

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sektor pertambangan dan penggalian serta sektor industri pengolahan di Kabupaten Cilacap merupakan 2 sektor unggulan yang potensial untuk dilakukan pengembangan dan dikelola secara maksimal guna memberikan seluas-luasnya manfaat bagi masyarakat. (Analisis Ekonomi dan Pendapatan Regional Kabupaten Cilacap, 2019).

Pengembangan yang hingga saat ini terus diupayakan adalah realisasi Proyek Strategis Nasional *Refinery Development Master Plant* (RDMP) oleh PT Kilang Pertamina Internasional Refinery Unit IV Cilacap yang berlokasi di wilayah perkotaan Kabupaten Cilacap guna meningkatkan ketahanan energi nasional. (Peraturan Presiden Nomor 56, 2018).

Dalam rangka mendukung berjalannya proyek RDMP, PT Pertamina bersama Kementerian PUPR melakukan proses tukar menukar aset jalan. Sebagian dari jalan nasional MT Haryono Cilacap sepanjang 2,81 km dilepas dari fungsinya sebagai jalan umum dan digantikan dengan jalan baru sepanjang 2,68 km. (Bina Marga, 2019). Dengan adanya jalan MT Haryono Relokasi di akses keluar masuk kawasan *Central Business District* (CBD) membuat bertambahnya pilihan rute jalan menuju kawasan CBD sekaligus meningkatkan aksesibilitas antar wilayah serta menambah infrastruktur jalan di Kabupaten Cilacap.

Dengan bertambahnya infrastruktur jalan dapat menjadi solusi untuk menyediakan akses jalan menuju suatu wilayah oleh masyarakat. Seiring bertambahnya akses jalan dan aksesibilitas antar wilayah berpotensi menghasilkan dampak lalu lintas yang bervariasi seperti kemacetan pada ruas jalan, tundaan lalu lintas serta antrian pada persimpangan.

Berdasarkan hasil pencacahan lalu lintas oleh Tim PKL Kabupaten Cilacap, terdapat beberapa ruas jalan dengan V/C ratio tinggi. Jalan tersebut diantaranya adalah Jl. Ir. H. Juanda segmen 2 yang menjadi rute kendaraan

untuk melanjutkan perjalanan ke Jl. MT Haryono Relokasi dengan V/C ratio = 0,75 dan kecepatan rata-rata 29,47 km/jam, kemudian Jl. MT Haryono segmen 1 sebagai rute terusan kendaraan dari Jl. MT Haryono Relokasi menuju pusat kota dengan V/C = 0,73 dan kecepatan rata-rata 35,71 km/jam.

Berdasarkan hasil survei wawancara rumah tangga tim PKL Kabupaten Cilacap diketahui tingkat pertumbuhan kendaraan di wilayah kajian sebesar 4,19% per tahun dan tingkat pertumbuhan penduduk sebesar 1,826% per tahun, dengan kondisi ini, perlu adanya antisipasi dan penanganan terhadap pertumbuhan kendaraan yang tinggi supaya kinerja ruas jalan dan simpang di Kabupaten Cilacap tidak semakin memburuk dan menimbulkan permasalahan di kemudian hari.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian di atas tentang latar belakang yang ada, dapat dilakukan identifikasi masalah, yaitu:

1. Pengembangan wilayah perkotaan Kabupaten Cilacap pasca beroperasinya jalan MT Haryono Relokasi berpotensi memengaruhi kinerja lalu lintas.
2. Potensi perubahan kinerja lalu lintas pasca beroperasinya jalan MT Haryono Relokasi perlu diketahui guna mencegah permasalahan lalu lintas yang akan datang.
3. Untuk mengetahui potensi perubahan kinerja lalu lintas, diperlukan kajian penilaian dari sisi kinerja ruas jalan terdampak pada kondisi tahun 2020, tahun 2022 dan perencanaan di tahun 2027 beroperasinya jalan MT Haryono Relokasi.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan Identifikasi masalah di atas dapat dibuat suatu rumusan masalah, yaitu:

1. Bagaimana kinerja lalu lintas akibat beroperasinya jalan MT Haryono Relokasi di tahun eksisting 2022?
2. Bagaimana pengaruh terhadap kinerja lalu lintas di tahun 2020 akibat beroperasinya jalan MT Haryono Relokasi?

3. Bagaimana kinerja lalu lintas pada kondisi tahun 2027 beroperasi jalan MT Haryono Relokasi?

1.4 Maksud dan Tujuan

Maksud dari penelitian ini adalah untuk mengetahui perbandingan dampak lalu lintas akibat beroperasinya jalan MT Haryono Relokasi di tahun 2020, tahun 2022 dan peramalan kondisi kinerja lalu lintas akibat beroperasinya jalan MT Haryono Relokasi di tahun 2027.

Adapun tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui kinerja ruas jalan terdampak akibat beroperasinya jalan MT Haryono Relokasi pada tahun eksisting 2022.
2. Untuk mengetahui perubahan kinerja lalu lintas di tahun 2020 akibat beroperasinya jalan MT Haryono Relokasi.
3. Untuk mengetahui perbandingan kinerja ruas jalan terdampak pasca beroperasinya jalan MT Haryono Relokasi terhadap kinerja lalu lintas pada tahun 2027.

1.5 Batasan Masalah

Dalam penelitian ini dilakukan beberapa pembatasan dalam lingkup penelitian sebagai berikut:

1. Analisis kinerja lalu lintas hanya dilakukan pada ruas jalan terdampak guna mengetahui perbandingan tingkat pelayanan jalan pasca beroperasinya jalan MT Haryono Relokasi.
2. Analisis kinerja lalu lintas dilakukan dengan memperhatikan tahapan dari kegiatan penilaian sampai dengan didapat usul dan saran.
3. Survei untuk pengumpulan data pada penelitian ini dilakukan di Kabupaten Cilacap dengan objek pengamatan adalah kinerja lalu lintas pada kondisi eksisting tahun 2022, tahun 2020, dan perencanaan di tahun 2027 pasca beroperasinya jalan MT Haryono Relokasi.