

PENINGKATAN KINERJA KAPASITAS JARINGAN JALAN PADA KAWASAN PUSAT PERDAGANGAN PASAR RANDIK KABUPATEN MUSI BANYUASIN

THE IMPROVEMENT OF ROAD NETWORK CAPACITY PERFORMANCE

IN RANDIK TRADE CENTER , MUSI BANYUASIN REGENCY

M Wahyu Hafizin, Efendhi P.Rahardjo, dan Eko Sudriyanto

Musi Banyuasin, Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jalan Raya Setu,
Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat , Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD, Indonesia

Badan Pembangunan Sumber Daya Manusia Kementerian Perhubungan

wahyuhafizin15@gmail.com

Riwayat perjalanan naskah

Diterima: 22 April 2021 ; direvisi: 23 Juni 2021 ; disetujui: 28 Juli 2021 ; diterbitkan
online: 13 Agustus 2021

Abstract

Musi Banyuasin Regency, specifically in Sekayu district has two trade centers where in area one, the volume of vehicles has exceeded the limit. Therefore, the government opened a second trading area, Pasar Randik. Pasar Randik area is a community gathering point causes the volume of vehicles to increase at certain times and the number of vehicles parked on the road on the market roads. The high dimensions of parking for motorcycles and cars cause disruption to the smooth flow of traffic on the road. This is due to the large dimensions of the parking lot so it requires a large parking space. Therefore, this research was conducted with the aim of identifying traffic performance conditions, parking conditions and pedestrian facilities in Pasar Randik area in the present and identifying traffic performance conditions in the future. Another objective is to propose efforts to handle the road network in Pasar Randik area and to compare the performance of the road network from the existing year to the coming year. The analytical technique used in this

research is parking analysis, pedestrian analysis which includes analysis of movement along the road and analysis of movement across the road as well as a study of road performance. The conclusion of this study is that in the next few years there will be problems with network performance in Pasar randik area and there are several problems due to on-street parking vehicles. There are also efforts that can be done, namely controlling and monitoring carried out by the authorities, limiting the operating hours of loading and unloading vehicles, moving parking outside the road, the need for pedestrian facilities and further studies related to the inclusion of road signs and markings.

Keywords: *Network performance, parking, pasar randik, vehicles*

Abstrak

Kabupaten Musi Banyuasin tepatnya Kecamatan Sekayu memiliki dua kawasan pusat perdagangan yang dimana pada kawasan satu, volume kendaraan sudah melampaui batas. Maka dari itu, pemerintah membuka kawasan perdagangan yang kedua yaitu Pasar Randik. Kawasan pasar randik merupakan titik berkumpulnya masyarakat yang menyebabkan volume kendaraan naik pada waktu tertentu serta banyaknya kendaraan yang parkir di badan jalan pada ruas ruas jalan pasar tersebut. Tingginya dimensi parkir kendaraan sepeda motor dan mobil menyebabkan terganggunya kelancaran lalu lintas di ruas jalan. Hal ini disebabkan karena dimensi parkir yang besar sehingga membutuhkan ruang parkir yang besar. Maka dari itu, penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengidentifikasi kondisi kinerja lalu lintas, kondisi parkir dan fasilitas pejalan kaki di kawasan pasar randik di masa sekarang serta mengidentifikasi kondisi kinerja lalu lintas di masa akan datang. Tujuan lainnya adalah mengusulkan upaya penanganan jaringan jalan di kawasan pasar randik serta mengetahui perbandingan kinerja jaringan jalan dari tahun eksisting sampai tahun akan datang. Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis parkir, analisis pejalan kaki yang meliputi analisis pergerakan menyusuri jalan dan analisis pergerakan menyebrang jalan serta kajian kinerja ruas jalan. Kesimpulan dari penelitian ini adalah beberapa tahun kedepan akan ditemukan masalah terhadap kinerja jaringan di kawasan pasar randik serta terdapat beberapa masalah dikarenakan kendaraan parkir on street. Ada pun upaya yang bisa dilakukan adalah penertiban serta pengawasan yang dilakukan oleh pihak berwajib, pembatasan jam operasi kendaraan bongkar muat, pemindahan parkir ke luar badan jalan, perlunya fasilitas pejalan kaki serta kajian lebih lanjut terkait penyertaan rambu maupun marka jalan.

Kata kunci : Kendaraan, kinerja jaringan, parkir, pasar randik

PENDAHULUAN

Pada era yang modern saat ini transportasi sangat diperlukan dalam mendukung pergerakan orang dan barang sebagai penunjang siklus kebutuhan akan kehidupan. Dengan tersedianya sarana transportasi sangat membantu pergerakan masyarakat dalam melakukan aktifitasnya. Masyarakat melakukan aktifitas rutin yang menjadi kebutuhan kehidupan tersebut diantaranya mencari sumber mata pencaharian yaitu bekerja, memenuhi kebutuhannya seperti berbelanja, membutuhkan ilmu pengetahuan sehingga membutuhkan Pendidikan, dan melakukan kegiatan sosial lainnya.

Kabupaten Musi Banyuasin merupakan kabupaten yang terdapat di Sumatera Selatan merupakan ibu kota dari Sekayu dengan luas daerah $\pm 14.265.96 \text{ km}^2$ atau sekitar 15% luas wilayah Provinsi Sumatera Selatan yang berjumlah 602.496 jiwa. Kabupaten Musi Banyuasin memiliki ibu kota yang terdapat di Kecamatan Sekayu. Kecamatan Sekayu itu sendiri memiliki 2 kawasan pusat perdagangan dimana pasar pertama telah lama didirikan di Kecamatan Sekayu tersebut dikarenakan volume kendaraan telah melampaui batas, maka dari itu pemerintah membuka Pasar kedua yang dinamakan Pasar Randik ini, Pasar Kedua titik pasar tersebut merupakan titik berkumpulnya masyarakat sehingga menyebabkan volume kendaraan pada Kawasan CBD mencapai puncaknya pada waktu-waktu tertentu. Pada Kawasan ini terdapat parkir badan jalan pada ruas-ruas jalan termasuk daerah Kawasan pasar tersebut. Kapasitas ruas jalan yang ada di Kawasan pertokoan dan pasar menjadi berkurang, sehingga arus kendaraan bermotor yang dapat melintas pada ruas jalan tersebut menjadi lebih kecil yang kemudian menyebabkan kinerja ruas jalan pada Kawasan tersebut semakin membaik. Pasar Randik terletak di Jalan Kol. H Nazam Nurhawi, jalan tersebut memiliki tipe jalan 2/2 UD. Jalan Kol. H Nazam Nurhawi yang akan dibagi menjadi 3 segmen (Jalan Kol. H Nazam Nurhawi I, dan Jalan Kol. H Nazam Nurhawi II). Kinerja ruas Jalan Kol. H Nazam Nurhawi I dari total dua arah adalah V/C Ratio 0,30, Kecepatan 32,61 km/jam dan Kepadatan 22,39 smpmenit/km. Sedangkan kinerja ruas Jalan Kol. H Nazam Nurhawi II dari arah total kedua arah mempunyai V/C Ratio 0,41, Kecepatan 27,54 km/jam dan Kepadatan 34,35 smpmenit/km. Sedangkan untuk kinerja ruas Jalan Kol. H Nazam Nurhawi III dari kedua arah ialah V/C Ratio 0,47 , Kecepatan 21,12 km/jam dan kepadatan 38,48 smpmenit/km. Dimensi parkir yang dimiliki kendaraan sepeda motor seharusnya tidak memberikan pengaruh yang cukup signifikan

bagi kondisi parkir badan jalan karena ukuran dimensi parkir yang dimiliki kendaraan sepeda motor kecil namun penggunaan sepeda motor banyak dan penempatannya belum sesuai pada tempatnya yang mempengaruhi kelancaran lalu lintas di ruas jalan. Selanjutnya untuk kendaraan roda empat seperti Mobil penumpang, Pick-up dan Truk sedang yang memiliki dimensi parkir yang lebih besar sangat mempengaruhi kelancaran lalu lintas pada Kawasan tersebut. Hal ini dikarenakan dimensi parkir yang besar sehingga membutuhkan ruang parkir yang besar juga dan akan berakibat berkurangnya ruang lalu lintas pada ruas jalan yang menjadi tempat parkir on street.

Berdasarkan dari permasalahan di atas maka dari itu penulis akan melakukan penelitian yang berjudul “Peningkatan Kinerja Kapasitas Jalan Di Kawasan Pasar Randik Kabupaten Musi Banyuasin”

METODOLOGI

Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi dan Waktu Penelitian Penelitian ini dilakukan di Kabupaten Musi Banyuasin yang merupakan salah satu daerah di Provinsi Sumatera Selatan selama kurun waktu 3 bulan yakni pada Bulan September sampai dengan Bulan Desember 2020.

Teknik Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan dalam penulisan penelitian ini terdiri dari dua jenis data, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data yang didapatkan dari hasil pengamatan langsung atau survey. Sementara data sekunder didapatkan dari data yang telah ada dari instansi-instansi terkait. Rincian data yang dikumpulkan adalah sebagai berikut :

Data Primer

Teknik pengumpulan data primer dilakukan dengan metode observasi dan wawancara. Observasi merupakan teknik pengumpulan data dengan cara melakukan pengamatan langsung di lapangan dalam survei di lapangan. Wawancara merupakan teknik pengumpulan data berdialog dan berdiskusi secara langsung kepada responden dalam menggali dan informasi tentang kebijakan pembangunan terminal barang kepada instansi yang terkait di pemerintahan dan swasta. Survei yang dilakukan meliputi :

Teknik Pengumpulan data primer dilakukan dengan metode observasi wawancara. Observasi merupakan Teknik pengumpulan data dengan cara melakukan pengamatan langsung di lapangan dalam bentuk survei lapangan.

- Survei Inventarisasi Ruas dan Simpang
- Survei Pencacahan Lalu Lintas Terklasifikasi (TC) pada Ruas.
- Survei Gerakan Membelok Terklasifikasi (CTMC) pada Simpang.
- Data parkir yang diperoleh dari survei inventarisasi dan permintaan parkir
- Data pejalan kaki yang diperoleh dari survei pejalan kaki.

Data Sekunder

Metode ini bertujuan untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan guna menunjang penelitian dari instansi-instansi pemerintah maupun swasta. Teknik yang dilakukan dengan cara koordinasi dengan instansi-instansi terkait Dinas PUPR, Bappeda dan Dinas Perhubungan Kabupaten Musi Banyuasin. Data penunjang tersebut antara lain adalah :

- Peta tata guna lahan
- Peta jaringan jalan
- Peta administrasi Kabupaten Musi Banyuasin

Metode Analisis Data

Dalam pengolahan data dilakukan beberapa perhitungan terkait dengan permasalahan yang telah diidentifikasi, meliputi:

1. Kinerja ruas untuk menentukan V/C ratio untuk menentukan nilai, kecepatan untuk menentukan nilai kepadatan.
2. Arus pejalan kaki yang diperoleh dari survei pejalan kaki Gerakan menyusuri dan Gerakan memotong. Data arus pejalan kaki tersebut akan menjadi dasar penentuan kebutuhan fasilitas pejalan kaki.
3. Permintaan parkir yang diperoleh dari perhitungan volume parkir yang terjadi saat survei baik volume parkir off street maupun on street parkirnya Setelah kinerja eksisting didapat, maka dapat dilakukan permodelan menggunakan aplikasi VISSIM. Model yang dibuat kemudian divalidasi menggunakan uji Chi-Square untuk ditentukan kesesuaiannya dalam memodelkan keadaan sebenarnya. Jika model yang dibuat valid, maka proses penelitian dapat dilanjutkan ke penyusunan alternative pemecahan masalah, namun jika tidak valid harus dilakukan pengolahan data kembali sampai model yang terbentuk valid
4. Tahap Penyusunan Alternatif Pemecahan Masalah dilakukan untuk mendapatkan solusi yang tepat dalam mengatasi permasalahan yang timbul pada wilayah studi. Dalam hal

ini menggunakan beberapa skenario usulan untuk kemudia dipilih yang terbaik dalam memecahkan masalah.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Kondisi Eksisting Jaringan Jalan Kawasan Pasar Randik

Berdasarkan hasil analisis kondisi eksisting jaringan jalan Kawasan pasar Randik dengan data sebagai berikut :

Data Jaringan Jalan

A. Inventarisasi Ruas Jalan

Terdapat 5 ruas jalan yang terdiri dari 2 Jalan Kolektor dan 3 Jalan Lokal; dimana jalan lokal ialah Jalan Kol Nazam Nurhawi 1 dengan Panjang segmen 484 meter, Jalan Kol Nazam Nurhawi 2 dengan Panjang segmen 189, dan Jalan Kol Nazam Nurhawi 3 dengan Panjang segmen 289 meter, untuk Jalan Kolektor itu terdapat 2 jalan yaitu Jalan Lettu Nawawi Gaffar 1 dengan Panjang segmen 644 meter, dan Jalan Lettu Nawawi Gaffar 2 dengan Panjang segmen 548 meter.

B. Kinerja Ruas Jalan

1. V/C Ratio

Tabel 3 V/C ratio Ruas Jalan di Kawasan Pasar Randik Kabupaten Musi Banyuasin

No.	Nama Jalan	V/C ratio
1	Jl Kol Nazam Nurhawi 1	0,30
2	Jl Kol Nazam Nurhawi 2	0,41
3	Jl Kol Nazam Nurhawi 3	0,47
4	Jl Lettu Nawawi Gaffar 1	0,34
5	Jl Lettu Nawawi Gaffar 2	0,41

Sumber : Hasil Analisis

2. Kepadatan Ruas Jalan

Tabel 4. Kepadatan Ruas Jalan di Kawasan Pasar Randik Kabupaten Musi Banyuasin

No.	Nama Jalan	Kepadatan (smp/km)
1	Jl Kol Nazam Nurhawi 1	22,39
2	Jl Kol Nazam Nurhawi 2	34,35

3	Jl Kol Nazam Nurhawi 3	38,48
4	Jl Lettu Nawawi Gaffar 1	25,86
5	Jl Lettu Nawawi Gaffar 2	30,86

Sumber : Hasil Analisis

3. Kecepatan Ruas Jalan

Tabel 5. Kecepatan Ruas Jalan di Kawasan Pasar Randik Kabupaten Musi Banyuasin

No.	Nama Jalan	Kecepatan (km/jam)
1	Jl Kol Nazam Nurhawi 1	42,63
2	Jl Kol Nazam Nurhawi 2	33,54
3	Jl Kol Nazam Nurhawi 3	29,81
4	Jl Lettu Nawawi Gaffar 1	41,53
5	Jl Lettu Nawawi Gaffar 2	34,47

Sumber : Hasil Analisis

C. Penilaian Kinerja Persimpangan

Tabel 7 Kinerja Persimpangan di Kawasan Pasar Randik

No	Nama Simpang	Antrian (meter)	Tundaan (kend/detik)
1	Simpang Randik	3,914	2,428

KONDISI PARKIR DAN FASILITAS PEJALAN KAKI

A. Parkir

1. Karakteristik parkir eksisting

Untuk mengetahui kondisi parkir eksisting baik pada badan jalan ataupun luar badan jalan, dilakukan survai statis (inventarisasi) dan survai dinamis (patrol parkir).

Karakteristik parkir eksisting Kawasan Pasar Randik Kabupaten Musi Banyuasin sebagai berikut:

a) Kapasitas Statis

Kapasitas statis adalah jumlah ruang yang disediakan atau tersedia untuk parkir. Besarnya kapasitas ini dipengaruhi oleh Panjang jalan efektif parkir dan

sudut yang digunakan, Kapasitas Statis Jl Kol Nazam Nurhawi III untuk LV 25 SRP dan MC 51 SRP

b) Akumulasi Parkir

Akumulasi yang digunakan adalah akumulasi maksimal yang ada di interval patrol parkir tiap 15 menit. Akumulasi Parkir Jl Kol Nazam Nurhawi III untuk LV 24 kendaraan dan MC 51 Kendaraan

c) Volume Parkir

Volume parkir adalah jumlah keseluruhan kendaraan yang melakukan aktivitas parkir di tempat tersebut. Volume ini berdasarkan lamanya survai yang dilakukan, dalam hal ini survai dilakukan selama 12 jam. Volume Parkir Jl Kol Nazam Nurhawi III untuk LV 128 Kendaraan dan MC 445 Kendaraan.

d) Durasi Parkir

Durasi parkir yaitu rentang waktu sebuah kendaraan parkir di suatu tempat dalam satuan menit atau jam (Munawar,2004). Kapasitas Statis Jl Kol Nazam Nurhawi III untuk LV 0,41 dan MC 0,80

e) Kapasitas Dinamis

Kapasitas dinamis adalah kapasitas yang diukur berdasarkan daya tampung untuk satuan waktu. Perhitungan tidak hanya didasarkan pada daya tampung luasan parkir namun juga perputaran dan durasi parkir. Kapasitas Dinamis Jl Kol Nazam Nurhawi III untuk LV 25 SRP dan MC 51 SRP

f) Tingkat Pergantian Parkir (Parking Turn Over)

Tingkat pergantian parkir adalah tingkat penggunaan ruang parkir dan diperoleh dengan membagi volume parkir dengan jumlah ruang parkir untuk satu periode tertentu (Munawar,2004). Tingkat Turnover Jl Kol Nazam Nurhawi III untuk LV 5 kali dan MC 9 Kali

g) Penggunaan Parkir (Parking Indeks)

Menurut Munawar (2004), menyatakan bahwa indeks parkir adalah ukuran untuk menyatakan penggunaan Panjang jalan dan dinyatakan dalam persentase ruang yang ditempati oleh kendaraan parkir. Indeks Parkir Jl Kol Nazam Nurhawi III untuk LV 96% dan MC 100%

h) Kebutuhan Ruang Parkir

Dari hasil survai patroli parkir selama 11 jam dan survai statis (inventarisasi), dapat diketahui berapa kebutuhan ruang parkir yang diperlukan. Metode yang digunakan didalam analisis ini adalah dengan menggunakan rumus perhitungan kebutuhan ruang parkir. Kapasitas Statis Jl Kol Nazam Nurhawi III untuk LV 284,16 m² dan MC 259,11 m²

2. Strategi Penataan Parkir

Untuk mengatasi permasalahan parkir dapat dilakukan dengan penataan parkir baik di badan jalan maupun luar badan jalan. Penataan tersebut dapat berupa pengaturan sudut parkir maupun pemindahan parkir on street ke parkir off street.

Tabel 19 Perbandingan Lebar Total Jalan Setelah Dikurangi Ruang Parkir Efektif

Nama Jalan	Fungsi Jalan	Lebar Jalan Total Awal (m)	Lebar Total Jalan Setelah Dikurangi Ruang Parkir Efektif (m)				
			0°	30°	45°	60°	90°
Jl Kol Nazam Nurhawi III	Lokal	7	2,4	-2	-3,2	-3,6	-3

Sumber : Hasil Analisis

Pejalan kaki

A. Data pejalan kaki

Pencacahan volume penyebrang dan menyusuri pejalan kaki dilaksanakan bersamaan dengan waktu puncak arus lalu lintas dimana telah diketahui terdapat 3 waktu puncak diantaranya puncak pagi, siang, dan sore.

Tabel 20 Data Pejalan Kaki Kawasan Pasar Rindik

No	Nama Jalan	Waktu	Jumlah Menyusuri (Orang)		Jumlah Menyebrang (Orang)
			Kiri	Kanan	
1	Jl. Kol. Nazam	08.00 – 10.00	234	230	226
	Nurhawi III	12.00 – 14.00	125	123	87
		16.00 – 18.00	81	117	97

Sumber : Hasil Analisis

Tabel V.24 Kinerja Lalu Lintas 5 Tahun Mendatang Tanpa Skenario

No	Nama Jalan	C (smp/jam)	Tahun 2020			Tahun 2030		
			V	V/C	L	V	V/C	L
			(smp/jam)	ratio	O S	(smp/jam)	ratio	O S
1	Jl Kol Nazam Nurhawi I	1404,04	98	0,06	A	643	0,45	B
2	Jl Kol Nazam Nurhawi II	2344,36	711	0,30	B	1647	0,70	C
3	Jl Kol Nazam Nurhawi III	2158,17	732	0,33	B	1665	0,77	D
4	Jl Lettu Nawawi Gaffar 1	2371,62	250	0,10	A	1227	0,51	C
5	Jl Lettu Nawawi Gaffar 2	2371,62	594	0,25	B	1556	0,65	C

Sumber : Hasil Analisis

USULAN ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Tabel 25 Skenario Pemecahan Masalah

Skenario	Uraian
1	<ul style="list-style-type: none"> • Pengadaan fasilitas pejalan kaki • Melarang pedagang untuk berjualan di badan jalan • Pemindahan parkir badan jalan ke luar badan jalan

Sumber : Hasil Analisis

Usulan yang diberikan adalah pengadaan fasilitas pejalan kaki, melarang pedagang untuk berjualan di badan jalan, pembatasan jam operasi kendaraan yang melakukan bongkar muat barang, dan penataan parkir.

Tabel 26 Perubahan Kapasitas Ruas dan Volume Jam Sibuk dengan Penerapan Skenario 1

No	Nama Jalan	Tahun 2030 Tanpa Skenario					Skenario 1					LOS			
		Lebar Jalur Efektif (m)	Lebar Bahu Total (m)	Kapasitas (smp/jam)	Volume (smp/jam)	V/C Ratio	Kecepatan (km/jam)	Lebar jalur Efektif (m)	Lebar Bahu Total (m)	Kapasitas (smp/jam)	Volume (smp/jam)		V/C Ratio	Kecepatan (km/jam)	
1	Jl Kol Nazam Nurhawi I	4,8	0	1404,04	643	0,45	30,58	C	4,8	0	1404,04	616	0,43	31,74	B
2	Jl Kol Nazam Nurhawi II	7	2	2344,36	1647	0,70	19,72	C	7	2	2344,36	1634	0,69	20,01	C
3	Jl Kol Nazam Nurhawi III	6,2	2	2158,17	1665	0,77	15,39	D	7	2	2480,66	1669	0,67	16,78	C
4	Jl Lettu Nawawi Gaffar 1	5,6	2	2371,62	1127	0,47	31,02	C	5,6	2	2371,62	1129	0,47	32,45	C
5	Jl Lettu Nawawi Gaffar 2	5,6	2	2371,62	1556	0,65	24,25	C	5,6	2	2371,62	1560	0,65	25,67	C

Sumber : Hasil Analisis

PERBANDINGAN KINERJA JARINGAN DENGAN PENERAPAN SKENARIO PEMECAHAN MASALAH

Tabel 28: Perbandingan Kinerja Jaringan Jalan

Parameter	Eksisting 2020	Do Nothing (2030)	Skenario (2030)
Tundaan rata-Rata (detik)	32,1	36,77	29,84
Kecepatan Jaringan (km/jam)	20,52	19,45	20,81
Total Jarak yang Ditempuh (kend-km)	2582,13	2917,51	2926,54
Total Waktu Perjalanan (kend-jam)	125,84	149,97	140,63

Sumber : Hasil Analisis

Untuk menentukan kinerja jaringan terbaik digunakan acuan sebagai berikut:

1. Semakin tinggi nilai tundaan rata-rata maka kinerja jaringan semakin buruk. Sebaliknya, semakin rendah nilai tundaan rata-rata maka kinerja jaringannya semakin baik.
2. Semakin tinggi nilai kecepatan jaringan maka kinerja jaringannya semakin baik. Sebaliknya, semakin rendah nilai kecepatan jaringan maka kinerja jaringannya semakin buruk.
3. Semakin tinggi total jarak yang ditempuh maka kinerja jaringan semakin baik. Sebaliknya, semakin rendah total jarak perjalanan maka semakin buruk kinerja jaringannya.
4. Semakin tinggi total waktu perjalanan maka kinerja jaringan semakin buruk. Sebaliknya, semakin rendah total waktu perjalanan maka semakin baik kinerja jaringannya.

Dapat diketahui bahwa terjadi peningkatan kinerja jaringan jalan pada kondisi do nothing dengan menerapkan skenario 1. Hal ini ditunjukkan oleh nilai tundaan rata-rata yang menurun menjadi 29,84 detik. Untuk kecepatan jaringan bertambah menjadi 20,81 km/jam. Untuk total jarak yang ditempuh bertambah dari 2917,51 kend-km menjadi 2926,54 kend-km. sedangkan total waktu perjalanan berkurang dari 149,97 kend-jam menjadi 140,63 kend-jam. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa 10 tahun mendatang, penerapan skenario 1 dapat mempertahankan bahkan meningkatkan kinerja jaringan jalan di Kawasan Pasar Randik Kabupaten Musi Banyuasin.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Kondisi jaringan jalan eksisting di Kawasan Pasar Randik Kabupaten Musi Banyuasin oleh bahu jalan selebar 2 m. Akan tetapi terdapat banyak lapak pedagang di badan jalan, aktifitas bongkar muat di badan jalan, serta parkir on street
2. Terdapat satu titik parkir badan jalan di Kawasan Pasar Randik Kabupaten Musi Banyuasin yaitu parkir kendaraan ringan (angkot, mobil, double cabin, dan pickup) di Jalan Kolonel Nazam Nurhawi III dan dititik ini juga terdapat parkir sepeda motor di badan jalan berada di Jalan Kolonel Nazam Nurhawi III. Fasilitas pejalan kaki
3. Tidak ada fasilitas pejalan kaki di Kawasan Pasar Randik baik trotoar maupun fasilitas penyeberangan. Pejalan kaki menggunakan bahu jalan atau lajur utama lalu lintas untuk berjalan. Volume pejalan kaki yang menyusuri kiri sebesar 234 orang, volume pejalan kaki yang menyusuri kanan sebanyak 230 orang, sedangkan volume pejalan kaki yang menyeberang sebanyak 226 orang.
4. Strategi penataan berupa pemindahan parkir on street ke off street, melarang lapak pedagang di badan jalan, pengadaan fasilitas pejalan kaki, dan pembatasan jam operasi kendaraan yang bongkar muat.
5. Perbandingan kinerja jaringan dengan penerapan skenario didapat tundaan rata-rata pada skenario 1 sebesar 29,84 detik. Kecepatan jaringan di skenario sebesar 20,81 km/jam. Total jarak yang ditempuh skenario sebesar 2926,54 kend-km. Total waktu perjalanan sebesar 149,97 kend-km. Dengan demikian skenario 1 merupakan skenario terbaik dalam pemecahan masalah pada tahun 2030 di penelitian ini.
6. Perbandingan kinerja jaringan ditahun 2030 antara do nothing dengan penerapan skenario terbaik adalah sebagai berikut:

<ol style="list-style-type: none">a. Do Nothing1) Tundaan rata-rata 36,77 detik2) Kecepatan jaringan 19,45 km/jam3) Total jarak yang ditempuh 2917,51 kend-km4) Total waktu perjalanan 149,97 kend-jam	<ol style="list-style-type: none">b. Dengan penerapan skenario terbaik1) Tundaan rata-rata 29,84 detik2) Kecepatan jaringan 20,81 km/jam3) Total jarak yang ditempuh 2926,54 kend-km4) Total waktu perjalanan 140,63 kend-jam
--	---

DAFTAR PUSTAKA

- _____,1993, *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 1993 tentang Fasilitas Parkir untuk Umum*, Jakarta.
- _____,1996, *Surat Keputusan Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor. 272/HK.105DRDJ/96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*.
- _____,2009, *Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- _____,2021, *Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- _____,2012, *Keputusan Direktur Jendral Bina Marga Nomor 22.2/KPTS/Db/2012 tentang Manual Desain Perkerasan Jalan*, Jakarta.
- _____,2014, *Peraturan Menteri Kementerian Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*, Jakarta.
- Tim PKL Kabupaten Musi Banyuasin (2020), *Laporan Umum Taruna POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD Program Diploma IV Transportasi Darat,Pola Umum,Bekasi*.
- Amalia Sagita Puspa. 2017. *Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Pada Kawasan Srengat Kabupaten Blitar*. Bekasi : Sekolah Tinggi Transportasi Darat
- Onnasis Mahatir. 2019. *Penataan Parkir Di Sekitar Kawasan Perdagangan Kota Cirebon (Pasar Kanoman)*. Bekasi : Sekolah Tinggi Transportasi Darat
- Hendrian Matius. 2019. *Pengaruh Parkir Di Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan Kawasan Pasar Klewer Kota Surakarta*. Bekasi : Sekolah Tinggi Transportasi Darat.
- BPS Kabupaten Musi Banyuasin. 2020. *Kabupaten Musi Banyuasin dalam Angka 2020*. Musi Banyuasin : BPS Kabupaten Musi Banyuasin.
- Khisty, J. 2003. *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi Jilid 1 Edisi Ketiga*. Jakarta : Erlangga.
- Munawar, Ahmad. 2004. *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*. Yogyakarta : Beta Offset.
- Tamin, O.Z. 2008. *Perencanaan, Permodelan dan Rekayasa Transportasi*. Bandung : ITB