



## INTISARI

Penertiban dan pengaturan lintasan angkutan barang di Kota Samarinda telah diatur dalam Surat Keputusan Walikota nomor 5 Tahun 2000. Namun dalam pelaksanaannya selama ini, pengemudi kendaraan angkutan barang sebagian besar tidak mengindahkan adanya peraturan tersebut dan cenderung melanggar, walaupun dilapangan telah dipasang rambu lalu lintas jalan yang mendukung peraturan ini. Hal utama yang mendasari pelanggaran adalah kondisi geometri jalan tertunjuk yang merupakan lintasan angkutan barang yang dianggap kurang memenuhi unsur keselamatan lalu lintas kendaraan angkutan barang, akibatnya ruas-ruas jalan dalam kota pada periode sibuk pagi dan sibuk siang mengalami tundaan dan kemacetan karena adanya aktivitas kendaraan angkutan barang serta kerusakan akibat beban jalan yang tidak sesuai.

Penelitian ini bertujuan untuk dapat mendukung upaya penertiban angkutan barang oleh Pemerintah Kota Samarinda dengan mengikutsertakan masyarakat dalam hal ini para pengemudi, karena mereka merupakan obyek yang terkena langsung dari peraturan yang dikeluarkan. Metode yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah *stated preference*. Metode ini adalah metode wawancara dengan harapan dapat memperoleh preferensi pengemudi terhadap kebijakan yang ditawarkan oleh Pemerintah Kota Samarinda. Kondisi yang ditawarkan sebanyak 7 (tujuh) buah skenario yang masing-masing memiliki 3 variabel bebas, yaitu dimensi kendaraan terdiri dari besar dan sedang, keharusan dan kebebasan dalam melakukan perpindahan moda dan waktu operasi yang diijinkan yaitu siang dan malam hari sedang variabel terikatnya adalah kemauan membayar pengemudi terhadap setiap skenario yang ditawarkan. Hasil wawancara yang telah didapatkan dilapangan dimanipulasi dengan menggunakan piranti lunak LIMDEP versi 7.0, *orderet probit model*. Hasil yang diharapkan, dapat mengetahui hubungan antara kemauan membayar (*willingness to pay*) pengemudi kendaraan angkutan barang terhadap upaya penertiban lintasannya di Kota Samarinda bila diberlakukan pengenaan retribusi masuk kota.

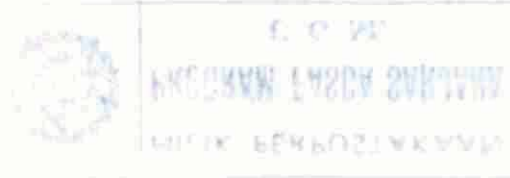
Dengan upaya ini, kecenderungan kemauan membayar pengemudi untuk semua skenario yang ditawarkan adalah antara Rp.5.005 – 10.000,- untuk sekali masuk kota. Dengan demikian apabila pemerintah kota akan menerapkan pengenaan retribusi masuk kota bagi kendaraan angkutan barang berdimensi sedang dan besar guna pengendalian lalu lintas dan mencegah aktivitas kendaraan barang melakukan bongkar muat didalam kota pada periode sibuk baik pagi dan siang hari, maka harga yang dapat mengendalikan ketertiban dan kelancaran lalu lintas di dalam kota yang ditimbulkan oleh kendaraan angkutan barang adalah diatas Rp. 20.000,- untuk sekali melintas.





**Evaluasi penetapan rute angkutan barang di Samarinda**  
PRABOWO, Vincentius Hari, Dr.Ir. Sigit Priyanto, MSc  
Universitas Gadjah Mada, 2003 | Diunduh dari <http://etd.repository.ugm.ac.id/>

UNIVERSITAS  
GADJAH MADA





**ABSTRACT**

Arrangement and control on material transportation routes in Samarinda Municipality has been regulated by the 2000 Major Decree Number 5. However, in its implementation, almost drivers of material transports do not obey the regulations and tend to violate, albeit traffic signs supporting this regulations are available. Basic point underlying such a violation is geometrical condition of appointed roads as material transportation routes that are considered as insufficiently fulfilling traffic safety elements of material transports. Consequently, parts of roads in the city during morning and afternoon rush hours involve in traffic jam because of activities of material transports and bad roads due to appropriate road-load.

The present research was aimed to support controlling efforts on material transport that Samarinda Municipality performed, involving public participation, in this case drivers as targeted objects of the regulations. Method utilized in this research was stated preference method. This method was interview. Through this method, it was expected that the preferences of drivers toward policies that Samarinda Municipal Authority offered, were obtained. Conditions offered involved 7(seven) scenarios and each with 3 independent variables. They were vehicle dimension consisted of big and medium type, obligation and freedom of mode shift and permitted operational hours, i.e. day and night. Dependent variable was willingness to pay of drivers on individual scenario offered. Results of interviews obtained in the field were manipulated using LIMDEP software version 7.0, ordered probit model. Expected results were able to identify the relationship between willingness to pay of drivers and controlling efforts on routes in Samarinda when retribution of entering the city was implemented.

In all scenarios offered, through this effort, willingness of drivers to pay ranged Rp.5,005 – Rp.10,000 for once entering the city. Therefore, if the authority will implement retribution of entering the city for material transports with medium and big dimension to control traffics and prevent loading activities of material transports in the city during morning and afternoon peak hours, then price presumably controlling orderly and smooth traffic flow in the city that material transports caused will be more than Rp.20,000 for once passing by.

