

EVALUASI KINERJA JALAN ARTERI PRIMER JL. SOEKARNO HATTA – JL. PANGLIMA SUDIRMAN KOTA PROBOLINGGO

Oleh

Nurul Lupitasari¹, Sri Wiwoho Mudjanarko²

¹ Mahasiswi Teknik Sipil Universitas Narotama

nurul_lupitasari@rocketmail.com

² Dosen Teknik Sipil Universitas Narotama

sriwiwoho.ubraw@gmail.com

ABSTRAK

Ruas Jalan Raya Surabaya – Banyuwangi dengan tinjauan pada ruas Jl. Soekarno Hatta – Jl. Panglima Sudirman merupakan jalan arteri primer Kota Probolinggo, dimana terdapat 5 segmen yang akan ditinjau dan dievaluasi dengan cara melakukan survei geometri jalan, survei volume lalu lintas, survei kecepatan, survei waktu tempuh, dan identifikasi bagian-bagian jalan (U-Turn / Frontageroad). Pengumpulan data hasil survei tersebut oleh penulis dikaji dan dianalisis menggunakan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997 untuk menentukan kerapatan atau derajat kejenuhan. Hasil survei data lainnya dibandingkan atau disesuaikan dengan pedoman standart jalan arteri primer yaitu Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006, Undang-Undang No. 38 Tahun 2004, Keputusan Menteri No. 14 Tahun 2006, dan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19 Tahun 2011. Berdasar atas identifikasi 5 segmen ruas Jl. Soekarno Hatta – Jl. Panglima Sudirman terhadap analisis MKJI 1997 dan peraturan lainnya, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa tiap segmen memiliki derajat kejenuhan ($DS \geq 0,85$) dan cenderung pada ketidaksesuaian terhadap ketentuan undang-undang / peraturan yang berlaku, sehingga Jl. Soekarno Hatta – Jl. Panglima Sudirman kinerja lalu lintasnya belum seluruhnya memenuhi standar sebagai jalan arteri primer.

Kata kunci : Kinerja Jalan, Arteri Primer, MKJI 1997

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kota Probolinggo adalah sebuah kota yang terletak di Provinsi Jawa Timur terletak sekitar 100 km sebelah tenggara kota Surabaya. Kota Probolinggo berbatasan dengan Selat Madura di sebelah utara dan Kota Probolinggo merupakan daerah transit yang menghubungkan kota-kota (sebelah timur kota) yakni Banyuwangi, Jember, Bondowoso, Situbondo, Lumajang dengan kota-kota (sebelah barat kota) yakni Pasuruan, Malang, Surabaya. Luas wilayah Kota Probolinggo tercatat sebesar 56.667 km dengan jumlah penduduk sebanyak 216.833 jiwa (sumber : www.probolinggo.go.id).

Jika dilihat dari sisi transportasi, Probolinggo berada di jalur utama Surabaya – Banyuwangi dan wilayah serta pengembangan perkotaan sebagai pusat pelayanan kota beserta pengembangan transportasi jaringan jalan. Sebagian penduduk di Kota Probolinggo menggunakan moda transportasi untuk melakukan kegiatan sehari – hari, dengan moda transportasi yang sering digunakan antara lain becak, mobil, sepeda motor dan bis umum.

Pelayanan transportasi merupakan suatu upaya pemecahan masalah bidang sarana dan prasarana jalan. Menurut Tamin 1997, transportasi adalah suatu sistem yang terdiri atas sarana dan prasarana sistem pelayanan yang memungkinkan adanya pergerakan ke seluruh wilayah sehingga bisa terakomodasi mobilitas penduduknya. Sedangkan menurut Sarasehan MTI, 1996 bahwa manajemen transportasi sangat dibutuhkan / diperlukan untuk proses pengelolaan transportasi guna mencapai tujuan yang diinginkan yaitu terciptanya efektivitas dan efisiensi dalam pengelolaan transportasi tersebut dengan sasaran pengelolaan, perencanaan dan perancangan yang tepat.

Jalan Soekarno Hatta sampai dengan Jalan Panglima Sudirman, Kota Probolinggo merupakan Jalan Nasional (Sumber : Dinas PU Bina Marga, 2014) dan termasuk dalam Jalan Arteri Primer serta merupakan ruas jalan di Kota Probolinggo yang memiliki intensitas pergerakan lalu lintas tinggi. Ruas jalan ini merupakan salah satu bagian dari sistem koridor jalan raya yang menghubungkan Kota Surabaya - Probolinggo - Banyuwangi. Berdasarkan penelitian Waldijono (1991) didalam penelitian tesisnya dengan menggunakan *The Moving Vehicle Method* pada beberapa ruas jalan di Jogjakarta menjelaskan bahwa kendaraan penumpang maupun barang tidak selalu dalam keadaan bergerak terus, tetapi berhenti di tempat-tempat tertentu. Tempat pemberhentian kendaraan ada yang bersifat sementara dalam waktu relatif pendek atau tidak. Kegiatan seperti ini yang akan mengurangi lebar efektif jalan, yang selanjutnya pengurangan lebar efektif jalan akan menurunkan kapasitas jalan. Adanya tingkat pelayanan terhadap jalan yang disertai dengan penerapan manajemen lalu lintas sehingga kemacetan lalu lintas tersebut dapat dikendalikan atau ditekan. Berdasar hal tersebut diatas, yang menyebabkan penulis memilih lokasi di Jl. Soekarno Hatta s/d Jl. Panglima Sudirman dengan jarak ± 10 km untuk ditinjau kinerja lalu lintas berdasarkan klasifikasinya.

Dalam ilmu teknik sipil (macroscopic) telah dipahami bahwa untuk mempelajari suatu arus lalu lintas, terdapat tiga variable utama yang menentukan, yaitu arus (*volume*, *flow*), kecepatan (*speed*) dan kerapatan (*density*). Secara teoritis terdapat hubungan yang mendasar antara ketiga variabel tersebut. Dalam prakteknya, hubungan antara kecepatan dan volume ini dapat dipakai untuk banyak keperluan dalam perencanaan, pengelolaan dan penentuan kebijaksanaan dalam bidang transportasi, misalnya sebagai pedoman dalam menentukan nilai matematis kapasitas jalan pada kondisi ide. Analisis tersebut menggunakan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997) dengan bantuan software KAJI dengan memasukkan beberapa parameter seperti data geometri jalan, dan data lalu lintas.

2.1 Kemacetan Arus Lalu Lintas Pada Jalan

Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas jalan, atau dapat diartikan sebagai suatu keadaan atau situasi yang terjadi dalam satu atau beberapa ruas lalu lintas, dimana arus kendaraan bergerak sangat lambat bahkan terhenti sehingga mengganggu aktifitas dan pergerakan pemakai 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 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).

1. Faktor – Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas

Faktor – faktor yang menyebabkan kemacetan lalu lintas antara lain :

1. adanya jumlah pengguna jalan (orang dan kendaraan) tidak sebanding dengan kapasitas jalan. Hal ini sering kali menjadi masalah yang ada di wilayah perkotaan. Kegiatan ekonomi dan perdagangan telah merambah di pusat pusat kota seperti tumbuhnya pusat – pusat perbelanjaan, pedagang di pinggir jalan area, bahkan menempati area trotoar / pedestrian sehingga mendorong arus lalu lintas pengguna jalan memadati ruas-ruas jalan.
2. Kapasitas jalan lebih kecil dari jumlah kendaraan yang ada
3. Jumlah kendaraan meningkat tajam sementara jalan yang ada tidak mampu menampung seluruh kendaraan
4. Traffic manajemen atau manajemen lalu lintas yang tidak baik
5. Sarana pengatur lalu lintas tidak berfungsi dengan baik

- Kendala-kendala non teknis lainnya seperti adanya kecelakaan, adanya proyek pembangunan jalan, demonstrasi, dan lain-lain

2. Pengertian Jalan

Jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada di permukaan tanah, diatas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan / atau air, serta diatas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Jalan yang didefinisikan sebagai sistem jaringan jalan yang terdiri dari sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder. Sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan. (UU Republik Indonesia No. 38 Tahun 2004)

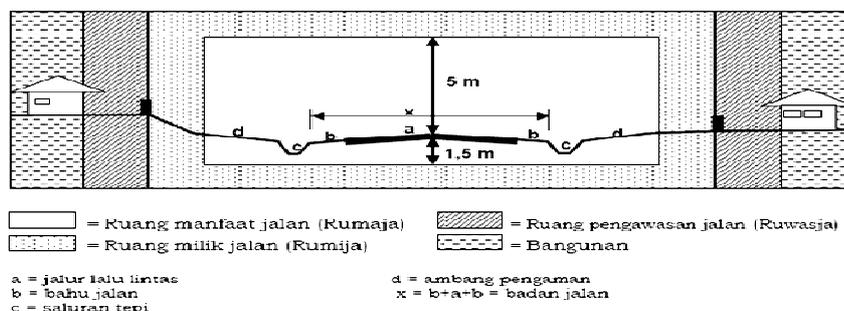
Bangunan pelengkap jalan adalah bangunan yang tidak dapat dipisahkan dari jalan, antara lain : jembatan, overpass (lintas atas), underpass (lintas bawah), tempat parkir, gorong – gorong, tembok penahan dan saluran air jalan. Yang termasuk dalam perlengkapan jalan antara lain : rambu – rambu jalan, rambu lalu lintas, tanda – tanda jalan, pagar pengaman lalu lintas, pagar patok daerah milik jalan.

Tabel 1.1 Dimensi Jalan

No.	Fungsi Jalan	Lebar Badan Jalan min	Rumaja (m)	Rumija (m)	Ruwasja (m)	Keterangan
1	Arteri Primer	11		25	15	Ruang manfaat jalan disesuaikan dengan lebar permukaan jalan dan keadaan lingkungan
2	Arteri Sekunder	11		25	15	
3	Kolektor Primer	9		15	10	
4	Kolektor Sekunder	9		15	5	
5	Lokal Primer	7.5		11	7	
6	Lokal Sekunder	7,5		11	3	
7	Jalan lingkungan Primer	6.5			5	
8	Jalan Lingkungan Sekunder	6.5			2	
9	Jembatan				100	ke arah hilir dan hulu

Sumber : Peraturan Pemerintah No.34, tahun 2006

Gambar bagian – bagian jalan menurut PP No. 34 Tahun 2006 dapat dilihat pada gambar 1.1 dibawah ini :



Gambar 1.1 Bagian – Bagian Jalan

Metode Skala Pengukuran

Metode skala pengukuran yang digunakan untuk menentukan tingkat kesesuaian dari analisa data yaitu menggunakan metode Skala Guttman. Skala ini dikembangkan oleh Louis Guttman. Skala ini memiliki ciri penting, yaitu skala ini digunakan untuk mengukur satu dimensi saja dari satu variable yang multi dimensi, sehingga skala ini termasuk mempunyai sifat undimensional. Skala ini juga disebut dengan metode *Scalogram* atau analisa skala (*scale analysis*). Skala Guttman sangat baik untuk meyakinkan peneliti tentang kesatuan dimensi dari sikap atau sifat yang diteliti, yang sering disebut isi universal (*universe of content*) atau atribut universal (*universe attribute*).

Menurut Sugiyono (2012:96) Skala Guttman digunakan apabila ingin mendapatkan jawaban yang jelas terhadap suatu permasalahan yang ditanyakan. Variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel. Kemudian indikator tersebut dijadikan sebagai titik tolak untuk menyusun item-item instrumen yang dapat berupa pertanyaan atau pernyataan.

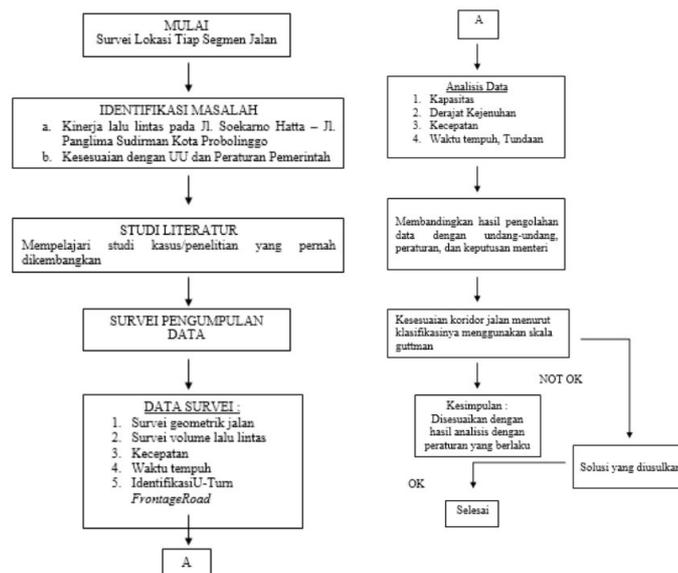
Skala Guttman yaitu skala yang menginginkan jawaban tegas seperti jawaban benar salah, ya tidak, pernah tidak pernah. Untuk jawaban positif seperti setuju, benar, pernah dan semacamnya diberi skor maksimum 1, sedangkan untuk jawaban negatif seperti tidak setuju, salah, tidak, tidak pernah, dan semacamnya diberi skor minimum 0. Skala Guttman disebut sebagai skala scalogram yang sangat baik untuk meyakinkan peneliti. Kelebihan dari skala guttman adalah skala ini mengukur intensitas sikap secara undimensional yaitu satu dimensi dari sikap itu.

Kelemahan pokok dari Skala Guttman yaitu :

1. Skala ini bisa jadi tidak mungkin menjadi dasar yang efektif baik untuk mengukur sikap terhadap objek yang kompleks atau untuk membuat prediksi tentang perilaku objek tersebut.
2. Satu skala bisa saja mempunyai dimensi tunggal untuk satu kelompok tetapi ganda untuk kelompok lain, ataupun berdimensi satu untuk satu waktu dan mempunyai dimensi ganda untuk waktu yang lain.

III METODE PENELITIAN

Bagan alir dalam penyusunan Penelitian ini adalah :



Gambar 3.1 Bagan alir penelitian



Gambar 3 Jl. Panglima Sudirman – Jl. Soekarno Hatta Kota Probolinggo

IV PEMBAHASAN

Data Primer

Survei yang dilakukan di lapangan merupakan cara untuk memperoleh data primer. Survei tersebut meliputi survei pengumpulan data berupa survei pendahuluan, survei geometri jalan, survei volume lalu lintas, survei kecepatan, dan identifikasi bagian – bagian jalan antara lain rumaja, rumija, ruwasja, u-turn, akses masuk, dan *frontage road (bila ada)*. Survei ini dilakukan dengan cara pengamatan langsung di lapangan, diutamakan pada jam sibuk atau peak hour sehingga data yang diperoleh pada arah penghubung antara Surabaya – Banyuwangi di ruas Jl. Soekarno Hatta – Jl. Panglima Sudirman diperoleh secara akurat.

Pengamatan dilakukan pada ruas Jl. Soekarno Hatta – Jl. Panglima Sudirman yang dibedakan dalam 5 segmen dimulai dari daerah Kelurahan Ketapang hingga Batas Kota Probolinggo. Pengamatan di lapangan dilakukan tidak dengan cara individu melainkan berkelompok yang masing – masing memiliki tugas pencatatan data tersendiri. Pengamatan tersebut dilakukan secara bergantian yaitu pengamatan kendaraan menuju Jl. Panglima Sudirman dan sebaliknya menuju Jl. Soekarno Hatta.

Dalam survei yang dilakukan, penulis menemui hambatan antara lain faktor cuaca dan keterbatasan jumlah surveyor. Faktor cuaca seperti hujan menyebabkan penulis menunda survei, dan dilakukan pada hari yang lain. Hambatan kedua adalah keterbatasan jumlah surveyor yang hanya terdiri dari 3 orang saja, sehingga kesulitan dalam menghitung arus kendaraan dengan lalu lintas yang padat. Solusinya adalah penulis menambah jumlah surveyor menjadi 4 - 5 orang dan membagi kegiatan survei lainnya pada hari lain seperti survei kecepatan dan waktu tempuh.

V. ANALISA DATA

Resume Analisa

Tabel 5.1

Resume Analisa Berdasarkan UU No. 38 Tahun 2004

No	Syarat untuk jalan arteri primer	Kondisi jalan saat ini			
		Segmen 1		Segmen 2	
1	Melayani angkutan utama	Dilewati kendaraan MST > 10 Ton	√	Dilewati kendaraan MST > 10 Ton	√

2	Perjalanan jarak jauh	Termasuk kriteria Lalin jarak Jauh	√	Termasuk kriteria Lalin jarak Jauh	√
3	Kecepatan kendaraan tinggi	Kecepatan kendaraan tidak tinggi	X	Kecepatan kendaraan tidak tinggi	X
4	Jalan masuk dibatasi	Jalan masuk terbatas	√	Jalan masuk tidak terbatas	X
No	Syarat untuk jalan arteri primer	Kondisi jalan saat ini			
		Segmen 3		Segmen 4	
1	Melayani angkutan utama	Dilewati kendaraan MST > 10 Ton	√	Dilewati kendaraan MST > 10 Ton	√
2	Perjalanan jarak jauh	Termasuk kriteria Lalin jarak Jauh	√	Termasuk kriteria Lalin jarak Jauh	√
3	Kecepatan kendaraan tinggi	Kecepatan kendaraan tidak tinggi	X	Kecepatan kendaraan tidak tinggi	X
4	Jalan masuk dibatasi	Jalan masuk terbatas	√	Jalan masuk terbatas	√
No	Syarat untuk jalan arteri primer	Kondisi jalan saat ini			
		Segmen 5			
1	Melayani angkutan utama	Dilewati kendaraan MST > 10 Ton	√		
2	Perjalanan jarak jauh	Termasuk kriteria Lalin jarak Jauh	√		
3	Kecepatan kendaraan tinggi	Kecepatan kendaraan tidak tinggi	X		
4	Jalan masuk dibatasi	Jalan masuk tidak terbatas	√		

Keterangan : √ = Sesuai
 X = Tidak

Tabel 5.2
 Selang Kepercayaan Kecepatan Arah Jl. Soekarno Hatta – Jl. Panglima Sudirman

Ruas	Selang Kepercayaan Kecepatan
Kelurahan Ketapang – Kelurahan Pilang	$57,35 \leq \mu \leq 60,36$
Kelurahan Pilang – Perempatan Soekarno Hatta	$56,78 \leq \mu \leq 59,83$
Perempatan Soekarno Hatta – Jl. Gatot Subroto	$55,77 \leq \mu \leq 58,80$
Jl. Gatot Subroto – Perempatan Randu Pangger	$50,50 \leq \mu \leq 53,37$
Perempatan Randu Pangger – Batas Kota	$56,35 \leq \mu \leq 59,40$

Tabel 5.3

Selang Kepercayaan Kecepatan Arah Jl. Panglima Sudirman – Jl. Soekarno Hatta

Ruas	Selang Kepercayaan Kecepatan
Kelurahan Ketapang – Kelurahan Pilang	$50,00 \leq \mu \leq 52,87$
Kelurahan Pilang – Perempatan Soekarno Hatta	$52,37 \leq \mu \leq 55,29$
Perempatan Soekarno Hatta – Jl. Gatot Subroto	$55,10 \leq \mu \leq 58,11$
Jl. Gatot Subroto – Perempatan Randu Pangger	$47,19 \leq \mu \leq 49,98$
Perempatan Randu Pangger – Batas Kota	$57,16 \leq \mu \leq 57,60$

Tabel 5.4

Resume Analisis PP No. 34 Tahun 2006

No	Syarat untuk jalan arteri primer	Kondisi jalan saat ini			
		Segmen 1		Segmen 2	
1	Kecepatan kendaraan 60 km/jam	Kecepatan kurang dari 60 km/jam	X	Kecepatan kurang dari 60 km/jam	X
2	Lebar badan jalan min. 11 m	lebar badan jalan 13 m	√	lebar badan jalan 13 m	√
3	Lalu lintas jarak jauh tidak terganggu	Lalu lintas jarak jauh terganggu oleh lalu lintas kota	X	Lalu lintas jarak jauh terganggu oleh lalu lintas kota	X
4	Jalan masuk dibatasi	Jumlah jalan masuk banyak	√	Jumlah jalan masuk banyak	√
5	Adanya pengaturan pada persimpangan	Terdapat pengaturan persimpangan	√	Terdapat pengaturan persimpangan	√
6	Jalan tdk boleh terputus ketika masuk koya dan kawasan pengembangan perkotaan	Jl. Ruas Soehat - Pangsud tidak terputus ketika memasuki kota	√	Jl. Ruas Soehat - Pangsud tidak terputus ketika memasuki kota	√

No	Syarat untuk jalan arteri primer	Kondisi jalan saat ini			
		Segmen 3		Segmen 4	
1	Kecepatan kendaraan 60 km/jam	Kecepatan kurang dari 60 km/jam	X	Kecepatan kurang dari 60 km/jam	X
2	Lebar badan jalan min. 11 m	lebar badan jalan 20 m	√	lebar badan jalan 20 m	√
3	Lalu lintas jarak jauh tidak terganggu	Lalu lintas jarak jauh terganggu oleh lalu lintas kota	X	Lalu lintas jarak jauh terganggu oleh lalu lintas kota	X
4	Jalan masuk dibatasi	Jumlah jalan masuk banyak	√	Jumlah jalan masuk banyak	√
5	Adanya pengaturan pada persimpangan	Terdapat pengaturan persimpangan	√	Terdapat pengaturan persimpangan	√
6	Jalan tdk boleh terputus ketika masuk koya dan kawasan pengembangan perkotaan	Jl. Ruas Soehat - Pangsud tidak terputus ketika memasuki kota	√	Jl. Ruas Soehat - Pangsud tidak terputus ketika memasuki kota	√

No	Syarat untuk jalan arteri primer	Kondisi jalan saat ini	
		Segmen 5	
1	Kecepatan kendaraan 60 km/jam	Kecepatan kurang dari 60 km/jam	X
2	Lebar badan jalan min. 11 m	lebar badan jalan 20 m	√
3	Lalu lintas jarak jauh tidak terganggu	Lalu lintas jarak jauh terganggu oleh lalu lintas kota	X
4	Jalan masuk dibatasi	Jumlah jalan masuk banyak	√
5	Adanya pengaturan pada persimpangan	Terdapat pengaturan persimpangan	√
6	Jalan tdk boleh terputus ketika masuk koya dan kawasan pengembangan perkotaan	Jl. Ruas Soehat - Pangsud tidak terputus ketika memasuki kota	√

Keterangan : √ = Sesuai
X = Tidak

Tabel 5.5
Resume Analisis PP No. 34 Tahun 2006 (Bagian – Bagian Jalan)

No	Syarat untuk jalan arteri primer	Kondisi jalan saat ini			
		Segmen 1		Segmen 2	
1	Rumaja	17,4 m	√	17,4 m	√
2	Rumija	21,4 m	X	21,4 m	X
3	Ruwasja	6 m	X	6 m	X
No	Syarat untuk jalan arteri primer	Kondisi jalan saat ini			
		Segmen 3		Segmen 4	
1	Rumaja	24,9 m	√	24,9 m	√
2	Rumija	28,9 m	√	28,9 m	√
3	Ruwasja	tidak ada	X	tidak ada	X
No	Syarat untuk jalan arteri primer	Kondisi jalan saat ini			
		Segmen 5			
1	Rumaja	24,9 m	√		
2	Rumija	28,9 m	√		
3	Ruwasja	4 m	X		

Keterangan : √ = Sesuai
X = Tidak

Tabel 5.6
Resume Analisis Kesesuaian Berdasar
Keputusan Menteri No. 14 Th 2006

No.	Segmen	Arah	Kelas Jalan
1	1	Soekarno Hatta - Panglima Sudirman	C
		Panglima Sudirman - Soekarno Hatta	C
2	2	Soekarno Hatta - Panglima Sudirman	C
		Panglima Sudirman - Soekarno Hatta	C
3	3	Soekarno Hatta - Panglima Sudirman	E
		Panglima Sudirman - Soekarno Hatta	D
4	4	Soekarno Hatta - Panglima Sudirman	D
		Panglima Sudirman - Soekarno Hatta	D
5	5	Soekarno Hatta - Panglima Sudirman	C
		Panglima Sudirman - Soekarno Hatta	C

Tabel 5.7
Resume Analisis Berdasarkan Peraturan Menteri PU No.19
Tahun 2011

Segmen	Ruas	Syarat untuk jalan arteri primer	DS Per Segmen	
1	Kel. Ketapang - Kel. Pilang	DS \leq 0,85	1,347	X
2	Kel. Pilang - Per. Soehat		1,263	X
3	Per. Soehat - Gatot Subroto		1,221	X
4	Gatot Subroto - Per. Randu Pangger		1,202	X
5	Per. Randu Pangger - Batas Kota		1,227	X

Keterangan : \surd = Sesuai
X = Tidak

Tabel 5.8
Resume Hasil Analisis Skala Guttman
Berdasar atas Kesesuaian Undang-Undang No. 38 Tahun 2004

Segmen	Ruas Jalan	Hasil Analisis Skala Guttman
1	Kelurahan Ketapang - Kelurahan Pilang	condong pada kesesuaian dan ketidaksesuaian
2	Kelurahan Pilang - Jl. Soekarno Hatta	condong pada kesesuaian dan ketidaksesuaian
3	Perempatan Soekarno Hatta - Jl. Gatot Subroto	hampir memenuhi kesesuaian
4	Jl. Gatot Subroto - Perempatan Randu Pangger	hampir memenuhi kesesuaian
5	Perempatan Randu Pangger - Batas Kota	hampir memenuhi kesesuaian

Tabel 5.9
Resume Hasil Analisis Skala Guttman
Berdasar atas Kesesuaian Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006

Segmen	Ruas Jalan	Hasil Analisis Skala Guttman
1	Kelurahan Ketapang - Kelurahan Pilang	hampir memenuhi kesesuaian
2	Kelurahan Pilang - Jl. Soekarno Hatta	hampir memenuhi kesesuaian
3	Perempatan Soekarno Hatta - Jl. Gatot Subroto	hampir memenuhi kesesuaian
4	Jl. Gatot Subroto - Perempatan Randu Pangger	hampir memenuhi kesesuaian
5	Perempatan Randu Pangger - Batas Kota	hampir memenuhi kesesuaian

Tabel 5.10
Resume Hasil Analisis Skala Guttman
Berdasar atas Kesesuaian Bagian - Bagian Jalan

Segmen	Ruas Jalan	Hasil Analisis Skala Guttman
1	Kelurahan Ketapang - Kelurahan Pilang	hampir memenuhi tidak kesesuaian
2	Kelurahan Pilang - Jl. Soekarno Hatta	hampir memenuhi tidak kesesuaian
3	Perempatan Soekarno Hatta - Jl. Gatot Subroto	hampir memenuhi kesesuaian
4	Jl. Gatot Subroto - Perempatan Randu Pangger	hampir memenuhi kesesuaian
5	Perempatan Randu Pangger - Batas Kota	hampir memenuhi kesesuaian

KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan yang dihasilkan dari penelitian ini adalah:

- 1) Berdasar atas analisa menggunakan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997) melalui software KAJI diperoleh hasil bahwa kinerja ruas Jl. Soekarno Hatta – Jl. Panglima Sudirman diperoleh nilai derajat kejenuhan untuk 5 segmen sepanjang jalan tersebut lebih besar dari 0,85 ($\text{degree of saturation/DS} \geq 0,85$) dengan kecepatan rata-rata untuk tiap segmen kurang dari 60 km/jam ($V \leq 60$ km/jam) yang artinya pada ruas jalan tersebut padat.
- 2) Berdasar atas kesesuaian dengan Undang - Undang No. 38 Tahun 2004, PP No. 34 Tahun 2006, Keputusan Menteri No. 14 tahun 2006, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19 Tahun 2011 diperoleh hasil bahwa sepanjang ruas Jl. Soekarno Hatta – Jl. Panglima Sudirman yang terbagi dalam 5 segmen secara keseluruhan belum memenuhi kesesuaian berdasar peraturan yang berlaku. Hal ini dapat dilihat pada data inventaris geometri jalan, kecepatan, dan tingkat pelayanan jalan yang belum memenuhi yang artinya ukuran rumaja, rumaja, dan ruwasja belum memenuhi syarat dan pelayanan jalan belum optimal.
- 3) Berdasar atas hasil analisa tersebut diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa ruas Jl. Soekarno Hatta – Jl. Panglima Sudirman Kota Probolinggo belum memenuhi sebagai jalan arteri primer dengan kapasitas jalan atau DS lebih besar dari 0,85.

2. Rekomendasi Dan Saran

Berdasar atas hasil uraian analisis tersebut diatas, maka dengan ini penulis dapat memberikan saran atau rekomendasi kepada Pemerintah Kota Probolinggo, antara lain :

1. Perlu adanya upaya dari Pemerintah Kota Probolinggo dalam mengatasi masalah kemacetan diantaranya peningkatan jalan guna mendapatkan pelayanan jalan secara optimal, dan pengaturan kendaraan pada jam tertentu serta pelebaran lajur jalan
2. Penertiban kendaraan bermotor dan parkir sebagai upaya menanggulangi kemacetan dan menghilangkan faktor hambatan samping.

DAFTAR PUSTAKA

- Andi Syaiful Amal, 2011. Evaluasi Kinerja Jalan Tol Surabaya – Gresik.
- Arifin Asri, 2013. Evaluasi Kinerja Lalu Lintas Akibat Pengaturan Sistem Pergerakan Kendaraan pada Jl. A.P Pettarani di Makasar.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, 1997. Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), Jakarta.
- Erizal, 2003. Evaluasi Kinerja Ruas Jalan Arteri Primer (Ruas Jalan Sudirman Kota Bekasi).
http://id.wikipedia.org/wiki/Kota_Probolinggo
<http://probolinggo.go.id>
- Husein Umar, 2004. Metode Penelitian Untuk Skripsi dan Thesis.
- Mutiara Firdausi, 2013. Evaluasi Kinerja Jalan Arteri Primer Jalan Raya Jogja – Solo Di Daerah Istimewa Jogjakarta, Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Nurchalif Arief Wibowo, 2011. Evaluasi Kinerja dan Pola Pemeliharaan Jl. Jendral Sudirman Salatiga; Salatiga.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 19 Tahun 2011. Persyaratan Teknis Jalan Dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan.
- Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor: KM 14 Tahun 2006. Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas Di Jalan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor: 34 Tahun 2006. Jalan.
- Rika Arjuni BR, 2011. Evaluasi Kinerja Ruas Jalan Malioboro Yogyakarta; Yogyakarta.
- Setiawan Nugraha, 2007, Penentuan Ukuran Sample Menggunakan Ukuran Slovin, Universitas Padjajaran.
- Sugiyono, (2012:96). Metode Penelitian Pendidikan, Alfabeta, Bandung.
- Sumina, 2010. Evaluasi Kinerja Ruas Jalan di Jl. Sumpah Pemuda Kota Surakarta.
- Umar Salmin, 2010. Study Kinerja Jaringan Jalan di Wilayah Kabupaten Labuhan Batu.
- Undang – Undang Republik Indonesia Nomor: 38 Tahun 2004. Jalan.
- Vita Noer Hidayat, 2010. Evaluasi Kinerja Jl. Sulawesi – Jl. Kertajaya Indah sebagai Jalan Arteri Sekunder. Institut Teknologi Sepuluh November.
- Yusuf Ahmadi Joko, 2002. Evaluasi Tingkat Pelayanan Jalan Arteri Primer Kota Ambarawa.