

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Kota Tegal merupakan kota yang berada di Provinsi Jawa Tengah yang terbentang pada posisi 6° 50'-6° 53' Lintang Selatan dan 109° 08'-109° 10' Bujur Timur. Kota Tegal memiliki luas 39,24 km<sup>2</sup> dan terbagi menjadi empat kecamatan dan 27 kelurahan dengan populasi penduduk sebanyak 292.778 penduduk pada tahun 2023. Kota Tegal dijuluki sebagai Kota Transit karena memiliki lokasi yang strategis yaitu berada pada pertigaan jalur nasional yang menjadi titik penting perekonomian dan transportasi nasional dari wilayah selatan Pulau Jawa (Jakarta-Purwokerto) dan dari barat hingga ke timur (Jakarta-Semarang) maupun sebaliknya (BPS Kota Tegal, 2023).

Jalan RA. Kartini dan Jalan AR. Hakim adalah dua arteri penting di Kota Tegal yang memiliki peran strategis dalam menghubungkan berbagai wilayah kota dan jalur transportasi utama. Jalan RA. Kartini adalah jalan kolektor sekunder yang merupakan kawasan pendidikan dan memiliki tarikan tinggi di sektor perekonomian karena di sepanjang jalan tersebut dipadati pedagang kaki lima. Jalan ini memiliki tipe jalan 2/2 TT dengan lebar jalan 9 m dan panjang jalan 450 m. Menurut data Dinas Perhubungan Kota Tegal, Kinerja Ruas Jalan RA. Kartini memiliki kapasitas jalan sebesar 3001,5 smp/jam dan volume sebesar 2824,4 smp/jam sehingga Jalan RA. Kartini memiliki volume per kapasitas (VC/Rasio) sebesar 0,94 atau masuk ke dalam kategori tingkat pelayanan E. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 jalan kolektor sekunder, tingkat pelayanannya maksimal B atau di atas itu sudah tidak layak lagi. Sedangkan Jalan AR. Hakim adalah jalan kolektor sekunder dengan area komersial. Jalan AR. Hakim terhubung langsung dengan Simpang Yogya. Jalan AR. Hakim segmen 1 memiliki panjang 183 m dan lebar 14 m dengan tipe jalan 4/2 TT. Berdasarkan hasil analisis Dinas Perhubungan Kota Tegal pada tahun 2023,

Jalan AR. Hakim memiliki volume per kapasitas sebesar 0,23 atau setara tingkat pelayanan B.

Simpang Yogya adalah simpang tiga dengan pengaturan bersinyal. Tiga lengan simpang ini di antaranya adalah Jalan RA. Kartini pada sisi timur dan Jalan AR. Hakim pada sisi utara dan selatan. Simpang Yogya terhubung langsung dengan pintu keluar masuk dari Yogya Toserba. Simpang Gilitugel adalah simpang tiga dengan median dan diatur menggunakan alat pengatur isyarat lalu lintas (APILL). Simpang ini berada pada area komersial dengan pintu keluar masuk toko tokonya berada pada pendekat simpang. Toko tersebut di antaranya adalah Pawon Jiwan Tegal dan BG *Kitchen & Lounge*. Kedua simpang ini menjadi rute pilihan masyarakat untuk melakukan perjalanan dari eksternal-internal, internal-internal atau sebaliknya. Adanya keunikan seperti di atas membuat kedua simpang tersebut memiliki panjang antrean yang panjang terutama pada jam sibuk.

Adanya karakteristik dari jalan dan simpang di atas menjadi salah satu penyebab ketidaklancaran lalu lintas. Hal ini dapat mempengaruhi pola perekonomian dan pertumbuhan Kota Tegal. Perbaikan lalu lintas pada kawasan Jalan RA. Kartini dan Jalan AR. Hakim diharapkan dapat mempengaruhi kinerja jaringan jalannya seperti kecepatan perjalanan, tingkat pelayanan jalan dan kepadatan kendaraan pada kawasan tersebut. Sehingga dapat mewujudkan kelancaran dan keselamatan lalu lintas. Oleh karena itu, penelitian ini berjudul **"Manajemen Rekayasa Lalu Lintas di Jalan RA. Kartini dan Jalan AR. Hakim Kota Tegal"**.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang serta melihat kondisi yang ada di lapangan, dapat terindikasi beberapa masalahnya, yaitu:

1. Jalan RA. Kartini memiliki rasio per kapasitas yang tinggi yaitu 0,94 dengan kecepatan rata-rata 24,24 km/jam atau setara tingkat pelayanan F;
2. Terganggunya kelancaran arus lalu lintas di Jalan RA. Kartini disebabkan oleh hambatan samping yang tinggi akibat aktivitas tempat jual beli para pedagang kaki lima dan parkir liar;

3. Besarnya tundaan pada simpang sehingga memperburuk tingkat pelayanan simpangnya, Simpang Yogya memiliki tundaan sebesar 36 detik/ smp dan Simpang Gilitugel sebesar 33 detik/smp; dan
4. Kurang maksimalnya fasilitas rambu dan marka pada kawasan Jalan RA. Kartini dan Jalan AR. Hakim, kondisi saat ini rambu dan marka sudah pudar dan banyak yang rusak.

### **1.3 Rumusan Masalah**

Berdasarkan identifikasi masalah yang ada di lapangan, maka dapat diketahui rumusan masalah yang selanjutnya menjadi bahan kajian yaitu sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi saat ini kinerja jaringan jalan di kawasan Jalan RA. Kartini dan Jalan AR. Hakim?
2. Bagaimana usulan memaksimalkan kinerja jaringan jalan pada kawasan Jalan RA. Kartini dan Jalan AR. Hakim?
3. Bagaimana perbandingan kinerja jaringan jalan sebelum dan sesudah penataan lalu lintas pada Kawasan Jalan RA. Kartini dan Jalan AR. Hakim?

### **1.4 Maksud dan Tujuan**

#### **1.4.1 Maksud Penelitian**

Penelitian dimaksudkan untuk mengetahui kinerja jaringan jalan dan dilakukan penyelesaian masalah lalu lintas pada Kawasan Jalan RA. Kartini dan Jalan AR. Hakim.

#### **1.4.2 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah yang sudah ada ditarik tujuan utama penelitian ini di antaranya:

1. Menganalisis kinerja jaringan jalan pada Kawasan Jalan RA. Kartini dan Jalan AR. Hakim;
2. Menganalisis skema penanganan masalah lalu lintas di Kawasan Jalan RA. Kartini dan Jalan AR. Hakim;
3. Menganalisis perbandingan kinerja lalu lintas sebelum dan sesudah penerapan skema usulan lalu lintas di Kawasan Jalan RA. Kartini dan Jalan AR. Hakim; dan

## **1.5 Batasan Masalah**

Pada penulisan Kertas Kerja Wajib ini, dibuat batasan-batasan masalah atau ruang lingkup masalah yang dilampirkan agar tidak bersinggungan dari tema maupun pokok bahasan dalam analisis yang akan dibahas pada kajian ini di antaranya adalah:

1. Daerah studi terdiri dari Jalan RA. Kartini dan Jalan AR. Hakim Segmen 1 serta Simpang Yogya dan Simpang Gilitugel;
2. Analisis kinerja jaringan jalan dibatasi dengan analisis kinerja ruas jalan, analisis kinerja simpang, analisis pengoptimalan simpang, analisis koordinasi simpang, dan analisis parkir;
3. Analisis menggunakan perhitungan secara manual, tidak mengkaji kinerja jaringan jalan menggunakan aplikasi transyt dan vissim; dan
4. Analisis dan kajian tidak menghitung biaya perencanaan, pengadaan, dan pemasangan prasarana yang dibutuhkan.

