

ANALISA DAMPAK LALU LINTAS AKIBAT ADANYA PASAR TRADISIONAL DIKAWASAN  
LEGOKKABUPATEN TANGERANG TERHADAP KINERJA RUAS JALAN

Jeply Murdiaman Guci<sup>1</sup>, Siti Abadiyah<sup>2</sup>, Adjie Maulana<sup>3</sup>  
Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah  
Tangerang, Jl. Perintis Kemerdekaan I No.33 Cikokol Tangerang  
\*Co Responden Email: adjiemaulana020@gmail.com

**Abstrak**

*Kabupaten Tangerang merupakan salah satu daerah di Banten yang memiliki pertumbuhan ekonomi yang cukup maju, dimana akan mengakibatkan kemacetan terutama di daerah perekonomian tersebut. Jalan Raya Legok merupakan salah satu jalan yang mempunyai peranan penting dalam mendukung perkembangan sektor-sektor perdagangan. Namun Jalan Raya Legok juga tidak lepas dari masalah kemacetan yang diakibatkan oleh aktivitas pasar. Penelitian ini dilakukan pada Jalan Raya Legok dengan menggunakan metode PKJI (Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia) 2014. Dimana data yang diambil adalah data primer seperti geometri jalan, volume lalu lintas, serta hambatan samping jalan tersebut dan data sekunder seperti data jumlah penduduk Kabupaten Tangerang dan PKJI. Hasil Analisa volume lalu lintas bahwa volume lalu lintas tertinggi berada dipagi dan sore hari pada hari kerja. Besar nilai volume lalu lintas sebesar 2134 smp/jam, dengan nilai hambatan samping sebesar 298/jam. Kapasitas (C) yang didapatkan sebesar 2134 smp/jam dan didapatkan tingkat pelayanan jalan dipoin F dengan kondisi Arus terhambat, Kecepatan Rendah, Volume diatas Kapasitas, BanyakBerhenti dengan DS yang didapat yaitu 1,177.*

**Kata Kunci:** Volume lalu lintas, Kapasitas, Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) 2014

**Abstract**

*Tangerang Regency is one of the areas in Banten that has quite advanced economic growth, which will result in congestion, especially in the economic area. Legok Highway is one of the roads that has an important role in supporting the development of trade sectors. However, Jalan Raya Legok is also inseparable from the problem of congestion caused by market activities. This research was conducted on Jalan Raya Legok using the 2014 PKJI (Indonesian Road Capacity Manual) method. Where the data taken were primary data such as road geometry, traffic volume, and road side barriers and secondary data such as population data in Tangerang Regency and PKJI. The results of traffic volume analysis show that the highest traffic volume is in the morning and evening on weekdays. The value of the traffic volume is 2134 pcu/hour, with a side barrier value of 298/hour. The capacity (C) obtained is 2134 pcu/hour and the level of road service at point F is obtained with saturated traffic conditions, the starting speed is low with the DS obtained is 1,177.*

**Keywords:** Traffic volume, Capacity, Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) 2014

**1. PENDAHULUAN**

Dengan data kependudukan Kabupaten Tangerang yaitu sebesar 1,89 juta jiwa (Data BPS, September 2020), dan berkembangnya ekonomi di kabupaten Tangerang juga bertambahnya kebutuhan masyarakat, maka menjadikan peluang bagi pengusaha untuk mendirikan pusat perbelanjaan demi kebutuhan masyarakat. Akibat dari beroperasinya pasar tradisional dapat berpengaruh terhadap lalu lintas disekitar jalan pasar tradisional, dan bertambah besarnya hambatan samping akan memengaruhi kinerja lalu lintas pada ruas jalan di sekitar pasar tersebut.

Dengan data kependudukan Kabupaten Tangerang yaitu sebesar 1,89 juta jiwa (Data BPS, September 2020), dan berkembangnya ekonomi di kabupaten Tangerang juga bertambahnya kebutuhan masyarakat, maka menjadikan peluang bagi pengusaha untuk mendirikan pusat perbelanjaan demi kebutuhan masyarakat. Akibat dari beroperasinya pasar tradisional dapat berpengaruh terhadap lalu lintas disekitar jalan pasar tradisional, dan bertambah besarnya hambatan samping akan memengaruhi kinerja lalu lintas pada ruas jalan di sekitar pasar tersebut.

Seperti pada Jalan Raya Legok yang menerima dampak beroperasinya Pasar, pasar ini adalah pasar tradisional mempunyai luas lahan  $\pm 3000 \text{ m}^2$ , dan juga memiliki  $\pm 250$  total ruang dagang yang terletak di Kelurahan Babakan Kecamatan Legok Kabupaten Tangerang. Aktivitas di jalan ini selain Kawasan komersial adalah Kawasan industri, sekolah dan terminal angkutan umum. Beroperasinya pasar ini dapat menimbulkan bangkitan lalu lintas di Jalan Raya Legok yang dapat menghambat kelancaran jalan tersebut. Dengan banyaknya aktivitas keluar masuknya kendaraan ke dalam pasar dapat mengakibatkan kemacetan, sehingga dibutuhkan analisis dampak lalu lintas.

Sebagaimana yang disebutkan dalam Undang-undang No. 22 tahun 2009 dan penjelasannya pada Peraturan Pemerintah (PP) No. 32 tahun 2011 menyatakan "Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, pemukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan wajib dilakukan analisis dampak lalu lintas (Andalalin).

Selain itu, berdasarkan syarat pedoman teknis penyusunan Andalalin Departemen Perhubungan, pusat perbelanjaan yang memiliki luas minimal  $500 \text{ m}^2$  wajib melakukan Andalalin.

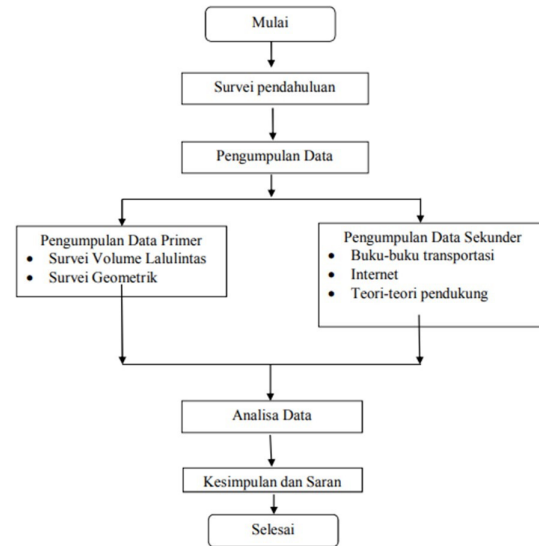
Berdasarkan uraian di atas maka dibutuhkan suatu kajian/penelitian lebih lanjut mengenai "Analisis Dampak Lalu Lintas Akibat Adanya Pasar Tradisional Dikawasan Pasar Legok Kabupaten Tangerang Terhadap Kinerja Ruas Jalan" dengan tujuan untuk mengetahui dampak dari aktivitas beroperasinya pasar di tempat tersebut, sehingga didapatkan solusi untuk meminimalisir masalah-masalah lalu lintas yang akan terjadi.

Menurut pengertian dari sumber-sumber yang digunakan, pasar tradisional merupakan pasar yang dibangun dan dikelola oleh pemerintah atau swasta berbentuk stan, los, toko, atau kios dimana terjadi kegiatan tawar-menawar dalam aktifitas perdagangan antara penjual dan pembeli.

## 2. METODOLOGI

Pengumpulan data ini dilakukan di persimpangan jalan yang akan diteliti yaitu pada ruas jalan Raya Legok. Survei volume lalu lintas dilakukan pada jalan yang dianggap mewakili volume yang akan ditinjau. Sumber data yang diambil berupa:

Data primer yang didapat melalui pengumpulan data yang dilakukan adalah teknik observasi yaitu suatu cara pengumpulan data melalui pengamatan dan pencatatan segala yang tampak pada objek penelitian yang pelaksanaannya dapat dilakukan secara langsung pada tempat dimana suatu peristiwa atau kejadian terjadi. Adapun alat yang digunakan dalam pengamatan ini yaitu peralatan manual, untuk yang paling sederhana yaitu dengan mencatat lembar formulir survei.



Gambar 2.1 Diagram Alir Penelitian

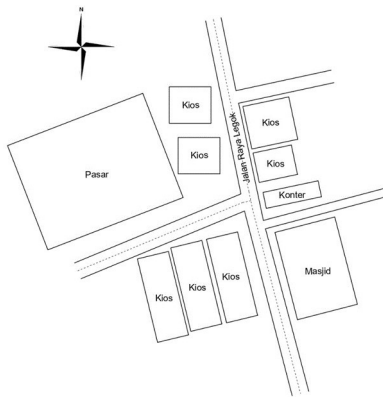
## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam penelitian ini, penelitian akan mendeskripsikan bagaimana Analisa Volume Lalu Lintas Harian Rata-rata, Hambatan Samping, Besar Tingkat Kapasitas Jalan dan Derajat Kejenuhan pada Jalan Raya Legok menggunakan Teknik Traffic Counting (TC). Waktu observasi lalu lintas dilakukan selama 7 hari, yaitu hari Senin, Selasa, Rabu, Kamis, Jumat, Sabtu, dan Minggu dari tanggal 1, 2, 3, 4, 5, 6, dan 7 Agustus 2022. Volume kendaraan lalu lintas diambil setiap 2 jam, yaitu waktu pagi (pukul 07:00 – 09:00), waktu siang (pukul 12:00-14:00), dan waktu sore (pukul 16:00-18:00).

**Tabel 3.1 Profil Jalan Lokasi Pengamatan**

Nama Jalan	Jumlah Lajur	Lebar
Jalan Raya Legok (Selatan)	1	3 m
Jalan Raya Legok (Utara)	1	3 m

Sumber: Data Survey Lokasi 2022



**Gambar 3.1 Sketsa Potongan Memanjang Lokasi Penelitian**

### 3.1. Analisa Lokasi

Survey volume lalu lintas dilakukan dengan cara menghitung jumlah kendaraan yang melewati titik pengamatan dengan menggunakan aplikasi Traffic Counter. Survey dilakukan selama 7 hari pada tanggal 1 Agustus 2022, 2 Agustus 2022, 3 Agustus 2022, 4 Agustus 2022, 5 Agustus 2022, 6 Agustus 2022, 7 Agustus 2022 di jam pagi 07.00 – 09.00 WIB, siang 12.00 – 14.00 WIB

dan sore 16.00 – 18.00 WIB oleh 2 surveyor pada titik pengamatan untuk setiap arah lalu lintas, dimana setiap surveyor akan menghitung jenis kendaraan berdasarkan klasifikasi kendaraan. Data kemudian dikelompokkan dalam rentan waktu 30 menit untuk tiap kendaraan. Jenis kendaraan dibagi dalam kategori yaitu:

- Sepeda Motor (Motorcycle - MC): Sepeda motor, Scooter, becak, dan gerobak.
- Kendaraan Ringan (Light Vehicles - LV) : Mobil penumpang, Pick Up, Sedan, dan Kendaraan bermotor ber As 2 dengan jarak As 2 - 3 meter.
- Kendaraan Berat (Heavy Vehicles - HV) : Bis kecil (elf), Bis ¾, Bis besar, Truk 2 As, Truk 3 As, dan Kendaraan

bermotor lebih dari 4 roda.

Berdasarkan hasil survey, diperoleh jumlah volume tertinggi terjadi pada hari Senin, 1 Agustus 2022. Total volume kendaraan yang melewati lokasi arah curug sebanyak

8.313 Kendaraan. Volume jam puncak Pagi terjadi pada pukul 07.00 – 09.00 WIB dengan volume kendaraan 2.988, Volume jam puncak Siang terjadi pada pukul 12.00 – 14.00 WIB dengan volume kendaraan 2.533, Volume jam puncak Sore terjadi pada pukul 17.00 – 18.00 WIB dengan volume kendaraan 2.792.

#### 3.1.1. Hambatan Samping

Setelah menganalisis tabel kelas hambatan samping diatas, nilai rata-rata arah curug selama 7 hari adalah 893 termasuk dalam kelas hambatan samping yang tinggi (H) dikarenakan banyak pertokoan dan banyaknya aktifitas yang mengganggu lalu lintas jalan.

#### 3.1.2. Kecepatan Arus Bebas

Ruas jalan Raya Legok merupakan tipe 2 lajur 2 arah tak terbagi (2/2 UD), dengan lebar jalur lalu lintas 3 meter per lajur. Perhitungan kecepatan arus bebas dihitung berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI 2014) untuk jalan Perkotaan. Untuk kecepatan arus bebas dasar dan faktor penyesuaian diambil dari PKJI 2014, berikut ini perhitungan kecepatan arus bebas kendaraan berdasarkan PKJI 2014.

Kecepatan Arus Bebas Dasar Kendaraan Ringan (km/jam)

$$FV_o = 44 \text{ km/jam}$$

Kecepatan Lebar Jalur Lalu Lintas Efektif (km/jam)

$$FV_w = -3$$

Faktor Penyesuaian Kondisi Hambatan Samping

$$FFV_{sf} = 1.00$$

Faktor Penyesuaian Ukuran Kota

$$FFV_{cs} = 0.93$$

Kecepatan Arus Bebas

Kendaraan Ringan (FV)

$$FV = (FV_o + FV_w) \times FFV_{sf} \times$$

$$FFV_{cs} FV = 38.1 \text{ km/jam}$$

Berdasarkan hasil perhitungan diatas dapat dilihat bahwa kecepatan arus bebas kendaraan pada ruas Jalan Raya Legok akibat adanya hambatan samping dikawasan yang telah ditinjau adalah 38.1 km/jam.

### 3.1.3. Kapasitas Ruas Jalan

Kapasitas ruas Jalan Raya Legok menggunakan prosedur peraturan (PKJI 2014) untuk keadaan

Jalan Perkotaan. Berikut ini perhitungan kapasitas dengan terjadinya hambatan samping pada jalan tersebut.

Kapasitas Dasar

$$C_o = 2900$$

smp/jam

Faktor Penyesuaian Lebar Jalan  
FCw = 0.87

Faktor Penyesuaian Pemisah Arah  
FCsp = 0.94

Faktor Penyesuaian HambatanSamping

$$FCcs = 0.90$$

Kapasitas  
C = C<sub>o</sub> x  
FCw x FCsp x FCsf x FCcs  
C = 2134 smp/jam

Berdasarkan perhitu ngan diatas dapat dilihat bahwa dari hasil perhitungan PKJI 2014 didapatkan nilai Kapasitas Ruas Jalan Raya Legok untuk total 2 arah yaitu 2134 smp/jam.

### 3.1.4. Derajat Kejenuhan

Derajat Kejenuhan merupakan perbandingan antara volume lalu lintas dengan kapasitas jalan. Perhitungan derajat kejenuhan dengan adanya hambatan samping dapat dilihat sebagai berikut:

$$DS = Q/C$$

Keterangan:

Q = Volume

Kendaraan

C = Kapasitas

Volume Kendaraan terpadat pada hari Senin pukul 17.00 – 18.00 yaitu, 1256,7 smp/jam Kapasitas (C) = 2134/2 = 1067 smp/jam

$$\text{Maka} = 1256,7 / 1067 = 1,177$$

Waktu	Senin	Selasa	Rabu	Kamis	Jum'at	Sabtu	Minggu
07.00-08.00	1,033	0,976	1,009	0,971	0,981	0,831	0,936
08.00-09.00	0,950	0,922	0,948	1,010	0,843	0,833	0,866
12.00-13.00	0,966	0,928	0,961	0,936	0,842	0,790	0,923
13.00-14.00	1,012	0,960	0,957	0,998	0,958	0,944	0,937
16.00-17.00	1,020	1,002	0,977	0,107	1,105	1,044	0,965
17.00-18.00	1,177	1,088	1,068	1,145	1,045	1,079	1,075

Tabel 3.1 Derajat Kejenuhan dalam 7 Hari Sumber:

Data Perhitungan, Penulis 2022

### 3.1.5. Tingkat Pelayanan (LOS)

Tingkat pelayanan jalan dapat ditentukan dari nilai volume, kapasitas dan kecepatan. Pada satuan keadaan dengan volume lalu lintas yang rendah, pengemudi akan merasa lebih nyaman mengendarai kendaraan dibandingkan jika dia berada pada daerah tersebut dengan volume lalu lintas yang lebih besar. Ukuran efektivitas tingkat pelayanan jalan atau *Level Of Service (LOS)* dibedakan menjadi enam kelas, yaitu A untuk tingkat paling baik sampai dengan F untuk kondisi terburuk.

LEVEL OF SERVICE			
V	C	LOS	TINGKAT PELAYANAN
1256,7	1067	1,1778	F

FCsf

Ukuran kota

Dari hasil perhitungan di atas di dapat Level Of Service tingkat pelayanan jalan hari senin adalah 1,177 dengan tingkat pelayanan F.

### 3.2. Analisa Lokasi Arah Barat

Berdasarkan hasil pengukuran dan pengamatan visual secara langsung dilapangan, diperoleh bahwa lebar jalan di jalan Gatot Subroto jalur timur dan baratnya adalah 7 meter, lebar lajur timur 3,5 meter dan lebar lajur barat 3,5 meter, bahu jalan arah timur maupun barat 0,4 meter bagian kiri, lebar median jalan 0,5 meter dan lebar trotoar jalan 0,6 meter.

Tabel 3.6 Data Geometrik Jalan

KONDISI GEOMETRIK JALAN DI RUAS JALAN GATOT SUBROTO							
LOKASI PENGAMATAN	BANGUNAN UTAMA	MARKA JALAN	LEBAR JALUR LALU LINTAS	LEBAR LAJUR LALU LINTAS	LEBAR TROTOAR	LEBAR BAHU JALAN	LEBAR MEDIAN
N			M	M	M	M	M
TIMUR	Perumahan	Ada	7	3,5	0,6	0,4	0,5
	Perkantoran	Ada					
	Pertokoan	Ada					
BARAT	Perumahan	Ada	7	3,5	0,6	0,4	0,5
	Perkantoran	Ada					
	Pertokoan	Ada					

Sumber: Data Survey Lokasi 2022

Survey volume lalu lintas dilakukan dengan cara menghitung jumlah kendaraan yang melewati titik pengamatan dengan menggunakan aplikasi Traffic Counter. Survey dilakukan selama 7 hari pada tanggal 1 Agustus 2022, 2 Agustus 2022, 3 Agustus 2022, 4 Agustus 2022, 5 Agustus 2022, 6 Agustus 2022, 7 Agustus 2022 di jam pagi 07.00 – 09.00 WIB, siang 12.00 – 14.00 WIB dan sore 16.00 – 18.00 WIB oleh 2 surveyor pada titik pengamatan untuk setiap arah lalu lintas, dimana setiap surveyor akan menghitung jenis kendaraan berdasarkan klasifikasi kendaraan. Data kemudian dikelompokkan dalam rentan waktu 30 menit untuk tiap kendaraan.

Jenis kendaraan:

- a. Sepedah Motor (Motorcycle - MC) : Sepeda motor, Scooter, becak, dan gerobak.
- b. Kendaraan Ringan (Light Vehicles - LV) : Mobil penumpang, Pick Up, Sedan, dan Kendaraan bermotor ber As 2 dengan jarak As 2 - 3 meter.
- c. Kendaraan Berat (Heavy Vehicles - HV) : Bis kecil (elf), Bis  $\frac{3}{4}$ , Bis besar, Truk 2 As, Truk 3 As, dan Kendaraan bermotor lebih dari 4 roda.

Berdasarkan hasil survey, diperoleh jumlah volume tertinggi terjadi pada hari Senin, 1 September 2022. Total volume kendaraan yang melewati lokasi arah timur sebanyak 8.313 Kendaraan. Volume jam puncak Pagi terjadi pada pukul 07.00 – 09.00 WIB dengan volume kendaraan 2.988, Volume jam pucak Siang terjadi pada pukul 12.00 – 14:00 WIB dengan volume kendaraan 2.533, Volume jam puncak Sore terjadi pada pukul 17.00 – 18.00 WIB dengan volume kendaraan 2.792. Grafik jam puncak kendaraan dapat di liat pada Gambar 3.3.

### 3.2.1. Hambatan Samping

Data yang diambil dalam survei ini yaitu kendaraan yang berhenti dan parkir dibahu jalan, pejalan kaki (yang sejajar dan menyebrang jalan), kendaraan masuk dan keluar jalan serta kendaraan lambat. Setelah didapat data dari penelitian selanjutnya dikalikan dengan masing-masing faktor bobot hambatan samping.

Dalam hal ini survei dilakukan dengan jarak 100 meter dan memilih data segmenterbanyak.

Setelah menganalisis tabel kelas hambatan samping diatas, nilai rata-rata arah curug selama 7 hari adalah 893 termasuk dalam kelas hambatan samping yang tinggi (H) dikarenakan banyak pertokoan dan banyaknya aktifitas yang mengganggu lalu lintas jalan.

### 3.2.2. Kecepatan Arus Bebas

Ruas jalan Raya Legok merupakan tipe 2 lajur 2 arah tak terbagi (2/2 UD), dengan lebar jalur lalu lintas 3 meter per lajur. Perhitungan kecepatan arus bebas dihitung berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI 2014) untuk jalan

Perkotaan. Untuk kecepatan arus bebas dasar dan faktor penyesuaian diambil dari PKJI 2014, berikut ini perhitungan kecepatan arus bebas kendaraan berdasarkan PKJI 2014.

Kecepatan Arus Bebas Dasar  
 Kendaraan Ringan (km/jam)

$$FV_o = 44 \text{ km/jam}$$

Kecepatan Lebar Jalur Lalu Lintas Efektif (km/jam)

$$FV_w = -3$$

Faktor Penyesuaian Kondisi Hambatan Samping

$$FFV_{sf} = 1.00$$

Faktor Penyesuaian Ukuran Kota

$$FFV_{cs} = 0.93$$

Kecepatan Arus Bebas Kendaraan Ringan (FV)

$$FV = (FV_o + FV_w) \times FFV_{sf} \times FFV_{cs}$$

$$FV =$$

$$38.1 \text{ km/jam}$$

Berdasarkan hasil perhitungan diatas dapat dilihat bahwa kecepatan arus bebas kendaraan pada ruas Jalan Raya Legok akibat adanya hambatan samping dikawasan yang telah ditinjau adalah 38.1 km/jam.

Dari hasil perhitungan diatas didapatkan kecepatan arus bebas pada arah barat adalah 38.1 km/jam.

### 3.2.3. Kapasitas Ruas Jalan

Untuk survei kecepatan ini dilakukan dengan mencatat waktu tempuh kendaraan yang melewati 100 meter lintasan. Saat kendaraan menyentuh garis 0 bersamaan dengan memulai pencatatan waktu menggunakan stopwatch dan setelah melewati garis 100 meter maka pencatatan diberhentikan, dan langsung selama 3 kali pengamatan. Perhitungan kecepatan sesaat adalah angka waktu tempuh kendaraan melewati lintasan, sehingga didapat kecepatan sesaat dengan persamaan  $V = d/t$ . Berikut hasil perhitungan survei kecepatan sesaat pada Tabel dibawah.

- Perhitungan Kecepatan Sesaat  $V = d/t$   
 $V = 0.10 / 23.45$   $V = 0.00426$

Hari	Jarak	Waktu Tempuh (Jam)			Kecepatan Kendaraan Rungan (km/jam)			Kecepatan Rata-rata (km/jam)
		I	II	III	I	II	III	
Senin	0.10	0.00426	0.00419	0.00515	23.45	23.87	19.43	22.25
Selasa	0.10	0.00398	0.00414	0.00413	25.11	24.17	24.21	24.50
Rabu	0.10	0.00464	0.00542	0.00542	21.54	18.44	18.45	19.48
Kamis	0.10	0.00449	0.00467	0.00465	22.26	21.43	21.51	21.73
Jumat	0.10	0.00511	0.00467	0.00360	19.56	22.10	27.81	23.16
Sabtu	0.10	0.00382	0.00432	0.00509	26.15	23.14	19.66	22.98
Minggu	0.10	0.00450	0.00394	0.00478	24.21	22.21	25.20	20.29

Tabel 3.8 Perhitungan Kapasitas Ruas Jalanpagi hari

Sumber: Data Perhitungan, Penulis 2022

### 3.3. Hasil Analisa

Dari hasil penelitian Analisa Kemacetan Ruas Jalan Raya Legok dilakukan analisa data dengan menggunakan (PKJI 2014) maka dapat diskripsikan hasil penelitian tersebut sebagai berikut:

1. Hambatan samping tertinggi pada hari kamis tergolong nilai tertinggi (H) dikarenakan terdapat beberapa kendaraan berhenti seperti angkutan umum, sepeda motor, dan mobil pribadi, dan adanya pertokoan, dan kendaraan keluar masuk.
2. Hasil analisa didapatkan nilai derajat kejenuhan pada hari senin pukul 17.00-18.00 WIB yang sudah melebihi kapasitas jalan sehingga DS sebesar 1,177 maka dihasilkan tingkat pelayanan ialah nilai F, Arus yang terhambat, kecepatan rendah, volume diatas kapasitas, banyak berhenti.
3. Hasil Analisa kinerja ruas jalan sebagai berikut:

- a. Volume kendaraan tertinggi pada hari senin di sore hari di Jalan Raya Legok pada pukul 17.00-18.00 WIB sebesar 1256,7 smp/jam. Hal ini disebabkan padatnya aktifitas pertokoan, angkutan umum, dan pedagang kaki lima pada waktu jam pulang kerja yang sangat tinggi.
- b. Berdasarkan perhitungan kecepatan sesaat rata-rata didapatkan perbedaan kecepatan yang signifikan yaitu pada sore hari kecepatan minimum yaitu 15.46 km/jam pada jam puncak aktifitas pulang kerja, sedangkan pada siang hari yaitu mencapai 28.13 km/jam.
- c. Berdasarkan perhitungan bahwa dari hasil perhitungan PKJI 2014 didapatkan nilai Kapasitas Ruas Jalan Raya Legok untuk total 2 arah yaitu 2134 smp/jam.

## 4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pengolahan data dan analisa ruas Jalan Raya Legok akibat hambatan samping yang terjadi, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut: Hambatan samping tertinggi pada hari kamis tergolong nilai tertinggi (H) dikarenakan terdapat beberapa kendaraan berhenti seperti angkutan umum, sepeda motor, dan mobil pribadi, dan adanya pertokoan, dan kendaraan keluar masuk.

Berdasarkan pengamatan yang telah dilakukan didapatkan nilai tingkat pelayanan terburuk ialah kelas F. Hal ini menunjukkan bahwa Arus yang terhambat, kecepatan rendah, volume diatas kapasitas, banyak berhenti.

Hasil Analisa kinerja ruas jalan sebagai berikut: Volume kendaraan tertinggi pada hari senin di sore hari di Jalan Raya Legok pada pukul 17.00-18.00 WIB sebesar 1256,7 smp/jam. Hal ini disebabkan padatnya aktifitas pertokoan, angkutan umum, dan pedagang kaki lima pada waktu jam pulang kerja yang sangat tinggi. Berdasarkan perhitungan kecepatan sesaat rata-rata didapatkan perbedaan kecepatan yang signifikan yaitu pada sore hari kecepatan minimum yaitu 15.46 km/jam pada jam puncak aktifitas pulang kerja, sedangkan pada siang hari yaitu mencapai 28.13 km/jam. Berdasarkan perhitungan bahwa dari hasil perhitungan PKJI 2014 didapatkan nilai Kapasitas Ruas Jalan Raya Legok untuk total 2 arah yaitu 2134 smp/jam.

**DAFTAR PUSTAKA**

- Ardi Palin, dkk . 2013. Analisa Kapasitas Dan Tingkat Pelayanan Pada Ruas Jalan Wolter Monginsidi Kota Manado, Jurnal Sipil Statik, Vol.1 No. 9 Agustus (623- 629), ISSN: 2337-6732.
- Gallant Sondakh Marunsenge, dkk. 2015. Pengaruh Hambatan Samping Terhadap Kinerja Pada Ruas Jalan Panjaitan (Kelenteng Ban Hing Kiong) Dengan Menggunakan Metode Mkji 1997, Jurnal Sipil Statik,Vol.3 No.8 Agustus (571- 582), ISSN: 2337-6732.
- Maretia, Conny, 2007, Analisa Kinerja Ruas Jalan Akibat Aktivitas Samping Jalan Utama Kota Bandar Lampung, Symposium X FSTPT, Universitas Lampung, Bandar Lampung.
- Morlok, E.K. 1981. Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. Penerbit Erlangga. Jakarta
- Sukirman, Silvia . 1994 . Dasar-Dasar Perencanaan Geometrik Jalan. Bandung : Nova

