

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan dan perkembangan suatu wilayah saat ini semakin pesat dan cepat seiring dengan kemajuan teknologi. Hal itu membawa dampak terhadap transportasi juga yang semakin pesat kemajuannya. Pertumbuhan kendaraan roda dua dan roda empat di suatu wilayah membawa dampak besar terhadap kebutuhan pergerakan dan prasaran transportasi. Transportasi jalan dilaksanakan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang cepat, aman, nyaman, efisien dan teratur.

Kabupaten Majalengka sebagai salah satu kabupaten yang ada di Provinsi Jawa Barat yang mana sebagai kabupaten perlintasan antara Kota Bandung dan Kota Cirebon. Kabupaten Majalengka memiliki pola jaringan jalan berbentuk linear atau radial dimana pola berbentuk menyesuaikan dengan topografi daerah kabupaten majalengka yang jaringan jalannya mempunyai aksesibilitas yang cukup tinggi, sehingga alternatif dalam memilih jalan untuk dilalui akan semakin banyak. Sementara itu pola pergerakan penduduk Kabupaten Majalengka terpusat pada Kawasan *Central Business District (CBD)*, sehingga pergerakan di luar CBD kurang merata. Jalan utama yang berada di kawasan CBD yaitu jalan K.H Abdul Halim yang membentang 4,8 KM, sesuai dengan pola pergerakan penduduk di Kabupaten Majalengka yang sudah disebutkan di atas mengakibatkan tingginya kepadatan lalu lintas pada ruas jalan tersebut. Tim PKL Kabupaten Majalengka (2023) dalam Laporan Umum Transportasi darat Kabupaten Majalengka menyatakan bahwa pada ruas jalan K.H Abdul Halim dengan kepadatan mencapai 89,88 smp/jam dan volume kendaraan tertinggi 2222,9 smp/jam. Sebagai jalan utama yang ada pada kawasan CBD Kabupaten Majalengka maka akan mengakibatkan aktivitas penduduk yang berada di dalam kawasan CBD maupun yang menuju kawasan CBD memicu kendaraan semakin pada jalan K.H Abdul Halim yang berada di

kawasan CBD sebagai jalan utama memiliki status jalan Provinsi dan fungsi jalan kolektor. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 34 Tahun 2006, memiliki ketentuan seharusnya memiliki kecepatan rencana paling rendah 40 km/jam dengan lebar jalan paling sedikit 9 meter, mempunyai kapasitas yang lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata, jumlah jalan masuk dibatasi, pengaturan tertentu pada persimpangan sebidang dan memasuki kawasan pengembangan perkotaan tidak boleh terputus. Berdasarkan analisa Tim PKL Kabupaten Majalengka hal ini berbeda dengan kondisi *eksisting* pada jalan K.H Abdul Halim disaat jam sibuk akan bertambah padat maka v/c rasio tertinggi mecapai 0,77 dengan kecepatan 24,73 km/jam. Hal ini terpengaruh oleh tata guna lahan yang ada di kawasan CBD Kabupaten Majalengka yang merupakan pusat perbelanjaan, pertokoan, pusat pemerintahan, pusat Pendidikan, yang mana penduduk yang berhenti melakukan parkir liar yang dapat mengakibatkan ruang lalu lintas disebabkan parkir kendaraan di tepi jalan.

Ruas jalan K.H Abdul Halim memiliki median jalan diikuti dengan tersedianya bukaan median (*U-Turn*) sebagai fasilitas untuk kendaraan berputar balik arah. Fasilitas putar balik yang ada diruas jalan K.H Abdul Halim jumlahnya 17 titik bukaan median yang dapat menyebabkan antrian dan tundaan lalu lintas Ketika suatu kendaraan melakukan putar balik. Waktu tunggu kendaraan di fasilitas putar balik harus lah menunggu kendaraan yang melakukan putar balik, dengan geometri jalan yang tidak memadai yaitu dengan tipe jalan 4/2 T lebar tiap lajur 3 meter dan lebar bahu jalan 0,3 meter mengharuskan kendaraan roda empat melakukan dua kali *manuver* dan hal ini memerlukan waktu tunggu yang cukup lama. Fasilitas putar balik yang berada di jalan K.H Abdul Halim ini mencapai 17 bukaan median ini yang sebagian besar jarak antar bukaan mediannya tidak sampai 300 meter. Sesuai dengan Pedoman Konstruksi dan Bangunan Perencanaan Median Jalan Pd T-17-2004-B, jarak minimal antar bukaan median pada jalan perkotaan, dalam kota, dengan fungsi jalan kolektor yaitu 300 meter.

Fasilitas putar balik di jalan K.H Abdul Halim ini dapat berpotensi konflik antar kendaraan, dengan panjang jalan 4,8 KM dengan jumlah bukaan median sebanyak 17 titik dapat menyebabkan waktu perjalanan rata-rata 20 menit pada saat *on peak*, oleh karena itu perlu dilakukan penelitian untuk mengetahui jarak ideal serta penataan fasilitas putar balik yang ada di ruas jalan tersebut berdasarkan kinerja lalu lintas. Selain berdampak pada kinerja ruas jalan pada saat *on peak* di ruas jalan K.H Abdul Halim pada fasilitas putar balik memiliki jumlah angka kecelakaan lalu lintas sebanyak 3 pada tahun 2022 di titik fasilitas putar balik yang disebabkan kendaraan yang sedang berputar balik, apabila di jam *off peak* kecepatan lalu lintas pada jalan K.H Abdul Halim tergolong cepat mencapai rata rata 60 km/jam sehingga berpotensi terjadinya kecelakaan lalu lintas di titik fasilitas putar balik. Dari permasalahan tersebut maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **"PENATAAN FASILITAS PUTAR BALIK (U-TURN) PADA RUAS JALAN DI KAWASAN CBD KABUPATEN MAJALENGKA"**.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, permasalahan yang ditemukan di Kabupaten Majalengka terkait pengaruh fasilitas putar balik pada jalan K.H Abdul Halim adalah sebagai berikut:

1. Rendahnya kinerja lalu lintas yang pada ruas jalan K.H Abdul Halim yang ditandai dengan VC Ratio tertinggi sebesar 0,77, dengan volume kendaraan tertinggi 2222,9 smp/jam, kepadatan mencapai smp/km, kecepatan rata-rata mencapai 24,73 km/jam dan dapat menyebabkan waktu perjalanan rata rata 20 menit;
2. Jumlah fasilitas putar balik pada ruas jalan K.H Abdul Halim di Kabupaten Majalengka yang mencapai 17 bukaan median pada jalan sepanjang 4,8 KM, sehingga menyebabkan Sebagian besar jarak antar fasilitas putar balik tidak ideal berdasarkan pedoman konstruksi dan bangunan perencanaan median jalan;

3. Geometri jalan yang tidak memadai yang dapat menyebabkan terhambatnya kendaraan roda empat dalam melakukan gerakan putar balik, kendaraan roda empat harus melakukan dua kali *manuver* agar dapat melakukan putar balik. Hal ini menyebabkan terjadinya antrian dan tundaan yang cukup lama pada dua arah pada saat *on peak* di jalan K.H Abdul Halim;
4. Pada titik fasilitas putar balik di jalan K.H Abdul Halim Kabupaten Majalengka memiliki jumlah kecelakaan 1 tahun terakhir pada tahun 2022 yaitu sebanyak 3 kecelakaan dengan korban luka berat sebanyak 2 orang dan luka ringan 1 orang.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian permasalahan yang ada, maka rumusan masalah utamanya sebagai berikut:

1. Bagaimana kinerja ruas jalan K.H Abdul Halim saat ini yang di pengaruhi fasilitas putar balik?;
2. Bagaimana cara penataan jarak antar fasilitas putar balik yang dapat mempengaruhi kinerja ruas jalan?;
3. Bagaimana cara mengatasi antrian dan tundaan yang terlalu lama di titik fasilitas putar balik yang di pengaruhi geometri jalan yang kurang memadai?;
4. Bagaimana cara peningkatan keselamatan di ruas jalan K.H Abdul Halim pada fasilitas putar balik yang mengharuskan kendaraan roda empat melakukan *manuver* sebanyak dua kali dapat berpotensi terhadap keselamatan dalam berkendara?;
5. Bagaimana kondisi lalu lintas sebelum dan setelah diterapkannya Penataan fasilitas putar balik?.

1.4 Maksud dan Tujuan

Maksud dari penelitian ini untuk mengetahui bagaimana penataan jarak fasilitas putar balik dengan melakukan identifikasi permasalahan yang timbul terhadap tingkat pelayanan lalu lintas, kemudian menganalisis

dengan cara perbandingan kinerja dari beberapa desain rencana yang dibangun.

Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Evaluasi kinerja lalu lintas pada ruas jalan K.H Abdul Halim yang dipengaruhi oleh adanya fasilitas putar balik;
2. Penataan jarak antar fasilitas putar balik yang tidak sesuai dengan standar yang telah ditentukan, kemudian menganalisa bukaan median yang harus dibuka dan ditutup;
3. Penentuan desain fasilitas putar balik dalam upaya peningkatan kinerja ruas jalan.
4. Memberikan rekomendasi penanganan pada ruas jalan untuk mengatasi permasalahan kecelakaan lalu lintas dan juga guna meningkatkan keselamatan lalu lintas pada titik fasilitas putar balik;
5. Perbandingan kinerja jaringan lalu lintas sebelum dan sesudah penataan fasilitas putar balik pada ruas jalan K.H Abdul Halim.

1.5 Ruang lingkup

1. Wilayah studi yang diambil yakni Kabupaten Majalengka, terfokus pada kawasan CBD kabupaten Majalengka yaitu pada jalan K.H Abdul Halim;
2. Untuk menganalisa kinerja ruas dan potensi kecelakaan lalu lintas yang dipengaruhi fasilitas putar balik pada penelitian ini dipergunakan beberapa indikator yaitu volume lalu lintas, kecepatan kendaraan, kepadatan, antrian, tundaan dan peningkatan keselamatan. Selain itu juga faktor lain yaitu perilaku pengguna jalan yang melakukan putar balik, geometrik fasilitas putar balik, dan hambatan samping;
3. Dalam penataan fasilitas putar balik menentukan titik lokasi putar balik yang ada pada jaringan jalan di kawasan CBD Kabupaten Majalengka.