

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi dapat diartikan sebagai proses perpindahan atau pergerakan dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan alat tertentu. Dengan demikian transportasi memiliki aspek seperti lokasi (asal dan tujuan), alat (teknologi) dan kebutuhan tertentu. Transportasi sangat penting bagi kalangan masyarakat untuk melakukan aktifitas dan mobilitas bekerja, belanja, sekolah, melakukan kegiatan sosial dan lain-lain.

Lalu lintas mempunyai pengaruh sangat besar dalam menunjang perkembangan daerah. Lalu lintas didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang yang berada di ruang lalu lintas. Permasalahan lalu lintas yang sering dirasakan pengguna jalan yaitu kemacetan. Kemacetan lalu lintas akan terjadi apabila kondisi lalu lintas di suatu jalan raya mulai tidak stabil, kecepatan kendaraan relatif terjadi penurunan akibat adanya beberapa hambatan dan kebebasan bergerak relatif kecil. (UU Nomor 22 Tahun, 2009).

Tingginya mobilitas yang kerap dirasakan oleh pengguna jalan akan berdampak pada permasalahan transportasi lainnya yaitu kemacetan. Kemacetan merupakan suatu peristiwa dimana tingkat kelancaran arus lalu lintas menurun, jika suatu arus lalu lintas mendekati nilai kapasitas, kemacetan akan mulai terjadi. Kemacetan semakin bertambah ketika arus terlalu besar sehingga kendaraan saling berdekatan dengan yang lain (Fatikasari & Prastyanto, 2021).

Kawasan komersial sekumpul terdapat permasalahan yang menjadi faktor penurunan kinerja ruas jalan seperti adanya aktifitas kendaraan antar jemput siswa, adanya aktifitas pasar dan pertokoan yang parkirnya berada pada badan jalan. Dengan adanya aktifitas tersebut membuat kesemrawutan dan menimbulkan kemacetan pada ruas jalan, hal ini membahayakan dan membuat kurang nyaman bagi pengguna jalan. Banyaknya aktivitas di pinggir jalan seringkali menimbulkan berbagai konflik sehingga sangat mempengaruhi arus lalu lintas (Santoso & Agusdini, 2019).

Kondisi kinerja lalu lintas yang demikian, timbul beberapa masalah lalu lintas terutama pada saat jam sibuk yaitu berupa kemacetan lalu lintas yang melintasi dikawasan tersebut. Pada kinerja lalu lintas di Kawasan Komersial Sekumpul terdapat beberapa ruas yang mengalami permasalahan terutama pada ruas jalan Sekumpul 2 merupakan jalan Lokal primer dengan status jalan kabupaten dengan tipe jalan 2/2 TT yang memiliki kinerja terendah dikawasan Komersial Sekumpul dengan kecepatan rata-rata 20,49 km/jam, kepadatan 66,45 smp/km dan hambatan ruas jalan rata-rata mencapai 30,25 detik. Pada jalan sekumpul ujung juga merupakan jalan kabupaten dengan tipe jalan 2/2 TT dengan kecepatan rata-rata 21,38 km/jam, kepadatan 62,61 smp/km dan hambatan ruas jalan rata-rata mencapai 25,42 detik. Jika volume lalu lintas mencapai maksimum maka kemacetan akan mulai terjadi. Kemacetan bertambah ketika arus terlalu besar sehingga menyebabkan kendaraan berdekatan dengan yang lain (Fatikasari & Prastyanto, 2021).

Selain permasalahan kinerja ruas jalan pada Kawasan Komersial Sekumpul terdapat juga simpang yang terdampak dari kondisi lalu lintas seperti Simpang 4 Sekumpul dan Simpang 3 Sekumpul yang merupakan simpang dengan pengendalian non APILL, pada simpang 4 sekumpul memiliki D_j 0,69 dengan peluang antrian 20-40 % dan tundaan 29,28 det/smp dengan $LoSD$, pada simpang 3 sekumpul memiliki D_j 0,76 dengan peluang antrian 23-47 % dan tundaan 26,21 det/smp dengan $LoSD$.

Beberapa permasalahan diatas, dapat disimpulkan bahwa perlu adanya suatu kajian mengenai rekayasa lalu lintas yang ada di Kabupaten Banjar khususnya di Kawasan Komersial Sekumpul. Sehingga dari kajian tersebut dapat diperoleh sebuah usulan - usulan untuk mengatasi permasalahan yang ada. Maka berdasarkan hal tersebut penulis mencoba mengangkat topik yaitu **"MANAJEMEN REKAYASA LALU LINTAS KAWASAN KOMERSIAL SEKUMPUL KABUPATEN BANJAR"**. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan solusi dan pertimbangan kepada pemerintah terkait dengan pemecahan permasalahan lalu lintas di Kawasan Komersial Sekumpul Kabupaten Banjar.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka dapat dilakukan identifikasi masalah sebagai berikut:

1. Adanya hambatan samping yang tinggi menyebabkan berkurangnya kapasitas jalan sehingga menimbulkan kesemrawutan dan kemacetan ditunjukkan pada ruas Jalan Sekumpul 2 rendahnya kecepatan rata-rata 20,49 km/jam, kepadatan 66,45 smp/km dan hambatan ruas jalan rata-rata mencapai 30,25 detik. Pada ruas Jalan Sekumpul Ujung memiliki kecepatan rata-rata 21,38 km/jam, kepadatan 62,61 smp/km dan hambatan ruas jalan rata-rata mencapai 25,42 detik.
2. Buruknya kinerja ruas jalan dan simpang pada Kawasan Komersial Sekumpul dapat dibuktikan pada kinerja ruas jalan terendah yaitu Jalan Sekumpul 2 dengan kecepatan rata-rata 19,70 km/jam, kepadatan 69,12 smp/km dan hambatan ruas jalan rata-rata mencapai 30,25 detik dengan *LoS* F. Pada Simpang 4 Sekumpul memiliki *Dj* 0,69 dengan peluang antrian 20-40 % dan tundaan 29,28 det/smp dengan *LoSD*.
3. Berkurangnya kapasitas jalan akibat adanya aktivitas parkir pada badan Jalan Sekumpul 2 dan Jalan Sekumpul Ujung ditandai dengan pengurangan lebar efektif dari 6 meter menjadi 5 meter.
4. Keterbatasan fasilitas perlengkapan jalan dan fasilitas pejalan kaki pada Kawasan Komersial Sekumpul sehingga bisa memperburuk kondisi lalu lintas.

1.3 Rumusan Masalah

1. Bagaimana usulan pemecahan masalah untuk mengatasi permasalahan kinerja ruas dan simpang pada Kawasan Komersial Sekumpul?
2. Bagaimana kinerja parkir dan fasilitas pejalan kaki di Kawasan Komersial Sekumpul?
3. Bagaimana kondisi kinerja lalu lintas setelah dilakukan manajemen rekayasa lalu lintas pada Kawasan Komersial Sekumpul?

1.4 Maksud dan Tujuan

Penelitian ini bermaksud untuk mengidentifikasi permasalahan transportasi serta memberikan usulan penanganan rekomendasi pemecahan masalah dengan peningkatan rekayasa lalu lintas pada Kawasan Komersial Sekumpul di Kabupaten Banjar. Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini:

1. Memberikan usulan strategi penanganan masalah lalu lintas di Kawasan Komersial Sekumpul.
2. Menganalisis kinerja parkir dan pejalan kaki di Kawasan Komersial Sekumpul.
3. Melakukan perbandingan analisis kinerja lalu lintas di Kawasan Komersial Sekumpul sebelum dan setelah dilakukan rekayasa lalu lintas.

1.5 Ruang Lingkup

Berdasarkan permasalahan yang terjadi perlunya batasan masalah untuk mempermudah dalam pengumpulan data, analisis, dan pengolahan data lebih lanjut. Oleh karena itu, analisis masalah ini akan dibatasi pada hal-hal sebagai berikut:

1. Ruang lingkup penelitian yang dikaji adalah Kawasan Sekumpul, Kabupaten Banjar.
2. Analisis peningkatan kinerja lalu lintas dibatasi sebagai berikut:
 - a. Ruas Jalan yang dikaji
 - 1) Jalan Sekumpul Ujung
 - 2) Jalan Pintu Air segmen 1
 - 3) Jalan Kenanga
 - 4) Jalan Sekumpul segmen 2
 - 5) Jalan Sekumpul Tanjung Rema
 - 6) Jalan Guntung Alaban
 - 7) Jalan Pendidikan segmen 2
 - 8) Jalan Pendidikan segmen 3
 - b. Simpang yang dikaji (Non-APIIL)
 - 1) Simpang 4 Tanjung Rema Jembatan
 - 2) Simpang 4 Sekumpul

- 3) Simpang 4 Guntung Alaban
 - 4) Simpang 3 Sekumpul
 - 5) Simpang 3 Pintu Air
 - 6) Simpang 3 Pendidikan
 - 7) Simpang 3 Kenanga
- c. Analisis Parkir
Menganalisis kebutuhan parkir dan pengadaan ruang parkir.
- d. Analisis Pejalan Kaki
Menganalisis volume pejalan kaki dan merekomendasikan penyediaan serta peningkatan fasilitas pejalan kaki.
3. Penelitian difokuskan pada saat jam puncak dengan fokus permasalahan berupa permasalahan kinerja ruas, kinerja simpang, parkir, dan fasilitas pejalan kaki.
 4. Penelitian difokuskan pada ruas jalan dengan tingkat pelayanan D dan simpang dengan tingkat pelayanan F.
 5. Strategi Rekayasa lalu lintas difokuskan pada permasalahan yang berada di Kawasan Komersial Sekumpul Kabupaten Banjar.
 6. Melakukan analisis dengan menggunakan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) berdasarkan Surat Edaran Menteri PUPR Nomor 21/SE/Db/2023/ tentang Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia.