

ANALISIS KEMACETAN DILIHAT DARI ASPEK TATA RUANG DAN TEKNIK LALU LINTAS DI KECAMATAN CICURUG KABUPATEN SUKABUMI

Oleh:

G.N. Purnama Jaya, dan Woro Indriyati Rachmani

Abstrak

Salah satu sistem jaringan transportasi yang cukup penting di Kabupaten Sukabumi adalah Jalan Raya Siliwangi Cicurug, karena fungsinya sebagai jalan arteri primer yang menghubungkan Sukabumi-Bogor.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis permasalahan Jalan Raya Siliwangi Cicurug terkait dengan letak lokasi pasar, kegiatan pasar dan kegiatan sekitar lokasi pasar, mengidentifikasi kondisi prasarana transportasi sekitar pasar dan persimpangan dibandingkan tingkat kegiatan lalu lintas di sekitar Pasar Cicurug, mengidentifikasi tingkat pelayanan jalan berdasarkan kondisi lalu lintas di sekitar Pasar Cicurug, mengidentifikasi perilaku pejalan kaki yang berjalan dan melintas di badan jalan.

Adanya Pasar Cicurug di salah satu sisi jalan arteri, menyebabkan ketidaksesuaian fungsi jalan utama dengan letak lokasi pasar. Adanya pertokoan, PKL, parkir di badan jalan, pejalan kaki dan efek lainnya, merupakan efek turunan dari adanya Pasar Cicurug. Tingginya kegiatan samping yang tidak ditunjang prasarana lalu lintas dan perdagangan yang memadai menyebabkan kemacetan di wilayah studi. Penyebab lain kemacetan di wilayah studi adalah kurangnya manajemen persimpangan di persimpangan berdampak pada kondisi lalu lintas di jalan arteri. Pada saat ini persimpangan Bangbayang sering digunakan untuk kegiatan berbelok oleh angkutan umum karena memang pada saat ini belum ada pangkalan angkutan. Padatnya kegiatan perdagangan di lokasi pasar, menyebabkan penyalahgunaan tata guna lahan seperti tata guna lahan lahan yang tidak sesuai dengan rencananya, penggunaan trotoar oleh PKL dan lain sebagainya. Penggunaan trotoar oleh PKL menyebabkan pejalan kaki tumpah ke badan jalan sehingga menimbulkan kemacetan.

Berdasarkan hasil analisa bahwa ada ketidaksesuaian antara lokasi pasar dengan fungsi jalan arteri ditambah dengan tidak terpenuhinya prasarana lalu lintas, prasarana kegiatan perdagangan dan kurangnya manajemen persimpangan di wilayah studi menyebabkan tingkat pelayanan rendah yaitu F dengan kecepatan rata-rata 21 km/jam untuk hari kerja dan 17 km/jam untuk hari libur. Penyebab lain kemacetan di wilayah studi adalah kurangnya kesadaran para pemakai prasarana seperti penggunaan trotoar untuk berjualan, padahal fasilitas pejalan kaki tersebut telah memenuhi kebutuhan tetapi penggunaannya menjadi tidak efektif karena penyalahgunaan fasilitas pejalan kaki tersebut. Sehingga untuk penyelesaiannya perlu revitalisasi pasar, pengadaan prasarana sesuai kebutuhan dan penertiban bagi kegiatan yang tidak sesuai dengan tempatnya.

Kata Kunci: *Tata Ruang, Teknik Lalu Lintas, dan Kemacetan*

1. PENDAHULUAN

1.2. Latar belakang

Kecamatan Cicurug merupakan salah satu kecamatan di Kabupaten Sukabumi yang memiliki tingkat perkembangan yang cukup pesat dengan pola kegiatan yang cenderung terlalu terpusat di wilayah sepanjang jalan arteri primer khususnya depan Pasar Cicurug. Perkembangan kegiatan tersebut tidak diikuti dengan perkembangan prasarana yang memadai seperti prasarana transportasi dan prasarana aktifitas perdagangan sehingga timbulah permasalahan berupa kemacetan lalu lintas di sekitar Pasar Cicurug.

1.3. Perumusan Masalah

Adapun permasalahan yang terjadi di sekitar Pasar Cicurug dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Sejauh mana letak lokasi pasar dan kegiatannya dapat mempengaruhi kondisi lalu lintas di sekitar Pasar Cicurug;
2. Bagaimana kondisi prasaran jalan dan persimpangan sehingga dapat mempengaruhi kondisi lalu lintas di sekitar Pasar Cicurug
3. Bagaimana tingkat pelayanan jalan terkait dengan kondisi lalu lintas di sekitar Pasar Cicurug;
4. Bagaimana kondisi fasilitas pejalan kaki di sekitar Pasar Cicurug.

1.4. Tujuan Studi

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi kondisi lalu lintas di sekitar Pasar Cicurug yang terdiri dari pengidentifikasian:

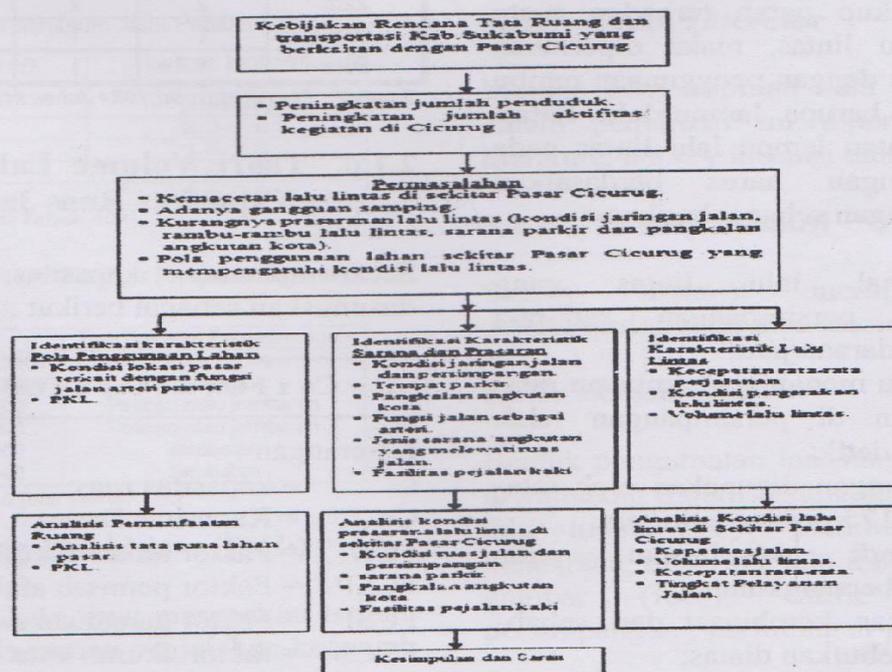
1. Mengidentifikasi kriteria Jalan Raya Siliwangi terkait dengan letak lokasi pasar dan kegiatannya;
2. Mengidentifikasi kondisi prasarana transportasi sekitar pasar dan persimpangan yang.
3. Mengidentifikasi tingkat pelayanan jalan berdasarkan kondisi lalu lintas di sekitar Pasar Cicurug;
4. Mengidentifikasi fasilitas pejalan kaki di sekitar Pasar cicurug.

1.5. Manfaat Studi

Studi ini diharapkan dapat memberikan masukan dan usulan bagi pemerintah Kabupaten Sukabumi dalam menangani permasalahan transportasi yang terjadi di sekitar Pasar Cicurug .

1.6. Kerangka Pemikiran

Untuk lebih jelasnya mengenai alur kerangka berpikir dalam penelitian ini, dapat dilihat pada gambar 1.



Gambar 1. Kerangka Pemikiran

2. TINJAUAN PUSTAKA DAN ARAH KEBIJAKAN

2.1 Landasan Teori

Agar studi ini dapat mencapai tujuan yang diharapkan, maka perlu adanya teori-teori penunjang yang berkaitan erat dengan tema studi.

2.1.1 Pengertian Transportasi dan Jalan

Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Fidel Miro, 2002).

Jalan Arteri adalah jalan yang melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien.

2.1.2 Pengertian Manajemen Lalu-lintas

Manajemen lalu-lintas adalah suatu teknik perencanaan transportasi yang sifatnya langsung penerapan di lapangan dan biasanya berjangka waktu yang tidak terlalu lama.

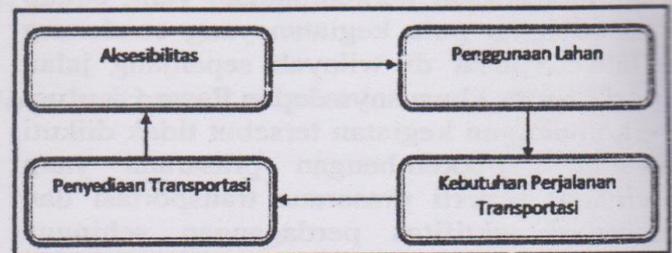
2.1.3 Manajemen Pengaturan Titik Konflik pada Persimpangan

Bila suatu persimpangan menimbulkan konflik yang cukup parah terhadap suatu kondisi arus lalu lintas, maka diperlukan suatu penanganan dengan penggunaan rambu lalu lintas yang berupa lampu lalu lintas. Adapun penempatan lampu lalu lintas pada suatu persimpangan harus berdasarkan kriteria persimpangan sebagai berikut:

1. Arus minimal lalu lintas yang menggunakan persimpangan rata-rata diatas 750 kendaraan/jam;
2. Atau bila waktu menunggu/hambatan rata-rata kendaraan di persimpangan telah melampaui 30 detik;
3. Atau persimpangan digunakan oleh rata-rata lebih dari 175 pejalan kaki/jam;
4. Sering terjadi kecelakaan pada persimpangan bersangkutan;
5. Atau merupakan kombinasi dari sebab-sebab yang disebutkan diatas;

6. Atau karena pada daerah yang bersangkutan dipasang suatu sistem pengendalian lalu lintas terpadu (area traffic control).

2.1.4 Hubungan Sistem Transportasi dengan Tata Guna Lahan



Sumber : Tamin (1993)

Gambar 2. Hubungan Sistem Transportasi dengan Tata Guna Lahan

2.1.5. Teori Parkir

Pengurangan kapasitas jalan oleh kegiatan parkir di badan jalan dapat dilihat pada tabel 1 berikut :

Tabel 1. Penurunan Kapasitas Jalan Akibat Kegiatan Parkir Di Badan Jalan

Lebar Perkerasan	Arah Lalu Lintas	Sisi Jalan Untuk Parkir	Sudut Parkir	Penurunan Kapasitas
9 m	2	2	0°	32%
16m	1	2	0°	31-36%
16m	2	2	90°	82-83%
22m	1	1	0°	6%
22m	1	1	90°	22%
22m	1	2	45°	54%
22m	2	2	0°	79%
26m	1	1	0°	14%
26m	1	1	45°	29%

Sumber : Poernomosidhi, 1984 dalam Merliana, 2006

2.1.6. Teori Volume Lalu-lintas dan Kapasitas Ruas Jalan

Secara matematis, kapasitas ruas jalan dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$C = C_0 \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \text{ (smp/jam)}$$

Keterangan :

- C = kapasitas ruas;
- C₀ = Kapasitas Dasar;
- FC_w = Faktor lebar efektif;
- FC_{SP} = Faktor pemisah arah;
- FC_{sf} = Faktor gangguan samping;
- FC_{CS} = faktor ukuran kota.

2.1.7. Kecepatan Rata-rata Lalu Lintas

Kecepatan terdiri dari beberapa jenis:

- Kecepatan sesaat (short speed) adalah kecepatan kendaraan pada suatu waktu tertentu dan pada titik tertentu. Hal ini bisa dilihat dari petunjuk kecepatan (speedometer).

- Kecepatan perjalanan (travel speed) =

$$\frac{\text{jauh perjalanan}}{\text{Waktu tempuh}}$$

- Kecepatan gerak (running speed) =

$$\frac{\text{jauh perjalanan}}{\text{Waktu tempuh dikurangi waktu berhenti}}$$

2.1.8. Teori Tingkat Pelayanan Jalan

Tabel 2. Karakteristik Tingkat Pelayanan Jalan

Tingkat Pelayanan	Karakteristik	Nilai V/C	Kecepatan Laju
			Kendaraan (Km/jam)
A	Kondisi arus beban dengan laju 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 rendah.	0,75-0,84	40-60
E	Volume lalu lintas mendekati atau berada pada kapasitas, arus tidak stabil, kecepatan terkadang terhenti.	0,85-1,00	30-40
F	Arus dipaksakan atau macet, kecepatan rendah, volume dibawah	>1,00	<30

Sumber: Departement Pekerjaan Umum, 1997

2.1.9. Teori Fasilitas Pejalan Kaki

Tabel 3. Lebar Minimum Jalur Pejalan Kaki

Jumlah Pejalan Kaki/detik (org)	Lebar trotoar minimal (meter)
6	2.3-5.0
3	1.5-2.3
2	0.9-1.5
1	0.6-0.9

Sumber: Direktorat Bina Teknik, 1995

Tabel 4. Penentuan Jenis Fasilitas Penyeberangan Bagi Pejalan Kaki

P	V	Tipe Fasilitas Penyeberangan
100-1250	2000-5000	Zebra Cross
100-1250	3500-7000	Pelican
100-1250	>5000	Pelican atau jembatan
>1250	>2000	Pelican atau jembatan
100-1250	>7000	Jembatan
>1250	>3500	Jembatan

Sumber: Direktorat Bina Teknik, 1995

2.1.10. Pedagang Kaki Lima (PKL)

Istilah pedagang kaki lima merupakan istilah yang muncul pada zaman penjajahan kolonial (An Nal, 1983).

2.1 Arah Kebijakan

2.2.1 Dari Aspek Tata Ruang

Berdasarkan wilayah pembangunan, maka Kecamatan Cicurug termasuk ke dalam wilayah pembangunan Cibadak dengan orde IIIA dan berdasarkan RDTR Kecamatan Cicurug tahun 2005, dalam 8 tahun mendatang akan ada pemindahan lokasi pasar ke Desa Bangbayang.

2.2.2 Dari Aspek Transportasi

Dalam RDTR Kecamatan Cicurug tahun 2005, akan di bangun terminal Cicurug di Desa Benda dan akan ada pembangunan jalan tol yang menghubungkan Jakarta-Sukabumi.

3. METODE PENELITIAN

3.1. Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan pada ruas jalan Raya Siliwangi Cicurug yang tepatnya di sekitar pasar Cicurug, adapun penelitian dilakukan dengan cara melakukan pengamatan (sebagai data awal).

3.2. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari studi literature, survey instansi dan observasi.

3.2.1. Studi Literatur

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari studi literature, survey instansi dan observasi.

3.2.2. Survey Instansi

Survey instansi merupakan metode pengumpulan data-data sekunder.

3.2.3. Observasi

Bentuk pengamatan langsung di lapangan ini diwujudkan dalam bentuk survey perhitungan lalu lintas (TC), perhitungan kecepatan kendaraan, deskripsi lalu lintas melalui media gambar (foto), traffic Counting di persimpangan, perhitungan pejalan kaki.

3.3. Metode Analisa

1. Metode Analisis Kuantitatif: analisis penilaian kualitas ruas jalan, analisis kecepatan kendaraan, analisis parkir pada badan jalan, analisis fasilitas pejalan kaki, analisis tingkat pelayanan jalan.
2. Metode Analisis Kualitatif: analisis kebijaksanaan, analisis lokasi pasar dan kegiatan sekitarnya.

4. KARAKTERISTIK WILAYAH STUDI

4.1. Tinjauan Karakteristik Fisik dan Karakteristik Pendukung Kegiatan Pasar

4.1.1. Kondisi Fisik Dasar

Dari segi fisik Kecamatan Cicurug terletak disebelah Utara Kabupaten Sukabumi dan merupakan pintu gerbang yang langsung berbatasan dengan Kabupaten Bogor. Kecamatan Cicurug memiliki luas 4.637.60 Ha yang terdiri dari satu kelurahan dan 12 Desa.

4.1.2. Rencana Penggunaan Lahan Tahun 2005-2015

Tabel 5. Rencana Penggunaan Lahan Di Kecamatan Cicurug Tahun 2005-2015

No	Jenis Penggunaan lahan	Luas	Persentase
		Ha	(%)
1	Perdagangan dan jasa	86.17	1.86
2	Pemerintahan dan prasarana umum	102.61	2.21
3	Permukiman	1345.92	29.02
4	Industri		
	a. Air dalam kemasan	438.53	9.45
	b. Garmen	663.99	14.32
5	Pertanian	673.58	14.52
6	Hutan lindung	1.326.80	28.61
	Jumlah	4.637.60	100

Sumber: RDTR Kecamatan Cicurug 2005

4.2. Karakteristik Pasar Cicurug

4.2.1. Kegiatan dan Prasarana Pasar Cicurug

Aktivitas Pasar dimulai ditutup pada jam 21.00 pada hari kerja (senin sampai jumat) dan jam 22.00 pada hari libur (sabtu dan minggu). Pasar Cicurug memiliki luas tanah ± 1,5 Ha yang terdiri dari 9 lokal ruko, 439 kios yang keseluruhan bangunan pasar tersebut berjumlah 6000 m atau sekitar 40%. 9000m atau sekitar 60% sisanya terdiri dari 314 los, 1 masjid, 1 WC umum, 1 TPS

(tempat pembuangan sampah sementara) dan jalan lingkar.

4.2.2. Pedagang Kaki Lina

Pada umumnya kegiatan PKL dilakukan di area trotoar dan jalan lingkar.

4.2.3. Tata Guna Lahan Pasar Cicurug Diliat Dari Aspek Perencanaan Pasar

Pasar Cicurug merupakan pusat kegiatan perekonomian bagi masyarakat Kecamatan Cicurug, sehingga dalam penetapan lokasi serta pelaksanaannya telah di buat sebuah peta rencana pasar.

4.3. Tinjauan karakteristik Sarana dan Prasarana

4.3.1. Pola jaringan jalan

Tabel 6. Panjang, Ruas, Kondis, Status Dan Fungsi Di Ruas Jalan Pengamatan

Nama Ruas Jalan	Panjang Ruas (KM)	Kondisi Perkerasan	Status Jalan	Fungsi Jalan
Jl. Raya Siliwangi Cicurug	0.092	Baik	Nasional	Arteri Primer

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Sukabumi 2008

4.3.2. Kondisi Fisik Jalan dan Persimpangan

Tabel 7. Kondisi Fisik dan Pola Jaringan Jalan

Nama Jalan	Jl. Raya Siliwangi Cicurug
Fungsi Jalan	Arteri Primer
Tipe Jalan	2 lajur/2arah tak terbagi
Panjang Jalan	0.092 km
Lebar Jalan	8 meter
Lebar per Lajur	4 meter
Hambatan Samping Dengan Kerb	>0,5 m
Kondisi fisik	Baik

Sumber: Survei lapangan, bulan Mei 2008

Di wilayah studi terdapat sebuah pertigaan Bangbayang yang berpotensi menimbulkan 3 titik konflik.

4.3.3. Pangkalan Angkutan Kota

Disebabkan karena tidak adanya pangkalan bagi angkutan umum jurusan Cicurug, maka angkutan-angkutan tersebut melakukan kegiatan mangkal di area-area yang dapat menimbulkan kemacetan terhadap kondisi lalu lintas di jalan arteri primer.

4.3.4. Prasarana Parkir

Berdasarkan survey, bahwa di lokasi kegiatan ekonomi Pasar Cicurug belum terdapat prasarana parkir.

4.3.5. Fungsi jalan

Berdasarkan RDTR Kecamatan Cicurug, maka jalur primer di Kabupaten Sukabumi dimulai dari Sukaraja (Gekbrong) – Kota Sukabumi – Cisaat – Cibadak – Parungkuda – Cicurug hingga Benda

4.3.6. Jenis Angkutan

- ❖ 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.

4.3.7. Fasilitas Pejalan Kaki

Data di lapangan menunjukkan bahwa di wilayah studi telah memiliki fasilitas pejalan kaki berupa trotoar dengan lebar 1 meter dan zebra cross dan jumlah pejalan kaki pada hari Selasa lebih banyak dibandingkan pada hari Sabtu dan hal ini disebabkan karena pada hari kerja masyarakat lebih dominan melakukan aktifitasnya (bekerja, sekolah, berbelanja).

4.4. Tinjauan Karakteristik Lalu Lintas

4.4.1. Kondisi Pergerakan Lalu-Lintas di Sekitar Pasar Cicurug

Berdasarkan hasil pengamatan, bahwa arus pergerakan pada hari sabtu/ libur lebih tinggi dibandingkan hari Selasa/kerja.

4.4.2. Volume Lalu Lintas

Seperti halnya arus pergerakan, maka jumlah volume pada hari Sabtu/ libur lebih banyak dibandingkan hari kerja/ Selasa.

4.4.3. Kecepatan Rata-Rata Kendaraan

Pada hari sabtu/ libur, bahwa wilayah studi memiliki aktifitas yang lebih tinggi dibandingkan dengan hari selasa/ hari kerja

5. ANALISIS

5.1. Analisis Pengaruh Tata Guna Lahan Pasar dan Sekitarnya

5.1.1. Analisis Lokasi Pasar dan kegiatannya Terhadap Kondisi Lalu Lintas

Adanya pusat kegiatan perekonomian menyebabkan efek turunan berupa parkir badan jalan, PKL, aktifitas pejalan kaki dan keluar masuk kendaraan pasar. Adanya 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.

5.1.2. Analisis Tata Guna Lahan Dilihat Dari Aspek Penerapan Rencana Pasar Dengan Kondisi Eksisting Serta Pengaruhnya Terhadap Kondisi Lalu Lintas

Pemerintah Kabupaten Sukabumi atau pada khususnya Dinas Pasar dalam perencanaan Pasar Cicurug sesungguhnya telah berusaha untuk mengantisipasi dampak-dampak dari adanya Pasar Cicurug di pinggir jalan arteri primer. Misalkan saja berdasarkan rencana tata guna lahan Pasar Cicurug, bahwa di dalam Pasar Cicurug tersedia jalur untuk sirkulasi kendaraan yang berupa jalan lingkar dan tempat pemberhentian kendaraan yang berupa shelter. Di bagian depan Pasar Cicurug pun tersedia jalan lingkar yang cukup luas. Kenyataannya rencana tata guna lahan tersebut tidak terealisasikan sehingga timbulah beberapa permasalahan transportasi.

5.1.3. Analisis Pedagang Kaki Lima

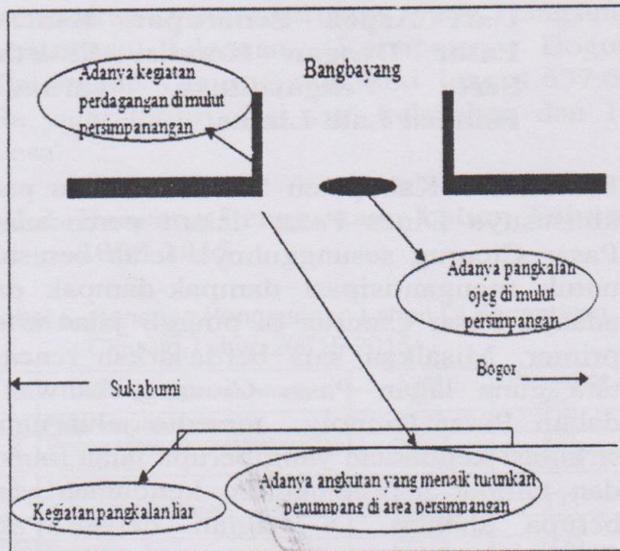
Adanya aktifitas PKL di lokasi pasar dan trotoar pada dasarnya menyebabkan kesemrawutan bagi kondisi pasar ataupun kondisi lalu lintas jalan arteri, namun di sisi lain PKL merupakan bagian dari kegiatan perekonomian sehingga diperlukan pembenahan PKL dengan cara relokasi PKL ke dalam bangunan pasar dengan cara menambah kapasitas bangunan pasar menjadi 2 lantai.

5.2. Analisa Kondisi Prasarana Lalu Lintas Di Sekitar Pasar Cicurug

5.2.1. Analisa Kondisi Ruas Jalan dan Persimpangan

Dari hasil pengamatan dapat diketahui bahwa ruas jalan pengamatan merupakan jalan dengan tipe jalan 2/2 UD atau jalan 2 lajur 2 arah dengan lebar perlajur 4 meter, jarak kerb >0,5 meter dan lebar trotoar sebesar 1 meter. Pada ruas jalan pengamatan tidak memiliki bahu jalan sehingga para PKL menggunakan trotoar sebagai tempat berjualan dan trotoar juga digunakan sering digunakan prasarana parkir oleh sepeda motor/ pangkalan ojeg.

Untuk lebih jelasnya mengenai kondisi kegiatan di pertigaan Bangbayang dapat dilihat pada gambar berikut :



Sumber: Hari Pengamatan 2008

Gambar 3. Kondisi Kegiatan di Pertigaan Bangbayang

5.2.2. Pangkalan Angkutan Kota

Seperti yang telah dikemukakan, bahwa di lokasi studi belumlah ada pangkalan angkutan.

5.2.3. Prasarana Parkir

Pada kondisi di lapangan menunjukkan belum tersedianya prasarana parkir sehingga kegiatan parkir menggunakan badan jalan dan berakibat pengurangan kapasitas jalan seperti yang terlihat pada tabel berikut ini.

Tabel 8. Pengaruh Sudut Parkir Terhadap Penurunan Kapasitas Jalan Akibat Parkir Pada Badan Jalan Raya Siliwangi Cicurug

Hari	Lebar Perkerasan	Sudut Parkir	Penurunan Kapasitas		Kapasitas Teoritis	Menjadi	Volume Lalulintas	V/C
			%	Jumlah				
Kerja	9	0	32	928	2900	1972	1331	0,67
Libur	9	0	32	928	2900	1972	1658	0,57

Sumber: Peonomodi I.F. 1994 dan Hasil Perhitungan Tahun 2008

5.2.4. Analisis Fasilitas Pejalan Kaki

Tabel 9. Jumlah Pejalan Kaki Pada Ruas Jalan Raya Siliwangi Cicurug

Hari	Pos 1				Pos 2			
	Semping	Menyebrang	Jumlah (lalu/det)		Semping	Menyebrang	Jumlah (lalu/det)	
			(S)	(M)			(S)	(M)
Kerja	276	64	0,08	0,02	216	61	0,05	0,02
Libur	262	60	0,07	0,02	216	51	0,05	0,01

Sumber: Hasil Survey Lapangan

5.3. Analisa Kondisi Lalu Lintas Di Sekitar Pasar Cicurug

5.3.1. Analisis Kapasitas Jalan

Dengan mengacu pada rumus kapasitas jalan, maka dapat diketahui besarnya kapasitas pada ruas jalan pengamatan adalah sebesar 2023,272 smp/jam.

5.3.2. Analisis Volume Lalu Lintas jalan

Dari hasil pengamatan arus lalu lintas pada ruas Jalan Raya Siliwangi Cicurug, maka pergerakan sepeda motor merupakan pergerakan yang paling tinggi dibandingkan kendaraan jenis lainnya. Tingginya volume lalu lintas pada hari libur dibandingkan hari kerja diasumsikan karena banyak masyarakat yang melakukan aktivitas kembali dari pusat kegiatan/ tempat kerja,, melakukan rekreasi, berbelanja ke Kecamatan Cicurug atau hanya sekedar melintas/ lalu lintas menerus seperti kendaraan yang menuju kota Bandung sering menggunakan ruas jalan studi sebagai jalan alternatif untuk menghindari kemacetan di daerah puncak.

5.3.3. Analisa Kecepatan Rata-rata Kendaraan

Tabel 10. Kecepatan Rata-Rata Kendaraan

Nama Jalan	Arah	Panjang (km)	Kecepatan jam puncak Hari Kerja (km/jam)	Kecepatan jam Puncak Hari Libur (km/jam)
Jalan Raya Siliwangi Cicurug	Depan Pasar Cicurug- Pertigaan Bangbayang	0,092	21 km/jam	17 km/jam

Sumber: Survey Lapangan, Selama 27 Juli dan 2008

5.3.4. Analisa Tingkat Pelayanan Jalan

Tabel 11. Tingkat Pelayanan Jalan (LOS) Pada Ruas Jalan Pengamatan

Hari	Kapasitas Dasar (smp/jam)	Volume Jam Puncak (smp/jam)	V/C	Kapasitas Jalan	Kecepatan Rata-rata Kendaraan (km/jam)	Tingkat Pelayanan Jalan
Kerja	2900	1331	0,66	2023,272	21 km/jam	F
Libur	2900	1658	0,81	2023,272	17 km/jam	F

Sumber: Hasil Pengamatan Arus Lalu Lintas 2008

6. KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan bab-bab sebelumnya, maka diperoleh beberapa kesimpulan sebagai berikut:

Dari Aspek Tata Ruang

1. Lokasi Pasar Cicurug yang berada pada salah satu sisi jalan arteri primer tidak sesuai dengan kriteria jalan arteri primer yang melarang adanya kegiatan lokal sepanjang jalan arteri primer.
2. Terjadinya penyimpangan rencana tata guna lahan pasar dengan kondisi eksistingnya sehingga tempat parkir, shelter angkutan kota dan sirkulasi yang tadinya tersedia menjadi tidak tersedia. Dampak dari penyimpangan tersebut adalah banyaknya angkutan kota yang parkir, berhenti dan berbelok sembarangan di depan pasar.
3. Kegiatan pedagang kaki lima (PKL), baik yang di dalam Pasar Cicurug maupun sepanjang trotoar Jalan Raya Siliwangi Cicurug yang cukup tinggi mengganggu sirkulasi kendaraan dan kenyamanan pejalan kaki.

Dari Aspek Lalu Lintas

1. Kapasitas Jalan, Tingkat Pelayanan Jalan, dan Pola Pergerakan Kendaraan
 - Berdasarkan hasil perhitungan, bahwa kapasitas dasar jalan di wilayah studi adalah 2023,272 smp dan untuk volume jam puncak adalah 1331 smp untuk hari kerja dan 1658 untuk hari libur, maka dapat disimpulkan bahwa kapasitas dasar jalan lebih besar dari pada volume jam puncak.
 - Pada kenyataannya ruas jalan studi memiliki tingkat kecepatan yang rendah pada jam puncak yaitu 21 km/jam. Ruas jalan pengamatan

termasuk ke dalam kelas (F) dengan ratio ($V/C=0,66$) untuk hari kerja dan 17 km/jam dengan kelas (F) dan ratio ($V/C=0,81$) untuk hari libur. Rendahnya kecepatan kendaraan pada ruas jalan ini karena tingginya kegiatan samping jalan.

- Berdasarkan hasil survey, bahwa arus kendaraan pada hari libur lebih tinggi dari pada hari kerja dan volume kendaraannya relatif sama setiap jamnya. Hal tersebut diasumsikan karena pada hari libur menunjukkan lintas perjalanan akhir pekan baik yang pulang kerja ataupun berwisata dengan pergerakan lalu lintas lokal ataupun menerus.
2. Pangkalan Angkutan Kota
Tidak adanya pangkalan angkutan kota untuk jurusan Cicurug, menyebabkan kegiatan tersebut dilakukan di area jalan lingkar dan badan jalan depan pasar sehingga menimbulkan kemacetan di wilayah studi.
 3. Kondisi Persimpangan Bangbayang
Kurangnya manajemen persimpangan menyebabkan tundaan lebih dari 30 deti pada jam puncak di sekitar persimpangan Bangbayang. Dengan melihat fakta di lapangan dan kriteria penempatan lalu lintas, maka di persimpangan Bangbayang tersebut perlu pengadaan lampu lalu lintas.
 4. Parkir Pinggir jalan
Tidak adanya fasilitas parkir di pusat kegiatan Pasar Cicurug, menyebabkan adanya parkir on street sehingga terjadinya penyempitan jalan sebesar 32% atau 1,28 meter untuk masing-masing tiap sisi jalan. Melihat kondisi di lapangan tentunya kita dapat menyimpulkan bahwa dari kegiatan parkir on street merupakan salah satu penyebab kemacetan di ruas jalan pengamatan.
 5. Aktifitas Pejalan Kaki
Adanya PKL di area trotoar, menyebabkan tumpahnya pejalan kaki ke badan jalan sehingga menimbulkan kemacetan di wilayah studi.

6.2. Saran dan Rekomendasi

Berdasarkan RDTR 2005-2015, bahwa relokasi Pasar Cicurug ke Desa Bangbayang masih 8 tahun mendatang. Atas dasar

tersebut, saran dan rekomendasi dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Pengoptimalisasian fungsi trotoar oleh pejalan kaki dengan melakukan pemagaran di area trotoar agar pejalan kaki tidak tumpah ke badan jalan.
2. Pengadaan lampu lalu lintas di persimpangan Bangbayang yang berfungsi untuk menghindari konflik di area persimpangan.
3. Melakukan revitalisasi pasar/ pengembalian tata guna/ tata letak pasar sesuai rencananya seperti pengadaan sirkulasi kendaraan di dalam lingkungan pasar dan pemberhentian angkutan berupa shelter serta meningkatkan kapasitas bangunan pasar menjadi 2 lantai untuk keperluan PKL sedangkan kegiatan parkir di lakukan di area jalan lingkaran depan pasar.
4. Pengadaan pangkalan angkutan di Desa Benda sesuai dengan RDTR Kecamatan Cicurug 2005-2015 dengan tujuan menghindari kegiatan mangkal disembarang tempat khususnya di depan Pasar Cicurug.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Bappeda Kabupaten Sukabumi,(2005). *Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Sukabumi Tahun 2005-2015*. _____,(2005). *Rencana Detail Tata Ruang Wilayah kecamatan Cicurug Tahun 2005*.
- [2] Bakosurtanal (2007). *Peta Kecamatan Cicurug 2005*. Bogor

- [3] Dinas Perhubungan Kabupaten Sukabumi, (2005). *Laporan Akhir (Final Report) Sistem Informasi Manajemen Studi Pola jaringan Transport Jalan Tahun 2005*.
- [4] Departemen Pekerjaan Umum, (1997), *Manuai Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*
- [5] Direktorat Bina Teknik (1995), *Tentang Fasilitas Pejalan Kaki*
- [6] *Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota (1998), Tentang Fasilitas Perparkiran*.
- [7] I. Merliana, 2006, *Identifikasi permasalahan Transportasi di Pusat Kota Pandeglang, Tugas Akhir* Fakultas Teknik Planologi Universitas Pakuan Bogor.
- [8] Miro, Fidel, (2002). *Perencanaan Transportasi*. Jakarta : penerbit Erlangga.
- [9] Unit Pasar Cicurug, (2005) *Rencana Umum Pasar Cicurug 2005*. Sukabumi

PENULIS

- 1) *Ir. Gde Ngurah Purnama Jaya, MT.*, Staf Pengajar Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik – Unpak Bogor
- 2) *Dra. Woro Indriyati Rachmani, MT.*, Staf Pengajar Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik – Unpak Bogor