

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kota Depok sebelumnya merupakan bagian dari Kabupaten Bogor. Kemudian, melalui Undang-undang Nomor 15 Tahun 1999, Kota Depok dimekarkan menjadi sebuah Kotamadya yang otonom. Sejak berdirinya Kota Depok terjadi perkembangan yang cukup signifikan dalam bidang pemerintahan, dimana pada awalnya terdiri dari enam Kecamatan kemudian pada tahun 2007 dimekarkan menjadi 11 kecamatan.

Sejalan dengan perkembangannya, Kota Depok terus mengalami pertumbuhan penduduk yang pesat. Namun, tingginya pertumbuhan penduduk yang terjadi di Kota Depok tidak diimbangi dengan prasarana transportasi yang memadai. Hal ini ditambah dengan banyaknya masyarakat yang memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi, sistem angkutan umum yang masih dikelola perorangan, tidak adanya angkutan umum massal yang mencakup seluruh kecamatan di Kota Depok, sampai luas jalan yang relatif sempit, serta kurangnya jalan alternatif yang dapat digunakan menyebabkan timbulnya masalah di sektor transportasi. Masalah transportasi yang berkembang pesat berbanding terbalik dengan upaya yang dilakukan untuk memecahkan masalah mengakibatkan permasalahan di sektor transportasi semakin parah. Salah satu masalah yang menonjol dan belum teratasi hingga saat ini adalah masalah kemacetan lalu lintas.

Kemacetan banyak terjadi di kota-kota besar maupun kota yang bersifat sebagai penyangga Ibukota, terutama yang tidak memiliki transportasi umum yang baik atau tidak seimbangya kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk. Kemacetan di Kota Depok mudah ditemui di berbagai tempat. Mulai dari jalan-jalan besar seperti di Jl. Margonda Raya, Jl. Tole Iskandar, Jl. Ir. H. Juanda, sampai jalan yang lebih mengecil seperti yang terdapat di Kecamatan Pancoran Mas yaitu di Jl. Raya Sawangan, Jl. Pitara, Jl. Siliwangi, Jl. Kartini dan di setiap persimpangan-persimpangan jalan.

Berdasarkan data di BPS Kota Depok, terdapat prasarana pengangkutan darat untuk menunjang kegiatan perekonomian, yaitu jalan yang dikelola oleh Pemerintah

Daerah Kota Depok sepanjang 476,15 km. Selain itu juga terdapat jalan raya yang dikelola Pemerintah Pusat (36,25 km) dan Pemerintah Propinsi (17,75 km). Salah satu jalan yang dikelola oleh pemerintah pusat adalah Jalan Raya Sawangan yang memiliki panjang 4,36 km dengan ruas jalan selebar 8-12 meter. Jalan Raya Sawangan memiliki fungsi yang sangat penting karena menjadi akses dari Depok menuju Bogor, Jakarta, dan Tangerang Selatan, begitupun sebaliknya. Tetapi dengan padatnya lalu-lintas yang berada di Jalan Raya Sawangan, ruas jalan yang relatif sempit, serta tidak adanya jalan alternatif menyebabkan Jalan Raya Sawangan tidak dapat menampung volume kendaraan yang melintas di jalan tersebut. Selain fungsinya yang sangat penting, disepanjang Jalan Raya Sawangan telah menjadi pusat-pusat kegiatan seperti adanya pusat perbelanjaan, rumah makan, rumah sakit, bahkan sekolah mulai dari jenjang TK-SD-SMP-SMA.

Salah satu titik yang selalu mengalami kemacetan di Jl. Raya Sawangan adalah simpang kodim dimana menjadi titik temu antara Jalan Raya Sawangan, Jalan Raya Pramuka dan Jalan Kali Licin. Di Simpang Kodim Depok ini selalu mengalami kemacetan karena lebar jalan yang tidak sebanding dengan jumlah kendaraan yang melintasinya. Lebar Jl. Pramuka sendiri hanya 7 meter sedangkan lebar Jl. Raya Sawangan tepatnya di simpang kodim hanya 8 meter serta terdapat undakan jembatan setinggi 70cm dari Jl. Raya Sawangan menuju Jl. Pramuka.

Dengan adanya pusat kegiatan di sepanjang Jalan Raya Sawangan, penambahan penduduk yang terus meningkat, jumlah volume kendaraan yang terus bertambah, serta peranan Jalan Raya Sawangan sebagai jalan utama harus diimbangi dengan perkembangan jalan tersebut. Menurut Rodrige (2006), pengembangan seperangkat konstruksi dan proposisi yang didirikan adalah untuk mencapai tujuan tertentu yang berkaitan dengan pembangunan sosial-ekonomi, dan fungsi dan kinerja sistem transportasi. Sedangkan menurut MKJI 1997, jalan perkotaan merupakan segmen jalan yang mempunyai perkembangan secara permanen dan menerus sepanjang seluruh atau hampir seluruh jalan, minimum pada satu sisi jalan, apakah berupa perkembangan lahan atau bukan. Termasuk jalan di atau dekat pusat perkotaan dengan penduduk kurang dari 100.000, maupun jalan didaerah perkotaan dengan penduduk kurang dari

100.000 dengan perkembangan samping jalan yang permanen dan menerus. Berdasarkan observasi peneliti, Jalan Raya Sawangan khususnya di Simpang Kodim Depok selalu mengalami kemacetan setiap harinya baik di hari kerja maupun di hari libur, terutama pada pagi hari dan sore sampai malam hari. Sedangkan perkembangan yang terjadi di Jalan Raya Sawangan tidak sesuai dengan peraturan yang tertulis dalam MKJI 1997.

Berdasarkan penelitian yang diteliti sebelumnya oleh Rangga Apriliyanto pada tahun 2018 dengan judul Analisis Kemacetan dan Perkiraan Tingkat Pelayanan Jalan Pada Masa Mendatang (Studi Kasus Jalan Raya Sawangan Depok), hasil analisis menunjukkan bahwa kinerja jalan pada Simpang Kodim termasuk jalan dengan tingkat pelayanan di tingkat F. Kondisi tersebut memiliki karakteristik jalan dengan kepadatan lalu lintas sangat tinggi serta volume rendah sehingga terjadi kemacetan untuk durasi yang lama. Kinerja jalan pada kondisi eksisting menunjukkan tingkat pelayanan yang cenderung buruk. Rekayasa lalu lintas dalam meningkatkan kinerja jalan dan simpang dilakukan dengan perbaikan geometri, memberikan median serta mengubah kondisi simpang menjadi bersinyal dan tak sebidang. Hasil rekayasa lalu lintas menunjukkan terjadinya peningkatan kapasitas, kecepatan kendaraan dan mencegah terjadinya konflik. Hasil rekayasa lalu lintas meningkatkan tingkat pelayanan ruas Jalan Raya Sawangan ke tingkat D.

Maka dari itu, berdasarkan uraian diatas, penulis tertarik untuk membuat penelitian mengenai evaluasi lahan untuk pembuatan jalan alternatif di Simpang Kodim Depok. Sehingga penelitian ini ditulis dengan judul : “Analisis Evaluasi Lahan Untuk Pembuatan Jalan Alternatif pada Simpang Kodim, Kecamatan Pancoran Mas, Kota Depok, Jawa Barat”.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan ulasan latar belakang tersebut, maka dapat ditarik beberapa garis besar permasalahan, yakni sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi jalan di Simpang Kodim Depok?
2. Bagaimana evaluasi kesesuaian lahan yang akan digunakan untuk pembuatan jalan alternatif di Simpang Kodim Depok?

C. Pembatasan Masalah

Berdasarkan permasalahan yang telah dipaparkan dalam identifikasi permasalahan dengan menyesuaikan kondisi wilayah penelitian, maka penelitian ini dibatasi agar terfokus hanya menganalisis evaluasi lahan untuk perencanaan pembuatan jalan alternatif di Simpang Kodim Depok berdasarkan jarak pendek, sedikit hambatan.

D. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah di atas maka rumusan permasalahan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

“Bagaimana evaluasi kesesuaian lahan untuk jalan alternatif di Simpang Kodim Depok?”

E. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini akan memberikan manfaat kepada semua pihak. Adapun manfaat yang dapat diambil dari hasil penelitian ini adalah:

1. Manfaat Praktis

Sebagai bahan pertimbangan bagi pemerintah Kota Depok dalam menentukan lahan yang akan digunakan untuk pembuatan jalan alternatif sebagai upaya dalam mengurangi kemacetan di Simpang Kodim Depok.

2. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan ilmu pengetahuan dan dapat memberikan sumbangan penelitian yang berkaitan dengan upaya mengurangi kemacetan.