

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pusat kota merupakan area yang penting di kota karena banyak orang datang untuk bekerja di pusat kota. Adapun fasilitas yang terdapat di pusat kota, antara lain adalah toko, gedung pemerintah, bank, dan atraksi budaya. Ada beberapa masalah di kota pusat seperti penuh sesak, penuh dengan gedung pencakar langit, polusi pada udara dan air perkotaan, kemacetan lalu lintas, dan tempat yang tidak sehat hidup terutama bagi anak-anak dan orang tua. Setiap pagi dan sore hari jam sibuk kota menjadi penuh dengan antrian kendaraan.

Permasalahan transportasi bermacam-macam, misalnya kemacetan, kecelakaan, dan polusi lingkungan. Di daerah perkotaan perjalanan orang dengan angkutan pribadi akan terus meningkat bila kondisi sistem transportasi tidak diperbaiki. Pelayanan angkutan umum seperti saat ini tidak dapat diharapkan lagi memicu lebih banyak lagi kendaraan pribadi yang digunakan. Peningkatan kecenderungan perjalanan dengan angkutan pribadi adalah dampak fenomena pertumbuhan daerah perkotaan (Tamin, 2000).

Pesatnya perkembangan pasar swalayan atau plaza yang ada di Kota Malang, mengingat keberadaan fungsi bangunan perdagangan mempunyai daya tarik yang tinggi. Dampak yang ditimbulkan berimplikasi terhadap lalu lintas di sekitarnya. Seiring berjalannya waktu, terjadi peningkatan permasalahan penurunan kinerja jalan di pusat Kota Malang, dimana terjadi kemacetan dan tundaan dalam jam-jam tertentu. Kawasan Alun-alun Merdeka, Kota Malang yang merupakan kawasan CBD (*Central Business District*) di Kota Malang, serta berada di tengah kota yang pengunjungnya tidak hanya dari penduduk sekitar, akan tetapi dari seluruh penduduk kota bahkan penduduk dari luar kota karena letaknya yang strategis.

Hal tersebut didukung dengan adanya rencana Pemkot Malang melakukan *face off* Alun-alun Kota Malang. Salah satu dampak negative dari realisasi *face off* alun-alun Kota Malang adalah kemacetan. Sebab, dengan kondisi alun-alun yang baik maka dengan sendirinya tingkat tarikan pengunjung alun-alun akan ikut meningkat. Diperkirakan volume kendaraan akan meningkat dua hingga empat kali lipat. Sehingga penelitian ini patut di lakukan untuk menjaga keberlanjutan hidup masyarakat kota

malang agar tetap merasa nyaman dalam beraktifitas dan tidak memilih untuk berpindah di wilayah pinggiran kota (Radar Malang, 2014).

Terkait dengan kondisi ini, tujuan utama dari penelitian ini adalah menemukan arahan manajemen lalu lintas yang tepat dalam mengatasi permasalahan kemacetan di Jl.Basuki Rahmat, Jl.Merdeka Utara, Jl.Merdeka Timur, Jl.Merdeka Selatan dan Jl.Merdeka barat, Kota Malang. Penelitian ini menggunakan analisis tingkat pelayanan jalan berdasarkan MKJI 1997 dengan 3 tahap, yaitu pertama, menganalisis kinerja lalu lintas jalan, persimpangan,dan jalinan pada kondisi eksisting, hingga 5 tahun kedepan. Kedua, menganalisis perbandingan kinerja jalan dengan peraturan. Terakhir, menganalisis kinerja lalu lintas jalan, persimpangan,dan jalinan setelah dilakukan manajemen lalu lintas. Hasil penelitian ini, diharapkan dapat digunakan oleh pemerintah kota untuk menciptakan lalu lintas pusat kota yang berkelanjutan dan *liveability* di masa depan.

1.2 Identifikasi Masalah

Masih belum optimalnya kinerja lalu lintas di kawasan pusat kota merupakan fenomena sikap dan perilaku kinerja lalu lintas yang tidak berdiri sendiri, karena terdapat sejumlah faktor yang mempengaruhi. Faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja lalu lintas tersebut ditimbulkan dari bangkitan dan tarikan yang berdampak signifikan akibat dari adanya fungsi-fungsi komersil yang ada di kawasan tersebut dan di akhir pekan banyak pengunjung yang melakukan aktifitas disana. Berikut adalah sepenggal berita dari media online.



PERSOALAN MENAHUN: Kemacetan parah tampak di ruas Jalan Merdeka. Kondisi seperti ini biasa terjadi setiap akhir pekan.

Gambar 1. 1 Kondisi jalan tiap akhir pekan

Gambar tersebut menjelaskan permasalahan menahun dari Kota Malang, yaitu kemacetan parah tampak di ruas jalan merdeka, kondisi tersebut sering kali terjadi pada saat akhir pekan (Radar Malang, 2014).



Gambar 1. 2 Daftar dampak negative dan strategi menjelang face off Alun-Alun

Adanya rencana Pemkot Malang melakukan face off Alun-alun Kota Malang. Salah satu dampak negative dari realisasi face off alun-alun Kota Malang adalah kemacetan. Sebab, dengan kondisi alun-alun yang baik maka dengan sendirinya tingkat tarikan pengunjung alun-alun akan ikut meningkat. Diperkirakan volume kendaraan akan meningkat dua hingga empat kali lipat (Radar Malang, 2014).

Adapun permasalahan yang terjadi pada tiap-tiap ruas jalan dari keseluruhan wilayah penelitian telah dijabarkan, sebagai berikut.

Tabel 1. 1 Survei Pendahuluan Ruas Jalan

Ruas Jalan	Permasalahan
Jalan Merdeka Timur	• Hambatan samping tinggi karena penggunaanya didominasi oleh PKL dan sebagian oleh becak, sepeda angin dan pejalan kaki. • Pelanggaran rambu lalu lintas, dilarang parkir dan dan dilarang berhenti
Jalan Merdeka Barat	
Jalan Merdeka Utara	• Jl.Merdeka Selatan terkesan lenggang dibanding ruas Jalan Merdeka lainnya. • Pelanggaran rambu lalu lintas, dilarang parkir didominasi PKL, kendaraan wisata parkir dan Angkutan Kota yang <i>ngetem</i>.
Jalan Merdeka Selatan	
Jalan Basuki Rahmat	• Merupaka jalan penghubung Kota Malang dengan Kota Surabaya. • Merupakan kawasan perdagangan dan jasa, pendidikan dan fasilitas umum • Memiliki pergerakan yang sangat tinggi

Sumber: Survei Pendahuluan, 2013

Adapun bukti telah dilakukan survei pendahuluan pada wilayah penelitian, didukung dengan data berupa dokumentasi yang berupa foto dari gamabaran kondisi eksisting wilayah penelitian.



Gambar 1. 3 Kondisi Jalan Merdeka Utara weekday
Sumber: Survei Primer, 2013



Gambar 1. 4 Kondisi Jalan Merdeka Timur weekday
Sumber: Survei Primer, 2013



Gambar 1. 5 Kondisi Jalan SW Pranoto weekday
Sumber: Survei Primer, 2013

Terkait kondisi jalan, kerusakan jalan banyak disebabkan oleh repitisi atau pengulangan beban. Artinya kerusakan jalan adalah disebabkan oleh 'kelelahan' akibat beban berulang. Hampir semua jalan di kota Malang menggunakan campuran agregat (batu pecah) dan aspal. Musuh utama aspal adalah air karena air bisa melonggarkan ikatan antara agregat dengan aspal. Kerusakan yang umum terjadi di jalan-jalan dalam kota adalah adanya air yang menggenangi permukaan jalan ditambah dengan beban kendaraan yang melewatinya dapat membuat jalan tersebut menjadi lubang dan menjadi tempat air yang menggenang (Nofri, 2010). Kondisi jalan seperti ini mulai banyak ditemukan di Jl.Basuki Rahmat, Jl.Merdeka Utara, Jl.Merdeka Timur, Jl.Merdeka Selatan dan Jl.Merdeka Barat.

Tabel 1. 2 Kondisi Perkerasan Jalan di Kawasan Alun-Alun Merdeka

Lokasi	Analisis
Jl. Basuki Rahmat segmen 1	 Jenis perkerasan yang diterapkan pada Jalan Basuki Rahmat segmen 1 adalah aspal <i>hot mix</i>. Kondisi perkerasan di Jalan Basuki Rahmat segmen 1 dalam kondisi cukup baik, namun banyak ditemukan tambalan-tambalan jalan bekas jalan rusak atau berlubang bahkan tambalan itu juga mulai rusak.
Jl. Basuki Rahmat segmen 2	 Jenis perkerasan yang diterapkan pada Jalan Basuki Rahmat segmen 2 adalah aspal <i>hot mix</i>. Kondisi perkerasan di Jalan Basuki Rahmat segmen 2 dalam kondisi masih baik, namun banyak ditemukan tambalan-tambalan jalan bekas jalan rusak atau berlubang.
Jl. Basuki Rahmat segmen 3	 Jenis perkerasan yang diterapkan pada Jalan Basuki Rahmat segmen 3 adalah aspal <i>hot mix</i>. Kondisi perkerasan di Jalan Basuyki Rahmat segmen 3 dalam kondisi masih baik, namun sudah menunjukkan adanya keretakan pada daerah manfaat jalan.
Jl. Merdeka Utara	 Jenis perkerasan yang diterapkan pada Jalan Merdeka Utara adalah aspal <i>hot mix</i>. Kondisi perkerasan di Jalan Merdeka Utara dalam kondisi masih baik, namun sudah menunjukkan adanya keretakan pada daerah manfaat jalan.

Lokasi	Analisis
Jl. Merdeka Timur	 Jenis perkerasan yang diterapkan pada Jalan Merdeka Timur adalah aspal <i>hot mix</i>. Kondisi perkerasan di Jalan Merdeka Timur dalam kondisi masih baik, namun sudah menunjukkan adanya keretakan pada daerah manfaat jalan.
Jl. Merdeka Selatan	 Jenis perkerasan yang diterapkan pada Jalan Merdeka Selatan adalah aspal. Kondisi perkerasan di Jalan Merdeka Selatan dalam kondisi masih baik, namun sudah menunjukkan adanya keretakan pada daerah tengah jalan. Sedangkan pada bagian bahu jalan banyak terdapat genangan air yang merupakan musuh besar dari perkerasan aspal.
Jl. Merdeka Barat	 Jenis perkerasan yang diterapkan pada Jalan Merdeka Barat adalah aspal <i>hot mix</i>. Kondisi perkerasan di Jalan Merdeka Barat dalam kondisi masih baik, namun sudah menunjukkan adanya keretakan.

Sumber : Hasil Survei Primer, 2014

1.3 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana manajemen lalu lintas yang sesuai, ditinjau dari:

1. Bagaimana kinerja lalu lintas jalan, simpang dan jalinan jalan pada kondisi eksisting dan proyeksi 5 tahun kedepan di Jl.Basuki Rahmat, Jl.Merdeka Utara, Jl.Merdeka Timur, Jl.Merdeka Selatan dan Jl.Merdeka Barat, Kota Malang?
2. Bagaimana arahan manajemen lalu lintas seperti apa yang sesuai dengan kondisi lalu lintas yang ada di Jl.Basuki Rahmat, Jl.Merdeka Utara, Jl.Merdeka Timur, Jl.Merdeka Selatan dan Jl.Merdeka Barat, Kota Malang?

1.4 Tujuan Penelitian

Penelitian ini mempunyai tujuan utama dari penelitian ini adalah menyusun manajemen lalu lintas yang tepat dalam mengatasi permasalahan kemacetan di Jl.Basuki Rahmat, Jl.Merdeka Utara, Jl.Merdeka Timur, Jl.Merdeka Selatan dan Jl.Merdeka barat, Kota Malang. Adapun tujuan pendukungnya, antara lain:

1. Menganalisis kinerja lalu lintas jalan, simpang bersinyal, simpang tidak bersinyal dan jalinan pada kondisi eksisting dan proyeksinya untuk 5 tahun kedepan di Jl.Basuki Rahmat, Jl.Merdeka Utara, Jl.Merdeka Timur, Jl.Merdeka Selatan dan Jl.Merdeka Barat, Kota Malang saat akhir pekan.
2. Membuat arahan manajemen lalu lintas yang sesuai dengan kondisi lalu lintas yang ada di Jl.Basuki Rahmat, Jl.Merdeka Utara, Jl.Merdeka Timur, Jl.Merdeka Selatan, dan Jl.Merdeka Barat, Kota Malang.

1.5 Batasan Penelitian

Permasalahan yang kompleks banyak terjadi pada jaringan jalan pada simpang dan ruas, oleh karena itu dalam penelitian ini melakukan beberapa pembatasan terkait ruang lingkup materi dan ruang lingkup wilayah.

1.5.1 Ruang lingkup materi

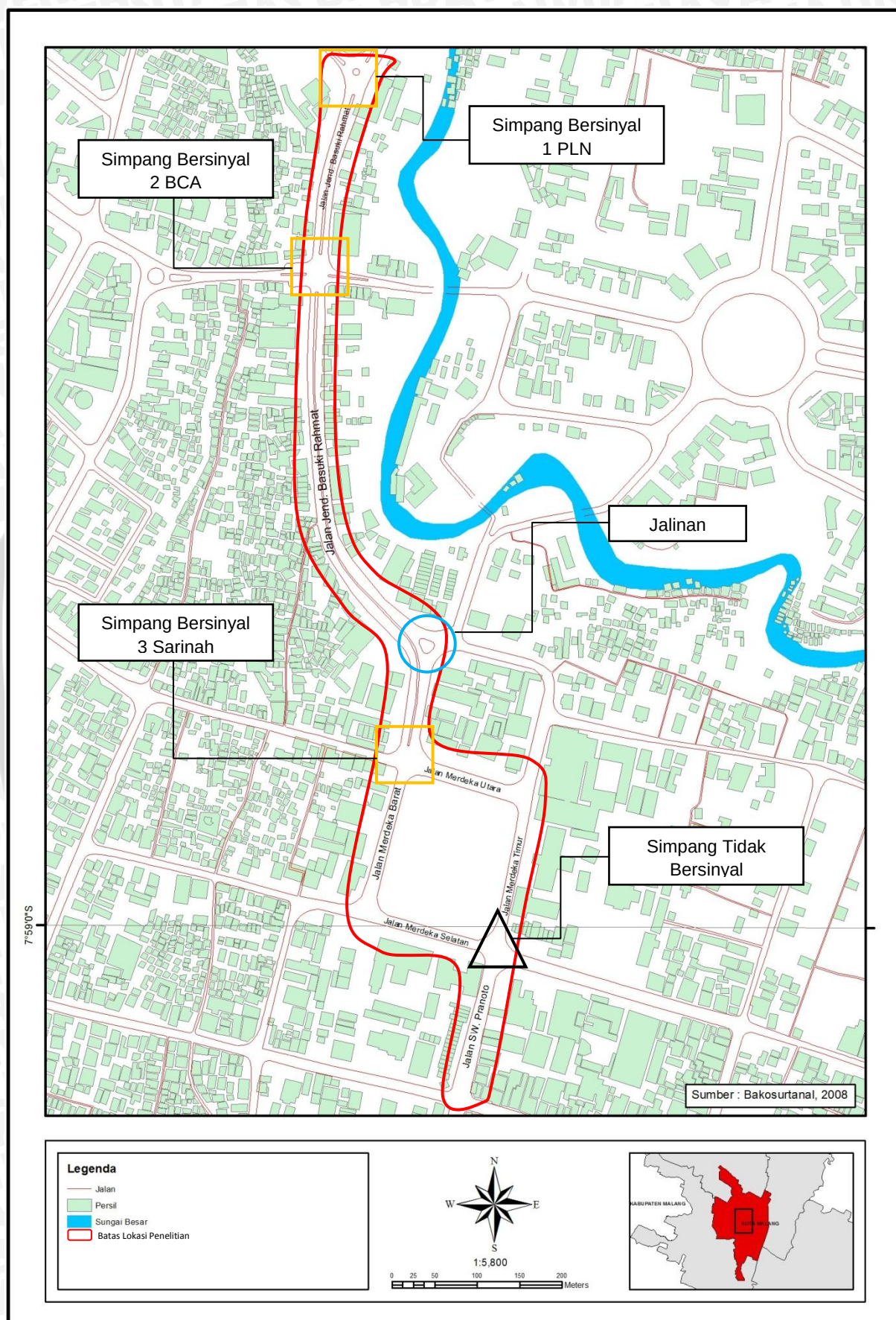
1. Rencana yang berupa arahan atau rekomendasi, seperti penghapusan bundaran pada simpang 1 PLN, penerapan *pelican crossing* dan *calming intersections* tidak dilakukan pembahasan atau perhitungan perubahan secara mendetail.
2. Arahan manajemen lalu lintas terkait manajemen prioritas *public transport* membahas perubahan tingkat pelayanan jalan dengan adanya jalur *public transport*.
3. Arahan terkait perubahan arah atau penerapan sistem satu arah membahas persentase perubahan tingkat pelayanan jalan setelah diberlakukan perubahan arah atau penerapan jalan sistem satu arah.
4. Arahan manajemen lalu lintas terkait manajemen lalu lintas terpilih berdasar pada penurunan persentase tingkat pelayanan jalan terbesar.
5. Terkait dengan penentuan material jalan, maka penelitian ini dibatasi untuk tidak melakukan perhitungan analisis, namun berupa kajian pustaka, baik dari buku-buku, jurnal penelitian lain serta sumber dari internet. Penarikan kesimpulan dari penelitian terdahulu yang dilakukan oleh jurusan sipil. Pemilihan rekomendasi pada umumnya, mengenai perbedaan perkerasan

eksisting dengan jenis perkerasan yang lain, serta kelebihan dan kekurangan perkerasan kaku dan lentur.

1.5.2 Ruang lingkup wilayah

1. Wilayah penelitian berada pada Kecamatan Klojen, Kota Malang yang merupakan bagian pusat kota dari Kota Malang. Klojen adalah sebuah kecamatan di Kota Malang, Provinsi Jawa Timur, Indonesia yang merupakan kawasan perdagangan dan jasa, peribadatan, pendidikan dan fasilitas umum. Kecamatan ini di sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Lowokwaru dan Blimbing, di sebelah Timur dengan Kecamatan Kedungkandang, sebelah Selatan dengan Kecamatan Sukun dan sebelah Barat dengan Kecamatan Sukun dan Lowokwaru.
2. Dilakukan survei cacah lalu lintas, antara lain:
 - a. Simpang Tak Bersinyal Kantor KPKN: Jl. Merdeka - SW Pranoto – Jl. Merdeka – jl. Agus Salim.
 - b. Simpang Bersinyal:
 - 1) Simpang Bersinyal 1 PLN: Jalan Jendral Basuki Rahmat –Jalan Brigjend S. Priyadi–Jalan Jaksa Agung Suprpto
 - 2) Simpang Bersinyal 2 BCA: Jalan Jendral Basuki Rahmat – Jalan Kahuripan – Jalan Semeru,
 - 3) Simpang Bersinyal 3 Sarinah: Jalan Merdeka Barat - Jalan Merdeka Utara – Jalan Arief Rahman Hakim - Jalan Jendral Basuki Rahmat.
 - c. Jalinan : Jalan Jendral Basuki Rahmat – Jalan Majapahit
 - d. Jalan Merdeka Barat, Jalan Merdeka Timur, Jalan Merdeka Utara, Jalan Merdeka Selatan, dan Jalan Jendral Basuki Rahmat.

Adapun keterangan lokasi penelitian dapat dilihat pada Gambar 1.1 lokasi penelitian.



Gambar 1. 6 Peta Lokasi Penelitian

1.6 Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

1. Menambah wawasan dalam pengembangan ilmu akademik dan pengetahuan bagi peneliti dan masyarakat luas.
2. Sebagai suatu rekomendasi dan bahan pertimbangan bagi Pemerintah Kota Malang dan para perencana untuk manajemen lalu lintas pada ruas jalan, simpang bersinyal, simpang tak bersinyal dan jalinan di Jl.Basuki Rahmat, Jl.Merdeka Utara, Jl.Merdeka Timur, Jl.Merdeka Selatan dan Jl.Merdeka Barat, Kota Malang.

1.7 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan dari penelitian “ Manajemen Lalu Lintas Di Pusat Kota Malang dengan Studi Kasus: jl.Basuki Rahmat, Jl.Merdeka Utara, Jl.Merdeka Timur, Jl.Merdeka Selatan, dan Jl.Merdeka Barat” terdiri dari 5 (lima) BAB, yang dapat dijelaskan sebagai berikut:

BAB I: PENDAHULUAN

Berisi latar belakang, identifikasi masalah, rumusan masalah, batasan penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, struktur skripsi hingga kerangka penelitian.

BAB II: TINJAUAN PUSTAKA

Berisi tentang tinjauan pustaka mengenai desain jalan, tingkat kemacetan, material jalan, desain perkerasan.

BAB III: METODE PENELITIAN

Berisi tentang metode analisis yang digunakan dalam penelitian.

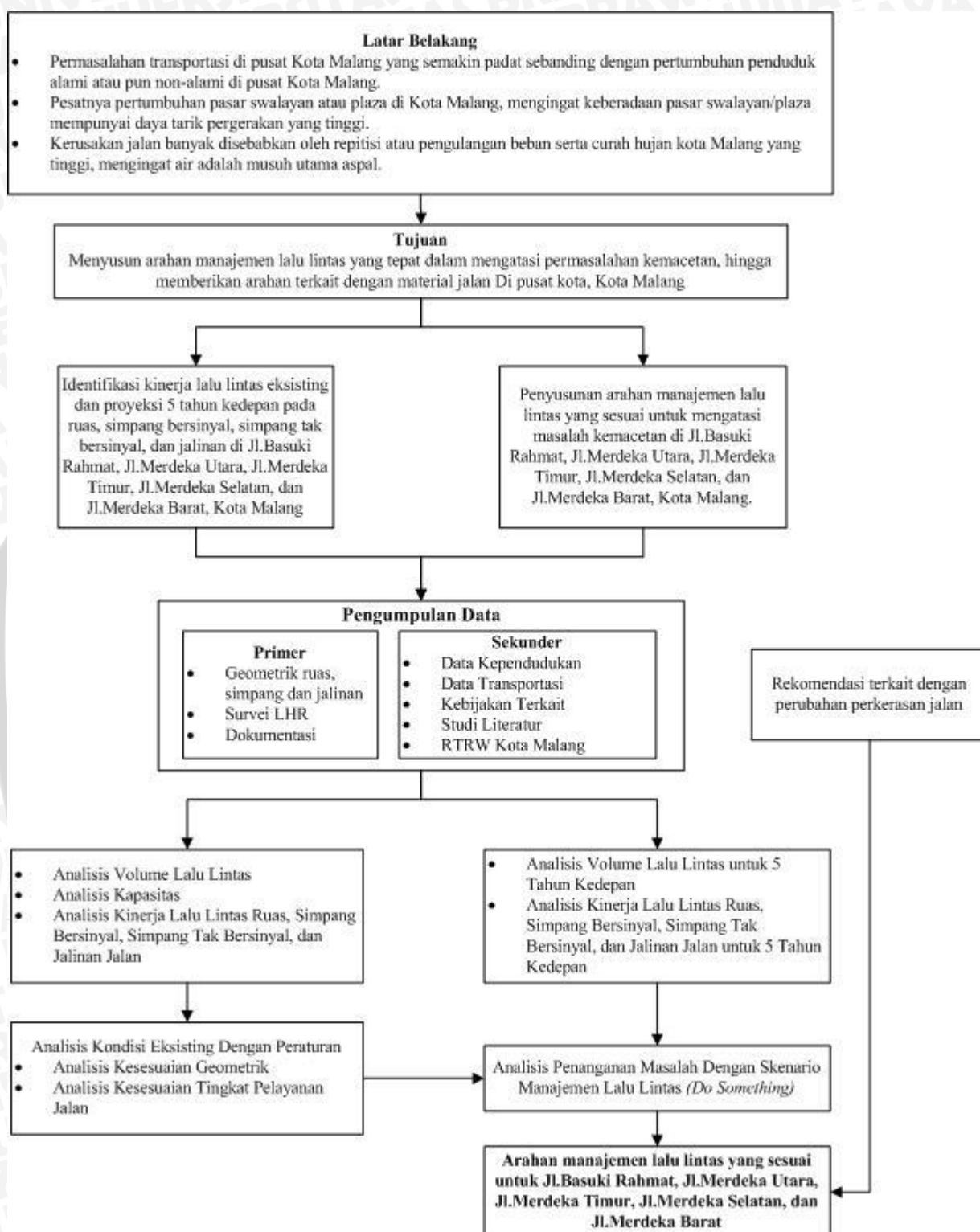
BAB IV: HASIL DAN PEMBAHASAN

Berisi tentang penjabaran hasil survei, beserta hasil analisis kondisi eksisting dan analisis skenario pemecahan masalah untuk mendapatkan skenario yang membawa perubahan terbaik dalam mengatasi masalah kemacetan di Pusat Kota, Malang.

BAB V: PENUTUP

Berisi tentang penjabaran hasil akhir penelitian dan sebagai refrensi untuk pemerintah, masyarakat dan akademisi agar dapat menjalankan atau menyempurnakan kekurangan penelitian terdahulu

1.8 Kerangka Pemikiran



Gambar 1. 7 Kerangka Pemikiran