

ABSTRAK

EVALUASI KINERJA LALU LINTAS RUAS JALAN Z.A. PAGAR ALAM SETELAH ADANYA JALAN LINTAS BAWAH (*UNDERPASS*) KOTA BANDAR LAMPUNG

Oleh

MUTIA SEPTRIANDINI

Kemacetan terjadi karena tingkat pelayanan prasarana jalan lebih kecil dari kebutuhan pergerakan lalu lintas yang ada. Dan jalan yang berpotensi macet adalah Jalan ZA Pagar Alam. Sehingga pemerintah telah membuat sebuah solusi untuk mengurangi kemacetan yang terjadi, yaitu jalan lintas bawah (*underpass*) di jalan ZA Pagar Alam. Selanjutnya mengingat kebutuhan pembangunan *underpass* itu bertujuan untuk mengurangi kemacetan yang ada. Maka dari itu penulis mengambil topik penelitian yaitu menganalisa kinerja arus lalu lintas setelah adanya *underpass* dan membandingkan arus lalu lintas sebelum adanya *underpass*. Pada analisa kinerja ruas jalan ini digunakan metode Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia 2014.

Pengumpulan data dilakukan dengan cara survei langsung. Adapun data yang diambil adalah volume lalu lintas. Derajat kejenuhan untuk arah Natar – Tanjung Karang pada tahun 2013 ke tahun 2016 mengalami penurunan sebesar 45,59%, dan pada tahun 2016 ke tahun 2019 meningkat sebesar 19,68% sedangkan untuk arah Tanjung Karang – Natar pada tahun 2013 ke tahun 2016 mengalami penurunan sebesar 34,5%, dan pada tahun 2016 ke tahun 2019 mengalami penurunan sebesar 6,87%, tetapi penurunan dari perbandingan penelitian pada tahun 2016 ke tahun 2019 tidak signifikan. Dari hasil penelitian kecepatan belum sesuai dengan standar RSNI T-14 2004 yaitu standar kecepatan jalan perkotaan. Sehingga dapat disimpulkan dari perbandingan penelitian sebelum dan setelah adanya *underpass*, pembangunan *underpass* di ruas jalan ZA Pagar Alam tidak efektif untuk mengurangi kemacetan yang terjadi.

Kata kunci: Ruas Jalan, Derajat Kejenuhan, *Underpass*

ABSTRACT

EVALUATION OF TRAFFIC PERFORMANCE ON Z.A. PAGAR ALAM STREET AFTER UNDERPASS ROAD IN BANDAR LAMPUNG EXISTS

By

MUTIA SEPTRIANDINI

Jammed occurs due to the road infrastructure services level which is smaller than traffic movement needs that available. And the road which potentially to congest is ZA Pagar Alam street. So the government had made a solution to decrease the traffic jam by built an underpass on ZA Pagar Alam street. Furthermore, considering the need for underpass construction aims to reduce jam that occurs, so the writer bring out a research topic that is analyzing traffic flow after the underpass was built and comparing with the traffic flow before the underpass was built. The analysis of this road section performance using the 2014 Indonesian Road Capacity Guidelines method.

Data collection is done by a direct survey. The data which has been taken is traffic volume. Degree of saturation for directions Natar – Tanjung Karang in 2013 to 2016 has decreased by 45,59%, and in 2016 to 2019 increased by 19,68%, meanwhile for directions Tanjung Karang – Natar in 2013 to 2016 has decreased by 34,5%, and in 2016 to 2019 decreased by 6,87%, but the decreation from research comparison in 2016 to 2019 was not significant. From the speed data research, the results are not appropriate to RSNI T-14 2004 standard that is the speed standard for urban roads. So, it can be concluded from the comparison research of before and after the underpass was built, the construction of underpass on the section of ZA Pagar Alam street is not effective to decrease traffic jam that occurs.

Keywords: Road Section, Degree of Saturation, Underpass