BAB II

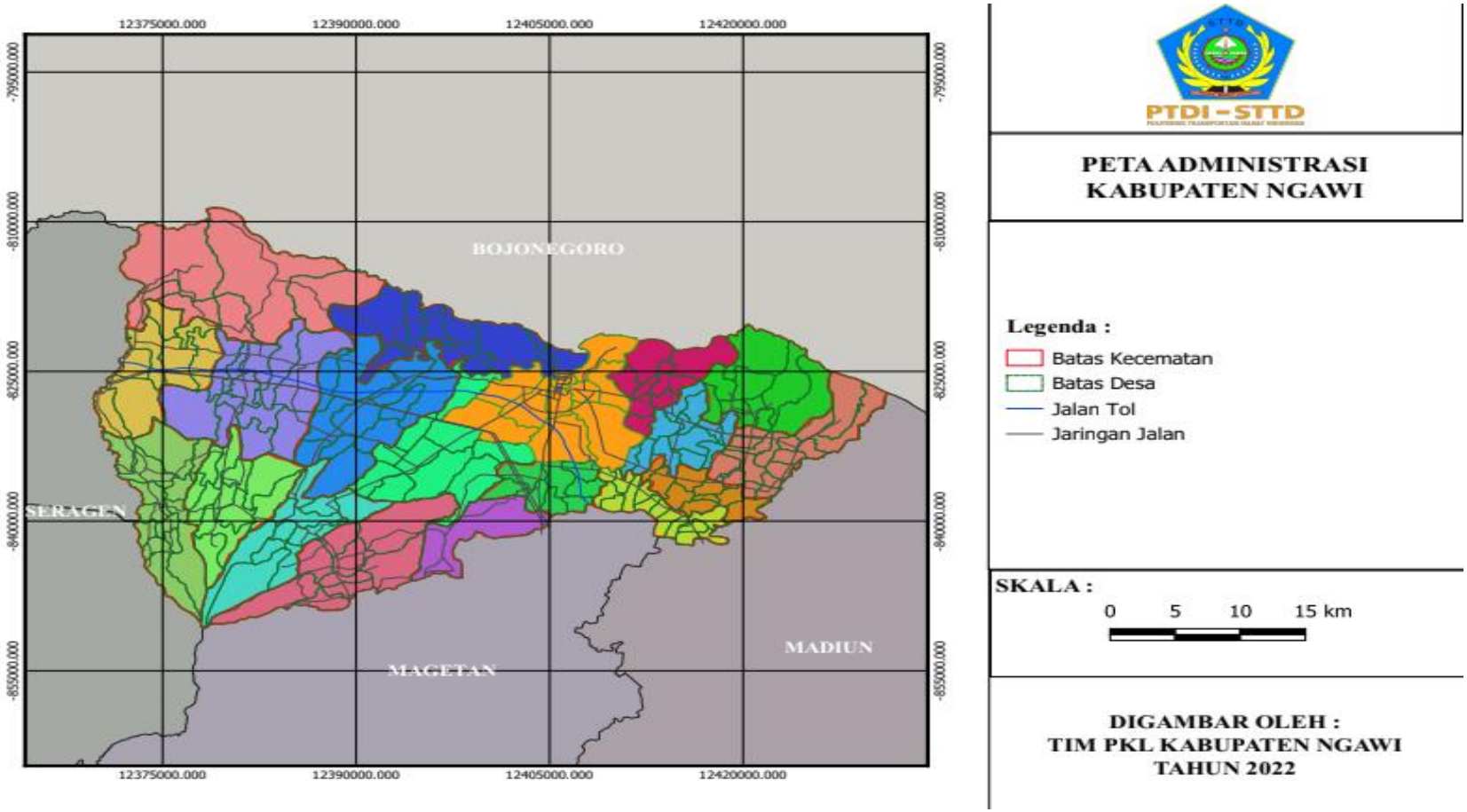
GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Kabupaten Ngawi

Kabupaten ngawi terletak di wilayah barat Provinsi Jawa Timur yang bebatasan langsung dengan Provinsi Jawa Tengah. Luas wilayah Kabupaten Ngawi adalah 1.298,58 Km^2 atau 129.858 Ha. Secara Geografis Kabupaten Ngawi terletak pada posisi $7^o21'$-$7^o31'$ Lintang Selatan dan $110^o10'$-$111^o40'$ Bujur Timur. Kabupaten Ngawi sendiri memiliki jakan yang terdiri dari 48 ruas jalan arteri dengan panjang 87,44 Km dan 115 ruas jalan Kabupaten dengan panjang 347,3 Km. Adapun batas-batas wilayah administratif Kabupaten Ngawi adalah sebagai berikut :

Sebelah Utara	:	Kabupaten Grobogan, Kabupaten Blora dan Kabupaten Bojonegoro.
Sebelah Timur	:	Kabupaten Madiun.
Sebelah Selatan	:	Kabupaten Madiun dan Kabupaten Magetan.
Sebelah Barat	:	Kabupaten Karanganyar dan Kabupaten Sragen.

Kabupaten Ngawi merupakan salah satu Kabupaten dengan perkembangan yang cukup pesat, Pertumbuhan jumlah penduduk yang terus melonjak setiap tahunnya tentu menyebabkan peningkatan pengguna jalan dan volume kendaraan, sehingga perlu pengendalian terhadap kondisi kinerja ruas jalan untuk melaksanakan kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman,tertib dan efisien.



Gambar II. 1 Peta Administrasi Kabupaten Ngawi

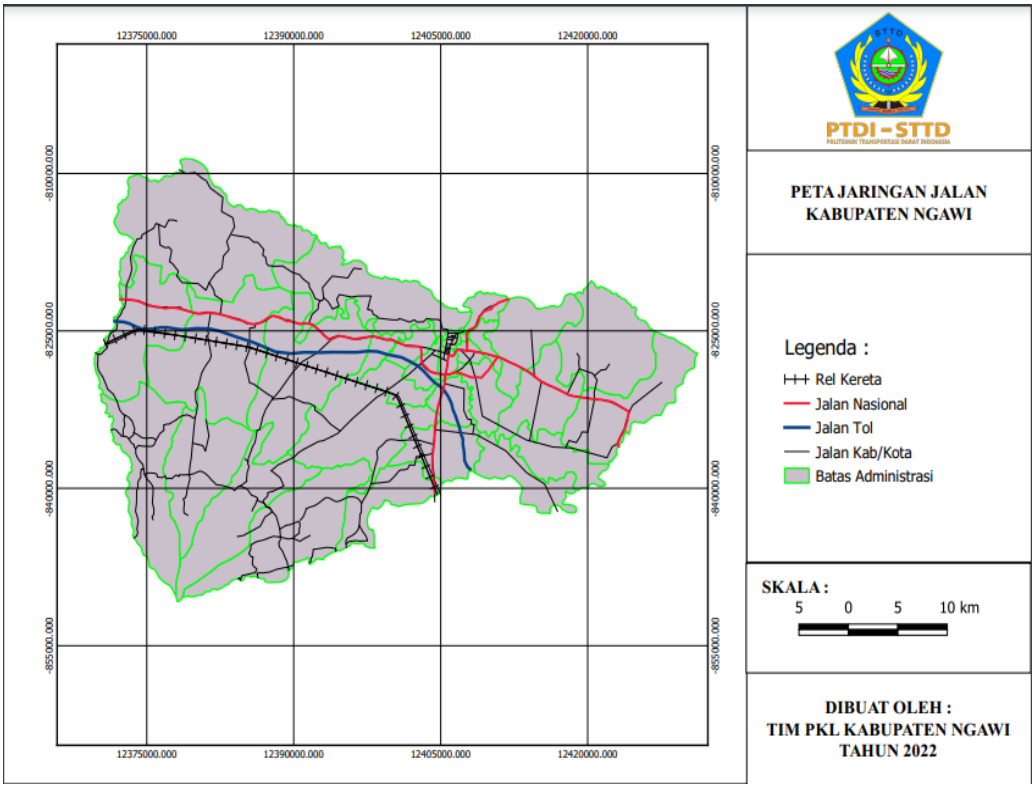
Menurut Kibthiah (2023) transportasi umum merupakan suatu kebutuhan masyarakat di daerah perkotaan untuk menjalankan aktivitasnya. Setiap pergerakan barang ataupun orang memanfaatkan moda transportasi ataupun tidak, akan membuat permasalahan di masa yang akan datang. Transportasi juga merupakan salah satu hal yang sangat penting di kehidupan masyarakat. Transportasi juga mempunyai posisi yang sangat penting dalam menunjang perekonomian pada suatu daerah dan mampu mempengaruhi semua aspek kehidupan, sehingga perlu di tata sebaik mungkin pada suatu sistem yang dapat memadukan serta mewujudkan transportasi dengan tingkat pelayanan yang nyaman,aman,tertib dan lancar serta dengan biaya yang terjangkau untuk masyarakat. Oleh sebab itu, dalam bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas ini akan dibahas masalah-masalah pada di ruas jalan dan simpang yang tampak dari pergerakan orang dan barang. Hal ini diperlukan analisis pada ruas jalan dan simpang menerapkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) yang kemudian dianjurkan untuk penanganan yang efektif dengan tujuan untuk memaksimalkan kinerja ruas jalan dari segi operasional dan prasarananya. Menurut udiana (2014) merupakan prasarana angkutan darat yang sangat penting dalam memperlancar kegiatan hubungan ekonomi dan kegiatan sosial lainnya. Hal tersebut berlaku di Kabupaten Ngawi. Pembangunan jalan adalah hal yang sangat wajib dilakukan agar terbentuknya pemerataan pada pembangunan untuk terbentuknya kesejahteraan bersama pada suatu daerah. Model jaringan jalan di Kabupaten Ngawi memiliki pola jaringan jalan radial, yang mana jaringan jalan memiliki aksesibilitas yang lumayan tinggi, sehingga pilihan jalan yang dilalui semakin banyak. Jaringan jalan menurut status jalan di Kabupaten Ngawi mencakup jalan Nasional dan Kabupaten serta memiliki beberapa karakteristik dan klasifikasi.

Tabel II. 1 Klasifikasi Jalan di Kabupaten Ngawi

No	Klasifikasi Jalan	Panjang Jalan (Km)
1	Jalan Nasional	87,44
2	Jalan Provinsi	337,5
	Total	424,94

Berdasarkan tabel II.1 bisa diketahui bahwa Jalan Nasional memiliki panjang 87,57 Km, jalan Kabupaten memiliki panjang jalan sekitar 337,5 Km. Maka keseluruhan panjang jalan yang ada di Kabupaten Ngawi adalah 424,94 Km.

Fasilitas perlengkapan jalan di Kabupaten Ngawi memiliki kondisi yang berbeda baik dari rambu, marka dan juga lampu penerangan. Pada beberapa ruas jalan Kabupaten Ngawi lampu penerangan jalan serta rambu dalam kondisi kurang baik. Terkhusus pada ruas jalan yang cukup jauh dari pusat kota terdapat ruas jalan yang tidak memiliki penerangan jalan dan rambu yang sudah rusak.



Gambar II. 2 Peta Jaringan Jalan Kabupaten Ngawi

Kabupaten Ngawi merupakan daerah yang kondisi jaringan jalannya padat. Karakteristik masyarakat Kabupaten Ngawi yang lebih banyak memilih menggunakan kendaraan pribadi meliputi sepeda motor dan mobil daripada kendaraan umum dikarenakan tidak optimalnya angkutan umum membuat kendaraan pribadi menjadi sarana transportasi yang sering digunakan oleh masyarakat Kabuptan Ngawi untuk melakukan kegiatan dan memenuhi kebutuhan hariannya.

Karakteristik jalan pada kawasan Kabupaten Ngawi ini banyak di dominasi oleh jalan dengan tipe 2/2 UD pada jalan Kolektor dan jalan Arteri dengan jenis pengaturan simpang bersinyal pada beberapa persimpangan jalan.

2.2 Kondisi Wilayah Studi

Menurut Santoso (2017), pasar sebagai tempat jual beli barang dengan jumlah penjual lebih dari satu, baik yang disebut sebagai pusat perbelanjaan pasar tradisional, pertokoan, mall, plaza, pusat perdagangan maupun sebutan lainnya. Pasar Karangdjati adalah pasar tradisional Kabupaten Ngawi yang terletak pada jalan arteri yaitu Jalan Ngawi – Caruban. Ruas jalan raya Ngawi – Caruban ini berstatus jalan nasional dengan fungsi arteri yang mana jalan yang menghubungkan antar kabupaten . Pada jalan ini terdapat Pasar Karangdjati yang mana menjual kebutuhan yang diperlukan untuk sehari-hari bagi masyarakat. Kebutuhan pokok yang di sediakan di pasar ini seperti buah, sayur, daging, ikan segar, kedai kopi, toko perabotan rumah tangga dan sebagainya. Pasar ini juga berada di dekat persimpangan yang mana persimpangan menurut Pignataro (1973), Simpang adalah suatu area kritis pada suatu jalan raya yang merupakan titik konflik dan tempat kemacetan karena bertemunya dua arus jalan atau lebih.

Gambar II. 3 Peta Wilayah Kajian

Pasar ini juga cukup terkenal untuk masyarakat sekitar kecamatan karandjati dikarenakan pasar ini dikenal masyarakat sekitar sebagai pasar tradisional yang menjual kebutuhan pokok yang sulit di temui. Selain mayoritas penduduk sebagai petani, di Kecamatan Karangdjati tumbuh usaha- usaha seperti perdagangan, jasa, warung, kelontong dan toko sehingga pasar ini selalu ramai di kunjungi oleh masyarakat setempat. Hal tersebut membuat tingginya aktivitas lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki dikawasan Pasar Karangdjati yang membuat beberapa masalah transportasi sehingga menyebabkan beberapa ruas jalan di sekitar pasar yang menyebabkan kurang efektifnya kinerja lalu lintas sekitarnya. Menurut Pratama (2014), Pejalan kaki adalah istilah dalam transportasi yang digunakan untuk menjelaskan orang yang berjalan di lintasan pejalan kaki baik dipinggir jalan, trotoar, lintasan khusus bagi pejalan kaki ataupun menyeberang jalan. (Puskarev dan Zupan 1975 dalam Muhammad Hendra 2019) menyatakan bahwa pemilihan moda berjalan kaki sangat mungkin terjadi, karena sebagian besar perjalanan dilakukan dengan berjalan kaki. Ruas jalan yang terdampak dari adanya aktifitas pasar Karangdjati ini yaitu Jalan Ngawi – Caruban 9, Jalan Ngawi – Caruban 10, Jalan raya Cinde Amoh, Jalan raya Rejuno.

Gambar II. 4 Kawasan Pasar Karangdjati

Kawasan Pasar Karangdjati ini di lalui oleh ruas seperti jalan Nasional dengan fungsi arteri yang mana jalan ini memiliki tipe jalan 2/2 UD dengan lebar efektif 7 m. Pada kawasan pasar Karangdjati ini mempunyai tata guna lahan yang mana terdapat kantor pemerintahan, industri, sawah dan pusat perbelanjaan. Pada pasar Karangdjati ini terdapat kios-kios maupun lapak pedagang kaki lima yang tersebar cukup luas hal ini perlu penanganan dan solusi agar para pedagang berjualan pada tempat yang seharusnya, sehingga kendaraan yang berlintas tidak terganggu oleh keberadaan pedagang kaki lima. Pedagang kaki lima merupakan usaha kecil yang dilakukan oleh masyarakat yang berpenghasilan rendah (gaji harian) dan mempunyai modal yang terbatas (Breman 1988 dalam Tri Putra,2014). Menurut Satarudin (2020), Pedagang kaki lima adalah pedagang dengan kemampuan modal yang relatif kecil yang berusaha dibidang produksi dan penjualan barang-barang/jasa-jasa untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka dan usaha ini biasanya berjualan di tempat-tempat strategis dan penuh keramaian didaerah perkotaan. Penjajah Belanda menetapkan bahwa setiap jalan raya yang dibangun harus menyediakan fasilitas pejalan kaki, yang disebut trotoar. Jenis kendaraan yang sering melintas pada kawasan Pasar Karangdjati ini adalah kendaraan pribadi dan kendaraan barang (*pick up*, truk kecil, truk sedang dan truk besar).

Gambar II. 5 Kondisi Lalu Lintas Wilayah Studi

Volume lalu lintas di kawasan pasar ini mengalami puncaknya saat pagi hari dan sore hari disebabkan adanya aktifitas orang untuk berangkat ke kantor, ke sekolah, ke pasar serta parkir di badan jalan yang menyebabkan lalu lintas di kawasan pasar ini terhambat. Menurut Mohammad Saleh (2021), parkir merupakan tempat pemberhentian kendaraan untuk sementara waktu. Parkir *on street* di kawasan Pasar Karangdjati disebabkan oleh ruang parkir yang tidak tersedia sehingga pengemudi memarkirkan kendaraan di sekitar badan jalan yang menimbulkan hambatan pada lalu lintas. Tidak tersedianya fasilitas pejalan kaki berupa trotoar maupun fasilitas penyeberangan di sepanjang jalan Kawasan Pasar Karangdjati mennyebabkan pejalan kaki berjalan di badan jalan. Hal ini dapat menimbulkan konflik dengan pengendara kendaraan bermotor. Konflik ini akan menimbulkan masalah pada lalu lintas yang mana turunnya kecepatan rata – rata. Kendaraan barang utamanya *pick up* dan truk banyak parkir di sekitar ruas jalan. Kendaraan barang tersebut juga melakukan bongkar muat barang pada ruas jalan sehingga menyebabkan terjadinya hambatan pada lalu lintas.