

Analisis Kemacetan Lalu Lintas Di Jalan Arteri Sekunder Studi Kasus Koridor Jalan Raya Pekayon Kota Bekasi

Fauziya Bagawat Sari, ST. MT¹
Muhamad Abdul Majid²

ABSTRAK

Sebagai salah satu kota besar dikawasan jabodetabek serta berbatasan langsung dengan Ibukota Jakarta, Kota Bekasi memiliki potensi, peluang serta tantangan dalam pembangunan terutama terkait isu permasalahan pembangunan daerah. Selain itu, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 6 Tahun 2017 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Kota Bekasi dijadikan sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) serta Pusat Kegiatan Strategis Nasional. Kota Bekasi adalah sebagai pintu gerbang dan pengimbang (*counter magnet*) ibukota negara (jakarta) merupakan titik simpul untuk distribusi, memiliki peran dan fungsi yang besar dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi, dalam hal ini tuntutan penyediaan terhadap peningkatan aktivitas kota semakin meningkat.

Dari analisis, didapatkan dalam kurun waktu tahun 2004 sampai dengan tahun 2019 Terjadinya Perubahan Guna Lahan yang sebelumnya lahan tersebut adalah Ruang Terbuka Hijau (RTH) atau lahan tak terbangun menjadi kawasan perdagangan dan Jasa serta kawasan permukiman, serta pergerakan lalu lintas di jalan Raya Pekayon untuk di segmen 1 Bahwa dari nilai VCR di segmen ini nilai tertinggi terjadi dari arah Mall Revo Town (A) menuju Jalan Raya Jatiasih (B) sebesar 1,22 pada pukul 16.00 - 17.00 yang berarti tingkat pelayanan jalan di segmen 1 diberi nilai E yang artinya kondisi pelayanan buruk lalu untuk di segmen 2 Bahwa dari nilai VCR di segmen ini nilai tertinggi terjadi dari arah Mall Revo Town (A) menuju Jalan Raya Jatiasih (B) sebesar 1,10 pada pukul 17.00 - 18.00 00 yang berarti tingkat pelayanan jalan di segmen 2 diberi nilai E Untuk di segmen 3 Bahwa dari nilai VCR di segmen ini nilai tertinggi terjadi dari arah Jalan Raya Jatiasih (B) menuju Mall Revo Town (A) sebesar 1,19 pada pukul 07.00 – 08.00 yang berarti tingkat pelayanan jalan di segmen 3 diberi nilai E, Dari analisis, manajemen lalu lintas di ruas jalan Raya Pekayon banyak jalan masuk menuju jalan lokal yang menghubungkan permukiman serta kawasan komersil yang menimbulkan tundaan lalu lintas yang disebabkan persimpangan-persimpangan jalan yang ada.

Kata Kunci : Analisis, Kemacetan, Lalu Lintas, Arteri Sekunder, Koridor Jalan Raya Pekayon

Pendahuluan

Latar Belakang

Karakteristik kota terbentuk dari karakteristik aktivitas penduduk yang berada didalam. Secara umum, kota mewadahi kegiatan-kegiatan bermukim, bekerja, berekreasi yang semuanya dapat terjadi melalui jaringan pergerakan (transportasi) atau yang lebih dikenal dengan Wisma, Suka dan Marga. Pusat kota merupakan salah satu bagian kota yang dapat menjadi cermin keunikan kota

dibandingkan dengan kota lain. Pusat kota biasanya berfungsi sebagai pusat perdagangan, *market centers* atau *market place* untuk melayani kebutuhan masyarakat.

Kota Bekasi adalah sebagai pintu gerbang dan pengimbang (*counter magnet*) ibukota negara (jakarta) merupakan titik simpul untuk distribusi, memiliki peran dan fungsi yang besar dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi, dalam hal ini tuntutan penyediaan terhadap peningkatan

¹ Dosen tetap Prodi Teknik PWK Unkris

² Mahasiswa Prodi Teknik PWK Unkris

aktivitas kota semakin meningkat. Kota ini merupakan penyangga Jakarta sebagai pusat Pemerintahan Republik Indonesia. Posisi seperti ini Kota Bekasi paling cepat menerima dampak berbagai bentuk perubahan peruntukan tata guna lahan dan pembebanan ruas jalan. Implikasi dari tuntutan tersebut dalam konteks keruangan, adalah meningkatnya kebutuhan terhadap lahan terutama untuk kegiatan perkotaan (permukiman, perkantoran, perindustrian, perdagangan dan jasa). Pertumbuhan fisik Kota Bekasi berkembang secara linear disepanjang jaringan jalan (*ribbon develoment*), dan pola pemanfaatan lahannya bersifat campuran (*mixed land use*). Hal ini mengindikasikan kecenderungan perkembangan pemanfaatan lahan yang bersifat ekstensif yang ditunjukkan oleh semakin berkembangnya sistem aktivitas didaerah pinggiran Kota Bekasi.

Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan banyak terjadi di kota-kota besar, terutama yang tidak memiliki transportasi umum yang baik atau tidak seimbang kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk. Saat ini kemacetan bukanlah hal yang aneh bagi masyarakat yang tinggal di kota besar.

Rumusan Masalah

1. Bagaimana perubahan guna lahan dan peruntukannya akibat pertumbuhan dan perkembangan kegiatan di kawasan sekitar serta pengaruhnya terhadap kapasitas ruas Jalan Raya Pekayon?
2. Bagaimana pergerakan lalu lintas ruas Jalan Raya Pekayon di Kota Bekasi
3. yang merupakan salah satu penyebab cepat berkembangnya Kota Bekasi khususnya kawasan studi
4. Pembahasan mengenai kemacetan lalu lintas ruas jalan di wilayah studi akibat manajemen lalu lintas disepanjang

sebagai simpul permukiman, industri serta perdagangan dan jasa?

3. Bagaimana manajemen lalu lintas pada ruas Jalan Raya Pekayon yang disebabkan adanya persimpangan jalan masuk lingkungan permukiman maupun komersil serta adanya akses Tol(eksternal) di wilayah studi?

Tujuan

1. Untuk menganalisis perubahan guna lahan dan peruntukan lahan akibat pertumbuhan dan perkembangan di kawasan studi serta pengaruhnya terhadap kapasitas ruas jalan.
2. Untuk menganalisis pergerakan lalu lintas ruas Jalan Raya Pekayon di Kota Bekasi sebagai simpul permukiman, industri serta perdagangan dan jasa yang meliputi volume lalu lintas, kapasitas jalan, dan hambatan samping.
3. Untuk menganalisis manajemen lalu lintas pada ruas Jalan Raya Pekayon di Kota Bekasi yang disebabkan adanya persimpangan jalan masuk lingkungan maupun komersil serta adanya akses Tol (eksternal) di wilayah studi.

Ruang Lingkup Substansi

1. Pembahasan mengenai kemacetan lalu lintas di wilayah studi akibat perkembangan kegiatan kawasan disekitar ruas jalan dengan pendekatan pola perubahan lahan
2. Pembahasan mengenai kemacetan lalu lintas di wilayah studi akibat pergerakan lalu lintas yang berasal dari luar wilayah studi(eksternal), terutama yang berasal dari jalan arteri sekunder dan akses dari Tol Bekasi Barat, karena dengan adanya jalan tol memudahkan masyarakat melakukan perjalanan dari suatu kota ke Kota bekasi maupun sebaliknya Jalan Raya Pekayon yang terdapat persimpangan jalan masuk lingkungan maupun komersil.

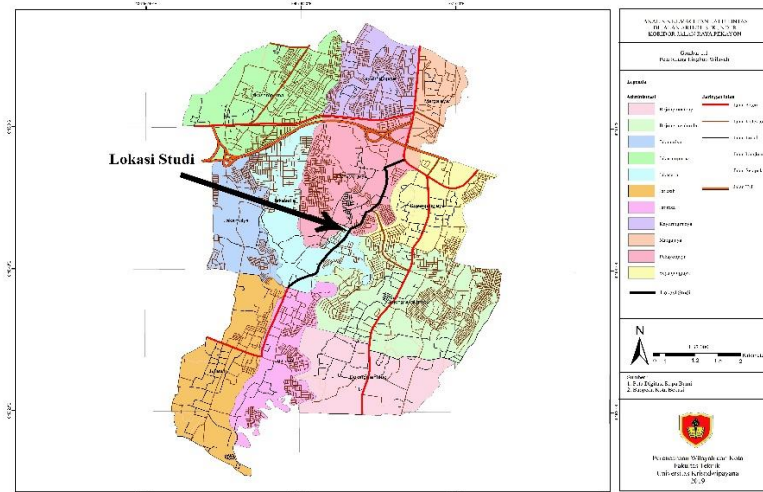
Ruang Lingkup Wilayah

Lingkup wilayah studi Tugas akhir yang akan diteliti ialah Ruas Jalan Raya

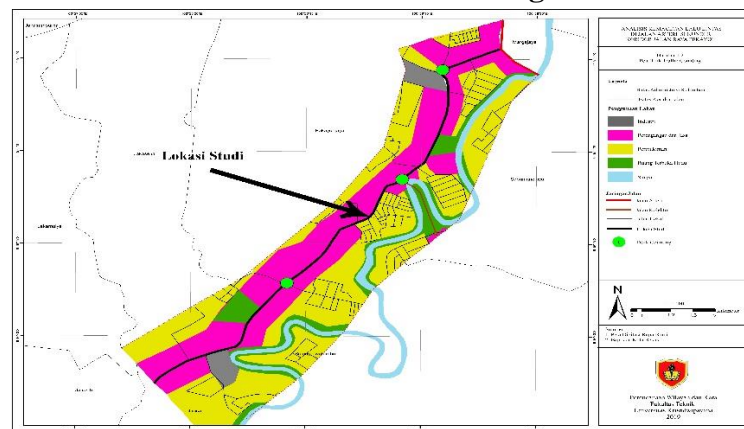
Pekayon yang memiliki status jalan Kota yang memiliki panjang 4,7 Km dan merupakan jalan Arteri Sekunder, Sedangkan untuk mengetahui kemacetan dari ruas jalan akibat perkembangan kegiatan kota disekitar kawasan studi dilakukan dengan menggunakan analisis

kapasitas ruas jalan dengan menggunakan variabel-variabel volume lalu lintas, komposisi kendaraan dan komposisi lalu lintas yang melewati Jalan Raya Pekayon dan analisis tingkat pelayanan dengan perbandingan volume kendaraan dengan kapasitas.

Gambar 1.1
Peta Ruang Lingkup Wilayah



Gambar 1.2
Peta Titik Traffic Counting



Analisis Awal

1. Memverifikasi kualitas dan jenis data yang diperoleh, sebagai awal pengelompokan data jalan dan data tata guna lahan di kawasan studi.
2. Mengidentifikasi sejumlah permasalahan yang ada di wilayah studi yang dituangkan dalam bentuk numerik, uraian, ataupun gambar sebagai masukan awal untuk mengembangkan model dalam analisis.

3. Membentuk basis data yang operatif untuk digunakan dalam proses evaluasi dan analisis lanjutannya.

Teknik Analisis

1. Analisis Perubahan dan Perubahan Guna Lahan
2. Analisis Lalu Lintas Ruas Jalan
 - a. Jumlah Pergerakan
 - b. Analisis Kapasitas dan Tingkat Pelayanan

Gambaran Umum Kota Bekasi Dan Ruas Jalan Raya Pekayon

Kota Bekasi Dalam Perpres No. 54 Tahun 2008 Tentang Penataan Ruang Kawasan JABODETABEKPUNJUR

Berdasarkan Permen No. 54 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Kawasan JABODETABEKPUNJUR, Kota Bekasi ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang memerlukan Perencanaan Tata Ruang.

Batas Administrasi

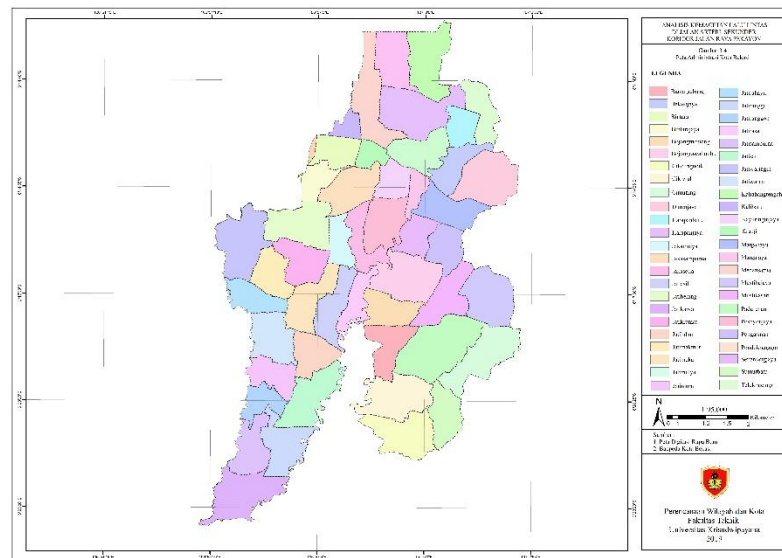
Kota Bekasi terletak di bagian utara Provinsi Jawa Barat antara 106°55° Bujur Timur dan 6°7' - 6°15' Lintang Selatan, memiliki luas wilayah 21.049 ha, dengan batas wilayah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kabupaten Bekasi
 - Sebelah Selatan : Kabupaten Bogor dan Kota Depok
 - Sebelah Barat : Provinsi DKI Jakarta
 - Sebelah Timur : Kabupaten Bekasi
- Kota Bekasi terbagi atas 12 kecamatan dan 56 kelurahan adalah sebagai berikut:
- a. Medan Satria : 1.471 Ha - 6,99%
 - b. Bekasi Utara : 1.965 Ha - 9,33%
 - c. Bekasi Barat : 1.889 Ha - 8,97%
 - d. Bekasi Selatan : 1.496 Ha - 7,11%
 - e. Bekasi Timur : 1.349 Ha - 6,41%
 - f. Pondok Gede : 1.629 Ha - 7,74%
 - g. Pondok Melati : 1.857 Ha - 8,82%
 - h. Jatiasih : 2.200 Ha - 10,45%
 - i. Rawalumbu : 1.567 Ha - 7,44%
 - j. Mustikajaya : 2.473 Ha - 11,75%
 - k. Jatisampurna : 1.449 Ha - 6,88%
 - l. Bantargebang : 1.704 Ha - 8,10%

**TABEL III.3
KLASIFIKASI PENGGUNAAN LAHAN KOTA BEKASI TAHUN 2018**

Rincian Penggunaan Lahan	Luas (ha)	%
Jaringan Prasarana	1.584	7,5%
Perkampungan	8.841	42%
Perumahan	4.650	22,1%
Komersial	326	1,5%
Industri	402	1,9%
Sarana Pelayanan Umum	166	0,8%
RTH/Pekarangan/Pertanian	5.080	24,1
Total	21.049	100%

Gambar 3.4
Peta Administrasi Kota Bekasi



Gambaran Umum Ruas Jalan Raya Pekayon

Batas Administrasi

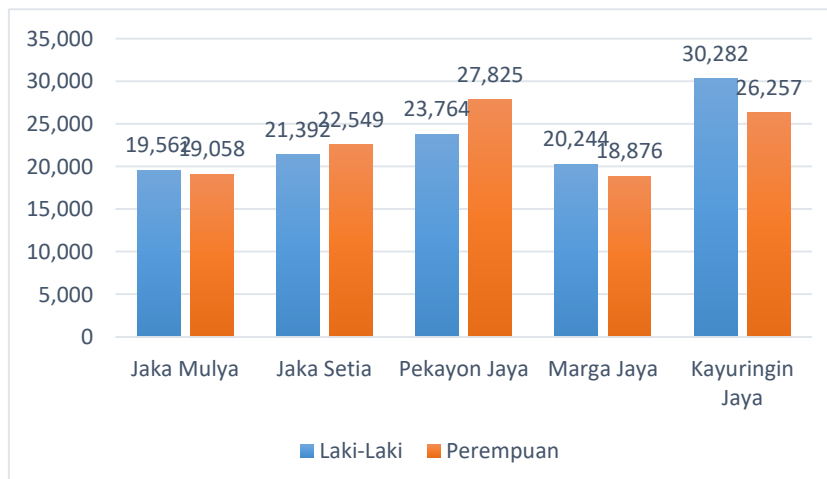
Ruas Jalan Raya Pekayon adalah salah satu ruas jalan arteri sekunder di Kota Bekasi yang berada di wilayah Kecamatan Bekasi Selatan. Kondisi eksisting dari ruas Jalan Raya Pekayon terdiri dari 2 (dua) ruas tanpa pembatas, 2 (dua) jalur dan 2 (dua) lajur dengan lebar masing-masing 4 (empat) meter. Sedangkan jalan lokal yang mempengaruhi ruas jalan raya pekayon adalah:

Kecamatan Bekasi Selatan Yang terdiri dari 5 Kelurahan yaitu:

1. Kelurahan Kayuringin Jaya, luas areal : 368,00 Ha
2. Kelurahan Pekayon Jaya, luas areal : 425,00 Ha
3. Kelurahan Margajaya, luas areal : 209,00 Ha
4. Kelurahan Jakasetia, luas areal : 330,00 Ha
5. Kelurahan Jakamulya, luas areal : 273,00 Ha

Secara geografis Kecamatan Bekasi Selatan berada di tengah-tengah Kota.

GAMBAR 3.7
DIAGRAM PENDUDUK KECAMATAN BEKASI SELATAN



ANALISIS KEMACETAN LALU LINTAS DI JALAN ARTERI SEKUNDER KORIDOR JALAN RAYA PEKAYON

Analisis Perubahan Guna Lahan

Perubahan penggunaan lahan pada dasarnya merupakan usaha untuk

dasarnya merupakan gambaran hasil perpaduan antara jenis penggunaan lahan dan kegiatan manusia disuatu wilayah kota pada kurun waktu tertentu, dimana kegiatan tersebut disesuaikan dengan kondisi fisik lahan tersebut.

Kondisi Penggunaan Lahan Tahun 2004

Berdasarkan peta penggunaan lahan Kota Bekasi pada Tahun 2004, luas untuk masing-masing penggunaan lahan yang ada di wilayah studi adalah seperti terlihat pada Tabel IV.1.

TABEL IV.1
LUAS PENGGUNAAN LAHAN KAWASAN STUDI DI SEKITAR RUS JALAN RAYA PEKAYON TAHUN 2004

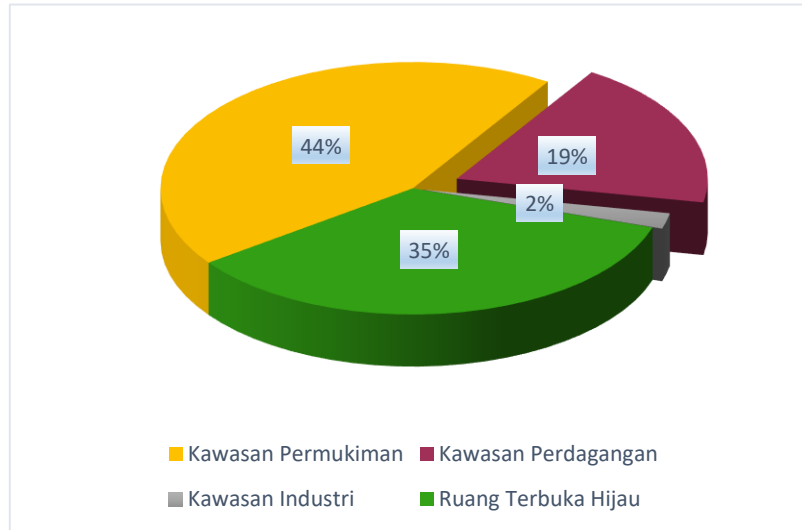
No	Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	Persentase (%)
1	Kawasan Permukiman	407,52	44%
2	Kawasan Perdagangan dan Jasa	177,55	19%
3	Kawasan Industri	16,12	2%
4	Ruang Terbuka Hijau	319,26	35%
Total		920,45	100%

Sumber : Bappeda Kota Bekasi – Hasil Analisis, 201

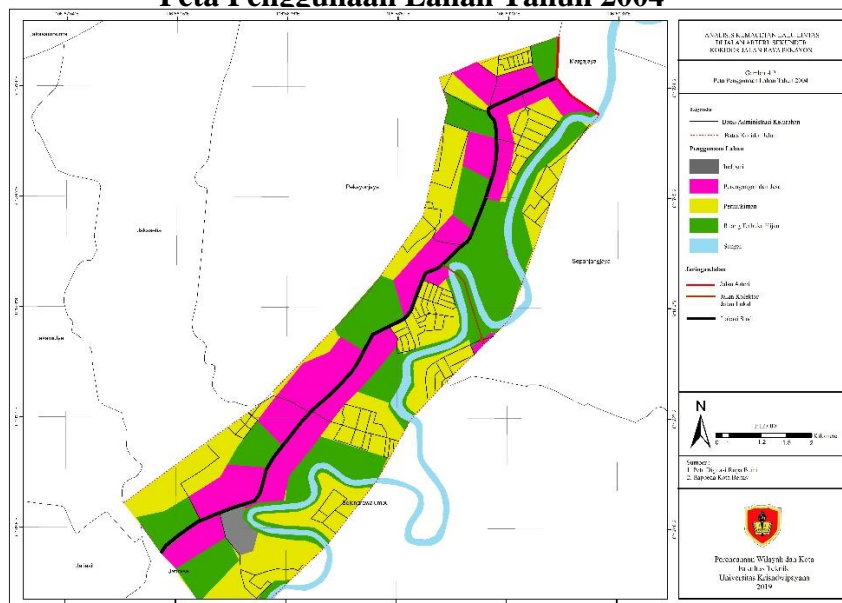
Berdasarkan Tabel IV.1 diatas diketahui bahwa penggunaan lahan dikawasan didominasi Ruang Terbuka Hijau dan Kawasan Permukiman, Ruang Terbuka Hijau mencapai 319,26 Ha atau 35% dari luas wilayah studi, sedangkan kawasan

permukiman sebesar 407,52 Ha atau 44% dari luas wilayah studi, lalu kawasan perdagangan sebesar 177,55 Ha atau 19% dan kawasan Industri sebesar 16,12 Ha atau 2% , proporsi penggunaan lahan tahun 2004 dapat dilihat pada Gambar 4.1

GAMBAR 4.1
GRAFIK PROPORSI PENGGUNAAN LAHAN TAHUN 2004 KAWASAN
STUDI RUAS JALAN RAYA PEKAYON



Gambar 4.2
Peta Penggunaan Lahan Tahun 2004



Kondisi Penggunaan Lahan Tahun 2019

Berdasarkan Peta Penggunaan Lahan Kota Bekasi pada tahun 2019, luas untuk

masing-masing penggunaan lahan yang ada di wilayah studi adalah seperti Tabel IV.2 dibawah ini.

TABEL IV.2
LUAS PENGGUNAAN LAHAN KAWASAN STUDI DI SEKITAR RUAS JALAN RAYA PEKAYON TAHUN 2004

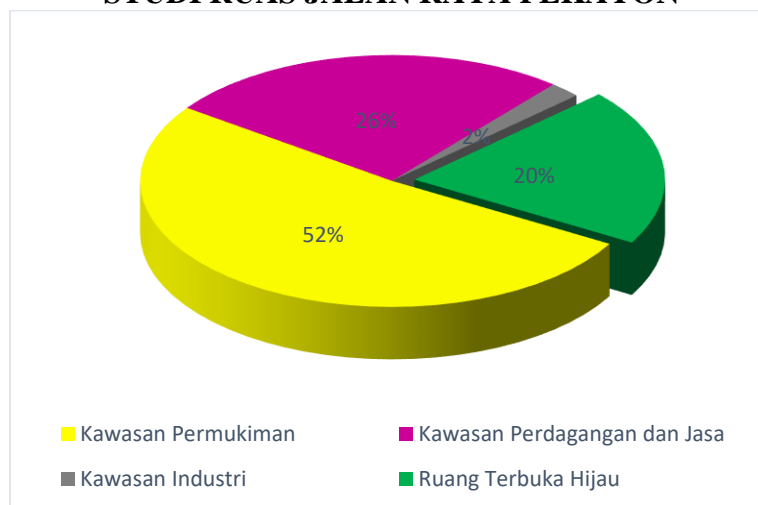
No	Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	Persentase (%)
1	Kawasan Permukiman	472,32	52%
2	Kawasan Perdagangan dan Jasa	242,09	26%
3	Kawasan Industri	21,01	2%
4	Ruang Terbuka Hijau	185,03	20%
Jumlah		920,45 Ha	100%

Sumber : Bappeda Kota Bekasi – Hasil Analisis, 2019

Berdasarkan Tabel IV.2 diatas diketahui bahwa penggunaan lahan dikawasan didominasi Kawasan Permukiman dan Kawasan Perdagangan dan Jasa , Kawasan Permukiman mencapai 472,32 Ha atau 52% dari luas wilayah studi, sedangkan kawasan Perdagangan dan Jasa sebesar 242,09 Ha atau

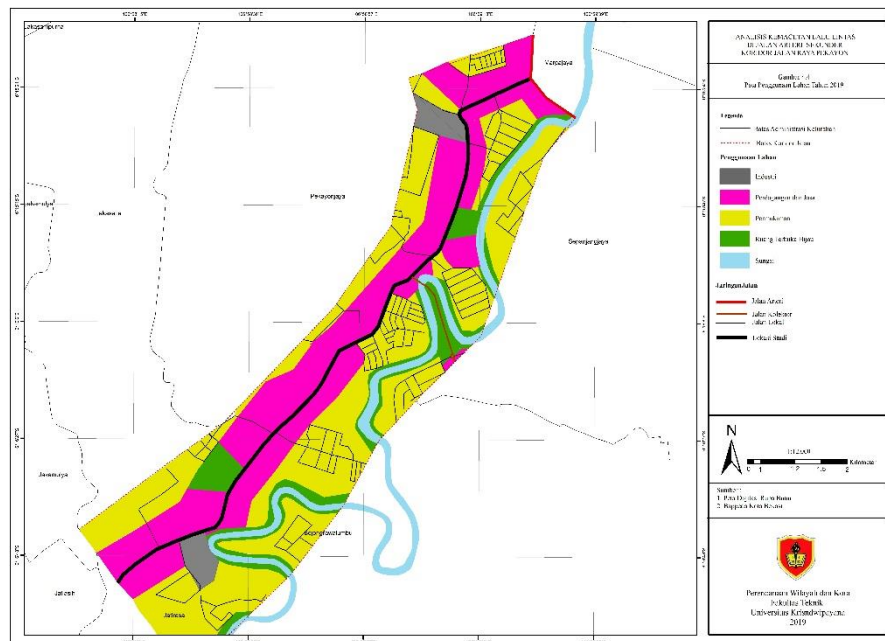
26% dari luas wilayah studi, lalu Ruang Terbuka Hijau mengalami pengurangan dengan luas sekarang sebesar 185,03 Ha atau 20% dan kawasan Industri sebesar 21,01 Ha atau 2%, proporsi penggunaan lahan tahun 2019 dapat dilihat pada Gambar 4.3 dibawah ini.

GAMBAR 4.3
GRAFIK PROPORSI PENGGUNAAN LAHAN TAHUN 2019 KAWASAN STUDI RUAS JALAN RAYA PEKAYON



Sumber : Bappeda Kota Bekasi – Hasil Analisis 201

**GAMBAR 4.4
PETA PENGGUNAAN LAHAN 2019**



Perubahan Penggunaan Lahan Tahun 2004 dan Tahun 2019

Berdasarkan perhitungan peta guna lahan tahun 2004 dan tahun 2019, luas perubahan

penggunaan lahan yang terjadi antara tahun 2004 dan tahun 2019 dapat dilihat pada Tabel IV.3 dibawah ini.

**TABEL IV.3
TABEL PERUBAHAN GUNA LAHAN TAHUN 2004 DAN TAHUN 2019**

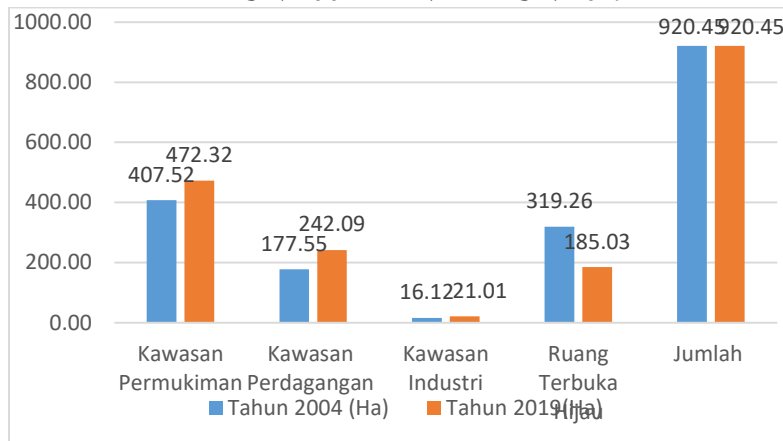
No	Penggunaan Lahan	Tahun 2004 (Ha)	Tahun 2019 (Ha)	Perubahan (Ha)	Persentase (%)
1	Kawasan Permukiman	407,52	472,32	64,80	16%
2	Kawasan Perdagangan	177,55	242,09	64,54	36%
3	Kawasan Industri	16,12	21,01	4,89	30%
4	Ruang Terbuka Hijau	319,26	185,03	134,23	42%
	Jumlah	1605,00	1605,00	0	-

Sumber : Bappeda Kota Bekasi – Hasil Analisis, 2019

Dari tabel diatas terlihat bahwa perbedaan perubahan penggunaan lahan antara tahun 2004 dan tahun 2019 diunjukkan dengan meningkatnya kawasan permukiman dengan luas 64,80 Ha atau 16%, serta perubahan penggunaan lahan pada kawasan perdagangan

dan jasa sebesar 64,54 Ha atau 36%, untuk kawasan industri tidak berubah banyak hanya sebesar 4,89 Ha sedangkan untuk Ruang Terbuka Hijau mengalami perubahan penggunaan lahan sangat tinggi sebesar 134,23 Ha atau 42%

GAMBAR 4.5
DIAGRAM PERUBAHAN GUNA LAHAN
TAHUN 2004 DAN TAHUN 2019



Sumber : Bappeda Kota Bekasi – Hasil Analisis, 2019

TABEL IV.4
HASIL ANALISIS GEOMETRIK JALAN RAYA PEKAYON

NO	Parameter	Eksisting	Nilai
1	Kapasitas Dasar (C ₀)	Jalan dua lajur	2900
2	Faktor Penyesuaian Lebar Jalan (FC _w)	Dua lajur tak terbagi	1,14
3	Faktor Penyesuaian Pemisahan Arah (FC _{sp})	Dua lajur 2/2	1
4	Faktor Penyesuaian Hambatan Samping (FC _{SF})	Lebar Bahu jalan efektif < 0,5 m	0,73
5	Faktor Penyesuaian Ukuran Kota (FC _{Cs})	Jumlah Penduduk 2.873.484	1,03

Sumber : MKJI, 1997

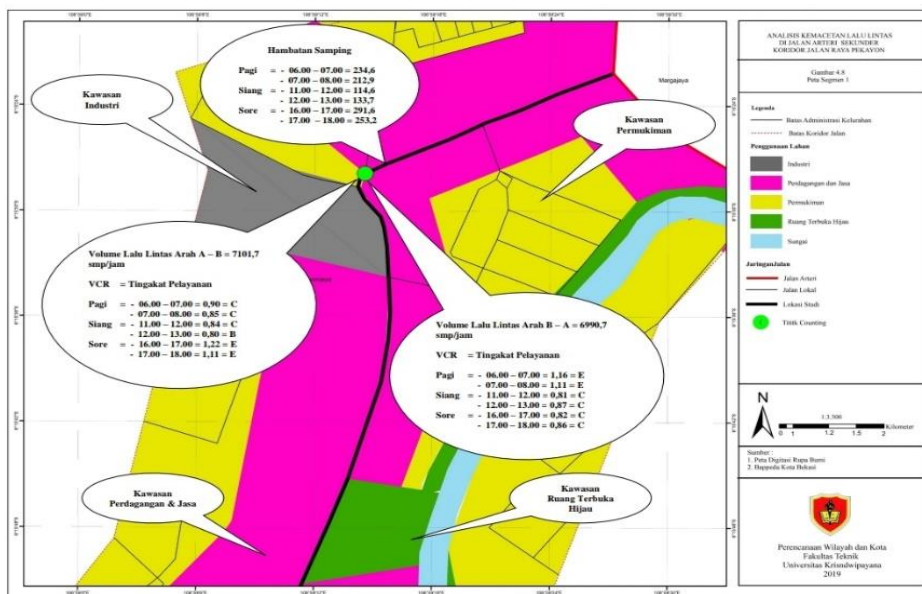
$$\begin{aligned}
 C &= C_0 \times FC_w \times FC_{sf} \times FC_{Cs} \text{ (smp/jam)} \\
 &= 2.900 \times 1,14 \times 1,0 \times 1,0 \times 0,73 \times 1,03 \\
 &= 2.485,7814 \text{ smp/jam/2 lajur} \\
 &= 1.242,89 \text{ smp/jam/lajur}
 \end{aligned}$$

GAMBAR 4.6
PETA TITIK TRAFFIC COUNTING



**Hasil Analisis Persimpangan Jalan H.Said
(Segmen 1) Hari Selasa, 25 Juni 2019**

**GAMBAR 4.8
PETA SEGMENT 1**



**TABEL IV.10
TINGKAT PELAYANAN LALU LINTAS (LOS)**

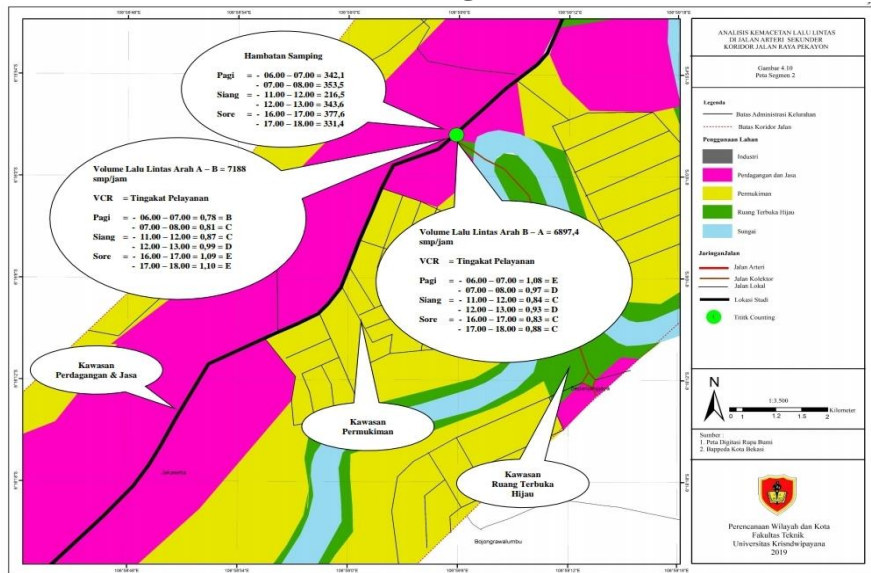
No	Segmen	Hari, Tanggal	Arah	Waktu	VCR / Nilai LOS	Tingkat Pelayanan
1	Persimpngan Jalan H.Said (Segmen 1)	Selasa, 25 Juni 2019	A - B	06.00 - 07.00	0,90	C
				07.00 - 08.00	0,85	C
				11.00 - 12.00	0,84	C
				12.00 - 13.00	0,80	B
				16.00 - 17.00	1,22	E
			B - A	06.00 - 07.00	1,16	E
				07.00 - 08.00	1,11	E
				11.00 - 12.00	0,81	C
				12.00 - 13.00	0,87	C
				16.00 - 17.00	0,82	C
				17.00 - 18.00	0,86	C

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa pada Segmen 1 tingkat pelayanan terburuk terjadi pada pukul 16.00 – 17.00 dengan nilai 1,22 yang berarti tingkat pelayanan menurut MKJI adalah dengan nilai E, sedangkan nilai

terbaik tingkat pelayanan pada Segmen 1 terjadi pada pukul 12.00 – 13.00 dengan nilai 0,80 yang berarti tingkat pelayanan menurut MKJI adalah dengan nilai B

**Hasil Analisis Persimpangan Jalan
Kemang Pratama (Segmen 2) Hari Kamis,
27 Juni 2019**

**Gambar 4.10
Peta Segmen 1**



**TABEL IV.14
TINGKAT PELAYANAN LALU LINTAS (LOS)**

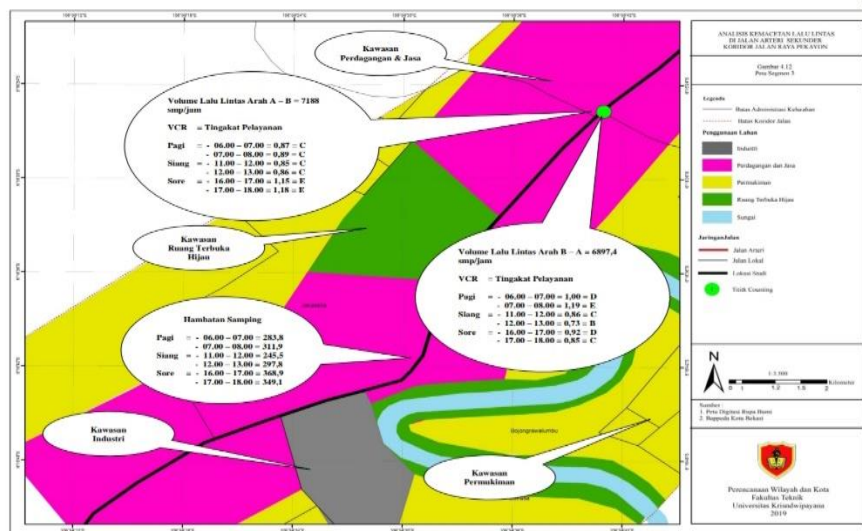
No	Segmen	Hari, Tanggal	Arah	Waktu	VCR / Nilai LOS	Tingkat Pelayanan
2	Persimpangan Jalan Kemang Pratama (Segmen 2)	Kamis, 27 Juni 2019	A - B	06.00 - 07.00	0,78	B
				07.00 - 08.00	0,81	C
				11.00 - 12.00	0,87	C
				12.00 - 13.00	0,99	D
				16.00 - 17.00	1,09	E
			B - A	06.00 - 07.00	1,08	E
				07.00 - 08.00	0,97	D
				11.00 - 12.00	0,84	C
				12.00 - 13.00	0,93	D
				16.00 - 17.00	0,83	C
			16.00 - 18.00	0,88	C	

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa pada Segmen 2 tingkat pelayanan terburuk terjadi pada pukul 17.00 – 18.00 dengan nilai 1,1 yang berarti tingkat pelayanan menurut MKJI adalah dengan nilai E, sedangkan nilai terbaik

tingkat pelayanan pada Segmen 2 terjadi pada pukul 06.00 – 07.00 dengan nilai 0,78 yang berarti tingkat pelayanan menurut MKJI adalah dengan nilai B.

Hasil Analisis Persimpangan Jalan Pulo Ribung (Segmen 3) Hari Kamis, 03 Juli 2019

**Gambar 4.12
Peta Segmen 3**



**TABEL IV.18
TINGKAT PELAYANAN LALU LINTAS (LOS)**

No	Segmen	Hari, Tanggal	Arah	Waktu	VCR / Nilai LOS	Tingkat Pelayanan
3	Persimpangan Jalan Pulo Ribung (Segmen 3)	Rabu, 3 Juli 2019	A - B	06.00 - 07.00	0,87	C
				07.00 - 08.00	0,89	C
				11.00 - 12.00	0,85	C
				12.00 - 13.00	0,86	C
				16.00 - 17.00	1,15	E
				17.00 - 18.00	1,18	E
			B - A	06.00 - 07.00	1	D
				07.00 - 08.00	1,19	E
				11.00 - 12.00	0,86	C
				12.00 - 13.00	0,73	B
			16.00 - 17.00	0,92	D	
			17.00 - 18.00	0,85	C	

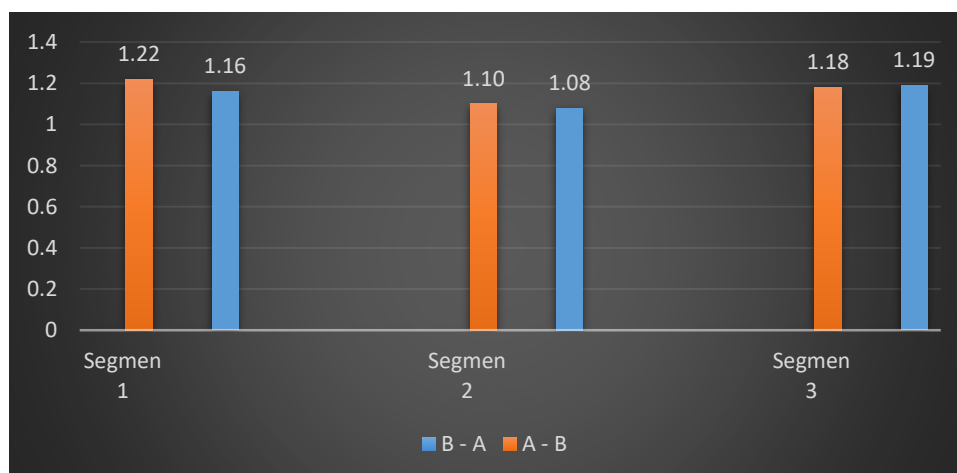
Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa pada Segmen 3 tingkat pelayanan terburuk terjadi pada pukul 17.00 – 18.00 dengan nilai 1,18 yang berarti tingkat pelayanan menurut MKJI adalah dengan nilai E, sedangkan nilai terbaik tingkat pelayanan pada Segmen 3 terjadi pada pukul 06.00 – 07.00 dengan nilai 0,73 yang

berarti tingkat pelayanan menurut MKJI adalah dengan nilai B

Gambar 4.14
Kondisi Eksisting Lokasi Studi



GAMBAR IV. 13
DIAGRAM PRIORITAS PENANGANAN TINGKAT PELAYANAN



Berdasarkan gambar diatas dapat dilihat prioritas penangan perbaikan masalah pertama terjadi pada segmen 1 yang mempunyai nilai tingkat pelayanan sebesar 1,22 lalu prioritas kedua penangan

perbaikan masalah terjadi pada segmen 3 dengan nilai 1,19 dan yang terakhir atau peringkat ketiga dalam penangan perbaikan masalah terjadi pada segmen 2 dengan nilai 1,10.

Kesimpulan

1. Dari analisis, didapatkan dalam kurun waktu tahun 2004 sampai dengan tahun 2019 Terjadinya Perubahan Guna Lahan yang sebelumnya lahan tersebut adalah Ruang Terbuka Hijau (RTH) atau lahan tak terbangun menjadi kawasan perdagangan dan Jasa serta kawasan permukiman, yang menyebabkan tingkat pelayanan jalan menurun dan mengakibatkan meningkatnya pergerakan, bangkitan serta tarikan lalu lintas akibat perubahan peruntukan guna lahan di kawasan jalan Raya Pekayon tersebut
2. - Dari analisis, didapatkan pergerakan lalu lintas di jalan Raya Pekayon untuk di segmen 1 Bahwa dari nilai VCR di segmen ini nilai tertinggi terjadi dari arah Mall Revo Town (A) menuju Jalan Raya Jatiasih (B) sebesar 1,22 pada pukul 16.00 - 17.00 pelayanan jalan di segmen 1 diberi nilai E yang disebabkan banyak nya masyarakat pulang bekerja karena banyak permukiman di sekitar jalan Raya Pekayon serta adanya tarikan dari kawasan perdagangan disekitar jalan Raya Pekayon yang menimbulkan volume kendraan yang tinggi , sedangkan nilai VCR terendah sebesar 0,80 terjadi pada pukul 12.00 -13.00 dengan arah yang sama dan diberi nilai B
 - Untuk di segmen 2 Bahwa dari nilai VCR di segmen ini nilai tertinggi terjadi dari arah Mall Revo Town (A) menuju Jalan Raya Jatiasih (B) sebesar 1,10 pada pukul 17.00 - 18.00 00 yang berarti tingkat pelayanan jalan di segmen 2 diberi nilai E yang artinya kondisi pelayanan buruk, dimana kendaraan berjalan sangat lamban dan cenderung macet, sedangkan nilai VCR terendah sebesar 0,78 terjadi pada pukul 06.00 – 07.00 dengan arah yang sama dan diberi nilai B
 - Untuk di segmen 3 Bahwa dari nilai VCR di segmen ini nilai tertinggi

terjadi dari arah Jalan Raya Jatiasih (B) menuju Mall Revo Town (A) sebesar 1,19 pada pukul 07.00 – 08.00 yang berarti tingkat pelayanan jalan di segmen 3 diberi nilai E yang disebabkan banyak nya masyarakat berangkat kerja maupun melakukan aktifitas lain seperti bersekolah karena di sisi utara jalan Raya Pekayon sedangkan nilai VCR terendah sebesar 0,73 terjadi pada pukul 12.00 – 13.00 dengan arah yang sama dan diberi nilai B

3. Dari analisis, manajemen lalu lintas di ruas jalan Raya Pekayon banyak jalan masuk menuju jalan lokal yang menghubungkan permukiman serta kawasan komersil yang menimbulkan tundaan lalu lintas yang disebabkan persimpangan-persimpangan jalan yang ada.

5.2 Saran

1. Dari penggunaan tata ruang Pemerintah Kota Bekasi dapat mengupayakan pembatasan peruntukan guna lahan untuk kegiatan permukiman serta perdagangan dan jasa dengan memperketat izin mendirikan bangunan dan izin tempat usaha.
2. Dalam penanganan jangka panjang pada ruas jalan Raya Pekayon akibat pengaruh kegiatan disekitar kawasan dan pengaruh dengan adanya akses jalan tol, perlu diadakan pelebaran jalan kiri maupun kanan jalan dan dibatasi oleh median.
3. Perlu pengaturan manajemen lalu lintas terutama pada jam-jam puncak dengan pengaturan sebagai berikut
 - Dilarang nya angkutan barang melewati jalan Raya pekayon pada jam-jam tertentu atau jam sibuk

DAFTAR PUSTAKA

BUKU – BUKU

Abubakar, Iskandar, 2012. “*Manajemen Lalu Lintas Suatu Pendekatan Untuk Mengelola dan Mengendalikan Lalu Lintas*”, Penerbit Transindo Gastama Media, Jakarta.

Black, John, 1981. “*Urban Transport Planning*”: Theory and Practice, Croom Hlem, London.

Branch, C, Melvile, 1996. “*Perencanaan Kota Komprehensif*” Penerbit Gadjah Mada University, Yogyakarta.

Catanese, J. Anthony and Synder C, James. “*Urban Planning*” : Edisi Kedua, penerbit Erlangga, Jakarta.

Jayadinata, Johara T, 1999. “*Tata Guna Lahan Dalam Perencanaan Pedesaan Perkotaan dan Wilayah*” : Penerbit ITB, Bandung.

Meyer, Michael, D and Miller 1984. “*Urban Transportation Planning*” : *Mc Grawhill Book*.

Morlok, K. Edward, 1985. “*Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Edisi Terjemahan dalam Bahasa Indonesia*”, Penerbit Erlangga, Jakarta.

Tamin, Ofyar Z, 2000. “*Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*” : Penerbit ITB, Bandung.

JURNAL – JURNAL

Deden Firmansyah, Juli 2012 “ Analisis Kemacetan Lalu Lintas di Ruas Jalan Soekarno

Hatta”https://www.google.com/search?safe=strict&ei=PAQnXbiwO4Wcmgfmn5iQDQ&q=jurnal+Analisis+Kemacetan&oq=jurnal+Analisis+Kemacetan&gs_l=psy-ab.3..0l10.10724.17897..19235...0.0..0.1265.2556.5-2j0j1.....0....1..gws-wiz.....0i71.OSc2Wfu_XRM#

Santun Risma Pandapotan Sitorus, Citra Leonataris, dan Dyah Retno Panuju, April 2012 “Analisis Pola Perubahan Penggunaan Lahan Dan Perkembangan Wilayah Di Kota Bekasi
<https://www.google.com/search?q=pola+perubahan+guna+lahan+dan+perkembangan+wilayah+kota+bekasi&oq=pola+perubahan+guna+lahan+dan+perkembangan+wilayah+kota+bekasi&aqs=chrome..69i57j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8#>

[bangan+wilayah+kota+bekasi&oq=pola+perubahan+guna+lahan+dan+perkembangan+wilayah+kota+bekasi&aqs=chrome..69i57j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8#](https://www.google.com/search?q=pola+perubahan+guna+lahan+dan+perkembangan+wilayah+kota+bekasi&oq=pola+perubahan+guna+lahan+dan+perkembangan+wilayah+kota+bekasi&aqs=chrome..69i57j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8#)

Sukma Meutia , Sofyan M. Saleh , Azmeri, 1 September 2017 “Analisis Kemacetan Lalu – Lintas Pada Kawasan Pendidikan(Studi Kasus Jalan Pocut Baren Kota Banda Aceh)
<http://www.jurnal.unsyiah.ac.id/JTS/article/download/9899/7847>

Wini Mustikarani, Suherdiyanto, 1 Juni 2016 “Analisis Faktor-faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas Di Sepanjang Jalan H Rais A Rahman (Sui Jawi) Kota Pontianak”
<http://journal.ikipgripta.ac.id/index.php/edukasi/article/download/292/289>

UNDANG-UNDANG DAN PERATURAN

Peraturan Pemerintah No. 6 Tahun 2017 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional

Peraturan Presiden No. 54 Tahun 2008 Tentang Penataan Ruang Kawasan JABODETABEKPUNJUR

Peraturan Daerah Kota Bekasi No. 13 Tahun 2011 Tentang RTRW Kota Bekasi Tahun 2011-2031

Undang-undang No. 26 Tahun 2007 tentang Kawasan Perkotaan.

Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 2 Tahun 1987 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Kota.

Intruksi Menteri Dalam Negeri No. 34 Tahun 1986 tentang Batas-batas Wilayah Kota Seluruh Indonesia.

Undang-undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Manual Kapasitas Jalan 1997 (MKJI)