

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Tinjauan Umum**

Menurut Spesifikasi Bukaan Pemisah Jalur (2008), median merupakan bagian dari jalan yang tidak dapat dilalui oleh kendaraan, dengan bentuk memanjang sejajar jalan, terletak di sumbu/tengah jalan, dimaksudkan untuk memisahkan arus lalu-lintas yang berlawanan arah, memperlancar arus lalu-lintas dan mengurangi konflik lalu-lintas). Menurut Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (2014), median adalah bangunan yang terletak dalam ruang jalan yang berfungsi untuk memisahkan arus lalu-lintas yang berlawanan. Pengertian lainnya, median adalah bangunan yang terletak dalam ruang jalan yang berfungsi memisahkan arah arus lalu lintas yang berlawanan (PKJI, 2014).

Berdasarkan Tata Cara Perencanaan Pemisah (1990), pemisah tengah (Median) mempunyai fungsi antara lain:

- a. Pada kondisi tertentu bagian dari pemisah tengah dapat digunakan sebagai jalur perubahan kecepatan dan jalur tunggu untuk lalu-lintas belok kanan atau perputaran (*U-Turn*).
- b. Sebagai jalur penempatan perlengkapan jalan yang bersifat pengaturan lampu lalu-lintas (rambu lalu-lintas), perlengkapan jalan yang bersifat kenyamanan dan keamanan (lampu jalan, pohon peneduh/penghalang lampu dari depan, batas penghalang dan lain-lain), drainase dan perlengkapan lainnya.

- c. Persiapan pelebaran, jalur lalu-lintas.
- d. Daerah keamanan untuk kendaraan yang lepas kendali atau kecelakaan.
- e. Jalur peralihan perbedaan permukaan antar badan jalan.
- f. Tempat pemberhentian sementara bagi pejalan kaki yang menyeberang jalan.
- g. Keindahan/estetika, jalur hijau, landscaping dan lain-lain.
- h. Mengurangi cahaya lampu dari kendaraan yang berlawanan arah.

Dalam perencanaan median perlu disediakan pula fasilitas berupa bukaan median untuk membantu kendaraan yang merubah arah dengan cara memutar balik (*U-Turn*). Dibawah ini adalah fungsi dari bukaan median pada ruas jalan tertentu berdasarkan Pedoman Perencanaan Putar Balik (2005).

- a. Mengoptimasikan akses setempat dan memperkecil gerakan kendaraan yang melakukan *u-turn* oleh penyediaan bukaan-bukaan median dengan jarak relatif dekat.
- b. Memperkecil gangguan terhadap arus lalu-lintas menerus dengan membuat jarak yang cukup panjang diantara bukaan median.

## **2.2. Putaran Balik Arah (*U-Turn*)**

Gerakan putaran balik mempengaruhi kondisi lalu lintas dan menimbulkan beberapa tahapan pergerakan *u-turn*. Berikut adalah tahapan pergerakan putaran balik arah (Dharmawan dan Oktarina, 2013).

- 1. Tahap pertama, kendaraan yang melakukan gerakan balik arah akan mengurangi kecepatan dan akan berada pada jalur paling kanan. Perlambatan arus lalu-lintas yang terjadi sesuai teori *car following*

mengakibatkan terjadinya antrian yang ditandai dengan panjang antrian, waktu tundaan dan gelombang kejut.

2. Tahap kedua, saat kendaraan melakukan gerakan berputar menuju ke jalur berlawanan, dipengaruhi oleh jenis kendaraan (kemampuan manuver, dan radius putar). Manuver kendaraan berpengaruh terhadap lebar median dan gangguannya kepada kedua arah (searah dan berlawanan arah). Lebar lajur berpengaruh terhadap pengurangan kapasitas jalan untuk kedua arah. Apabila jumlah kendaraan berputar cukup besar, lajur penampung perlu disediakan untuk mengurangi dampak terhadap aktivitas kendaraan di belakangnya.
3. Tahap ketiga, adalah gerakan balik arah kendaraan, sehingga perlu diperhatikan kondisi arus lalu-lintas arah berlawanan. Terjadi interaksi antara kendaraan balik arah dan kendaraan gerakan lurus pada arah yang berlawanan, dan penyatuan dengan arus lawan arah untuk memasuki jalur yang sama. Pada kondisi ini yang terpenting adalah penetapan pengendara sehingga gerakan menyatu dengan arus utama tersedia. Artinya, pengendara harus dapat mempertimbangkan adanya senjang jarak antara dua kendaraan pada arah arus utama sehingga kendaraan dapat dengan aman menyatu dengan arus utama (*gap acceptance*), dan fenomena *merging* dan *weaving*.

### **2.3. Pengaruh Fasilitas U-Turn dalam Pengoperasian Lalu Lintas**



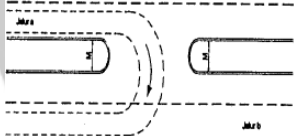
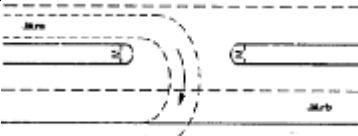
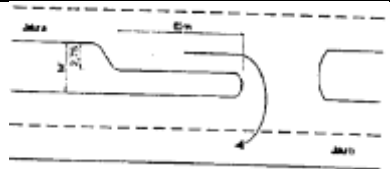
Beberapa pengaruh *U-Turn* terhadap arus lalu lintas (Kasan dkk, 2012), antara lain :

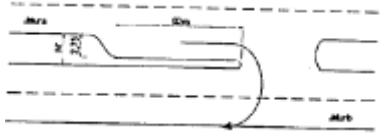

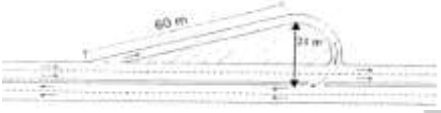

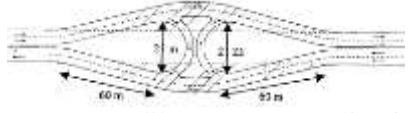
1. Kendaraan akan melakukan pendekatan secara normal dari lajur cepat saat melakukan putar balik arah, sehingga kecepatan kendaraan akan melambat atau bahkan berhenti. Perlambatan tersebut akan mengganggu arus lalu lintas pada arah yang sama.
2. Kendaraan akan menunggu gap saat melakukan putar balik arah pada lalu lintas yang berlawanan arah. Kendaraan yang melakukan putar balik arah pada median yang sempit akan menyebabkan kendaraan yang berada pada arus yang sama berhenti dan membentuk antrian pada lajur cepat.
3. Fasilitas *U-Turn* sering ditemukan pada daerah sibuk dengan kondisi lalu lintas mendekati kapasitas. Dalam kondisi tersebut lalu lintas yang terhambat disebabkan oleh *U-Turn*, relatif mempunyai dampak yang besar dalam bentuk tundaan.
4. Kendaraan yang melakukan putar balik arah dipengaruhi oleh karakteristik kendaraan, kemampuan pengemudi dan ukuran fasilitas *U-Turn*. Median yang sempit atau bukaan median yang sempit memaksa pengemudi melakukan putar balik arah sehingga menghambat lebih dari dua lajur dalam dan dari jalan 2 arah dengan melakukan putar balik arah dari lajur luar atau melakukan putar balik arah masuk ke lajur luar.

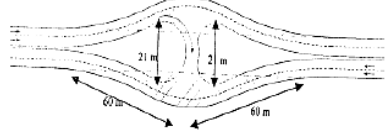

#### **2.4. Jenis dan Persyaratan *U-Turn***

Dalam Pedoman Perencanaan Putar Balik (2005), dicantumkan beberapa jenis putaran balik dan persyaratannya yang dapat dilihat Pada Tabel 2.1.

Tabel 2.1 Jenis Putaran Balik Serta Persyaratannya

Jenis Putaran Balik	Kriteria Lokasi	Tata Guna Lahan
 <p data-bbox="319 604 762 672">Putaran Balik di Tengah Ruas dengan Lebar Median Ideal</p>	<p data-bbox="790 459 1117 660">Lebar median memenuhi kriteria lebar median ideal Volume lalu lintas pada jalur a dan jalur b tinggi Frekuensi perputaran &lt; 3 perputaran/menit</p>	<p data-bbox="1173 660 1316 795">Jalan arteri sekunder Daerah jalan antar kota</p>
 <p data-bbox="319 828 762 985">Putaran Balik di Tengah Ruas dengan Gerakan Putaran Balik dari Lajur Dalam ke Lajur Dalam Jalur Lawan dengan Penambahan Lajur Khusus</p>	<p data-bbox="790 716 1117 952">Lebar median memenuhi kriteria lebar median ideal Volume lalu lintas pada jalur a sangat tinggi dan jalur b tinggi Frekuensi perputaran &gt; 3 perputaran/menit</p>	
 <p data-bbox="319 1142 762 1276">Putaran Balik di Tengah Ruas dengan Gerakan Putaran Balik dari Lajur Dalam ke Lajur Kedua Jalur Lawan</p>	<p data-bbox="790 996 1117 1321">Lebar median memenuhi kriteria lebar median dengan gerakan putaran balik dari lajur dalam ke lajur kedua jalur lawan Volume lalu lintas pada jalur a dan jalur b sedang Frekuensi perputaran &lt; 3 perputaran/menit</p>	<p data-bbox="1141 1500 1348 1836">Daerah perkotaan dengan aktivitas umum (Rumah Sakit, perkantoran, perdagangan, sekolah, jalan akses permukiman)</p>
 <p data-bbox="319 1478 762 1646">Putaran Balik di Tengah Ruas dengan Gerakan Putaran Balik dari Lajur Dalam ke Bahu Jalan (4/2D) atau Lajur Ketiga (6/2D) Jalur Lawan</p>	<p data-bbox="790 1332 1117 1724">Lebar median memenuhi kriteria lebar median dengan gerakan putaran balik dari lajur dalam ke bahu jalan (4/2D) atau lajur ketiga (6/2D) jalur lawan Volume lalu lintas pada jalur a tinggi dan jalur b rendah sampai sedang Frekuensi perputaran &lt; 3 perputaran/menit.</p>	
 <p data-bbox="319 1937 762 1993">Putaran Balik di Tengah Ruas dengan Gerakan Putaran Balik dari</p>	<p data-bbox="790 1736 1117 1993">Lebar median memenuhi kriteria lebar median dengan gerakan putaran balik dari lajur dalam ke lajur kedua jalur lawan Volume lalu lintas pada jalur a dan jalur b sedang</p>	

<p>Lajur Dalam ke Lajur Kedua Jalur Lawan dengan Penambahan Jalur Khusus</p>	<p>Frekuensi perputaran &gt; 3 perputaran/menit</p>	
 <p>Putaran Balik di Tengah Ruas dengan Gerakan Putaran Balik dari Lajur Dalam ke Bahu Jalan (4/2D) atau Lajur Ketiga (6/2D) Jalur Lawan dengan Penambahan Jalur Khusus</p>	<p>Lebar median memenuhi kriteria lebar median dengan gerakan putaran balik dari lajur dalam ke bahu jalan (4/2D) atau lajur ketiga (6/2D) jalur lawan Volume lalu lintas pada jalur a sangat tinggi dan jalur b rendah sampai sedang Frekuensi perputaran &gt; 3 perputaran/menit</p>	
 <p>Putaran Balik dengan Lajur Khusus dan Pelebaran Tepi Luar</p>	<p>Lebar median memenuhi kriteria lebar median dengan gerakan putaran balik dari lajur dalam ke bahu jalan (4/2D) atau lajur ketiga (6/2D) jalur lawan Volume lalu lintas pada jalur a sangat tinggi dan jalur b sedang sampai tinggi Frekuensi perputaran &gt; 3 perputaran/menit.</p>	<p>Daerah perkotaan dengan aktivitas umum (Rumah Sakit, perkantoran, perdagangan, sekolah, jalan akses permukiman)</p>
 <p>Putaran Balik Tidak Langsung Jalur Putar di Tepi Kiri Jalan</p>	<p>Lebar median tidak memenuhi kriteria lebar median ideal Volume lalu lintas pada jalur a dan jalur b tinggi Frekuensi perputaran &lt; 3 perputaran/menit (bila frekuensi perputaran &gt; 3 perputaran/menit fasilitas ini memerlukan lampu lalu lintas).</p>	
 <p>Putaran Balik Tidak Langsung Jalur Putar di Tepi Kanan Jalan</p>		<p>Jalan arteri sekunder Daerah jalan antar kota</p>
 <p>Putaran Balik Dengan Kanalisasi</p>		

 <p>Putaran Balik dengan Pelebaran di Lokasi Putaran Balik</p>	<p>Lebar median tidak memenuhi kriteria lebar median ideal Volume lalu lintas pada jalur a dan jalur b tinggi Frekuensi perputaran &gt; 3 perputaran/menit</p>	
 <p>Putaran Balik dengan Bentuk Bundaran</p>		

Keterangan:

Volume lalu lintas tinggi : rata volume lalu lintas/lajur > 900 smp/jam/lajur

Volume lalu lintas sedang : rata volume lalu lintas/lajur 300-900 smp/jam/lajur

Volume lalu lintas rendah : rata volume lalu lintas/lajur < 300 smp/jam/lajur

Sumber : PPPB, 2005

## 2.5. Perencanaan Putaran Balik

Menurut Pedoman Perencanaan Putar Balik (2005), ada beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam perencanaan putaran balik yang meliputi :

### 1. Fungsi dan klasifikasi jalan

Fungsi dan klasifikasi jalan disekitar lokasi putaran balik berpengaruh terhadap volume dan pemanfaatan putaran balik. Jika putaran balik yang direncanakan tidak sesuai dengan fungsi dan klasifikasi jalan, maka harus dilengkapi dengan studi khusus untuk mengantisipasi kemungkinan dampak lalu lintas yang akan ditimbulkan.

### 2. Dimensi kendaraan rencana

Dimensi kendaraan yang melalui fasilitas putaran balik perlu direncanakan sesuai dengan persyaratan bukaan median. Dimensi kendaraan rencana dapat dilihat pada Tabel 2.2.

Tabel 2.2 Dimensi Kendaraan Rencana untuk Jalan Perkotaan

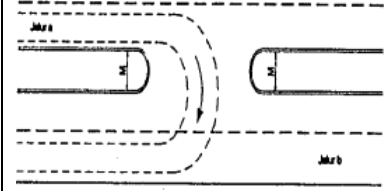
Kendaraan Rencana	Dimensi Kendaraan (m)			Radius Putar (m)	
	Tinggi	Lebar	Panjang	Depan	Belakang
Kendaraan Kecil	1,3	2,1	5,8	4,2	7,3
Kendaraan Sedang	4,1	2,6	12,1	7,4	12,8
Kendaraan Berat	4,1	2,6	21	2,9	14

Sumber : PPPB, 2005

### 3. Dimensi bukaan u-turn (panjang dan lebar bukaan)

Bukaan median perlu direncanakan agar efektif dalam penggunaannya dengan mempertimbangkan lebar jalan untuk kendaraan rencana saat melakukan putaran balik tanpa menimbulkan pelanggaran atau kerusakan pada bagian luar perkerasan. Dimensi lebar bukaan ideal berdasarkan lebar lajur dapat dilihat dalam Tabel 2.3.

Tabel 2.3 Lebar Bukaan Median Ideal berdasarkan Lebar Lajur dan Dimensi Kendaraan

Jenis Putaran (Gerakan Putaran Balik dari Lajur Dalam ke Lajur Kedua Jalur Lawan)	Lebar Lajur (m)	Kendaraan Kecil	Kendaraan Sedang	Kendaraan Besar
		Panjang Kendaraan Rencana		
		5,8 m	12,1 m	21 m
Lebar Bukaan Median Ideal				
	3,5	8,0	18,5	20,0
	3	8,5	19,0	21,0
	2,75	9,0	19,5	21,5

Sumber : PPPB, 2005



#### 4. Volume lalu-lintas per lajur

Volume lalu lintas per lajur akan mempengaruhi keefektifan penggunaan fasilitas *u-turn*. Putaran balik seharusnya tidak diijinkan pada lalu lintas menerus karena dapat menimbulkan dampak pada operasi lalu lintas, antara lain berkurangnya kecepatan dan kemungkinan kecelakaan. Putaran balik diijinkan pada lokasi yang memiliki lebar jalan yang cukup untuk kendaraan melakukan putaran tanpa adanya pelanggaran atau kerusakan pada bagian luar perkerasan. Menurut Miro (2005) di dalam penelitian Susanti (2014), lalu lintas menerus (*through traffic*) merupakan pergerakan lalu lintas yang mempunyai tempat asal dan tujuan di luar wilayah studi dan melewati wilayah studi (tidak menuju dan tidak berasal dari wilayah studi).

#### 5. Jumlah kendaraan berputar balik per menit

Jumlah kendaraan berputar balik per menitnya perlu diketahui melalui pendataan agar dapat dianalisis sejauh mana pemanfaatan fasilitas putaran balik tersebut dibutuhkan.

### 2.6. **Faktor – faktor yang mempengaruhi U-Turn**

Dalam meningkatkan faktor keselamatan dan waktu tempuh pengguna jalan, maka jalan arteri dan jalan kolektor yang mempunyai banyak lajur lebih dari empat dengan dua arah pada umumnya menggunakan median jalan. Secara umum median jalan juga dilengkapi dengan fasilitas *u-turn* yang selalu dapat dipergunakan untuk melakukan putaran arah kendaraan. Tidak semua fasilitas *u-turn* dapat digunakan, dikarenakan ada alasan tertentu seperti adanya rambu lalu

lintas yang dilengkapi dengan alat bantu seperti patok besi berantai pada jalan bebas hambatan, yang fasilitas *u-turn*nya hanya diperbolehkan untuk petugas.

### **2.6.1. Panjang antrian**

Panjang antrian didefinisikan sebagai panjang kendaraan yang menunggu dalam suatu kelompok kendaraan dan dinyatakan dalam satuan meter. Gerakan kendaraan yang berada dalam antrian akan dibatasi oleh gerakan kendaraan yang di depannya atau kendaraan tersebut dihentikan oleh komponen lain dari sistem lalu lintas, salah satu contohnya seperti pejalan kaki yang menyebrang. Dalam melakukan pengukuran panjang antrian, di dalamnya meliputi pencacahan dari jumlah kendaraan yang berada dalam sistem antrian pada suatu waktu tertentu. Hal ini dapat dilakukan dengan perhitungan fisik kendaraan atau dengan memberikan tanda pada jalan, sehingga mengindikasikan bahwa kendaraan yang berada dalam antrian akan dinyatakan dalam satuan panjang (Bura, 2016).

### **2.6.2. Waktu memutar**

Waktu memutar kendaraan adalah lama waktu yang dibutuhkan oleh sebuah kendaraan dari mulai melakukan gerakan akan memutar sampai berada pada posisi tertentu sehingga dapat menyatu dengan arus pada arah berlawanan. Waktu memutar kendaraan dipengaruhi oleh tingginya volume kendaraan yang melintas pada arah yang berlawanan dan juga dimensi kendaraan yang memutar serta kemampuan pengemudi untuk melakukan manuver atau gerakan putar balik (Bura, 2016).

### 2.6.3. Waktu tundaan

Waktu tundaan yang disebabkan oleh sebuah kendaraan melakukan *u – turn* adalah perbedaan dalam waktu tempuh untuk melewati daerah pengamatan dalam kondisi arus terganggu dan tidak terganggu dalam setiap periode pengamatan. Tundaan terdiri dari tundaan lalu lintas dan tundaan geometrik. Tundaan lalu lintas adalah waktu yang menunggu yang diakibatkan oleh interaksi lalu lintas dengan gerakan lalu lintas yang bertentangan. Pada studi tentang tundaan yang disebabkan kendaraan yang memutar arah pada median pada dasarnya metode yang digunakan adalah berdasarkan analisis waktu tempuh antara dua titik yang telah ditentukan pada ruas jalan (Bura, 2016).

