

a. Jenis Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif deskriptif yang berfokus pada pembahasan atas rumusan masalah, teknik penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan dan menganalisa suatu data, biasanya menggunakan rumus atau teknik perhitungan yang sudah ada.

Penelitian deskriptif dapat menggambarkan suatu gejala social atau dapat dikatakan mampu menggambarkan sesuatu yang tengah terjadi pada saat penelitian ini berlangsung. Pembahasan dalam penelitian ini merupakan hasil pengolahan data-data yang digunakan dan didasarkan pada variabel-variabel yang dapat dijelaskan secara terukur.

b. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini berada di kota Makassar yakni daerah sepanjang koridor Jalan AP. Pettarani yang merupakan jalan arteri terdampak langsung akibat keberadaan jalan tol layang AP. Pettarani sepanjang 4,3 km yang merupakan kawasan perdagangan, jasa dan perkantoran yang berkembang pesat, sehingga di sepanjang koridor Pettarani ini telah beroperasi bangunan dengan berbagai pemanfaatan.

c. Populasi dan Sampel

Populasi adalah jumlah keseluruhan dari satuan-satuan, individu-individu yang karakteristiknya hendak diteliti. Satuan-satuan tersebut dinamakan unit analisis dan dapat berupa orang-orang, institusi-institusi dan benda-benda.

Populasi dalam penelitian adalah Jalan tol layang AP. Pettarani dan jalan arteri AP. Pettarani beserta karakteristiknya, keseluruhan masyarakat sektor usaha yang bermukim di sepanjang jalan arteri AP. Pettarani sepanjang 4,3 km yang dilalui trase jalan Tol Layang AP. Pettarani.

Sampel adalah jumlah anggota yang dipilih/diambil dari suatu populasi, yang diharapkan mampu mewakili atau menggambarkan ciri-ciri keberadaan populasi sebenarnya. Bila populasi besar dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi karena keterbatasan waktu, biaya dan tenaga, maka peneliti dapat menggunakan sample yang diambil dari populasi tersebut.

Sampel dalam penelitian ini adalah sebagian masyarakat khususnya dari sektor usaha yang berada di sepanjang jalan arteri AP. Pettarani sepanjang 4,3 km yang

dilalui trase jalan Tol Layang AP. Pettarani sebanyak 30 responden, sebagaimana dikemukakan oleh Baley dalam Mahmud (2011, hlm. 159) yang menyatakan bahwa untuk penelitian yang menggunakan analisis data statistik, ukuran sampel paling minimum adalah 30.

d. Jenis dan Sumber Data

Data primer merupakan data yang diperoleh peneliti langsung dari lokasi penelitian, data primer dalam penelitian ini adalah hasil wawancara tertulis /kuesioner, dalam isi kuesioner akan diperoleh data-data seperti: identitas responden, aspek umum responden (Jenis Kelamin, tingkat Pendidikan, mata pencaharian/pekerjaan), data aspek aspek ekonomi responden (perubahan aktivitas kegiatan/usaha dan perubahan pendapatan responden).

Data sekunder adalah data yang sudah diolah terlebih dahulu dan baru didapatkan oleh peneliti dari sumber yang lain sebagai tambahan informasi. Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari dinas atau instansi terkait yang berhubungan judul atau tema penelitian antara lain dokumen RDTR Kota Makassar dan RTRW Kota Makassar, dokumen AMDAL Pembangunan Jalan Tol Layang AP.Pettarani, selain itu data sekunder juga diperoleh melalui media elektronik (internet) antara lain Kota Makassar dalam angka, BPS Kota Makassar serta beberapa data lainnya seperti literatur, jurnal, dan beberapa data penelitian lainnya yang relevan dengan tema penelitian. Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini antara lain : Peta jaringan jalan, letak geografis penelitian, data hasil survey lalu lintas harian (LHR) ruas jalan arteri AP.Pettarani sebelum dan setelah pengoperasian tol layang AP.Pettarani.

e. Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data primer dalam dilakukan melalui kuesioner/angket yaitu pengumpulan data melalui formulir yang berisi pertanyaan-pertanyaan yang diajukan secara tertulis untuk mendapatkan jawaban atau tanggapan dan informasi yang diperlukan oleh peneliti. Kuesioner diberikan kepada responden yang merupakan para pelaku kegiatan ekonomi (perdagangan dan jasa) yang berada di sepanjang koridor AP. Pettarani.

Sedangkan data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari dinas atau instansi terkait yang berhubungan judul atau tema penelitian, baik dalam bentuk soft copy (file dan data elektronik lainnya) dan hard copy (data dokumen, buku, dan artikel dalam bentuk cetakan prosiding).

f. Teknik Analisis Data

Metode analisis dalam studi ini mengacu pada pemanfaatan metode yang akan membantu menjawab pertanyaan penelitian serta mencapai sasaran. Secara garis besar, metode penelitian dalam studi ini meliputi metode kuantitatif dengan pendekatan rumus matematik terkait volume lalu lintas, kapasitas dan tingkat pelayanan ruas jalan AP. Pettarani.

Untuk mengetahui hubungan antar variable yang digunakan dalam penelitian ini, metode yang digunakan adalah analisis kuantitatif melalui pengujian hipotesis dengan perhitungan statistic.

- 1) Uji Normalitas.

Uji normalitas dilakukan untuk mengetahui apakah data yang digunakan dalam analisis terdistribusi normal, model analisis yang baik adalah analisis yang dilakukan pada data yang memiliki distribusi normal/ mendekati normal.

Uji normalitas ini merupakan syarat dari analisa data dengan metode statistik parametrik, jadi bila data yang digunakan dinyatakan tidak terdistribusi normal, maka data tersebut harus dianalisis dengan metode statistik nonparametrik. Pengujian normalitas akan dilakukan dengan bantuan *software SPSS Statistic 26*.

2) Uji Beda/ Uji T (*Paired T-test*)

Paired sampel t-Test merupakan uji beda dua sampel berpasangan. Sampel berpasangan merupakan subjek yang sama, tapi mengalami perlakuan yang berbeda. Model uji beda ini digunakan untuk menganalisis perbedaan pendapatan sebelum dan sesudah beroperasinya jalan tol layang AP.Pettarani dengan bantuan *software SPSS Statistic 26*.

Hasil dan Pembahasan

a. Gambaran Umum Transportasi Jalan AP. Pettarani Sebelum Pembangunan Jalan Tol Layang AP.Pettarani.

1) Kondisi Geometrik

Pembangunan jalan tol layang AP. Pettarani memberikan dampak terhadap kinerja ruas jalan tol reformasi dan ruas jalan AP.Pettarani. ruas jalan AP.Pettarani sebagai salah satu ruas terdampak langsung sepanjang 4,3 km dalam dokumen Andalalin PT.Bosowa Marga Nusantara dibagi menjadi 8 segmen sbb :



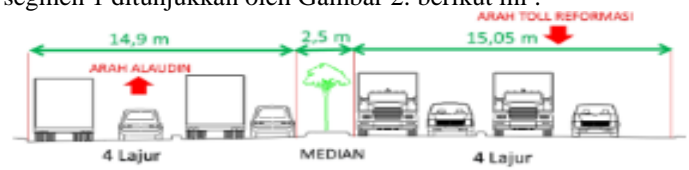
Sumber : PT. PT.Bosowa Marga Nusantara, 2018

Gambar 1. Ruas Jalan Terdampak Langsung Segmen AP.Pettarani

Ruas jalan AP.Pettarani terdampak langsung yang akan ditinjau dalam penelitian ini adalah Jalan AP.Pettarani segmen 1 yang memiliki tipe 8/2 D (8 lajur, 2 arah terbagi) dan menggunakan perkerasan komposit (gabungan perkerasa kaku dan lentur) arah pergerakan Flyover – Alauddin dipisahkan oleh median dengan lebar 2.5 meter. Dalam arah pergerakan yang sama, arus dipisahkan oleh separator dengan lebar antara 0.45 – 0.5 meter menjadi jalur cepat dan jalur lambat. Setiap lajur memiliki lebar

antara 2.05 – 4.8 meter (PT. PT.Bosowa Marga Nusantara, 2017).

Sketsa potongan melintang ruas jalan AP.Pettarani segmen 1 ditunjukkan oleh Gambar 2. berikut ini :



Gambar 2. Sketsa jalan AP.Pettarani

Sumber : PT. PT.Bosowa Marga Nusantara, 2018

2) Kapasitas Ruas Jalan

Kapasitas jalan adalah kemampuan ruas jalan untuk menampung volume lalu lintas ideal persatuan waktu, dinyatakan dalam kendaraan per jam atau satuan mobil penumpang per jam (smp/jam).

Berikut adalah tabel yang menunjukkan kapasitas ruas jalan AP. Pettarani sebelum pembangunan jalan tol layang AP.Pettarani :

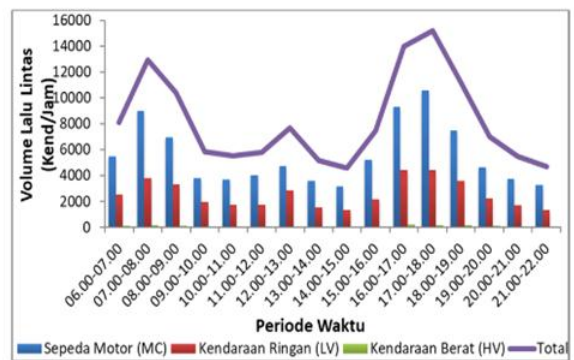
Tabel 2 . Kapasitas Ruas Jalan Eksisting AP.Pettarani Segmen 1

Segmen	Arah Pergerakan	Jalur	Jumlah Lajur	Lebar Lajur	Lebar per Lajur	Kapasitas Per Lajur (smp/jam)	Faktor Penyesuaian				Kapasitas (smp/jam)
							Lebar Lajur	Pemutih Lajur	Hambatan Sumbu	Ukuran Kru	
Segmen 1	Arah Alauddin	Cepat	2	7.40	3.70	1650	1.03	1.00	0.92	1.00	3133
		Lambat	2	7.00	3.50	1650	1.00	1.00	0.92	1.00	3036
	Arah Tol Reformasi	Cepat	2	6.85	3.43	1650	0.99	1.00	0.92	1.00	3000
		Lambat	2	7.75	3.88	1650	1.06	1.00	0.92	1.00	3428

Sumber : PT. PT.Bosowa Marga Nusantara, 2018

3) Karakteristik Volume Lalu Lintas

Berikut adalah fluktuasi Kondisi ruas jalan AP. Pettarani segmen 1 memperlihatkan kondisi puncak pada sore hari yang mencapai 15212 kend/jam.



Sumber: PT. PT. Bosowa Marga Nusantara, 2018

Gambar 3. Fluktuasi Volume Lalu Lintas Ruas Jalan AP.Pettarani segmen 1 (kend/jam)

Tabel 3 . Kapasitas Ruas Jalan Eksisting AP.Pettarani Segmen 1

Segmen	Arah Pergerakan	Jalur	Kapasitas (smp/jam)	Volume (smp/jam)	V/C Ratio	Kecepatan Rata-rata (km/jam)	LOS
Segmen 1	Arah Alauddin	Cepat	3133	1140	0.36	56.50	D
		Lambat	3036	2127	0.70	50.64	D
	Arah Tol Reformasi	Cepat	3000	2323	0.77	48.76	E
		Lambat	3428	1730	0.50	54.24	D

Sumber : PT. PT.Bosowa Marga Nusantara, 2018

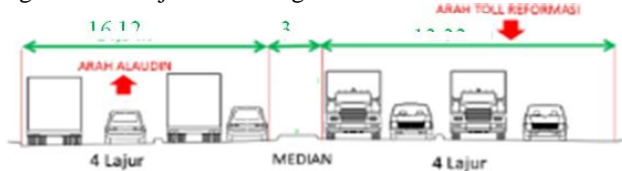
Tabel 3. diatas menunjukkan kinerja pada ruas jalan AP. Pettarani segmen 1 dengan nilai V/C Ratio arah pergerakan lalu lintas ke Alauddin sebesar 0.36 (ITP D) untuk jalur cepat dan 0.70 (ITP D) untuk jalur lambat. Sedangkan V/C Ratio untuk arah pergerakan lalu lintas ke Tol Reformasi sebesar 0.77 (ITP E) untuk jalur cepat dan 0.50 (ITP D) untuk jalur lambat. Dengan tingkat pelayanan tersebut, segmen ini dapat dikatakan cukup baik.

b. Gambaran Umum Transportasi Jalan AP. Pettarani Setelah Pembangunan Jalan Tol Layang AP.Pettarani.

1) Kondisi Geometrik

Kondisi geometric jalan AP.Pettarani berdasarkan Data Inventarisasi Lebar Jalan Sul-Sel tahun 2022 oleh Kementerian Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga segmen 1 (KM 6+200) memiliki tipe 8/2 D (8 lajur, 2 arah terbagi) dan menggunakan perkerasan komposit (gabungan perkerasa kaku dan lentur) arah pergerakan Flyover – Alauddin dipisahkan oleh median dengan lebar 3 meter. (Kementerian Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga, 2022).

Sketsa potongan melintang ruas jalan AP. Pettarani segmen 1 ditunjukkan oleh gambar berikut ini:



Sumber : Kementerian Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga, 2022

Gambar 4. Sketsa jalan AP.Pettarani

2) Karakteristik Volume Lalu Lintas.

Kapasitas satu ruas jalan dalam satu sistem jalan raya adalah jumlah kendaraan maksimum yang memiliki kemungkinan yang cukup untuk melewati ruas jalan tersebut (dalam satu maupun kedua arah) dalam periode waktu tertentu dan dibawah kondisi jalan dan lalu lintas yang umum.

Data LHR pada ruas Jl. AP. Pettarani yang diperoleh dari hasil survey lalu lintas Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Direktorat Jenderal Bina Marga tahun 2022.

Tabel 4. Volume lalu lintas ruas jalan AP.Pettarani total 2 arah (Minggu, Senin, Selasa) tahun 2022 .

Hari	Waktu Amanat	Jenis Kendaraan						Total Kendaraan	
		MC: 0,25		LV: 1,0		HV: 1,2		Unit/Jam	SMP/Jam
		Unit/Jam	SMP/Jam	Unit/Jam	SMP/Jam	Unit/Jam	SMP/Jam		
Minggu	1. Pagi (07.00 – 09.00)	9355	2339	3195	3195	108	130	12658	5663
	2. Siang (12.00 – 14.00)	12238	3060	6821	6821	87	104	19146	9985
	3. Sore (16.00 – 18.00)	14653	3663	6028	6028	108	130	20789	9821
Senin	1. Pagi (07.00 – 09.00)	20729	5182	6459	6459	167	200	27355	11842
	2. Siang (12.00 – 14.00)	15980	3995	7220	7220	356	427	23556	11642
	3. Sore (16.00 – 18.00)	20479	5120	7443	7443	286	343	28208	12906
Selasa	1. Pagi (07.00 – 09.00)	21295	2801	6545	6545	187	224	28027	12093
	2. Siang (12.00 – 14.00)	15660	3441	7178	7178	351	421	23189	11514
	3. Sore (16.00 – 18.00)	18688	3801	6866	6866	170	204	25724	11742

Sumber: Data olahan 2022



Sumber: Data olahan 2022

Gambar 5. Diagram Volume Lalulintas Jalan AP. Pettarani total dua arah.

3) Kapasitas Jalan

Kapasitas jalan didefinisikan sebagai arus maksimal yang dapat dipertahankan per satuan jam yang melewati suatu titik di jalan dalam kondisi yang ada. Perhitungan kapasitas jalan ini didasarkan pada perhitungan yang disesuaikan dengan perhitungan menurut MKJI tahun 1997 untuk daerah perkotaan dengan formula sebagai berikut :

$$C = Co \cdot FCw \cdot FCsp \cdot FCsf \cdot FCcs \text{ (smp/jam)} \dots\dots\dots(1)$$

dimana:

- C : Kapasitas (smp/jam)
- Co : Kapasitas dasar (smp/jam)
- FCw : Faktor koreksi lebar jalan
- FCsp : Faktor koreksi pemisah arah (hanya untuk jalan tak terbagi)
- FCsf : Faktor koreksi hambatan samping dan bahu jalan /kerb
- FCcs : Faktor koreksi ukuran kota

Berdasarkan data kondisi geometrik dan kondisi lingkungan jalan di kawasan studi maka diperoleh nilai C rasio pada ruas Jalan AP.Pettarani sebesar 11.455,488 smp/jam.

4) Kinerja Lalu Lintas

Derajat kejenuhan didefinisikan sebagai rasio arus lalu lintas Q (smp/jam) terhadap kapasitas C (smp/jam) digunakan sebagai faktor utama dalam penentuan tingkat kinerja segmen jalan (diambil volume lalu lintas tertinggi).

$$DS = Q/C \dots\dots\dots(2)$$

$$= 12906 / 11.455,488$$

$$= 1,126$$

Derajat kejenuhan untuk ruas jalan AP.Pettarani menunjukkan angka sebesar 1,126 untuk volume lalu lintas tertinggi, hal ini menunjukkan bahwa ruas jalan AP.Pettarani memiliki tingkat pelayanan jalan pada level F, artinya Arus yang terhambat, kecepatan rendah, volume diatas kapasitas, sering terjadi kemacetan pada waktu yang cukup lama.

Data Kuesioner

Kuesioner digunakan sebagai metode untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap dampak perubahan fungsi ruang kegiatan sosial ekonomi masyarakat di koridor jalan AP. Pettarani dengan berfungsinya jalan tol layang AP. Pettarani, kuesioner diberikan kepada masyarakat khususnya dari sektor usaha yang berada di sepanjang jalan arteri AP. Pettarani yang

dalam hal ini menurut peneliti merupakan masyarakat yang merasakan dampak dengan beroperasinya jalan tol layang AP. Pettarani.

Berdasarkan hasil wawancara dan kuesioner dari 30 responden yang berada di sepanjang koridor AP. Pettarani, sebanyak 28 responden mengaku tetap menjanakan usaha yang sama baik sebelum maupun setekah beroperasinya jalan tol layang AP. Pettarani, hanya 2 responden yang mengaku berubah jenis kegiatan/ usahanya semenjak beroperasinya jalan tol layang AP. Pettarani.

Selain itu, 14 orang atau 47% responden mengaku tidak mengalami perubahan pendapatan baik sebelum maupun setelah pengoperasian jalan tol layang AP. Pettarani, sedangkan sebanyak 15 orang atau 50 % mengaku mengalami penurunan pendapatan setelah beroperasinya jalan tol layang AP. Pettarani, sedangkan 1 orang atau 3% mengaku meningkat penghasilannya setelah pengoperasian jalan tol layang AP. Pettarani.

Kesimpulan dan Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan maka dapat ditarik kesimpulan bahwa karakteristik Pelayanan Jalan AP. Pettarani setelah kurang lebih setahun jalan tol layang AP. Pettarani beroperasi menunjukkan kondisi puncak pada sore hari dengan volume kendaraan mencapai puncak pada sore hari yang mencapai 12906 smp/jam dan kinerja jalan pada jam puncak yang berada pada nilai 1,126 atau berada pada level F yang berarti arus yang terhambat dengan kecepatan rendah, volume diatas kapasitas dan sering terjadi kemacetan pada waktu yang cukup lama, hal ini menunjukkan bahwa pembangunan jalan Tol layang AP.Pettarani belum dapat mengembalikan fungsi jalan AP.Pettarani sebagai jalan Arteri Primer dimana Kondisi ruas jalan AP.Pettarani sebelum pembangunan jalan tol layang AP.Pettarani memperlihatkan kondisi puncak pada sore hari dengan volume kendaraan mencapai 15212 kend/jam, kinerja lalu lintas pada jam puncak berada disekitar 0,36 – 0,77 atau berada pada level D – E yang mengartikan volume yang cukup padat dan mendekati kapasitas dengan arus mulai tidak stabil dan kecepatan kendaraan yang rendah.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa jenis usaha/pekerjaan masyarakat pada umumnya tidak terpengaruh terhadap keberadaan jalan tol layang AP.Pettarani, sebanyak 93 % tidak mengalami perubahan jenis kegiatan usaha/kegiatan yang dijalankan baik sebelum maupun setelah beroperasinya jalan tol layang AP.Pettarani, sementara 7 % merubah jenis kegiatan usaha yang dilakukan setelah beroperasinya jalan tol layang AP. Pettarani, dari segi pendapatan, sebanyak 93 % tidak mengalami perubahan tingkat pendapatan dari usaha/kegiatan yang dijalankan baik sebelum maupun setelah beroperasinya jalan tol layang AP.Pettarani, sementara 7 % mengalami perubahan tingkat pendapatan, meskipun secara deskriptif terdapat perbedaan rata-rata pendapatan sebelum dan setelah beroperasinya jalan tol layang AP.Pettarani, tetapi berdasarkan hasil uji Paired samples T-Test disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan dalam hal pendapatan masyarakat sebelum dan setelah beroperasinya jalan tol layang AP.Pettarani.

Daftar Pustaka

- Aryunto, P. (2011) Pengaruh Perkembangan Ekonomi Kota terhadap Struktur Ruang Kota (Studi Kasus Kabupaten Gresik). *Jurnal Institut Teknologi Sepuluh November*, 1-15
- Direktorat Jenderal Bina Marga.1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Departemen Perumahan dan Prasarana Wilayah. Jakarta.
- Nursintia, N., & Muktasida, N. N. (2014). Aksesibilitas Hotel Horison Bekasi dengan Mal Metropolitan. *Jurnal Pariwisata*, 1(1), 8-15.
- Pangaribuan, Silvana Monica, 2014. Analisis Dampak Kemacetan Terhadap Sosial Ekonomi Pengguna Jalan di Kota Medan (Studi Kasus: Area Simpang Pos). Skripsi, Medan: Fakultas Ekonomi Universitas Sumatera Utara
- Pratiwi, A., Manaf, M., & Aksa, K. (2020). Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Layang Terhadap Kondisi Aksesibilitas Jalan A.P Pettarani . *Journal of Urban Planning Studies*, 1(1), 050-060. Diambil dari <https://ejournalfakultasteknikunibos.id/index.php/jups/article/view/17>