BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kabupaten Majalengka yang berada di Provinsi Jawa Barat tumbuh dan berkembang pesat dalam beberapa tahun terakhir. Majalengka, seperti sebagian besar wilayah di Indonesia, merupakan pusat berbagai industri penting, termasuk perdagangan, pemerintahan, Kesehatan, dan pertanian. Pergerakan sebuah pusat kegiatan akan meningkatkan lalu lintas di tepi jalan sehingga memiliki efek pada pola lalu lintas di sekitarnya, perlunya analisis dampak lalu lintas digunakan untuk melihat apakah infrastruktur transportasi di area yang dipengaruhi oleh kegiatan tersebut dapat menangani lalu lintas yang ditarik oleh kegiatan tersebut (Lubis, Batubara, and Ade Ulfah, 2021).

Jalan sebagai prasarana memainkan peran penting dalam menjaga efisiensi arus lalu lintas dan mendorong pembangunan sosial dan ekonomi di sebuah daerah. Agar Majalengka dapat terus tumbuh dan berkembang di masa depan, perencanaan dan pengembangan infrastruktur jalan harus dipertimbangkan secara matang. Meningkatnya mobilitas sering kali menyebabkan masalah transportasi di jalan, seperti kepadatan lalu lintas yang mengakibatkan kemacetan. Kemacetan adalah kondisi di mana arus lalu lintas menurun karena jalan mendekati atau melebihi kapasitas maksimumnya. Kemacetan semakin meningkat apabila arus begitu besar sehingga kendaraan saling berdekatan satu sama lain (Susilo and Imanuel, 2018).

Pasar adalah tempat bertemunya para penjual dan pembeli untuk melakukan sebuah transaksi (Rahmadana, 2021). Dalam konteks memenuhi kebutuhan sehari-hari, pasar memiliki peran yang signifikan sebagai penyedia kebutuhan bagi masyarakat pada suatu wilayah. Salah satu contohnya adalah Pasar Prapatan di Kabupaten Majalengka, yang termasuk dalam kategori pasar tradisional. Pasar Prapatan memiliki jangkauan wilayah yang luas, melibatkan beberapa jalur jalan. Aktivitas yang sibuk di pasar menyebabkan pergerakan

lalu lintas yang tinggi di sekitarnya, kehadiran pasar tersebut bisa mengakibatkan peningkatan kepadatan lalu lintas, kemacetan, dan ketidaktertiban bagi pengguna jalan (Sahri, Purwanto, and Budiharjo, 2021). Pada Kawasan Pasar Prapatan ini, tipe jalannya yaitu 2/2 TT, yang berarti jalan tersebut memiliki dua lajur dua arah tanpa median. Kegiatan jual beli yang ramai di area tersebut menyebabkan adanya hambatan di sisi jalan seperti parkir di pinggir jalan, pejalan kaki yang menggunakan badan jalan, dan angkutan umum yang menunggu dan mengambil penumpang di sembarang tempat. Aktivitas-aktivitas ini menyebabkan tinggi hambatan samping sehingga mengurangi kapasitas jalan. Berkurangnya kapasitas jalan dan tingginya volume lalu lintas membuat Kawasan Pasar Prapatan sering mengalami kemacetan, terutama pada jam sibuk pagi antara pukul 09.00-10.00 WIB.

Luas total area pasar Prapatan sebesar 12.615 m². walaupun memiliki luas yang besar akan tetapi tidak sejalan dengan pengaturan lahan parkir di sekitarnya yang menyebabkan sirkulasi kendaraan yang buruk di pasar tersebut. Belum tersedianya parkir *offstreet* mendorong Masyarakat untuk lebih memilih parkir *onstreet* karena dianggap lebih praktis. Selain itu, kebiasaan angkutan umum yang menaik-turunkan penumpang di sembarang tempat dan pejalan kaki yang menggunakan badan jalan menyebabkan tingginya hambatan samping dan penurunan kapasitas jalan di Kawasan Pasar Prapatan. Faktor penyebab masalah lainnya adalah penggunaan bahu jalan oleh pejalan kaki, bongkar muat, dan lapak pedagang kaki lima yang dapat berakibat kepada meningkatnya hambatan samping sehingga kapasitas berkurang dan mengurangi kinerja ruas jalan.

Rendahnya kinerja ruas jalan ditunjukkan dengan *v/c ratio* pada Jalan Cirebon-Bandung Sumber jaya II sebesar 0,82 dengan kecepatan rata-rata kendaraan 20,56 km/jam, Jalan Prapatan-Leuwimunding *v/c ratio* sebesar 0,73 dengan kecepatan rata-rata kendaraan 22,47 km/jam, Jalan Cirebon-Bandung Sumber Jaya I *v/c ratio* sebesar 0,65 dengan rata-rata kecepatan kendaraan 23,19, Jalan Cirebon-Bandung Sumber Jaya III *v/c ratio* sebesar 0,64 dengan kecepatan rata-rata kendaraan 23,18 km/jam, Jalan Raya Barat Pasar Prapatan *v/c ratio* sebesar 0,63 dengan kecepatan rata-rata kendaraan 21,77 km/jam, Jalan Prapatan-Budur *v/c ratio* sebesar 0,55 dengan kecepatan

rata-rata kendaraan 23,12 km/jam, dan Jalan Dalamlir Paningkiran *v/c ratio* sebesar 0,51 dengan kecepatan rata-rata kendaraan 24,21 km/jam.

Ketidakhadiran petugas dari Dinas Perhubungan, Polisi, dan Satpol-PP untuk melakukan pengawasan teratur di lapangan juga berkontribusi pada munculnya masalah dalam lalu lintas. Selain itu, keadaan rambu lalu lintas yang tidak tersedia di beberapa bagian jalan juga menjadi faktor lain yang menyebabkan masalah lalu lintas.

Pada Kawasan Pasar Prapatan terdapat juga titik simpang. Persimpangan merupakan lokasi di mana terjadi konflik antara kendaraan satu dengan kendaraan lainnya (Medina, Hadi, and Anisah, 2022). Pada kawasan ini simpang yang ditinjau merupakan Simpang 4 Sumber Jaya dan Simpang 4 Pasar Prapatan yang termasuk dalam kategori simpang tidak bersinyal. Berdasarkan analisis Tim PKL Kabupaten Majalengka, Simpang 4 Sumber Jaya memiliki derajat kejenuhan sebesar 0,72 dengan peluang antrian 21% - 43% dan tundaan simpang 12,33 detik/SMP sehingga memiliki *Level Of Service* B dan Simpang 4 Pasar Prapatan memiliki derajat kejenuhan sebesar 0,63 dengan peluang antrian 16% - 34% dan tundaan simpang 11,10 detik/SMP sehingga memiliki *Level Of Service* B.

Selain itu faktor keselamatan juga harus diperhitungkan karena fasilitas pejalan kaki belum memadai, sedangkan bahu jalan digunakan oleh pedagang kaki lima dan parkir *onstreet*. Oleh karena itu pejalan kaki menggunakan badan jalan untuk menyusuri jalan, hal ini dapat memicu terjadinya kecelakaan. Perlunya penataan fasilitas pejalan kaki sehingga memudahkan pejalan kaki dalam melakukan aktivitas di kawasan Pasar Prapatan.

Berdasarkan permasalahan di atas, maka diperlukan suatu penelitian dengan judul **"Penataan Lalu Lintas Di Kawasan Pasar Prapatan Kabupaten Majalengka"** yang bertujuan untuk memberikan solusi permasalahan lalu lintas yang ada berupa penataan lalu lintas pada Kawasan Pasar Prapatan, 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 ditunjukkan dengan *v/c ratio* pada Jalan Cirebon-Bandung Sumber jaya II sebesar 0,82, kecepatan rata-rata kendaraan 20,56 km/jam, kecepatan arus bebas 37,05 km/jam, kepadatan sebesar 88,54 SMP/km dengan *Level of service* D.
2. Buruknya kinerja simpang 4 Sumber Jaya dilihat dari nilai derajat kejenuhan sebesar 0,72, peluang antrian 21% - 43%, dan tundaan 12,33 detik/SMP.
3. Adanya parkir *onstreet*, bongkar muat barang dan pedagang kaki lima yang berjualan di bahu jalan sehingga menyebabkan tingginya hambatan samping.
4. Belum adanya fasilitas pejalan kaki yang beresiko terhadap keselamatan pengguna jalan, khususnya pejalan kaki.
5. Angkutan umum yang menaikturunkan penumpang pada sembarang tempat.

1.3. Rumusan Masalah

1. Bagaimana kondisi saat ini kinerja lalu lintas dan jaringan jalan pada Kawasan Pasar Prapatan?
2. Bagaimana upaya untuk menangani permasalahan lalu lintas pada Kawasan Pasar Prapatan?
3. Bagaimana kinerja lalu lintas dan jaringan jalan sebelum dan setelah dilakukan penataan lalu lintas pada Kawasan Pasar Prapatan?

1.4. Maksud dan Tujuan

1. Maksud
Maksud dari penelitian ini adalah untuk menyampaikan usulan penyelesaian masalah lalu lintas di Kawasan Pasar Prapatan, sehingga dapat meningkatkan kinerja lalu lintas bagi masyarakat yang mengunjungi pasar dan pengguna jalan yang melintasi Kawasan Pasar Prapatan.

2. Tujuan

Tujuan dari penelitian yang dirumuskan adalah sebagai berikut:

- a. Mengetahui kondisi kinerja lalu lintas dan jaringan jalan saat ini pada Kawasan Pasar Prapatan.
- b. Memberikan usulan penanganan masalah lalu lintas pada wilayah kajian.
- c. Menyampaikan perbandingan kinerja lalu lintas dan jaringan jalan sebelum dan setelah dilakukan penataan lalu lintas.

1.5. Ruang Lingkup

Ruang lingkup dilakukan untuk mempersempit wilayah penelitian agar permasalahan yang dikaji dapat dijelaskan secara sistematis. Ruang lingkup tersebut adalah sebagai berikut:

1. Daerah studi meliputi beberapa ruas jalan dan simpang Kawasan Pasar Prapatan yang dinilai terkena dampak dari aktivitas Pasar Prapatan.
 - a. Ruas jalan yang dikaji yaitu Jalan Cirebon-Bandung Sumber Jaya I, Jalan Cirebon-Bandung Sumber Jaya II, Jalan Cirebon-Bandung III, Jalan Prapatan-Leuwimunding, Jalan Prapatan-Budur, Jalan Raya Barat Pasar Prapatan, Jalan Dalanlir Paningkiran.
 - b. Simpang yang di kaji yaitu Simpang 4 Sumber Jaya, Simpang 4 Pasar Prapatan.
2. Analisis Kinerja Lalu Lintas menggunakan PKJI tahun 2023.
3. Pemodelan dan analisis jaringan jalan menggunakan Software PTV Vissim.
4. Analisis Kinerja Simpang, dan memberikan rekomendasi tipe pengendalian simpang.
5. Analisis Parkir, menganalisis permasalahan parkir dan melakukan perhitungan berdasarkan pada permintaan dan kebutuhan ruang parkir.
6. Analisis Pejalan Kaki Menganalisis pejalan kaki dan merekomendasikan penyediaan fasilitas pejalan kaki.
7. Memeberikan usulan fasilitas henti angkutan umum tanpa mengkaji lebih lanjut.
8. Tidak menghitung biaya perencanaan, pengadaan, dan pemasangan prasarana yang dibutuhkan.