

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan (Wikipedia, 2019). Keadaan tersebut telah menjadi persoalan di hampir seluruh penjuru negeri, khususnya di ibukota negara kita, Jakarta serta kota-kota besar lainnya seperti Surabaya, Malang, Bandung, Padang, dan Denpasar.

Surabaya merupakan suatu kota yang mempunyai tingkat kemacetan tinggi di Indonesia. Pembangunan infrastruktur yang tidak sebanding dengan tingkat pertumbuhan jumlah kendaraan tiap tahun, menjadi salah satu penyebab kemacetan di kota pahlawan ini.

Lokasi-lokasi rawan macet di kota Surabaya ini diantaranya meliputi Bundaran Waru, Simpang Urip Sumoharjo-Basuki Rahmat, Jalan Mastrip, Bundaran Satelit, Simpang Perak Timur-Perak Barat, Simpang Bonbin, serta titik-titik lainnya yang masih banyak lagi.

Berbagai cara juga telah dilakukan oleh Pemerintah Kota Surabaya untuk mengurai kemacetan tersebut. Mulai dari pelebaran ruas jalan, penambahan ruas jalan, pembangunan *overpass* dan *underpass*, serta rekayasa lalu lintas pada kondisi-kondisi tertentu untuk mengurangi kemacetan di kota ini.

Sebagai salah satu contoh titik rawan macet, bundaran satelit telah mengalami beberapa perubahan sebagai salah satu upaya untuk mengurai kemacetan pada daerah tersebut. Pada akhir tahun 2018, telah selesai pembangunan dan mulai beroperasinya *Overpass* pada bundaran tersebut.

Namun tingkat kemacetan pada bundaran tersebut masih tergolong cukup tinggi. Lalu pada pertengahan tahun 2019, tepatnya pada Hari Jadi Kota Surabaya (HJKS), 31 Mei telah dibuka sekaligus diresmikan *underpass* Mayjend Sungkono Surabaya oleh Wali Kota Surabaya Tri Rismaharini. Pembangunan *Overpass* dan *Underpass* ini merupakan hasil *Corporate Social Responsibility* (CSR) yang diprakarsai oleh 19 pengembang di wilayah Surabaya Barat yang tergabung dalam DPD REI (*Real Estate Indonesia*) Jawa Timur . Kedepannya pembangunan *Overpass* dan *Underpass* diharapkan mampu memecah kemacetan lalu lintas di Bundaran Satelit, yang mana selama ini memang Kawasan Surabaya Barat tersebut sedang berkembang dengan cukup pesat.

Berdasarkan kondisi di atas, akan dicoba untuk mengkaji seberapa besar efektifitas *underpass* Mayjend Sungkono tersebut dalam mengurangi kemacetan pada salah satu titik rawan macet di kota Surabaya ini. Sehingga diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi referensi bagi kota-kota besar di Indonesia dalam mengurai kemacetan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, maka terdapat masalah yang menjadi titik fokus dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana perubahan nilai derajat kejenuhan di seluruh titik penelitian sebelum dan setelah pembangunan *underpass*?
2. Bagaimana perubahan nilai kecepatan rata-rata kendaraan ringan di seluruh titik penelitian sebelum dan setelah pembangunan *underpass*?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan masalah yang akan diteliti, tujuan dilakukannya penelitian ini adalah:

1. Mengetahui perubahan nilai derajat kejenuhan di seluruh titik penelitian sebelum dan setelah pembangunan *underpass*
2. Mengetahui perubahan nilai kecepatan rata-rata kendaraan ringan di seluruh titik penelitian sebelum dan setelah pembangunan *underpass*

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini di bidang keilmuan adalah dapat dijadikan referensi acuan langkah pemerintah kota-kota besar di Indonesia, terutama Surabaya untuk dapat mengurai tingginya kemacetan lalu-lintas di masa yang akan datang.

1.5 Batasan Masalah

Terdapat beberapa Batasan masalah yang ditentukan dalam penelitian ini. Hal ini bertujuan agar penelitian dapat lebih fokus dan terarah. Adapun batasan yang dimaksud adalah titik-titik penelitian dan waktu pelaksanaan survey seperti:

1. Lokasi penelitian ini berada di Bundaran Satelit Surabaya
2. Sisi barat *underpass*, yakni ruas Jl. HR Muhammad menuju Jl. Mayjend Sungkono melalui *underpass*, persimpangan Jl. HR. Muhammad menuju Jl. Bundaran satelit, dan persimpangan Jl. HR. Muhammad menuju Jl. Kupang Indah.
3. Sisi timur *underpass*, yakni ruas Jl. Mayjend Sungkono menuju Jl. HR.

Muhammad melalui *underpass*, persimpangan Jl. Mayjend Sungkono menuju Jl. Abdul Wahab Siamin, dan persimpangan Jl. Mayjend Sungkono menuju Jl. Bundaran Satelit.

4. Waktu pengambilan data penelitian dilakukan pada jam sibuk pagi (06:20-08:30 WIB), siang (11:20-12:30 WIB), dan sore (16:50-18:30 WIB).
5. Tidak membahas mengenai AMDAL, K3, ataupun hal lainnya yang tidak berkaitan langsung dengan sistem transportasi
6. Penelitian ini hanya akan mengkaji mengenai efektivitas perubahan kecepatan rata-rata dan tingkat perubahan kejenuhan kendaraan ringan pada setiap titik penelitian