

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sebagai negara berkembang, Indonesia memiliki berbagai macam permasalahan yang harus ditangani. Berbagai permasalahan tersebut mulai dari pertumbuhan penduduk yang tinggi, kesenjangan sosial antara miskin dan kaya, mutu pendidikan dan kesehatan yang rendah, hingga kurangnya sarana dan prasarana yang menunjang pembangunan itu sendiri.

Diantara banyak permasalahan itu, salah satu yang krusial adalah masalah lalu lintas, menjadi penting karena lalu lintas adalah sarana untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lain yang apabila terganggu akan terjadi kemacetan. Tamin (2000) menyebutkan bahwa di Indonesia permasalahan lalu lintas sudah sedemikian parahnya, khususnya di beberapa kota besar mulai dari DKI-Jakarta, Surabaya, Medan, Bandung, Bogor, Semarang, Ujung Pandang, Palembang, kemudian disusul oleh Bandar Lampung dan Malang.

Beberapa kota besar di Indonesia telah menyiapkan mekanisme guna menekan tingkat kemacetan akibat kepadatan kendaraan bermotor, salah satunya dengan *car free night*. Program *car free night* merupakan tantangan sebuah kota untuk

menghabiskan satu malam tanpa kendaraan bermotor, program ini menerapkan pelarangan melintas bagi kendaraan bermotor di beberapa ruas jalan tertentu di malam hari, pemberlakuan *car free night* tidak berbeda jauh dengan *car free day*. Namun jika dilihat dari pemilihan hari dan waktunya, *car free day* yang diberlakukan pada hari minggu pagi, menjadi lebih mudah untuk diterapkan jika dibandingkan dengan *car free night* yang biasa digelar pada malam padat kendaraan, yaitu pada malam tahun baru maupun malam-malam tertentu seperti malam minggu, dimana jumlah kendaraan lebih banyak dan tumpah ruah.

Tujuan diadakannya *car free night* untuk mengurangi angka kemacetan dengan menyediakan ruang publik terbuka yang lebih banyak bagi masyarakat. Dengan tidak adanya kendaraan bermotor yang melintas, secara otomatis akan tercipta udara yang lebih bersih dan bebas polusi, serta bisa memberikan manfaat lain seperti berkurangnya penggunaan BBM (Bahan Bakar Minyak), menekan angka kecelakaan lalu lintas dengan berkurangnya konvoi kendaraan bermotor yang kerap terjadi di malam pergantian tahun. Selain itu manfaat dari program ini dapat memajukan dan meningkatkan apresiasi masyarakat terhadap kesenian maupun kuliner tradisional, sehingga dapat menyediakan hiburan murah bahkan gratis bagi masyarakat. Dan akhirnya *car free night* ini memudahkan pengamanan karena area sudah terlokalisasi, dan tentu saja diharapkan hal ini akan mengurangi tindak kriminal yang biasa cenderung meningkat di malam-malam tertentu pemberlakuan *car free night*.

Kota Solo menjadi pencetus pelaksana kebijakan program *car free night* di Indonesia, di malam penutup tahun 2011 Pemerintah Kota Solo menutup akses kendaraan bermotor di sepanjang Jl. Slamet Riyadi sepanjang 4,2 km dan

mengulang kebijakan tersebut dengan mengadakan perayaan serupa di penghujung tahun 2012 dengan menambah lokasi penutupan menjadi Jl. Slamet Riyadi dan Jl. Jendral Sudirman. Penutupan akses jalan ini dimanfaatkan dengan menampilkan berbagai pertunjukan seni seperti atraksi seni Tionghoa, pertunjukan musik *jazz*, tari tradisional, karawitan, keroncong, perkusi dan lain sebagainya (Wikipedia, 2013).

Jakarta melakukan perayaan serupa di penghujung tahun 2012, dengan menutup Jl. Jendral Sudirman hingga Jl. M.H. Thamrin atau kawasan Bundaran Senayan hingga Silang Monas sepanjang 6,6 km. Perayaan ini menyediakan 16 panggung yang diisi oleh beraneka macam pertunjukan musik (Wikipedia, 2013). Mengikuti jejak sukses Solo dan Jakarta, Surabaya juga menggelar program *car free night* pada perayaan tutup tahun 2013, beberapa ruas jalan yang ditutup berada di 4 (empat) lokasi seperti Jl. Raya Darmo, Jl. Tunjungan, Jl. Panglima Sudirman dan Jl. Gubernur Suryo. Pada perayaan ini digelar berbagai acara mulai dari tari-tarian tradisional khas Surabaya, festival band, lomba *cheerleader*, *streetball performance* dan *parkour*, juga pameran produk dari 70 Usaha Kecil Menengah (UKM) dibawah Dinas Koperasi dan UKM Kota Surabaya (Gagasan, 2014).

Jika pada perayaan malam pergantian tahun program *car free night* memfokuskan pada pertunjukan kesenian, maka pelaksanaan program *car free night* pada akhir pekan atau akhir pekan di akhir bulan memfokuskan diri di eksplorasi wisata kuliner. Seperti Bandung yang menutup akses masuk kendaraan bermotor di Jl. Braga dan menyulapnya menjadi *Braga Culinary Night*, ini kemudian menjadi distrik kuliner pertama di Kota Bandung. Di Kota Tangerang, masyarakat dapat dengan leluasa menikmati kuliner di sepanjang Jl. Kisamaun tanpa terganggu oleh

asap knalpot kendaraan bermotor maupun sesaknya ruang bergerak akibat parkir pinggir jalan. Sedikit berbeda, pemberlakuan program *car free night* di Jl.Udayana Mataram bukan untuk daerah wisata, melainkan hanya untuk agar pengunjung bisa lebih nyaman.

Pemerintah Kota Bandar Lampung mulai menerapkan program *car free night* tertanggal 19 Oktober 2013, dengan menutup sepanjang Jl.Ahmad Yani kecamatan Tanjung Karang Pusat dari tugu Adipura hingga tugu Sai Batin, dimulai dari pukul 17.00 WIB Sabtu sampai pukul 04.00 WIB Minggu dini hari (Sumber: Radar Lampung, 21 Oktober 2013). Sejak tanggal 14 Desember 2013 lokasi *car free night* dipindahkan ke Jl.Sriwijaya kecamatan Enggal, dari pukul 17.00 WIB Sabtu sampai pukul 01.00 WIB Minggu dini hari (Sumber: Radar Lampung, 13 Desember 2013). Program malam bebas kendaraan ini bertujuan untuk meningkatkan aktivitas perekonomian Kota Bandar Lampung dengan merubah pusat kota menjadi daerah wisata kuliner oleh banyaknya Pedagang Kaki Lima (PKL) di sisi kiri kanan jalan, selain itu juga untuk memberikan kesempatan kepada warga Kota Bandar Lampung maupun dari luar kota untuk menikmati indahnya Bandar Lampung.

Sebagai dampak dari penutupan Jl. Sriwijaya ini, terjadi pengalihan arus lalu lintas dan pembebanan akibat penumpukan volume kendaraan di beberapa titik persimpangan dan ruas jalan di sekitar Jl. Sriwijaya. Jl. Jendral Sudirman yang merupakan penghubung utama wilayah Pahoman menuju Tanjung Karang Pusat, terbebani volume kendaraan dari Jl. Sriwijaya. Demikian juga Jl. Raden Intan yang menghubungkan pusat pelayanan primer Tanjung Karang Pusat menuju pusat pelayanan kota Teluk Betung maupun menuju Pahoman dan Kedaton,

terbebani juga oleh volume kendaraan dari Jl. Sriwijaya mengingat di sepanjang Jl. Raden Intan yang berbatasan dengan Jl. Sriwijaya terdapat pusat pertokoan dan hotel yang beberapa akses keluaranya menggunakan Jl. Sriwijaya. Hal yang sama juga dirasakan Jl. Tulang Bawang sebagai penghubung Jl. Hos Cokroaminoto dan Jl. Raden Intan, ikut terbebani akibat penutupan Jl, Sriwijaya. Sebagai tindak lanjut dari evaluasi dampak penutupan Jl. Sriwijaya di jaringan jalan sekitarnya, perlu dilakukan kajian manajemen dan rekayasa lalu lintas agar didapat alternatif pemecahan masalah lalu lintas yang paling baik dan paling layak untuk jaringan jalan disekitar Jl. Sriwijaya (kawasan Enggal).

1.2 Tujuan Penelitian

Sebagai dasar pelaksanaan penelitian harus berdasarkan suatu tujuan yang dilandasi suatu acuan, tujuan penelitian dengan judul “Analisa Dampak *Car Free Night* Terhadap Kinerja Jaringan Jalan di Kawasan Enggal Bandar Lampung” ini adalah:

1. Mensimulasikan pemilihan rute alternatif akibat penutupan Jl. Sriwijaya dengan cara manajemen dan rekayasa lalu lintas dengan melakukan optimasi prasarana yang ada untuk memberikan efisiensi penggunaan ruas jalan guna memperlancar sistem pergerakan lalu lintas.
2. Mengetahui dampak pengaruh *car free night* terhadap tingkat pelayanan / *Level of Service* (LoS) ruas jalan di kawasan Enggal, ditinjau dari nilai derajat kejenuhan (DS).

1.3 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan mampu memberikan simulasi yang akurat untuk mengetahui tingkat layanan jaringan jalan di kawasan Enggal akibat penyelenggaraan *car free night* pada Jl. Sriwijaya, serta alternatif penanganan berdasarkan kajian manajemen dan rekayasa lalu lintas. Hasil penelitian ini juga diharapkan nantinya dapat bermanfaat bagi mahasiswa, pemerintah, masyarakat maupun perguruan tinggi, yaitu:

1. Bagi pemerintah daerah, yaitu sebagai bahan rekomendasi dalam melakukan kajian manajemen dan rekayasa lalu lintas khususnya di lokasi penelitian.
2. Bagi mahasiswa, yaitu sebagai bahan bacaan untuk mengetahui dan memahami tentang studi pemodelan berbasis manajemen dan rekayasa lalu lintas.
3. Bagi perguruan tinggi, yaitu sebagai bahan bacaan untuk dapat memperkaya khasanah penelitian di bidang transportasi.

1.4 Batasan Masalah

Simulasi skenario perencanaan lalu lintas berdasarkan kajian manajemen dan rekayasa lalu lintas merupakan permasalahan dengan cakupan yang luas, mengingat keterbatasan waktu dan kemampuan penulis maka perlu ditetapkan batasan masalah dalam penelitian ini:

1. Lokasi penyelenggaraan *car free night* adalah Jl. Sriwijaya.
2. Jaringan jalan yang terkena dampak langsung akibat penutupan Jl.Sriwijaya adalah beberapa ruas jalan yang berada di kawasan Enggal yaitu Jl. Jendral

Sudirman, Jl. HOS Cokroaminoto, Jl. Tulang Bawang, Jl. Majapahit, Jl. Sriwijaya, Jl. Raden Intan dan Jl. Tulang Bawang.

3. Data primer untuk keperluan validasi diperoleh melalui survei geometrik jalan dan survei volume lalu lintas yang dilakukan pada beberapa ruas jalan utama kawasan Enggal yaitu Jl. Raden Intan, Jl. Jendral Sudirman, Jl. HOS Cokroaminoto, Jl. Tulang Bawang, Jl. Majapahit dan Jl. Sriwijaya.
4. Data sekunder yang digunakan adalah Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandar Lampung Tahun 2011 – 2030 dan Peta Jaringan Jalan Kota Bandar Lampung yang dikeluarkan oleh Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Kota Bandar Lampung.
5. Tingkat pelayanan jalan / *Level of Service* (LoS) jaringan ruas jalan yang dianalisa, yaitu Jl. Jendral Sudirman, Jl. HOS Cokroaminoto, Jl. Tulang Bawang, Jl. Majapahit, Jl. Raden Intan dan Jl. Sriwijaya.
6. Skenario penanganan manajemen dan rekayasa lalu lintas dilakukan dengan dua cara, yaitu skenario *do nothing* dan skenario *do something* untuk permisalan kondisi tahun sekarang.
7. Tahapan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang dilakukan tidak mencakup kebijakan parkir, namun hanya sebatas mengenai pemilihan rute.
8. Alat bantu simulasi yang digunakan adalah Tranplan.