

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kawasan merupakan suatu wilayah yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek fungsional serta mempunyai fungsi utama tertentu seperti pemukiman, perdagangan, dan fungsi lainnya. (Hudha, Rondonuwu, and Suryono 2019). Sedangkan pasar menurut ekonomi yaitu untuk transaksi jual dan beli. Dalam ilmu ekonomi, pengertian pasar yaitu sebagai besarnya permintaan serta penawaran pada jenis barang atau jasa tertentu. Pengertian pasar merupakan permintaan serta penawaran secara keseluruhan untuk jasa dan barang tertentu. Pengertian pasar lebih merujuk kepada semua aktivitas penawaran dan permintaan termasuk didalamnya modal, surat berharga, tenaga kerja, serta uang. Pada prinsipnya, aktivitas perekonomian yang terjadi di pasar didasarkan dengan adanya kebebasan dalam bersaing, baik itu untuk pembeli maupun penjual (Karmin, Koleangan, and Naukoko 2020).

Menurut (Haris 2019), suatu transportasi dikatakan baik apabila “pertama waktu perjalanan cukup cepat, tidak mengalami kemacetan. Kedua frekuensi pelayanan cukup. Ketiga aman (bebas dari kemungkinan kecelakaan) dan kondisi pelayanan yang nyaman”. Untuk mencapai kondisi yang ideal seperti ini, sangat ditentukan oleh berbagai faktor yang menjadi komponen transportasi ini yaitu, kondisi prasarana (jalan) serta sistem jaringan dan kondisi sarana (kendaraan) yang tak kalah pentingnya adalah fasilitas transportasi tersebut.

Banyaknya pertokoan dan terdapatnya pasar di Kawasan Pasar Rajagaluh ini merupakan sumber terbebaninya ruas jalan serta munculnya permasalahan-permasalahan baru yang mempengaruhi kinerja lalu lintas jalan di Kawasan Pasar Rajagaluh. Permasalahan tersebut berupa kinerja ruas jalan yang tidak optimal seperti kapasitas jalan yang kecil, kecepatan kendaraan yang rendah serta *V/C Ratio* yang tinggi karena terdapat hambatan samping dan pengurangan lebar efektif jalan.

Hambatan samping adalah kegiatan di samping segmen jalan yang mempengaruhi kinerja lalu lintas, yaitu pejalan kaki, penghentian kendaraan umum atau kendaraan lainnya, kendaraan keluar masuk lahan di samping jalan, dan keberadaan kendaraan lambat/fisik (Direktorat Jenderal Bina Marga 2023).

Tipe ruas jalan di pasar ini adalah 2/2 TT atau jalan dua lajur dua arah tidak terbagi. Tingginya aktifitas jual beli di pasar ini mengakibatkan timbulnya hambatan samping di tepi jalan seperti adanya parkir tepi jalan (*on-street*) dan pedagang kaki lima yang berjualan di bahu jalan. Aktifitas ini membuat lebar efektif jalan berkurang. Penurunan kapasitas jalan serta tingginya pergerakan lalu lintas menjadikan Kawasan Pasar Rajagaluh sering terjadi kemacetan, terlebih pada saat periode sibuk.

Luasnya Kawasan Pasar Rajagaluh ternyata tidak diimbangi dengan pengaturan lahan parkir yang ada di sekitar pasar, kondisi parkir di dalam Kawasan Pasar Rajagaluh belum ada pengaturan parkir yang efektif sehingga sirkulasi pergerakan kendaraan di pasar buruk, hal ini membuat masyarakat lebih memilih parkir di tepi jalan (*on-street*) karena dinilai lebih mudah dan cepat. Dari beberapa faktor permasalahan tersebut diketahui ruas jalan yang bersinggungan langsung dengan Kawasan Pasar Rajagaluh mengalami penurunan yaitu Jalan Cirebon – Cigasong segmen II. Kinerja ruas dilihat dari 3 indikator yaitu kecepatan, kepadatan dan *V/C Ratio*. Pada ruas Jalan Cirebon-Cigasong segmen II memiliki kecepatan rata-rata 28,84 km/jam, kepadatan lalu lintas sebesar 43,78 smp/km dan *V/C Ratio* sebesar 0,74. Hal ini menjadikan Jalan Cirebon-Cigasong segmen II memiliki *Level of Service D*, Jalan Cirebon-Cigasong III *V/C Ratio* sebesar 0,72 dengan kecepatan rata-rata 29,11 km/jam, dengan kepadatan sebesar 41,53, Jalan Pangeran Muhammad memiliki kecepatan rata-rata 29,40 km/jam, kepadatan lalu lintas sebesar 41,94 smp/km dan *V/C Ratio* sebesar 0,65, Jalan KH. Aqsho dengan kecepatan rata-rata 30,03 km/jam, kepadatan lalu lintas sebesar 35,80 smp/km dan *V/C Ratio* sebesar 0,52, Jalan Prapatan-Rajagaluh dengan

kecepatan 29,70 km/jam, kepadatan lalu lintas 41,53 smp/km dan *V/C Ratio* sebesar 0,59, sehingga perlu dilakukan upaya penanganan.

Menurut (Direktorat Jenderal Bina Marga 2023), simpang adalah pertemuan dua atau lebih ruas jalan sebidang dan tidak diatur oleh Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL). Di Kawasan Pasar Rajagaluh terdapat juga simpang yang perlu ditinjau seperti simpang 3 Rajagaluh yang merupakan simpang tanpa pengendali. Berdasarkan analisis, Simpang 3 Rajagaluh memiliki DS sebesar 0,88 dengan tundaan simpang 15,59 det/smp dan peluang antrian 31% - 61% sehingga memiliki *Level of Service* B.

Pentingnya kajian ini adalah untuk menemukan permasalahan di Kawasan Pasar Rajagaluh serta solusi untuk memperbaiki permasalahan tersebut, agar kondisi lalu lintas di Kawasan Pasar Rajagaluh dapat berjalan dengan lancar.

Berdasarkan permasalahan di atas, maka diperlukanlah suatu penelitian dengan judul **"PENATAAN LALU LINTAS DI KAWASAN PASAR RAJAGALUH KABUPATEN MAJALENGKA"** yang bertujuan untuk memberikan solusi permasalahan lalu lintas di Kawasan Pasar Rajagaluh, serta dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan kebijakan untuk menunjang kinerja lalu lintas yang lancar, aman dan selamat.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka dapat dilakukan identifikasi masalah sebagai berikut :

1. Rendahnya kinerja ruas jalan yang ditunjukkan pada Jalan Cirebon-Cigasong II dengan kecepatan 28,84 km/jam, kepadatan 43,78 smp/km dan *v/c ratio* 0,74.
2. Tingginya hambatan samping seperti pedagang kaki lima yang berjualan di trotoar dan bahu jalan, serta parkir *on street* yang menyebabkan kemacetan.
3. Rendahnya kinerja Simpang 3 Rajagaluh yang memiliki DS sebesar 0,93 dengan tundaan simpang 16,54 det/smp dan antrian 35% - 69%.

4. Tingginya kendaraan yang keluar masuk pasar pada jam sibuk pagi, yaitu pada pukul 06.45 – 07.45.
5. Belum adanya analisis penataan lalu lintas untuk mengatasi permasalahan lalu lintas di sekitar Kawasan Pasar Rajagaluh.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, dapat dirumuskan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana kinerja lalu lintas pada ruas Jalan Cirebon-Cigasong III, Jalan Cirebon-Cigasong II, Jalan Pangeran Muhammad, Jalan KH. Aqsho, Jalan Prapatan-Rajagaluh, Simpang 3 Rajagaluh dan Simpang 3 KH Aqsho serta parkir dan fasilitas pejalan kaki di Kawasan Pasar Rajagaluh Kabupaten Majalengka?
2. Bagaimana usulan rekayasa lalu lintas yang perlu dilakukan untuk mengatasi faktor penyebab rendahnya kinerja ruas dan simpang di Kawasan Pasar Rajagaluh?
3. Bagaimana hasil perbandingan kinerja ruas jalan dan simpang sebelum dan sesudah dilakukan penataan lalu lintas ?

1.4 Maksud dan Tujuan

1. Maksud

Adapun maksud dilakukannya penelitian ini adalah yaitu untuk menyampaikan usulan terkait penyelesaian masalah lalu lintas yang ada di Kawasan Pasar Rajagaluh guna meningkatkan kinerja lalu lintas bagi masyarakat pengunjung pasar maupun pengguna jalan yang melintasi Kawasan Pasar Rajagaluh.

2. Tujuan

Dari masalah yang telah di rumuskan, tujuan penelitian yang akan di capai adalah :

- a. Mengetahui kinerja lalu lintas, parkir serta fasilitas pejalan kaki di Kawasan Pasar Rajagaluh.
- b. Memberikan usulan peningkatan kinerja lalu lintas, pejalan kaki serta parkir.
- c. Mengetahui perbandingan kinerja lalu lintas sebelum dilakukan penanganan rekayasa lalu lintas dan setelah dilakukan penanganan berupa rekayasa lalu lintas.

1.5 Ruang Lingkup

Ruang lingkup dilakukan untuk mempersempit wilayah penelitian agar permasalahan yang dikaji dapat dianalisis lebih dalam, sehingga strategi pemecahan masalah dapat dijelaskan secara sistematis. Ruang lingkup tersebut adalah sebagai berikut :

1. Daerah studi meliputi beberapa ruas jalan dan simpang di Kawasan Pasar Rajagaluh yang dinilai memiliki kinerja lalu lintas rendah.
 - a. Ruas jalan yang dikaji yaitu Jalan Raya Cirebon-Cigasong segmen III, Jalan Raya Cirebon-Cigasong II, Jalan Pangeran Muhammad, Jalan Prapatan-Rajagaluh, Jalan KH. Aqsho.
 - b. Simpang yang dikaji yaitu Simpang 3 Rajagaluh, Simpang 3 KH. Aqsho.
2. Analisis peningkatan kinerja jaringan jalan, dibatasi penelitian dengan analisis – analisis sebagai berikut :
 - a. Analisis Kinerja Ruas Jalan
Melakukan analisis kinerja jalan dalam upaya peningkatan kinerja melalui penataan lalu lintas. Parameter yang digunakan adalah V/C ratio, kecepatan rata-rata dan kepadatan.
 - b. Analisis Kinerja Simpang
Menganalisis tingkat Derajat kejenuhan (*Degree of Saturation*), antrian, serta tundaan rata-rata dengan penataan lalu lintas.

c. Analisis Pejalan Kaki

Menganalisis pejalan kaki dan merekomendasikan penyediaan fasilitas pejalan kaki.

d. Analisis Parkir

Menganalisis parkir *on street* dan pengaruhnya terhadap penurunan kapasitas ruas jalan.