

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, system pemerintahan, dan sistem kemasyarakatan. Kondisi sosial demografi wilayah memiliki pengaruh terhadap kinerja transportasi di wilayah tersebut. Tingkat kepadatan penduduk akan memiliki pengaruh signifikan terhadap kemampuan transportasi melayani kebutuhan masyarakat. Pengembangan transportasi dan tata guna lahan memainkan peranan penting dalam kebijakan dan program pemerintah. Pengembangan infrastruktur dalam sektor transportasi pada akhirnya menimbulkan biaya tinggi. Keterlibatan masyarakat dalam pembenahan atau restrukturisasi sektor transportasi menjadi hal yang mendesak. (Jurnal Teknik Industri Terintegrasi (JUTIN) 2018)

Dalam memberikan pelayanan transportasi yang baik diperlukan sarana dan prasarana lalu lintas yang memadai untuk menunjang kegiatan masyarakat melakukan perpindahan dalam melaksanakan kegiatan sehari – hari. Komponen prasarana jalan ini yang dimana merupakan tanggung jawab dari pemerintah dalam hal pengelolaannya karena jalan merupakan salah satu prasarana yang utama dalam transportasi yang dimana untuk kewenangannya berada dibawah pemerintah provinsi ataupun pemerintah kabupaten kota. Dijelaskan lebih lengkap lagi jalan merupakan suatu prasarana transportasi yang dimana meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel. (Perpres 2022)

Peranan penting yang dimiliki oleh prasarana jalan ini kerap kali timbul permasalahan dan harus segera diatasi. Apalagi pada pertemuan dua atau lebih ruas jalan yang disebut dengan persimpangan. Pada persimpangan ini kerap kali menjadi lokasi konflik dan titik lokasi kemacetan lalu lintas.

Terlebih lagi dari konflik yang terjadi pada lalu lintas ini seringkali berakibat pada kecelakaan – kecelakaan yang merugikan pengguna lalu lintas. Untuk mengatasi hal – hal tersebut diperlukan pengendalian persimpangan yang disesuaikan dengan karakteristik persimpangan yang beberapa salah indikatornya yakni volume lalu lintas. Untuk Kabupaten Gianyar sendiri, persimpangan – persimpangan yang kerap terjadi permasalahan lalu lintas seperti yang telah disebutkan diatas yakni mayoritas berada di Kecamatan Ubud. Hal ini terjadi salah satunya karena Kecamatan Ubud menjadi Kawasan pariwisata yang dimana kunjungan wisatawan pada Kawasan ini sangatlah besar.

Berdasarkan identifikasi dari kegiatan PKL yang telah dilakukan tempo hari, Salah satu contoh simpang yang mengalami permasalahan – permasalahan lalu lintas seperti disebutkan diatas yakni pada Simpang Teges. Simpang Teges merupakan simpang tidak bersinyal yang terletak pada pertemuan ruas Jalan Mayor yakni Jalan Raya Teges (Timur & Barat), serta ruas Jalan Minor yakni Jalan Cok Rai Pudak (Selatan), Dan terdapat kaki pendekat utara yang merupakan Jalan Lingkungan yakni Gang Nuri yang tidak masuk ke kajian simpang ini. Simpang ini memiliki tipe 322 yang berarti memiliki 3 kaki simpang didalamnya dengan 1 lajur kaki pendekat mayor dan 1 lajur kaki pendekat minor serta tanpa median. Simpang ini terletak pada lokasi yang cukup strategis terhadap kegiatan perjalanan masyarakat Kabupaten Gianyar dikarenakan pada arah timur merupakan akses menuju ke daya tarik tinggi objek – objek wisata di Kawasan pariwisata ubud misalnya Monkey Forest, Pasar Kesenian Ubud, Istana Ubud Dsb. Pada arah Barat merupakan akses menuju ke wilayah CBD Kabupaten Gianyar. Pada arah utara merupakan akses ke pemukiman maupun perumahan (yang tidak dikaji), dan pada arah Selatan juga ke Kawasan objek – objek wisata kerajinan di Ubud misalnya seperti Art Shop kerajinan kayu, kaca dsb. Dari penjelasan tersebut sebenarnya sudah dapat dibayangkan bagaimana tingginya volume lalu lintas pada persimpangan ini. Setelah melakukan kegiatan survey didapat volume lalu lintas yang tinggi kerap kali terjadi pada jam sibuk siang pada pukul 11.45 – 12.45 dan jam sibuk sore pada pukul

16.00 – 17.00 yakni sebesar 2897 kendaraan/jam. Untuk derajat kejenuhan pada Simpang Teges ini sesuai analisis yakni berada di angka 0,84 lalu untuk tundaan 15,16 detik/smp dan peluang antrian minimum 28 % dan maksimum 56,00 %.

Dari kondisi yang telah disebutkan diatas maka penulis memilih Simpang Teges ini sebagai studi kasus untuk dilakukan pengkajian untuk dapat memperbaiki permasalahan yang timbul agar tercipta lalu lintas yang lancar pada simpang ini. Selain itu juga dalam proses nya penulis juga sempat melakukan diskusi terkait permasalahan persimpangan yang ada di Kabupaten Gianyar, dan Simpang Teges ini juga menjadi salah satu fokus yang telah diagendakan oleh Dinas Perhubungan untuk dilakukan rekayasa lalu lintas dikarenakan permasalahan – permasalahan yang sering timbul pada persimpangan ini. Sehubungan dengan hal tersebut maka penulis menetapkan simpang ini menjadi studi kasus pengajuan kertas kerja wajib dengan judul "PENINGKATAN KINERJA SIMPANG TIDAK BERSINYAL TEGES DI KABUPATEN GIANYAR".

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijabarkan diatas, maka dapat diidentifikasi permasalahan dari Simpang Teges yakni sebagai berikut:

1. Tingginya volume lalu lintas pada setiap kaki pendekat yang saat dibandingkan menghasilkan tingkat pelayanan yang cukup tinggi yakni pada volume kaki pendekat timur sebesar 878 kendaraan/jam, pada kaki pendekat barat sebesar 1147 kendaraan/jam, dan pada kaki pendekat selatan sebesar 872 kendaraan/jam. Hal ini juga mempengaruhi tingkat pelayanan pada Simpang Teges yang ditandai dengan derajat kejenuhannya yakni berada di angka 0,84 serta didapatkan hasil antrian dan tundaan rata – rata pada simpang ini berturut – turut yaitu 70 m dan 15,16 det/smp yang dikategorikan ke tingkat pelayanan C.

2. Seringnya terjadi konflik lalu lintas pada Simpang Teges terutama pada arus pendekat mayor (Timur & Barat) terhadap arus pendekat minor (Selatan) yang visualisasinya dapat dilihat pada Bab II gambaran Umum. Hal ini diduga diakibatkan karena penerapan tipe pengendalian simpang yang kurang tepat pada Simpang Teges ini.
3. Seringnya diletakkan petugas kepolisian maupun Dinas Perhubungan untuk mengatur lalu lintas pada Simpang Teges ini sehingga dibutuhkan solusi perbaikan agar Simpang Teges ini dapat memberikan pelayanan yang baik secara mandiri.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi permasalahan yang telah dilakukan maka dapat dirumuskan permasalahan pada Simpang Teges ini yaitu:

1. Bagaimana tingkat kinerja pelayanan Simpang Teges pada kondisi eksisting?
2. Apa tipe pengendalian yang tepat untuk Simpang Teges ini agar dapat meningkatkan kinerja dan mengurangi permasalahan pada simpang ini?
3. Apa saja usulan yang bisa diterapkan pada Simpang Teges dan bagaimana kinerja peningkatan setiap usulan tersebut jika diterapkan?
4. Apa usulan terbaik dari perbaikan Simpang Teges ini?

1.4 Maksud Dan Tujuan

Penyusunan laporan akhir (Diploma III disebut Kertas Kerja Wajib) dimaksudkan untuk mengetahui kinerja dari Simpang Teges dan memperoleh usulan perbaikan terhadap permasalahan yang terjadi agar nantinya dapat memberikan pelayanan yang baik terhadap masyarakat dalam melintasi simpang ini sehingga beberapa tujuan yang ingin dicapai dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib agar dapat sejalan dengan maksud penyusunannya yaitu:

1. Mengetahui tingkat kinerja pelayanan Simpang Teges pada kondisi eksisting
2. Mengetahui tipe pengendalian yang tepat untuk Simpang Teges ini agar dapat meningkatkan kinerja dan mengurangi permasalahan pada simpang ini?
3. Membuat usulan – usulan yang dapat diterapkan pada Simpang Teges dan bagaimana kinerja peningkatan dari setiap usulan itu.
4. Menentukan usulan terbaik dalam perbaikan Simpang Teges ini dengan melakukan perbandingan antara kondisi setelah usulan dengan kondisi eksisting.

1.5 Batasan Masalah

Dalam hal penyusunan Kertas Kerja Wajib ini dilakukan penetapan pokok batasan pembahasan agar penyampaian laporan dapat tersampaikan lebih jelas dan terarah maka Batasan – Batasan yang ditetapkan yakni sebagai berikut:

1. Batasan Wilayah

Lokasi studi yang dikaji pada kertas kerja wajib ini adalah terbatas pada Simpang Teges yang terletak pada pertemuan ruas Jalan Mayor yakni Jalan Raya Teges (Timur & Barat), serta ruas Jalan Minor yakni Jalan Cok Rai Pudak (Selatan). Untuk kaki pendekat utara yaitu gang nuri tidak dilakukan kajian karena merupakan jalan lingkungan dengan volume lalu lintas kendaraan yang melintas sangatlah rendah yang hanya dibawah 10 kendaraan/15 menit. Selain itu juga pada akses ini tidak memungkinkan dilewati oleh kendaraan ringan. Sebagai tambahan juga dilakukan analisis berkaitan dengan kebutuhan sarana perlengkapan jalan yang ada di sekitar simpang

2. Batasan Analisis

- a. Analisis dilakukan pada kerja normal pada 3 peak sibuk dengan batasan lokasi studi yakni Simpang Teges dengan menetapkan salah satu volume lalu lintas jam tersibuk untuk dilakukan analisis.

- b. Landasan kajian & analisis dilakukan dengan acuan pedoman Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997 (MKJI).
- c. Penetapan tingkat kinerja pelayanan pada Simpang Teges ini dengan menggunakan beberapa indikator berdasarkan pedoman Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) yakni DS, Antrian dan Tundaan
- d. Penetapan usulan peningkatan simpang dilakukan dengan membandingkan kondisi eksisting dengan beberapa usulan yang diberikan lalu dipilih usulan terbaik untuk peningkatan simpang.
- e. Penelitian yang dilakukan ini berfokus terhadap bagaimana meningkatkan pelayanan/kinerja pada Simpang Teges inii