

ABSTRAK

Jalan Trasyogi Cibubur ini merupakan jalan tipe dua arah dan terbagi menggunakan median, dan pada ruas jalan ini terdapat beberapa median yang terbuka untuk Gerakan putar-balik arah kendaraan dan hambatan yang membuat kemacetan terjadi untuk mengurangi persalahaan yang terjadi pada ruas Jalan Trasyogi Cibubur dilakukanya evaluasi kinerja ruas jalan dengan mengacu pada PKJI 2014 Untuk memperoleh data-data yang di inginkan, maka survei di lakukan dalam tujuh hari per minggunya dan dilakukan selama 30 hari.dengan waktu survei sebanyak 3 periode yaitu pukul 07.00-09.00, 11.00-13.00 serta 15.00-17.00. Hasil penelitian menunjukan Waktu tempuh yang terjadi di titik *U-Turn* rata-rata sebesar 22 detik, dengan Tundaan rata-rata yang dihasilkan sebesar 6-8 detik/skr. Dengan mengacu kepada Pedoman *U-Turn* apabila Tundaan 1.0, maka terjadi antrian. Volume lalulintas terdapat 3 volume tertinggi tiap *U-Turn* diantaranya arah Cibubur titik A sebesar 3516,2 skr/jam, arah Cileungsi titik B sebesar 3717,7 skr/jam, arah Cileungsi titik C sebesar 4556,6 skr/jam. Antrian terbesar terdapat pada titik *U-Turn* C memiliki rata-rata antrian sebesar 5,21 dan tundaan 8,55. Perlu adanya kajian khusus tentang Putar Balik (*U-Turn*) dan penambahan rambu lalu lintas dan diperlukannya kajian ulang terhadap *U-Turn* pada titik B, adanya penambahan lajur kearah cileungsi karna ada pembangunan jalan tol, dan perlu di kaji pula mengenai penambahan simpang bersinyal pada titik ini karena terdapatnya *Gete toll*.

Kata Kunci: *U-Turn, PKJI 2014, Waktu Tempuh, Volume Kendaraan, Antrian.*

ABSTRACT

Jalan Trasyogi Cibubur is a two-way type road and is divided using medians, and on this road section there are several medians that are open for vehicle reversing movements and obstacles that make congestion occur to reduce errors that occur on the Jalan Trasyogi Cibubur section, an evaluation of road section performance is carried out with reference to PKJI 2014 To obtain the desired data, the survey is conducted in seven days per week and carried out for 30 days. with a survey time of 3 periods, namely 07.00-09.00, 11.00-13.00 and 15.00-17.00. The results showed that the travel time that occurred at the *U-Turn* point averaged 22 seconds, with an average delay generated of 6-8 seconds/skr. With reference to *the U-Turn Guidelines* if Delay 1.0, a queue occurs. Traffic volume has 3 highest volumes per *U-Turn* including the direction of Cibubur point A of 3516.2 skr/hour, the direction of Cileungsi point B of 3717.7 skr/hour, the direction of Cileungsi point C of 4556.6 skr/hour. The largest queue at the *U-Turn* C point has an average queue of 5.21 and a delay of 8.55. There needs to be a special study on U-Turn and the addition of traffic signs and a review of the *U-Turn* at point B, the addition of lanes towards Cileungsi because there is toll road construction, and it is also necessary to study the addition of signaled intersections at this point because of the *Gete toll*.

Kata Kunci: *U-Turn, PKJI 2014, travel time, vehicle volume, queue.*