

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Perencanaan mobilitas perkotaan berkelanjutan adalah pendekatan strategis dan terpadu terhadap perencanaan transportasi perkotaan. Rencana ini berkontribusi terhadap peningkatan aksesibilitas dan kualitas hidup melalui peralihan menuju mobilitas berkelanjutan (The ASEAN Secretariat, 2022).

Perencanaan mobilitas perkotaan berkelanjutan menetapkan standar baru untuk perencanaan transportasi yang inovatif. Perencanaan ini membantu kota dan wilayah untuk mengintegrasikan moda transportasi dan mendorong mobilitas berkelanjutan. Perencanaan ini berkontribusi pada pencapaian target mobilitas utama, seperti kualitas udara yang lebih baik, peningkatan aksesibilitas dan mobilitas, peningkatan keselamatan di jalan, penurunan kebisingan lalu lintas, efisiensi energi yang lebih tinggi, dan peningkatan kualitas hidup, serta membantu kota dan wilayah untuk mengurangi dampak transportasi pada iklim.

Sistem mobilitas di sebagian besar kawasan metropolitan di ASEAN belum mampu mengimbangi permintaan transportasi yang meningkat. Di banyak kawasan metropolitan, transportasi publik tidak banyak mencakup area perkotaan dan menyediakan tingkat pelayanan yang rendah; serta fasilitas untuk pesepeda dan pejalan kaki cenderung juga memiliki kualitas rendah. Salah satu contoh kawasan yang perlu diperhatikan adalah pada kawasan CBD 2 Kota Cirebon.

Kawasan CBD 2 (*Central Business District*) Kota Cirebon yang berada di Kecamatan Pekalipan merupakan salah satu pusat perekonomian di Kota Cirebon karena memiliki tata guna lahan seperti pertokoan, mall, pasar, restoran, sekolah, tempat ibadah, dan layanan jasa sehingga kawasan ini memiliki tingkat perjalanan yang tinggi. Akibat dari tingginya tingkat

perjalanan di kawasan tersebut adalah timbulnya kemacetan. Kemacetan sendiri disebabkan oleh beberapa faktor, salah satunya yaitu kurangnya kinerja ruas jalan karena tidak diatur dengan baik. Beberapa ruas jalan di Kawasan CBD 2 Pekalipan juga demikian, adanya parkir *on street* menyebabkan berkurangnya lebar efektif ruas jalan dan mengurangi kapasitas ruas jalan. Untuk parkir *on street* pada kawasan ini rata-rata telah mendapat perizinan dari Dishub Kota Cirebon. Namun kondisi parkir yang tidak teratur tersebut menimbulkan beberapa masalah lalu lintas terutama pada saat jam sibuk berupa kemacetan arus. Kurang baiknya kondisi fasilitas pejalan kaki di kawasan ini ditandai dengan beberapa permasalahan seperti pedagang kaki lima yang berjualan di trotoar sehingga mengganggu kenyamanan pejalan kaki serta permasalahan keselamatan pejalan kaki dikarenakan kurangnya fasilitas penyebrangan di kawasan ini.

Berdasarkan pengamatan di lapangan, rata-rata skor *walkability index* pada kawasan CBD 2 Pekalipan Kota Cirebon yaitu hanya sebesar 50,22. Untuk hasil pengamatan lainnya, pada ruas Jalan Pekirangan tipe jalan 2/1 UD memiliki V/C Ratio 0,58 dengan kecepatan rata-rata kendaraan pada jam tersibuk 21,73 km/jam serta kepadatan 56,66 smp/km dengan LOS E, Jalan Petrataan tipe jalan 2/2 UD memiliki V/C Ratio 0,68 dengan kecepatan rata-rata kendaraan jam tersibuk 16,68 km/jam serta kepadatan 77,89 smp/km dengan LOS E. Untuk Jalan Pasuketan dengan tipe jalan 2/1 UD memiliki V/C Ratio 0,55 dengan kecepatan rata-rata kendaraan 20,10 km/jam serta kepadatan 47,15 smp/km dengan LOS D. Untuk Jalan Pulasaren dengan tipe jalan 2/2 UD memiliki V/C Ratio 0,47 dengan kecepatan rata-rata 24,15 km/jam, serta kepadatan 41,38 smp/km dengan LOS E. Untuk Jalan Lemahwungkuk dengan tipe jalan 2/2 UD memiliki V/C Ratio 0,61 dengan kecepatan rata-rata kendaraan 21,74 km/jam serta kepadatan 86,28 smp/km dengan LOS E.

Berdasarkan uraian di atas, diperlukan suatu penelitian yang memberikan analisis terkait permasalahan dan upaya dalam melakukan rekayasa lalu lintas jalan pada Kawasan CBD 2 Pekalipan Kota Cirebon.

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan pemecahan terhadap permasalahan lalu lintas yang ada. Dengan demikian penulis melakukan penelitian yang berjudul **“MANAJEMEN REKAYASA LALU LINTAS MENUJU MOBILITAS PERKOTAAN YANG BERKELANJUTAN DI KAWASAN CBD 2 PEKALIPAN KOTA CIREBON”**.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang permasalahan dan kondisi di lapangan, maka dapat diidentifikasi masalah-masalah sebagai berikut:

1. Kinerja ruas jalan yang kurang baik di kawasan CBD 2 Pekalipan Kota Cirebon.
2. Adanya *parkir on street* di beberapa ruas jalan menyebabkan konflik antar kendaraan bermanuver dengan kendaraan yang melintas sehinggamenghambat kelancaran lalu lintas.
3. Banyaknya pedagang kaki lima yang berjualan di trotoar dan bahu jalan sehingga mengganggu kenyamanan pejalan kaki.
4. Kondisi fasilitas pejalan kaki yang kurang baik sehingga mengganggu kenyamanan dan keamanan pejalan kaki.

## **1.3 Rumusan Masalah**

Berdasarkan kondisi eksisting transportasi di Kota Cirebon, maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kinerja dan permasalahan lalu lintas di kawasan CBD 2 Pekalipan Kota Cirebon saat ini?
2. Bagaimana usulan manajemen rekayasa lalu lintas di Kawasan CBD 2 Pekalipan Kota Cirebon?
3. Bagaimana kinerja lalu lintas dengan dan tanpa manajemen rekayasa lalu lintas?

## **1.4 Maksud dan Tujuan Penelitian**

Maksud dari kajian penelitian ini adalah untuk menyampaikan usulan rekayasa lalu lintas di kawasan CBD 2 Pekalipan Kota Cirebon sehingga dapat dilakukan penyelesaian masalah dengan tepat sesuai dengan hasil dari kajian di lapangan. Adapun tujuan dari dilakukannya penelitian ini yaitu:

1. Mendapatkan kinerja dan permasalahan lalu lintas di kawasan CBD 2 Pekalipan Kota Cirebon saat ini.
2. Menyampaikan usulan manajemen rekayasa lalu lintas dari permasalahan yang ada di kawasan CBD 2 Pekalipan Kota Cirebon.
3. Membandingkan kinerja lalu lintas dengan dan tanpa manajemen rekayasa lalu lintas.

### **1.5 Ruang Lingkup**

Wilayah kajian penelitian dibatasi pada wilayah Kota Cirebon yaitu Kawasan CBD 2 Pekalipan Kota Cirebon. Analisis rekayasa lalu lintas ini difokuskan pada analisis:

1. Kinerja lalu lintas Kawasan CBD 2 Pekalipan saat ini.
2. Usulan manajemen rekayasa lalu lintas.
3. Perbandingan kinerja dengan dan tanpa manajemen rekayasa lalu lintas.