

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Berbagai perkembangan aspek kehidupan saat ini meningkatkan aktivitas pergerakan masyarakat. Pergerakan lalu lintas tentunya mengutamakan keamanan, keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan. Namun dalam pelaksanaannya tentu terdapat berbagai permasalahan yang timbul seperti kemacetan, berbagai polusi, antrian, tundaan menjadi perhatian dalam mobilitas masyarakat dan angkutan barang (Tamin 2008). Kemacetan terjadi disebabkan oleh lajunya pertumbuhan jumlah kendaraan yang melakukan pergerakan lalu lintas yang tidak diimbangi dengan peningkatan kapasitas jalan.

Gangguan kemacetan tersebut akan sangat terasa pada jaringan jalan yang berfungsi sebagai jalan arteri. Hal ini diketahui dengan adanya titik rawan kemacetan. Fasilitas bukaan median (*U-turn*) di titik rawan kemacetan belum bisa memberikan akses kendaraan untuk berputar balik secara langsung, waktu yang dibutuhkan untuk putar balik menjadi lebih lama. Akibatnya saat volume lalu lintas kendaraan yang melakukan putar balik sedang tinggi maka akan berpengaruh pada arus lalu lintas. Antrian kendaraan yang terjadi dapat mengurangi ruang lalu lintas di arus yang searah dan pada akhirnya akan menimbulkan kemacetan.

Kota Bandung merupakan Ibukota dari Provinsi Jawa Barat yang menjadi pusat pemerintahan dan perekonomian Provinsi Jawa Barat. Kota Bandung ialah kota metropolitan terbesar di Provinsi Jawa Barat dan merupakan kota terbesar ketiga di Indonesia. Pola jaringan jalan Kota Bandung cenderung berpola radial yang ditandai dengan pergerakan keluar masuk pusat kota secara radial. Salah satu jalan yang menjadi akses keluar masuk pusat Kota Bandung yaitu Jl. Soekarno-Hatta yang terbentang sepanjang kurang lebih 18 km dan terbagi menjadi beberapa segmen.

Jalan Soekarno-Hatta merupakan jalan dengan status jalan nasional. Pada Ruas Jalan Soekarno-Hatta Simpang Gedebage-Simpang Samsat merupakan jalan arteri primer dengan tipe jalan 8/2T yang memiliki panjang segmen sepanjang 5,71 Km dan terdapat 3 titik bukaan median (*U-turn*). Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Kementerian Pekerjaan Umum Tahun 2006 tentang Jalan menyebutkan bahwa jalan Arteri memiliki ketentuan seharusnya memiliki kecepatan rencana paling rendah 60 km/jam dengan lebar jalan paling sedikit 9 meter, mempunyai kapasitas yang lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata, jumlah jalan masuk dibatasi, persimpangan sebidang diatur sedemikian rupa dan lalu lintas jarak jauh tidak boleh terganggu oleh lalu lintas ulang-alik lokal dan kegiatan lokal serta memasuki kawasan pengembangan perkotaan tidak boleh putus. Hal ini bertolak belakang dengan kondisi saat ini pada jalan tersebut dimana pada jam sibuk akan bertambah padat sehingga memiliki derajat kejenuhan mencapai lebih dari 0,8 dengan kecepatan rata-rata dibawah 40 km/jam. Hal di atas dapat terjadi karena jalan Soekarno-Hatta merupakan salah satu jalan utama masyarakat melakukan pergerakan untuk keluar masuk Kota Bandung serta tata guna lahan sebagian besar merupakan industri, permukiman, perkantoran, dan pertokoan yang juga turut berpengaruh terhadap kinerja lalu lintas di Jalan Soekarno-Hatta.

Kebutuhan fasilitas putar balik (*U-turn*) timbul karena adanya akses di sepanjang jalan yang, akan tetapi pada fasilitas putar balik yang penataannya kurang tepat justru menimbulkan tundaan dan antrian serta konflik lalu lintas pada arus lalu lintas searah dan arah berlawanan, ditambah lagi tingginya volume kendaraan yang melakukan putar balik akan memperparah hal tersebut.

Dengan panjang ruas jalan sepanjang 5,71 km dengan jumlah bukaan median (*U-turn*) 3 titik menyebabkan waktu perjalanan rata-rata mencapai 12 menit untuk arah samsat dan 10 menit untuk waktu perjalanan menuju arah Gedebage, oleh sebab itu perlu dilakukan penelitian untuk mengetahui jarak ideal serta penataan fasilitas putar balik tersebut berdasarkan kinerja lalu lintas. Berdasarkan permasalahan tersebut maka dibuatlah sebuah

kajian dengan judul” **KAJIAN FASILITAS PUTAR BALIK (U-TURN) JALAN SOEKARNO-HATTA SIMPANG GEDEBAGE-SIMPANG SAMSAT KOTA BANDUNG**”. Dengan adanya kajian tersebut diharapkan untuk kinerja lalu lintas terhadap beberapa fasilitas bukan median (*U-turn*) dapat diketahui dan dapat direkomendasikan usulan pemecahan masalah yang tepat terhadap beberapa fasilitas putar balik (*U-turn*) di Jalan Soekarno-Hatta antara Simpang Gedebage dan Samsat tersebut.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, permasalahan yang ditemukan di Kota Bandung terkait kinerja fasilitas putar balik pada jalan Soekarno-Hatta adalah sebagai berikut:

1. Dampak dari kendaraan yang melakukan gerakan putar balik menimbulkan konflik lalu lintas dan tingginya derajat kejenuhan di Jalan Soekarno-Hatta di antara Simpang Gedebage dan Simpang Samsat mencapai 0,8.
2. Adanya tundaan dan antrian pada jalan Soekarno-Hatta di antara Simpang Gedebage dan Simpang Samsat akibat fasilitas putar balik yang penataannya kurang tepat.
3. Menurunnya kecepatan dan Waktu tempuh, dimana kecepatan rata-rata dibawah 40 km/jam dan waktu tempuh rata-rata perjalanan yaitu 12 menit arah samsat dan 10 menit arah gedebage di Jalan Soekarno-Hatta di antara Simpang Samsat dan Simpang Gedebage

## **1.3 Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian permasalahan yang ada, maka dapat dirumuskan permasalahan utama terkait keberadaan fasilitas putar balik di ruas jalan Soekarno-Hatta antara Simpang Gedebage dan Simpang Samsat sebagai berikut:

1. Bagaimana kinerja lalu lintas pada jalan Soekarno-Hatta antara Simpang Gedebage dan Simpang Samsat dengan keberadaan fasilitas putar balik saat ini?

2. Apa saja usulan fasilitas putar balik yang dapat meningkatkan kinerja lalu lintas pada Jl. Soekarno Hatta antara Simpang Gede Simpang Samsat Kota Bandung?
3. Bagaimana perbandingan kinerja lalu lintas sebelum dan sesudah diterapkannya penataan pada fasilitas putar balik serta pemilihan usulannya?

#### **1.4 Maksud dan Tujuan**

Maksud penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana penataan fasilitas putar balik (*U-turn*) setelah dilakukan analisis dengan perbandingan kinerja dari beberapa desain rencana yang dibangun.

Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Mengetahui kinerja lalu lintas saat ini pada jalan Soekarno-Hatta antara Simpang Gedebage dan Simpang Samsat dengan adanya fasilitas putar balik.
2. Mengetahui usulan penataan fasilitas putar balik yang dapat meningkatkan kinerja lalu lintas pada Jl. Soekarno Hatta antara Simpang Gede Simpang Samsat Kota Bandung.
3. Melakukan perbandingan kinerja lalu lintas sebelum dan sesudah penataan pada fasilitas putar balik serta pemilihan usulannya.

#### **1.5 Ruang Lingkup**

Dalam bahasan penelitian yang dilakukan selanjutnya agar tidak menyimpang dari tujuan dan sasaran, maka perlu adanya pembatasan atau ruanglingkup penelitian. Adapun batasan permasalahan dari penelitian yang akan dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Wilayah studi yang diambil yakni Kota Bandung, terfokus pada ruas jalan arteri primer yang terdapat median dan fasilitas putar balik yaitu Jl. Soekarno-Hatta antara Simpang Gedebage-Simpang Samsat.
2. Untuk menganalisa kinerja ruas yang dipengaruhi fasilitas putar balik pada penelitian ini dipergunakan beberapa indikator yaitu volume, kecepatan kendaraan, kepadatan, panjang antrian dan tundaan. Selain itu penelitian ini mengeliminir beberapa faktor lain yang mempengaruhi kinerja ruas

seperti pedagang kaki lima, perilaku pengguna jalan yang melakukan putar balik, dan geometrik ideal fasilitas putar balik

3. Untuk penataan fasilitas putar balik hanya menentukan titik lokasi putar balik yang ada pada Jl. Soekarno-Hatta antara Simpang Gedebage-Samsat tanpa adanya perencanaan maupun perhitungan mengenai adanya infrastruktur tambahan.