

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

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

Pertumbuhan jumlah kendaraan roda 2 (R2) dan kendaraan roda 4 (R4) di Kota Palembang terus menerus mengalami peningkatan setiap tahunnya. Akan tetapi, hal tersebut tidak diiringi dengan penambahan ruas jalan atau kapasitas jalan yang cukup berarti. Akibatnya, seringkali terjadi kemacetan pada jalan-jalan protokol (arteri) terutama pada saat jam-jam sibuk (*peak hour*). Hal ini dikarenakan kebutuhan akan pergerakan lalu lintas lebih besar dari pada tingkat pelayanan dari prasarana jalan yang ada. Salah satu kemacetan yang sangat dirasakan oleh masyarakat Kota Palembang adalah yang terjadi pada Ruas Jalan Kolenel H.Burlian. Jalan Kolenel H.Burlian sebagai Jalan Arteri Kota Palembang melayani pergerakan lalu lintas dari pusat Kota ke wilayah bagian Ilir Kota Palembang.

Ruas Jalan Kolenel.H.Burlian Kota Palembang merupakan tipe jalan 2 (dua) jalur (6) enam lajur dan terbagi (menggunakan median). Sepanjang kedua ruas jalan tersebut tidak memiliki simpang empat. Sehingga, untuk mengakomodir pergerakan lalu lintas dari wilayah Kota Palembang. Ruas Jalan Kolenel H.Burlian Kota Palembang memiliki beberapa titik bukaan median yang memungkinkan kendaraan merubah arah perjalanan berupa gerakan putar balik arah atau diistilahkan sebagai gerakan putar balik arah atau diistilahkan sebagai gerakan *u-turn*. Dengan adanya gerakan *u-turn* tersebut maka kemacetan yang terjadi semakin bertambah parah dan potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas akan semakin besar, terutama dititik-titik konflik yang memiliki fasilitas bukaan median.

Mengingat penyediaan fasilitas di Ruas Jalan Kolenel H.Burlian Kota Palembang untuk melakukan gerakan *u-turn* yang tidak menimbulkan konflik belum bisa terpenuhi, karena akan membutuhkan biaya yang sangat besar. Untuk

memenuhi kebutuhan akan gerakan *u-turn* maka putaran balik arah (*u-turn*) merupakan jawaban yang masih mungkin untuk saat ini.

Dengan persoalan tersebut di atas, maka perlu dicari pemecahannya agar keberadaan fasilitas *u-turn* pada ruas Jalan Kolenel H.Burlian Kota Palembang masih memungkinkan, tetapi tetap memenuhi aspek keamanan, kelancaran serta kinerja jalan masih sesuai dengan ciri-ciri fungsi jalannya. Sebagai langkah awal dalam memberikan masukan kepada pihak terkait terhadap persoalan fasilitas *u-turn* di jalan arteri perkotaan, maka perlu dilakukan kajian yang di dekati dari aspek teknis maupun karakteristik lalu lintas.

### **1.2.Rumusan Masalah**

Dengan tentang latar belakang diatas, maka rumusan masalah yang tepat dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Berapa besar volume lalu lintas dan kapasitas yang akan terjadi pada ruas jalan tersebut sebelum dan pada saat pandemi covid 19 ?
2. Bagaimana tingkat pelayanan jalan (*Level Of Service*) yang di lengkapi dengan fasilitas *u-turn* sebelum dan pada saat pandemi covid 19 ?
3. Berapa besar analisa waktu tempuh dan waktu tundaan aktifitas *u-turn*?

### **1.3. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan uraian di atas, rumusan masalah sekaligus menjadi tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Menganalisis Tingkat Pelayanan Jalan (*Level Of Service*) suatu ruas jalan yang dilengkapi dengan fasilitas putar balik arah (*u-turn*).
2. Menganalisis dampak lalu lintas di ruas jalan Arteri Perkotaan dengan adanya fasilitas putar balik arah (*u-turn*).

### **1.4.Batasan Masalah**

Agar dalam menganalisis proses pemecahan masalah tersebut sesuai dengan apa yang diharapkan, maka ruang lingkup dan batasan dari penelitian in adalah sebagai berikut :

1. Analisis dan perhitungan menggunakan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) 2014.
2. Wilayah studi hanya di Ruas Jalan Kolenel.H.Burlian Kota Palembang Km 5 sampai dengan Km 7.
3. Survey dilakukan di 3 titik fasilitas bukaan median sepanjang Jalan Kolenel.H.Burlian Kota Palembang Km 5 sampai dengan Km 7 pada saat jam sibuk (*peak hour*) pagi (07.00-08.00), siang (11.00-12.00) dan sore (17.00-18.00) selama 7 hari.
4. Metode pelaksanaan yang digunakan berpedoman pada MKJI,1997 dan PKJI, 2014

### **1.5.Sistematika Penulisan**

Skripsi ini berjudul “Analisis pengaruh *u-turn* Terhadap Kinerja Ruas Jalan Kolenel.H.Burlian Kota Palembang Km 5 sampai dengan Km 7” dengan sistematika penulisan tugas akhir ini meliputi :

#### **BAB 1 PENDAHULUAN**

Pendahuluan meliputi latar belakang, maksud dan tujuan, batasan masalah, metode penelitian, dan sistematika penulisan. Pada bab pendahuluan ini berisi tentang latar belakang dilakukan penelitian tentang pengaruh fasilitas *u-turn* terhadap kinerja ruas jalan dan juga permasalahan yang akan menjadi dasar dalam penelitian ini.

#### **BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA**

Tinjauan pustaka berisi definisi-definisi tentang lalu lintas, serta rumus-rumus dasar yang digunakan untuk menghitung lalu lintas harian rata-rata. Pada tinjauan pustaka ini berisi tentang teori-teori yang dapat dijadikan pedoman dalam penelitian pengaruh fasilitas *u-turn* terhadap kinerja ruas jalan. Teorinya meliputi tinjauan umum fasilitas *u-turn*, pengaruh fasilitas *u-turn* pada arus lalu lintas, tipe oprasional *u-turn*, Karakteristik jalan, kendaraan dan pengguna jalan serta klasifikasi Jalan.

### BAB 3 METODELOGI PENELITIAN

Metodeologi penelitian ini berisi tentang cara-cara pengambilan data/survey. Pada bab ini berisikan tentang bagian alir, uraian data dan metode yang digunakan terhadap data yang diperoleh serta batasan-batasan dan asumsi yang digunakan.

### BAB 4 ANALISA DAN PEMBAHASAN

Bab ini akan dijelaskan mengenai analisa dan pembahasan data-data hasil penelitian yang dilakukan dilapangan. Dalam bab analisa data dan pembahasan ini berisi hasil analisis dan perhitungan- dari data-data yang telah didapat selama survei di lapangan. Analisa dan perhitungan-perhitungan tersebut untuk mengetahui pengaruh fasilitas *u-turn* terhadap kinerja ruas jalan.

### BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN

Berisikan kesimpulan dan hasil penelitian dan saran terhadap hasil penelitian, yang nantinya akan dijadikan rangkuman dari seluruh isi laporan yang dibuat penulis. Pada bab ini akan ditarik beberapa kesimpulan dari hasil analisa dan perhitungan dari pengaruh fasilitas *u-turn* terhadap kinerja ruas jalan yang telah dilakukan pada bab sebelumnya. Maka akan disampaikan saran-saran yang dapat dijadikan solusi.