

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. Hatta, SH, MH.

PENYUNTING PELAKSANA

Prof. Dr. H. Tjahjo Sutisnawidjaja, MS

Dr. Budi Hartanto Susilo, Ir. M.Sc.

Prof. Dr. Hj. Atie Rachmiate, M.S.

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

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

Dr. Emi Rusyani, MS.

Dr. Titin Rostini.

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

PENYUNTING AKHIR

Prof. Dr. Hj. Atie Rachmiate, M.Si.

Dr. Emi Rusyani, MS.

SEKRETARIS REDAKSI

Ade Nedi Supardi, Drs.

PENGELOLA USAHA

Kopkar Kopertis Wilayah IV

Jl. Penghulu Hasan Mustofa No. 38

Tlp. (022) 7272531 – 7275630 Bandung.

Daftar Isi

Daftar Isi	1
Kata Pengantar	2
Analisis Masalah Kemacetan Sekitar Pasar Tegal Gubug Pantura di Ruas Jalan Indramayu – Cirebon - Oleh: Ir. G. N. Purnama Jaya, MT, Ir Noordin Fadholie, MSI dan Dian, ST	3
Menciptakan Pengalaman Konsumen Dengan Experiential Marketing - Oleh: Muchsin, SE.MM.Pd	13
Peran Lembaga Mandiri yang Mengakar di Masyarakat dalam Pembangunan Ekonomi Pedesaan - Oleh: Taufik Hidayat,Drs.SH.MM.Pd	20
Repormasi Birokrasi Pelayanan Publik Ditinjau dari Perpektif Budaya - Oleh: Agus Supriyadi, S.Pd.,M.Si	27
Implementasi Pendidikan Nilai-nilai HAM Melalui Pendidikan Agama Islam - Oleh: Dr. Lukman Hakim, MSI	32
Hubungan Manajemen Kepala Sekolah dengan Motivasi Guru dan Pegawai Sekolah di SMA Negeri X - Oleh: Dra. Beti Indrawati	3
Human Resource Scorecard sebagai model keunggulan bersaing strategis bagi suatu perusahaan - Oleh : Dra. Dwi Liestyowati, MM	44
Kajian Kebijakan Nilai Fiskal Lahan - Oleh: Yudi Wahyudin, M.Si.	5
Sistematika	6

Pembaca Yang Budiman,

Salah satu factor yang menyebabkan buruknya pelayanan publik adalah mentalitas birokrasi. Untuk memperbaiki kondisi ini bisa ditelusuri baik dari perspektif budaya maupun etika. Perspektif budaya menekankan pada perbaikan sikap dan perilaku yang berorientasi pada peningkatan kinerja, sedangkan dalam perspektif etika dijelaskan perlunya menanamkan nilai-nilai moral yang baik secara terus menerus diseluruh jenjang kepegawaian

Reformasi birokrasi pada hakekatnya merupakan upaya untuk melakukan pembaharuan dan perubahan mendasar terhadap sistem penyelenggaraan pemerintahan terutama menyangkut aspek-aspek kelembagaan (organisasi), ketatalaksanaan (*business process*) dan sumber daya manusia aparatur.

Tulisan dari Agus Supriyadi, S.Pd, M.Si, , tentang "Reformasi Birokrasi Pelayanan Publik Ditinjau dari Perspektif Budaya" menarik untuk kita simak lebih lanjut. Selain tulisan lainnya yang juga tak kalah menarik.

Selamat membaca dan mengikuti !

Redaksi

Analisis Masalah Kemacetan Sekitar Pasar Tegal Gubug Pantura di Ruas Jalan Indramayu - Cirebon

Ir. G. N. Purnama Jaya, MT, Ir Noordin Fadholie, MSi dan Dian, ST

Abstrak

Secara umum, lokasi kemacetan ruas jalan raya pasar Tegal Gubug terletak pada jalan Nasional antara Jatibarang- Palimanan (No.ruas : 22,025), tepatnya di sekitar Pasar Tegal Gubug, Kabupaten Cirebon. Kemacetan pada lokasi ini sering terjadi terutama pada hari pasar, yakni pada hari Selasa dan Sabtu. Kemacetan lalu lintas (congestion) di jalan terjadi karena ruas jalan tersebut sudah mulai tidak mampu melewatkan luapan arus kendaraan. Hal ini dapat terjadi karena pengaruh hambatan/gangguan samping (side friction) yang tinggi yang diakibatkan oleh lalu lintas pejalan kaki /penyebrang jalan, lalu lintas becak dan sepeda motor yang tidak disiplin,serta gangguan lalu lintas kendaraan bermotor lainnya.

Dapat disimpulkan tingkat pelayanan jalan dan kecepatan mempunyai kategori rendah dalam ruas jalan ini, serta kegiatan pasar tumpah mempengaruhi kinerja lalu lintas, juga perlunya manajemen lalu lintas di sekitar pasar Tegal Gubug. Disarankan pada ruas jalan ini ada pemisahan antara lalu lintas regional dan lalu lintas local, pengaturan sirkulasi di dalam pasar, serta usulan perlunya tempat pemberhentian kendaraan umum yang *representative*.

Abstract

Generally, the location of traffic congestion in road link of Pasar Teggal Gubug is between the national road of Jatibarang – Palimanan (no. link:22,025), Kabupaten Cirebon. The congestion happened when the market day on Tuesday and Saturday. The high of traffic volume is main reason why congestion happened at Pasar Tegal Gubug. The other reason are the worst of side friction, such as high volume of pedestrian crossing the road, undicipline becaks and motor cycles, and other movement of non motorized vehicle.

There are some conclusions mention, which are: the low category of road level of service and the market activity have a signifikan impact to traffic performance, also traffic management need at Pasar Gubug and surrounded. Then there are some recommendation, such as to split between regional traffic and local traffic, traffic management inside the market, also provide the representative shelter for the public transportation.

Pendahuluan

Latar Belakang

Perkembangan kawasan perdagangan jasa pada salah satu sisi di ruas jalan arteri dapat menimbulkan peningkatan aktivitas pergerakan yang berdampak negatif pada kondisi lalu-lintas khususnya pada ruas jalan Cirebon-Indramayu yang sebagian besar pasar tersebut berlokasi di sekitar jalan Arteri Primer Jakarta-Cirebon, salah satunya dengan adanya kegiatan pasar tumpah Tegal Gubug yang merupakan bagian dari ruas jalan antara Jatibarang - Palimanan yang dijadikan sebagai salah satu contoh

dalam upaya menanggulangi masalah kemacetan di sepanjang ruas jalan Indramayu-Cirebon dengan kondisi kemacetan yang lebih parah terjadi di ruas jalan ini.

Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah identifikasi masalah kemacetan lalu lintas yang terdapat di sekitar pasar Tegal Gubug di ruas jalur Pantura yang mencakup hal-hal sebagai berikut :

1. Menganalisis Tingkat Pelayanan Jalan (*Level Of Service*) pada ruas jalan disekitar pasar Tegal Gubug.

2. Menganalisis aktivitas penggunaan lahan samping jalan sekitar pasar Tegal Gubug terhadap masalah gangguan transportasi yang terjadi pada ruas jalur Pantura tersebut.
3. Mencari alternatif solusi pemecahannya.

Tinjauan Pustaka dan Arah Kebijakan

Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Cirebon

Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Cirebon tertuang dalam RTRW Kabupaten Cirebon 2005 – 2015. Berdasarkan arahan dalam RTRW Kab. Cirebon 2015, wilayah

studi yaitu ruas Jalan Nasional Tegal Gubug termasuk dalam 2 (dua) Wilayah Pembangunan sebagai berikut :

1. Desa-desa yang merupakan bagian dari Kecamatan Arjawinangun dan Susukan termasuk dalam WP II, dengan pusat WP adalah kota kecamatan Arjawinangun.

2. Desa-desa yang merupakan bagian dari Kecamatan Ciwaringin termasuk dalam WP I, dengan pusat WP adalah kota kecamatan Sumber (Ibukota Kabupaten Cirebon) Terdapat satu lokasi lagi yang menjadi pusat orientasi

pergerakan, yakni pusat pelayanan perbelanjaan sandang Pasar Tegal Gubug yang juga mempunyai skala pelayanan regional.

Rencana Pengembangan Sistem Transportasi

Sistem transportasi yang direncanakan meliputi sistem jaringan jalan, prasarana penunjang dan moda angkutan. Didalam perencanaannya tidak terlepas dari kebijaksanaan-kebijaksanaan pengembangan sistem transportasi regional.

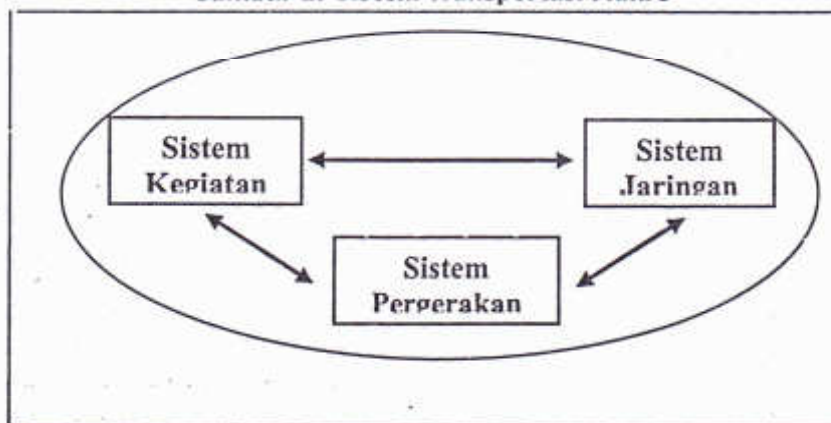
Menurut Morlok (1991) dalam Setiawan (1994) terdapat 3 (tiga)

strategi manajemen lalu-lintas secara umum yang dapat dikombinasikan sebagai bagian dari rencana manajemen lalu-lintas.

Menurut Tamin (1993) terdapat siklus hubungan guna lahan dengan transportasi, dimana secara konseptual hubungan mendasar guna lahan dan sistem transportasi merupakan suatu sistem.

Sistem kegiatan, sistem jaringan, dan sistem pergerakan akan saling mempengaruhi seperti terlihat pada Gambar 1.

Gambar 1. Sistem Transportasi Makro



Sumber : Tamin (1993)

Sistem Kelembagaan

Dalam Manual Kapasitas jalan (MKJI), (Dirjen Binamarga, Dep. Pekerjaan Umum, 1997) disebutkan bahwa jumlah kendaraan merupakan nilai arus lalu-lintas yang menggambarkan komposisi arus lalu-lintas yang menyatakan arus dalam satuan mobil penumpang (smp). Semua nilai arus lalu-lintas (per arah dan total) diubah menjadi satuan mobil penumpang dengan menggunakan satuan mobil penumpang (smp) yang diturunkan secara empiris untuk tipe-tipe kendaraan.

Perparkiran merupakan bagian dari pada tata guna tanah suatu kota. Daerah yang terdapat daerah pusat bisnis (CBD), pusat pembelanjaan

masyarakat dan regional, parkir industri, pelabuhan udara, atau stadion biasanya merupakan daerah dimana masalah parkir yang luas terdapat.

Metode Penelitian

Waktu dan Lokasi Penelitian

Kegiatan survey lapangan dilakukan selama ± seminggu dibulan September 2008 pada kawasan penelitian meliputi tiga wilayah kecamatan yang tersebar pada sebelas kelurahan yaitu Kelurahan Bunder, Tegalgubug, Tegalgubug lor, Arjawinangun, Karangsembung, Kebon Turi, Junjang, Junjang wetan, Susukan, Kedondong, Gintung tengah, dan desa Bojongkulon yang dilewati

oleh jalan raya Tegal gubug sepanjang ± 2,1 km berbatasan dengan ruas jalur Pantura sebelah barat hingga ke timur.

Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari metode analisis kualitatif dan kuantitatif.

• Metode Analisis Kuantitatif

Adapun metode analisa kuantitatif yang digunakan dalam objek penelitian ini antara lain :

- Analisis Kondisi dan Penilaian Kualitas Ruas Jalan
- Volume lalu-lintas ruas jalan
- Analisis Kecepatan
- Kapasitas Jalan

• Metode Analisis Kualitatif

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

Karakteristik Wilayah Studi

Karakter wilayah studi berkaitan dengan bahasan yang meliputi:

- Kondisi Fisik Dasar
- Rencana penggunaan lahan Kabupaten Cirebon Tahun 2005-2015

Karakteristik Pasar Tegal Gubug

a. Sejarah dan Status Pasar

Pasar Sandang Tegal Gubug dibangun semenjak tahun 1914. Semula lokasi pasar terletak di sekitar balai desa Tegal Gubug kemudian berkembang sampai ke jalan jalan. Oleh karena kondisi pasar yang semrawut serta menutupi jalan, maka pada tahun 1984 oleh PT Rekarindo Arya Matra membangun pasar yang luas sekitar 10 Ha.

b. Jenis Komoditi

Pasar Tegal Gubug ini memiliki jenis komoditi dagangan yang sama/ homogen yaitu tekstil, pakaian, dan barang-barang kerajinan.

c. Aktivitas Pasar

Aktivitas pasar dimulai pada hari jumat siang (pukul 14.00 WIB) sampai hari sabtu siang (pukul 13.00 WIB), Hari senin sore (pukul 16.00 WIB) sampai pada hari selasa siang (pukul 13.00 WIB) sedangkan pada hari lainnya tidak ada aktivitas.

d. Lokasi Usaha

Pasar Tegal Gubug ini terletak di Kecamatan Arjawinangun Kabupaten Cirebon yang berada pada ruas jalan raya Tegal Gubug Pantura di ruas jalan Indramayu-Cirebon.

e. Sarana dan Prasarana

Pasar Tegal Gubug memiliki luas tanah ±10 Hektar, 64% adalah berupa bangunan yang terdiri dari 750 kios, 2250 los, satu buah kantor, satu buah masjid, satu buah ruang serba guna dan 8 buah wc umum. 46% sisanya adalah taman terbuka, parkir dan jalan. Kondisi dan situasi pasar

Tegal Gubug dan sekitarnya berdasarkan hasil survei pengamatan lapangan adalah bahwa disekitar pasar Tegal Gubug saat ini terdapat sejumlah pedagang kaki lima yang menempati bahu jalan dan area parkir.

Tinjauan Karakteristik Sarana dan Prasarana

Tinjauan karakteristik sarana dan prasarana meliputi:

- Pola Jaringan Jalan
- Kondisi Fisik Jalan
- Jenis Angkutan
- Tempat Parkir

Tinjauan Karakteristik Lalu-Lintas

A. Volume dan Komposisi Lalu-Lintas

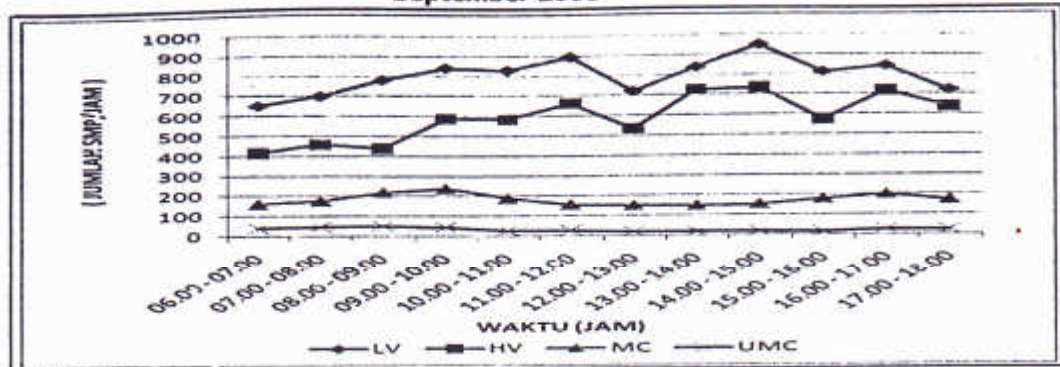
Volume jam puncak dalam satuan mobil penumpang (SMP) di hari Jumat, 16 September 2008 pada ruas jalan nasional Tegal Gubug Pantura terjadi pada pukul 16.00-17.00 dengan volume jam puncak sebesar 1.857 smp/jam. Untuk lebih jelasnya mengenai volume lalu-lintas pada ruas jalan utama dapat dilihat pada Tabel 1 dan Gambar 2.

Tabel 1. Volume Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Tegal Gubug Pantura Hari Jumat / 16 September 2008 (Smp/Jam)

Waktu	LV	HV	MC	UMC	Jumlah
06.00 - 07.00	650	414	162	41	1267
07.00 - 08.00	698	458	176	48	1380
08.00 - 09.00	779	439	220	53	1491
09.00 - 10.00	838	586	239	47	1710
10.00 - 11.00	827	583	190	28	1628
11.00 - 12.00	893	662	157	30	1742
12.00 - 13.00	720	534	152	22	1428
13.00 - 14.00	836	724	150	22	1732
14.00 - 15.00	948	716	202	29	1787
15.00 - 16.00	811	574	213	18	1583
16.00 - 17.00	840	734	180	50	1857
17.00 - 18.00	720	636	175	24	1555
Jumlah	11765	9762	2632	415	24511

Sumber : Hasil pengolahan data perhitungan lalu-lintas tahun 2008

Gambar 2. Grafik Volume Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Tegal Gubug Pantura Hari Jumat / 16 September 2008



Sumber : Hasil Analisis

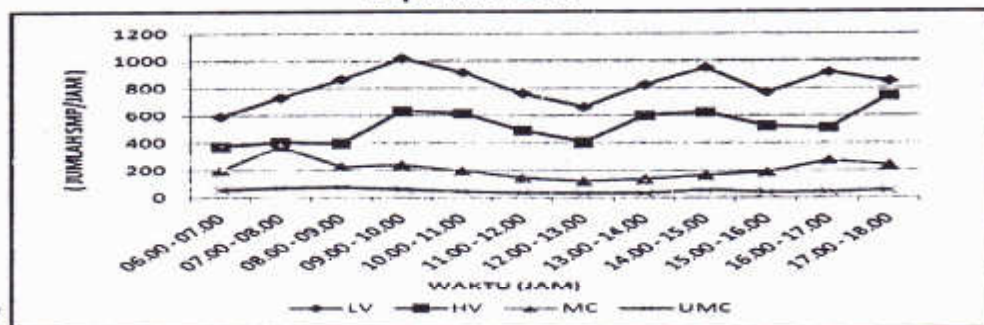
Sedangkan pada hari Sabtu, 17 jam puncak untuk kendaraan ringan terjadi pada pagi hari yaitu pada pukul 09.00-10.00, kendaraan berat mencapai puncaknya pada sore hari pada pukul 17.00-18.00 dan sepeda motor mencapai puncak pada pagi hari pada pukul 07.00-08.00. Untuk lebih jelasnya mengenai volume lalu-lintas pada ruas jalan nasional Tegal Gubug dapat dilihat pada Tabel 2 dan Gambar 3.

Tabel 2. Volume Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Tegal Gubug Pantura Hari Sabtu / 17 September 2008 (Smp/Jam)

Waktu	LV	HV	MC	UMC	Jumlah
06.00 - 07.00	589	370	197	55	1211
07.00 - 08.00	728	402	371	70	1571
08.00 - 09.00	862	392	225	75	1404
09.00 - 10.00	1016	630	238	63	1947
10.00 - 11.00	913	614	195	42	1764
11.00 - 12.00	759	488	142	35	1424
12.00 - 13.00	659	401	118	28	1206
13.00 - 14.00	823	598	133	29	1583
14.00 - 15.00	950	622	160	54	1786
15.00 - 16.00	766	522	185	37	1510
16.00 - 17.00	914	509	272	43	1739
17.00 - 18.00	848	742	237	52	1879
Jumlah	9827	6290	2324	583	19174

Sumber : Hasil pengolahan data lalu-lintas tahun 2006

Gambar 3. Grafik Volume Lalu Lintas pada Ruas jalan Tegal Gubug Pantura Hari Sabtu / 17 September 2008



Sumber : Tabel 12

Dari hasil analisis untuk hari (pasaran) sabtu (17 September 2008) diketahui bahwa rata-rata keseluruhannya pada ruas jalan tersebut memiliki volume rata-rata 1585,33 smp/jam dan 1597,83 smp/jam (hari lain diluar pasaran). Berdasarkan hasil pengamatan dan perhitungan yang telah dilakukan pada tanggal 16-17 September 2011 (hari Jumat dan Sabtu) dapat diketahui bahwa volume puncak arus lalu-lintas rata-rata pada ruas jalan nasional Tegal Gubug, mulai terjadi pada pagi hari sekitar pukul 09.00 dan sore hari sekitar pukul 16.00, tepatnya pukul 16.00-17.00

untuk hari Jumat dan pukul 09.00-10.00 pada hari Sabtu.

B. Kecepatan rata-rata Kendaraan

Berdasarkan hasil pengamatan pada ruas-ruas jalan pengamatan terlihat bahwa pada hari pasar, kecepatan rata-rata di jalan nasional dekat pasar Tegal Gubug adalah sebesar sekitar 10 km/jam, sedangkan apabila bukan hari pasar kecepatannya adalah sekitar 37 sampai 39 km/jam

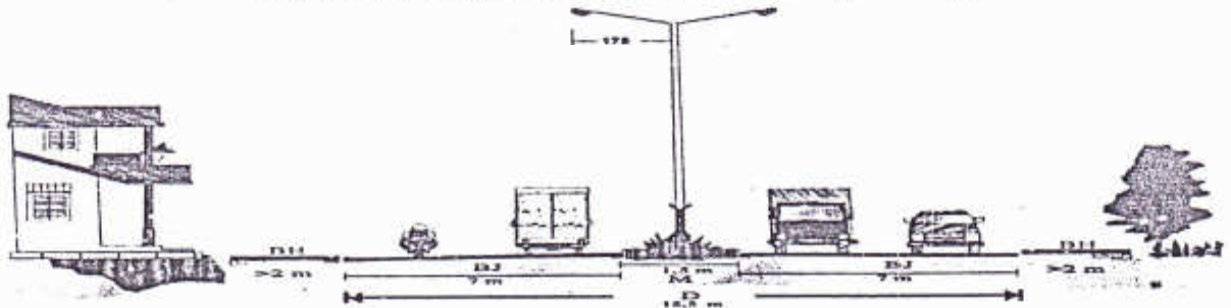
ANALISIS MASALAH KEMACETAN SEKITAR PASAR

TEGAL GUBUG PANTURA RUAS INDRAMAYU-CIREBON

Analisis Karakteristik Pergerakan

Dari hasil pengamatan dapat diketahui bahwa ruas Jalan raya Tegal Gubug Pantura merupakan jalan dengan tipe jalan 4 lajur / 2 arah terbagi atau jalan 1 arah dengan lebar jalan per lajur 3,5 meter, memiliki bahu jalan >2 meter. Lebar bahu jalan pada ruas Jalan raya Tegal Gubug Pantura mengindikasikan bahwa aktivitas samping jalan pada ruas jalan ini cukup tinggi. Lihat Gambar 5.

Gambar 4. Potongan Melintang Jalan Raya Tegal Gubug



Analisis Kondisi Lalu-Lintas Jalan Raya Tegal Gubug Pantura

A. Analisis Kapasitas Jalan

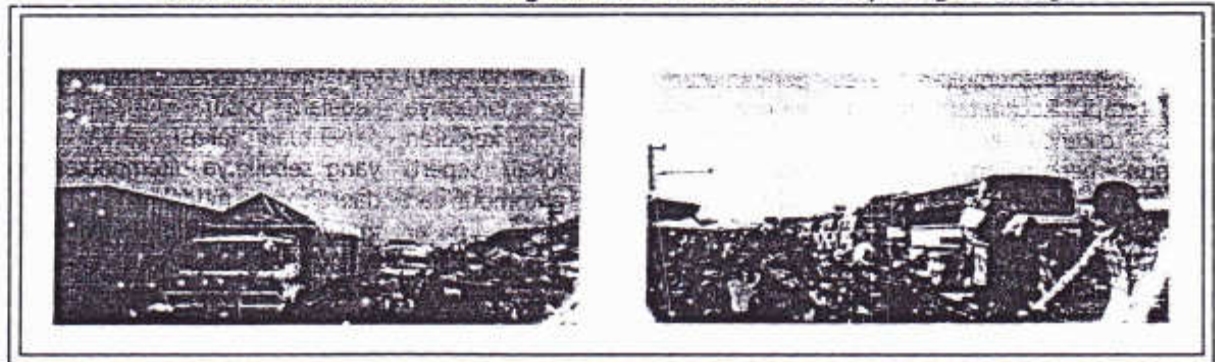
Dengan mengacu pada rumus kapasitas jalan, Berdasarkan hasil perhitungan maka dapat diketahui

besarnya kapasitas pada ruas jalan Raya Tegal Gubug Pantura Cirebon-Indramayu adalah sebesar 6072 smp/jam.

B. Analisis kecepatan rata rata Kendaraan

Semakin kecil kecepatan kendaraan, maka dapat dikatakan bahwa di ruas jalan tersebut terdapat masalah yang menyebabkan terjadinya penurunan kecepatan, lihat gambar 5.

Gambar 5. Kondisi Jalan Pengamatan di Ruas Jalan Raya Tegal Gubug



Sumber : Survei Lapangan bulan september 2008

C. Analisis tingkat Pelayanan Jalan

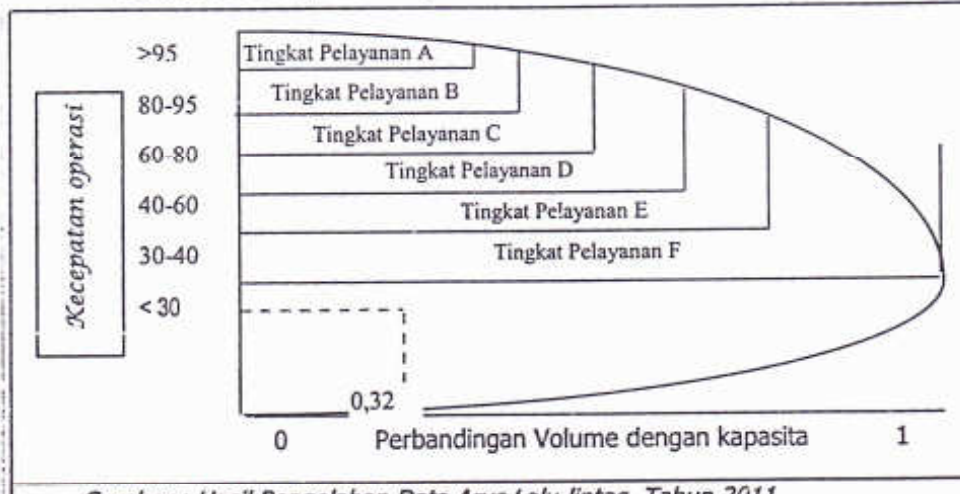
Analisis tingkat pelayanan jalan dapat dilihat pada tabel 3 dan Gambar 7.

Tabel 4. Tingkat Pelayanan Jalan (LOS) Pada Ruas Jalan Pengamatan

Nama Jalan	Geometri		Kapasitas Teoritis (smp/jam)	Volume Jam Puncak	V/C Rasio	Kapasitas Jalan (smp/jam)	Kecepatan Rata-rata Kendaraan km/jam	Tingkat Pelayanan Jalan
	Lebar Jalan (m)	Type						
Jl. Raya Tegal Gubug	14	4/2D	1650	1947	0,32	6072	10	F

Sumber : Hasil Pengolahan Data Lalu lintas tahun 2008

Gambar 5. Tingkat Pelayanan Jalan Pada Ruas Jalan Pengamatan



Sumber : Hasil Pengolahan Data Arus Lalu-lintas, Tahun 2011

Keterangan:

----- Kecepatan dan Volume Arus Kendaraan pada ruas jalan raya Tegalgubug

Berdasarkan hasil analisis Tingkat Pelayanan Jalan pada ruas jalan raya Tegal Gubug Pantura ruas jalan Indramayu-Cirebon, dapat diketahui bahwa tingkat pelayanan jalan pada ruas jalan pengamatan menunjukkan arus stabil tetapi kecepatan operasi mulai dikendalikan, karena meskipun perbandingan volume perkapasitas atau v/c ratio sebesar 0.32 namun kecepatan rata-ratanya pada jam puncak hanya sebesar 10 km/jam, sehingga arus lalu-lintas menjadi tersendat dengan kondisi pergerakan lalu-lintas kadang terhambat, kecepatan rendah, dan hambatan dari kendaraan lain semakin besar sehingga terjadi antrian yang cukup panjang.

Analisis Pengaruh Kegiatan Sekitar Pasar Di Ruas Jalan Raya Tegal Gubug

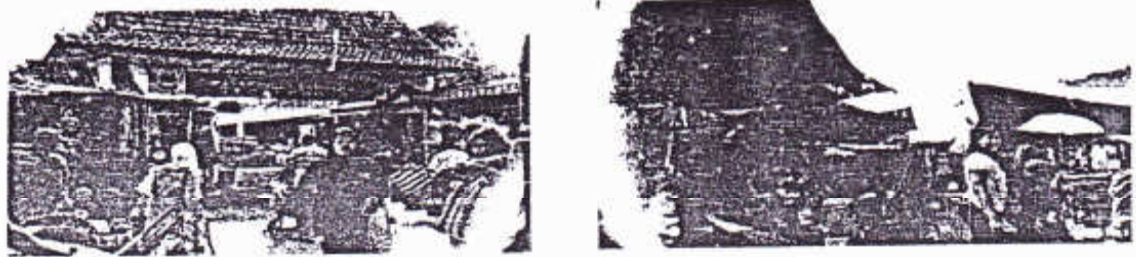
Dari penggunaan lahan pada sisi kanan dan kiri jalan raya Tegal Gubug dengan wilayah pengamatan 150 meter diketahui bahwa penggunaan lahannya didominasi oleh kegiatan perdagangan skala lokal/ seperti ruko, rumah makan, automotif dan salah satunya adalah pasar sandang Tegal Gubug dan fasilitas umum lainnya dan terjadi hambatan yang ada sepanjang ruas jalan raya Tegal Gubug seperti gangguan samping maupun kondisi lalu-lintasnya yang menyebabkan tersendatnya arus lalu-lintas akibat perpotongan arus kendaraan keluar

masuk dari pasar menuju jaringan jalan utama..

Kondisi dan Kegiatan Pasar Tegal Gubug

Pengaturan para pedagang kaki lima perlu untuk dialihkan kedalam pasar. Disamping itu penentuan lokasi parkir khusus yang sebaiknya ditempatkan pada daerah yang mudah dijangkau oleh masyarakat umum dan fasilitas ruang parkirnya direncanakan berdasarkan kebutuhan sehingga tingkat pelayanan terhadap para pengunjung pasar dapat tercapai. Untuk lebih jelasnya mengenai manajemen lalu-lintas pasar Tegal Gubug dapat dilihat pada gambar 6.

Gambar 6. Kondisi Kegiatan Perdagangan Pasar Tegal Gubug



Sumber : Survey lapangan bulan september 2008

Kegiatan Parkir

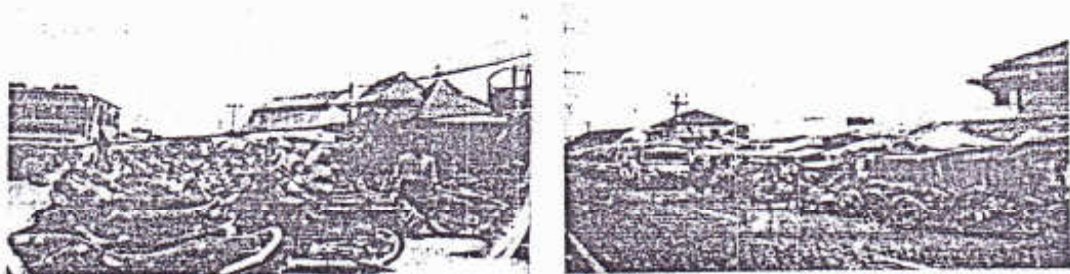
Kegiatan perdagangan dan fasilitas sosial yang terletak di sepanjang ruas jalan Tegal Gubug Pantura ini kurang dilengkapi fasilitas parkir khusus. Keadaan ini ditunjukkan oleh sebagian besar

letak bangunan yang berdekatan dengan tepi jalan raya, sehingga kendaraan menggunakan sebagian dari badan jalan untuk tempat parkir (*on street parking*).

Hal ini mengakibatkan berkurangnya kapasitas jalan

(lebar efektif jalan berkurang) sehingga dapat menghambat lalu-lintas yang melalui jalan raya ini. mengenai kondisi parkir diruas jalan Tegal Gubug dapat dilihat pada gambar 7.

Gambar 7. Kegiatan Parkir Kendaraan Di Ruas Jalan Raya TegalGubug



Sumber : Survei lapangan bulan september 2008

Parkir kendaraan pada badan jalan di wilayah studi, terutama terlihat di sekitar pasar Tegal Gubug dengan jumlah kendaraan yang diparkir ±100 kendaraan dengan jumlah petak parkir yang tersedia sebanyak 50 petak. selain pada lokasi tersebut diatas,

selebihnya lokasi parkir umumnya pada kedua sisi jalan dengan kedudukan sejajar atau sudut miring 45°. Dari hasil pengamatan juga menunjukkan bahwa parkir depan pasar selalu padat bahkan mempengaruhi aktifitas pasar sementara lokasi pasar yang

agak jauh dari pusat pasar terlihat masih kosong. Adapun dari hasil survai lalu-lintas keluar-masuk areal parkir di sekitar Pasar Tegal Gubug, dapat diidentifikasi volume lalu-lintas keluar-masuk areal parkir pada jam puncak pagi hari disajikan pada tabel 4.

Tabel 4. Volume Lalu-lintas Keluar-Masuk Areal Parkir di Sekitar Pasar Tegal Gubug Pada Jam Puncak Pagi Hari

Arah	Sedan, jeep, St Wagon, Pick up	Angkot, Micro bus	Truk Ringan & Sedang	Truk Besar, Bus Besar	Sepeda Motor	Smp/jam
Masuk	47	60	7	2	114	175
Keluar	47	83	14	1	118	205

Sumber : Hasil pengolahan data survey, Tahun 2008

Sementara itu pada ruas jalan raya Tegai Gubug memiliki volume lalu lintas yang tinggi karena merupakan ruas jalan yang melayani pergerakan lokal dan pergerakan menerus/ regional ke kota-kota disekitarnya. Sedangkan parkir dengan kemiringan sudut 90° dan 45° akan mengurangi kapasitas jalan sebesar 22% atau sebesar 0,31 m. dan 29% atau sebesar 0,44 m. pada masing-masing sisi jalan. Untuk lebih jelasnya mengenai perhitungan sudut parkir dan besarnya penurunan kapasitas jalan pada ruas jalan raya Tegai Gubug dapat dilihat pada tabel 5 dan 6.

Tabel 5. Pengaruh Sudut Parkir terhadap Penurunan Kapasitas jalan akibat parkir pada badan jalan di ruas jalan raya Tegai Gubug

Lebar Perkerasan	Sudut Parkir	Penurunan Kapasitas		Kapasitas Teoritis	Menjadi	Volume lalu-lintas	V/C
		%	Jumlah				
22	0	6	396	6072	5676	1947	0,34
22	45	29	1914	6072	4158	1947	0,46
22	90	22	1452	6072	4620	1947	0,42

Sumber : Poernomosidi I,F. 1984 & Hasil perhitungan Tahun 2008

Tabel 6. Jumlah Daya Tampung Parkir Untuk Parkir Sisi Jalan Berdasarkan Perbedaan Sudut Parkir

Sudut Parkir	Panjang Jalan (km) (1)	Toleransi Pemotongan Jalan Untuk Pribadi (Km) (2)	Panjang Kerb/mobil		Daya Tampung Parkir (1)-(2)/3
			(dalam feet)	(dalam km) (3)	
0°	0,15	0	22'	0,00667	23
30°	0,15	0	17'	0,00515	29
45°	0,15	0	12'	0,00364	41
60°	0,15	0	9,8'	0,00297	50
90°	0,15	0	8,5'	0,00258	58

Sumber : Poernomosidi I,F. 1994 & Hasil perhitungan Tahun 2008

Untuk lebih jelasnya mengenai pengaruh kegiatan sekitar pasar Tegai Gubug dapat dilihat pada gambar 8.

Gambar 8. Pengaruh Kegiatan Sekitar Pasar Tegai Gubug



Sumber : Survei Lapangan bulan September 2008

Kesimpulan dan Saran

Kesimpulan

Dengan hasil analisis permasalahan dan kondisi lalu-lintas serta kegiatan pasar tersebut yang telah dilakukan, dapat diperoleh

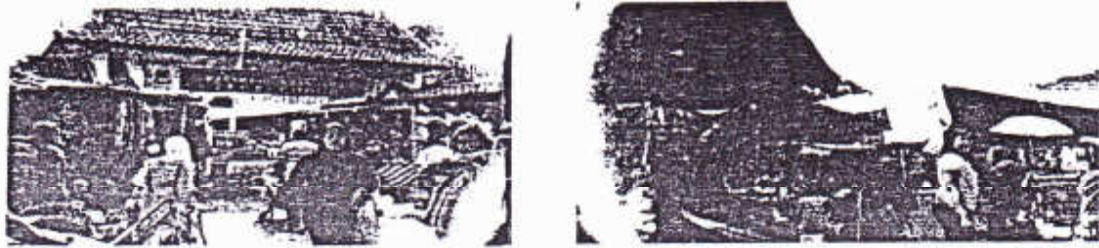
beberapa kesimpulan diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Tingkat Pelayanan Jalan dan Kecepatan rendah.

Tingkat pelayanan jalan pada jam puncak pada saat hari pasaran

(kegiatan pasar berlangsung) mempunyai ratio cukup baik ($v/c=0,32$) namun kecepatan rata-rata sangat rendah pada jam puncak 10 km/jam, sehingga tingkat pelayanan jalan dapat

Gambar 6. Kondisi Kegiatan Perdagangan Pasar Tegal Gubug



Sumber : Survey lapangan bulan september 2008

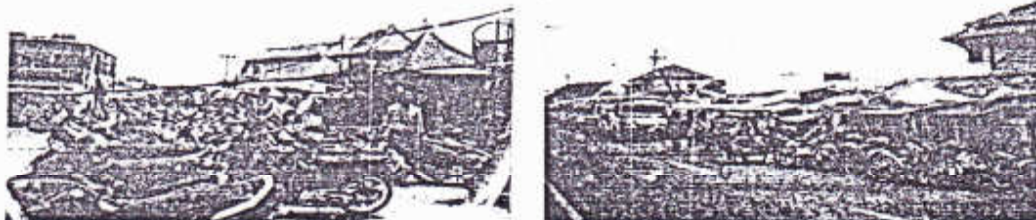
Kegiatan Parkir

Kegiatan perdagangan dan fasilitas sosial yang terletak di sepanjang ruas jalan Tegal Gubug Pantura ini kurang dilengkapi fasilitas parkir khusus. Keadaan ini ditunjukkan oleh sebagian besar

letak bangunan yang berdekatan dengan tepi jalan raya, sehingga kendaraan menggunakan sebagian dari badan jalan untuk tempat parkir (*on street parking*). Hal ini mengakibatkan berkurangnya kapasitas jalan

(lebar efektif jalan berkurang) sehingga dapat menghambat lalu-lintas yang melalui jalan raya ini. mengenai kondisi parkir diruas jalan Tegal Gubug dapat dilihat pada gambar 7.

Gambar 7. Kegiatan Parkir Kendaraan Di Ruas Jalan Raya TegalGubug



Sumber : Survei lapangan bulan september 2008

Parkir kendaraan pada badan jalan di wilayah studi, terutama terlihat di sekitar pasar Tegal Gubug dengan jumlah kendaraan yang diparkir ±100 kendaraan dengan jumlah petak parkir yang tersedia sebanyak 50 petak. selain pada lokasi tersebut diatas,

selebihnya lokasi parkir umumnya pada kedua sisi jalan dengan kedudukan sejajar atau sudut miring 45°. Dari hasil pengamatan juga menunjukkan bahwa parkir depan pasar selalu padat bahkan mempengaruhi aktifitas pasar sementara lokasi pasar yang

agak jauh dari pusat pasar terlihat masih kosong. Adapun dari hasil survai lalu-lintas keluar-masuk areal parkir di sekitar Pasar Tegal Gubug, dapat diidentifikasi volume lalu-lintas keluar-masuk areal parkir pada jam puncak pagi hari disajikan pada tabel 4.

Tabel 4. Volume Lalu-lintas Keluar-Masuk Areal Parkir di Sekitar Pasar Tegal Gubug Pada Jam Puncak Pagi Hari

Arah	Sedan, jeep, St Wagon, Pick up	Angkot, Micro bus	Truk Ringan & Sedang	Truk Besar, Bus Besar	Sepeda Motor	Smp/jam
Masuk	47	60	7	2	114	175
Keluar	47	83	14	1	118	205

Sumber : Hasil pengolahan data survey, Tahun 2008

Sementara itu pada ruas jalan raya Tegal Gubug memiliki volume lalu lintas yang tinggi karena merupakan ruas jalan yang melayani pergerakan lokal dan pergerakan menerus/ regional ke kota-kota disekitarnya. Sedangkan parkir dengan kemiringan sudut 90° dan 45° akan mengurangi kapasitas jalan sebesar 22% atau sebesar 0,31 m. dan 29% atau sebesar 0,44 m. pada masing-masing sisi jalan. Untuk lebih jelasnya mengenai perhitungan sudut parkir dan besarnya penurunan kapasitas jalan pada ruas jalan raya Tegal Gubug dapat dilihat pada tabel 5 dan 6.

Tabel 5. Pengaruh Sudut Parkir terhadap Penurunan Kapasitas jalan akibat parkir pada badan jalan di ruas jalan raya Tegal Gubug

Lebar Perkerasan	Sudut Parkir	Penurunan Kapasitas		Kapasitas Teoritis	Menjadi	Volume lalu-lintas	V/C
		%	Jumlah				
22	0	6	396	6072	5676	1947	0,34
22	45	29	1914	6072	4158	1947	0,46
22	90	22	1452	6072	4620	1947	0,42

Sumber : Poernomosidi I,F. 1984 & Hasil perhitungan Tahun 2008

Tabel 6. Jumlah Daya Tampung Parkir Untuk Parkir Sisi Jalan Berdasarkan Perbedaan Sudut Parkir

Sudut Parkir	Panjang Jalan (km) (1)	Toleransi Pemotongan Jalan Untuk Pribadi (Km) (2)	Panjang Kerb/mobil		Daya Tampung Parkir (1)-(2)/3
			(dalam feet)	(dalam km) (3)	
0°	0,15	0	22'	0,00667	23
30°	0,15	0	17'	0,00515	29
45°	0,15	0	12'	0,00364	41
60°	0,15	0	9,8'	0,00297	50
90°	0,15	0	8,5'	0,00258	58

Sumber : Poernomosidi I,F. 1994 & Hasil perhitungan Tahun 2008

Untuk lebih jelasnya mengenai pengaruh kegiatan sekitar pasar Tegal Gubug dapat dilihat pada gambar 8.

Gambar 8. Pengaruh Kegiatan Sekitar Pasar Tegal Gubug



Sumber : Survei Lapangan bulan September 2008

Kesimpulan dan Saran

Kesimpulan

Dengan hasil analisis permasalahan dan kondisi lalu-lintas serta kegiatan pasar tersebut yang telah dilakukan, dapat diperoleh

beberapa kesimpulan diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Tingkat Pelayanan Jalan dan Kecepatan rendah.

Tingkat pelayanan jalan pada jam puncak pada saat hari pasaran

(kegiatan pasar berlangsung) mempunyai ratio cukup baik ($v/c=0,32$) namun kecepatan rata-rata sangat rendah pada jam puncak 10 km/jam, sehingga tingkat pelayanan jalan dapat

dikategorikan buruk (f). Rendahnya kecepatan kendaraan pada ruas jalan ini lebih disebabkan karena tingginya aktivitas samping jalan dengan adanya pasar tumpah ini.

2. Aktifitas samping jalan serta kegiatan pasar tumpah tersebut berpengaruh terhadap lalu-lintas

A. Perlambatan yang pada akhirnya menimbulkan kemacetan akibat adanya gangguan samping ini terjadi disebabkan oleh pengaruh kondisi karakteristik dan land use sekitar pasar yaitu berkurangnya kapasitas jalan akibat adanya hambatan samping yang terdiri dari banyaknya kendaraan pengunjung yang parkir di badan jalan (*on street parking*).

B. Terbatasnya sarana dan tidak disiplin para pejalan kaki sering kali menimbulkan hambatan bagi kendaraan yang melintas. Hal ini disebabkan para pejalan kaki sering memanfaatkan badan jalan sebagai sarana lintasan baik berjalan kaki ataupun menyeberang jalan terutama pada saat pagi hingga siang hari ketika

hari pasar berlangsung. Pejalan kaki yang tumpah ke jalan karena lahan yang seharusnya digunakan oleh para pejalan kaki tersebut digunakan oleh pedagang kaki lima yang menggunakan trotoar di kirikan jalan sebagai lahan usahanya.

C. Aktivitas pemberhentian kendaraan angkutan umum dengan aktivitas *Go dan Stop* mengakibatkan pengurangan lajur pada jalur Lalu-lintas dan akhirnya menimbulkan kemacetan.

Saran dan Rekomendasi

Dari kesimpulan dapat diungkapkan beberapa saran yang meliputi aspek transportasi dan tata ruang.

Aspek Tata Ruang.

Kota Arjawinangun sebagai pusat WP II – dimana pasar Tegal Gubug ini berada – yang mempunyai fungsi sebagai pusat perdagangan dan jasa, pusat pertanian dan pusat pemerintahan, perlu mempunyai rencana tata ruang yang lebih rinci, sehingga kegiatan yang satu tidak menimbulkan gangguan terhadap kelompok kegiatan-kegiatan

lainnya, bahkan diusahakan saling menunjang.

Aspek Transportasi Sebagai Upaya Manajemen Jalan dan Pengaturan Lalu-Lintas

- Pemisahan arus lalu-lintas regional dan lokal. Jalan utama hanya diperkenankan untuk kendaraan menerus. Perlu pelebaran jalan untuk meningkatkan kapasitas jalan dengan geometri jalan menjadi 2 jalur 4 lajur bermedian.

- Untuk pelayanan transportasi umum, dalam menaikan dan menurunkan penumpang harus di tempat yang sudah disediakan (tempat pemberhentian sementara/ halte) berdekatan dengan fasilitas pejalan kaki. Tempat pemberhentian itu berupa celukan fasilitas henti angkutan umum (*lay bys*) yang dilengkapi peneduh (*shelter*) dan tempat duduk serta dilengkapi dengan rambu petunjuk, identitas halte, dan tidak mengganggu kelancaran arus lalu-lintas, seperti terlihat pada gambar 8.



Gambar 8. Usulan tempat perhentian kendaraan angkutan umum

- Mengatur kembali sirkulasi kendaraan secara efisien di dalam pasar serta akses keluar masuk pasar.

- Pengaturan Lokasi khusus parkir dan tempat bongkar muat angkutan barang

- Upaya manajemen aktivitas pedagang kaki lima di sekitar daerah pasar Tegal Gubug. PKL harus dilokalisasi khusus dekat pasar Tegalgubug dilengkapi pagar maupun tanda peringatan agar semua bahu jalan bebas PKL

Daftar Pustaka

Bappeda Kabupaten Cirebon, (2005). *Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Cirebon Tahun 2005-2015*.
 -----, (2006). *Rencana Umum Tata Ruang Wilayah Kecamatan Arjawinangun Tahun 2006*
 Departemen Perhubungan. (1996). *Menuju lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib*.

Jakarta : Direktorat Jenderal Perhubungan Pusat
 Departemen Pekerjaan Umum, (1997), *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta
 Departemen Perhubungan. (1990). *Panduan penentuan Klasifikasi Fungsi Jalan di Wilayah Perkotaan*. Direktorat Jenderal Bina Marga
 Departemen Perhubungan. (1996). *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas*

- Parkir* Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
 Dirjen Cipta Kaya Departemen PU dan Ikatan Asosiasi Perencana. (1997). Kamus Tata Ruang Edisi 1
 Ditjen Perindustrian dan Perdagangan, (2003. Dinas Pengelolaan Pasar Induk Sandang Desa Tegal Gubug kabupaten Cirebon
 Hobbs, FG dan Richardson, B.D, 1994. *Traffic Engineering*, vol 1, First Edition, Pergamon Press Ltd, London
- Miro, Fidel., (2002). *Perencanaan Transportasi*. Eriangga, Jakarta.
- Morlok K, Edward ,. (1978). *Introduction to Transportation Engineering and Planning*. McGraw Hill, Inc.
- Tamin, O.Z., (1997). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Edisi ke 2*. Bandung : Penerbit ITB Bandung.
- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.*

Riwayat Penulis

Ir. G. N. Purnama Jaya, MT,
Ir Noordin Fadholie, MSi, Dosen Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Pakuan, Bogor, dan 3. Dian, ST adalah alumni PSPWK, FT, Unpak Bogor.