

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi adalah moda pelayanan yang memiliki peran penting dalam proses mobilisasi pemenuhan kebutuhan manusia sehari – hari untuk melakukan perpindahan orang atau barang. Banyaknya pergerakan perpindahan orang dan barang dapat mengakibatkan permasalahan kemacetan atau terhambatnya mobilitas orang dan barang untuk berpindah. Menurut (Achmad Choliq Anwar 2023) kemacetan lalu lintas dapat dipicu oleh adanya keberadaan fasilitas ekonomi untuk kebutuhan masyarakat, seperti fasilitas sektor transportasi, industri, dan perdagangan. Untuk itu, kemacetan menjadi hal yang menarik untuk dikaji, seperti halnya kemacetan yang disebabkan oleh adanya pengaruh aktivitas kegiatan suatu Kawasan pasar.

Kabupaten Majalengka merupakan salah satu kabupaten yang terdapat pada Provinsi Jawa Barat, Indonesia. Ibukota Kabupaten Majalengka yang juga menjadi Pusat Kegiatan Lokal (PKL) berada pada Kecamatan Majalengka Kota yang juga menjadi *Central Business District* (CBD) dimana sebagian besar kegiatan masyarakat terjadi di kecamatan tersebut yang di antaranya yaitu pusat pemerintahan, pendidikan, perdagangan, dan sosial. Kabupaten Majalengka juga memiliki Pusat Kegiatan Wilayah (PKL) yang dimana letaknya berada pada Kecamatan Kadipaten. Pada Kecamatan Kadipaten ini sebagian besar kegiatannya yaitu perdagangan dan industri.

Dalam hal perdagangan, Pasar Kadipaten memiliki peran yang besar terhadap penyediaan kebutuhan masyarakat lokal dan menjadi induk pasar dari pasar – pasar daerah atau desa yang berada pada Kabupaten Majalengka. Pasar Kadipaten merupakan pasar yang memiliki volume lalu lintas yang besar dikarenakan dilintasi oleh jalan nasional dan jalan

provinsi yang menghubungkan langsung dengan pusat kota. Pada Kawasan Pasar Kadipaten pun sering sekali terjadi kemacetan lalu lintas dikarenakan banyaknya volume kendaraan yang melintas pada kawasan tersebut dan juga kurangnya kinerja Simpang Tugu Kujang yang sirkulasi pergerakan lalu lintas pada badan simpang sering terjadi konflik yang mengakibatkan hambatan pada simpang. Selain itu, hambatan samping yang sangat tinggi yang disebabkan oleh adanya parkir *On street* yang berada di badan jalan serta pedagang kaki lima yang berjualan pada fasilitas pejalan kaki.

Berdasarkan hasil pengamatan yang ditemukan dilapangan bahwasanya parkir *On street* dan pedagang kaki lima yang berjualan pada badan jalan ini lah yang menurunkan kinerja jaringan jalan pada Kawasan Pasar Kadipaten. Terdapat 5 kinerja jaringan jalan dan 3 kinerja simpang pada Kawasan Pasar Kadipaten yang terpengaruh oleh aktivitas pasar tersebut. Untuk kinerja Ruas Jalan Majalengka I memiliki *V/C Ratio* sebesar 0,77 dengan kecepatan rata – rata pada 19,51 km/jam, kepadatannya 104,17 smp/km. Pada Jalan Majalengka I ini merupakan jalan yang memiliki pergerakan lalu lintas sangat tinggi karena pada sebagian badan jalan dipenuhi oleh parkir liar, aktivitas bongkar muat, dan pemberhentian liar angkutan umum. Sedangkan pada Ruas Jalan Sadewa memiliki *V/C Ratio* sebesar 0,71 dengan kecepatan rata – rata 16,19 km/jam dengan kepadatan 78,18 kend/jam. Pada Ruas Jalan Ampera memiliki *V/C Ratio* sebesar 0,76 dengan kecepatan rata – rata 16,72 km/jam dan kepadatan 52,19 kend/jam.

Untuk simpang yang berdampak langsung pada arus lalu lintas kegiatan Pasar Kadipaten yaitu adalah Simpang APILL Tugu Kujang Kadipaten yang memiliki derajat kejenuhan 0,72 dengan rata – rata tundaan 16,00 det/smp yang dimana dalam Peraturan Menteri Nomor 96 Tahun 2015 kategori tingkat pelayanan simpang dengan rata – rata tundaan tersebut masuk dalam kategori tingkat pelayanan C. Simpang ini memiliki kinerja buruk dimana penyebabnya karena pengaturan *Phase*

yang tidak sesuai dengan kondisi saat ini dan geometri pada badan simpang terdapat pulau lalu lintas yang menyulitkan kendaraan terutama kendaraan besar untuk berbelok atau manuver. Sedangkan pada Simpang Tidak Bersinyal Sub Den Pom TNI AD memiliki derajat kejenuhan sebesar 0,48 dengan rata – rata tundaan 5,69 detik yang tingkat pelayanan B

Tidak adanya fasilitas halte yang berada pada sekitar kawasan Pasar Kadipaten mengakibatkan angkutan umum menaik dan menurunkan penumpang dengan sembarangan, dan juga banyaknya angkutan umum yang berhenti sembarang tempat membuat lalu lintas pada Kawasan Pasar Kadipaten menjadi tidak tertib. Kegiatan bongkar muat para pedagang pada badan jalan serta tata guna lahan di sekitar Kawasan Pasar Kadipaten yaitu komersial membuat hambatan samping pada ruas jalan tinggi.

Pada Kawasan Pasar Kadipaten Kabupaten Majalengka itu sendiri banyak sekali didapatkan parkir liar yang menyebabkan penurunannya kinerja ruas jalan pada kawasan tersebut. Pada Jalan Majalengka I sendiri adanya parkir liar memberikan dampak yang sangat buruk terhadap kinerja ruas tersebut. Pada Jalan Sadewa terdapat titik Parkir *On Street* yang dimana parkir *On Street* disana masih belum bekerja secara efektif. Untuk parkir *On Street* pada Jalan Sadewa sendiri terdapat 2 tipe yaitu parkir dengan kemiringan 60 derajat dan 180 derajat atau parkir paralel.

Berdasarkan permasalahan diatas, diperlukan suatu penelitian yang mencakup analisis permasalahan di kawasan tersebut dan memberikan solusi terbaik untuk untuk mengoptimalkan kinerja ruas jalan dan simpang guna meningkatkan keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan, dengan ruang lingkup seluruh jaringan jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten/kota dan jalan desa yang terintegrasi, dengan mengutamakan hierarki jalan yang lebih tinggi (Haradongan 2020) dengan judul **"Penataan Lalu Lintas Pasar Kadipaten Kabupaten Majalengka"**. Untuk itu dilakukannya penelitian ini adalah untuk

memberikan usulan terbaik terkait dengan penataan lalu lintas pada Kawasan Pasar Kadipaten.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan permasalahan pada wilayah studi, maka dapat diidentifikasi masalah – masalah yang ada sebagai berikut:

1. Ruas jalan dengan kinerja terburuk di Kawasan Pasar kadipaten yaitu pada Jalan Raya Majalengka (Segmen I) yang merupakan ruas jalan utama Pasar Kadipaten yang statusnya jalan provinsi dengan fungsi kolektor yang memiliki *V/C ratio* 0,77 dengan kecepatan rata – rata pada 19,45 km/jam, kepadatannya 104,17 smp/km dengan tingkat pelayanan pada ruas jalan tersebut D.
2. Simpang APILL Tugu Kujang Kadipaten ini merupakan simpang dengan kinerja terburuk pada Kawasan Pasar Kadipaten. Simpang ini memiliki derajat kejenuhan 0,72 dengan rata – rata tundaan 16,00 det/smp dan tingkat pelayanan C. Simpang ini menjadi pintu masuk kawasan pasar yang memiliki geometrik simpang dengan ada bundaran ditengah badan simpang.
3. Banyaknya Parkir *On Street* serta bongkar muat Angkutan Barang pada badan jalan yang berada pada Kawasan Pasar Kadipaten membuat dampak pada penurunan kapasitas kinerja ruas jalan tersebut.
4. Tidak adanya prasarana angkutan umum seperti hal nya halte pada Kawasan Pasar Kadipaten menyebabkan angkutan umum menaikkan turunkan penumpang pada badan jalan di Kawasan Pasar Kadipaten yang membuat lalu lintas pada Kawasan Pasar Kadipaten menjadi macet.
5. Banyaknya pedagang kaki lima yang menggunakan trotoar sebagai tempat berdagang mengakibatkan penggunaan fasilitas pejalan kaki itu sendiri menjadi tidak efektif dan masyarakat banyak yang menggunakan badan jalan untuk berjalan yang itu membahayakan keselamatan pejalan kaki dan pengendara.

1.3 Rumusan Masalah

Seiring dengan pertambahan pergerakan pada Kawasan Pasar Kadipaten maka kedepannya akan menimbulkan permasalahan pada Kawasan tersebut. Berikut adalah perumusan masalah dalam penelitian ini:

1. Bagaimana kondisi kinerja jaringan ruas jalan dan simpang pada Kawasan Pasar kadipaten saat ini?
2. Apa saja usulan penanganan yang tepat diterapkan untuk mengatasi permasalahan lalu lintas pada Kawasan Pasar Kadipaten?
3. Bagaimana kondisi kinerja lalu lintas sebelum dilakukan penanganan rekayasa lalu lintas maupun setelah penanganan rekayasa lalu lintas pada Kawasan Pasar Kadipaten?

1.4 Maksud dan Tujuan Penelitian

Maksud dari penelitian ini yaitu untuk memberikan solusi terkait peningkatan kualitas kinerja jaringan jalan pada Kawasan Pasar Kadipaten yang diharapkan dapat meningkatkan efektivitas lalu lintas dari kegiatan pada kawasan pasar serta mengurangi masalah lalu lintas yang ada.

Tujuan penulisan skripsi ini yaitu:

1. Mengetahui kondisi kinerja ruas jalan dan simpang pada Kawasan Pasar Kadipaten.
2. Memberikan usulan penanganan masalah lalu lintas agar dapat meningkatkan kinerja lalu lintas pada Kawasan Pasar Kadipaten.
3. Membandingkan kondisi lalu lintas sebelum dilakukan penanganan rekayasa lalu lintas maupun setelah penanganan rekayasa lalu lintas pada Kawasan Pasar Kadipaten.

1.5 Ruang Lingkup

Adapun ruang lingkup dalam penulisan ini dilakukan agar pembahasan dalam penulisan ini tidak menyimpang dari tema yang di ambil. Ruang lingkup juga dilakukan untuk membatasi wilayah studi agar permasalahan yang akan dikaji dapat dianalisis lebih detail sehingga

strategi pemecahan masalah dapat dikerjakan secara sistematis dan efektif.

1. Daerah studi pada Kawasan Pasar Kadipaten meliputi 5 ruas jalan (Jl. Raya Kadipaten, Jl. Majalengka I, Jl. Kadipaten Indramayu, Jl. Sadewa, dan Jl. Ampera) dan 3 simpang di Kawasan Pasar Kadipaten (Simpang 4 APILL Tugu Kujang, Sim pang 3 Sub Den Pom III/3-5, dan Sim pang 3 Bank BJB)
2. Analisis peningkatan kinerja jaringan jalan dibatasi penelitian dengan beberapa analisis sebagai berikut:
 - a Analisis Kinerja Jaringan Jalan
Menganalisa dan meningkatkan kinerja jaringan jalan yang bermasalah pada Kawasan Pasar kadipaten dengan melakukan manajemen rekayasa lalu lintas. Parameter yang digunakan adalah *V/C ratio*, kecepatan dan kepadatan.
 - b Analisis Kinerja Simpang
Menganalisa dan menurunkan derajat kejenuhan (*Degree of Saturation*), antrian, serta tundaan rata – rata dengan manajemen rekayasa lalu lintas serta merekomendasikan geometrik dan phase pada simpang tersebut.
 - c Analisis Parkir
Menganalisa kebutuhan parkir baik *On street* maupun *Off Street* dan merekomendasikan penataan parkir yang baik dan efektif pada Kawasan Pasar Kadipaten.
 - d Analisa Pejalan Kaki
Menganalisa volume pejalan kaki dan menata kembali fasilitas pejalan kaki dan pedagang kaki lima.
3. Tidak menghitung terkait biaya perencanaan, pengadaan, dan pemasangan prasarana transportasi yang dibutuhkan.