

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang Masalah**

Terjadinya pergerakan lalu lintas yang diawali adanya tata guna lahan di perkotaan, seperti perumahan, perdagangan dan jasa, fasilitas sosial, dan lain-lain. Secara fisik, terdapat hubungan antara tata guna lahan yang satu dengan yang lain. Masyarakat akan menggunakan pergerakan tata guna lahan yang satu ke tata guna lahan lainnya untuk memenuhi kebutuhan hidup setiap harinya. Setiap tata guna lahan / kegiatan akan membangkitkan pergerakan dan menarik pergerakan yang berbeda - beda tergantung pada jenis tata guna lahannya. Makin tinggi penggunaan lahan tersebut makin tinggi juga pergerakan yang dihasilkan (Tamin,2003)

Kota Banjarmasin adalah kota terbesar di Provinsi Kalimantan Selatan. Kota Banjarmasin memiliki luas wilayah 4.361 km dan untuk kepadatan penduduk saat ini mencapai 1.668.79 penduduk/ km<sup>2</sup>. Dengan potensi yang cukup besar baik dibidang pariwisata maupun industri terhadap berbagai peluang bisnis dan investasi. Dengan demikian aktifitas tersebut akan mengakibatkan terbentuknya pusat - pusat kegiatan / tata guna lahan seperti pemukiman, sekolah, pasar, Rumah Makan, Hotel, dan pertokoan yang dapat menyebabkan pergerakan begitu besar yang mengakibatkan adanya pergerakan baru (bangkitan dan tarikan) akan memengaruhi kinerja jalan. Apabila pergerakan tersebut tidak dapat diakomodasi dengan baik oleh infrastruktur yang tersedia akan menimbulkan suatu kendala untuk transportasi seperti kemacetan dan tundaan lalu lintas. Pesatnya perkembangan atau pertumbuhan kota dapat mengakibatkan munculnya berbagai kegiatan yang beraneka ragam apabila tak terkendali, dapat berdampak gangguan lalu lintas (Miro,2003).

Ruas Jalan A. yani Km. 12,5 Banjarmasin merupakan tipe jalan enam lajur dua jalur dengan pembagi. (6/2 T) Sepanjang kedua ruas jalan tersebut tidak memiliki simpang empat. Sehingga, untuk mengakomodir pergerakan lalu lintas, ruas jalan A. Yani Km. 12,5 Banjarmasin memiliki titik bukaan median.

Oleh adanya pengaruh aktivitas pengunjung pertokoan, hotel dan universitas semakin memperparah kondisi jalan terutama pada waktu berangkat kerja di pagi hari, istirahat makan siang, dan pada saat jam pulang kerja di sore hari. Yang menyebabkan terjadi antrian Panjang kendaraan dan menurunkan tingkat pelayanan jalan.

Beberapa penyebab kemacetan yang terjadi disepanjang jalan adalah aktifitas warga yang sangat tinggi dan juga karena bersinggungan langsung dengan universitas, pertokoan dan perhotelan.

Berdasarkan latar belakang diatas perlu adanya perhitungan Derajat Kejenuhan sebagai bagian dari Kinerja Lalu lintas. Maka hal ini dituangkan pada tugas akhir dengan judul “EVALUASI KINERJA JALAN PADA RUAS JALAN A. YANI KM 12,5 BANJARMASIN” untuk mendapatkan alternatif berdasarkan kinerja ruas jalan yang ada.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan, maka yang menjadi pokok permasalahan adalah :

1. Bagaimana kinerja lalu lintas jalan di ruas Jalan A.Yani km.12.5 Banjarmasin saat ini ?

## **1.3. Batasan masalah**

Pembatasan masalah dilakukan untuk membatasi ruang lingkup pembahasan agar penelitian

Lebih mengarah dan menitik beratkan suatu pembahasan dengan batasan yang telah ditentukan.

Batasan-Batasan dalam pembahasan masalah sebagai berikut :

1. penelitian tersebut membahas tentang perhitungan Derajat Kejenuhan (DS) disekitar ruas jalan. A. Yani Km.12.5 Banjarmasin yang mana merupakan bagian dari kinerja Lalu Lintas.
2. Pengambilan data dengan melakukan pengamatan secara manual.
3. pengambilan data selama 3 hari saja untuk menentukan Volume terbesar.

## **1.4. Tujuan Penelitian**

Untuk mengetahui Derajat Kejenuhan di Ruas jalan A. Yani Km.12,5 Banjarmasin sebagai bagian dari Kinerja jalan lalu lintas.

### **1.5. Manfaat Penelitian**

Bagi instansi terkait dapat menambah ragam perspektif sebagai pertimbangan dalam menetapkan kebijakan transportasi khususnya dalam hal pengelolaan lalu lintas. Mengetahui tingkat pelayanan jalan kepada masyarakat sebagai pengguna jalan dengan memberikan petunjuk yang jelas dalam mengarahkan arus lalu lintas.

### **1.6 Sistematika Penulisan**

Laporan Tugas akhir ini terdiri dari 5 Bab dengan sistematika pada penulisan laporan metodologi penelitian yaitu :

#### **BAB I PENDAHULUAN**

membahas identifikasi masalah, latar belakang, perumusan masalah tujuan penelitian, dan sistematika penelitian.

#### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini menguraikan berbagai bhasan studi, sebagai dasar pembuatan dan mengkaji Permasalahan serta menyikapi landasan teori yang baik sebagai bahan pembahasan.

#### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Bab ini menguraikan tahapan penelitian, teknik pengumpulan data yang diperlukan Dalam pengambilan data, dan analisis data.

#### **BAB IV EVALUASI KINERJA JALAN PADA RUAS JALAN A. YANI KM. 12,5**

Bab ini menganalisis kinerja jalan ruas Ayani Km.12,5 Kota Banjarmasin berdasarkan kondisi dan kinerja jalan, seperti analisis kecepatan kendaraan dan analisis kapasitas jalan.

#### **BAB V PENUTUP**

Bab ini menguraikan kesimpulan yang berisikan rangkuman dari hasil penelitian pada kinerja ruas jalan A. yani Km.12,5 selain kesimpulan bab ini juga berisikan saran yang ditunjukkan kepada pihak-pihak yang mengacu pada hasil penelitian agar kinerja jalan tersebut baik dan Efisien.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan dari data hasil Survey, Analisis, dan Perhitungan dapat diambil beberapa kesimpulan mengenai kinerja ruas jalan di sekitar Jalan A. Yani Km.

12,5 Banjarmasin :

1. pada lokasi pertama pengamatan di ruas Jalan A. Yani Km. 12,5 Banjarmasin dari jalan: A. Yani (Arah Banjarmasin), ke jalan : A. Yani (Arah Banjarbaru) kedua pengamatan ini memiliki Volume 4572,15 smp/jam dan memiliki kapasitas 7362, 9072 smp/jam. Maka didapat Derajat kejenuhan pada lokasi kedua sebesar 0,62 smp/jam yang artinya masih memenuhi persyaratan berdasarkan pedoman Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia 2014.
2. Berdasarkan hasil survey lapangan, lokasi kedua titik survey dari jalan : A. Yani (Arah Banjarbaru), ke jalan : A. Yani (Arah Banjarmasin) pengamatan memiliki volume 1807,15 smp/jam dan merupakan yang terpadat. Kapasitas pada lokasi kedua pengamatan yaitu 7362,9072 smp/jam maka didapatkan derajat kejenuhan sebesar 0,25 smp/jam. Derajat kejenuhan pada lokasi kedua masih memenuhi syarat pedoman kapasitas jalan Indonesia.
3. Volume kendaraan yang tercatat untuk lokasi pertama adalah lokasi yang terpadat
4. Dari segi tingkat pelayanan, lokasi pertama dan kedua pengamatan tergolong dalam kategori A Yang artinya kondisi arus lalu lintas bebas antara satukendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang ditentukan.

## **5.2 Saran**

Berdasarkan dari data hasil Survey, Analisis, dan Perhitungan mengenai kinerja ruas jalan di sekitar Jalan A. Yani Km. 12,5 Banjarmasin masih memenuhi Syarat Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia 2014.

## DAFTAR PUSTAKA

- Koloway, Barry Setyanto, (2009), *Kinerja jalan Perkotaan Jalan Prof. Dr. Satrio*, Jakarta, Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota.
- Wibowo. Sony. Sulaksono. Dkk, (2001), *Pengantar Rekayasa Jalan* Institut Teknologi Bandung.
- PKJI, Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (*PKJI*), Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta, 2014.
- Bina Marga, Geometri Jalan Perkotaan, Badan Standardisasi Nasional, Jakarta, 2004.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, (2004). *Pedoman Pencacahan Lalu Lintas dengan Cara Manual*. Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta.
- Direktorat Jendral Bina Marga, (1990). *Panduan Survei dan Perhitungan Waktu Perjalanan Lalu Lintas*. Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta.