

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kabupaten Malang merupakan kabupaten terluas kedua di Provinsi Jawa Timur setelah Kabupaten Banyuwangi. Berkembangnya kawasan pusat-pusat kegiatan masyarakat seperti pusat pemerintahan, kawasan perdagangan dan kawasan pariwisata yang mengakibatkan adanya bangkitan dan tarikan pergerakan menuju ibu kota Kabupaten Malang. Untuk meningkatkan konektivitas antar wilayah, mendukung pertumbuhan ekonomi, dan memberikan alternatif perjalanan yang lebih cepat dan efisien bagi pengguna jalan baik dari maupun menuju ibukota Kabupaten Malang.

Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Malang mencanangkan untuk membangun jalan tol yang sudah ada di Kota Malang untuk dilanjutkan atau diperpanjang ke wilayah Kabupaten Malang Selatan tepatnya di Kecamatan Kepanjen, Kecamatan Gondanglegi, dan Kecamatan Pakisaji.

Berdasarkan Perda Kabupaten Malang Nomor 3 Tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah pasal 11 huruf a bahwa pemerintah Kabupaten Malang telah memberikan kebijakan dan strategi adanya pengembangan jalan tol antara: Surabaya – Gempol – Pandaan – Malang – Kepanjen. Proyek pembangunan Jalan Tol yang awalnya Surabaya – Gempol – Pandaan – Malang akan dikembangkan hingga ke Kepanjen, Kabupaten Malang merupakan rencana jalan tol yang potensial karena dapat mengakomodasi pergerakan baik dari Kecamatan Kepanjen ke Kota Malang maupun dari Kepanjen ke Surabaya. Pembangunan Jalan Tol Malang – Kepanjen direncanakan memiliki 4 akses *Gerbang* tol di Kabupaten Malang tepatnya di Kecamatan Bululawang, Kecamatan Pakisaji, Kecamatan Gondanglegi, dan Kecamatan Kepanjen.

Berdasarkan Perda Kabupaten Nomor 5 Tahun 2014 tentang Rencana Detail Tata Ruang Bagian Wilayah Perkotaan Kepanjen Tahun 2014-2034 Pasal 16 ayat 2 huruf d bahwa Pemerintah Kabupaten Malang melakukan pembagian sub zona Pendidikan salah satunya berupa perguruan

tinggi/akademi atau sederajat. Selain itu, dengan adanya rencana pengembangan akses *Exit* tol di Gondanglegi dapat menjadikan daerah potensial sebagai akses menuju kawasan wisata Pantai Selatan. Hal ini akan menimbulkan bangkitan dan tarikan perjalanan baru sehingga dapat terjadi peningkatan jumlah kendaraan pada kawasan *Gerbang* tol Malang – Kapanjen.

Berdasarkan penelitian Yunitasari (2018) bahwa pada diprediksi ruas jalan eksisting Bts. Kota Malang – Kapanjen jika tidak dibangun jalan bebas hambatan (*Do Nothing*) di tahun 2023 memiliki nilai derajat kejenuhan dalam kategori F, dan apabila jalan bebas hambatan dibangun (*Do Something*) maka nilai derajat kejenuhan mengalami penurunan menjadi dalam kategori E.

Iswara (2017) menyebutkan rute perjalanan kendaraan yang berasal dari Surabaya, Lawang, Batu, dan Kota Malang akan menuju Blitar, Kapanjen, dan Malang Selatan sebesar 71,25% pergerakan kendaraan melewati rute jalan tol.

Menurut Yunitasari (2018) bahwa faktor yang mempengaruhi masyarakat bersedia untuk beralih menggunakan jalan tol Malang – Kapanjen yaitu tarif tol dan kondisi jalan. Apabila semakin tinggi nilai V/C Ratio dan semakin murah tarif tol yang diberlakukan maka semakin besar potensi pengguna jalan eksisting yang beralih menggunakan jalan tol. Sebanyak 63% responden memilih menggunakan jalan tol karena waktu tempuh yang lebih singkat.

Rencana Pembangunan pintu masuk/keluar jalan tol diprediksi akan menambah pembebanan lalu lintas di ruas jalan sehingga menurunkan kinerja jalan di sekitar kawasan jalan Kota Malang - Kapanjen. Oleh karena itu, perlunya ditinjau untuk mengetahui pengaruh rencana jumlah gerbang tol Kota Malang – Kapanjen terhadap kinerja ruas jalan di Kapanjen.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang sudah diuraikan sebelumnya maka didapatkan identifikasi masalah sebagai berikut:

1. Adanya rencana pembangunan jalan tol Kota Malang – Kapanjen

2. Berdasarkan peta trase jalan tol yang telah dibuat oleh Dinas PUPR Kabupaten Malang, bahwa gerbang tol Malang - Kapanjen memiliki rencana 4 akses gerbang tol. Titik gerbang tol ini berada di perbatasan Kapanjen - Pakisaji, di Kecamatan Bululawang, perbatasan Kapanjen - Gondanglegi, dan di perbatasan Kapanjen - Kromengan.
3. Adanya rencana pembangunan subzona perguruan tinggi/akademik di Kapanjen dan pengembangan pusat kegiatan mall serta pusat perbelanjaan di Kapanjen. Berdasarkan hal tersebut, Kapanjen akan menjadi suatu kawasan tarikan yang akan menambah beban lalu lintas.
4. Kendaraan yang berasal dari Surabaya akan menuju ke Wilayah Pakisaji, Bululawang, Kapanjen, Gondanglegi, maupun ke Blitar saat ini hanya dapat melalui gerbang tol Karanglo, Singosari.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah yang telah diperoleh, maka rumusan masalah dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Berapa jumlah pengguna jalan tol yang akan melalui 4 titik rencana gerbang tol Malang - Kapanjen pada tahun 2024?
2. Berapa jumlah kebutuhan gerbang tol yang akan digunakan pada perencanaan jalan tol Malang - Kapanjen pada tahun 2024 berdasarkan jumlah pengguna jalan tol?
3. Bagaimanakah kebutuhan rencana gerbang tol yang efektif terhadap kinerja jaringan jalan di Kapanjen?

1.4 Maksud dan Tujuan

Maksud dari penelitian ini adalah merencanakan kebutuhan gerbang tol Malang – Kapanjen yang efektif dan efisien terhadap kinerja jaringan jalan di Kapanjen. Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu sebagai berikut:

- a. Menganalisis jumlah pengguna jalan tol yang akan melalui 4 titik rencana gerbang tol Malang - Kapanjen pada tahun 2024

- b. Menganalisis jumlah kebutuhan gerbang tol yang akan digunakan pada perencanaan jalan tol Malang - Kepanjen pada tahun 2024 berdasarkan jumlah pengguna jalan tol
- c. Mengidentifikasi kebutuhan rencana gerbang tol yang efektif terhadap kinerja jaringan jalan di Kepanjen.

1.5 Ruang Lingkup

Adapun ruang lingkup penelitian ini yaitu:

- 1. Lokasi studi yang ditinjau dalam penyusunan tugas akhir ini adalah jalan tol Malang – Kepanjen yang direncanakan akan memiliki 4 akses gerbang di Kabupaten Malang.
- 2. Wilayah kajian studi pada penelitian ini berfokus pada jaringan jalan di Kepanjen
- 3. Ruas jalan yang dibahas mencakup jaringan jalan arteri dan jalan kolektor.
- 4. Tidak memperhitungkan dari segi ekonomi maupun segi finansial.
- 5. Tidak menggambarkan layout gerbang tol.
- 6. Analisis kinerja jaringan hanya dilakukan pada tahun 2024.