

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Transportasi Kabupaten Lumajang

2.1.1 Kondisi Karakteristik Sarana

Karakteristik Sarana di Kabupaten Lumajang meliputi kendaraan pribadi, kendaraan umum, dan kendaraan barang dengan berbagai jenis. Kendaraan didominasi oleh kendaraan pribadi yaitu sepeda motor dan mobil pribadi. Sedangkan untuk kendaraan umum yang mengangkut penumpang terdiri dari MPU (Angkutan Kota), AKDP dan AKAP, becak, serta ojek online maupun konvensional. Untuk kendaraan barang terdiri dari pickup, mobil box, truk sedang, truk besar, dan kereta gandengan.

2.1.2 Kondisi Karakteristik Prasarana

Kabupaten Lumajang merupakan Kabupaten yang berada di Provinsi Jawa Timur, Kabupaten Lumajang memiliki panjang jalan keseluruhan sebesar 199.150 km, dimana pada jaringan jalan menurut fungsi terdiri dari jalan arteri sekunder dengan panjang 20.600 km, jalan kolektor primer dengan panjang 139.550 km dan jalan kolektor sekunder dengan panjang 39.000 km. Kabupaten Lumajang termasuk kabupaten dengan luas wilayah yang cukup luas yaitu 1790,9 km², hal ini menyebabkan banyak kegiatan tersebar diberbagai daerah yang ada di Kabupaten Lumajang.

Kabupaten Lumajang memiliki pola jaringan jalan berbentuk Spinal. Dari pola jaringan jalan Spinal ini, menunjukkan pola jalan yang memiliki banyak persimpangan dan aksesibilitas yang tinggi dikarenakan banyaknya alternatif jalan yang dapat menjadi pilihan.

Jalan yang ada di Kabupaten Lumajang secara keseluruhan tidak dalam kondisi yang cukup baik, ada beberapa daerah yang jalannya masih berlubang dan memiliki aspal yang kurang rata. Untuk fasilitas perlengkapan jalan seperti rambu, marka serta lampu penerangan jalan juga tergolong masih kurang memadai untuk beberapa ruas

jalan, terutama untuk jalan yang jauh dari pusat CBD, namun untuk jalan yang berada di pusat CBD memiliki fasilitas perlengkapan jalan yang cukup baik.

Fasilitas pejalan kaki yang ada di Kabupaten Lumajang diantaranya *zebracross*, dan trotoar juga belum dapat dikatakan memadai. Fasilitas penyeberangan pada simpang yang ditandai dengan adanya *zebracross* pada setiap simpang maupun pusat kegiatan seperti kawasan pendidikan, perkantoran maupun perbelanjaan sudah ada, namun belum semua simpang memiliki fasilitas ini. Sedangkan untuk fasilitas trotoar tersedia dengan baik untuk jalan disekitar CBD Alun-alun.

2.1.3 Kondisi Karakteristik Pergerakan Lalu Lintas

Karakteristik volume lalu lintas di Kabupaten Lumajang dapat dilihat dari perbedaan waktu peak. Pada peak pagi, pada umumnya pergerakan di dalam Kabupaten menuju daerah CBD, sedangkan pada peak sore, pergerakan dari dalam Kabupaten menuju ke luar kota. Pada peak siang, jumlah pergerakan tidak sebesar peak pagi. Pada dasarnya sebagian besar pergerakan berasal dari dalam Kabupaten itu sendiri. Sedangkan pergerakan dari luar Kabupaten sedikit. Pada peak sore, pergerakan dari dalam Kabupaten sebagian besar keluar dari CBD dan keluar Kabupaten seperti ke Daerah Kabupaten Jember dan Kabupaten Probolinggo. Begitu juga dengan angkutan barang yang banyak menuju ke arah keluar kota.

2.2 Kondisi Wilayah Kajian

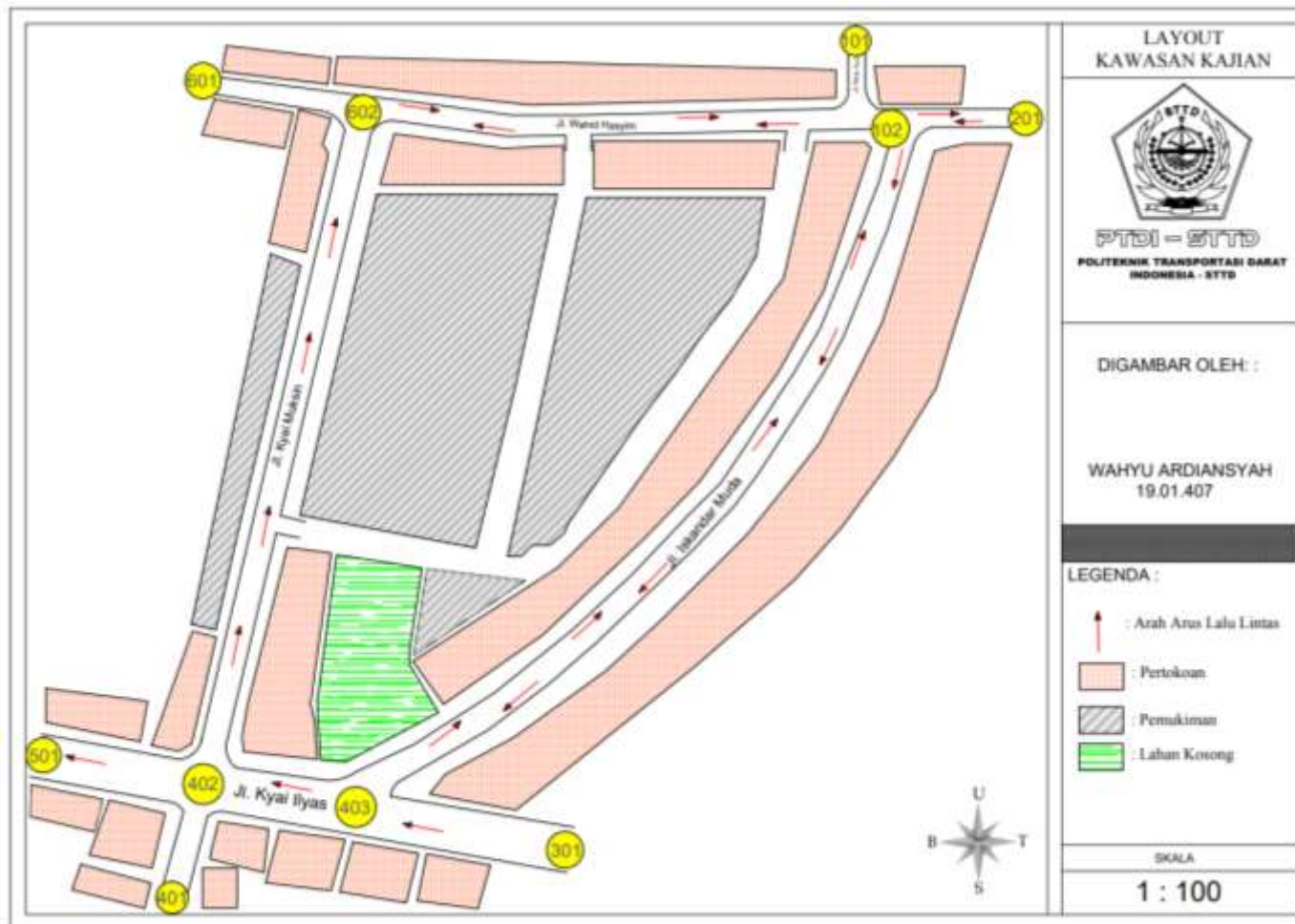
Secara umum wilayah kajian ini meliputi 3 ruas jalan arteri sekunder dengan total panjang 748 meter, 1 ruas jalan kolektor sekunder dengan panjang 47 meter, serta 1 ruas jalan lokal sekunder dengan panjang 330 meter. Selain itu kajian ini juga meliputi 4 simpang dengan jenis pengendalian Non-APILL. Wilayah kajian terletak di sekitar Pasar Senggol Kabupaten Lumajang. Jenis kendaraan yang melewati kawasan ini meliputi kendaraan sepeda motor, mobil pribadi, *pick up*, mobil *box*, sepeda, becak,

dan bentor/roda 3. Berikut ini adalah visualisasi lokasi wilayah kajian melalui peta *google earth* dan juga peta *layout* kawasan kajian:



Sumber : Google Earth

Gambar II. 1 Lokasi Wilayah Kajian



Sumber : Penulis

Gambar II. 2 Layout Kawasan Kajian

2.2.1 Kawasan Pasar Senggol

Kawasan Pasar Senggol merupakan salah satu kawasan yang memiliki tata guna lahan komersial berupa pangkas rambut, rental *play station*, warung kopi, konter, bengkel motor, salon, jual beli barang elektronik bekas, dan masih banyak lainnya oleh karena itu pada kawasan ini otomatis akan mengakibatkan tingginya tarikan perjalanan (*trip attraction*) masyarakat yang akan menimbulkan permasalahan dalam lalu lintas di Kawasan Pasar Senggol. Dalam wilayah kajian penelitian ini dilewati oleh ruas jalan lokal sekunder yaitu Jalan Iskandar Muda. Berikut merupakan matriks asal tujuan perjalanan pada wilayah studi:

Tabel II. 1 Matriks asal tujuan perjalanan eksisting Kawasan Pasar Senggol
(kendaraan/ jam)

O/D	1	2	3	4	5	6	Pi
1	0	305	0	51	318	258	931
2	175	0	0	138	863	700	1877
3	252	1190	0	198	1240	1006	3886
4	34	159	0	0	166	135	494
5	0	0	0	0	0	0	0
6	145	685	0	114	713	0	1657
Aj	606	2339	0	501	3300	2098	8844

Sumber : Hasil Analisis

Pada Ruas Jalan Iskandar Muda memiliki panjang jalan 330 meter dengan memiliki tipe jalan 2/2 UD atau jalan dua lajur dua arah tidak terbagi dan memiliki lebar per lajur yaitu 2 meter dengan hambatan yang samping tinggi. Hal ini dikarenakan banyak terdapat *on street parking*, belum adanya fasilitas pejalan kaki sehingga pejalan kaki menggunakan badan jalan, dan juga banyak *banner* pedagang yang berada di badan jalan. Kondisi parkir mobil di wilayah kajian kawasan Pasar Senggol dapat divisualisasikan dengan gambar sebagai berikut:



Sumber : Dokumentasi Penulis

Gambar II. 3 Kondisi Parkir Wilayah Kajian

Banyaknya *on street parking* yang ada pada ruas Jalan Iskandar Muda membuat kapasitas dari ruas Jalan Iskandar Muda tidak bisa optimal, berikut merupakan visualisasi dari *on street parking* sepeda motor pada ruas Jalan Iskandar Muda.



Sumber : Dokumentasi Penulis

Gambar II. 4 Kondisi Parkir Wilayah Kajian

Dengan adanya permasalahan tersebut maka mengakibatkan penurunan kinerja ruas Jalan Iskandar Muda, Berikut merupakan visualisasi dari kondisi ruas Jalan Iskandar Muda.



Sumber : Dokumentasi Penulis

Gambar II. 5 Kondisi Wilayah Kajian

2.2.2 Kondisi Ruas Jalan Kajian

Berdasarkan hasil survei inventarisasi simpang maka didapatkan data geometrik ruas jalan sebagai berikut:

Tabel II. 2 Hasil Inventarisasi Ruas Jalan di Wilayah Kajian

NO	NAMA RUAS JALAN	STATUS JALAN	FUNGSI JALAN	TIPE JALAN	PANJANG JALAN (meter)	LEBAR LAJUR (meter)	LEBAR JALUR EFEKTIF (meter)	MEDIAN	TROTOAR (meter)		BAHU (meter)		DRAINASE (meter)		JENIS PERKERASAN	HAMBATAN SAMPING
									KIRI	KANAN	KIRI	KANAN	KIRI	KANAN		
1	Kyai Ilyas	Kabupaten	Arteri Sekunder	2/1 UD	50	4	8	0	1	1	0.4	0.4	0.5	0.5	ASPAL	H
2	Kyai Ilyas 2	Kabupaten	Arteri Sekunder	2/1 UD	84	4	8	0	1	1	0.4	0.4	0.5	0.5	ASPAL	H
3	Kyai Ilyas 3	Kabupaten	Arteri Sekunder	2/1 UD	53	4	8	0	1.5	1.5	0.4	0.4	0.5	0.5	ASPAL	H
4	Kyai Muksin	Kabupaten	Arteri Sekunder	2/2 UD	57	3	6	0	1.1	1.2	0.5	0	0.5	0.5	ASPAL	H
5	Kyai Muksin 2	Kabupaten	Arteri Sekunder	2/1 UD	240	4	8	0	1.1	1.05	0.5	0	0.5	0.5	ASPAL	H
6	Wahid Hasyim	Kabupaten	Arteri Sekunder	2/2 UD	48	3.5	7	0	1.2	1.2	0.3	0.3	0	0	ASPAL	H
7	Wahid Hasyim 2	Kabupaten	Arteri Sekunder	2/2 UD	165	3.5	7	0	1.2	1.2	0.3	0.3	0	0	ASPAL	H
8	Wahid Hasyim 3	Kabupaten	Arteri Sekunder	2/2 UD	51	3.5	7	0	1.2	1.2	0.3	0.3	0	0	ASPAL	H
9	Piere Tendean	Kabupaten	Kolektor Sekunder	2/2 UD	47	3	6	0	1	1	0.3	0.3	0	0	ASPAL	M
10	Iskandar Muda	Kabupaten	Lokal Sekunder	2/2 UD	330	2	4	0	0	0	0.2	0.2	0	0	ASPAL	H

Sumber : Laporan Umum Tim PKL Kabupaten Lumajang 2022

Berdasarkan tabel hasil inventarisasi ruas jalan diatas dapat diketahui bahwa rata-rata kondisi hambatan samping pada ruas jalan di wilayah kajian tinggi, hal ini dikarenakan tata guna lahan yang ada pada Kawasan Pasar Senggol adalah komersial. Kondisi arus lalu lintas yang ada pada ruas jalan yang menjadi wilayah kajian berdasarkan dari hasil survei volume lalu lintas didapatkan rata – rata memiliki volume jam sibuk pada pukul 15.15-16.15 WIB untuk arah masuk dan keluar wilayah kajian. Hal ini dikarenakan banyak masyarakat Kabupaten Lumajang pulang kerja dan meninggalkan kawasan CBD serta melakukan aktivitas pada Kawasan Pasar Senggol.

Tabel II. 3 Daftar Kinerja Ruas Jalan di Wilayah Kajian

NAMA RUAS JALAN	V/C RATIO	KECEPATAN RATA-RATA (km/jam)	KEPADATAN (smp/km)
Kyai Ilyas	0.78	31.21	72.89
Kyai Ilyas 2	0.71	35.46	58.29
Kyai Ilyas 3	0.69	36.81	54.41
Kyai Muksin	0.21	43.08	12.03
Kyai Muksin 2	0.26	43.06	19.48
Wahid Hasyim	0.75	31.82	55.90
Wahid Hasyim 2	0.73	33.46	51.48
Wahid Hasyim 3	0.67	34.93	45.62
Piere Tendean	0.44	41.24	22.30
Iskandar Muda	0.86	24.97	40.48

Sumber : Laporan Umum Tim PKL Kabupaten Lumajang 2022

Berdasarkan tabel kinerja ruas jalan di wilayah kajian diatas dapat diketahui bahwa rata-rata kinerja ruas jalan yang ada pada Kawasan Pasar Senggol memiliki kinerja yang buruk, terutama pada ruas jalan yang berhadapan langsung dengan Kawasan Pasar Senggol, yaitu ruas Jalan Iskandar Muda yang memiliki *V/C Ratio* 0,86, kecepatan rata-rata 24,97 km/jam, dan kepadatan sebesar 40,48 smp/km.

2.2.3 Kondisi Simpang Kajian

Berdasarkan hasil survei inventarisasi simpang maka didapatkan data geometrik simpang pada simpang kajian sebagai berikut:

Tabel II. 4 Hasil Inventarisasi Simpang di Wilayah Kajian

NO	NAMA SEMPANG	JENIS PENGENDALIAN SEMPANG	TIPE SEMPANG	ARAH	PENDEKAT	LEBAR LAJUR (meter)	LEBAR JALUR EFEKTIF (meter)
1	Simpang 3 Kyai Muksin	Non Apill	322	S	Jl. Kyai Muksin	4.00	8.00
				T	Jl. Wahid Hasyim	3.50	7.00
				B	Jl. Wahid Hasyim	3.50	7.00
2	Simpang 3 Pasar Senggol Selatan	Non Apill	322	U	Jl. Iskandar Muda	3.50	7.00
				T	Jl. Kyai Ilyas	4.00	8.00
				B	Jl. Kyai Ilyas	4.00	8.00
3	Simpang 4 Kyai Ilyas	Non Apill	422	U	Jl. Kyai Muksin	4.00	8.00
				S	Jl. Kyai Muksin	4.00	8.00
				T	Jl. Kyai Ilyas	4.00	8.00
				B	Jl. Kyai Ilyas	4.00	8.00
4	Simpang 4 Pasar Senggol Utara	Non Apill	422	U	Jl. Piere Tendean	3.00	6.00
				S	Jl. Iskandar Muda	3.50	7.00
				T	Jl. Wahid Hasyim	3.50	7.00
				B	Jl. Wahid Hasyim	3.50	7.00

Sumber : Laporan Umum Tim PKL Kabupaten Lumajang Tahun 2022

Berdasarkan dari tabel diatas dapat diketahui mengenai inventarisasi simpang pada wilayah kajian, selain itu berikut merupakan tabel kinerja simpang di wilayah kajian

Tabel II. 5 Daftar Kinerja Simpang di Wilayah Kajian

NAMA SEMPANG	Derajat Kejenuhan (DS)	Peluang Antrian (%)	Tundaan Simpang (det/smp)
Simpang 3 Kyai Muksin	0.68	19-39 %	12.21
Simpang 3 Pasar Senggol Selatan	0.79	26-51 %	13.06
Simpang 4 Kyai Ilyas	0.63	17-35 %	10.71
Simpang 4 Pasar Senggol Utara	0.89	32-63 %	15.24

Sumber : Laporan Umum Tim PKL Kabupaten Lumajang Tahun 2022

Berdasarkan tabel diatas maka dapat disimpulkan bahwa pada Simpang 4 Pasar Senggol Utara merupakan simpang dengan kinerja terendah, yaitu dengan derajad kejenuhan 0,89, peluang antrian 32 - 63 %, serta memiliki tundaan 15,24 det/smp. Simpang 4 Pasar Senggol Utara memiliki hambatan samping yang tinggi, hal ini dikarenakan adanya parkir *on street*. Berikut merupakan dokumentasi Simpang 4 Pasar Senggol Utara.



Sumber : Dokumentasi Penulis

Gambar II. 6 Simpang 4 Pasar Senggol Utara