

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Permasalahan transportasi dan teknik perencanaan mengalami revolusi yang pesat sejak tahun 1980-an. Pada saat ini kita masih merasakan banyak permasalahan transportasi yang sebenarnya sudah terjadi sejak tahun 1960-an dan 1970-an, misalnya kemacetan, polusi suara dan udara, kecelakaan dan tundaan.<sup>1</sup>

Angkutan (*transport*) adalah kegiatan perpindahan orang dan barang dari satu tempat (*asal*) ke tempat lain (*tujuan*) dengan menggunakan sarana (*kendaraan*).<sup>2</sup> Dalam transportasi terdapat unsur pergerakan (*movement*), dan secara fisik terjadi perpindahan tempat atas barang atau penumpang dengan atau tanpa alat angkut ke tempat lain. Pejalan kaki adalah perpindahan orang tanpa alat angkut.<sup>3</sup>

Di Indonesia, permasalahan transportasi sudah sedemikian parahnya, khususnya di beberapa kota besar seperti DKI-Jakarta, Surabaya, Medan, dan Bandung. (Warpani:1), kota yang berpenduduk lebih dari 2-3 juta jiwa dapat dipastikan

---

<sup>1</sup>Tamin, Ofyar, *Perencanaan, Permodelan, & Rekayasa, Transportasi:Teori, Contoh Soal, dan Aplikasi*, (Bandung: ITB 2008), hlm 33.

<sup>2</sup> Warpani, Suwardjoko,*Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, (Bandung:ITB 2002), hlm 1.

<sup>3</sup> Hadihardja, Joetata, *Sistem Transportasi*,(Jakarta: Gunadarma, 1997), hlm 2.

mempunyai permasalahan transportasi<sup>4</sup>. Sampai tahun 2010 beberapa kota di Indonesia telah mencapai lebih dari 2 juta jiwa, seperti Jakarta, Surabaya, Bandung, Bekasi, Medan, sehingga mengalami permasalahan transportasi, dan bahkan beberapa kota di Indonesia yang berpenduduk lebih dari 1 juta jiwa pada masa kini telah mengalami masalah transportasi. Hasil sensus penduduk 2010, beberapa kota di Indonesia dengan penduduk lebih dari 1.000.000 jiwa dapat di lihat pada **Tabel 1.1.**

**Tabel 1.1 Jumlah Penduduk Lebih Dari 1 Juta jiwa**

<b>Nama Kota</b>	<b>Jumlah Penduduk</b>
Jakarta	9.607.787
Surabaya	2.765.487
Bandung	2.394.873
Bekasi	2.334.871
Medan	2.097.610

Sumber: Wikipedia/jumlah penduduk 2011 (27082011)<sup>5</sup>

Secara ekonomi, kemacetan lalu-lintas ini merupakan pemborosan yang sangat besar, mengingat sangat banyak bahan bakar terbuang percuma akibat kendaraan terpaksa berjalan di bawah kecepatan optimum atau terpaksa sering

<sup>4</sup>Warpani, suwardjoko, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, (Bandung: ITB 1990), hlm 54.

<sup>5</sup> [http://id.wikipedia.org/wiki/Jumlah Penduduk](http://id.wikipedia.org/wiki/Jumlah_Penduduk) (27/08/2011).

berhenti. Selain itu, kondisi ban juga menjadi lebih cepat aus karena kendaraan terlalu sering direm, dan masih banyak persoalan lain yang diungkapkan untuk membuktikan akibat negatif yang ditimbulkan oleh perangkutan yang tidak direncanakan dengan baik.<sup>6</sup>

Menurut situs ensiklopedia wikipedia (2011), selama ini Jakarta dikenal sebagai kota metropolitan terburuk dalam mengatur transportasi. Kemacetan selalu terjadi dimana-mana, Jakarta memiliki lebih dari 100 titik rawan kemacetan yang tersebar merata di seluruh wilayah kota.<sup>7</sup>

Tata ruang Kota Jakarta yang mempunyai konsep pusat kota jamak (*multiple nuclei concept*) menjadikan banyaknya pergerakan penduduk menuju pusat – pusat yang ada, hal ini berakibat kemacetan terjadi baik pada jaringan jalan menuju pusat-pusat tersebut, maupun di pusat-pusat yang ada, seperti Jalan Sudirman, Jl.HR. Rasuna Sahid sebagai kawasan segitiga emas Kota Jakarta. Apalagi sebagian besar penduduk melakukan kegiatan pada saat bersamaan, khususnya ketika akan melakukan perjalanan bekerja dan sekolah, sehingga hampir seluruh jalan yang ada dipadati oleh kendaraan, dan kemacetan lalu lintas tidak dapat terhindarkan.

Sebagian besar penduduk Jakarta melakukan perjalanan dengan kendaraan yang ada pada saat yang bersamaan, maka dapat dipastikan seluruh jalan yang ada di Kota Jakarta akan

---

<sup>6</sup>Warpani, suwardjoko, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, (Bandung: ITB 1990), hlm 54.

<sup>7</sup> <http://id.wikipedia.org/wiki/Kemacetan> (07/08/2011).

ditutupi oleh kendaraan tersebut. Jakarta identik dengan kemacetan lalu lintas.<sup>8</sup>

Jakarta identik dengan kemacetan lalu lintas, titik rawan kemacetan terjadi di berbagai wilayah Kota Jakarta, baik di Jakarta Pusat, Jakarta Utara, Jakarta Timur, Jakarta Selatan maupun Jakarta Barat. Titik rawan kemacetan lalu lintas di Jakarta Barat antara lain di Jl. Tomang Raya, persimpangan Tomang, Stasiun Kereta Api Kota /BEOS, Jl. Panjang, Palmerah, persimpangan Slipi, persimpangan Grogol, persimpangan Daan Mogot.<sup>9</sup>

Jl. Tanjung Duren Raya dan Jl. Arjuna Utara, merupakan salah satu jaringan jalan penghubung dari pinggir Kota Jakarta menuju pusat-pusat tersebut. Di antaranya penghubung dari Jl. Panjang menuju Jl. S. Parman, mengingat kedua jalan yang dihubungkannya terjadi kemacetan lalu lintas, maka sebagai akibatnya penghubung pada jalan – jalan tersebut sering terjadi kemacetan pula, terutama di pagi dan sore hari ketika penduduk melakukan perjalanan bekerja dan bersekolah.

Antara Jl.Tanjung Duren Raya dan Jl. Arjuna Utara, dihubungkan oleh jembatan dan dua simpang tiga yang selalu mengalami kemacetan lalu lintas, terutama pada pagi dan sore hari. Kemacetan lalu lintas tersebut terjadi karena besarnya volume lalu lintas dan banyaknya titik konflik yang terjadi

---

<sup>8</sup> <http://id.wikipedia.org/wiki/Kemacetan> (07/08/2011).

<sup>9</sup> <http://id.wikipedia.org/wiki/Kemacetan> (07/08/2011).

sebagai akibat adanya dua simpang tiga yang berdekatan, sehingga kendaraan harus berhenti untuk waktu yang cukup lama.

Bertambahnya jumlah kendaraan yang terus menerus terjadi di kota Jakarta dan sekitarnya, serta penanganan masalah kemacetan lalu lintas di dua simpang tiga tersebut yang kurang maksimal, berakibat kemacetan lalu lintas semakin hari semakin meningkat. Sehingga diperlukan penanganan kemacetan lalu lintas di dua simpang tiga tersebut, agar dapat memperlancar arus lalu lintas yang menuju ke Kota Jakarta.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, dapat dirumuskan permasalahan pada dua simpang tiga yang menghubungkan Jl. Tanjung Duren Raya dan Jl. Arjuna Utara, sebagai berikut:

1. Bagaimana derajat pelayanan jalan pada kedua simpang tiga yang ada ?
2. Berapa banyak titik konflik yang ada ?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Secara umum tujuan penelitian ini adalah memecahkan permasalahan kemacetan lalu lintas pada kedua simpang tiga antara Jl. Tanjung Duren Utara dan Jl. Arjuna Utara, sedangkan secara khusus tujuan penelitian ini adalah mengetahui besarnya derajat pelayanan dan mengetahui banyaknya titik konflik yang ada di kedua simpang tiga antara Jl. Tanjung

Duren Raya dan Jl. Arjuna Utara, sebelum dan setelah dilakukan penanganan lalu lintas.

#### **1.4 Manfaat Penelitian**

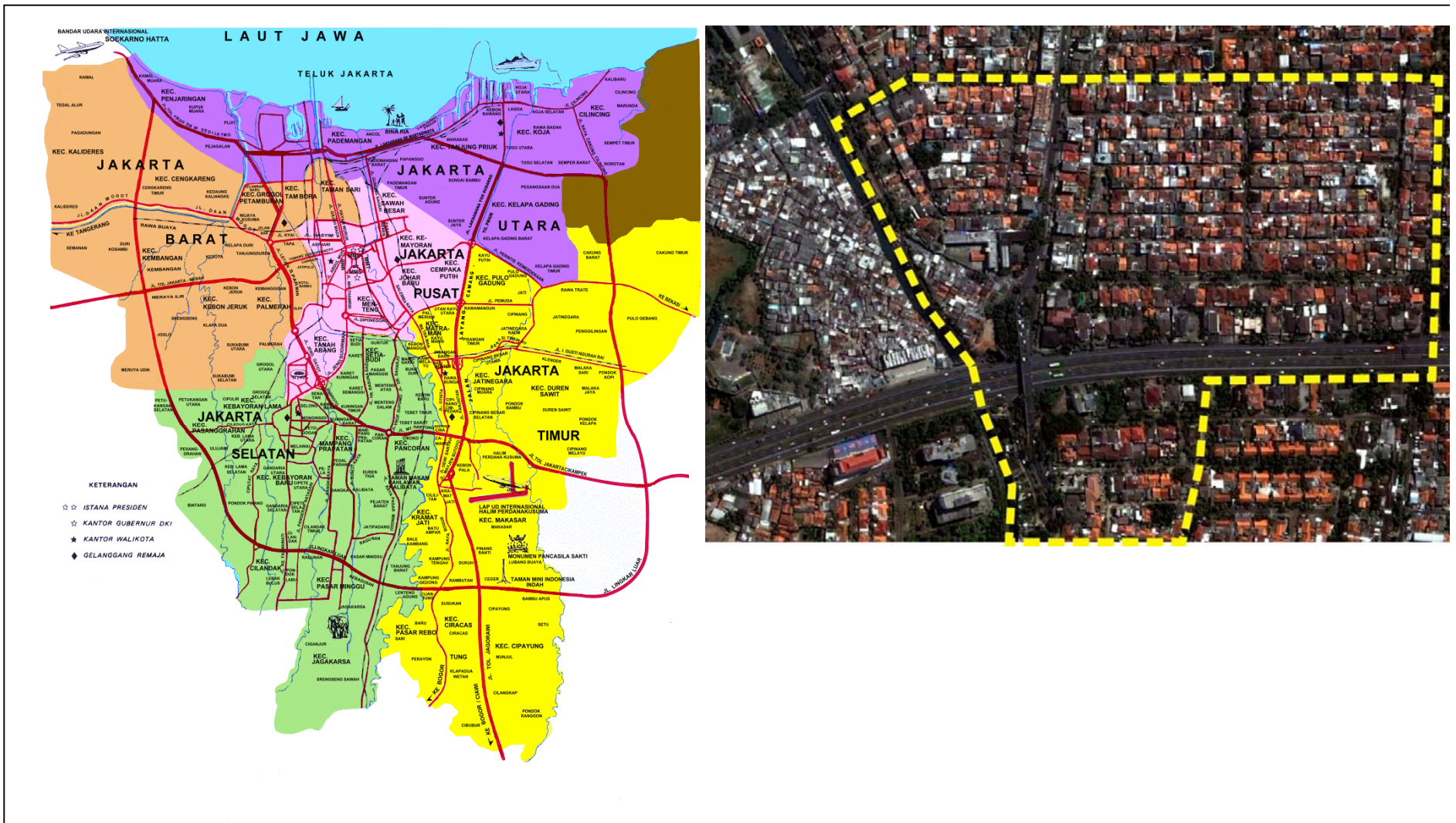
Manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Memberikan kontribusi bagi pengetahuan dalam permasalahan transportasi pada dua simpang tiga yang berdekatan.
2. Dapat memberikan masukan kepada Pemerintah DKI Jakarta dalam memecahkan permasalahan lalu lintas pada dua simpang tiga antara Jl. Tanjung Duren Raya dan Jl. Arjuna Utara.

#### **1.5 Batasan Penelitian**

Lingkup wilayah penelitian ini berada pada perbatasan antara Kelurahan Tanjung Duren Selatan - Kecamatan Grogol Petamburan Jakarta Barat, dengan lokasi kemacetan pada Jl. Tanjung Duren Raya Kecamatan Grogol Petamburan Kelurahan Tanjung Duren Selatan, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Gambar 1.1**.

Sedang penelitian ini dibatasi pada jam sibuk pada pagi dan sore hari, pada hari kerja selama tiga hari.



**Gambar 1.1**  
Orientasi Lokasi Studi Kel. Tanjung Duren Selatan

## 1.6 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan disusun sebagai berikut:

### **Bab I      Pendahuluan**

Berisi pembahasan mengenai latar belakang penelitian, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan penelitian dan sistematika pembahasan.

### **Bab II     Landasan Teori**

Bab ini menguraikan mengenai tinjauan teoritis yang berhubungan dengan penelitian ini.

### **Bab III    Metodologi Penelitian**

Berisi metodologi yang digunakan dalam penelitian ini, seperti metode penelitian, metode pendekatan dan metode pengumpulan data.

### **Bab IV    Hasil dan Analisis**

Berisikan gambaran umum yang menjelaskan kondisi kawasan Tanjung Duren Selatan Kecamatan Grogol Petamburan mengenai aspek lokasi, topografi, sosial dan kependudukan, aksesibilitas dan sirkulasi lalu lintas, penggunaan lahan, fasilitas umum, fasilitas sosial dan utilitas. Gambaran kondisi transportasi di wilayah penelitian dan hasil analisis yang kemudian digunakan dalam



memecahkan permasalahan transportasi di wilayah penelitian.

**Bab V Kesimpulan dan Saran**

Kesimpulan merupakan intisari dari seluruh hasil penelitian dan rekomendasi untuk penelitian selanjutnya.