

Wawasan TRIDHARMA

Majalah Ilmiah Bulanan Kopertis Wilayah IV

Informasi Komunikasi dan Pengkajian IPTEK

PELINDUNG

Koordinator Kopertis Wilayah IV

PEMIMPIN UMUM

Sekretaris Pelaksana Kopertis Wilayah IV

PIMPINAN REDAKSI

PENANGGUNGJAWAB

Prof. Dr. H. Tjahjo Sutisnawidjaja, MS.

PENASEHAT/KONSULTAN REDAKSI

Prof. Dr. Bambang Hidayat

Prof. Dr. Hatto, SH, MH.

PENYUNTING PELAKSANA

Prof. Dr. H. Tjahjo Sutisnawidjaja, MS

Dr. Budi Hartanto, M.Sc.

Prof. Dr. Hj. Aie Rachmala, M.S.

Prof. Dr. Hj. Dewi Laelatul Badriah, M.Kes.

Prof. Dr. H. Endang Komara, M.Si.

Dr. Emi Rusyani, MS.

Dr. Titin Rosdini.

Dr. Sayu Putu Yuni Paryati, drh, M.Si.

PENYUNTING AKHIR

Prof. Dr. Hj. Aie Rachmala, M.Si.

Dr. Emi Rusyani, MS.

SEKRETARIS REDAKSI

Ade Nodi Supardi, Drs.

PENGELOLA USAHA

Kopikar Kopertis Wilayah IV

Jl. Penghulu Hasan Mustola No. 38

Tlp. (022) 7272531 - 7275630 Bandung.

Daftar Isi

Daftar Isi	1
Kata Pengantar	2
Wajah Birokrasi dan Kinerja Pelayanan Publik - Oleh: Kurhayadi, Drs, M.Si	3
Keefektifan Pembelajaran Kognitif Bahasa Akademik Bagi Peningkatan Motivasi Membaca Cerita Pendek - Oleh: Titin Setiartin, Dra, M.Pd.	9
Pengaruh Modal Kerja Dalam Mempertahankan Likuiditas Perusahaan Peleburan Alumunium CV. Elang Mas Kabupaten Ciamis - Oleh: Suminawati, Dra, M.Pd.	17
Jaminan Fidusia (<i>Fiduciaire Eigendomsoverdracht</i>) Ditinjau dari Segi Hukum - Oleh: H. Moch, Effendi Taufiqurrahman, SH, MH.	24
Dampak Kondisi Fisik terhadap Daya Serap Siswa pada Pembelajaran Olahraga dan Kesehatan - Oleh: Dra. Dini Rosdiani, M.Pd.	29
Hubungan Antara Kecerdasan Emosional Pegawai dan Kualitas Kepemimpinan Atasannya dengan Kinerja Pegawai pada Politeknik Kesehatan TNI AU Ciumbuleuit Bandung - Oleh: Tatma, SKM, M.M.Kes.	35
Tinjauan Tentang Prinsip Transparansi sebagai Salah Satu Prinsip-prinsip Good Corporate Dalam Pasar Modal - Oleh: Elis Herlina, SH, MH.	44
Pengaruh Lama Masa Inkubasi Jamur Antagonis <i>Trichoderma Harzianum</i> terhadap Daya Hambat Perkembangan Jamur Patogen <i>Fusarium oxysporum</i> Penyebab Penyakit Layu Tanaman Tomat secara <i>In Vitro</i> - Oleh: Pasetriyani Eddy Tarman, Ir. MP.	49
Evaluasi Kinerja Jalan Siliwangi, Cibadak-Sukabumi - Oleh: GN Purnama Jaya, Ir. MT.	56

CATATAN UNTUK PARA PENULIS

Wawasan TRIDHARMA diterbitkan sebagai media informasi dan komunikasi serta forum pembahasan dan pengkajian masalah berbagai disiplin ilmu, sejalan dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Redaksi mengundang para ahli, dosen, sarjana, dan praktisi untuk menulis secara bebas dan kreatif. Penyajian dapat berupa tulisan ilmiah populer, hasil penelitian, atau gagasan orisinal yang segar, obyektif dan penuh tanggungjawab. Redaksi dapat menyangkat dan memperbaiki tulisan yang akan dimuat tanpa mengubah isi dan maksudnya. Naskah ditulis dalam bahasa Indonesia atau Inggris, dengan dilengkapi abstrak bahasa Indonesia/Inggris, masing-masing tidak lebih dari 200 kata, diketik pada kertas kuarto, jarak dua spasi, disusun dengan urutan: judul tulisan, nama penulis, abstrak, isi tulisan, daftar pustaka dan dilengkapi riwayat penulis, dengan urutan: nama lengkap dengan gelar resmi yang dipakai, tempat tanggal lahir, riwayat pendidikan, riwayat pekerjaan/jabatan terakhir. Jika tulisan berupa hasil penelitian, isi disusun dengan urutan: pendahuluan, latar belakang yang mencakup pokok permasalahan dan tujuan penelitian, tinjauan pustaka, pendekatan atau bahan dan metode, hasil dan pembahasan, kesimpulan dan saran. Panjang naskah kurang lebih 6000 kata. Bila penulis lebih dari seorang, cantumkan namanya secara berurutan sesuai dengan kode etik penulisan. Tabel, gambar dan grafik harus diberi judul singkat, jelas, diberi nomor urut, jelas, dan asli. Untuk naskah yang pernah dimuat dalam penerbitan lain atau pernah disampaikan dalam ceramah, seminar/diskusi harus disebutkan dalam catatan pada halaman pertama. Naskah disertai CD dan dikirim ke redaksi Majalah Wawasan TRIDHARMA, Kantor Koperasi Kopertis Wilayah IV, Jl. P.H. Hasan Mustola No. 38 Tlp (022) 7272531-7275630 Bandung. Bagi Naskah yang dimuat disediakan honorarium yang dapat diambil di Sekretariat Redaksi.

Evaluasi Kinerja Jalan Siliwangi, Cibadak - Sukabumi

Oleh: GN Purnama Jaya

Abstrak

Tujuan dari penelitian ini adalah mengevaluasi pengaruh Pasar dan Terminal Cibadak terhadap kemacetan lalu lintas di Jalan Siliwangi Kecamatan Cibadak Kabupaten Sukabuni. Aspek-aspek yang di evaluasi untuk mencapai tujuan tersebut meliputi karakteristik lalu lintas sekitar Pasar dan Terminal Cibadak yang meliputi kecepatan rata-rata kendaraan, volume lalu lintas dan kondisi pergerakan lalu lintas. Disamping itu mengevaluasi pengaruh Pasar dan Terminal Cibadak terhadap kemacetan lalu lintas meliputi fungsi dan status Pasar dan Terminal Cibadak, fasilitas parkir, kegiatan pasar dan jumlah rute angkutan, dan mengevaluasi pola penggunaan lahan disekitar Pasar dan Terminal Cibadak. Berdasarkan hasil pengolahan data, diperoleh volume pada jam puncak di ruas jalan Siliwangi Cibadak sebesar 1463 smp/jam dan kecepatan rata-rata 15 km/jam untuk hari libur. Kemudian volume pada jam puncak hari kerja sebesar 1905 smp/jam dan kecepatan rata-rata 20 km/jam. Rendahnya kecepatan pada hari libur dibandingkan pada hari kerja disebabkan arus lalu lintas mendapat gangguan samping seperti pedestrian berjalan pada perkerasan jalan di depan pasar, pedestrian menyebarkan jalan, dan terdapat sejumlah angkot menaikkan dan menurunkan penumpang pada perkerasan jalan di depan pasar. Sedangkan kapasitas jalan pada ruas jalan tersebut yaitu sebesar 1933 smp/jam. Sehingga wc ratio pada ruas jalan pengamatan sebesar 0,98, ekuivalen dengan tingkat pelayanan rendah E, untuk hari kerja dan 0,76 juga ekuivalen dengan tingkat pelayanan sangat rendah E, untuk hari libur. Bila pertumbuhan lalu lintas sekitar 5%/tahun, maka dalam 5 tahun ke depan lalu lintas akan menjadi 1,34 dan dalam 10 tahun ke depan menjadi 1,71 dari keadaan sekarang. Dengan demikian bila tidak dilaksanakan manajemen lalu lintas maka pada 10 tahun mendatang diperlukan pelebaran jalan dari 2 lajur menjadi 4 lajur terpisah atau menjadi 2 lajur dengan masing lajur terdiri dari 2 lajur. Kemacetan di Jalan Siliwangi disebabkan oleh gangguan samping di sekitar terminal dan Pasar. Kaitan dengan guna lahan lebih luas kemacetan ini juga karena bangkitan lalu lintas dari guna lahan perdagangan dan industri di kawasan Cibadak.

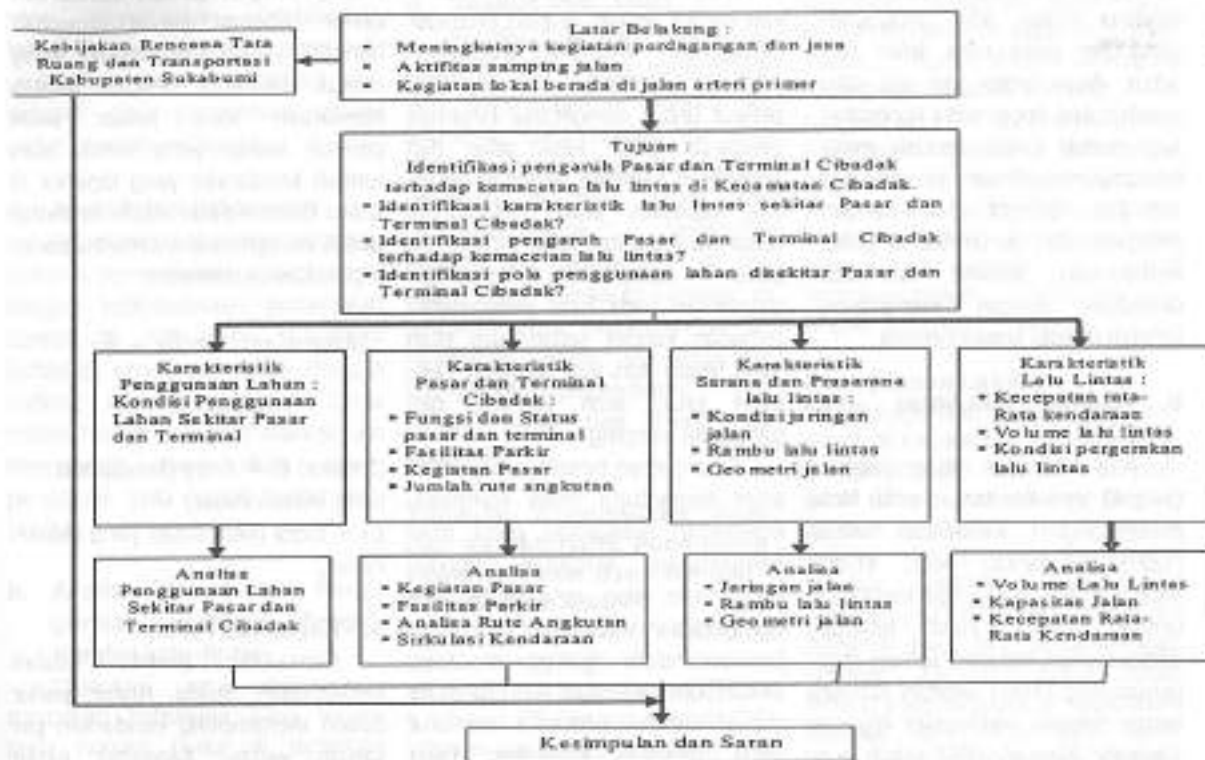
Pendahuluan

Salah satu kecamatan yang perkembangannya sangat pesat adalah Kecamatan Cibadak dengan pola kegiatan yang terpusat di wilayah ibukota kecamatannya. Dengan adanya kecenderungan pola tersebut maka timbul permasalahan di bidang transportasi. Permasalahan transportasi yang

mendasar adalah adanya permintaan lalu lintas yang melebihi penyediaan ruang jalan pada kawasan tertentu serta penggunaan ruang jalan yang tidak optimal sehingga hal ini menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas pada kawasan-kawasan yang menjadi pusat kegiatan. Faktor

penyebab cepatnya perkembangan Kecamatan Cibadak karena letaknya yang berada pada jaringan jalan nasional yaitu Jalan Raya Siliwangi-Cibadak yang menghubungkan Kabupaten/Kota Sukabumi dengan wilayah Kabupaten/Kota Bogor.

Gambar 1. Kerangka Pemikiran Identifikasi Pengaruh Pasar dan Terminal Cibadak Terhadap Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Siliwangi Cibadak Kecamatan Cibadak



Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan permasalahan yang ada, maka tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi pengaruh Pasar dan Terminal Cibadak terhadap kemacetan lalu lintas di Kecamatan Cibadak.

1. Identifikasi karakteristik lalu lintas sekitar Pasar dan Terminal Cibadak.
2. Identifikasi pengaruh Pasar dan Terminal Cibadak terhadap kemacetan lalu lintas.
3. Identifikasi hubungan penggunaan lahan dengan transportasi disekitar Pasar dan Terminal Cibadak.

Kerangka Pemikiran

Proses analisis yaitu analisis tata guna lahan, yang akan me-

nganalisis kesesuaian lahan pasar dan terminal dengan tata guna lahan Kabupaten Sukabumi maupun tata guna lahan sekitar Pasar dan Terminal. Identifikasi kondisi pasar dan terminal dilihat dari fungsi dan statusnya, sirkulasi kendaraan, hambatan samping, dan jumlah rute angkutan. Hal-hal yang perlu diidentifikasi di lapangan adalah identifikasi karakteristik pola penggunaan lahan, yaitu kondisi lokasi pasar, PKL, permasalahan lalu lintas (kecepatan kendaraan, volume, dan kondisi pergerakan lalu lintas).

Metode Analisa

Metode Analisa Kuantitatif

A. Analisis karakteristik lalu lintas

a. Analisis Kondisi dan Penilaian Kualitas Ruas Jalan

Kualitas suatu ruas jalan dapat dinilai dari perbandingan antara volume lalu-lintas yang lewat pada ruas jalan tersebut dibandingkan dengan kapasitasnya (v/c ratio) dan kecepatan perjalanan pada ruas jalan tersebut. Semakin tinggi perbandingan v/c semakin rendah kualitas jalan tersebut, sebaliknya semakin rendah perbandingan v/c maka semakin tinggi kualitas ruas jalan tersebut. Semakin rendah kecepatan perjalanannya, semakin rendah kualitas ruas jalannya. Sebaliknya semakin tinggi kecepatan perjalanannya maka akan semakin tinggi pula kualitas ruas jalan tersebut.

Dari hasil hitungan analisis ruas jalan tersebut jika v/c ratio

sebenarnya cukup rendah (berarti kualitas jalan cukup tinggi) sedangkan kecepatan perjalanan rendah, maka ada gangguan-gangguan pada ruas jalan tersebut. Akan tetapi jika v/c ratio sudah cukup tinggi serta kecepatan juga sudah cukup rendah maka kemungkinan besar peningkatan ruas jalan tersebut adalah dengan pelebaran dan penambahan jalan. Perhitungan volume lalu-lintas dilakukan dengan menghitung terlebih dahulu komponennya.

b. Volume lalu-lintas ruas jalan

Arus lalu-lintas dibagi dalam 4 (empat) jenis kendaraan yaitu Mobil penumpang kendaraan ringan (1,00), kendaraan berat (1,20), sepeda motor (0,25), dan kendaraan lambat (0,80). Hasil hitungan dikonversikan kedalam satuan mobil penumpang (smp) dengan konversi sesuai dengan *Indonesian Highway Capacity Manual 1997* untuk ruas jalan. (Dept. PU, 1997).

c. Analisis Kecepatan

Survey perhitungan kecepatan kendaraan dilakukan dengan metode pengamat bergerak (*Moving Car Survey*). Survey ini merupakan bagian dari metode perhitungan lalu-lintas yang dilakukan dengan cara surveyor ikut dalam kendaraan survey yang mengikuti arus lalu-lintas. Survey perhitungan kecepatan kendaraan ini dimaksudkan untuk menghitung kecepatan rata-rata kendaraan yang melewati ruas-ruas jalan pengamatan.

d. Kapasitas jalan

Perhitungan besarnya kapasitas jalan setiap ruas jalan didasarkan pada metode perhitungan kuantitatif yang besarnya tergantung pada

faktor fisik jalan, dan komposisi lalu-lintas. Metode perhitungan kapasitas tersebut adalah dengan menggunakan rumus sesuai dengan prosedur perhitungan menurut *Indonesian Highway Capacity Manual 1997* berikut untuk mengetahui besarnya pengaruh faktor lebar jalan dan kebebasan samping terhadap besarnya kapasitas jalan. Selanjutnya besarnya kapasitas jalan tergantung pada komposisi kendaraan didasarkan pada hasil pengamatan terhadap kondisi setiap ruas jalan yang terdiri atas tiga penilaian yaitu lebar jalur, arah jurusan, dan gangguan samping.

Selanjutnya besarnya kapasitas jalan tergantung pada komposisi kendaraan didasarkan pada hasil pengamatan terhadap kondisi setiap ruas jalan yang terdiri atas tiga penilaian yaitu lebar jalur, arah jurusan dan gangguan tepi. Sedangkan kapasitas jalan dihitung sesuai dengan prosedur menurut MKJI (Manual Kapasitas Jalan Indonesia) tahun 1997 berikut: dihitung kapasitas dasar yang tergantung pada jumlah lajur dan apakah jalan tersebut jalan satu arah atau dua arah. Kapasitas dasar tersebut dikoreksi dengan koreksi-koreksi FCw (lebar jalan), FCsp (perbandingan jumlah arus masing-masing arah), FCsf (faktor hambatan samping dan kerb), FCcs (ukuran kota). Selain itu, analisa hambatan samping jalan juga dilakukan untuk mengetahui pengurangan kapasitas jalan akibat adanya hambatan pada badan jalan.

B. Analisis Parkir

1. Volume parkir

Volume parkir adalah banyaknya jumlah kendaraan yang menggunakan fasilitas parkir dalam areal dan bangunan parkir.

2. Akumulasi parkir

Akumulasi parkir dapat dihitung dengan jumlah kendaraan parkir sebelum survei ditambah dengan jumlah kendaraan yang masuk dikurangi dengan jumlah kendaraan yang keluar pada periode waktu yang sama, atau jumlah kendaraan yang diparkir di suatu tempat pada waktu tertentu. Untuk menghitung akumulasi parkir digunakan persamaan:

$$Akumulasi = E_i - E_x$$

$$\dots\dots\dots 1$$

Dimana: E_i = Entry (kendaraan yang masuk Pasar)

E_x = Extry (kendaraan yang keluar Pasar)

3. Kapasitas Parkir

Kapasitas parkir adalah kemampuan suatu ruang parkir dalam menampung kendaraan per satuan waktu. Kapasitas parkir yang digunakan adalah berdasarkan waktu parkir rata-rata. Waktu parkir rata-rata adalah total kendaraan yang parkir dengan waktu tertentu berbanding dengan jumlah kendaraan yang masuk

$$WaktuParkirRataRata = \frac{JumlahKendaraanTotal \times \text{lamaParkir}}{TotalJumlahKendaraan}$$

$$\dots\dots\dots 2$$

4. Pergantian Parkir (*Parking Turn Over*)

Pergantian parkir menunjukkan besarnya tingkat penggunaan satu ruang parkir yang diperoleh dari perbandingan antara jumlah kendaraan yang diparkir dengan jumlah ruang kapasitas parkir yang tersedia.

$$PergantianParkir = \frac{VolumeParkir}{KapasitasParkir}$$

$$\dots\dots\dots 3$$

Metode Analisis Kualitatif

Merupakan suatu analisis yang dilakukan mengenai suatu keadaan yang diungkapkan berdasarkan logika suatu keadaan yang diungkapkan secara deskriptif dan didasari oleh penguraian sebab-akibat. Analisis ini berupa:

a. Analisis Kebijaksanaan

Digunakan untuk mengarahkan rencana pemanfaatan ruang sesuai dengan kebijaksanaan pemerintah daerah di Kabupaten Sukabumi terhadap objek penelitian dengan melihat wilayah potensial. Serta sistem transportasi dan manajemen transportasi yang akan mempengaruhi pola ruang yang terbentuk.

b. Analisis Keterkaitan Penggunaan Lahan dengan Kondisi Lalu-lintas

Dilakukan untuk dapat menguraikan hubungan yang terjadi pada kondisi nyata di lapangan antara kegiatan disekitar penggunaan lahan dan dampak yang ditimbulkan oleh penggunaan lahan tersebut terhadap kondisi lalu-lintas pada ruas jalan tersebut berdasarkan pengamatan langsung. Analisis lebih lanjut mengenai faktor-faktor yang menyebabkan terhambatnya arus lalu-lintas pada ruas jalan Surya Kencana diantaranya mengenai kondisi pengaruh kegiatan sekitar pasar dan terminal.

c. Analisis Keterkaitan Pasar Cibadak dengan Terminal Cibadak

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui apakah keberadaan Pasar Cibadak dengan Terminal Cibadak menimbulkan dampak negatif atau positif terhadap kemacetan lalu lintas. Maka analisis ini dilakukan dengan cara mengamati kondisi pergerakan orang dan barang di Pasar dan Terminal

Cibadak, kemudian dianalisis dan dijabarkan secara deskriptif.

d. Analisis Ruas Jalan

Kondisi fisik dan desain dari geometri jalan sangat menentukan dan mempengaruhi kondisi lalu lintasnya, oleh karena itu perlu diketahui kondisi fisik dan keadaan geometri di ruas Jalan Raya Siliwangi-Cibadak. Sedangkan analisis titik bermasalah di ruas Jalan Raya Siliwangi-Cibadak ditentukan atas pertimbangan pengamatan kondisi lalu lintas dari banyaknya perlambatan yang terjadi pada tiap ruas jalan tersebut.

Tinjauan Karakteristik Fisik dan Karakteristik Pendukung Kegiatan Pasar dan Terminal Kondisi Fisik Dasar

Posisi geografis Kabupaten Sukabumi terletak di antara 106 49' - 107 00' Bujur Timur (BT) dan 6 57' - 7 25' Lintang Selatan (LS). Wilayah Kabupaten Sukabumi yang terletak sekitar 160 km dari arah Jakarta meliputi areal seluas 420.000 hektar yang terbentang mulai dari ketinggian 0-2.958 m, di atas permukaan laut.

Kecamatan Cibadak berada di dataran Tinggi. Ibukota Kecamatan berada pada ketinggian 510 meter di atas permukaan laut. Jarak Ibukota Kecamatan ke Pusat Pemerintahan (Ibukota) Kabupaten adalah 40 Km. Kecamatan Cibadak beriklim sedang seperti layaknya daerah dataran tinggi di daerah tropis dengan dengan cuaca panas sebagai ciri khasnya. Suhu tertinggi yang tercatat di Kecamatan adalah 30 °C dengan suhu terendah 21°C. Bentangan wilayah di Kecamatan Cibadak berupa daerah yang datar sampai berbukit-bukit.

Kecamatan Cibadak dihuni oleh 24.544 KK. Jumlah keseluruhan penduduk Kecamatan Cibadak adalah 99.877 jiwa dengan jumlah penduduk laki-laki 50.879 jiwa dan

penduduk perempuan 48.998 jiwa. Tingkat kepadatan penduduk di Kecamatan Cibadak adalah 1.064 jiwa/Km². Sebagian besar penduduk Kecamatan Cibadak adalah Petani. Dari data monografi Kecamatan Cibadak tercatat 7.405 orang atau 7,41% penduduk Kecamatan Cibadak bekerja di sektor Pertanian. Posisi geografis Kecamatan Cibadak cukup strategis, karena berada di jalur jalan nasional yang menghubungkan Sukabumi - Bogor, Sukabumi - Jakarta.

Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan yang terdapat di Kecamatan Cibadak dapat dikelompokkan menjadi 6 jenis guna lahan, yaitu hutan lindung sebesar 425,41 Ha, industri sebesar 23,25 Ha, perkebunan sebesar 1492,95, permukiman sebesar 427,42 Ha, pertanian 1070,44 Ha, dan pertambangan sebesar 2975,91. Guna lahan terluas yang terdapat di Kecamatan Cibadak didominasi oleh guna lahan berupa perkebunan, dimana luas lahan perkebunan berada di Desa Tenjo Jaya. Sedangkan guna lahan permukiman termasuk didalamnya perdagangan dan jasa umumnya terkonsentrasi di Kelurahan Cibadak.

Volume dan Komposisi Lalu-Lintas

Jalan Raya Siliwangi Cibadak merupakan jalan arteri primer yang melayani pergerakan lokal dan pergerakan regional seperti kota Jabodetabek. Volume jam puncak pada hari Minggu, 21 Februari 2010 pada ruas Jalan Raya Siliwangi Cibadak terutama di depan Pasar dan Terminal Cibadak terjadi pada pukul 15.00-16.00 WIB dengan volume jam puncak sebesar 1463 smp/jam. Untuk lebih jelasnya mengenai volume lalu lintas pada ruas jalan pengamatan dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Volume Lalu Lintas Hari Minggu 21 Februari 2010
Pada Ruas Jalan Siliwangi Cibadak

Waktu	LV	HV	MC	UMC	Jumlah (smp/jam)
06.00-07.00	470	64	135	9	677
07.00-08.00	860	65	228	16	1,168
08.00-09.00	999	133	232	11	1,375
09.00-10.00	989	138	178	15	1,320
10.00-11.00	887	127	197	21	1,232
11.00-12.00	860	138	180	16	1,194
12.00-13.00	636	116	152	14	918
13.00-14.00	882	130	193	6	1,210
14.00-15.00	970	142	219	7	1,337
15.00-16.00	1,074	174	200	15	1,463
16.00-17.00	664	134	161	7	967
17.00-18.00	672	72	115	6	865
Jumlah	9,963	1,433	2,189	142	13,727

Sumber: Hasil Pengolahan Data Perhitungan Lalu Lintas Tahun 2010.

Pada hari Minggu 22 Februari 2010 pada ruas jalan pengamatan, kendaraan ringan mencapai puncaknya pada pagi hari yaitu pukul 15.00-16.00 WIB, kendaraan berat pada sore hari yaitu 15.00-16.00 WIB dan sepeda motor pada sore hari yaitu pukul 08.00-09.00 dan 10.00-11.00 WIB.

Untuk hari Senin, 22 Februari 2010 jam puncak terjadi pada pukul 09.00-10.00 dengan volume jam puncak sebesar 1905 smp/jam, dengan puncak untuk kendaraan ringan terjadi pada pukul 09.00-10.00, kendaraan berat pada pukul 14.00-15.00. Untuk lebih jelasnya mengenai volume lalu lintas pada ruas jalan pengamatan dapat dilihat pada Tabel dibawah ini.

Tabel 2. Volume Lalu Lintas Hari Senin 22 Februari 2010
Pada Ruas Jalan Siliwangi Cibadak

Waktu	LV	HV	MC	UMC	Jumlah (smp/jam)
06.00-07.00	631	34	185	10	860
07.00-08.00	885	70	320	20	1,294
08.00-09.00	1,187	85	331	34	1,637
09.00-10.00	1,401	128	341	34	1,905
10.00-11.00	1,207	142	372	44	1,764
11.00-12.00	1,125	139	252	29	1,545
12.00-13.00	1,032	125	160	14	1,331
13.00-14.00	1,146	96	237	21	1,499
14.00-15.00	1,282	149	270	13	1,714
15.00-16.00	942	116	228	21	1,307
16.00-17.00	969	66	217	18	1,269
17.00-18.00	850	42	167	14	1,072
Jumlah	12,657	1,192	3,078	272	17,199

Sumber: Hasil Pengolahan Data Perhitungan Lalu Lintas Tahun 2010.

Analisis Pengaruh Pasar dan Terminal Terhadap Kemacetan Lalu Lintas

Jalan arteri primer adalah jalan yang menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kesatu yang terletak berdampingan atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua.

Terminal Cibadak berada pada jalan yang berfungsi sebagai jalan Arteri Primer, statusnya jalan nasional, klasifikasi jalan yaitu kelas 1 karena dilewati oleh kendaraan berat dan AKAP serta AKDP, kemudian menurut kriteria lokasi terminal dengan tipe C terletak pada jalan kolektor atau lokal dengan kelas jalan paling tinggi kelas IIIA. Jadi berdasarkan fungsi, kelas jalan dan kriteria lokasi terminal tipe C tidak sesuai dengan kriteria jalan tersebut. Sehingga Terminal Cibadak perlu dilakukan relokasi, namun demikian untuk arahan relokasi terminal perlu kajian lebih lanjut.

Pasar Cibadak merupakan pasar tingkat kecamatan dengan skala pelayanan lokal/kecamatan yang terletak di Kecamatan Cibadak Kabupaten Sukabumi tepat di ruas Jalan Raya Siliwangi-Gibadak. Menurut kriteria fungsi jalan arteri primer, lokasi Pasar Cibadak tidak sesuai dengan kriteria jalan tersebut. Pasar Cibadak berada pada jalan yang berfungsi arteri primer, statusnya jalan nasional, klasifikasi jalan yaitu kelas 1 karena dilewati oleh kendaraan berat dan AKAP (Jakarta dan Tangerang) serta AKDP seperti (Bogor, Depok, Pelabuhan Ratu, Sukabumi, Parung).

Adanya Pasar dan Terminal Cibadak pada salah satu sisi jalan arteri menimbulkan beberapa dampak terhadap lalu lintas. Adapun kondisi kegiatan dari pasar

tersebut cukup ramai sehingga arus sirkulasi di dalam pasar menjadi semrawut. Percampuran berbagai jenis kegiatan perdagangan di wilayah studi, terutama dengan keberadaan pasar menyebabkan besarnya tarikan dan bangkitan yang berdampak pada peningkatan aktifitas pada ruas jalan pengamatan. Adanya pusat kegiatan perekonomian menyebabkan efek turunan berupa pengurangan badan jalan, pangkalan ojek, aktifitas keluar masuk kendaraan pasar dan terminal.

Adanya pusat kegiatan perekonomian menyebabkan efek turunan berupa parkir, PKL, aktifitas pengunjung dan keluar masuk kendaraan pasar. Pada kondisi di lapangan kegiatan parkir dilakukan pada area parkir dengan kondisi yang tidak dapat memenuhi kebutuhannya, untuk kegiatan PKL pada umumnya dilakukan pada tempat parkir dan area terminal, jalur masuk dan keluar pasar dan terminal, jalur pergerakan kendaraan didalam pasar dan terminal. Dengan kegiatan parkir dan PKL pada tempat yang tidak seharusnya, tentunya akan menyebabkan efek terutama pada aspek transportasi yaitu berupa kemacetan lalu lintas.

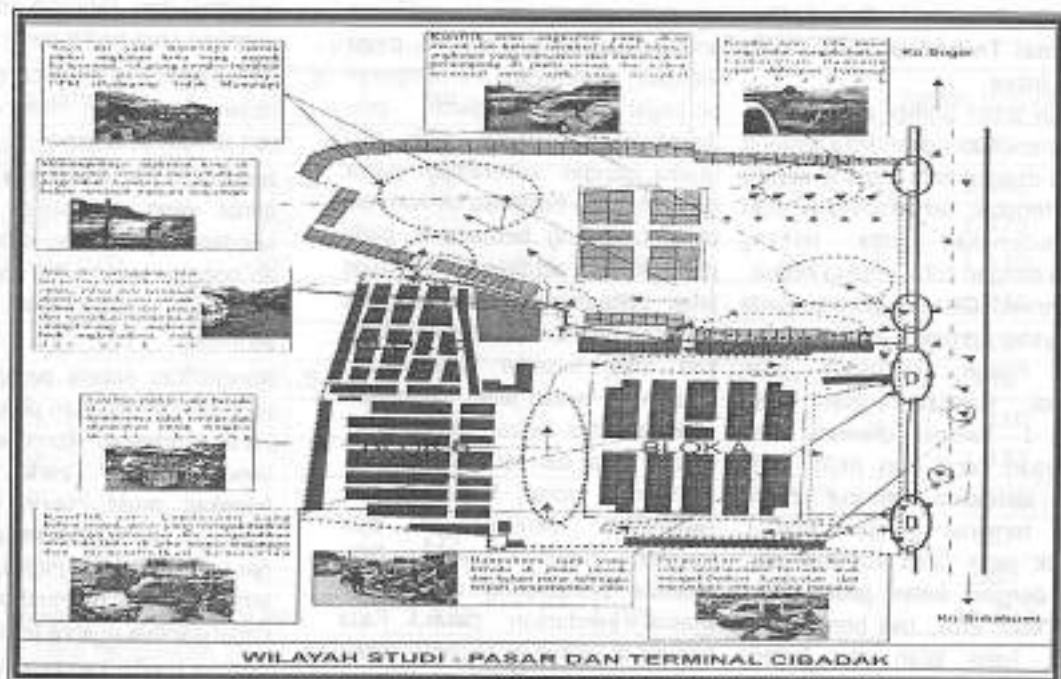
Jadi permasalahan-permasalahan yang terjadi:

- a. Adanya gangguan pada jalur masuk dan keluar pasar dan terminal seperti pangkalan ojek dan pedagang kaki lima yang menempati area tersebut.
- b. Kondisi jalur pergerakan kendaraan didalam pasar dan terminal terganggu oleh adanya pedagang kaki lima. Sehingga kendaraan yang akan bongkar muat tidak bisa

melintas dan akhirnya menggunakan area parkir pasar.

- c. Berkurangnya luas area parkir pasar disebabkan meningkatnya jumlah pedagang.
- d. Berkurangnya luas area terminal yang disebabkan oleh kendaraan parkir dan kendaraan bongkar muat yang menuju ke pasar menggunakan area terminal.
- e. Konektifitas antara pasar dan terminal memberikan pengaruh buruk terhadap terminal itu sendiri. Selain parkir dan bongkar muat, seiring berjalannya waktu para pedagang pasar telah menggunakan area terminal untuk menjual barang dagangannya di area terminal.
- f. Adanya konflik kendaraan yang akan masuk/keluar pasar dan terminal dengan memotong arus lalu lintas terutama pada jam puncak. Sehingga terjadi antrian sepanjang pasar dan terminal serta kawasan perdagangan yang berada di sekitar pasar dan terminal.
- g. Adanya angkutan yang menaikan dan menurunkan penumpang tepat didepan pasar, padahal di area tersebut terdapat rambu lalu lintas dimana kendaraan tidak boleh berhenti.

Untuk lebih jelasnya mengenai hubungan antara Pasar dan Terminal Cibadak dapat dilihat pada Gambar 2.



Analisis Parkir Pasar

Volume Parkir

Jumlah kendaraan mobil yang diparkir untuk suatu libur sebesar 93 unit dan motor sebesar 207 unit. Jam puncak kendaraan yang masuk parkir terjadi pada jam 10.00-11.00 dan puncak kendaraan yang keluar pada jam 14.00 - 15.00. Jumlah kendaraan yang masuk pada jam puncak sebesar 37.

Kendaraan terdiri dari kendaraan mobil dan motor, sedangkan jumlah kendaraan yang keluar sebesar 39 unit. Setelah di akumulasi kendaraan mobil mencapai titik maksimal terjadi pada jam 10.00 - 11.00, sedangkan akumulasi sepeda motor mencapai titik maksimal sekitar 11.00 - 12.00.

Kapasitas Parkir

Prasarana parkir yang tersedia saat ini, yaitu di area parkir dengan luas efektif parkir motor sebesar $\pm 91 \text{ m}^2$, luas parkir mobil sebesar $\pm 220 \text{ m}^2$ dan luas area manuver sebesar $\pm 17 \text{ m}^2$, dengan daya tampung parkir kendaraan secara

keseluruhannya sekitar 17 unit mobil (SRP mobil) dan 61 unit sepeda motor (SRP motor).

Kebutuhan Ruang Parkir

Jumlah kendaraan mobil yang diparkir mencapai titik maksimum sekitar 19 unit dan sepeda motor mencapai titik maksimum sekitar 70 unit, sedangkan jumlah kapasitas (daya tampung) parkir mobil yang tersedia sekitar 17 unit dan sepeda motor sekitar 61 unit. Berdasarkan hasil perhitungan, kebutuhan parkir untuk mobil sebesar 2 SRP mobil dan sepeda motor sebesar 9 SRP motor.

Pergantian Parkir

Pergantian parkir menunjukkan besarnya tingkat penggunaan satu ruang parkir yang diperoleh dari perbandingan antara jumlah kendaraan yang diparkir dengan jumlah ruang kapasitas parkir yang tersedia. Berdasarkan data hasil surveil lapangan pada hari Minggu 7 Maret 2010, jumlah kendaraan yang masuk ke Pasar Cibadak sekitar 93 unit mobil dan 207 unit sepeda motor, dengan daya

tampung (kapasitas parkir) mobil sekitar 17 unit dan kendaraan motor sekitar 61 unit maka dapat di ketahui tingkat pergantian parkir.

Analisis Terminal

Fungsi Sub Terminal Cibadak sebagai terminal angkutan kota dan sebagai lintasan bus yang menuju ke Jakarta. Berdasarkan hasil pengamatan dilapangan, dalam pemanfaatan ruang terminal telah terjadi penyimpangan dari fungsi dari yang semestinya. Penyimpangan tersebut yaitu area terminal yang seharusnya digunakan untuk menampung angkutan yang masuk ke terminal, tetapi digunakan untuk bongkar muat barang yang memasok ke pasar dan dijadikan tempat parkir kendaraan pribadi baik roda empat maupun sepeda motor, dan banyaknya pedagang kaki lima yang menempati ruang terminal seperti area tunggu penumpang, area tunggu angkutan, adanya pangkalan ojek di jalur pintu masuk terminal yang menyebabkan berkurangnya kapasitas ruang dan terjadi gangguan arus

angkutan yang akan masuk terminal.

Analisis Hubungan Transportasi dengan Tata Guna Lahan

Proses Analisis mengacu pada kebijakan makro perencanaan kota yang selanjutnya mengkrucut ke permasalahan transportasi dan akhirnya ke permasalahan lalu lintas.

Dalam kebijakan RUTR Kecamatan Cibadak tahun 2004-2014, penggunaan lahan disekitar Pasar dan Terminal Cibadak diperuntukan untuk kawasan perkotaan dengan jenis kegiatan perdagangan dan jasa yaitu adanya pasar tradisional (Pasar Cibadak dan pusat pertokoan) dan jasa dengan skala lokal (diantaranya bank dan lembaga keuangan lainnya, rumah makan, salon, perbengkelan, dan lain-lain).

Masing-masing jenis penggunaan lahan yang terdapat di pusat sekitar Pasar dan Terminal Cibadak akan memiliki bangkitan lalu lintas yang berbeda. Aktivitas pasar (perdagangan dan jasa) akan memiliki bangkitan lalu lintas yang berbeda dengan aktivitas kantor dan aktivitas sekolah. Sementara itu, pergerakan lokal yang bertujuan ke pusat kota dipengaruhi oleh maraknya aktivitas perdagangan jasa disekitar ruas jalan utama. Aspek tata guna lahan kota yang berpengaruh yaitu jenis tata guna lahan, jumlah aktivitas dan intensitas pada tataguna lahan tersebut.

Adanya pencampuran berbagai jenis kegiatan dan jenis penggunaan lahan di pusat Kecamatan Cibadak, khususnya disekitar ruas Jalan Siliwangi Cibadak menyebabkan besarnya bangkitan dan tarikan lalu lintas yang terjadi pada ruas jalan ini. Tingginya kegiatan perdagangan dan jasa dan bercampurnya kegiatan perdagangan dan jasa berupa pasar tradisional dan terminal yaitu Terminal Cibadak serta pusat pertokoan

pada lahan sekitar jalan Siliwangi Cibadak menyebabkan kegiatan perdagangan dan jasa menjadi berkembang, kemudian memberikan dampak terhadap kemacetan lalu lintas. Hal ini didasarkan pada semakin banyaknya pedagang kaki lima yang menggunakan area parkir pasar sehingga area parkir tidak dapat menampung kendaraan yang akan ke pasar. Dan pada akhirnya terjadi antrian panjang yang mengakibatkan arus lalu lintas pada ruas jalan utama menjadi terganggu.

Padatnya intensitas kegiatan perdagangan jasa dan bercampurnya kegiatan perdagangan jasa berupa pasar tradisional dan pusat pertokoan pada lahan yang terbatas disekitar Pasar dan Terminal Cibadak menyebabkan kegiatan perdagangan jasa berkembang menjadi tidak terkendali. Hal ini dibuktikan dengan semakin banyaknya pedagang kaki lima yang menggunakan trotoar dan badan jalan sebagai tempat berjualan. Sementara itu pejalan kaki yang seharusnya memanfaatkan trotoar sebagai fasilitas pejalan kaki, tumpah ke jalan karena trotoarnya digunakan pedagang kaki lima untuk berjualan sehingga arus lalu lintas pada kedua ruas jalan utama di pusat Kota Pandeglang ini menjadi terganggu. Jadi yang mempengaruhi kemacetan lalu lintas di sekitar Pasar dan Terminal Cibadak, tidak hanya disebabkan oleh Pasar dan Terminal Cibadak saja tapi dipengaruhi oleh penggunaan lahan disekitarnya yang memanjang di jalan tersebut.

Kesimpulan

Berdasarkan data dan hasil analisis yang dilakukan, maka dapat diambil beberapa kesimpulan yang dapat menjawab pertanyaan penelitian, yaitu:

A. Karakteristik Lalu Lintas

1. Kapasitas jalan di lokasi studi sebesar 1933,349 smp dan untuk volume jam puncak adalah 1905 smp untuk hari kerja dan 1463 smp untuk hari libur, maka kapasitas jalan lebih besar dari pada volume kendaraan pada jam puncak.
2. Kecepatan rata-rata pada lokasi studi di kategorikan rendah pada jam puncak yaitu 15 km/jam dengan tingkat pelayanan (E) dengan rasio ($V/C=0,98$) untuk hari libur dan 20 km/jam dengan kelas (E) dan rasio ($V/C=0,76$) untuk hari kerja. Rendahnya kecepatan kendaraan dan tingkat pelayanan jalan pada ruas jalan ini karena tingginya kegiatan samping jalan yang mengganggu arus lalu lintas.
3. Dalam 5 tahun ke depan lalu lintas akan menjadi 1.34 kali lipat dan dalam 10 tahun ke depan menjadi 1.71 kali lipat dari keadaan sekarang. Dengan demikian bila tidak dilaksanakan manajemen lalu lintas maka pada 10 tahun mendatang diperlukan pelebaran jalan dari 2 lajur menjadi 4 lajur terpisah atau menjadi 2 lajur dengan masing lajur terdiri dari 2 lajur.

B. Pengaruh Pasar dan Terminal

1. Pasar Cibadak berada pada jalan arteri primer, lokasi pasar tidak sesuai dengan kriteria jalan arteri primer. Dari hasil penghitungan jumlah kendaraan yang diparkir, diketahui jumlah kendaraan mobil yang diparkir untuk suatu libur sebesar 93 unit dan motor sebesar 207 unit. Kapasitas Parkir 17 unit mobil (SRP mobil) dan 61 unit sepeda motor (SRP motor). Kebutuhan parkir untuk mobil sebesar 2 SRP mobil dan sepeda motor sebesar 9 SRP motor.

2. Terminal Cibadak berada pada jalan arteri primer, berdasarkan persyaratan lokasi terminal bahwa terminal tipe C terletak di jalan kolektor atau lokal dengan kelas jalan paling tinggi kelas III. Jadi lokasi Terminal Cibadak tidak sesuai dengan persyaratan lokasi terminal yang telah di tentukan. Kemudian adanya disfungsi terminal atau perubahan penggunaan lahan terminal digunakan untuk kegiatan pasar.

Pengaruh Pasar dan Terminal Cibadak terhadap kemacetan lalu lintas di Jalan Siliwangi Cibadak yaitu adanya konflik persimpangan yang menimbulkan hambatan, gangguan samping, penyempitan ruas jalan, tepatnya didepan Pasar dan Terminal Cibadak.

C. Hubungan Penggunaan Lahan dengan Transportasi

Penggunaan lahan disekitar Pasar dan Terminal Cibadak di dominasi oleh perdagangan dan jasa. Penggunaan lahan sangat erat kaitannya dengan transportasi, sehingga menimbulkan tarikan dan bangkitan lalu lintas menuju kawasan tersebut. Dalam kebijakan RUTR Kecamatan Cibadak tahun 2004-2014, penggunaan lahan disekitar Pasar dan Terminal Cibadak diperuntukan untuk kawasan perkotaan dengan jenis kegiatan perdagangan dan jasa yaitu adanya pasar tradisional (Pasar Cibadak dan pusat pertokoan) dan jasa dengan skala lokal (diantaranya bank dan lembaga keuangan lainnya, rumah makan, salon, perbengkelan, dan lain-lain). Dengan melihat kecenderungan perdagangan dan jasa kian meningkat, maka sebagai konsekuensinya akan terdapat kecenderungan pergeseran pola penggunaan lahan dari lahan permukiman menjadi lahan kegiatan perdagangan dan jasa atau kegiatan ekonomi penduduk di

kawasan tersebut. Jadi kemacetan lalu lintas tidak hanya disebabkan oleh Pasar dan Terminal Cibadak, tetapi dipengaruhi oleh penggunaan lahan disekitarnya. Dimana penggunaan lahan disekitar Pasar dan Terminal Cibadak didominasi oleh perdagangan dan jasa.

Daftar Pustaka

Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Sukabumi, 2005. *Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Sukabumi Tahun 2005-2015*. Kabupaten Sukabumi.

Badan Koordinasi Survey dan Pemetaan Nasional, 2009. *Peta Kecamatan Cibadak*. Bogor

Departemen Pekerjaan Umum, 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. Dirjen Bina Marga

Dinas Perhubungan Kabupaten Sukabumi, 2005. *Laporan Akhir (Final Report) Sistem Informasi Manajemen Studi Pola jaringan Transport Jalan Tahun 2005*. Kabupaten Sukabumi.

Dinas Tata Ruang Kabupaten Sukabumi, 2004. *Rencana Umum Tata Ruang Kecamatan Cibadak Tahun 2004*. Kabupaten Sukabumi.

Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota. 1998. *Tentang Fasilitas Perparkiran*.

Hobbs, F.G & Richardson, B.D, 1974. *Traffic Engineering, vol 1, First Edition*. London: Pergamon Press Ltd.

I., Merliana, 2006. *Identifikasi permasalahan Transportasi di Pusat Kota Pandeglang*. [Tugas Akhir]. Bogor: Fakultas Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Pakuan.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan.

Keputusan Menteri Perhubungan No. 55 Tahun 1999 Tentang Penetapan Kelas Jalan di Pulau Jawa.

Miro, F, 2002. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.

Morlok, E. K, 1985. *Introduction to Transport Engineering and Planning* didalam Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi : Johan K. Hainim (Penerjemah) cetakan Tahun 1985. Erlangga, Jakarta.

Peraturan Pemerintah No.43 Tahun 1993. *Tentang Prasarana Dan Lalu-lintas Jalan*.

Peraturan Presiden Nomor 112 Tahun 2007. *Tentang Penataan Dan Pembinaan Pasar Tradisional, Pusat Perbelanjaan dan Toko Modern*.

Ramdiansyah, H., I, 2008. *Identifikasi Permasalahan Terminal Tipe A Sudirman Kota Sukabumi*. [Tugas Akhir]. Bogor: Fakultas Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Pakuan.

S., Agisna. 2008. *Identifikasi Penyebab Kemacetan Lalu Lintas Disekitar Pasar Cicurug*. [Tugas Akhir]. Bogor : Fakultas Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Pakuan.

Tamin, O., Z, 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. ITB, Bandung.

Undang-undang Republik Indonesia No. 38 Tahun 2004 *Tentang Pengklasifikasian Jalan*.

Undang-undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 *Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.

Unit Pasar Cibadak Kabupaten Sukabumi. 2005. *Rencana Umum Pasar Cibadak 2005*.

Warpani, P, Suwardjoko, 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. ITB, Bandung.

Riwayat Penulis

Ir. G.N. Purnama Jaya, MT, lahir di Denpasar, 28 November 1958. S1 teknik Planologi ITB, 1984, S2 teknik Sipil Transportasi UI, 2003. Dosen Fakultas Teknik Universitas Pakuan, Bogor.