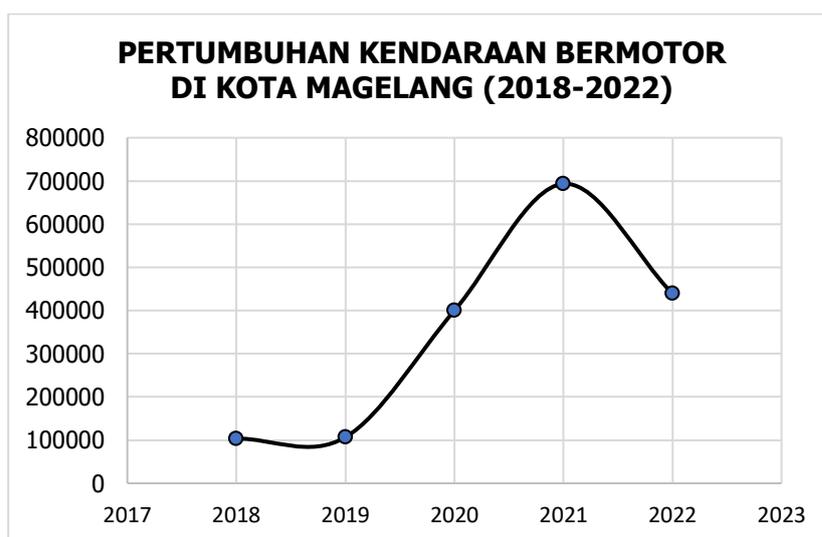


BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Transportasi

Sistem transportasi yang handal dan efisien adalah faktor penting dalam pembangunan wilayah, karena jaringan ekonomi bergantung pada transportasi yang dapat memfasilitasi pergerakan barang dan penumpang di seluruh wilayah Indonesia. Karena terletak di jalur utama Semarang-Yogyakarta, Kota Magelang memiliki posisi yang strategis. Kondisi ini memungkinkan Kota Magelang untuk tumbuh menjadi pusat ekonomi dan wisata regional yang penting di wilayah Jawa Tengah sehingga dengan keuntungan tersebut memberikan potensi dan daya tarik bagi Kota Magelang (Master Plan Smart City Kota Magelang, 2019). Potensi dan daya tarik tersebut menyebabkan kondisi transportasi di Magelang terus mengalami peningkatan pergerakan angkutan orang dan/atau barang.



Sumber: BPS Provinsi Jawa Tengah, 2023

Gambar 2. 1 Grafik Pertumbuhan Kendaraan Di Kota Magelang (2018–2022)

Kendaraan bermotor di Kota Magelang mengalami peningkatan sekitar 63% pada periode 2018 hingga 2022. Peningkatan secara signifikan terjadi pada

kurun waktu 2019-2021. Pertumbuhan tersebut mendorong jaringan transportasi yang ada di Kota Magelang untuk terus dilakukan perbaikan dan peningkatan baik dari sarana dan juga prasarana. Salah satunya adalah pembangunan infrastruktur seperti pembangunan jalan lingkar timur dan jalan lingkar barat untuk meningkatkan aksesibilitas khususnya untuk kendaraan besar. Dalam Kota Magelang, panjang seluruh ruas jalan adalah 118,92 km dengan lebar bervariasi antara 2,50-12 meter, terdiri dari jalan nasional, provinsi, dan kota. Transportasi di Kota Magelang juga didukung dengan sarana angkutan umum untuk menunjang mobilitas masyarakat di dalam dan ke luar kota (TIM PKL KOTA MAGELANG, 2022).

2.1.1 Kondisi Lalu Lintas

Untuk meningkatkan kapasitas dan jangkauan jaringan transportasi yang ada, pola jaringan jalan Kota Magelang menganut pola grid, yang memungkinkan kegiatan masyarakat tersebar secara merata dan melayani transportasi yang sama pada semua area di pusat kota (CBD). Namun, pola jaringan transportasi ini memiliki kelebihan dan kelemahan tersendiri dalam aktivitas transportasi. Salah satu kelebihan dari pola jaringan jalan berpola grid adalah kemudahan dalam pengaturan lalu lintas, baik dengan pengaturan sistem satu arah maupun dua arah, serta memungkinkan pengendara untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lain tanpa harus melewati titik pusat (TIM PKL KOTA MAGELANG, 2022). Kemudian, salah satu kelemahannya adalah pola ini memungkinkan lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki untuk memasuki wilayah tersebut, sehingga frekuensi lalu lintas meningkat dan menimbulkan permasalahan terkait isu lingkungan yaitu polusi asap dan kebisingan yang mengganggu penduduk di sekitar kota (Kwanda, 2000).

Kota Magelang menjadi kota yang tidak pernah sepi karena posisinya yang strategis sebagai daerah tarikan wisata serta pusat perekonomian. Karakteristik pergerakan volume lalu lintas di Kota Magelang juga sangat bervariasi. Hal tersebut dapat dilihat dari perbedaan waktu *peak*. Pada *peak* pagi, umumnya pergerakan di dalam kota menuju daerah CBD, sedangkan pergerakan

dari luar kota menuju daerah dalam kota. Pada peak pagi, jumlah volume lalu lintas tidak hanya terpusat pada satu waktu jam berangkat ke kantor dan jam kendaraan barang masuk kota berbeda-beda. Pergerakan orang berangkat ke kantor rata-rata antara jam 06.00 – 08.00. Sedangkan kendaraan barang masuk kota antara jam 05.00 – 06.00. Pada peak siang, jumlah pergerakan tidak sebesar peak pagi. Karena Kota Magelang merupakan kota transit sehingga cukup banyak perjalanan dari luar kota ke luar kota. Pada peak sore, pergerakan dari dalam kota sebagian besar keluar dari CBD dan keluar kota seperti ke Kabupaten Magelang dan Kota Semarang. Sama halnya dengan angkutan barang yang banyak menuju ke luar kota (TIM PKL KOTA MAGELANG, 2022).

2.1.2 Kondisi Prasarana

Kondisi prasarana Transportasi Darat di Kota Magelang dapat dilihat dari kondisi jalan, fasilitas jalan dan kondisi Terminal dan halte. Kota Magelang memiliki jalan yang terdiri dari jalan Nasional, jalan Provinsi, dan jalan Kota. Seluruh jalan tersebut dalam kondisi sudah diaspal dan dalam kondisi baik sepanjang 81,39 km, kondisi sedang 29,49 km, kondisi rusak 7,93 km dan tidak ada yang dalam kondisi kerusakan berat (TIM PKL KOTA MAGELANG, 2022).

2.1.3 Kondisi Sarana

Angkutan umum sebagai sarana transportasi jalan di Kota Magelang terdiri dari dua jenis pelayanan yaitu trayek tetap dan teratur serta trayek tetap dan tidak teratur. Untuk trayek tetap dan teratur pada angkutan umum terdiri dari Angkutan Perkotaan (angkutan kota), Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), dan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP). Sedangkan angkutan umum dengan trayek tetap dan tidak teratur yang beroperasi di kota Magelang adalah becak, taksi, dan ojek. Berdasarkan Keputusan Walikota No. 551.2/1216/05/V/2000, Kota Magelang memiliki 12 jalur/trayek angkutan perkotaan. Selain itu, Kota Magelang juga didukung dengan beberapa infrastruktur transportasi jalan antara lain 1 terminal tipe A, 1 terminal tipe C serta 23 halte permanen.

2.2 Kondisi Wilayah Kajian

Kawasan Pecinan Kota Magelang merupakan kawasan pemukiman tionghoa yang berada di Jalan Pemuda, Desa Kemirirejo, Kecamatan Magelang Tengah, Kota Magelang, Jawa Tengah. Penduduk Kota Magelang mengalami pertumbuhan sebesar 0,07% dan saat ini memiliki jumlah penduduk sebesar 121.610 penduduk. Magelang tengah menjadi kecamatan yang memiliki kontribusi jumlah penduduk tertinggi dengan kepadatan penduduk 6.559 jiwa/km² serta laju pertumbuhan penduduk tertinggi kedua di kota pada periode 2010-2020 dengan laju pertumbuhan 0,26% (Kota Magelang Dalam Angka, 2022). Tata guna lahan pada kawasan Pecinan adalah pertokoan atau ruko yang memiliki aktivitas komersial cukup tinggi sehingga kawasan ini menjadi salah satu area *Central Bussiness District* (CBD) di Kota Magelang khususnya Kecamatan Magelang Tengah.

Pada kawasan pecinan ini ada dua simpang bersinyal yang keduanya sudah menggunakan sistem *semi actuated operation* dengan sinyal lampu merah, hijau, dan kuning. Kedua simpang tersebut adalah simpang Sumbing dan simpang Rejowinangun, menurut hasil analisis Tim PKL Kota Magelang Tahun 2022 keduanya memiliki kinerja simpang yang cukup buruk atau tidak sesuai standar ketentuan. Selain karena pertumbuhan kendaraan bermotor, adanya *on street parking* sepanjang ruas Jalan Pemuda pada kawasan Pecinan Kota Magelang yang mengurangi lebar jalan sebesar 30% berpotensi menimbulkan gangguan pada arus lalu lintas di kawasan Pecinan Kota Magelang dan menyebabkan tingkat pelayanan ruas jalan atau *Level of Service* berada pada kategori E (Burhani, Yudhana, dan Rahayu, 2015). Simpang Sumbing dan simpang Rejowinangun mengalami dampak dari adanya *On Street Parking* di Jalan Pemuda karena penataan parkirnya sangat berhimpitan dengan pendekatan pada kaki simpang. Kondisi eksisting simpang Sumbing dan simpang Rejowinangun dapat dilihat pada gambar 2.2 dan 2.3.



Gambar 2. 2 Kondisi Simpang Sumbing



Gambar 2. 3 Kondisi Simpang Rejowinangun

Berdasarkan hasil analisis Tim PKL Kota Magelang Tahun 2022, kedua simpang tersebut memiliki Tingkat Pelayanan F jika mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan No. 96 Tahun 2015 karena memiliki tundaan melebihi 60 detik. Selain menghambat arus lalu lintas, kondisi demikian juga mengganggu aktivitas komersial yang ada pada kawasan tersebut. Tabel 2.1 dan 2.2 akan menampilkan ruas jalan dan fase yang ada pada simpang bersinyal di kawasan Pecinan Kota Magelang.

Tabel 2. 1 Ruas Jalan Pada Simpang Bersinyal Di Kawasan Pecinan Kota Magelang

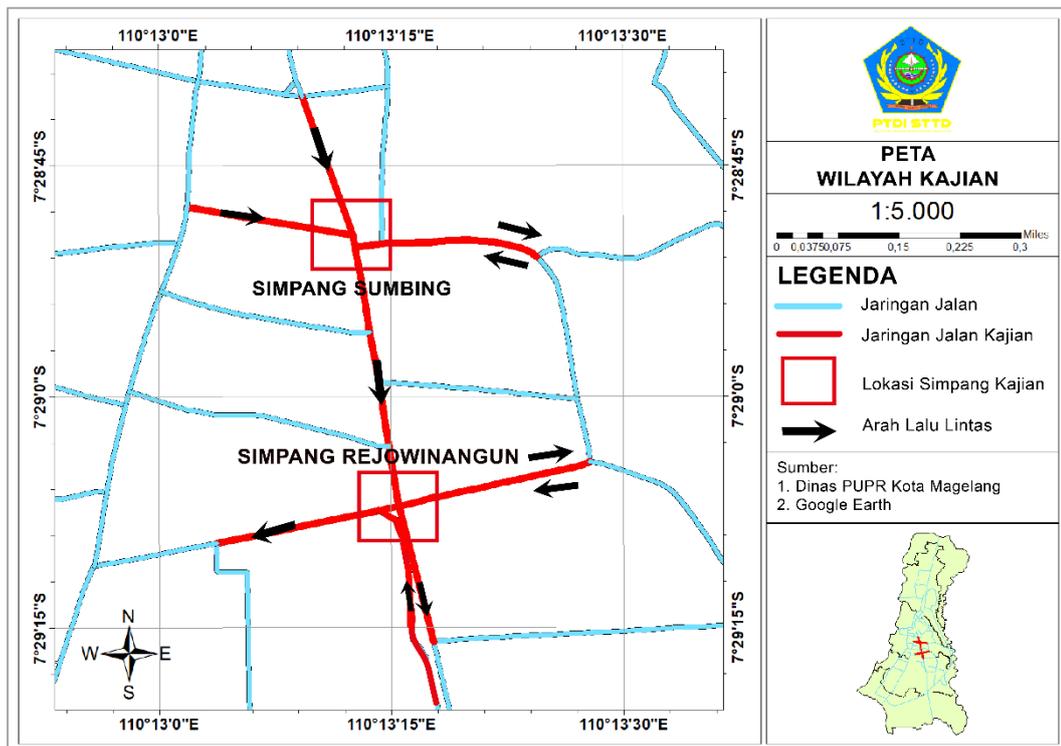
Nama simpang	Tipe simpang	Kaki pendekat	Ruas jalan	Tipe ruas jalan
Simpang Sumbing	422	Utara	Jl. Pemuda I	2/1 UD
		Selatan	Jl. Pemuda II	2/1 UD
		Timur	Jl. Sriwijaya I	2/2 UD
		Barat	Jl. Pajang	2/1 UD
Simpang Rejowinangun	422	Utara	Jl. Pemuda II	2/1 UD
		Selatan	Jl. Jend. Sudirman I	4/2 D
		Timur	Jl. Mataram	2/2 UD
		Barat	Jl. Tidar I	2/1 UD

Tabel 2. 2 Fase Simpang Bersinyal Di Kawasan Pecinan Kota Magelang

Nama Simpang	Fase APILL	Waktu Siklus (detik)
Simpang Sumbing	2	120
Simpang Rejowinangun	3	114

Sistem lalu lintas di kawasan Pecinan Kota Magelang Sebagian besar merupakan Sistem Satu Arah (SSA) khususnya sepanjang ruas Jalan Pemuda. Jalan Pemuda merupakan jalan dengan tingkat hierarki tertinggi pada kawasan tersebut karena merupakan jalan arteri sekunder sedangkan ruas jalan yang lainnya merupakan jalan kolektor sekunder atau jalan kota. Sehingga, dengan

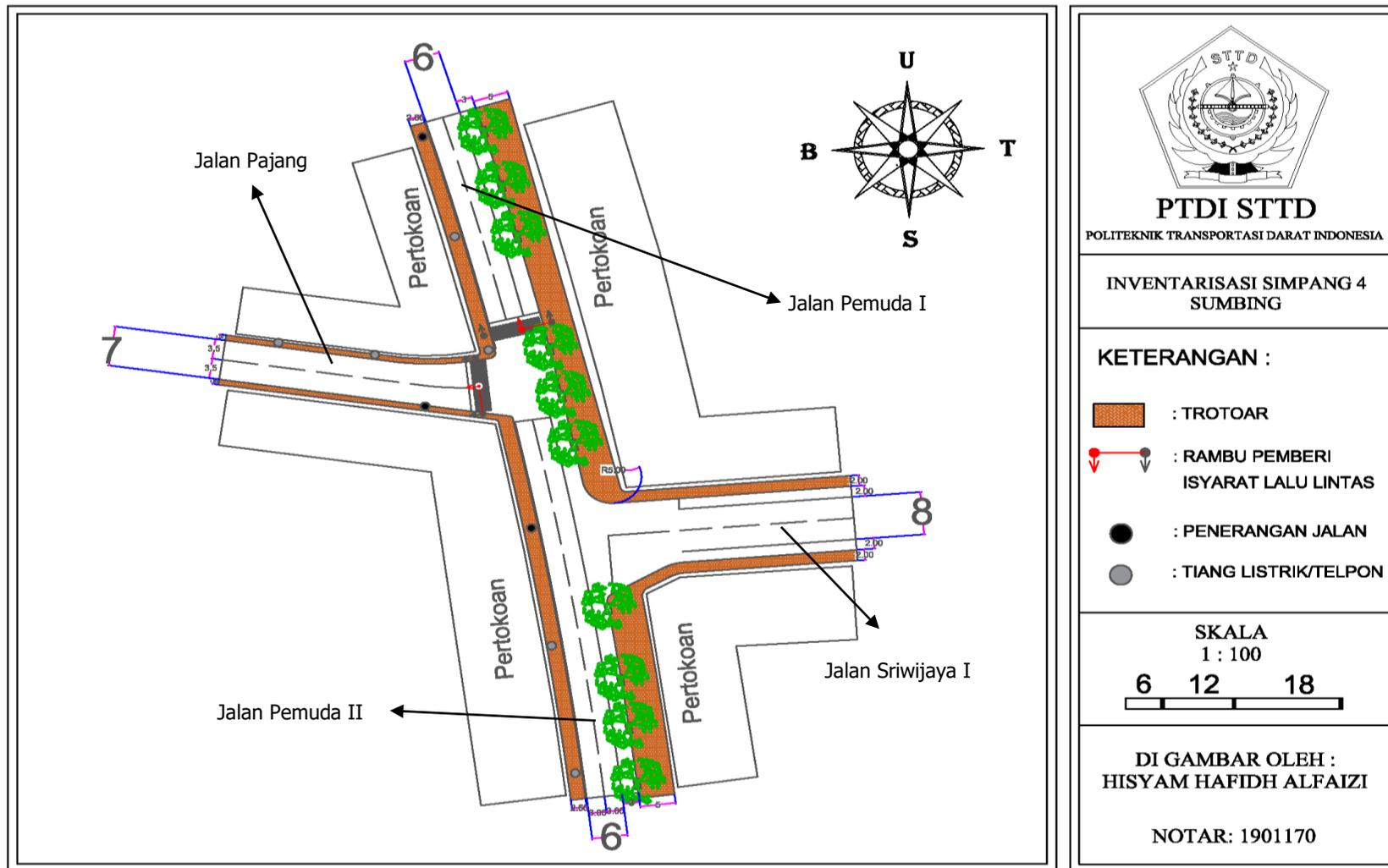
kondisi seperti itu Jalan Pemuda memiliki tingkat kepadatan yang lebih tinggi daripada ruas jalan lainnya di wilayah tersebut karena merupakan akses utama untuk masuk ke Kota Magelang khususnya ke kawasan Pecinan Kota Magelang dan akses keluar Kota Magelang menuju Yogyakarta. Selain itu, pada kawasan Pecinan ini karena fungsi jalannya berupa arteri sekunder dan kolektor sekunder menyebabkan akses lalu lintas pada kawasan ini tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat seperti angkutan barang sehingga angkutan barang dengan dimensi besar dialihkan untuk melintasi Jalur Lingkar Timur. Gambar 2.4 akan menampilkan jaringan jalan dan sistem lalu lintas pada lokasi wilayah kajian.



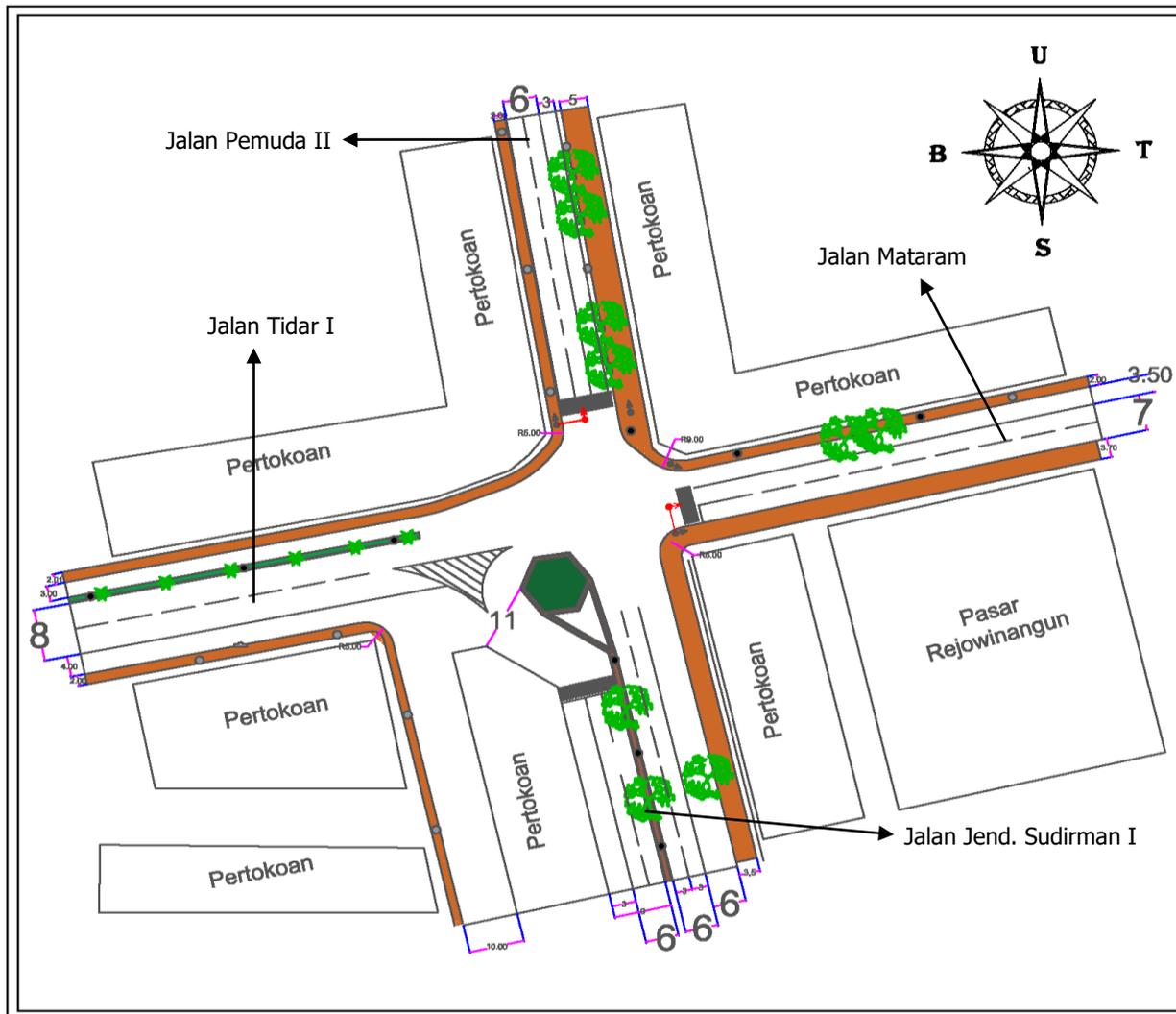
Sumber: Tim PKL Kota Magelang, 2022

Gambar 2. 4 Peta Wilayah Lokasi Kajian

Kondisi jaringan jalan di kawasan Pecinan memiliki kelengkapan berupa rambu, marka, dan penerangan jalan umum hingga fasilitas pejalan kaki yang dilengkapi *guiding block* yang juga menyatu dengan fasilitas jalur sepeda. Layout simpang Sumbing dan simpang Rejowinangun akan digambarkan lebih jelas pada gambar 2.5 dan 2.6.



Gambar 2. 5 Layout Simpang Sumbing





PTDI STTD
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

**INVENTARISASI SIMPANG 4
REJOWINANGUN**

KETERANGAN :

- : TROTOAR
- : RAMBU PEMBERI ISYARAT LALU LINTAS
- : PENERANGAN JALAN
- : TIANG LISTRIK/TELPON

**SKALA
1 : 100**

6	12	18
---	----	----

**DI GAMBAR OLEH :
HISYAM HAFIDH ALFAIZI**

NOTAR: 1901170

Gambar 2. 6 Layout Simpang Rejowinangun