

BAB I

PENDAHULUAN

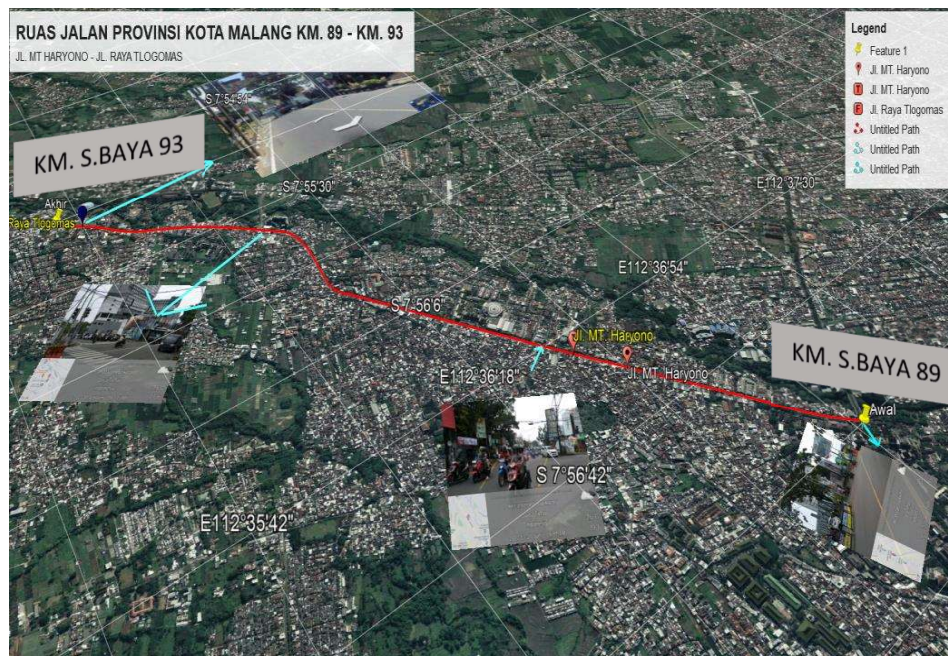
1.1 Latar Belakang

Kota Malang yang terletak pada ketinggian antara 440 – 667 meter di atas permukaan laut merupakan salah satu kota tujuan wisata wilayah Jawa Timur karena potensi alam dan iklim yang dimiliki. Letaknya berada di tengah – tengah wilayah Kabupaten Malang, secara astronomis terletak $112,06^{\circ}$ – $112,07^{\circ}$ Bujur Timur dan $7,06^{\circ}$ – $8,02^{\circ}$ Lintang Selatan. Kota Malang merupakan kota terbesar kedua di Jawa Timur setelah Surabaya. Bersama dengan Kabupaten Malang dan Kota Batu, Kota Malang merupakan bagian dari kesatuan wilayah yang dikenal dengan Malang Raya. Kota Malang memiliki luas 145.28 Km². Jumlah penduduk sebesar 844.933 jiwa, yang terdiri dari 420.383 jiwa penduduk laki-laki dan penduduk perempuan sebesar 424.550 jiwa. Kepadatan penduduk kurang lebih 7.453 jiwa/Km². Wilayah Kota Malang tersebar menjadi 5 Kecamatan dan 57 Kelurahan.

Sumber: (<https://malangkota.go.id/sekilasmalang/geografis/>&<https://malangkota.bps.go.id/>)

Kota Malang dijuluki sebagai kota pendidikan, hal ini dikarenakan Kota Malang sendiri berbagai macam fasilitas pendidikan seperti sekolah, kampus perguruan tinggi, lembaga pendidikan non formal atau tempat kursus, serta jumlah pondok pesantren. Kota Malang sebagai kota industri yang sangat beragam mulai dari skala kecil hingga skala besar. Kota Malang juga sebagai kota pariwisata, dengan keindahan alam yang dimiliki kota Malang banyak mengundang wisatawan lokal maupun mancanegara untuk datang berkunjung. Pemandangan alam yang elok serta udara yang sejuk, teduh, dan bangunan kuno peninggalan Belanda memiliki daya tarik tersendiri. Berbagai pilihan tempat wisata, dan perbelanjaan baik bersifat tradisional maupun modern terbesar di berbagai penjuru. Berkat daya tarik tersebut Kota Malang memiliki banyak pendatang yang kebanyakan adalah pelajar/mahasiswa, pekerja, dan pedagang.

Kondisi Kota Malang yang strategis tentu berdampak pada populasi penduduk di Kota Malang yang meningkat, jumlah kendaraan juga meningkat, sehingga tingkat aktivitas yang tinggi, hal ini secara tidak langsung banyaknya pergerakan lalu lintas yang menyebabkan kemacetan di Ruas Jalan Provinsi Kota Malang terlihat dari peningkatan volume lalu lintas yang cukup signifikan dengan fenomena tersebut banyak dipengaruhi pada ruas-ruas jalan yang sering terjadi kemacetan lalu lintas. Jalan Provinsi merupakan jalan yang menghubungkan antar kota dan kabupaten, dimana kondisi ruas Jl. MT. Haryono – Jl. Raya Tlogomas merupakan Jalan Provinsi yang ada di Kota Malang (SK Gubernur No 188/ 127/ KPTS/ 013/ 2016), sering terjadi mengalami kemacetan hampir setiap hari. Kondisi tersebut berdampak terhadap tingkat pelayanan jalan yaitu biaya, waktu, dan lingkungan.



Gambar 1. 1 Peta Lokasi Jalan Provinsi Kota Malang

(Sumber : Google Earth)

Sepanjang ruas Jl. MT. Haryono – Jl. raya Tlogomas terdapat perguruan tinggi yaitu Universitas Islam Malang, Universitas Muhammadiyah Malang dan adapun pusat aktivitas lainya seperti perdagangan, perhotelan dan terdapat

simpang yang menyebabkan adanya faktor yang menyebabkan terjadinya konflik yaitu faktor manajemen lalu lintas, faktor moda (sarana), dan perilaku manusia. Keberadaan simpang dan pusat aktivitas, menimbulkan banyaknya hambatan samping yang terjadi di sepanjang ruas jalan tersebut, dimana hambatan samping yang ada pada ruas jalan tersebut yaitu pejalan kaki, kendaraan berhenti, kendaraan parkir dan kendaraan keluar dan masuk dan kendaraan lambat (becak). Kondisi ini bisa kita lihat dimana lalu lintas di Jalan Provinsi Kota Malang tersebut sangat padat dan tidak teratur pada jam puncak yaitu siang atau sore hari pada ruas jalan ini sering terjadi kemacetan dengan kecepatan rata-rata kurang dari 50 km/jam yang dapat menyebabkan keterlambatan bagi pengguna jalan lainnya.

Upaya untuk memperbaharui fenomena dan dampak kapasitas lalu lintas yang sering terjadi di ruas Jalan MT. Haryono – Jl. Raya Tlogomas sebagai batas jalan Provinsi maka dari latar belakang masalah sebagai penulis melakukan “EVALUASI KINERJA LALU LINTAS RUAS JALAN PROVINSI PADA JALAN MT. HARYONO - JALAN RAYA TLOGOMAS KOTA MALANG” yang bertujuan untuk mengevaluasi kembali kinerja Ruas Jalan terhadap permasalahan kapasitas lalu lintas pada jalan provinsi tersebut.



Gambar 1. 2 Patok KM. Ruas Jalan Provinsi Kota Malang



Gambar 1. 3 Kondisi Existing Ruas Jalan Provinsi Kota Malang

1.2 Identifikasi Masalah

Dari latar belakang masalah di atas, maka penulis dapat didefinisikan masalahnya yang timbul yaitu:

1. Pada Ruas Jl. MT. Haryono – Jl. Raya Tlogomas (KM. S. BAYA 89 – KM. S. BAYA 93) kapasitas jalan belum memadai dikarenakan pada titik tertentu terdapat antrian panjang yang menyebabkan kinerja ruas jalan menurun.
2. Dengan jumlah volume kendaraan yang melintasi Ruas Jl. Mt. Hartono – Jl. Raya Tlogomas (KM. S. BAYA 89 – KM. S. BAYA 93) yang cukup tinggi, baik itu kendaraan ringan maupun kendaraan berat sehingga terjadi kemacetan.
3. Terdapat kinerja dan kapasitas Ruas Jl. MT. Haryono – Jl. Raya Tlogomas (KM. S. BAYA 89 – KM. S. BAYA 93) yang masih kurang optimal sehingga perlu adanya solusi untuk mengatasi masalah kemacetan pada jam sibuk yaitu pagi dan sore hari atau jam puncak moda transportasi yang terjadi.

1.3 Rumusan Masalah

Untuk menganalisa dan mengkaji mengenai kinerja dan kapasitas ruas jalan provinsi kota malang adapun rumusan masalah yang akan dibahas yaitu:

1. Berapakah volume lalu lintas di ruas Jl. Mt. Haryono– Jl. Raya Tlogomas (KM. S. BAYA 89 – KM. S. BAYA 93)?
2. Bagaimanakah kinerja ruas Jl. MT. Haryono – Jl. Raya Tlogomas (KM. S. BAYA 89 – KM. S. S. BAYA 93) pada kondisi eksisting?
3. Bagaimana hubungan volume, kecepatan dan kepadatan metode Greenshield?
4. Bagaimanakah solusi alternatif untuk perbaikan kinerja ruas jalan (KM. S. BAYA 89 – KM. S. S. BAYA 93)?

1.4 Batasan Masalah

Adapun batasan masalah dalam penyusunan ini yaitu:

1. Lokasi studi dilakukan pada ruas jalan Provinsi di sekitar Ruas Jl. MT Haryono – Jl. Raya Tlogomas dengan KM. 89 – KM. 93.
2. Studi dilakukan pada kendaraan ringan, kendaraan berat, sepeda motor kendaraan tak bermotor.
3. Data primer arus lalu lintas didapat dari survey pengamatan di lapangan
4. Survey dilaksanakan selama 3 hari yaitu selasa, kamis dan sabtu mulai dari pukul 06.00 – 19.00 WIB dengan tujuan mengetahui jam puncak.
5. Analisis dan perhitungan menggunakan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI 2014)
6. Hubungan volume, kecepatan dan kepadatan menggunakan metode Greenshields

1.5 Tujuan Studi

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penyusunan ini yaitu:

1. Bisa menganalisis kinerja ruas Jl. MT. Haryono – Jl. Raya Tlogomas pada kondisi eksisting.
2. Untuk mengevaluasi kinerja dan kapasitas ruas Jl. MT. Haryono – Jl Raya Tlogomas
3. Bisa mengetahui analisis model hubungan volume, kecepatan dan kepadatan ruas Jl. MT. Haryono – Jl Raya Tlogomas
4. Untuk mendapatkan solusi alternatif pengujian kinerja ruas Jl. MT. Haryono – Jl. Raya Tlogomas.

1.6 Manfaat Studi

Terdapat manfaat yang diperoleh dari studi ini antara lain:

1. Bagi instansi sebagai pengembangan ilmu pengetahuan untuk penelitian selanjutnya, hasil penelitian ini diharapkan memberikan sumbangan pengetahuan tentang evaluasi kinerja dan tingkat pelayanan ruas jalan.
2. Sebagai pengetahuan kepada masyarakat sebagai pengguna jalan dengan memberikan petunjuk yang jelas dalam mengarahkan arus lalu lintas.

3. Sebagai pedomaan untuk menentukan nilai matematis antara volume, kecepatan dan kepadatan
4. Bagi peneliti dapat menambah pengetahuan dan wawasan di bidang transportasi dalam mengimplementasi teori dan analisis permasalahan pada lalu lintas.