

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Letak Kota Parepare berada di dalam kawasan selat Makassar yang menghubungkan jalur lalu lintas transportasi dan perdagangan laut dari Jawa, Makassar, Kalimantan Timur, dan Kepulauan Maluku di bagian utara nusantara. Parepare merupakan daerah yang aman dari ombak laut karena berada di kawasan teluk. Parepare berada di dalam garis lintang $30^{\circ}57'39''$ - $40^{\circ}04'49''$ Lintang Selatan dan $119^{\circ}36'24''$ - $119^{\circ}43'40''$ Bujur Timur.

Transportasi tidak bisa lepas dari kehidupan masyarakat untuk melakukan pergerakan baik manusia maupun barang yang bertujuan untuk memperlancar pembangunan, perekonomian dan semua aspek kehidupan masyarakat. Seiring berkembangnya zaman, Indonesia mengalami pertumbuhan populasi, ekonomi maupun transportasi pun terus meningkat.

Kelancaran pergerakan arus lalu lintas dapat tercapai dengan menghilangkan konflik yang terjadi pada persimpangan dengan cara mengatur pergerakan yang ada pada persimpangan dengan menambahkan fasilitas berupa alat pemberi isyarat lalu lintas. Letak simpang yang berdekatan menimbulkan permasalahan kemacetan karena penggunaan jalan harus berhenti pada setiap simpang yang menyebabkan lamanya waktu tundaan yang terjadi. Di Kota Parepare terdapat dua simpang bersinyal yaitu Simpang Ahmad Yani 1 dan Simpang Ahmad Yani 2 yang menjadi peringkat terburuk dari hasil kajian Bidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Ketika Praktek Kerja Lapangan di Kota Parepare. Kedua simpang tersebut berjarak 60 meter serta waktu belum terkoordinasi dengan baik. Koordinasi simpang merupakan salah satu upaya untuk meningkatkan kinerja simpang dengan cara mengurangi antrian dan tundaan di persimpangan

sehingga dengan adanya koordinasi simpang diharapkan dapat mengoptimalkan jaringan jalan.

Buruknya kinerja Simpang Ahmad Yani 1 dan Simpang Ahmad Yani 2 dilihat dari panjangnya antrian pada simpang karena penumpukan kendaraan pada kaki – kaki simpang dan banyaknya konflik lalu lintas yang terjadi sehingga menghambat perjalanan. Analisis persimpangan yang sudah dilakukan bidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas menunjukkan hasil untuk Simpang Ahmad Yani 1 memiliki derajat kejenuhan 0,59, panjang antrian rata – rata 70 meter, serta tundaan simpang sebesar 37,21 detik/smp. Pada Simpang Ahmad Yani 2 memiliki derajat kejenuhan 0,64, panjang antrian 73,33 meter, serta tundaan simpang sebesar 37,75 detik/smp

Untuk meningkatkan kinerja simpang maka perlu dilakukan **“KOORDINASI SIMPANG AHMAD YANI 1 DAN SIMPANG AHMAD YANI 2 DI KOTA PAREPARE”** sehingga dapat mengurangi kemacetan pada kedua simpang tersebut.

1.2 Identifikasi Masalah

1. Kinerja simpang kajian yang buruk yaitu Simpang Ahmad Yani 1 dengan panjang antrian 70 meter, serta tundaan simpang 37,21 detik/smp dan Simpang Ahmad Yani 2 dengan panjang antrian 73,33 meter, serta tundaan simpang sebesar 37,75 detik/smp
2. Waktu siklus APILL pada Simpang Ahmad Yani 1 dan Simpang Ahmad Yani 2 belum seragam menyebabkan panjangnya antrian kendaraan serta waktu tundaan simpang yang lama.
3. Simpang kajian yang memiliki sistem pengendalian menggunakan APILL dan belum terkoordinasi

1.3 Rumusan Masalah

1. Bagaimana kinerja persimpangan eksisting pada Simpang Ahmad Yani 1 dan Ahmad Yani 2?

2. Bagaimana kinerja Simpang Ahmad Yani 1 dan Simpang Ahmad Yani 2 setelah dilakukan koordinasi?
3. Bagaimana perbandingan kinerja kedua simpang sebelum dan setelah dilakukan koordinasi?

1.4 Maksud dan Tujuan

1. Maksud

Maksud dilakukan penelitian yaitu memberikan gambaran eksisting serta memberikan usulan dalam meningkatkan kinerja lalu lintas pada Simpang Ahmad Yani 1 dan Simpang Ahmad Yani 2

2. Tujuan

- a. Mengidentifikasi kinerja saat ini pada Simpang Ahmad Yani 1 dan Simpang Ahmad Yani 2
- b. Menganalisis kinerja kedua persimpangan setelah dilakukan koordinasi antar simpang
- c. Menganalisis perbandingan kinerja kedua simpang sebelum dan setelah dilakukan koordinasi

1.5 Batasan Masalah

1. Dua simpang kajian yaitu Simpang Ahmad Yani 1 dan Ahmad Yani 2
2. Analisis dilakukan dengan berpedoman Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997).
3. Pembahasan mencakup kondisi eksisting simpang dan kondisi setelah dilakukan koordinasi yang mencakup analisis derajat kejenuhan, waktu siklus, antrian dan tundaan.
4. Analisis dilakukan pada setiap jam sibuk pagi, siang, dan sore pada Simpang Ahmad Yani 1 dan Ahmad Yani 2.