

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi semakin berkembang pesat mengingat meningkatnya kebutuhan masyarakat akan pemenuhan aktivitas didasari pertumbuhan ekonomi dan perkembangan teknologi. Semakin berkembangnya sarana transportasi maka akan mempengaruhi prasarana yang tersedia. Hal ini dikarenakan perencanaan fasilitas transportasi hanya merupakan salah satu aspek dari keseluruhan proses perencanaan yang mempengaruhi kualitas hidup masyarakat maju. Penyediaan fasilitas transportasi tergantung pada keseluruhan sumber daya ekonomi yang tersedia (Mathematics 2016). Peran transportasi menjadi besar apabila keberadaannya memiliki hubungan yang kuat dengan permintaan (*demand*) jasa transportasi sehingga mampu menggerakkan potensi yang ada di sekitar wilayah. Dalam struktur tata ruang suatu wilayah, pengembangan sistem transportasi harus memperhatikan serta mempertimbangkan keselarasan dan keseimbangan dengan pengembangan wilayah.

Lalu lintas kendaraan meningkat cukup pesat dibandingkan dengan ketersediaan panjang jalan. Namun dari perspektif yang berbeda, pembangunan jalan yang dilakukan terus menerus juga tidak bisa dilakukan karena adanya keterbatasan lahan, biaya, dan *visual constraint* (Suwardjoko Warpani Ir 1985). Tersedianya jasa transportasi yang berkesinambungan merupakan hal yang harus dipenuhi guna menciptakan stabilitas dan keberlangsungan aktivitas masyarakat serta sebagai roda pemerintahan.

Pengembangan sistem transportasi Kabupaten Kebumen yang menghubungkan pusat kawasan pengembangan ke pusat pengembangan harus memperhatikan pemanfaatan jaringan jalan yang sudah ada sehingga dapat terbentuk pemerataan pertumbuhan antar wilayah.

Sebagai kawasan yang memiliki tarikan perjalanan yang tinggi dengan karakteristik wilayah pusat kegiatan komersial, pemerintahan, dan Pendidikan diperlukan strategi dan manajemen yang baik dalam penentuan kebijakan guna mengoptimalkan kinerja lalu lintas serta meminimalisir permasalahan yang ada dan yang akan datang di wilayah Kabupaten Kebumen.

Kawasan komersial merupakan kawasan yang menginterpretasikan suatu bentuk kegiatan perdagangan di suatu wilayah tertentu meliputi bentuk aktivitas perdagangan retail dan pengusaha jasa skala lokal. Kegiatan komersial di Kabupaten Kebumen yang semakin berkembang mendorong perubahan terhadap kinerja jalan sebagai fasilitas utama dalam hal aksesibilitas. Keberadaan Trio Mall, Toserba Jadi Baru, serta Stadion Candradimuka merupakan tata guna lahan yang memiliki tarikan perjalanan yang tinggi.

Tingkat pelayanan kinerja ruas jalan yang buruk menjadi factor utama terjadinya permasalahan lalu lintas di sekitar kawasan komersial di Kabupaten Kebumen. Kegiatan parkir menggunakan bahu jalan menurut (Binamarga 1997) dapat mengurangi kapasitas dasar suatu ruas jalan yang kemudian semakin memperparah permasalahan yang ada. Ruas jalan yang memiliki kinerja yang buruk dan berdampak pada kinerja ruas jalan disekitarnya berdasarkan aktivitas komersial adalah Jalan HM. Sarbini dengan kondisi ruas jalan 2/2 UD atau jalan dua lajur tanpa median. Jalan HM. Sarbini yang berstatus jalan kabupaten dengan fungsi sebagai jalan kolektor ini merupakan salah satu ruas jalan utama yang menjadi akses keluar masuk ke daerah CBD (Central Business District) atau kawasan pusat kegiatan lokal Kabupaten Kebumen. Jalan HM Sarbini juga merupakan salah satu akses jalan utama menuju Alun - Alun Kebumen. Adapun ruas jalan yang terdampak akibat kinerja lalu lintas yang buruk di Jalan HM. Sarbini adalah Jalan Kusuma yang merupakan salah satu pendekat simpang 3 (tiga) bersinyal HM. Sarbini – Kusuma dengan kondisi jalan satu arah. Sehingga arus lalu lintas kendaraan di Jalan Kusuma, didominasi oleh kendaraan yang berasal dari Jalan HM. Sarbini. Beberapa titik segmen ruas

Jalan HM Sarbini mengalami penurunan kinerja pelayanan diakibatkan menumpuknya kendaraan berat dan angkutan umum yang melintasi ruas jalan. Kinerja simpang 4 bersinyal Stadion Candradimuka tergolong rendah dengan derajat kejenuhan sebesar 0,61 dan tundaan simpang rata-rata mencapai 86,01 det/smp. Adapun simpang bersinyal yang terdapat ruas jalan tersebut sebanyak 2 (dua) yaitu Simpang Bersinyal HM. Sarbini – Kusuma dan Simpang Bersinyal Stadion Candradimuka. Rata-rata kecepatan kendaraan di Jalan HM. Sarbini (Segmen 1,2, dan 3) termasuk rendah yaitu 21,38 km/jam. Hambatan pada pergerakan kendaraan dan orang terjadi akibat berkurangnya lebar efektif jalan akibat hambatan samping yang timbul dari kegiatan jual beli seperti penggunaan badan jalan sebagai lapak pedagang maupun adanya parkir *on street*. Selain itu, belum adanya fasilitas penyeberangan menambah waktu perjalanan para pengendara yang mengemudikan kendaraannya.

Berdasarkan uraian di atas, perlunya penelitian terhadap permasalahan lalu lintas pada kawasan komersial Kabupaten Kebumen diperlukan sebagai langkah dalam memberikan pelayanan transportasi yang aman, nyaman, dan selamat. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menghasilkan kajian dengan judul "**MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU LINTAS KAWASAN KOMERSIAL KABUPATEN KEBUMEN**".

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian permasalahan yang ada di wilayah studi, maka identifikasi masalah dalam penelitian ini yaitu:

- 1.1.1. Jalan HM. Sarbini merupakan jalan yang terdampak dari kawasan komersial dengan kecepatan sebesar 21,38 km/jam tergolong rendah.
- 1.1.2. Hambatan samping yang tinggi pada ruas jalan diakibatkan oleh parkir *on street* dan pedagang kaki lima yang menggunakan bahu dan badan jalan. Hal ini ditandai dengan berkurangnya lebar efektif dari 8 meter menjadi 6 meter serta waktu hambatan sebesar 27 detik/ritase.

- 1.1.3. Tingginya tundaan pada jam sibuk di Simpang 3 Tidak Bersinyal Kawedusan sebesar 27,67 detik/kendaraan.
- 1.1.4. Belum adanya fasilitas penyeberangan di beberapa titik. Hal ini ditandai dengan rata – rata waktu hambatan yang disebabkan oleh pejalan kaki di Jalan Kusuma Segmen 2 sebesar 12,17 detik/ritase.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah dan batasan masalah di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan - permasalahan berikut:

- 1.3.1. Bagaimana kondisi eksisting kinerja jalan dan simpang di kawasan komersial Kabupaten Kebumen?
- 1.3.2. Bagaimana simulasi kinerja lalu lintas pada kawasan komersial Kabupaten Kebumen sebelum diberikan penanganan dan sesudah diberi penanganan?
- 1.3.3. Bagaimana desain layout untuk penataan parkir dan fasilitas pejalan kaki di kawasan komersial Kabupaten Kebumen?

1.4 Maksud dan Tujuan

Adapun maksud penelitian skripsi ini adalah untuk melakukan kajian mengenai upaya penanganan masalah lalu lintas dengan manajemen dan rekayasa lalu lintas. Tujuan penelitian skripsi ini yaitu:

- 1.4.1. Mengidentifikasi kondisi eksisting kinerja jalan dan persimpangan di kawasan komersial Kabupaten Kebumen.
- 1.4.2. Merekomendasikan penanganan yang sesuai berdasarkan identifikasi masalah pada kondisi eksisting dan membuat perbandingan kinerja jaringan jalan sebelum dan sesudah penanganan.
- 1.4.3. Membuat desain layout setelah dilakukan penanganan sesuai dengan permasalahan di kawasan komersial.

1.5 Ruang Lingkup

Berdasarkan permasalahan yang telah diidentifikasi, maka diperlukan batasan masalah agar pembahasan dalam penelitian ini menjadi lebih terfokus, spesifik, dan terarah. Ruang lingkup dalam penelitian ini juga

akan mempermudah dalam pengumpulan data, pengolahan data, serta analisis lebih lanjut yakni sebagai berikut:

1. Fokus penelitian meliputi beberapa ruas jalan dan simpang di kawasan Komersial Kabupaten Kebumen.
2. Strategi penataan difokuskan pada lokasi permasalahan yang terdapat pada kawasan komersial yakni Jalan HM. Sarbini (Segmen 1,2, dan 3), Jalan Kusuma (Segmen 1,2,3, dan 4). Dengan simpang yang dikaji yaitu Simpang 3 Tidak Bersinyal Kawedusan, Simpang 4 Bersinyal Stadion Candradimuka, dan Simpang 3 Bersinyal HM. Sarbini – Kusuma.
3. Dilakukan perbandingan kinerja ruas jalan dan persimpangan sebelum dan sesudah dilakukan penanganan.
4. Analisis peningkatan kinerja ruas jalan dibatasi dengan analisis penelitian sebagai berikut:
 - a. Analisis Kinerja Ruas Jalan
 - b. Analisis Kinerja Simpang Bersinyal dan Tak Bersinyal
 - c. Analisis Kinerja Jaringan Jalan
 - d. Analisis Parkir
 - e. Analisis Pejalan Kaki
5. Tidak menghitung biaya perencanaan, pengadaan, dan pemasangan prasarana yang dibutuhkan.
6. Tidak menganalisis lebih lanjut mengenai rekomendasi tempat PKL.
7. Menggunakan pedoman Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.