

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Kota Depok merupakan wilayah penyangga (*buffer state*) bagi Daerah Khusus Ibukota Jakarta untuk mengurangi tekanan perkembangan penduduk di Ibukota. Selain itu Kota Depok juga merupakan kota pendidikan, hal ini terlihat dari banyaknya lembaga dan institusi pendidikan tinggi yang tersebar di kota Depok khususnya di daerah Margonda dan Lenteng Agung. Dengan kondisi

seperti ini, dapat diindikasikan kepadatan di jalan raya ditimbulkan mayoritas oleh aktivitas pendidikan, meskipun terdapat juga aktivitas lainnya seperti aktivitas para pekerja domestik dan pekerja komuter. Kegiatan komuter penduduk Depok dari dan ke Jakarta bisa dilihat dari banyaknya frekuensi perjalanan KRL yang di setiap *trip*-nya selalu dipadati oleh penumpang dan juga terlihat dari frekuensi pergerakan bus Jabodetabek pada Terminal Depok.

Untuk melakukan kegiatan komuter di koridor Utara-Selatan dan sebaliknya antara Jakarta-Depok, terdapat tiga ruas jalan yang menjadi alternatif diantaranya Jalan Cinere, Jalan Margonda Raya dan Jalan Raya Bogor. Sedangkan untuk koridor Barat-Timur dan sebaliknya baru dilayani oleh Jalan Raya Sawangan sehingga arus kendaraan yang menuju Timur ke Barat atau sebaliknya menumpuk di ruas jalan tersebut. Penumpukan arus tidak hanya terjadi di Jalan Raya Sawangan hal yang serupa terjadi juga di Jalan Margonda Raya karena jalan ini merupakan jalan utama di kota Depok yang berhubungan langsung dengan Jalan Raya Sawangan, untuk meringankan beban kedua jalan tersebut diperlukan pengembangan jaringan jalan yang menghubungkan koridor Barat dan Timur, saat ini telah beroperasi Jalan Ir. H. Juanda yang menghubungkan Jalan Raya Bogor dan Jalan Margonda Raya dengan tipe 4/2 D dan rencananya akan diteruskan dengan menghubungkan Jalan Margonda Raya dengan Jalan Cinere atau disebut juga dengan Jalan Margonda - Cinere (MarCin). Diharapkan dengan terbangunnya Jalan Margonda - Cinere maka beban volume lalu lintas pada jalan-jalan di kota Depok dapat tersebar lebih merata.

Teknik pembebanan pada jaringan jalan yang selama ini sering digunakan, biasanya dilakukan dengan mengasumsikan bahwa permintaan perjalanan adalah

tetap (*fixed*) dan seluruhnya akan terbebaskan pada tahun rencana yang ditinjau. Asumsi ini dapat memberikan resiko terjadinya pembebanan berlebih pada ruas-ruas tertentu, mengingat terbatasnya kapasitas jaringan jalan, apalagi setelah permintaan perjalanan ditingkatkan untuk peramalan di masa yang akan datang.

Pada kenyataannya dapat di amati bahwa pengguna jalan akan menanggapi keterbatasan kapasitas jaringan dengan melakukan beberapa perubahan keputusan perjalanan, seperti : merubah jam berangkat atau pulang kerja, merubah moda, merubah tujuan perjalanan dan lain sebagainya.

Untuk menjawab masalah perencanaan pada jaringan jalan, diperlukan suatu prosedur pemodelan yang berbasis kepada pengertian secara detail mengenai hubungan antara permintaan perjalanan dengan kapasitas yang disediakan oleh jaringan jalan. Oleh karena itu dengan terbangunnya Jalan Margonda – Cinere diharapkan dapat mengurangi beban Jalan Margonda Raya dan jalan yang ada di sekitarnya serta dapat menghemat waktu tempuh perjalanan dari Margonda ke Cinere atau sebaliknya.

## **1.2 Maksud dan Tujuan Penelitian**

Maksud penelitian ini adalah untuk menganalisis kinerja jaringan jalan sebelum dan sesudah pembangunan Jalan Margonda – Cinere. Sedangkan tujuannya adalah mengevaluasi Volume (V), Kapasitas (C) dan nilai *V/C ratio* jaringan jalan utama di Kota Depok (dengan menggunakan program Tranplan versi 7.2), serta untuk mengetahui besarnya *total saving* variabel kinerja jaringan jalan yaitu *saving time value* dan besarnya keuntungan biaya operasi kendaraan (BKBOOK) setelah dibangunnya Jalan Margonda Cinere.

### **1.3 Ruang Lingkup Pembahasan**

Ruang lingkup pembahasan yang dilakukan dalam Tugas Akhir ini terdiri dari beberapa bagian yang dimulai dengan penyampaian latar belakang dan *urgensi* dari permasalahan yang akan dibahas.

Permasalahan dalam studi ini sangat luas, sehingga apabila akan diungkap secara keseluruhan pengaruh-pengaruh terhadap bangkitan lalu lintas maka akan memerlukan ketelitian, kecermatan, waktu serta biaya yang tidak sedikit. Memperhatikan hal-hal tersebut maka pada kegiatan studi ini analisis rekayasa yang dilakukan terbatas pada penggunaan data sekunder yang ada.

Data sekunder yang digunakan merupakan data-data yang diperlukan untuk menjalankan program Tranplan versi 7.2.

### **1.4 Sistematika Penulisan**

Penulisan Tugas Akhir ini dibagi ke dalam beberapa bab yang tersusun sebagai berikut :

Pada bab 1 yaitu bab pendahuluan, akan dibahas mengenai latar belakang masalah, maksud dan tujuan, ruang lingkup pembahasan, serta sistematika penulisan yang menguraikan ruang lingkup masalah yang akan dibahas.

Pada bab 2 mengenai tinjauan pustaka, akan menguraikan dan menjelaskan secara umum tentang teori pendukung Tugas Akhir mengenai Aksesibilitas dan Mobilitas, Model Dasar Perencanaan Transportasi, Langkah-langkah Perencanaan Model Transportasi, Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997 dan Penggunaan *Software* dalam Pengolahan dan Analisis Data.

Pada bab 3 tentang metodologi penelitian, akan dibahas mengenai tahapan kegiatan, lokasi studi, pembagian zona wilayah studi, jaringan jalan *eksisting*, rencana Jalan Margonda – Cinere dan pengumpulan data sekunder.

Pada bab 4, akan membahas mengenai analisis data, *input* data pemodelan, dan hasil pemodelan.

Pada bab 5, memuat kesimpulan dan saran tentang hasil dari diadakannya studi penelitian.