

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kepanjen merupakan Ibukota Kabupaten Malang dengan jumlah penduduk sebesar 111.394 jiwa (Badan Pusat Statistik 2023). Berdasarkan Peraturan Pemerintah No 18 Tahun 2008, Kecamatan Kepanjen menjadi pusat pemerintahan Kabupaten Malang. Hal ini menjadikan Kepanjen sebagai pusat pemerintahan tentu akan mempengaruhi pola tata ruang dan pergerakan yang ada di Kepanjen. Menurut Perda Kabupaten Malang No 5 Tahun tentang RDTR Bagian Wilayah Kepanjen, Pusat kegiatan saat ini berada di kelurahan Kepanjen dan kelurahan Panarukan yang dimana telah memiliki kelengkapan fasilitas umum yang menunjang BWP Kepanjen sebagai Ibukota Kabupaten. Hal ini secara berkelanjutan menjadikan Kepanjen sebagai pusat pemerintahan untuk perkantoran, perdagangan, layanan dan pendidikan serta menjadi program pemerintah untuk menyediakan aksesibilitas antar wilayah dan aksesibilitas dalam kawasan perkotaan.

Pusat kegiatan yang berada di Kelurahan Kepanjen dan kelurahan Panarukan tentu akan mempengaruhi kinerja jaringan jalan di kawasan CBD Kepanjen. Selain itu, pada kawasan CBD kepanjen juga terdapat Jalan Nasional dengan fungsi Arteri Primer yang membuat banyaknya angkutan barang jenis truk kecil hingga truk besar yang memasuki kawasan CBD. Hal ini menyebabkan terjadinya *mix traffic* akibat dari bercampurnya pergerakan dari seluruh kendaraan yang ada.

Berdasarkan data dalam penelitian pengaruh perubahan guna lahan terhadap penyediaan jaringan jalan di Kota Kepanjen, derajat kejenuhan pada ruas jalan yaitu Jalan Ahmad Yani sebesar 0,58 (Pandika et al. 2015). Terlebih lagi, menurut penelitian lainnya kinerja pada ruas Jalan Ahmad Yani sebesar 0,70 (Priyambodo 2017). Di samping itu, berdasarkan laporan Tim PKL Kabupaten Malang diperoleh derajat kejenuhan pada ruas Jalan Ahmad Yani II yang merupakan jalan arteri sebesar 0,74 dengan kecepatan rata – rata 36,86 km/jam.

Pada ruas jalan Ahmad Yani I diperoleh nilai derajat kejenuhan sebesar 0,65 dengan kecepatan rata – rata 33,08 km/jam. Pada ruas jalan Kawi I diperoleh derajat kejenuhannya mencapai 0,74 dengan kecepatan rata – rata 34,45 km/jam. Pada ruas jalan Sultan Agung diperoleh derajat kejenuhan sebesar 0,61 dengan kecepatan rata – rata 28,99 km/jam.

Volume pada ruas jalan juga berpengaruh terhadap kinerja persimpangan, sehingga terdapat beberapa simpang yang terdampak. Untuk Simpang 4 Kepanjen, nilai derajat kejenuhannya yaitu 0,68 dengan rata – rata tundaan sebesar 56,81 det/smp. Kemudian untuk Simpang 3 Pasar Kepanjen, nilai derajat kejenuhannya yaitu 0,55 dengan peluang antrian sebesar 13 % - 28 % dan untuk Simpang 3 Taman Contong, nilai derajat kejenuhannya yaitu 0,82 dengan peluang antrian sebesar 27 % - 53 %.

Permasalahan lainnya muncul akibat dari adanya parkir *on-street* dan pedagang kaki lima pada ruas jalan arteri Nasional yang menyebabkan tingginya hambatan samping. Selain itu, terdapat beberapa ruas Jalan Nasional Arteri Primer yang lebar efektifnya kurang dari 9 meter dan tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2023 Tentang Persyaratan Teknis Jalan Dan Perencanaan Teknis Jalan. Hal ini tersebut tentunya akan berdampak terhadap menurunnya kapasitas jalan yang tersedia.

1.2 Identifikasi masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, dapat diidentifikasi permasalahan – permasalahan sebagai berikut :

1. Perubahan Ibukota Kabupaten Malang mempengaruhi sistem kegiatan yang ada di Kepanjen, dengan menjadikan Kecamatan Kepanjen sebagai Ibukota Pemerintahan Kabupaten Malang. Hal ini akan berdampak terhadap perubahan tata ruang dan distribusi perjalanan yang ada di Kepanjen.
2. Adanya *mix traffic* di kawasan CBD Kepanjen akibat terbatasnya alternatif aksesibilitas terhadap pergerakan dari Eksternal – Internal, Internal – Internal dan Eksternal – Eksternal. Hal ini dibuktikan dengan adanya

angkutan barang jenis truk besar yang melintasi ruas jalan pada kawasan CBD.

3. Tingginya derajat kejenuhan pada ruas jalan utama (Jalan Nasional) di kawasan CBD dengan rata – rata 0,65.
4. Lebar pada beberapa ruas Jalan Nasional Arteri Primer pada kawasan CBD yang tidak ideal dibuktikan dengan hasil survei rata – rata lebar efektif jalan < 9 meter.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah, dapat ditarik suatu perumusan masalah, yaitu :

1. Bagaimana kondisi kinerja eksisting jaringan jalan di kawasan CBD Kepanjen ?
2. Bagaimana upaya penanganan masalah di kawasan CBD Kepanjen ?
3. Bagaimana perbandingan kinerja jaringan jalan di kawasan CBD sebelum dan sesudah usulan ?
4. Bagaimana rekomendasi penanganan yang dapat diterapkan di kawasan CBD Kepanjen ?

1.4 Maksud dan Tujuan

Maksud dari penelitian ini adalah untuk melakukan penataan lalu lintas di kawasan CBD Kepanjen berdasarkan rumusan masalah yang telah dirumuskan guna terwujudnya lalu lintas yang lancar, aman dan berkeselamatan.

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi kinerja eksisting jaringan jalan di kawasan CBD Kepanjen
2. Menganalisis upaya penanganan masalah di kawasan CBD Kepanjen
3. Membandingkan kinerja jaringan jalan di kawasan CBD sebelum dan sesudah usulan.
4. Merekomendasikan penanganan yang dapat diterapkan di kawasan CBD Kepanjen

1.5 Ruang Lingkup

Adapun ruang lingkup dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah Penelitian

Wilayah penelitian mencakup beberapa ruas dan simpang yang berada pada kawasan CBD Kepanjen. Berikut ruas jalan dan simpang yang dikaji :

- a. Ruas Jalan :
 - 1) Jalan Ahmad Yani I
 - 2) Jalan Ahmad Yani II
 - 3) Jalan Banurejo
 - 4) Jalan Sultan Agung I
 - 5) Jalan Sultan Agung II
 - 6) Jalan Sumedang
 - 7) Jalan Kawi I
- b. Simpang :
 - 1) Simpang 4 Kepanjen
 - 2) Simpang 3 Taman Contong
 - 3) Simpang 3 Pasar Kepanjen

1.5.2 Ruang Lingkup Penelitian

- a. Analisis Kinerja Ruas Jalan
 - 1) Kapasitas Ruas Jalan
 - 2) Volume Lalu Lintas
 - 3) Derajat Kejenuhan
 - 4) Kecepatan
 - 5) Kepadatan
- b. Analisis Kinerja Simpang
 - 1) Kapasitas Simpang
 - 2) Volume Lalu Lintas Pada Simpang
 - 3) Waktu Siklus
 - 4) Derajat Kejenuhan
 - 5) Panjang Antrian
 - 6) Waktu Tundaan
- c. Analisis Parkir
- d. Metode Analisis kinerja jaringan jalan menggunakan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) dan pemodelan menggunakan *Software PTV Vissim*.