



JENDELA KOTA

Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Wilayah dan Kota

Skenario Pengelolaan Kawasan Pemukiman Berkeseluruhan di Daerah Aliran Sungai
(DAS) Ciliwung Hulu Kabupaten Bogor.

Indarti Komala Devi, Suryono H. Saifulhaji, Mohli, Hadi Susilo Arifin.

Distribusi Spasial Hujan Asam di Wilayah Industri Cibinong-Citeureup Bogor.

Suanto, Lutfiah K. Daryusman, Syariful Anwar, Tania June.

Analisis Permasalahan Transportasi di Pusat Kota Pandeglang.

Gede Ngurah Purnama Jaya, Inela Merliana.

Analisis Spasial untuk Perumusan Kebijakan Pengembangan Kawasan Pulau-Pulau
Kecil (Studi Kasus Gugus Pulau Kaledupa Kabupaten Wakatobi)

La Ode Samsul Barani, Samsun Saefulhakim, Eka Intan Kumala Putri.

Pemanfaatan Sistem Informasi Geografis dalam Pengembangan Wisata.

(Studi Kasus - Pemetaan ODIW di Pantai Barat Pandeglang Provinsi Banten)

Lia Nur Mahandari.

JENDELA KOTA

Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Wilayah dan Kota

DAFTAR ISI

• EDITORIAL	i
• Skenario Pengelolaan Kawasan Permukiman Berkelanjutan di Daerah Aliran Sungai (DAS) Ciliwung Hulu Kabupaten Bogor. <i>Indarti Komala Dewi, Surjono H Sujatjho, Kholil, Hadi Susilo Arifin.</i>	1 – 11
• Distribusi Spasial Hujan Asam di Wilayah Industri Cibinong-Citeureup Bogor. <i>Sutanto, Latifah K Darusman, Syaiful Anwar, Tania June.</i>	12 -- 22
• Analisis Permasalahan Transportasi di Pusat Kota Pandeglang. <i>Gde Ngurah Purnama Jaya, Inda Merliana.</i>	22 – 33
• Analisis Spasial untuk Perumusan Kebijakan Pengembangan Kawasan Pulau-Pulau Kecil (Studi Kasus Gugus Pulau Kaledupa Kabupaten Wakatobi) <i>La Ode Samsul Barani, Sunsun Saefulhakim, Eka Intan Kumala Putri.</i>	33 – 45
• Pemanfaatan Sistem Informasi Geografis Dalam Pengembangan Wisata. (Studi Kasus : Pemetaan ODTW di Pantai Barat Pandeglang Provinsi Banten) <i>Lilis Sri Mulyawati.</i>	45 - 57

Redaksi menerima tulisan dari para pembaca dengan ketentuan :

- Naskah ditulis dalam bahasa Indonesia atau Inggris dilengkapi dengan abstrak
- Abstrak tidak melebihi 200 kata
- Naskah yang diserahkan sudah dalam bentuk CD/Disket dengan format MS-Word spasi Tunggal , huruf Times New Roman 12
- Naskah berisi Judul, Penulis, Abstrak, Pendahuluan, Metode, Pembahasan/Analisis, hasil dan Pustaka
- Panjang naskah disarankan tidak melebihi dari 10 Halaman atau 6000 kata
- Pedoman secara lengkap dapat dilihat pada halaman terakhir terbitan ini.

JENDELA KOTA

Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Wilayah dan Kota

EDITORIAL

Pembangunan ditujukan untuk meningkatkan kesejahteraan hidup manusia, oleh karena itu lingkungan sebagai wadah untuk melangsungkan kegiatan pembangunan perlu dijaga kelestariannya. Untuk keberlanjutan pembangunan perlu dijaga harmonisasi antara pembangunan dengan lingkungan hidup. Berkaitan dengan hal tersebut Jendela Kota Vol. 5 No. 2 Edisi Juli 2009 menurunkan 5 tulisan.

Diawali dengan tulisan tentang “Skenario Pengelolaan Kawasan Permukiman Berkelanjutan di Daerah Aliran Sungai (DAS) Ciliwung Hulu Kabupaten Bogor”, ditulis oleh **Indarti Komala Dewi dkk** yang mengemukakan perlunya lokasi dan alokasi pemanfaatan lahan untuk kegiatan permukiman dan skenario terbaik untuk mengelola kawasan permukiman di DAS Ciliwung hulu adalah dengan memadukan koordinasi antara instansi terkait pengelolaan permukiman, partisipasi masyarakat dan penurunan laju pertumbuhan penduduk, khususnya migrasi masuk.

Selanjutnya **Sutanto dkk**, menulis tentang dampak dari kegiatan Industri di wilayah Cibinong-Citeureup terhadap lingkungan hidup. Tulisan yang berjudul “Distribusi Spasial Hujan Asam di Wilayah Industri Cibinong Citeureup Bogor” mengemukakan daerah dengan intensitas hujan asam tinggi (pH <4) adalah daerah kawasan industri.

Pembangunan kota dan masalah transportasi ditulis oleh **Gde Ngurah Purnama Jawa dan Inda Merliana** melalui judul “Analisis Permasalahan Transportasi di Pusat Kota Pandeglang”. Menyimpulkan bahwa perkembangan kota menyebabkan tingkat pelayanan jalan di pusat kota Pandeglang menjadi sangat rendah.

La ode Samsul Barani dkk, dengan judul tulisan “Analisis Spasial Untuk Perumusan Kebijakan Pengembangan Kawasan Pulau-Pulau Kecil : Gugus P. Kaledupa Kabupaten Wakatobi” mengemukakan bahwa hubungan fungsional spasial potensi ekonomi dengan kinerja pembangunan Gugus P. Kaledupa memiliki hubungan positif dan negatif baik intra maupun antar wilayah.

Terakhir, **Lilis Sri Mulyawati**, menulis tentang pembangunan pariwisata di Provinsi Banten melalui pemetaan ODTW dengan metoda Sistem Informasi Geografis.

JENDELA KOTA

Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Wilayah dan Kota

Penerbit	: Program Studi Perencanaan Wilayah & Kota Fakultas Teknik Universitas Pakuan
----------	---

Dewan Redaksi

Pelindung	: Rektor Universitas Pakuan Dekan Fakultas Teknik Universitas Pakuan
Penanggung Jawab	: Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah & Kota Fakultas Teknik, Universitas Pakuan
Pemimpin Redaksi	: Indarti Komala Dewi, Ir. M.Si.
Wakil Pemimpin Redaksi	: Ichwan Ariet, Ir., MT.
Redaksi Pelaksana	: Lilis Sri Mulyawati, Ir., M.Si. H.E. Priyatna Prawiranegara, Ir., MSi.
Tim Penelaah	: Hj. Woro Indriyati Rachmani, Dra.MT. (Hidrologi) Noordin Fadholie, Ir. MSi. (Pengembangan Perkotaan) Janthy Trilusianthy Hidayat, Ir., MSi. (Pengembangan Wilayah) Soekmana Soma, DR. Ir., MSP., M.Eng (Pengelolaan Lingkungan) Alin Yurianto Gagariandi, Ir. MSi. (Perencanaan Kota)
Sirkulasi	: Supria dan M. Soleh Z.

Jendela Kota, merupakan Jurnal ilmiah yang dikelola oleh Program Studi Teknik Planologi Fakultas Teknik Universitas Pakuan dan akan terbit setiap 6 (enam) bulan sekali. Jurnal Jendela Kota diharapkan akan menjadi media komunikasi dan pembahasan keilmuan bagi staf pengajar dan mahasiswa Prodi Teknik Planologi FT-UNPAK khususnya dan kalangan praktisi dan ilmuwan yang berkecimpung di bidang perencanaan wilayah dan kota. Untuk kelangsungan penerbitan, Redaksi berharap para ilmuwan dan praktisi berkenan mengimkan tulisan bebas dan kreatif berbentuk tulisan populer, hasil penelitian atau gagasan orisinal. Tulisan dikirim ke Redaksi **JENDELA KOTA** dilampiri data diri, paling lambat empat minggu sebelum penerbitan. Redaksi berhak menyunting tulisan tanpa mengurangi bobot dan isi. Pedoman penulisan naskah dapat dilihat pada bagian akhir jurnal. Isi dari jurnal ini dapat dikutip dengan mencantumkan nama penulis dan edisi penerbitan secara lengkap.

Alamat Redaksi:

Program Studi Teknik Planologi
Fakultas Teknik Universitas Pakuan
Jl. Pakuan P.O Box 452 Bogor - Indonesia
Telp.0251-313 995 Fax 0251-311 007.
e-mail : planounpak@plasa.com

ANALISIS PERMASALAHAN TRANSPORTASI DI PUSAT KOTA PANDEGLANG

¹. Gde Ngurah Purnama Jaya

². Ida Merliana

¹. Staf mengajar prodi PWK Fakultas Teknik UNPAK

². Staf BAPEDA Provinsi Banten

ABTRAK

Pusat Kota Pandeglang dengan luas wilayah 591,36 Ha memiliki jumlah penduduk sebesar 68.399 jiwa dengan rata - rata laju pertumbuhan 2,93% berkembang sangat pesat. Pesatnya perkembangan Kota Pandeglang terutama di pusat kota dapat dilihat dari beragamnya penggunaan lahan pusat kota dimana kegiatan perdagangan dan jasa meningkat, demikian pula dengan permukiman beserta fasilitas penunjangnya. Tingginya intensitas penggunaan lahan dan tingginya aktivitas samping, jalan di pusat Kota Pandeglang, terutama disekitar ruas jalan utamanya yaitu Jalan Ahmad Yani dan Jalan Yusuf Martadilaga yang juga berfungsi melayani pergerakan regional dan pergerakan lokal akan mengundang bangkitan dan tarikan lalu lintas yang tinggi dari dan ke pusat Kota Pandeglang, sehingga menyebabkan ruas jalan utama di pusat Kota Pandeglang tersebut mengalami permasalahan lalu lintas.

Berdasarkan hasil pengolahan data, diperoleh volume rata-rata pada jam puncak untuk Jalan Ahmad Yani sebesar 2.322 smp/jam/2 arah dan kecepatan rata-rata 20 km/jam dan pada Jalan Yusuf Martadilaga, volume rata-rata pada jam puncak sebesar 435 smp/jam/1 arah dan kecepatan rata-rata 10 km/jam. Sedangkan kapasitas aktual pada masing-masing jalan tersebut yaitu sebesar 2.642,178 smp/jam dan 1238,0216 smp/jam. Sehingga v/c ratio pada ruas jalan pengamatan di pusat Kota Pandeglang masing-masing sebesar 0,88 (Tingkat pelayanan rendah (F)) dan 0,35 (Tingkat pelayanan sangat rendah (F)).

Kata Kunci : Transportasi, Volume Lalu Lintas, Perkotaan

PENDAHULUAN

Tidak meratanya penyebaran jumlah penduduk Kota Pandeglang yang hingga saat ini terkonsentrasi di pusat kota, disatu sisi menjadikan daerah pusat kota berkembang sangat pesat dibandingkan dengan daerah pinggirannya, namun disisi lain mengakibatkan timbulnya berbagai masalah. Salah satu permasalahan tersebut adalah permasalahan transportasi.

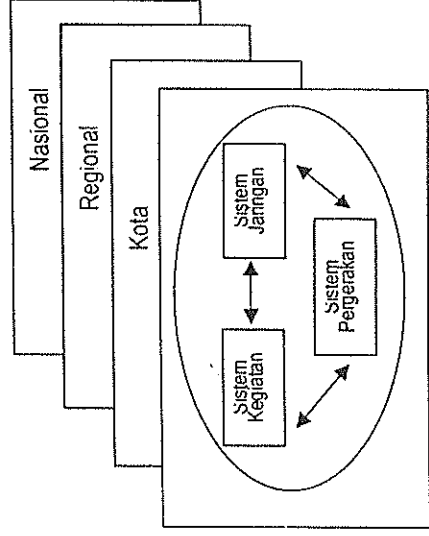
Secara umum, permasalahan transportasi di pusat Kota Pandeglang mengacu pada tinjauan analisis mengenai tingkat pelayanan jalan (*Level of Service*), dan dapat dirumuskan sbb :

1. Bagaimana pola tata guna lahan dan kegiatan penduduk di Pusat Kota Pandeglang?
2. Bagaimana Kondisi sarana dan prasarana transportasi di pusat Kota Pandeglang?
3. Berapa besar volume lalu lintas pada ruas Jalan Ahmad Yani dan Jalan Yusuf

Martadilaga sehingga dapat mempengaruhi pergerakan lalu lintas pada masing-masing ruas jalan tersebut? Dan Sejauh mana parkir *on street* dapat mempengaruhi kapasitas jalan dan Bagaimanakah tingkat pelayanan Jalan di pusat Kota Pandeglang (Jl Ahmad Yani dan Jl. Yusuf Martadilaga)?

Adapun tujuan penelitian ini diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Mengidentifikasi Pola Tata Guna Lahan dan Kegiatan Penduduk di pusat Kota Pandeglang
2. Mengidentifikasi kondisi sarana dan prasarana transportasi, meliputi pola jaringan jalan kota, terminal, persimpangan, kondisi jalan, dan tempat parkir di pusat Kota Pandeglang.
3. Menganalisis tingkat pelayanan jalan pada setiap sub ruas jalan berdasarkan perbandingan volume/kapasitas dan kecepatan rata-rata perjalanannya.



Gambar 1
Sistem Transportasi Makro

Volume Lalu Lintas dan Kapasitas Ruas Jalan

Perhitungan volume lalu lintas dilakukan untuk mendapatkan jumlah lalu lintas pada suatu ruas jalan. Berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997). Adapun tipe –tipe kendaraan tersebut dalam Manual Kapasitas Jalan Indonesia adalah :

- Light Vehicle (LV) adalah kendaraan ringan, yaitu mobil penumpang (sedan, jeep, wagon, angkutan perkotaan, bemo, minibus, pick up, mikro truk dan mobil abudemen)
- High Vehicle (HV) adalah kendaraan berat, yaitu truk, truk 2 as, truk 3 as, mobil tangki, bus dan trailer.
- Motor Cycle (MC) yaitu sepeda motor dan scooter
- Un Motor (UM) adalah kendaraan fisik atau kendaraan tidak bermotor, yaitu sepeda, becak, andong, gerobak dorong.

Dalam menentukan kapasitas jalan digunakan volume lalu lintas pada jam puncak. Secara matematis, Kapasitas ruas jalan dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$C = C_0 \times FC_W \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS} \text{ (smp/jam)}$$

Dimana : C = Kapasitas ruas; C_0 = Kapasitas dasar; FC_W = Faktor lebar

efektif; FC_{SP} = Faktor pemisah arah; FC_{SF} = Faktor gangguan samping; FC_{CS} = Faktor ukuran kota.

Kecepatan Rata-rata Lalu lintas

Kecepatan lalu lintas ditentukan oleh besaran volume lalu lintas dan kepadatan (density). Kecepatan dapat dibagi 2 yaitu spot mean speed dan time mean speed. Besaran kecepatan umumnya berfluktuasi menurut kondisi pelayanan jalan (Q/C). Kecepatan rata-rata yang didapat dari besaran Degree of Saturation, dengan pendekatan empiris (MKJI, 1997)¹

$$V_t = V_0 \times 0,50 [1 + (1 - Q/C)^{0,5}]$$

Dimana V_0 = kejenuhan mobil penumpang saat arus bebas; Q/C = derajat kejenuhan (degree of saturation)

Kecepatan arus bebas didefinisikan sebagai kecepatan pada saat tingkatan arus adalah nol. Kecepatan arus bebas setiap jenis kendaraan sangat ditentukan oleh kebebasan manuver, ukuran dan tonase kendaraan. Kecepatan arus bebas untuk kendaraan mobil penumpang adalah (LV) :

$$FV_{LV} = (FV_0 + FV_W) \times FFV_{SF} \times FFV_{CS}$$

Dimana : FV_0 = kecepatan arus bebas dasar (Tabel 1); FV_W = faktor penyesuaian lebar jalur; FFV_{SF} = faktor penyesuaian gangguan samping; FFV_{CS} = faktor penyesuaian umur an kota.

¹ Dikutip dari PT Eskapindo Matra C.E (2000). *Kajian Standar Pelayanan Prasarana Jalan*

TABEL 1
KECEPATAN ARUS BEBAS DASAR

Tipe Jalan	Kecepatan Arus Bebas Dasar (FVo) (km/jam)				Rata-rata
	Mobil Penumpang (LV)	Kendaraan Berat (HV)	Sepeda Motor (MC)		
Enam lajur terbagi (6/2 D) atau tiga lajur satu arah (3/1)	61	52	48		57
Empat lajur terbagi (4/2 D) atau dua jalur satu arah (2/1)	57	50	47		55
Empat lajur tak terbagi (4/2 UD)	53	46	43		51
Dua lajur tak terbagi (2/2 UD)	44	40	40		42

Analisis Tingkat Pelayanan Jalan

Tingkat pelayanan ditentukan dalam skala interval atau karakteristik yang terdiri atas 6 tingkat. Tingkat pelayanan yang ada saat ini mempunyai

selang dari A ke F, dengan tingkat pelayanan A mewakili kondisi operasi terbaik dan tingkat pelayanan F yang terburuk., sebagaimana ditunjukkan Tabel 2 berikut :

TABEL 2
KARAKTERISTIK TINGKAT PELAYANAN JALAN¹

Tingkat Pelayanan	Karakteristik	Nilai V/C	Kecepatan Laju Kendaraan (Km/Jam)
A	Kondisi arus beban dengan kecepatan tinggi, pengemudi dapat memilih kecepatan yang diinginkan tanpa hambatan	0.00 - 0.20	>95
B	Arus stabil, tetapi kecepatan operasi mulai dibatasi oleh lalu lintas, pengemudi memiliki kebebasan yang cukup untuk memilih kecepatan	0.21 - 0.44	80 - 95
C	Arus stabil, akan tetapi kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan	0.45 - 0.74	60 - 80
D	Arus mendekati tidak stabil, kecepatan masih dikendalikan v/c masih dapat ditolerir	0.75 - 0.84	40 - 60
E	Volume lalu lintas mendekati atau berada pada kapasitas arus stabil, kecepatan terkadang terhenti	0.85 - 1.00	30 - 40
F	Arus dipaksakan atau macet, kecepatan rendah, volume dibawah kapasitas, antrian panjang dan terjadi hambatan-hambatan yang besar	> 1.00	< 30

Sumber : a) MKJI (1997)
 b) Tamin (1997: 66-67)
 c) Warpani, 1995 : 62 dalam *Kajian Estiandar Pelayanan Prasarana Jalan* (2000)
 d) Nation Association of Australian State Road Authorities dalam *Kajian Estiandar Pelayanan Prasarana Jalan* (2000)

METODE PENELITIAN

Metode Pengumpulan Data dan Metode Analisis

Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan pada lokasi yang telah ditentukan yaitu pada kawasan pusat Kota Pandeglang dengan mengambil sampel di Jalan Ahmad Yani dan Jalan Yusuf Martadilaga.

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini terbagi ke dalam dua bagian yaitu studi literatur, survey instansi dan observasi.

Metode Analisis Kuantitatif

Metode analisis kuantitatif adalah bentuk analisis yang dilakukan dengan menggunakan model-model dan persamaan matematis.

a. *Volume lalu lintas ruas jalan tersebut.*
Hitungan volume lalu lintas dilakukan dengan melakukan pencacahan arus lalu lintas (traffic counting) yang paling sibuk selama satu jam.

b. *Kapasitas jalan tersebut.*
Sedangkan kapasitas jalan dihitung sesuai dengan prosedur perhitungan menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997).

Metode Analisis Kualitatif

Metode analisis kualitatif merupakan suatu analisis yang dilakukan tidak berdasarkan hubungan matematika akan tetapi berdasarkan logika mengenai suatu keadaan yang diungkapkan secara deskriptif dan didasari oleh penguraian sebab akibat. Analisis ini berupa analisis kebijakan dan analisis pemanfaatan ruang

KARAKTERISTIK WILAYAH STUDI

Tinjauan Karakteristik Fisik dan Karakteristik Penduduk beserta Kegiatan

Penggunaan Lahan

Daerah Pusat Kota Pandeglang dengan luas wilayah sebesar 591,36 Ha memiliki penggunaan lahan yang dimanfaatkan untuk perumahan sebesar 96,97 Ha, perdagangan dan jasa sebesar 7,36 Ha, Pemerintahan sebesar 5,36 Ha, Kesehatan sebesar 10,29 Ha, Olahraga sebesar 52,61 Ha, Pendidikan sebesar 22,32 Ha, Peribadatan sebesar 11,62 Ha, Prasarana sebesar 52,34 Ha, Sarana Kebudayaan sebesar 1,65 Ha dan lain-lain 230,84 Ha. Pola penggunaan lahan yang ada Kota Pandeglang tidak banyak mengalami perubahan dari tiap-tiap tahunnya. Akan tetapi di daerah pusat kota yang memiliki tingkat aksesibilitas yang tinggi cenderung mengalami perubahan yang sangat cepat dengan berkembangnya kegiatan seperti kegiatan perdagangan dan jasa, permukiman, perkantoran yang terkonsentrasi di pusat-pusat kota dan kecenderungan perkembangan kawasan terbangun tersebut pada umumnya mengikuti pola jaringan jalan utama yang ada.

Tinjauan Karakteristik Sarana dan Prasarana

Pola Jaringan Jalan

Pada umumnya, jaringan jalan di pusat kota Pandeglang membentuk pola grid yang radial. Lihat Tabel 3

TABEL 3
STATUS, FUNGSI, PANJANG RUAS DAN KONDISI PERKERASAN RUAS-RUAS JALAN PENGAMATAN DI PUSAT KOTA PANDEGLANG

NAMA RUAS JALAN	PANJANG RUAS (KM)	KONDISI PERKERASAN	STATUS JALAN	FUNGSI JALAN
Jl. Ahmad Yani	3,010	Baik	Propinsi	Kolektor
Jl. Yusuf Martadilaga	2,985	Sedang	Kabupaten	Kolektor

Sumber : DLLAJ Kabupaten Pandeglang, Tahun 2005

Kondisi Fisik Jalan & Persimpangan
 . Kondisi fisik dan pola jaringan
 jalan pada ruas-ruas jalan pengamatan

di pusat Kota Pandeglang dapat dilihat
 pada Tabel 4.

TABEL 4
KONDISI FISIK DAN POLA JARINGAN JALAN

	JL. AHMAD YANI	JL. YUMAGA
Fungsi Jalan	Kolektor	Kolektor
Tipe Jalan	2 lajur / 2 arah terbagi	2 lajur / 1 arah tak terbagi
Panjang Jalan	3.010	2.985
Lebar Jalan	8 meter	7 meter
Lebar per Lajur	3,5 meter	3,5 meter
Hambatan Samping		
a) Dengan Bahu	<2,0 m	<0,5 m
b) Dengan Kerb	<2,0 m	<0,5 m
Bukaan Median		
a) Sisi kanan	Trotoar	Trotoar
b) Sisi kiri	Trotoar	Trotoar
Kondisi Fisik	Baik	Sedang

Sumber : DLLAJ Kabupaten Pandeglang dan Hasil Pengamatan Tahun 2006

Jenis Angkutan

Berdasarkan hasil pengamatan, ruas jalan utama di pusat Kota Pandeglang yaitu Jalan Ahmad Yani dan Jalan Yusuf Martadilaga melayani pergerakan lalu lintas angkutan barang dan angkutan penumpang, diantaranya :

- Jenis kendaraan truk meliputi mikro truk/ engkel, truk 2 as / mobil tangki, truk gandengan, truk semi kontainer, mobil hantaran dan pick up, jenis kendaraan ini melayani angkutan barang
- Jenis angkutan mikro bus, bus, sedan/jeep, st wagon, suburban, sepeda motor. Jenis kendaraan ini melayani angkutan penumpang.

angkutan dari angkutan regional/sub regional ke angkutan kota atau sebaliknya.

2. Sub Terminal

Lokasi terminal atau lebih tepat disebut pangkalan berada di pusat Kota Pandeglang berdekatan dengan pasar Kota Pandeglang, yaitu berada di Jalan Ahmad Yani. Bersatunya pusat perdagangan/pasar dengan kawasan sub terminal kota dapat menyebabkan timbulnya permasalahan struktur ruang disekitarnya dan masalah lalu lintas.

Sistem Pergerakan Angkutan Umum

Terdapat 12 trayek angkutan kota yang melayani angkutan umum Kota Pandeglang dengan jumlah kendaraan angkutan sebanyak 920 unit (DLLAJ Kabupaten Pandeglang, Tahun 2005), dengan rincian jumlah kendaraan per trayek angkutan kota dapat dilihat pada Tabel 5

Terminal

Adapun terminal yang di kembangkan di Kota Pandeglang antara lain :

1. Terminal Regional
 Merupakan jalur transit pergerakan Bogor – Bayah, Serang – Labuan, Jakarta – Labuan, Serang – Bayah, dan Rangkasbitung – Bayah, sekaligus sebagai tempat perpindahan / pergantian modal

**TABEL 5
TRAYEK ANGKUTAN UMUM DALAM KOTA PANDEGLANG TAHUN 2005**

NO	TRAYEK	KODE	JUMLAH
1	Artabuana – Tarogong	A.1	150
2	Artabuana – Mengger – Pari – Mandalawangi	A.2	150
3	Artabuana – Cibaliung	A.3	60
4	Artabuana – Batubantar	A.4	125
5	Artabuana – Maja – Banjar	A.5	120
6	Artabuana – Kadubanen – Kadomas	A.6	25
7	Artabuana – Cikoromoy	A.7	100
8	Artabuana – Wates – Carangpulang – Kadomas	A.8	20
9	Artabuana – Kadubanen – Jl Lintas Timur – Cigadung	A.9	50
10	Artabuana – Cipacung – Jl Lintas Timur – Kadubanen	A.10	50
11	Anten – Pagadungan – Nanggor	B.1	20
12	Anten – Cadasari – Rego	B.2	50

Sumber : DLLAJ Kabupaten Pandeglang, Tahun 2005

Tempat Parkir

Berdasarkan pengamatan lapangan, kegiatan perdagangan dan jasa yang terdapat di pusat Kota Pandeglang sebagian besar tidak memiliki fasilitas parkir, sehingga sangat memungkingkan untuk memanfaatkan penggunaan parkir pinggir jalan (on street parking). Berdasarkan data penghitungan jumlah parkir sisi jalan, dapat diketahui bahwa jumlah petak parkir yang tersedia (daya tampung) disepanjang Jalan Ahmad Yani adalah sebanyak 200 petak parkir per dua sisi badan jalan untuk kendaraan roda empat, namun tidak tersedia parkir khusus untuk kendaraan badan jalan untuk kendaraan roda empat. Sedangkan sudut parkir yang digunakan membentuk sudut 45°.

Tinjauan Karakteristik Lalu Lintas

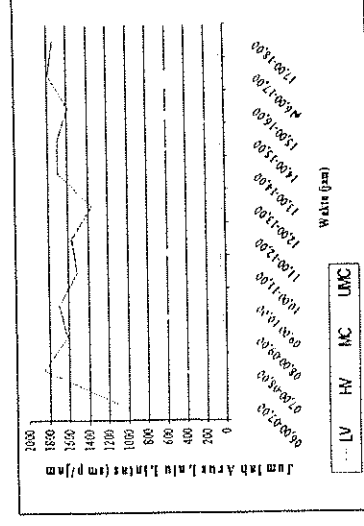
Kondisi Pergerakan Lalu Lintas di Pusat Kota Pandeglang

Dari hasil pengamatan lalu lintas di ruas Jalan Ahmad Yani diperoleh perhitungan arus dan grafik pergerakan lalu lintas pada hari minggu, 5 Februari 2006, yaitu kendaraan bermotor total

yang lewat sebesar : Kendaraan ringan (LV/Light Vehicle) = 19169 smp/12 jam, kendaraan berat (HV/ High ehicie) = 430 smp/12 jam, dan sepeda motor (MC/Motor Cycle) = 6268 smp/12 jam. Dengan demikian terjadi arus total sebesar 25916 smp/12 jam dengan arus total rata-rata sebesar 2159,67 smp/jam.

Sedangkan untuk mengetahui jam puncak lalu lintas berdasarkan jenis kendaraan yang melintas di ruas Jalan Ahmad Yani pada hari minggu dapat dilihat pada Gambar 2berikut.

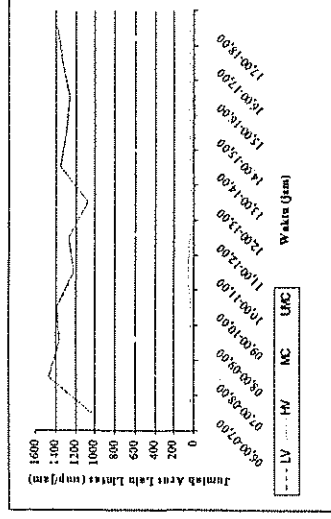
**GAMBAR 2
ARUS LALU LINTAS MINGGU/ 5 FEBRUARI 2006
PADA RUAS JALAN AHMAD YANI**



Sumber : Hasil Analisis

Sedangkan untuk mengetahui jam puncak lalu lintas berdasarkan jenis kendaraan yang melintas di ruas Jalan Ahmad Yani pada hari senin dapat dilihat pada Gambar 3 berikut.

GAMBAR 3
ARUS LALU LINTAS SENIN/ 6 FEBRUARI 2006
PADA RUAS JALAN AHMAD YANI



Sumber : Hasil Analisis

Banyaknya kendaraan pribadi yang melewati ruas jalan ini pada hari minggu disebabkan karena Jalan Ahmad Yani merupakan jalur perlintasan untuk mencapai daerah tujuan wisata di Pandeglang bagian selatan.

Volume Lalu Lintas

Jm-jam sibuk umumnya terjadi pada pagi hari sekitar pukul 07.00 – 10.00 dan siang hari sekitar pukul 11.00 – 14.00 serta sore hari sekitar pukul 16.00 – 18.00. Volume jam puncak pada ruas Jalan Ahmad Yani terjadi pada pukul 09.00-10.00 dengan volume jam puncak sebesar 2.322 smp/jam.

Sedangkan pada ruas Jalan Yusuf Martadilaga, volume jam puncak terjadi pada pukul 09.00-10.00 dengan volume jam puncak sebesar 435 smp/jam, dengan jam puncak untuk kendaraan ringan terjadi pada pagi hari yaitu pada pukul 07.00, kendaraan berat mencapai puncak pada pukul 11.00 dan sepeda motor memiliki jam puncak pada pukul 16.00.

Kecepatan Rata-rata Kendaraan

Berdasarkan hasil pengamatan pada ruas-ruas jalan pengamatan, kecepatan rata-rata kendaraan yang melewati ruas Jalan Ahmad Yani setelah dihitung sebesar 20 km/jam, sedangkan kecepatan rata-rata kendaraan yang melewati ruas Jalan Yusuf Martadilaga sebesar 10 km/jam.

ANALISIS PERMASALAHAN TRANSPORTASI DI PUSAT KOTA PANDEGLANG

Analisis Hubungan Transportasi dan Tata Guna Lahan

Padatnya intensitas kegiatan perdagangan jasa dan bercampurnya kegiatan perdagangan jasa berupa pasar tradisional dan pusat pertokoan pada lahan yang terbatas disekitar Jalan Ahmad Yani dan Jalan Yusuf Martadilaga menyebabkan kegiatan perdagangan jasa berkembang menjadi tidak terkendali.

Analisis Faktor Penyebab Perlambatan Lalu Lintas

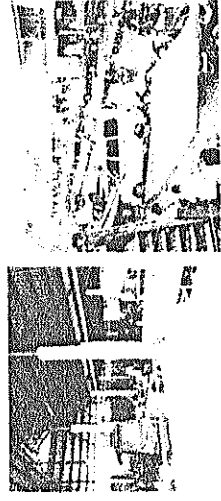
Analisis Kondisi Ruas Jalan

Dari hasil pengamatan dapat diketahui bahwa, ruas Jalan Ahmad Yani merupakan jalan dengan tipe jalan 2 lajur / 2 arah terbagi atau jalan 1 arah dengan lebar jalan 3,5 meter, lebar median bervariasi mulai dari 0,5 meter – 2 meter, memiliki bahu jalan > 2 meter dan jarak dengan kerb sebesar > 2 meter, dan lebar trotoar 1,5 meter. Lebar bahu jalan pada ruas Jalan Ahmad Yani mengindikasikan bahwa aktivitas samping jalan pada ruas jalan ini cukup tinggi. Sedangkan Jalan Yusuf Martadilaga merupakan jalan dengan tipe jalan 2 lajur / 1 arah tak terbagi, memiliki lebar jalan 7 meter, bahu jalan < 0,5 meter, jarak dengan kerb < 0,5 meter dan

lebar trotoar sebesar 1,5 meter. Faktor penyebab kemacetan pada Jalan Ahmad Yani dilihat dari kondisi geometri jalannya, tipe jalan 2 lajur/ 2 arah terbagi dengan pembatas median, sebenarnya dalam aturan mengenai jalan tidak diperkenankan, dengan alasan akan menimbulkan antrian yang cukup panjang jika terdapat 1 kendaraan yang mendadak berhenti.

Kondisi Parkir

Adapun fasilitas parkir gedung yang terdapat di Pasar Badak tidak berfungsi optimal dikarenakan hanya sebagian kecil masyarakat yang menggunakan fasilitas parkir gedung tersebut karena jarak antara pertokoan dan tempat parkir tersebut cukup jauh sehingga mereka enggan memanfaatkan fasilitas parkir tersebut. Dengan demikian sangat memungkinkan untuk memanfaatkan penggunaan parkir pinggir jalan (*on street parking*). Untuk lebih jelasnya mengenai kegiatan parkir yang terdapat di Jalan Ahmad Yani, baik parkir *off street* maupun parkir *on street* dapat dilihat pada Gambar 4 berikut ini.



Gambar 4 Kegiatan Parkir Kendaraan di Jalan Ahmad Yani

- (a). Kurang optimalnya fungsi fasilitas parkir gedung yang terdapat di Pasar Badak terlihat dari sepiunya kendaraan yang memanfaatkan parkir ini
- (b). Pemandangan parkir pada badan jalan di sepanjang Jalan Ahmad Yani

Kawasan parkir on street di sepanjang Jalan Ahmad Yani dengan sudut parkir 45° akan mengurangi kapasitas jalan sebesar 29% pada masing-masing sisi jalan. Untuk mengetahui besarnya penurunan

kapasitas jalan pada ruas jalan Ahmad Yani akibat parkir pada badan jalan, yaitu dengan menggunakan kapasitas teoritis jalan, untuk jalan Ahmad Yani dengan kapasitas teoritis 1.200 smp/jam, maka telah terjadi penurunan kapasitas jalan sebesar 348 smp/jam sehingga kapasitas jalan menjadi 852 smp/jam.

TABEL 7
JUMLAH DAYA TAMPUNG PARKIR UNTUK PARKIR SISI JALAN BERDASARKAN PERBEDAAN SUDUT PARKIR

Sudut Parkir	Panjang Jalan Ahmad Yani (Km) (1)	Toleransi Pemotongan Jalan Untuk Pribadi (Km) (2)	Panjang Kerb/Mobil		Daya Tampung Parkir (L)(2) (3)
			(dalam feet)	(dalam km)	
0°	3,010	1	22'	0,00671	300
30°	3,010	1	17'	0,00518	368
45°	3,010	1	12'	0,00366	549
60°	3,010	1	9'8"	0,00299	672
90°	3,010	1	8'5"	0,00259	776

Sumber : Hasil perhitungan, Tahun 2006

Berdasarkan tabel 7 diatas, diperoleh suatu kesimpulan bahwa semakin besar sudut parkir, semakin besar daya tampung parkir, sebaliknya semakin kecil sudut parkir maka semakin sedikit pula daya tampungnya.

Analisis Kondisi Persimpangan Jalan

Persimpangan yang dikawatirkan menjadi sumber titik konflik pada ruas jalan pengamatan adalah persimpangan empat yumaga (Jl. Fatoni – Jl. Mamak Moh. Ali – Jl. Yusuf Martadilaga) dan simpang 'T' Yumaga (Jl. Ahmad Yani dan Jl. Yumaga).



Gambar 5 Kondisi Simpang Tiga Jalan Yusuf Martadilaga dan Jalan Ahmad Yani

- (a) Antrian panjang kendaraan yang berbelok dari Jalan Ahmad Yani ke Jalan Yusuf Martadilaga
- (b) Pangkalan ojeg yang berada di ujung persimpangan T Jalan Yusuf Martadilaga dan penggunaan trotoar sebagai tempat berjualan pedagang kaki lima menyebabkan berkurangnya kapasitas jalan Yusuf Martadilaga
- (c) Kemacetan lalu lintas di sepanjang Jalan Yusuf Martadilaga yang disebabkan oleh besarnya aktivitas samping jalan ini

Analisis Rute Angkutan Umum

Menurut hasil pengamatan pada jalan Yusuf Martadilaga, jumlah angkutan kota yang tinggi yaitu sebesar 920 kendaraan diduga merupakan salah satu penyebab terjadinya gangguan transportasi berupa kemacetan di ruas jalan ini. Kondisi seperti ini menyebabkan arus lalu lintas menjadi terhambat. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 6.



Gambar 6 angkutan umum yang memotong rute di Jalan Yusuf Martadilaga.

- (a) Terlihat bahwa di Jalan Fatoni terdapat rambu lalu lintas yang mengharuskan kendaraan umum yang melewati Jl. Fatoni tidak boleh berbelok atau tetap jalan lurus ke Jalan Mamak Moh Ali
- (b) Angkutan umum yang berasal dari Jalan Fatoni langsung berbelok ke Jalan Yusuf Martadilaga, sehingga menyebabkan adanya konflik berupa crossing dengan angkutan umum yang datang dari arah pasar.

Analisis Kondisi Lalu Lintas Pusat Kota Pandeglang

Analisis Volume Lalu Lintas

Berdasarkan pengamatan arus lalu lintas di pusat Kota Pandeglang, pergerakan kendaraan sepeda motor merupakan pergerakan yang paling tinggi dibandingkan dengan kendaraan jenis lain. Tingginya jumlah pergerakan sepeda motor ini terjadi pada seluruh ruas jalan pengamatan.

Pada hari minggu jumlah kendaraan yang melewati Jalan Ahmad Yani

jumlahnya sebesar 1.063 smp/jam dan pada hari senin jumlahnya meningkat menjadi sebesar 1.402 smp/jam. Hal ini dikarenakan Jalan Yusuf Martadilaga merupakan jalur jalan yang banyak dilewati oleh angkutan umum dengan kode trayek AI-A10 dari arah Labuan dan Rangkasbitung.

Analisis Kapasitas Jalan

Berdasarkan hasil perhitungan, dapat diketahui bahwa kapasitas aktual pada ruas Jalan Ahmad Yani yaitu sebesar 2.642,178 smp/jam dan kapasitas aktual pada ruas Jalan Yusuf Martadilaga adalah sebesar 1238,0216 smp/jam.

Analisis Kecepatan Rata-rata Kendaraan

Rendahnya kecepatan kendaraan menyebabkan buruknya kerja jaringan lalu lintas pada jalan tersebut, sehingga dapat diindikasikan terjadi permasalahan lalu lintas pada ruas-ruas jalan tersebut, lihat Gambar 10.



Gambar 10. Kondisi Jalan Pengamatan di Pusat Kota Pandeglang

- (a) Rendahnya kecepatan kendaraan pada ruas Jalan Yusuf Martadilaga yaitu sebesar 10 km/jam menyebabkan arus lalu lintas terhenti atau macet total.
- (b) Kondisi ruas Jalan Ahmad Yani cukup lancar dengan kecepatan rata-rata 20 km/jam

Analisis Tingkat Pelayanan Jalan

Berdasarkan analisis tingkat pelayanan jalan pada ruas-ruas jalan pengamatan di pusat Kota Pandeglang, dapat dilihat bahwa tingkat pelayanan jalan Ahmad Yani menunjukkan tingkat pelayanan yang rendah (E). Hal ini

berarti volume pelayanan mendekati besaran kapasitas jalan yang ada, yaitu dengan perbandingan volume per kapasitas sebesar 0,88 dan kecepatan rata-rata pada jam puncak sebesar 20 km/jam, sehingga arus lalu lintas menjadi tersendat dengan kondisi arus sedikit terhambat, namun tidak terjadi kemacetan yang berarti, kecepatan rendah, volume dibawah kapasitas, antrian panjang dan terjadi hambatan-hambatan yang besar.

KESIMPULAN DAN SARAN

KESIMPULAN

a) Berdasarkan tinjauan terhadap penggunaan lahan dan aktivitas penduduknya, struktur pemanfaatan ruang yang terdapat di wilayah penelitian masih belum terstruktur dengan baik.

b) Dilihat dari tinjauan terhadap kondisi sarana dan prasarana transportasi yang terdapat di wilayah penelitian, dapat disimpulkan bahwa kondisi geometri Jalan Ahmad Yani dengan tipe jalan 2/2 D atau jalan 2 arah terbagi sebenarnya menyalahi aturan, karena jika terdapat 1 kendaraan yang tiba-tiba berhenti, maka akan menimbulkan antrian kendaraan yang cukup panjang karena kendaraan yang berada dibelakangnya tidak dapat mendahului kendaraan yang berhenti didepannya tersebut.

c) Tidak berkembangnya pertumbuhan jaringan (prasarana) jalan dengan pertumbuhan lalu lintas (sarana) dapat dibuktikan dari hasil analisis terhadap perbandingan volume per kapasitas dan kecepatan rata-rata kendaraan yaitu memiliki tingkat pelayanan yang sangat rendah (F), dengan angka v/c ratio pada masing-masing ruas jalan sebesar 0,88 dan

0,35 dan memiliki kecepatan rata-rata yang rendah yaitu sebesar 20 km/jam dan 10 km/jam.

SARAN

Berdasarkan uraian kesimpulan diatas, dapat dikemukakan usulan dan saran dalam mengatasi kemacetan maupun tundaan pada kedua ruas jalan di pusat Kota Pandeglang, yaitu Jalan Ahmad Yani dan Jalan Yusuf Martadilaga, yaitu :

a) Melakukan penyebaran pusat-pusat kegiatan sosial ekonomi masyarakat yang selama ini terkonsentrasi di pusat Kota Pandeglang ke seluruh kawasan kota sesuai dengan arahan kebijakan penataan ruang di Kota Pandeglang untuk dapat menciptakan pusat bangkitan pergerakan baru dan untuk mengurangi beban lalu lintas di pusat kota.

b) Penataan ruang lalu lintas di sepanjang Jalan Ahmad Yani dapat dilakukan dengan menata sudut parkir di badan jalan, sehingga diperoleh kecepatan dan kapasitas optimal yaitu dengan menetapkan pola parkir sejajar dan pemberlakuan perbedaan tarif antara parkir *off street* dan *parkir on street* sehingga parkir *on street* yang mengurangi lebar lajur jalan dapat dikurangi.

c) Disarankan agar median jalan pada Jalan Ahmad Yani dibongkar dan diganti dengan marka jalan berupa garis putih memanjang tidak terputus sebagai pengganti median untuk menghindari timbulnya antrian akibat penutupan median pada tipe jalan 2 lajur 2 arah seperti pada Jalan Ahmad Yani.

d) Penataan ruang kegiatan dapat dilakukan dengan memisahkan trotoar dari pedagang kaki lima, sehingga penggunaan trotoar sesuai dengan fungsinya. Untuk mencapai kapasitas

dan kecepatan yang diinginkan dapat dilakukan beberapa alternatif, seperti pelebaran jalan, terutama pada Jalan Yusuf Martadilaga.

- e) Mengatur persimpangan lalu lintas di ruas Jalan Yusuf Martadilaga melalui manajemen lalu lintas dengan membangun pulau jalan atau tugu jalan pada simpang empat Jalan Yusuf Martadilaga
- f) Pengaturan rute angkutan dalam kota untuk menghindari penumpukan rute angkutan yang terjadi selama ini dan pengaturan keberangkatan angkutan umum di terminal dan sub terminal untuk menekan pergerakan angkutan umum dalam waktu yang bersamaan sehingga dapat menurunkan tingginya pergerakan.

DAFTAR PUSTAKA

Bappeda Kabupaten Pandeglang.,
(2005). *Evaluasi Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Pandeglang Tahun 1994-2004*.
Pandeglang

Peraturan Pemerintah No. 26 Tahun 1985 Tentang Jalan
Pignataro, J. Louis., (1973). *Traffic Engineering Theory and Practice*. Englewood Cliffs, New Jersey : Prentice-Hall, Inc.
PT. Eskapindo Matra C. E. (2000). *Kajian Standar Pelayanan Prasarana Jalan*.
Salter, R J., (1974). *Highway Traffic Analysis and Design*. The MacMillan Press Ltd.
Tamin, O.Z., (1997). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Penerbit ITB Bandung.
Undang-Undang Republik Indonesia No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan
Warpani. P Suwardjoko., (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Penerbit ITB Bandung.