

BAB II

GAMBARAN UMUM

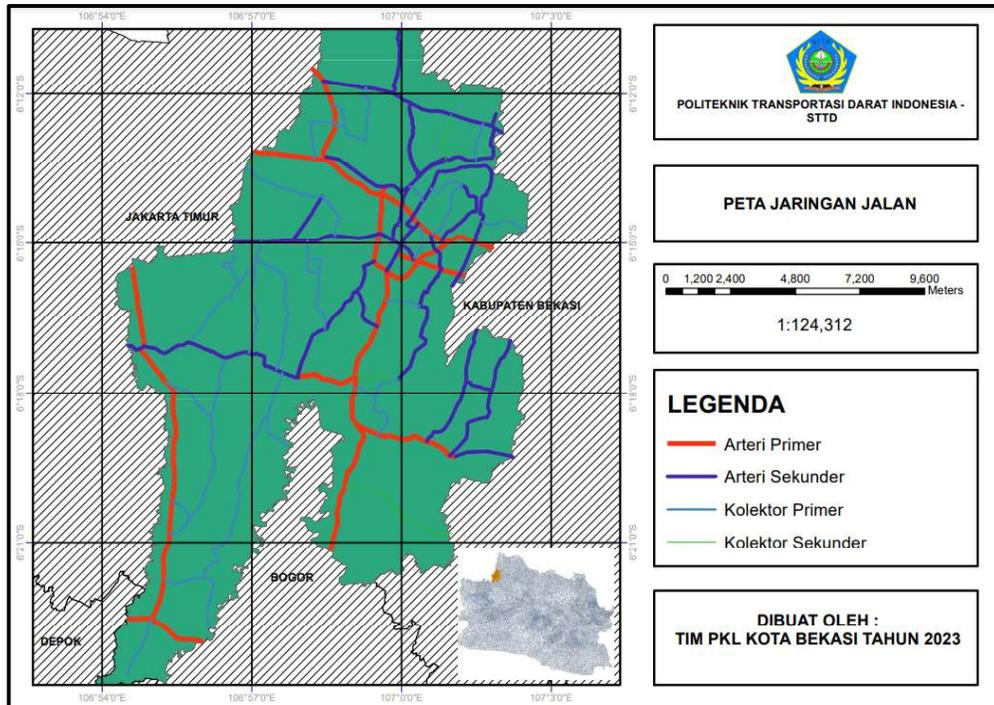
2.1 Kondisi Transportasi

Transportasi memiliki peran yang sangat penting dalam Pembangunan, mendorong dan mendukung perekonomian, serta memiliki dampak signifikan pada kehidupan sehari – hari. Oleh karena itu, diperlukan rekayasa yang dapat mengintegrasikan dan menyelaraskan transportasi dengan kebutuhan dan standar pelayanan yang tertib, aman, nyaman, cepat, teratur, lancar, dan terjangkau secara biaya.

Dilihat dari karakteristiknya, Kota Bekasi mempunyai pola jaringan jalan yang berbentuk grid. Model jaringan jalan grid menunjukkan bentuk jalan pada Kota Bekasi telah direncanakan. Jaringan jalan ini cocok untuk situasi di mana moda perjalanan tersebar luas untuk layanan transportasi yang sama di seluruh wilayah Kota Bekasi. Jaringan jalan menurut kondisi jalan di wilayah studi Kota Bekasi meliputi jalan nasional, jalan provinsi, jalan kota, dan jalan lingkungan. Berdasarkan fungsinya terdiri dari jalan arteri, jalan kolektor, dan jalan lingkungan.

Secara keseluruhan, Kota Bekasi memiliki panjang jalan sebesar 4.573,51 km, di mana Panjang jalan Arteri 189,68 km, jalan Kolektor 221,31 km, dan jalan lingkungan 4162,52 km. Karakteristik jalan di wilayah studi Kota Bekasi didominasi oleh jalan 4/2 D untuk jalan Arteri, 2/2 UD untuk jalan Kolektor dan jalan Lingkungan. Untuk jenis persimpangan di wilayah studi Kota Bekasi terdapat persimpangan bersinyal, persimpangan tidak bersinyal, dan bundaran.

kondisinya tergolong baik. Sistem penerangan umum di jalan arteri juga menunjukkan kualitas yang sangat baik. Namun, pada jalan kolektor dan jalan lingkungan di luar kawasan kota terdapat jalan dengan kondisi penerangan jalan kurang baik, bahkan terdapat jalan yang tidak memiliki penerangan jalan dan marka yang sesuai.



Sumber: PKL Kota Bekasi

Gambar II. 2 Peta Jaringan Jalan Kota Bekasi Menurut Fungsi

Karakteristik volume lalu lintas di Kota Bekasi dapat dilihat dari perbedaan pada waktu *peak*. Pada *peak* pagi hari banyak mengalami fluktuasi akibat adanya perbedaan kebutuhan perjalanan pada pagi hari. Pada umumnya masyarakat Kota Bekasi pergi bekerja dari jam 07.00 – 08.00 pagi. Pada *peak* siang, jumlah pergerakan tidak sebanyak *peak* pagi, pada dasarnya pergerakan Sebagian besar berasal dari dalam wilayah studi Kota Bekasi sendiri, sementara pergerakan di luar wilayah studi Kota Bekasi masih sedikit. Pada saat *peak* sore, perjalanan di dalam wilayah studi Kota Bekasi Sebagian besar meninggalkan CBD dan keluar wilayah studi Kota Bekasi.

Kota Bekasi dilayani dengan angkutan umum baik dalam trayek dan tidak dalam trayek. Untuk angkutan umum dalam trayek yang ada di wilayah studi Kota Bekasi yaitu bus AKAP, AKDP, *Bus Rapid Transit* Transpatriot, dan angkutan lokal perkotaan. Sedangkan untuk angkutan tidak dalam trayek yaitu angkutan pariwisata, angkutan karyawan, angkutan barang, angkutan sampah, angkutan taksi, dan angkutan sewa (ojek).

2.2 Kondisi Wilayah Studi

2.2.1 Kondisi Kawasan Simpang 3 Revo dan Simpang 4 Rawa Panjang

Mal Revo adalah pusat perbelanjaan modern yang terletak di jalan Ahmad Yani, Kelurahan Pekayon Jaya, Kecamatan Bekasi Selatan. Di sebelah Mal Revo sedang dibangun apartemen Pakuwon Residence di mana apartemen ini dapat menyebabkan peningkatan bangkitan yang cukup besar di kawasan ini, sehingga dapat mempengaruhi kinerja lalu lintas diakibatkan banyaknya aktivitas keluar masuk kendaraan. Pada ruas Jl. Ahmad Yani 1 melintasi sungai Bekasi menuju ke arah simpang 4 Rawa Panjang. Pada ruas Jl. Ahmad Yani 1 juga terdapat *fly over* untuk kendaraan yang akan menuju ke arah Jl. Siliwangi 1. Berikut gambar Kawasan Simpang 3 Revo dan Simpang 4 Rawa Panjang berdasarkan letaknya:



Sumber: Google Maps

Gambar II. 3 Wilayah yang di Kaji

2.2.2 Kondisi Wilayah Kajian

Terdapat 6 segmen jalan yang terdampak, yaitu Jl. Ahmad Yani 1, Jl. Ahmad Yani 2, Jl. Raya Pekayon 1, Jl. R.A Kartini 1, Jl. Cut Mutia 1 dan Jl. Siliwangi 1. Sedangkan untuk persimpangan yang terpengaruh adalah Simpang 3 Revo dan Simpang 4 Rawa Panjang.



Sumber: Dokumentasi 2024

Gambar II. 4 Foto Kondisi Simpang 3 Revo



Sumber: Dokumentasi 2024

Gambar II. 5 Foto Kondisi Simpang 4 Rawa Panjang

Berikut data inventarisasi dan *v/c ratio* ruas jalan beserta derajat kejenuhan simpang di Kawasan Simpang 3 Revo dan Simpang 4 Rawa Panjang.

Tabel II. 1 Inventarisasi Ruas Jalan

NO	Nama Jalan	Status Jalan	Fungsi Jalan	Tipe Jalan	Panjang Ruas (m)	Lebar Jalur Efektif (m)
1	Ahmad Yani 1	Nasional	Arteri	4/2 D	515	13
2	Ahmad Yani 2	Nasional	Arteri	4/2 D	533	14
3	Raya Pekayon 1	Kota	Arteri	2/2 UD	415	12
4	R.A Kartini 1	Provinsi	Arteri	2/2 UD	777	8
5	Cut Mutia 1	Nasional	Arteri	4/2 D	950	14
6	Siliwangi 1	Provinsi	Arteri	4/2 D	1063	12

Sumber: PKL Kota Bekasi

Tabel II. 2 V/C Ratio Ruas Jalan

NO	Nama Jalan	V/C Ratio
1	Ahmad Yani 1	0,70
2	Ahmad Yani 2	0,79
3	Raya Pekayon 1	0,80
4	R.A Kartini 1	0,56
5	Cut Mutia 1	0,65
6	Siliwangi 1	0,50

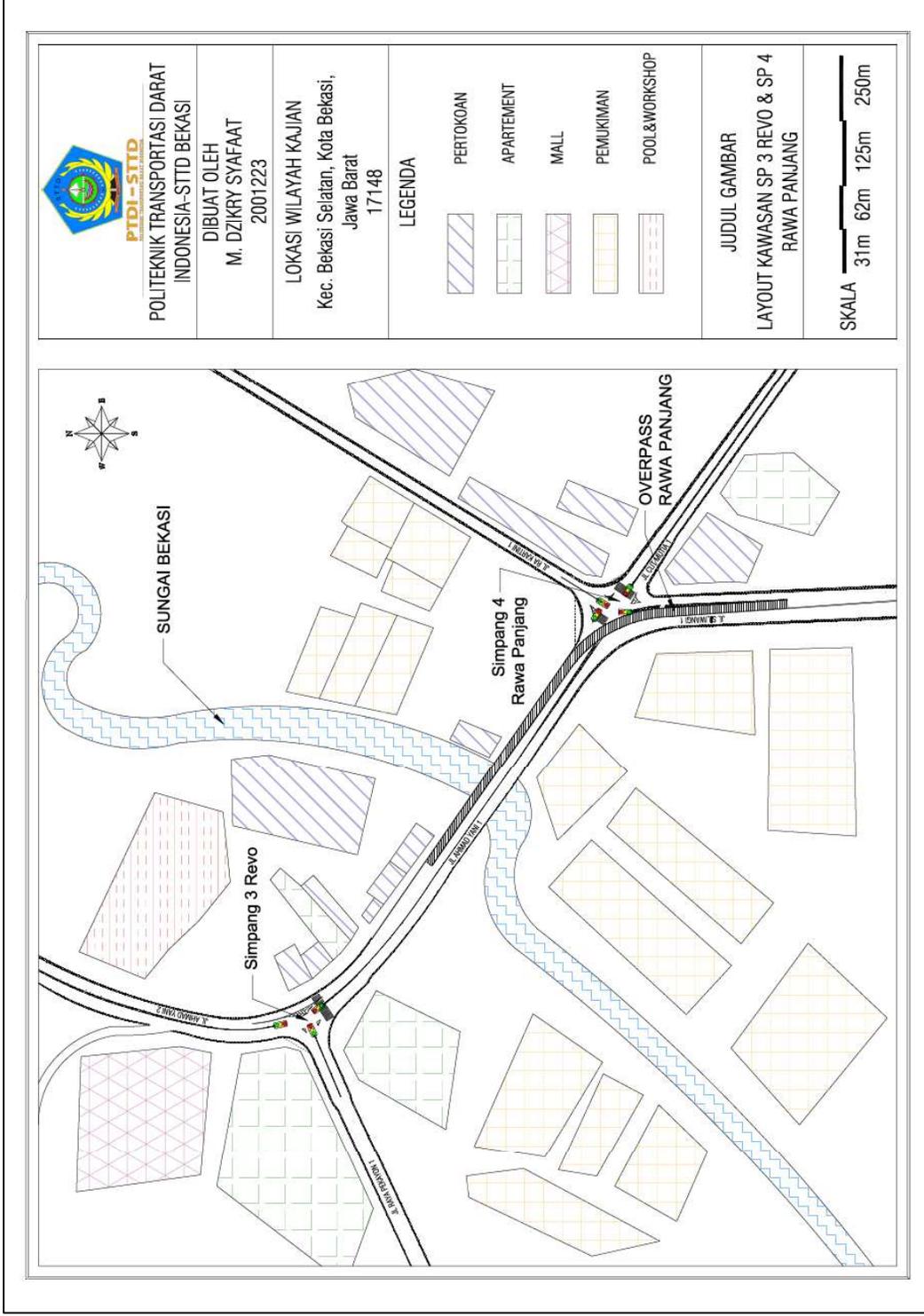
Sumber: PKL Kota Bekasi

Tabel II. 3 Derajat Kejenuhan Simpang

NO	Nama Simpang	Derajat Kejenuhan
1	Simpang 3 Revo	0,71
2	Simpang 4 Rawa Panjang	0,76

Sumber : PKL Kota Bekasi

Ruas jalan yang memiliki *v/c ratio* tertinggi yaitu Jl. Raya Pekayon 1, dan simpang yang memiliki derajat kejenuhan tertinggi yaitu simpang 3 Revo. Berdasarkan tabel di atas disimpulkan bahwa kondisi arus lalu lintas di Kawasan Simpang 3 Revo dan Simpang 4 Rawa Panjang termasuk macet. Sehingga diperlukan upaya yang dapat menurunkan angka *v/c ratio* dan juga derajat kejenuhan supaya kemacetan di Kawasan Simpang 3 Revo dan Simpang 4 Rawa Panjang dapat berkurang.



Gambar II. 6 Peta Layout Kawasan Simbang 3 Revo dan Simbang 4 Rawa Panjang