

BAB I

PENDAHULUAN

Bab pertama dalam penelitian ini menjelaskan mengenai latar belakang, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran penelitian, manfaat studi, serta ruang lingkup yang mencakup ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi. Selain itu pada bab ini juga akan dijelaskan mengenai metode penelitian yang terdiri dari pendekatan studi, metode analisis. Selanjutnya, pada bagian akhir akan diuraikan sistematika pembahasan.

1.1 Latar Belakang

Kota Bekasi dalam RTRW Provinsi Jawa Barat merupakan kota yang memiliki fungsi Kota Orde I dan berada di dalam konstelasi hierarki Kota PKN Bogor-Bekasi-Bekasi (Bodebek). Pada awalnya, Kota Bekasi dalam konstelasi regional ditetapkan sebagai kota industri bersama dengan Kota Tangerang, sedangkan wilayah permukiman dialokasikan di Kota Bekasi dan Kota Bogor (Dinas Tata Kota Bekasi, 2012). Seiring berkembangnya sistem transportasi yang mempermudah pergerakan penduduk, salah satunya adalah pembangunan Jalan Tol Jakarta-Cikampek, Kota Bekasi secara alamiah berubah fungsi menjadi kawasan permukiman yang didukung oleh Kawasan Perdagangan dan Jasa.

Selain itu, perkembangan dan pertumbuhan yang terjadi di Kota Bekasi tidak lepas dari keterbatasan DKI Jakarta dalam menampung pertumbuhan penduduk dan pertumbuhan aktivitas di dalamnya yang pada akhirnya menciptakan fenomena urbanisasi di sekitar DKI Jakarta. Karena keterbatasan tersebut, Kota Bekasi berperan sebagai penyeimbang pesatnya perkembangan DKI Jakarta. Sebagai bagian dari wilayah yang berbatasan langsung dengan Jakarta Timur, Kota Bekasi menjadi kawasan yang paling cepat menerima dampak berbentuk perubahan lingkungan dan penggunaan lahan baik menjadi guna lahan permukiman, perindustrian, perdagangan dan jasa.

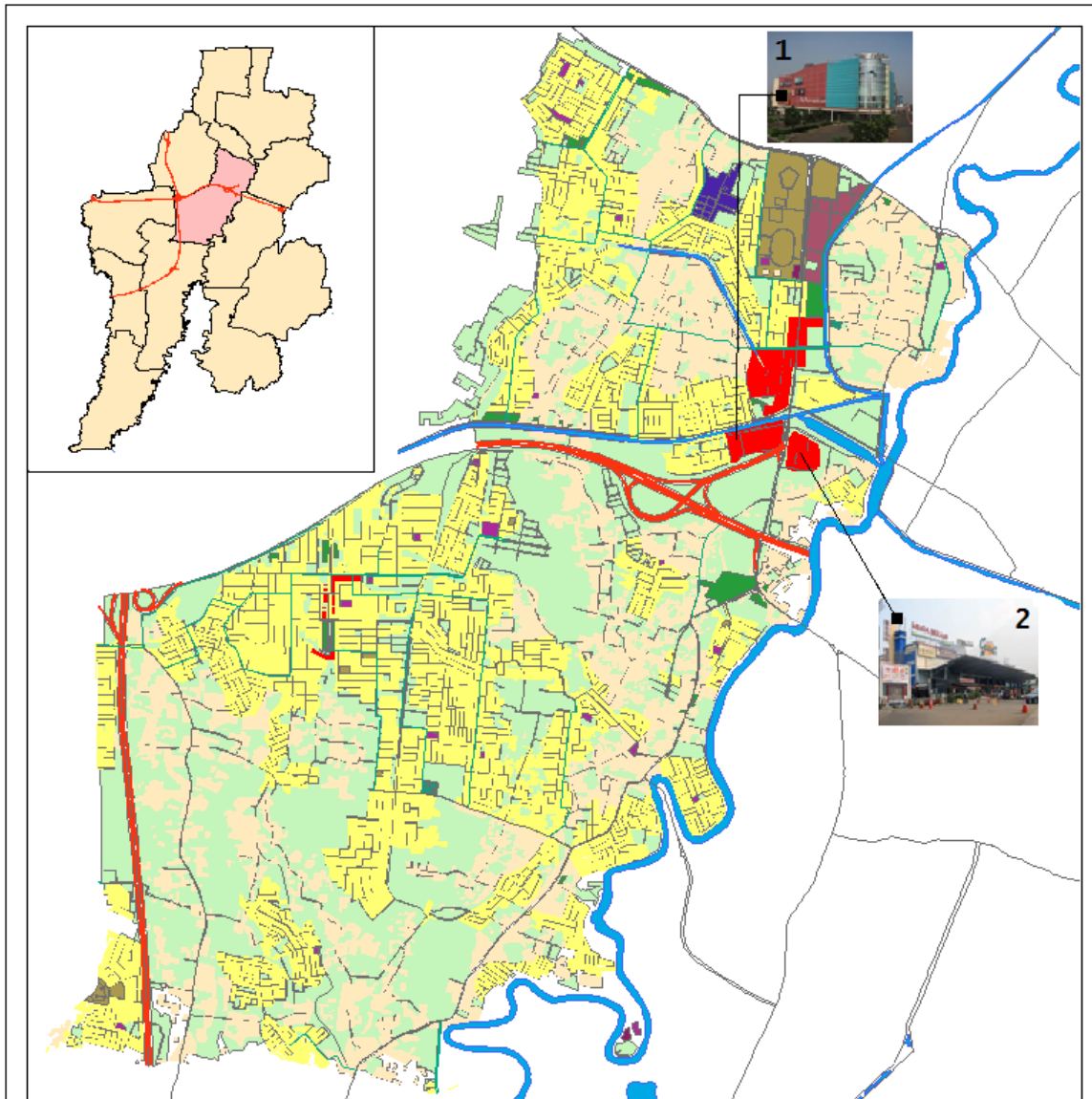
Kota Bekasi berkembang dengan sangat pesat sejak disahkan menjadi kota pada tahun 1997. Perkembangan pesat Kota Bekasi tersebut tidak terlepas

dari letaknya yang strategis di jalur penghubung pusat-pusat regional dan nasional, yaitu Jalan regional Jawa Barat menuju Jawa Tengah (Pantura), Bandung (Jawa Barat) dan ibu kota negara (DKI Jakarta). Akibatnya, Kota Bekasi harus menerima konsekuensi menjadi perlintasan sistem transportasi regional. Kota Bekasi yang awalnya hanya berfungsi sebagai tempat tinggal penduduk yang bekerja di Jakarta (*buffer city*) kini memiliki fungsi penyeimbang (*counter magnet*) dengan arahan pengembangan sebagai kota peruntukan perdagangan dan jasa (Perda No 13 Tahun 2011).

Salah satu wujud perkembangan Kota Bekasi sebagai kota perdagangan dan jasa dapat dilihat di sepanjang Jalan Ahmad Yani. Posisi Jalan Ahmad Yani yang strategis, didukung arahan pengembangan kota yang menetapkan kawasan ini sebagai kawasan perdagangan dan jasa, membuat ruas jalan ini menjadi primadona para investor untuk berinvestasi. Tercatat telah diresmikan pusat perbelanjaan berskala besar mulai tahun 1993 di Kota Bekasi. Kedua pusat perbelanjaan tersebut adalah Mall Metropolitan dan Mega Mall Bekasi. Pusat perbelanjaan ini dikembangkan di atas lahan masing-masing seluas (Mega Mall Bekasi) 160.000m² dan (Mall Metropolitan) 30.000m² yang terletak di Pusat Pelayanan Primer Kota Bekasi yaitu Kecamatan Bekasi Selatan atau lebih tepatnya berada di Jalan Ahmad Yani, Kelurahan Pekayon Jaya.

Tumbuhnya pusat perbelanjaan di Jalan Ahmad Yani ini diharapkan dapat memberikan dampak positif terhadap perekonomian di Kota Bekasi. Meskipun demikian, pusat perbelanjaan tidak hanya membawa dampak positif, tetapi juga membawa berbagai dampak negatif. Salah satu dampak negatif tersebut adalah terjadinya penurunan tingkat pelayanan jalan di Jalan Ahmad Yani, Kota Bekasi yang diduga disebabkan oleh keluar/masuknya kendaraan dari kedua pusat perbelanjaan tersebut. Letak pintu keluar/masuknya kedua pusat perbelanjaan berada di sepanjang Jalan Ahmad Yani serta keberadaan kedua pusat perbelanjaan tersebut berada dekat dengan Gerbang Tol Bekasi Barat dan kedua Jalan Kyai Haji Noer Ali dan Jalan Madmuin Hasibuan yang merupakan akses Jalan Kalimalang Bekasi-Jakarta. Selain itu, beroperasinya pusat perbelanjaan di Jalan Ahmad Yani juga menimbulkan dampak negatif lain seperti tumbuhnya pedagang

kaki lima yang menggunakan jalur pejalan kaki, dan angkutan umum yang menaikkan atau menurunkan penumpang tepat di depan pusat perbelanjaan yang ada di Jalan Ahmad Yani.



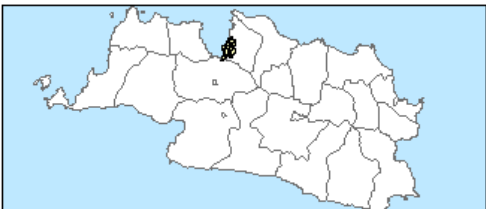
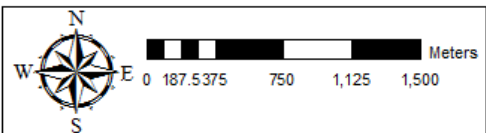
PETA ORIENTASI WILAYAH STUDI

PENGARUH KEGIATAN PUSAT PERBELANJAAN TERHADAP TINGKAT PELAYANAN JALAN
STUDI KASUS : JALAN AHMAD YANI, KOTA BEKASI

LEGENDA

- | | |
|----------------------------|--------------------------|
| Jasa Pemerintahan | Perumahan Tidak Teratur |
| Lapangan/gedung Olah Raga | Pusat Pertokoan/swalayan |
| Perkantoran | Taman/Jalur Hujau |
| Perkantoran Dan Pertokoan | Tempat Rekreasi/hiburan |
| Pertokoan, Warung/kios | Terminal Umum / Bis |
| Perumahan Teratur | Jalan Tol |
| 1 Metropolitan Mall | Jalan Arteri |
| 2 Mega Mall Bekasi | Jalan Lokal |

GAMBAR 1.1



ITSB PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 INSTITUT TEKNOLOGI DAN SAINS BANDUNG
 2013

1.2 Rumusan Permasalahan

Kegiatan Kota Bekasi cenderung terpusat di pusat pelayanan kota (CBD), (Dishub Kota Bekasi,2012).Jalan Ahmad Yani merupakan pusat dari berbagai macam kegiatan, seperti pusat pemerintahan, pusat perdagangan dan jasa, pusat kegiatan olahraga dan pusat perbelanjaan. Ditetapkannya Jalan Ahmad Yani sebagai Kawasan Strategis Kota Bekasi dapat memberikan dampak positif terhadap perekonomian Kota Bekasi, namun, dengan berdirinya dua pusat perbelanjaan, yaitu Mall Metropolitan dan Mega Mall Bekasi di Jalan Ahmad Yani diduga telah menimbulkan dampak negatif yaitu penurunan tingkat pelayanan jalan.

Beroperasinya pusat-pusat perbelanjaan di Jalan Ahmad Yani diindikasikan menjadi salah satu penyebab menurunnya tingkat pelayanan ruas jalan tersebut karena munculnya pedagang kaki lima di sepanjang trotoar Jalan Ahmad Yani, banyaknya angkutan umum yang menurunkan/menaikkan penumpang tepat di depan kedua pusat perbelanjaan, keluar/masuknya kendaraan dari kedua pusat perbelanjaan karena letak pintu keluar/masuk kedua pusat perbelanjaan berada di sepanjang Jalan Ahmad Yani. Selain itu letak kedua pusat-pusat perbelanjaan tersebut berdekatan dengan ruas Jalan Kyai Haji Noer Ali dan Jalan Madmuin Hasibuan yang merupakan jalur alternatif Bekasi menuju Jakarta serta adanya gerbang Tol Bekasi Barat.

Atas dasar perumusan persoalan tersebut maka yang menjadi pertanyaan dalam studi ini adalah “Bagaimana meningkatkan pelayanan Jalan Ahmad Yani, Kota Bekasi?”. Hal tersebut, diharapkan akan menjadi masukan yang berarti bagi Pemerintah Daerah Kota Bekasi, pihak pengembang dan terutama bagi masyarakat untuk meningkatkan tingkat pelayanan Jalan Ahmad Yani.

1.3 Tujuan dan Sasaran

Berdasarkan latar belakang dan rumusan permasalahan yang telah dijelaskan sebelumnya, studi ini bertujuan untuk meningkatkan pelayanan jalan di ruas Jalan Ahmad Yani sebagai dasar untuk melakukan antisipasi dalam

meminimalisasi dampak negatif yang terjadi secara langsung dan tidak langsung. Selanjutnya, usulan yang ingin dicapai dari studi ini adalah ;

1. Teridentifikasinya kondisi lalu lintas di sekitar pusat perbelanjaan Jalan Ahmad Yani
2. Teridentifikasinya rasio antara volume, kapasitas, kecepatan dan menentukan tingkat pelayanan Jalan Ahmad Yani, pada hari-hari tertentu (hari kerja, hari setengah kerja dan hari libur) dan jam-jam tertentu (jam sibuk);
3. Teridentifikasinya tarikan kendaraan yang disebabkan oleh beroperasinya pusat-pusat perbelanjaan dan membandingkannya terhadap total pergerakan di ruas Jalan Ahmad Yani;
4. Teridentifikasinya penyebab lain dari kepadatan lalu lintas seperti hambatan samping pada ruas Jalan Ahmad Yani selain beroperasinya kedua pusat perbelanjaan tersebut;
5. Terumuskannya alternatif-alternatif penanganan persoalan lalu lintas dalam jangka waktu pendek dan jangka waktu panjang.

1.4 Ruang Lingkup Studi

Ruang lingkup studi ini dibagi menjadi dua bagian yaitu ruang lingkup materi dengan ruang lingkup wilayah. Ruang lingkup materi adalah pembatasan materi yang akan dibahas dalam studi ini, sedangkan ruang lingkup wilayah adalah pembatasan wilayah studi secara geografis.

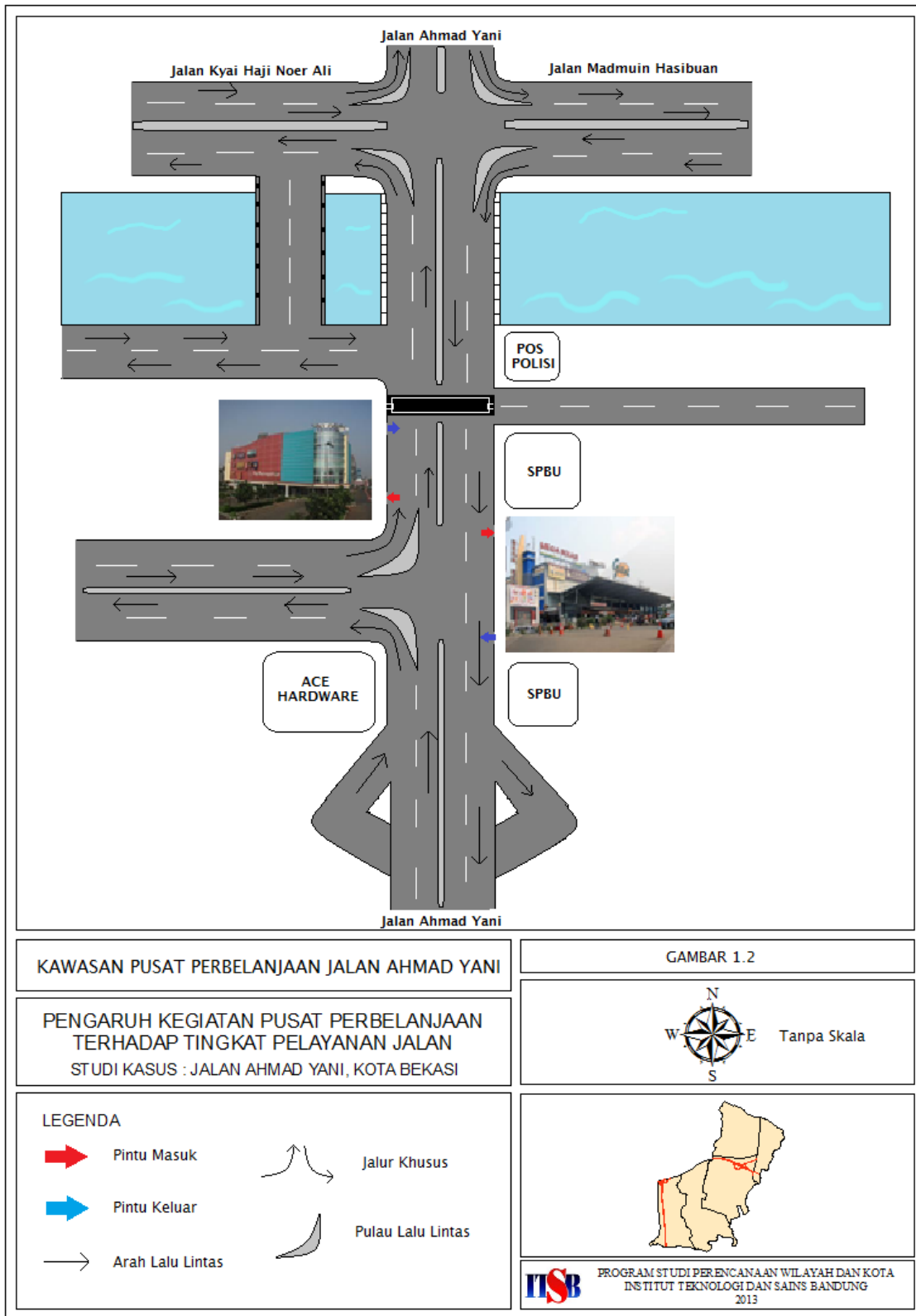
1.4.1 Ruang Lingkup Materi

Materi yang dibahas dalam studi ini adalah kajian terhadap dampak tarikan kendaraan kedua pusat perbelanjaan yaitu Mall Metropolitan dan Mega Mall Bekasi di Jalan Ahmad Yani terhadap volume kendaraan di Jalan Ahmad Yani yang diduga menyebabkan penurunan tingkat pelayanan jalan tersebut. Selanjutnya, alternatif penanganan persoalan lalu lintas yang disebabkan oleh dampak tarikan kendaraan kedua pusat perbelanjaan dari jangka pendek hingga jangka panjang.

1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah

Wilayah dalam studi ini dibatasi pada ruas Jalan Ahmad Yani, Kota Bekasi yang merupakan terletaknya kedua pusat perbelanjaan tersebut. Hal ini juga disebabkan ruas jalan tersebut merupakan jalan utama yang digunakan sebagai akses keluar dan/atau masuk kendaraan dari dan menuju kedua pusat perbelanjaan tersebut. Selain itu, Jalan Ahmad Yani juga merupakan akses keluar dan/atau masuknya kendaraan dari jalur alternatif Bekasi – Jakarta yaitu Jalan Kyai Haji Noer Ali dan Jalan Madmuin Hasibuan serta adanya pintu Tol Bekasi Barat.

Adapun panjang ruas Jalan Ahmad Yani yang dijadikan jalan studi adalah 1.000 meter dari total 3.100 meter. Jalan Ahmad Yani melintasi dua kecamatan, yaitu Kecamatan Bekasi Utara dan Kecamatan Bekasi Selatan. Ruas jalan ini perpotongan Jalan Ahmad Yani dengan Jalan Mayor Madmuin Hasibuan (sebelah selatan) dan Jalan Kyai Haji Noer Ali (sebelah utara).



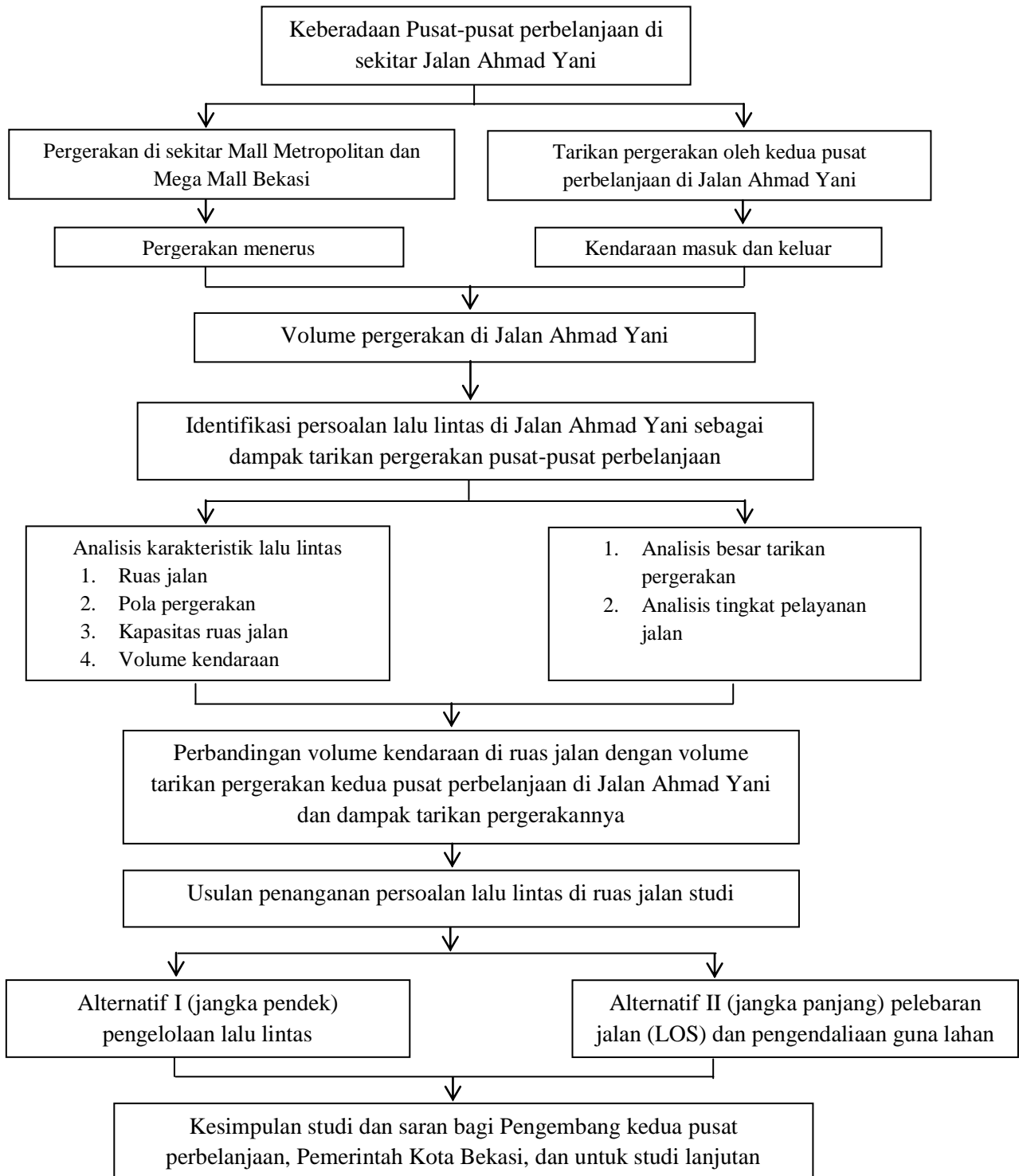
1.5 Metodologi Penelitian

Metodologi penelitian dalam penyusunan Tugas Akhir ini terdiri atas kerangka pemikiran studi, metode pengumpulan data, dan metode analisis.

1.5.1 Kerangka Pemikiran Studi

Alur berpikir studi ini dimulai dari keberadaan pusat-pusat perbelanjaan yaitu Mega Mall Bekasi dan Metropolitan Mall yang mempengaruhi kondisi lalu lintas di ruas Jalan Ahmad Yani. Pengaruh terhadap kondisi lalu lintas di ruas Jalan Ahmad Yani tersebut disebabkan oleh adanya tarikan kendaraan yang ditimbulkan oleh kedua pusat perbelanjaan, karena tarikan kendaraan tersebut memberikan dampak berupa peningkatan volume kendaraan di ruas jalan studi, sehingga menyebabkan terjadinya peningkatan volume perkapasitas (VCR) dan penurunan tingkat pelayanan jalan (*level of service*) Jalan Ahmad Yani.

Setelah mengidentifikasi persoalan lalu lintas di ruas Jalan Ahmad Yani sebagai dampak dari adanya tarikan kendaraan yang ditimbulkan oleh pusat-pusat perbelanjaan, selanjutnya dilakukan analisis yang terkait dengan karakteristik lalu lintas di ruas jalan studi dan analisis terkait tarikan kendaraan pusat-pusat perbelanjaan. Kemudian dapat diusulkan alternatif penanganan persoalan lalu lintas di ruas jalan studi untuk meningkatkan kembali tingkat pelayanan jalan yang meliputi penanganan jangka pendek dan jangka panjang. Untuk lebih jelasnya, kerangka pemikiran studi ini terdapat pada Gambar 1.3.



Gambar 1.3 Kerangka Pemikiran Studi

1.5.2 Metode Pengumpulan Data

Terdapat dua jenis data yang dibutuhkan dalam studi ini, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui pengamatan (observasi), wawancara dengan pengelola pusat – pusat perbelanjaan , dan menghitung langsung volume kendaraan di ruas jalan studi, sedangkan data sekunder diperoleh melalui kajian literatur dan survei ke instansi-instansi terkait. Survei lapangan yang dilakukan untuk mendapatkan data primer yang dibutuhkan adalah sebagai berikut :

1. Pencacahan volume atau arus lalu lintas kendaraan.

Kegiatan ini dilakukan di Jalan Ahmad Yani (dua arah) dan pintu masuk dan keluar di kedua pusat perbelanjaan. Titik-titik tersebut dipilih karena dilewati oleh kendaraan yang akan dihitung untuk proses analisis. Pencacahan volume lalu lintas ini dilakukan dalam empat hari yang berbeda dengan memilih empat hari yang mewakili karakteristik pergerakan kendaraan yang berbeda, yaitu Hari Senin (10 Juni 2013) mewakili karakteristik hari kerja, Hari Jumat (14 Juni 2013) mewakili karakteristik hari setengah kerja, Hari Sabtu (15 Juni 2013) mewakili hari libur dan Hari Minggu (16 Juni 2013) mewakili hari libur. Pencacahan volume kendaraan ini dilakukan mulai pukul 10.00 sampai pukul 22.00 karena waktu tersebut merupakan waktu operasi kedua pusat perbelanjaan dan dianggap sebagai waktu efektif yang menimbulkan tarikan kendaraan. Agar proses pencacahan menjadi lebih mudah, kendaraan yang dicacah dibagi menjadi tiga, yaitu kendaraan ringan (mobil penumpang/mobil pribadi, minibus dan pickup), kendaraan berat (bus besar dan truk besar), sepeda motor, dan sepeda, becak (Manual Kapasitas Jalan Raya – MKJI, 1997).

2. Perhitungan kapasitas ruas jalan

Perhitungan ini dilakukan di ruas jalan yang dipengaruhi secara langsung oleh kedua pusat perbelanjaan yaitu Jalan Ahmad Yani, dengan mengukur lebar jalan, jumlah lajur, lebar trotoar, kegiatan di sisi jalan, arah arus kendaraan, dan panjang jalan.

1.5.3 Metode Analisis

Analisis data yang dilakukan dalam studi ini adalah menghitung volume kendaraan di ruas Jalan Ahmad Yani yang dipengaruhi oleh adanya kedua pusat perbelanjaan tersebut dan menganalisis dampak tarikan kendaraan tersebut terhadap tingkat pelayanan ruas Jalan Ahmad Yani. Dampak yang terjadi meliputi peningkatan rasio volume perkapasitas (VCR) jalan yang berakibat pada menurunnya tingkat pelayanan jalan. Teknis analisis yang digunakan pada studi ini adalah metode kuantitatif (menghitung volume kendaraan di ruas jalan studi, volume tarikan kendaraan, kapasitas jalan dan kecepatan arus bebas) dan analisis kualitatif. Tahapan analisis yang dilakukan dalam studi ini adalah :

1. Menganalisis volume kendaraan di ruas Jalan Ahmad Yani
2. Menganalisis volume tarikan kendaraan pusat-pusat perbelanjaan
3. Menganalisis dampak tarikan kendaraan yang disebabkan oleh pusat-pusat perbelanjaan terhadap kepadatan volume kendaraan di ruas Jalan Ahmad Yani
4. Menganalisis ruas jalan lain yang berada di sekitar Jalan Ahmad Yani
5. Menganalisis tingkat pelayanan jalan (LOS) ruas Jalan Ahmad Yani berdasarkan rasio volume perkapasitas (VCR) dan kecepatan arus bebas.
6. Menganalisis pengaruh kegiatan informal (hambatan samping) di wilayah studi terhadap kondisi lalu lintas di ruas jalan studi
7. Merumuskan alternatif penanganan persoalan lalu lintas di ruas Jalan Ahmad Yani untuk meningkatkan tingkat pelayanan jalan tersebut.

1.6 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan dalam studi ini terdiri dari lima bagian, yaitu ;

BAB 1 PENDAHULUAN

Bab ini membahas latar belakang studi, rumusan persoalan, tujuan dan sasaran studi, ruang lingkup studi (ruang lingkup materi dan ruang lingkup wilayah). Metodologi penelitian (meliputi kerangka pemikiran studi, metode pengumpulan data, dan metode analisis) dan sistematika pembahasan

BAB 2 TEKNIK PENGUKURAN TINGKAT PELAYANAN JALAN

Bab ini membahas berbagai teori dan kajian pustaka mengenai hal yang berkaitan dengan teknik pengukuran tingkat pelayanan jalan, sistem transportasi, jaringan jalan, pengelolaan lalu lintas, dan studi penelitian sejenis.

BAB 3 GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI

Bab ini membahas gambaran umum dari wilayah studi, yaitu kawasan pusat perbelanjaan di Jalan Ahmad Yani yang mencakup karakteristik pusat-pusat perbelanjaan, karakteristik guna lahan dan kegiatan di sekitar pusat perbelanjaan, karakteristik ruas jalan studi, kondisi dan fungsi ruas jalan studi, volume, kecepatan, dan komposisi kendaraan ruas jalan studi dan kondisi lalu lintas di sekitar pusat-pusat perbelanjaan di sekita Jalan Ahmad Yani Kota Bekasi.

BAB 4 DAMPAK TARIKAN KENDARAAN KEDUA PUSAT PERBELANJAAN TERHADAP KONDISI LALU LINTAS DI JALAN AHMAD YANI

Bab ini membahas analisis mengenai dampak tarikan kendaraan pusat-pusat perbelanjaan terhadap kondisi lalu lintas di Jalan Ahmad Yani yang meliputi perhitungan mengenai volume tarikan kendaraan pusat-pusat perbelanjaan di Jalan Ahmad Yani, perbandingan volume tarikan

kendaraan pusat-pusat perbelanjaan dengan volume ruas jalan studi, kapasitas ruas jalan studi, kecepatan arus bebas kendaraan ruas jalan studi, rasio volume perkapasitas (VCR) akibat adanya pusat-pusat perbelanjaan dan tingkat pelayanan ruas jalan studi (LOS).

BAB 5 PENINGKATAN PELAYANAN RUAS JALAN AHMAD YANI

Bab ini menjelaskan hasil dari analisis (kesimpulan) yang telah dilakukan serta memberikan rekomendasi sebagai alternatif penanganan pengelolaan lalu lintas serta perubahan tingkat pelayanan jalan yang dapat dijadikan sebagai bahan penelitian selanjutnya.