

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Bandung merupakan salah satu kota besar di Provinsi Jawa Barat. Kota Bandung memiliki pusat-pusat kegiatan baik itu pemerintahan, pemukiman maupun perdagangan dan jasa. Wilayah perkotaan yang berkembang pesat seiring dengan berkembangnya kondisi masyarakat dan lingkungan di kawasan perkotaan, dapat menimbulkan kemacetan yang terjadi terus menerus. Salah satu jalan di Kota Bandung yang memiliki perkembangan guna lahan yang pesat adalah Jalan KH. Wahid Hasyim atau yang biasa dikenal Jalan Kopo. Kegiatan yang mendominasi di Jalan Kopo adalah perdagangan dan jasa, perindustrian dan permukiman.

Perkembangan guna lahan di suatu wilayah berdampak pada peningkatan aktivitas lalu lintas di sekitar wilayah tersebut. Jalan Kopo memiliki perkembangan aktivitas guna lahan yang cukup pesat sehingga menyebabkan pergerakan yang terjadi tinggi, baik pergerakan manusia maupun kendaraan. Perkembangan guna lahan yang pesat mempengaruhi aktivitas di samping jalan dan jalan-jalan penghubung Jalan Kopo. Berdasarkan data Dinas Perhubungan Jawa Barat faktor penyebab kemacetan adalah masuk anak sekolah dan para pekerja dari pukul 6.30-8.30 pagi hari dan pada pukul 15.00-20.30 adalah waktu pulang sekolah dan kerja (Setiawan, 2013).

Berdasarkan hasil Survei Primer Bandung Road Safety Annual Report 2017, hasil kerja Pemerintah Kota Bandung dan Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety (BIGRS), kecepatan rata-rata lalu lintas Jalan Kopo memiliki kecepatan rata-rata 14,7 kilometer per jam. Nilai *volume to capacity* ratio Jalan Kopo pada jam padat lalu lintas telah menyentuh 0,93, nyaris memenuhi total kapasitas jalan yang tersedia. (Mauludi, 2019)

Jalan Kopo pada penelitian ini dilakukan di dua segmen Jalan Kopo yaitu Jalan Kopo-Soreang dan Jalan Kopo-Peta. Kedua segmen jalan itu memiliki perbedaan lintas harian rata-rata yang signifikan dilihat pada waktu padat sehari-hari. Jalan

Kopo-Peta cenderung sepi atau jarang terjadinya kemacetan sedangkan Jalan Kopo-Soreang selalu mengalami kemacetan baik itu pagi, siang maupun sore. Salah satu faktor yang menyebabkan kemacetan di Jalan Kopo menuju Soreang adalah banyaknya pusat kegiatan seperti perdagangan dan jasa, serta merupakan jalan penghubung utama non tol dari Kota Bandung ke Kabupaten Bandung maupun sebaliknya. Dilihat dari penyebab kemacetan ini apakah pengaruh tersebut sangat signifikan terhadap kinerja ruas Jalan Kopo.

Selain itu ada faktor lain yaitu banyaknya akses yang terdapat pada jalan Kopo-Soreang yang mengakibatkan banyak kendaraan yang melintasi Jalan Kopo untuk menuju jalan lainnya atau bisa disebut sebagai jalan penghubung. Menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI, 1997) jalan penghubung adalah jalan untuk keperluan aktifitas daerah yang sempit juga dipakai sebagai jalan penghubung antara jalan-jalan golongan yang sama atau berlainan. Fungsi jalan penghubung adalah untuk melayani lalu lintas yaitu memenuhi kebutuhan aktifitas masyarakat setempat biasanya jalan perkotaan.

1.2 Rumusan Masalah

Permasalahan kemacetan lalu lintas di Jalan Kopo-Soreang ditimbulkan oleh faktor sarana dan prasarana jalan, penataan kota, pengaturan jalan, moda transportasi yang ada, perilaku pengguna jalan, maupun aktifitas-aktivitas masyarakat. Diantara beberapa permasalahan kemacetan yang menjadi sumber utama terjadinya kemacetan adalah faktor sarana dan prasarana di Jalan Kopo, dimana kendaraan yang lewat melebihi kapasitas jalan yang ada.

Upaya pemerintah guna mengurangi kemacetan di Jalan Kopo-Soreang salah satunya adalah pembangunan Jalan Tol Soroja, tetapi dengan adanya Tol Soroja belum juga berdampak pada kemacetan Jalan Kopo. Selain itu upaya lainnya adalah melakukan perbaikan di jalan-jalan alternatif, namun upaya tersebut belum berhasil dan tetap terjadi kemacetan pada jam-jam sibuk. Sebaliknya untuk kondisi lalu lintas di Jalan Kopo-Peta jarang terjadi kemacetan.

Pada aspek guna lahan, yang mendominasi di Jalan Kopo-Soreang adalah perindustrian dan perdagangan dan jasa. Sedangkan Jalan Kopo-Peta di dominasi

oleh pemukiman, dimana perbedaan ini memperlihatkan pengaruh yang ditimbulkan oleh guna lahan terhadap kinerja ruas jalan. Melihat perbedaan diatas maka pertanyaan penelitian yang dapat dirumuskan yaitu, "*Bagaimana kinerja ruas jalan di Jalan Kopo-Soreang dan Jalan Kopo-Peta*"

1.3 Tujuan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah dijelaskan, maka tujuan dari penelitian ini yaitu mengidentifikasi kinerja ruas Jalan Kopo-Soreang (Segmen 1) dengan Jalan Kopo-Peta (Segmen 2).

1.3.2 Sasaran

Sasaran dari penelitian ini yaitu:

1. Teridentifikasinya volume kendaraan di Jalan Kopo Segmen 1 dan Segmen 2
2. Teridentifikasinya kapasitas Jalan Kopo Segmen 1 dan Segmen 2
3. Teridentifikasinya kecepatan kendaraan di Jalan Kopo Segmen 1 dan Segmen 2
4. Teridentifikasinya kinerja ruas Jalan Kopo segmen 1 dan segmen 2
5. Teridentifikasinya guna lahan dan jalan penghubung di Jalan Kopo segmen 1 dan Segmen 2
6. Teridentifikasinya perbandingan kinerja jalan di Jalan Kopo Segmen 1 dan Segmen 2

1.4 Ruang Lingkup

Ruang Lingkup dibagi menjadi dua, yaitu ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup substansi. Perumusan ruang lingkup ini berguna untuk membatasi pembahasan yang akan dilakukan dalam studi ini.

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah pada penelitian ini berada di Jalan Kopo yang memiliki panjang 3 km yang terbagi menjadi dua segmen jalan yaitu Jalan Kopo-Soreang sebagai segmen 1 dengan panjang 2 km, memiliki 2 jalur dimana masing-masing memiliki 2 lajur.

Sedangkan untuk Jalan Kopo-Peta sebagai segmen 2 dengan panjang 1 km, memiliki 2 jalur dengan 3 lajur arah Kota Bandung dan 1 lajur arah Kabupaten Bandung Dengan batasan-batasan wilayah administratif sebagai berikut:

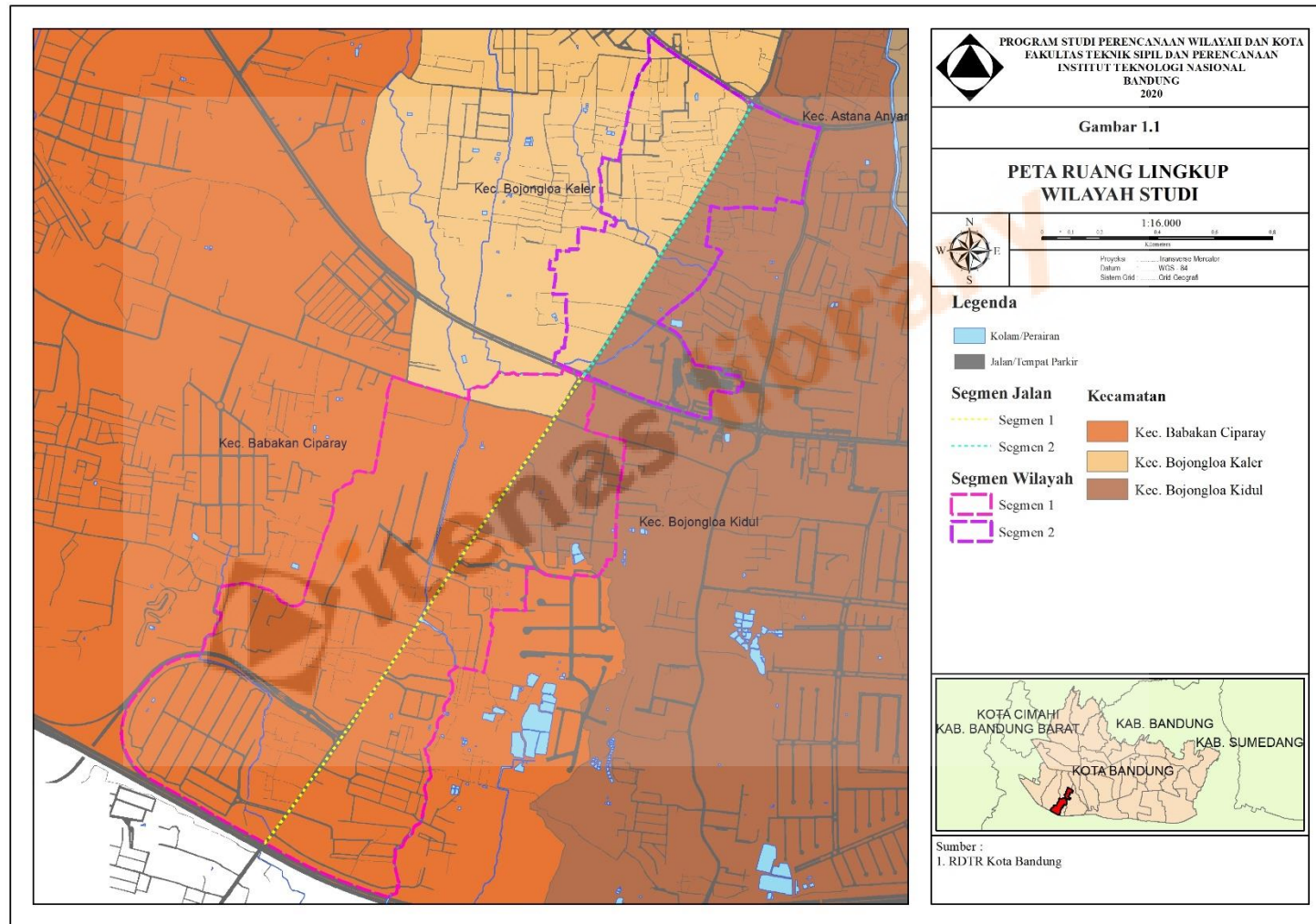
- Sebelah Utara : Jalan Peta
- Sebelah Selatan : Jalan Kopo Bihbul
- Sebelah Barat : Jalan Soekarno-Hatta
- Sebelah Timur : Jalan Soekarno-Hatta

Jalan Kopo memiliki tipe jalan 4/2 UD (4 lajur, 2 Jalur tak terbagi) dengan lebar 13 meter, lebar per lajur sebesar 3,25 meter, bahu jalan <0,5 m dan jalur pedestrian 2 m. Guna lahan di Jalan Kopo terdiri atas permukiman, perindustrian, perdagangan dan jasa serta lainnya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 1.1.

1.4.2 Ruang Lingkup Substansi

Agar hasil dari penelitian ini tidak bergeser dari tujuan dan sasaran yang telah ditentukan maka substansi yang akan dikaji difokuskan pada identifikasi berikut:

1. Kinerja ruas jalan di Jalan Kopo Segmen 1 dan Segmen 2, berdasarkan *level of service* (MKJI,1997) yang terdiri dari :
 - a) Volume Kendaraan : MC (Motorcycle = 0,4 smp/jam)
 - b) Hambatan sampling : PED (Pejalan Kaki = 0,5)
 SMV (Kendaraan Lambat = 0,4)
 EEV (Kendaraan Keluar Masuk = 0,7)
 PSV (kendaraan Parkir/berhenti = 1,0)
 - c) Kapasitas Jalan : Tipe jalan, lebar Jalan, pembagian Arus Ukuran Kota
 - d) Kecepatan Kendaraan : Jarak Tempuh
 Waktu Tempuh
2. Guna lahan di Jalan Kopo segmen 1 dan segmen 2 dibatasi berdasarkan jalan dan sungai sekitar Jalan Kopo.
3. Akses jalan penghubung yang berada di Jalan Kopo menggunakan jalan yang bisa dilewati oleh mobil sehingga jalan gang tidak digunakan.



Gambar 1.1 Peta Ruang Lingkup Wilayah Studi

Tabel 1.1
Tabel Variabel dan Indikator Penelitian

Variabel	Indikator	Data yang Dibutuhkan	Sumber Data	Teknik Pengumpulan Data
Kemacetan	1 Lalu lintas Jalan Kopo 2 Penggunaan lahan di sekitar Jalan Kopo 3 Jalan penghubung Jalan Kopo	Lalu lintas, penggunaan lahan dan jalan penghubung di Jalan	Survei sekunder	Studi literatur
Volume kendaraan	1 Motorcycle (MC) 2 Low Vehicle (LV) 3 High Vehicle (HV)	Jumlah kendaraan yang melintas di Jalan Kopo Segmen 1 dan Segmen 2	Survei Primer	<i>Traffic Counting</i>
Hambatan Samping	1. Pejalan kaki (PED) 2. Kendaraan parkir (PSV) 3. Kendaraan lambat (SMV) 4. Kendaraan keluar masuk (EEV)	Jumlah hambatan samping yang berada di Jalan Kopo Segmen 1 dan Segmen 2	Survei Primer	<i>Observasi</i>
Kapasitas jalan	1. Kapasitas dasar jalan 2. Faktor lebar jalan 3. Faktor pembagian arus lalu lintas 4. Faktor hambatan samping 5. Faktor penyesuaian ukuran kota	1. Tipe jalan 2. Lebar jalan 3. Lebar bahu jalan 4. Hambatan samping 5. Ukuran kota	Survei primer dan sekunder	Studi literatur

Variabel	Indikator	Data yang Dibutuhkan	Sumber Data	Teknik Pengumpulan Data
Kecepatan kendaraan	Panjang jalan Kopo dan kecepatan laju kendaraan	Panjang jalan dan kecepatan laju kendaraan	Survei primer	Observasi
Tingkat Pelayanan Jalan (<i>Level of service</i>)	Volume, Hambatan sampling, Kapasitas dan kecepatan kendaraan di Jalan Kopo	Volume Kendaraan, Hambatan sampling, Kapasitas jalan dan kecepatan kendaraan di segmen 1 dan segmen 2	Survei primer dan sekunder	<i>Traffic counting</i> , observasi dan studi literatur
Guna lahan	Guna lahan yang dibatasi oleh jalan dan sungai sekitar Jalan Kopo	Guna lahan sekitar segmen 1 dan segmen 2	Survei Sekunder	Studi literatur
Jalan Penghubung	Jalan penghubung di Jalan segmen 1 dan segmen 2 dilihat dari jalan yang bisa dilewati oleh mobil	Jalan penghubung Jalan Kopo	Survei sekunder	Studi literatur

Sumber: Analisis 2019

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan pada penelitian ini terdiri dari 6 (enam) bab, berikut adalah sistematika penulisan pada penelitian ini.

BAB 1 PENDAHULUAN

Bab ini berisi uraian latar belakang dari penelitian ini, perumusan masalah yang berkaitan dengan tema yang sedang dikerjakan, tujuan yang akan dicapai, sasaran yang akan menjawab tujuan, ruang lingkup wilayah penelitian, ruang lingkup substansi yang akan dibahas dan sistematika penulisan.

BAB 2 KINERJA RUAS JALAN DAN GUNA LAHAN

Bab ini berisi uraian mengenai literatur-literatur terkait jurnal, buku, serta penelitian ataupun publikasi lainnya yang terkait dengan substansi penelitian terutama yang berkaitan dengan dasar penentuan variabel dan indikator.

BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini berisi mengenai metode yang digunakan untuk analisis dalam penelitian perbandingan kinerja Jalan Kopo antara segmen 1 dan 2 dan perbedaan guna lahan sekitar Jalan Kopo.

BAB 4 GAMBARAN UMUM KOTA BANDUNG DAN JALAN KOPO

Bab ini berisi uraian penjelasan mengenai gambaran umum kawasan Kota Bandung dan kondisi Jalan Kopo

BAB 5 PERBANDINGAN LALU LINTAS DI JALAN KOPO DAN GUNA LAHAN SEKITAR

Bab ini berisi uraian penjelasan mengenai identifikasi hasil penemuan atau hasil observasi yang telah dilakukan yang kemudian akan dianalisis dengan alat analisis yang telah dipilih.

BAB 6 KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bab ini berisi uraian penjelasan mengenai temuan hasil studi yang telah dilakukan, kesimpulan tujuan dan sasaran, dilanjutkan dengan rekomendasi