

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Miro, 2005). Sedangkan menurut Nasution (2004), transportasi merupakan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Berdasarkan kedua teori tersebut dapat disimpulkan bahwa transportasi memiliki sifat spasial dan berkaitan erat guna lahan. Guna lahan sendiri dapat diartikan sebagai sistem kegiatan di dalam sistem transportasi makro menurut Tamin (2000). Setiap tata guna lahan atau sistem kegiatan mempunyai jenis kegiatan tertentu, diantaranya dalam bidang ekonomi, pendidikan, sosial atau kebudayaan. Setiap guna lahan tersebut akan membangkitkan pergerakan dan/atau menarik pergerakan. Pergerakan tersebut akan terjadi apabila kebutuhan dari individu-individu yang ada tidak dapat terpenuhi kebutuhannya oleh guna lahan tersebut. Besarnya pergerakan yang terjadi tergantung pada jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan (Ridwanto, 2015).

Guna lahan ekonomi atau perdagangan memiliki intensitas kegiatan yang cukup tinggi diantara guna lahan lainnya. Hal tersebut dikarenakan aktivitas komersial pada guna lahan perdagangan tidak bergantung pada waktu dengan kata lain tidak memiliki jam sibuk seperti halnya guna lahan pendidikan atau permukiman. Tingginya intensitas kegiatan tersebut akan menghasilkan pergerakan atau mobilitas yang tinggi pula. Selain itu, aktivitas komersial berpotensi menimbulkan hambatan samping dan tundaan perjalanan yang disebabkan oleh pejalan kaki yang berjalan di bahu jalan atau menyebrang jalan, kendaraan yang parkir atau berhenti di pinggir jalan, dan sirkulasi keluar masuk kendaraan yang mengganggu lalu lintas disekitarnya. Oleh karena itu, kemacetan sering terjadi disekitar aktivitas komersial.

Kemacetan yang terjadi di Indonesia disebabkan oleh daerah yang mempunyai intensitas yang tinggi atau terkonsentrasinya pusat-pusat kegiatan di suatu tempat (Firmansyah, 2008). Sedangkan, menurut teori lainnya hambatan samping juga terbukti berpengaruh terhadap kinerja jalan (Oglesby R. , 1999).

Menurut penelitian sebelumnya (Hukmia, 2011) mengenai pengaruh kegiatan komersial terhadap kinerja jalan, kinerja jalan Koridor Perintis Kemerdekaan masih berada dibawah nilai ambang batas 0,75 (MKJI, 1997) dengan tingkat pelayanan jalan terendah berada pada kategori C. Penelitian ini melakukan uji korelasi untuk mengetahui variabel apa saja yang berpengaruh terhadap kinerja jalan dan hasilnya adalah variabel bisnis perdagangan barang dan bisnis perdagangan jasa dengan nilai bobot 1 atau terdapat hubungan yang sangat kuat. Menurut penelitian sejenis lainnya yang dilakukan di Jalan Yos Sudarso, Manado (Sepang, 2015), kegiatan komersial menimbulkan pengaruh langsung terhadap lalu lintas. Pengaruh tersebut berupa tundaan lalu lintas atau terjadi kemacetan. Faktor-faktor yang menyebabkan tundaan tersebut yaitu, kendaraan yang parkir di badan jalan, seringnya kendaraan keluar masuk dari kegiatan komersial, dan adanya pejalan kaki yang sering menyebrang. Studi literatur di atas dapat menjadi bukti bahwa guna lahan perdagangan atau aktivitas komersial memiliki pengaruh yang cukup signifikan terhadap kondisi lalu lintas disekitarnya.

Kota Bandung merupakan salah satu kota metropolitan di Indonesia yang memiliki perkembangan cukup pesat dengan jumlah penduduk lebih dari 2 juta jiwa. Berdasarkan data yang diperoleh dari BPS Kota Bandung, dalam kurun waktu 10 tahun (2006-2016) jumlah penduduk Kota Bandung mengalami peningkatan sebesar 8,44%. Selain sebagai pusat pemerintahan Provinsi Jawa Barat, Kota Bandung berfungsi sebagai kota perdagangan dan jasa yang didukung industri kreatif seperti tercantum dalam RTRW Kota Bandung Tahun 2011. Oleh karena itu, aktivitas komersial pun terkonsentrasi di setiap sudut perkotaan. Salah satu kawasan yang memiliki aktivitas komersial cukup tinggi adalah pada koridor Jalan Buah Batu mulai dari simpang Jalan Soekarno-Hatta sampai simpang Jalan BKR.

Berdasarkan RDTR Kota Bandung Tahun 2015 mayoritas guna lahan pada koridor jalan tersebut merupakan guna lahan perdagangan dan jasa. Di sisi lain, koridor jalan tersebut merupakan jalan kolektor primer dan memiliki status jalan propinsi. Jika diperhatikan, koridor jalan tersebut menjadi salah satu gerbang menuju pusat Kota Bandung sehingga volume kendaraan yang melewatinya cukup besar.

Jalan kolektor idealnya tidak memiliki hambatan yang menimbulkan kemacetan. Namun mayoritas guna lahan yang terdapat disekitar koridor jalan tersebut adalah guna lahan perdagangan. Seperti telah dijelaskan pada paragraf sebelumnya, guna lahan tersebut menimbulkan mobilitas penduduk dan mobilitas barang yang cukup tinggi sehingga mengganggu kinerja jalan. Hal tersebut dapat merugikan masyarakat. Kerugian tersebut berupa waktu tempuh dan biaya perjalanan yang meningkat.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Kota Bandung memiliki pusat-pusat perekonomian yang tersedia hampir di setiap sudutnya. Salah satunya terdapat di koridor Jalan Buah Batu mulai dari simpang Jalan Soekarno-Hatta sampai simpang Jalan BKR. Mayoritas guna lahan yang terdapat disekitar koridor jalan tersebut adalah perdagangan. Aktivitas komersial pada guna lahan tersebut menyebabkan mobilitas penduduk maupun mobilitas barang yang tinggi. Hal tersebut cenderung mengakibatkan kemacetan.

Koridor Jalan Buah Batu memiliki fungsi jalan kolektor primer. Berdasarkan ketentuan PERMENHUB No. KM 14 Tahun 2006 jalan kolektor primer memiliki standar kecepatan minimal 40 km/jam. Sedangkan, berdasarkan survey awal koridor Jalan Buah Batu mulai dari simpang Jalan Soekarno-Hatta sampai Jalan BKR hanya dapat mencapai kecepatan maksimal 30 km/jam. Rendahnya kecepatan kendaraan tersebut dapat disebabkan oleh beberapa penyebab. Penyebab tersebut dapat berupa perwujudan dan pemanfaatan Rumija yang masih belum ideal seperti bahu atau trotoar jalan yang digunakan bukan untuk lalu-lintas, seperti dipakai

pedagang kaki lima dan kendaraan yang operasinya lokal dan “*stop and go*” (Iskandar, 2008).

Hal-hal yang menjadi salah satu penyebab kemacetan atau menjadi penghambat kinerja seperti yang telah disebutkan sebelumnya dapat ditemukan di koridor Jalan Buah Batu. Pedagang kaki lima dapat mudah ditemukan di trotoar jalan dan kendaraan yang memiliki sifat “*stop and go*” pun banyak ditemukan, misalnya angkot yang menunggu dan menurunkan penumpang, ojek online yang menunggu pelanggan atau mengambil orderan dan juga sirkulasi kendaraan yang keluar masuk pada setiap jam. Dapat disimpulkan bahwa aktivitas manusia di koridor tersebut memiliki intensitas yang tinggi.

Sebagai upaya dalam pengoptimalan tingkat pelayanan koridor Jalan Buah Batu, perlu diketahui seberapa jauh aktifitas komersial dapat berpengaruh terhadap tingkat pelayanan jalan. Selain itu, identifikasi pengaruh aktivitas komersial tersebut dapat menjadi penilaian tingkat pelayanan koridor jalan tersebut. Berdasarkan permasalahan tersebut, muncul pertanyaan penelitian “Bagaimana pengaruh aktivitas komersial terhadap tingkat pelayanan Jalan Buah Batu mulai dari simpang Jalan Soekarno-Hatta sampai simpang Jalan BKR?”.

### **1.3 Tujuan dan Sasaran**

Pada sub bab ini berisi mengenai tujuan yang ingin dicapai dengan dilakukannya penelitian ini. Selain itu, terdapat juga sasaran-sasaran untuk mencapai tujuan penelitian tersebut.

#### **1.3.1 Tujuan**

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah dijelaskan, tujuan penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi pengaruh aktivitas komersial terhadap tingkat pelayanan Jalan Buah Batu.

#### **1.3.2 Sasaran**

Agar tujuan penelitian tersebut dapat tercapai, maka ditentukan sasaran-sasaran dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Teridentifikasinya aktivitas komersial di koridor Jalan Buah Batu beserta pengaruhnya terhadap lalu lintas;
2. Teridentifikasinya *volume capacity ratio* Jalan Buah Batu ada dan tanpa adanya pengaruh aktivitas komersial di koridor Jalan Buah Batu;
3. Teridentifikasinya kecepatan rata-rata kendaraan Jalan Buah Batu ada dan tanpa adanya pengaruh aktivitas komersial di koridor Jalan Buah Batu;
4. Teridentifikasinya tingkat pelayanan Jalan Buah Batu ada dan tanpa adanya pengaruh aktivitas manusia di koridor Jalan Buah Batu;
5. Teridentifikasinya pengaruh aktivitas komersial terhadap tingkat pelayanan Jalan Buah Batu.

#### **1.4 Ruang Lingkup**

Ruang lingkup penelitian ini terdiri dari dua bagian yaitu ruang lingkup substansi yang berisi batasan materi penelitian dan ruang lingkup wilayah yang berisi batasan-batasan wilayah penelitian.

##### **1.4.1 Ruang Lingkup Substansi**

Ruang lingkup substansi dalam penelitian pengaruh aktivitas komersial terhadap tingkat pelayanan Jalan Buah Batu diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Aktivitas komersial di Jalan Buah Batu  
Aktivitas komersial di Jalan Buah Batu merupakan gambaran mengenai perilaku-perilaku manusia maupun kendaraan yang terdapat di Jalan Buah Batu. Perilaku-perilaku tersebut diantaranya adalah parkir di badan jalan, kendaraan bergerak lambat, dan berjalan kaki di badan jalan atau menyebrang jalan.
2. Pengaruh aktivitas komersial terhadap lalu lintas  
Perilaku-perilaku yang ditimbulkan dari aktivitas komersial di Jalan Buah Batu dapat menimbulkan hambatan samping dan tundaan perjalanan. Hal tersebut terjadi karena adanya interaksi langsung antara elemen aktivitas komersial dan elemen lalu lintas.
3. Kondisi lalu lintas Jalan Buah Batu

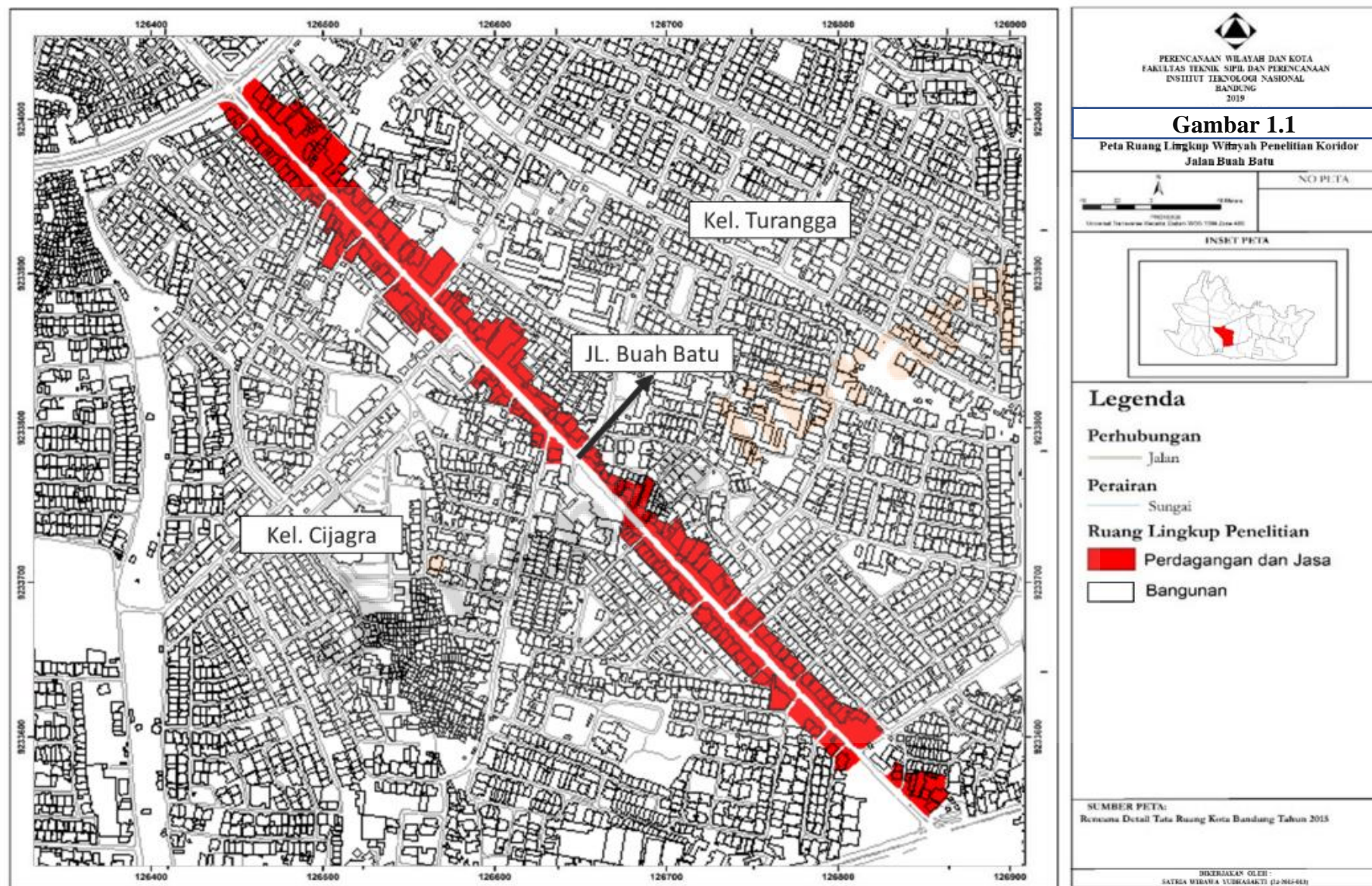
- a. Volume kendaraan yaitu banyaknya kendaraan yang melintasi Jalan Buah Batu. Kendaraan tersebut terdiri dari semua jenis kendaraan dikelompokkan menjadi tiga tipe yaitu, kendaraan ringan (LV), kendaraan berat (HV), dan sepeda motor (MC).
- b. Kapasitas jalan pada kondisi eksisting dan kapasitas jalan bila tidak terdapat pengaruh yang ditimbulkan oleh aktivitas komersial. Kapasitas jalan merupakan arus maksimum kendaraan yang dapat ditampung Jalan Buah Batu dalam waktu satu jam.
- c. *Volume capacity ratio (VCR)* pada kondisi eksisting dan *VCR* bila tidak terdapat pengaruh yang ditimbulkan oleh aktivitas komersial. *VCR* yaitu perbandingan antara volume kendaraan yang melintas terhadap kapasitas jalan. Perbandingan tersebut dilakukan untuk mengukur kemampuan Jalan Buah Batu untuk menampung kendaraan yang melintas
- d. Tingkat pelayanan Jalan Buah Batu beserta perbandingannya dengan tingkat pelayanan Jalan Buah Batu bila tidak terdapat pengaruh yang ditimbulkan oleh aktivitas komersial. Tingkat pelayanan jalan dilakukan berdasarkan *VCR* dan kecepatan rata-rata kendaraan.

#### 1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah pada penelitian ini adalah sepanjang Jalan Buah Batu mulai dari simpang Jalan Soekarno-Hatta sampai simpang Jalan BKR yang berada di dalam wilayah administrasi Kecamatan Lengkong. Jalan Buah Batu merupakan jalan dengan fungsi jalan kolektor primer yang status pengelolaannya dipegang oleh Provinsi Jawa Barat. Jalan sepanjang 1.700 meter tersebut memiliki batas-batas administrasi sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kelurahan Burangrang dan Kelurahan Malabar.
- Sebelah Barat : Kelurahan Turangga.
- Sebelah Selatan : Kecamatan Bandung Kidul.
- Sebelah Timur : Kelurahan Cijagra





### **1.5 Sistematika Penulisan**

Sistematika pembahasan dalam proposal penelitian ini terdiri dari empat bab dengan beberapa sub bab. Agar mendapat arah dan gambaran yang jelas mengenai hal yang tertulis, berikut ini sistematika pembahasan secara lengkap:

#### **BAB 1 PENDAHULUAN**

Bab pendahuluan berisikan latar belakang yang menjelaskan tentang dipilihnya topik penelitian mengenai “Pengaruh aktivitas komersial terhadap tingkat pelayanan Jalan Buah Batu mulai dari simpang Jalan Soekarno-Hatta sampai simpang Jalan BKR” di Kota Bandung, rumusan masalah, tujuan dari penelitian yang akan dilakukan, sasaran yang akan perlu dicapai, ruang lingkup wilayah dan substansi, metodologi penelitian, dan sistematika pembahasan.

#### **BAB 2 AKTIVITAS KOMERSIAL DAN TINGKAT PELAYANAN JALAN**

Bab ini menjelaskan tentang landasan penelitian berdasarkan teori umum dan dasar yang digunakan didalam penelitian ini.

#### **BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN**

Bab metodologi penelitian menjelaskan tentang metodologi yang digunakan pada penelitian ini, baik itu pengumpulan data dan analisisnya.

#### **BAB 4 ADMINISTRASI KOTA BANDUNG DAN JALAN BUAH BATU**

Bab ini berisi tentang gambaran umum wilayah penelitian yang mencakup kondisi transportasi Kota Bandung, desain geometrik jalan, kualitas fisik jalan, titik halte, komposisi tipe kendaraan melintas, serta Jalan Buah Batu dalam RDTR Kota Bandung.

#### **BAB 5 PENGARUH AKTIVITAS KOMERSIAL DI KORIDOR KOMERSIAL TERHADAP TINGKAT PELAYANAN JALAN BUAH BATU**

Bab ini menjelaskan mengenai analisis kondisi lalu lintas di Jalan Buah Batu pada kondisi eksisting dan asumsi tanpa adanya aktivitas manusia di koridor komersial



untuk melihat pengaruh dari aktivitas manusia di koridor komersial terhadap tingkat pelayanan jalan.

## **BAB 6 KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

Bab ini menjelaskan mengenai kesimpulan dari temuan yang didapatkan selama penelitian dan memberikan rekomendasi yang sesuai dengan hasil temuan penelitian.

