

## **BAB II**

### **GAMBARAN UMUM**

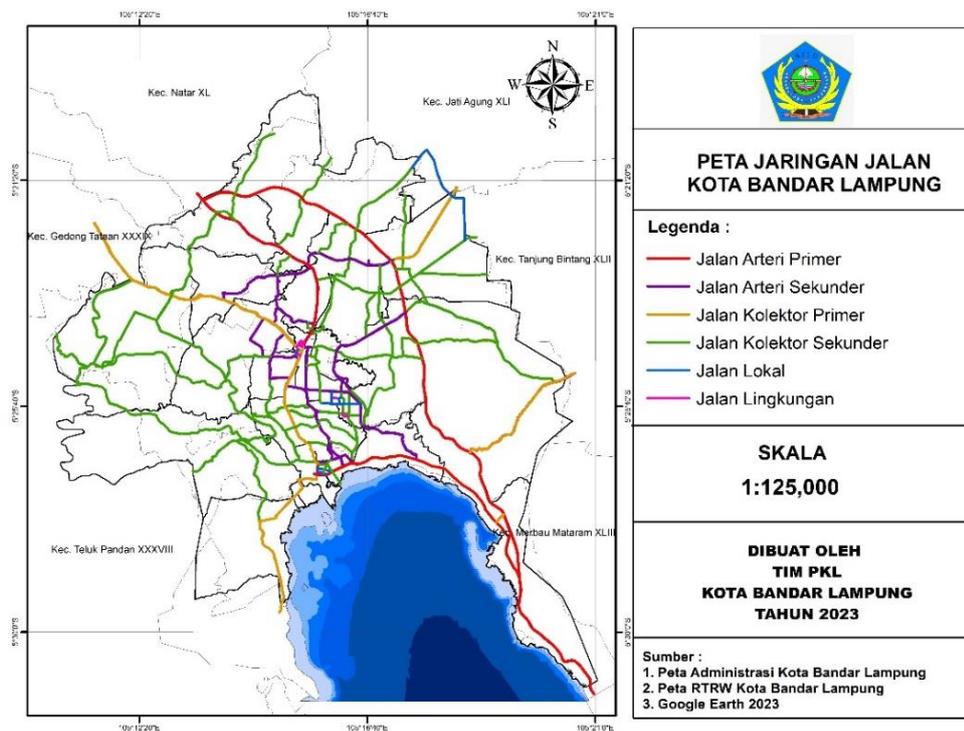
#### **2.1. Kondisi Transportasi**

Sebagai ibu kota provinsi Lampung, Kota Bandar Lampung berperan sebagai pusat kegiatan sosial, politik, pendidikan, dan budaya serta kegiatan perekonomian daerah. Lokasi Bandar Lampung yang menguntungkan sebagai pusat perdagangan, industri, dan pariwisata didukung oleh penempatannya yang strategis di wilayah transit antara pulau Sumatera dan Jawa (Badan Pusat Statistik Indonesia, 2023).

Transportasi memiliki peran besar dalam perkembangan Kota Bandar Lampung. Oleh karena itu, fokus utama akan diberikan pada penataan dan manajemen lalu lintas yang efektif untuk menciptakan sistem transportasi yang aman, cepat, dan efisien, sehingga dapat mendukung kemajuan dan pembangunan di kota tersebut. Jumlah kendaraan di Kota Bandar Lampung selalu mengalami pertumbuhan tetapi tidak diimbangi oleh peningkatan yang seimbang dalam pengaturan lalu lintas dan perluasan infrastruktur jalan (Eddi et al., 2020). Struktur jalan di Kota Bandar Lampung berupa jalan nasional, jalan provinsi, dan jalan kota, dengan beberapa ruas jalan menerapkan sistem satu arah, terutama di daerah Tanjung Karang Pusat yang merupakan *Central Business District* (CBD) (Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, 2023).

Panjang jaringan jalan di Kota Bandar Lampung yang dikaji menurut fungsi sepanjang 198,6 km<sup>2</sup> dengan lebar bervariasi antara 4 – 18 meter. Jaringan jalan tersebut terdiri dari 26 ruas jalan arteri dengan panjang 75,7 km<sup>2</sup>, 58 ruas jalan kolektor dengan panjang 118,1 km<sup>2</sup>, 5 ruas jalan lokal dengan panjang 3,6 km<sup>2</sup> dan 6 ruas jalan lingkungan 1,2 km<sup>2</sup>. Peta jaringan jalan Kota Bandar Lampung menurut fungsi dapat dilihat pada Gambar II.1.

Kota Bandar Lampung menyediakan beragam jenis moda transportasi, termasuk transportasi darat, laut, dan udara. Di sektor transportasi darat Kota Bandar Lampung dilayani oleh angkutan umum meliputi Angkutan Umum Dalam Trayek dan Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek. Angkutan Umum dalam trayek yang melayani perjalanan di Kota Bandar Lampung yaitu Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Angkutan Perkotaan, angkutan pariwisata, travel, ojek *online*, dan moda kereta api. Sementara itu, di sektor transportasi laut, tersedia kapal penyeberangan di pelabuhan Panjang. Kota Bandar Lampung juga memiliki Bandara Raden Inten di kecamatan Natar sebagai fasilitas transportasi udara.



**Gambar II. 1** Peta Jaringan Jalan Berdasarkan Fungsi Jalan

*Sumber : Tim PKL Kota Bandar Lampung, 2023*

## 2.2. Kondisi Wilayah Studi

Dalam rangka percepatan pelaksanaan pembangunan infrastruktur di Kawasan Pasar Pasir Gintung, Pemerintah Kota Bandar Lampung akan melaksanakan pembangunan infrastruktur sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 120 Tahun 2022 tentang Penugasan Khusus Dalam

Rangka Percepatan Pelaksanaan Pembangunan Infrastruktur di Kawasan Pasar Pasir Gantung yang menjadi atensi Presiden setelah melakukan kunjungan. Kota Bandar Lampung akan terus ditata secara penampilan. Namun, agar Kota Bandar Lampung terlihat menarik dan bersih sesuai standar nasional, perlu diadakan penataan, salah satunya di Pasar Pasir Gantung, termasuk padatnya kendaraan dan pedagang kaki lima di sekitar pasar guna memberikan kenyamanan bagi masyarakat yang berbelanja.

Pasar Pasir Gantung merupakan salah satu tempat perdagangan di Kota Bandar Lampung yang memiliki aktivitas perdagangan yang tinggi. Kawasan ini berada pada pusat Kota Bandar Lampung karena terdapat beberapa pusat kegiatan diantaranya pusat perdagangan berupa pertokoan, pasar, tempat ibadah, pemukiman dan sekolah. Selain itu, kawasan ini merupakan akses keluar masuk pergerakan dari dan menuju daerah *Central Bussines District* (CBD). Ruas jalan di sekitar pasar terbebani dengan permasalahan-permasalahan baru berupa kemacetan lalu lintas dan tingginya hambatan samping.



**Gambar II. 2** Kondisi Lalu Lintas di Jalan Imam Bonjol

Kawasan pasar dilalui oleh beberapa ruas jalan kolektor, jalan arteri dan lingkungan. Jalan kolektor yang terpengaruh yaitu Jalan Imam Bonjol dan Jalan Kartini dengan status jalan sebagai Jalan Nasional, Jalan Imam Bonjol terdiri dari enam segmen tetapi yang termasuk dalam wilayah kajian ini hanya dua segmen jalan yaitu Jalan Imam Bonjol Segmen 1 dan Jalan Imam Bonjol Segmen 2. Untuk jalan arteri yang terpengaruh yaitu Jalan Teuku Umar segmen 2, sedangkan Jalan lingkungan yang terpengaruh yaitu Jalan Pisang Segmen 1, Jalan Pisang Segmen 2, Jalan Durian dan

Jalan Manggis. Untuk Persimpangan yang terpengaruh dari kegiatan Kawasan Pasar Pasir Gintung adalah Simpang 3 Jl Kartini- Jl Kota Raja, Simpang 3 Jl. Imam Bonjol – Jl. Pisang, Simpang 3 Jl. Pisang- Jl. Durian.



**Gambar II. 3** Peta Wilayah studi

Sumber: <https://earth.google.com/web/place/Pasar-Pasir-Gintung> (diakses pada 11 Januari 2024)

Berikut adalah penjelasan terperinci dari Ruas Jalan dan Simpang yang di Kaji :

**Tabel II. 1** Daftar Ruas Jalan Yang dikaji

No.	Nama Jalan	Visualisasi	Fungsi Jalan	Status Jalan
1	Jalan Imam Bonjol Segmen 1		Kolektor Primer	Nasional

**Tabel II. 1** Lanjutan

No.	Nama Jalan	Visualisasi	Fungsi Jalan	Status Jalan
2	Jalan Imam Bonjol Segmen 2		Kolektor Primer	Nasional
3	Jalan Pisang Segmen 1		Lingkungan	Kota
4	Jalan Pisang Segmen 2		Lingkungan	Kota
5	Jalan Durian		Lingkungan	Kota

**Tabel II. 1** Lanjutan

No.	Nama Jalan	Visualisasi	Fungsi Jalan	Status Jalan
6	Jalan Manggis		Lingkungan	Kota
7	Jalan Kartini Segmen 1		Kolektor Primer	Nasional
8	Jalan Teuku Umar Segmen 2		Arteri Primer	Nasional

Pada gambar diatas menunjukkan kawasan Pasar Pasir Gintung yang dikaji. Pada ruas Jalan Imam Bonjol Segmen 1 lebar efektif jalan sebesar 7 meter dengan panjang jalan 224 meter, Jalan Imam Bonjol Segmen 2 lebar efektif jalan sebesar 7 meter dengan panjang jalan 307 meter, Jalan Pisang Segmen 1 lebar efektif jalan sebesar 5 meter dengan panjang jalan 94 meter, Jalan Pisang Segmen 2 lebar efektif jalan sebesar 5 meter dengan panjang jalan 83 meter, Jalan Durian lebar efektif jalan sebesar 5 m dengan panjang jalan 180 m, Jalan Manggis lebar efektif jalan sebesar 5,4 meter dengan panjang jalan sebesar 160 meter, Jalan Kartini Segmen 1 lebar efektif jalan 15 m dengan panjang jalan 250 m dan Jalan Teuku Umar Segmen 2 lebar efektif jalan 18 m dengan panjang 812 m.

**Tabel II. 2** Daftar Simpang yang dikaji

No.	Nama Simpang	Tipe Simpang	Jumlah Lengan	Tipe Pengendalian
1	Simpang 3 Jl. Imam Bonjol- Jl. Pisang	322	3	Tidak Bersinyal
2	Simpang 3 Jl. Pisang-Jl. Durian.	322	3	Tidak Bersinyal
3	Simpang 3 Jl. Kartini-Jl Kota Raja	323	3	Bersinyal

Sumber: Tim PKL Kota Bandar Lampung, 2023



**Gambar II. 4** Visualisasi Simpang 3 Jl. Imam Bonjol- Jl.Pisang

Sumber: <https://earth.google.com/web/place/Pasar-Pasir-Gintung> (diakses pada 11 Januari 2024)



**Gambar II. 5** Visualisasi Simpang 3 Jl.Pisang- Jl. Durian

Sumber: <https://earth.google.com/web/place/Pasar-Pasir-Gintung> (diakses pada 11 Januari 2024)

Berdasarkan hasil analisa untuk cakupan wilayah kajian yaitu terdiri dari delapan ruas jalan dan tiga simpang yang berada di sekitar Kawasan Pasar Pasir Gintung. Pasar Pasir Gintung terletak di ruas jalan Pisang dengan akses melalui Jalan Imam Bonjol. Pasar Pasir Gintung mengalami puncak volume lalu lintas pada pagi hari. Tingginya hambatan samping karena banyaknya aktivitas dari pertokoan dan pasar tradisional di Kawasan ini menyebabkan kinerja lalu lintas tergolong pada tingkat pelayanan atau *level of service* f pada Jalan Imam Bonjol Segmen 2 dengan derajat kejenuhan 0,87, kepadatan 109,95 smp-jam/km dan kecepatan

rata-rata kendaraan 18,85 km/jam. Hambatan samping yang tinggi karena adanya parkir di bahu jalan (*On-Street Parking*), pedagang kaki lima yang menggunakan badan jalan selebar 2 m sehingga mengurangi lebar efektif yang semula 9 m menjadi 7 m.

Parkir di badan jalan (*On Street*) di Kawasan Pasar Pasir Gantung terdapat di beberapa titik, yaitu pada ruas Jalan Imam Bonjol Segmen 2, Jalan Pisang Segmen 1, Jalan Pisang Segmen 2 dan Jalan Durian, parkir dilakukan di sebelah kanan dan di kiri jalan, hal ini menyebabkan pengurangan lebar efektif jalan. Hal tersebut dikarenakan ruang parkir yang kurang memadai.



**Gambar II. 6** Parkir *On Street* di Kawasan Pasar Pasir Gantung

Pejalan kaki perlu diperhatikan lebih lanjut karena menimbulkan permasalahan lalu lintas yang berdampak pada kecepatan rata-rata menurun dan berdampak pada keselamatan pejalan kaki (Lestari & Pramita, 2020). Penggunaan bahu jalan yang digunakan pedagang kaki lima untuk berjualan juga menimbulkan terganggunya aktivitas pejalan kaki. Selain itu, di kawasan ini belum tersedia fasilitas penyeberangan dan trotoar akibatnya menimbulkan konflik antara pejalan kaki yang harus berjalan di badan jalan dengan pengguna kendaraan bermotor.



**Gambar II. 7** Aktivitas Pejalan Kaki dan Pedagang Kaki Lima di Kawasan Pasar Pasir Gintung

Pasar Pasir Gintung merupakan salah satu pasar tradisional yang saat ini sedang dilakukan revitalisasi menjadi Pasar Semi Modern yang akan terdiri dari dua lantai dan satu *semi-basement*. Lantai satu dan *semi-basement* itu dimanfaatkan untuk aktivitas jual beli pasar rakyat sedangkan lantai dua dimanfaatkan untuk aktivitas jual beli di kios dan *foodcourt*.

Dengan adanya revitalisasi Pasar Pasir Gintung menjadi lebih menarik tentunya akan menjadi daya tarik pengunjung untuk ke Pasar Pasir Gintung. Saat ini Pedagang kaki lima dan parkir liar *on-street* di Pasar Pasir Gintung menjadi hambatan samping yang sangat mempengaruhi kinerja lalu lintas di kawasan ini.