

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Bekasi sebagai salah satu daerah penyangga ibukota dan menjadi bagian dari kawasan aglomerasi sekaligus metropolitan Jabodetabek. Kota Bekasi adalah kota satelit yang menjadi tempat tinggal kaum urban dengan jumlah penduduk pada tahun 2022 mencapai 2.590,126 jiwa, laju pertumbuhan penduduk pada tahun 2020 – 2022 sebesar 0,91% dan memiliki luas administratif sebesar 213,12 km² yang terdiri dari 12 kecamatan dan 56 kelurahan (BPS Kota Bekasi, 2023).

Transportasi dalam kehidupan modern ini telah menjadi satu kebutuhan mendasar yang vital terutama untuk masyarakat perkotaan. Fungsi transportasi pada aktivitas di perkotaan dalam hal ini memiliki peran penting yang berpengaruh dalam pembentukan kota itu sendiri yakni dalam hal kemudahan aksesibilitas penduduk di dalamnya. Distribusi barang, manusia, dan lain-lain menjadi lebih mudah dan cepat bila sarana transportasi yang ada berfungsi sebagaimana mestinya, sehingga transportasi menjadi salah satu sarana untuk mengintegrasikan wilayah di Kota Bekasi.

Kota Bekasi memiliki banyak inovasi dalam bidang transportasi. Trans Patriot menjadi konsep layanan transportasi publik yang tersedia demi memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat Kota Bekasi. Karenanya Kota Bekasi berhasil menjadi kota yang berkembang dalam segi perekonomian. Kota Bekasi mampu membuktikan dalam menjalankan potensi yang dimiliki, yaitu dengan menjual lebih banyak jasa serta inovasi dalam pemerintahan sehingga mampu bersaing dengan kota lainnya. Keunggulan komparatif ini harus dijaga guna pemanfaatan potensi agar dapat berjalan dengan optimal.

Perkembangan dan pertumbuhan yang terjadi di masyarakat saat ini menimbulkan berbagai macam kegiatan. Keberlangsungan pergerakan kegiatan-kegiatan tersebut berkaitan dengan lalu lintas. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Lalu Lintas merupakan ruang gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Ruang Lalu Lintas adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.

Permasalahan transportasi juga ditemukan di Kawasan Pasar Kranji Baru Kota Bekasi. Pasar Kranji Baru merupakan salah satu pasar tradisional yang ada di Kota Bekasi. Pasar tradisional ini menjual berbagai produk kebutuhan pokok dan sembako. Kelebihan pasar tradisional ini adalah produk-produk yang ada di jual dengan harga yang disesuaikan dengan pendapatan rakyat, sehingga harganya murah bagi masyarakat, sebagaimana fungsi pasar pada umumnya. Pasar Kranji Baru memiliki volume lalu lintas yang besar dari maupun menuju pasar. Kawasan Pasar Kranji Baru sering mengalami kemacetan karena banyaknya volume kendaraan yang melewati kawasan tersebut. Selain itu hambatan samping yang tinggi yang disebabkan oleh adanya parkir *On street* serta pedagang kaki lima yang berjualan di atas badan jalan dan trotoar sehingga para pejalan kaki terpaksa berjalan di badan jalan dan berakibat pada pengurangan lebar efektif jalan dan penurunan kapasitas jalan.

Berdasarkan hasil pengamatan dilapangan bahwa parkir *on street* dan pedagang kaki lima yang berjualan di atas badan jalan dan trotoar dapat menurunkan kinerja jaringan ruas di Kawasan Pasar Kranji Baru. Terdapat 5 kinerja jaringan ruas dan 2 kinerja simpang di Kawasan pasar kranji Baru yang terpengaruh oleh aktivitas pasar. Kinerja ruas Jl. Sultan Agung segmen 1 dengan tipe jalan 4/2-T memiliki lebar jalur efektif 15 meter dan lebar lajur 7,5 meter didapatkan nilai *V/C Ratio* 0,78, kecepatan 37,90 km/jam, dan kepadatan 123,06 smp/km. Kinerja ruas Jl. Sultan Agung Segmen 2 memiliki nilai *V/C Ratio* 0,84, kecepatan 42,88 km/jam, kepadatan 117,02 smp/km, Kinerja ruas Jl. Pemuda Kranji dengan tipe jalan 2/2-TT memiliki lebar lajur

efektif 8 meter dan lebar lajur 4 meter didapatkan nilai *V/C Ratio* sebesar 0,85, kecepatan 40,89 km/jam, dan kepadatan 50,15 smp/km. Kinerja ruas Jl. Patriot dengan tipe jalan 2/2-TT memiliki lebar jalur efektif 8,29 meter dan lebar lajur 4,14 meter didapatkan nilai *V/C Ratio* sebesar 0,82, kecepatan 40,89 km/jam, dan kepadatan 48,76 smp/km. Kinerja ruas Jl. Bintara dengan tipe jalan 2/2-TT memiliki lebar jalur efektif 6 meter dan lebar lajur 3 meter diperoleh nilai *V/C Ratio* sebesar 0,88, kecepatan 25,65 km/jam, dan kepadatan 67,48 smp/km. Dengan kondisi jalan yang demikian, timbul beberapa masalah lalu lintas terutama pada saat *peak hours* berupa kemacetan lalu lintas. Selain itu, ada faktor lain yang menyebabkan timbulnya masalah lalu lintas seperti rendahnya kesadaran masyarakat untuk mematuhi peraturan yang ada.

Tidak adanya fasilitas halte yang mengakibatkan angkutan umum menaikkan dan menurunkan penumpang di pinggir jalan yang mengakibatkan lalu lintas pada Kawasan Pasar Kranji Baru menjadi tidak tertib. Aktivitas pedagang yang melakukan aktivitas bongkar muat barang di badan jalan. Aktivitas pedagang yang berdagang menggunakan fasilitas pejalan kaki seperti pada trotoar, dan aktivitas ojek *online* yang menaikkan maupun menurunkan penumpang di badan jalan sehingga mengakibatkan lebar efektif jalan menjadi berkurang.

Berdasarkan permasalahan di atas, diperlukan suatu penelitian dengan judul "***Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Pada Kawasan Pasar Kranji Baru Di Kota Bekasi***" yang akan mencakup analisis permasalahan di kawasan tersebut dan memberikan solusi untuk menciptakan lalu lintas yang aman, lancar, tertib, dan berkeselamatan.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka dapat diidentifikasi beberapa permasalahan sebagai berikut :

1. Dalam perhitungan menggunakan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) tahun 2023 ditemukan kinerja Ruas Jalan Bintara memiliki nilai *V/C Ratio* sebesar 0,97, kecepatan 25,65 km/jam, dan nilai kepadatan pada segmen Ruas Jalan Bintara sebesar 67,48 smp/km. Pada Peraturan

Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Kegiatan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas berdasarkan nilai kecepatan kurang dari 30 km/jam kondisi tingkat pelayanan jalan diatas adalah E.

2. Terdapat parkir *on street*, pedagang kaki lima yang berjualan di badan jalan dan kegiatan angkutan umum serta ojek *online* yang menaikkan dan menurunkan penumpang dengan sembarangan, hal ini menyebabkan lebar efektif jalan serta kapasitas jalan menjadi berkurang. Kondisi ini akan menimbulkan kemacetan lalu lintas juga nilai kepadatan menjadi tinggi.
3. Berdasarkan hasil survei pejalan kaki pada ruas Jalan Bintara didapatkan nilai volume pejalan kaki yang menyeberang rata-rata sebesar 59 orang/jam. Dengan lebar trotoar 1,5 meter sedangkan lebar minimum trotoar pada lokasi pertokoan yang dianjurkan menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 47 Tahun 1997 tentang Perekayasaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota adalah 2 meter. Hal ini akan berdampak pada keselamatan para pejalan kaki.
4. Tidak adanya fasilitas perlengkapan jalan berupa rambu, marka, dan Penerangan Jalan Umum (PJU) yang berdampak pada tingkat keselamatan pengguna jalan pada Kawasan Pasar Kranji Baru.

1.3 Rumusan Masalah

Seiring dengan bertambahnya pergerakan pada Kawasan Pasar Kranji Baru maka akan timbul permasalahan pada kondisi jalan tersebut. Perumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana kondisi penanganan kinerja lalu lintas yang dihitung menggunakan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) yang terdiri dari:
 - a. Kondisi Penanganan Kinerja Lalu Lintas pada Kawasan Pasar Kranji Baru saat ini sebelum penerapan skenario;
 - b. Kondisi penanganan Kinerja Lalu Lintas setelah dilakukan penerapan skenario;
2. Bagaimana kinerja pejalan kaki pada ruas jalan Kawasan Pasar Kranji Baru?

3. Bagaimana kinerja parkir pada Kawasan Pasar Kranji Baru?
4. Bagaimana solusi terbaik untuk menyelesaikan permasalahan yang ada sehingga kinerja lalu lintas pada Kawasan Pasar Kranji Baru menjadi lebih baik?

1.4 Maksud Dan Tujuan

Maksud dari penelitian ini adalah untuk memberikan solusi peningkatan kualitas kinerja jaringan jalan, yaitu tersedianya ruas jalan dengan kapasitas dan tingkat pelayanan yang memadai, sehingga diharapkan mampu melayani lalu lintas akibat dari kegiatan pasar serta mengurangi permasalahan lalu lintas yang ada.

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengidentifikasi kondisi kinerja lalu lintas pada saat:
 - a. Sebelum dilakukan penerapan skenario pada Kawasan Pasar Kranji Baru.
 - b. Setelah dilakukan penerapan skenario pada Kawasan Pasar Kranji Baru.
2. Mengetahui kinerja pejalan kaki pada ruas jalan di Kawasan Pasar Kranji Baru.
3. Mengetahui kinerja parkir pada Kawasan Pasar Kranji Baru.
4. Mengetahui serta mendapatkan solusi penanganan terbaik untuk menyelesaikan permasalahan yang ada sehingga kinerja lalu lintas pada Kawasan Pasar Kranji Baru menjadi lebih baik.

1.5 Ruang Lingkup

Adapun ruang lingkup dalam penulisan ini dilakukan agar pembahasan tidak menyimpang dari tema yang di ambil. Ruang lingkup juga dilakukan untuk membatasi wilayah penelitian agar permasalahan yang akan dikaji dapat dianalisis lebih detail sehingga strategi pemecahan masalah dapat dikerjakan secara sistematis.

1. Daerah studi pada Kawasan Pasar Kranji Baru meliputi 5 ruas jalan (Jl. Sultan Agung segmen 1, Jl. Sultan Agung segmen 2, Jl. Pemuda Kranji, Jl. Patriot, dan Jl. Bintara) dan 2 simpang pada Kawasan Pasar Kranji

Baru (Simpang 3 Bersinyal yaitu Simpang Pos Polisi Kranji, dan Simpang 3 Tidak Bersinyal yaitu Simpang Bintara).

2. Analisis peningkatan kinerja jaringan jalan, dibatasi peneliti dengan analisis-analisis sebagai berikut:
 - a. Analisis Kinerja Ruas
Menganalisa dan meningkatkan kinerja ruas jalan yang bermasalah dengan manajemen dan 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 dan rekayasa lalu lintas.
 - c. Analisis Pejalan Kaki
Menganalisa volume pejalan kaki dan merekomendasikan penyediaan fasilitas pejalan kaki.
 - d. Analisis Parkir
Menganalisa kebutuhan parkir dan merekomendasikan penyediaan ruang/taman parkir untuk mengurangi parkir *on street*.
3. Evaluasi yang dilaksanakan pada lokasi studi yang terdapat di Kawasan Pasar Kranji Baru dengan tahun studi 2024. Selanjutnya melakukan perbandingan kinerja lalu lintas sebelum dan setelah dilakukan penataan pada kondisi saat ini dengan rekomendasi dari alternatif pemecahan masalah yang diberikan.
4. Alternatif pemecahan masalah yang dilakukan pada penelitian ini dibatasi dalam 2 (dua) kondisi yaitu kondisi sebelum dilakukan penataan (*do nothing*), dan kondisi setelah dilakukan penataan (*do something*).
5. Tidak menganalisa ANDALALIN dari Pembangunan Pasar Kranji Baru.
6. Tidak menghitung biaya perencanaan, pengadaan, dan pemasangan prasarana transportasi yang dibutuhkan.
7. Pedoman yang digunakan yaitu PKJI (Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia, 2023).