

PENATAAN KAWASAN TERPADU BERBASIS AKTIVITAS PADA PASAR BANYUWANGI, TAMAN BLAMBANGAN, DAN TAMAN SRI TANJUNG

Sri Ardi Kusuma Sari¹, Yudi Karyanto², Guntoro Zein Ma'arif³

Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat

Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD

Jalan Raya Setu Km 3,5 Cibitung, Bekasi, Jawa Barat, ID 175200

sardikusuma2000@gmail.com

Abstract

The Banyuwangi Market area, Blambangan Park and Sri Tanjung Park are public facilities provided by the Banyuwangi Regency government which are located in the CBD area, where this area is a commercial area with land use for trade, offices and education. The lack of arrangement in this area causes traffic performance to decline where the V/C Ratio on Jl. Sudirman 1 of 0.62 and Jl. The shrinkage of Tubun 2 is 0.47 caused by the use of the road as a location for on-street parking and selling stalls, and the lack of pedestrian facilities is one of the focuses of the problem in this study. The analytical methods used in this research are road network performance analysis, pedestrian analysis, and parking analysis. By doing modeling using the PTV Vissim application to determine the performance of the existing road network. Furthermore, a priority strategy for problem handling proposals is carried out with the PTV Vissim application modeling in order to determine the performance of the road network after the proposed handling is carried out. The implementation of the proposed handling includes moving the stalls of street vendors, setting the parking angle from 60° to 0°, as well as providing pedestrian facilities, as well as prohibiting parking at intersections. Through modeling with the Vissim PTV application, the road network performance after handling delays is an average of 48.22 seconds, network speed is 27.24 km/hour, total travel distance is 14379.18 m, and travel time is 527.62 hours.

Keywords: Road Network Performance, Pedestrians, Parking, Vissim.

Abstrak

Kawasan Pasar Banyuwangi, Taman Blambangan dan Taman Sri Tanjung merupakan fasilitas umum yang disediakan pemerintah Kabupaten Banyuwangi yang terletak pada kawasan CBD, dimana kawasan ini merupakan kawasan komersial dengan tata guna lahan perdagangan, perkantoran dan pendidikan. Kurangnya penataan pada kawasan ini menyebabkan kinerja lalu lintas menurun dimana V/C Ratio Jl. Sudirman 1 sebesar 0,62 dan Jl. Susuit Tubun 2 0,47 yang disebabkan oleh penggunaan badan jalan sebagai lokasi parkir *on street* dan lapak berjualan, serta kurangnya fasilitas pejalan kaki menjadi salah satu fokus permasalahan dalam kajian ini. Metode analisis yang digunakan pada penelitian ini adalah analisis kinerja jaringan jalan, analisis pejalan kaki, dan analisis parkir. Dengan melakukan permodelan menggunakan aplikasi *PTV Vissim* untuk mengetahui kinerja jaringan jalan kondisi eksisting. Selanjutnya dilakukan strategi prioritas usulan penanganan masalah dengan permodelan aplikasi *PTV Vissim* guna mengetahui kinerja jaringan jalan setelah dilakukan usulan penanganan.

Penerapan usulan penanganan yang dilakukan meliputi pemindahan lapak pedagang kaki lima, pengaturan sudut parkir dari 60° menjadi 0°, serta pengadaan fasilitas pejalan kaki, serta pelarangan parkir pada simpang. Melalui permodelan dengan aplikasi *PTV Vissim* didapatkan kinerja jaringan jalan setelah penanganan tundaan rata – rata 48,22 detik, kecepatan jaringan 27,24 km/jam, total jarak perjalanan 14379,18 m, dan waktu perjalanan 527,62 jam.

Kata Kunci: Kinerja Jaringan Jalan, Pejalan Kaki, Parkir, Vissim.

PENDAHULUAN

Kawasan Pasar Banyuwangi, Taman Blambangan, dan Taman Sri Tanjung merupakan kawasan yang terletak pada *Central Business District* di Kabupaten Banyuwangi, yang memiliki tata guna lahan yang terdiri dari perkantoran, perdagangan, dan pendidikan. Dimana tingkat pergerakan kendaraan menuju kawasan ini tergolong tinggi, namun belum diimbangi dengan penataan kawasan dan lalu lintas yang baik sehingga menimbulkan permasalahan lalu lintas pada kawasan ini.

Permasalahan lalu lintas yang ada pada kawasan ini meliputi kurangnya fasilitas pejalan kaki yang ada pada kawasan studi, tingginya hambatan samping akibat dari adanya parkir *on street* dan lapak pedagang kaki lima pada badan jalan. Menurunnya kinerja ruas jalan dan simpang serta kinerja jaringan jalan yang disebabkan oleh lebar efektif jalan yang berkurang yang disebabkan oleh penggunaan badan

jalan sebagai lokasi berjualan, dan parkir *on street*. Oleh karena itu diperlukan suatu usulan penataan kawasan baik dari segi lalu lintas maupun aktivitas untuk mengatasi permasalahan yang ada sehingga tercipta keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas di Kawasan Pasar Banyuwangi, Taman Blambangan, dan Taman Sri Tanjung.

KAJIAN PUSTAKA

Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Menurut Undang- undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa manajemen dan rekayasa lalu lintas sebagai serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Indikator Kinerja Ruas

Indikator kinerja ruas jalan terdiri dari kapasitas ruas jalan, volume lalu lintas ruas jalan, v/c ratio, kecepatan dan kepadatan.

Kapasitas Ruas Jalan

Kapasitas ruas jalan adalah jumlah lalu lintas (stabil) maksimum yang dapat diperhitungkan pada kondisi tertentu, yang meliputi geometri, distribusi arah dan komposisi lalu lintas, serta factor lingkungan dengan satuan smp/jam. Perhitungan kapasitas ruas jalan menggunakan pedoman Manual kapasitas Ruas Jalan Indonesia (MKJI, 1997) dengan persamaan sebagai berikut:

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs}$$

Keterangan:

C	= Kapasitas (smp/jam)
C _o	= Kapasitas dasar (smp/jam)
FC _w	= Faktor penyesuaian lebar jalur lalu lintas
FC _{sp}	= Faktor penyesuaian pemisah arah
FC _{sf}	= Faktor penyesuaian hambatan samping
FC _{cs}	= Faktor penyesuaian ukuran Kota

Volume Lalu Lintas

Volume merupakan jumlah kendaraan lalu lintas yang melewati suatu titik pada ruas jalan dalam satuan waktu tertentu dan dalam satuan mobil penumpang (SMP).

V/C Ratio

V/C Ratio merupakan perbandingan dari volume lalu lintas dalam satu jam tersibuk dengan kapasitas pada suatu ruas jalan.

Kecepatan

Kecepatan merupakan hasil perbandingan antara panjang segmentasi jalan dengan waktu tempuh perjalanan dengan output satuan km/jam. Dimana semakin tinggi kecepatan kendaraan yang melewati ruas jalan tersebut maka kinerja ruas jalan tersebut semakin baik.

Kepadatan

kepadatan merupakan perbandingan antara volume lalu lintas dengan kecepatan, dimana kepadatan ini menggambarkan jumlah kendaraan dalam satu km pada suatu ruas jalan.

METODELOGI PENELITIAN

Lokasi wilayah studi dalam penelitian ini berlokasi di Kabupaten Banyuwangi yang merupakan wilayah kajian Pratek Kerja Lapangan penulis, dimana dari laporan hasil praktek kerja lapangan Kabupaten Banyuwangi 2021 didapatkan bahwa beberapa ruas jalan yang ada pada kawasan studi merupakan ruas dengan kinerja yang buruk. Kemudian dengan dasar ini dilakukan studi lanjutan pada kawasan studi Pasar Banyuwangi, Taman Blambangan, dan Taman Sri Tanjung berupa pengamatan lebih lanjut untuk mengetahui permasalahan lainnya yang ada pada kawasan studi, untuk itu perlu dilakukan survei lanjutan mengenai alisis pejalan kaki, parkir, ruas serta simpang yang belum terkaji pada saat pkl. Selanjutnya dari hasil pengamatan tersebut ditetapkan rumusan masalah penelitian kemudian penetapan maksud dan tujuan penelitian. Dan dilanjutkan dengan melengkapi penelitian dengan kajian pustaka sebagai pedoman penelitian. Dilanjutkan dengan tahapan pengolahan dan analisis data, sehingga didapatkan suatu usulan pemecahan masalah. Terakhir dilakukan penarikan kesimpulan dan saran dari penelitian yang dilakukan,

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Eksisting

Kondisi eksisting lalu lintas pada Kawasan Pasar Banyuwangi, Taman Blambangan, dan Taman Sri Tanjung meliputi kinerja ruas jalan, kinerja simpang, kinerja jaringan jalan, pejalan kaki, dan parkir. Dimana parameter utama yang digunakan untuk mengetahui kinerja lalu lintas pada kawasan studi adalah kinerja jaringan jalan yang didapatkan melalui permodelan lalu lintas menggunakan aplikasi *Vissim*. Terdapat 10 ruas jalan yang terbagi kedalam 14 segmentasi dan 6 simpang yang terdiri dari 3 simpang bersinyal, dan 3 simpang tidak bersinyal yang merupakan ruas dan simpang yang berpengaruh terhadap kawasan studi dan merupakan akses keluar masuk kawasan studi.

Ruas Jalan

Tabel 1. Kondisi Eksisting Geometrik Ruas Jalan pada Kawasan Studi

No	Nama Ruas	Panjang Jalan	Tipe Jalan	Lebar Jalan Total	Lebar efektif	Lebar Lajur		Lebar Bahu		Lebar Trotoar	
						Kiri	Kanan	Kiri	Kanan	Kiri	Kanan
1	Jl. Jendral Surdirman (i)	0.41	2/1 UD	14	8	4	4	0.5	5.5	1.5	1.5
2	Jl. Jendral Surdirman (ii)	0.75	2/1 UD	14	8	4	4	0.5	5.5	1.5	1.5
3	Jl. Susuit Tubun (i)	0.12	2/1 UD	13	10	5	5	1.5	1.5	2	3
4	Jl. Susuit Tubun (ii)	0.17	2/1 UD	6.5	4	2	2	2	0.5	1.5	5
5	Jl. Diponegoro (i)	0.19	2/1 UD	13	10	5	5	1	2	2	1.5
6	Jl. Diponegoro (ii)	0.10	2/1 UD	8	5	2.5	2.5	2	1	1.5	1.5
7	Jl. Veteran	0.16	2/2 UD	15	10	5	5	2	3	2	1.5
8	Jl. Dr. Wahidin Sudirohusodo	0.16	2/1 UD	10	9	4.5	4.5	1	0.5	2	1.5
9	Jl. R.A Kartini B-A	0.29	4/2 D	7.5	6	3	3	1	0.5		2
10	Jl. R.A Kartini A-B	0.29	4/2 D	7.5	6	3	3	1	0.5	1.5	
11	Jl. Banterang	0.18	2/1 UD	10	8	4	4	1	1	1.5	1.5
12	Jl. Jogopati	0.16	2/1 UD	10	8	4	4	1	1	1.5	1.5
13	Jl. Sri Tanjung	0.30	2/1 UD	19	14	7	7	1	4	3	2
14	Jl. Dr. Sutomo	0.63	2/1 UD	10	8	4	4	1	1	1.5	1.5

Tabel 2. Kinerja Ruas Jalan Eksisting

No	Nama Ruas	Kapasitas smp/jam	Volume smp/jam	V/C Ratio Smp/Jam	Kecepatan km/jam	Kepadatan smp/jam	LOS
1	Jl. Jendral Surdirman (i)	3065.04	1880	0.62	36.85	51.75	C
2	Jl. Jendral Surdirman (ii)	3065.04	1420	0.53	42.04	38.58	C
3	Jl. Susuit Tubun (i)	3385.80	1263	0.37	43.78	28.85	B
4	Jl. Susuit Tubun (ii)	2610.96	1216	0.47	27.95	44.19	C
5	Jl. Diponegoro (i)	3278.88	365	0.11	33.43	10.92	A
6	Jl. Diponegoro (ii)	2732.40	696	0.25	32.5	21.42	B
7	Jl. Veteran	3666.18	1209	0.26	36.04	27.01	B
8	Jl. Dr. Wahidin Sudirohusodo	3278.88	992	0.30	40.21	24.67	A
9	Jl. R.A Kartini B-A	2884.20	1161	0.40	40.25	14.42	B
10	Jl. R.A Kartini A-B	2884.20	502	0.17	41.25	6.08	A
11	Jl. Banterang	3278.88	498	0.15	45.32	10.99	B
12	Jl. Jogopati	3278.88	96	0.03	35.43	2.71	A
13	Jl. Sri Tanjung	3492.72	125	0.04	42.65	2.93	A
14	Jl. Dr. Sutomo	3278.88	550	0.17	40.9	13.45	A

Simpang

Tabel 3. Kinerja Simpang Eksisting Wilayah Studi

No	Nama Simpang	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	DS	Tundaan (detik/smp)	LOS
1	Simpang Masjid Agung	1092	5004	0.60	8.41	B
2	Simpang Pegadaian	1242	3566	0.35	20.15	C
3	Simpang Lima Banyuwangi	2347	3566	0.68	24.5	C
4	Simpang SPBU Baterang	2124	3479	0.60	11.1	B
5	Simpang Suratri	1215	3122	0.39	9.5	B
6	Simpang Gedung Juang	2210	2868	0.77	15.78	C

Jarigan Jalan

Tabel 4. Kinerja Jaringan Jalan Eksisting Wilayah Studi

PARAMETER	KINERJA JARINGAN JALAN
Tundaan Rata-Rata (detik)	69,58
Kecepatan Jaringan (km/jam)	22,35
Total Jarak yang ditempuh (m)	14240,89
Total Waktu Perjalanan (jam)	673,04

Berdasarkan hasil analisis micro pada aplikasi *vissim* pada **Tabel 4** diketahui bahwa kinerja jaringan jalan di kawasan studi rendah dengan kecepatan jaringan jalan yang rendah yakni 22,35 km.jam

Parkir

Salah satu penyebab permasalahan lalu lintas pada kawasan studi Pasar Banyuwangi, Taman Blambangan, dan Taman Sri Tanjung adalah adanya penggunaan badan jalan sebagai lokasi parkir on street dimana dalam penggunaan parkir pada badan jalan ini perlu dilakukan penataan sudut parkir dan lokasi parkir agar tidak mengganggu arus lalu lintas pada ruas jalan dan meminimumkan pengurangan lebar efektif ruas jalan yang ada.

Tabel 5. Analisis Parkir

No	Nama Jalan	Interval Survei	Jumlah Petak Parkir		Indeks Parkir %		Volume Parkir		Akumulasi parkir		Kebutuhan ruang parkir (SRP)	
			Mobil	Motor	Mobil	Motor	Mobil	Motor	Mobil	Motor	Mobil	Motor
1	Jl sudirman 1	12	72	67	19	32	209	266	14	21	24	35
2	Jl sudirman 2	12	80	107	34	31	221	279	27	33	45	55
3	susuit tubun 2	12	0	156	0	15	0	258	0	24	0	40
4	Diponegoro 1	12	68	93	41	23	197	242	28	21	47	35
5	Diponegoro 2	12	0	107	0	34	0	224	0	36	0	60
6	Jl veteran	12	40	57	48	40	185	204	19	23	32	38

Pejalan Kaki

Faktor keselamatan pejalan kaki menjadi salah satu prioritas dalam penanganan permasalahan lalu lintas pada kawasan studi, dimana fasilitas pejalan kaki yang ada pada kawasan studi untuk menyusuri terdapat beberapa trotoar yang sudah tidak layak pakai, serta untuk fasilitas penyeberangan yang ada kondisi markanya sudah buruk.

Tabel 6. Analisis Pejalan Kaki

No	Nama Ruas	Jumlah Orang Menyusuri Rata-rata (orang/menit)		Lebar Trotoar yang Dibutuhkan (m)		Jumlah Orang Menyeberang (Orang/jam)	Volume (Kend/jam)	PV ²	Rekomendasi Fasilitas Penyeberang
		Kiri	Kanan	Kiri	Kanan				
1	Jl Sudirman 1	1.59	1.56	1.05	1.05	57	3168	10,036,224	Pelikan
2	Jl Sudirman 2	0.82	0.96	1.03	1.03	44	2396	252,595,904	Pelikan
3	Jl Susuit Tubun 1	0.51	0.56	1.02	1.02	33	1158	44,251,812	Tidak Ada
4	Jl Susuit Tubun 2	1.23	1.01	1.04	1.04	54	1891	193,097,574	Pelikan
5	Jl Sri Tanjung	0.48	0.45	1.02	1.02	53	217	2,495,717	Zebra Cross
6	Jl Diponegoro 1	0.51	0.46	1.02	1.02	25	654	10,692,900	Tidak Ada
7	Jl Diponegoro 2	0.54	0.58	1.03	1.02	39	1369	73,092,279	Tidak Ada
8	Jl Veteran	0.77	0.73	1.02	1.02	55	2269	283,159,855	Pelican

Usulan Prioritas Pemecahan Masalah

Dalam melakukan penanganan permasalahan dalam wilayah studi dilakukan penetapan prioritas usulan pemecahan masalah dari usulan – usulan yang ada, hal ini mengingat tidak semua usulan yang ada dapat direalisasikan ditinjau dari ketersediaan lahan yang tersedia. Berikut merupakan usulan pemecahan masalah yang dilakukan pada kawasan studi.

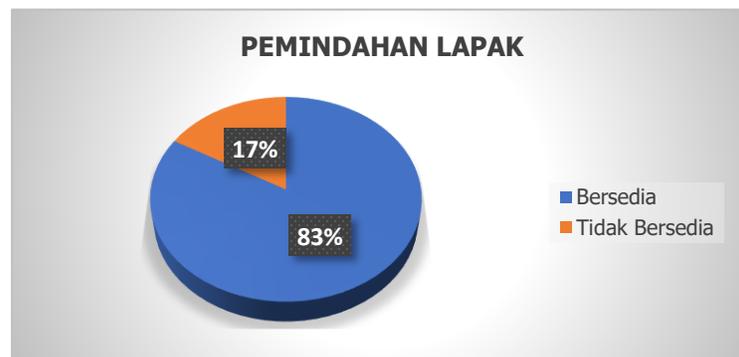
Tabel 7. Usulan Pemecahan Masalah

No	Usulan Pemecahan Masalah
1	Pengadaan fasilitas pejalan kaki
2	Pelarangan pedagang kaki lima untuk berjualan di badan jalan
3	Penataan sudut parkir dan lokasi parkir on street
4	Penetapan prioritas usulan pemecahan masalah

1. Pengadaan Fasilitas Pejalan Kaki

Dilakukan pengadaan fasilitas pejalan kaki berupa pelebaran trotoar pada ruas jalan yang belum memenuhi kriteria minimal lebar trotoar pada kawasan studi dengan tata guna lahan komersial adalah 2 m, namun dalam pelaksanaannya hanya dapat dilakukan pada trotoar pada ruas Jl. Susuit Tubun 2 dan Jl. Diponegoro 2. Sedangkan untuk fasilitas penyebrangan tidak semua hasil perhitungan kebutuhan fasilitas penyebrangnya dapat digunakan namun disesuaikan kembali dengan kondisi geometrik ruas jalannya, untuk pengadaan *pelican crossing* diprioritaskan pemasangannya pada Jl. Veteran tepat didepan SD, sedangkan untuk ruas jalan lainnya tetap menggunakan fasilitas penyebrangan zebra cross, dan untuk Jl. Susuit Tubun 2 dilakukan pengadaan fasilitas menyebrang berupa zebra cross.

2. Pelarangan pedangan untuk berjualan di badan jalan



Gambar 1. Persepsi Pedagang Terkait Pemindahan Lapak PKL

Pada dasarnya kapasitas Pasar Banyuwangi Utara dan Selatan mampu menampung seluruh pedagang yang berjualan baik di dalam pasar maupun yang menggunakan badan jalan, oleh karenanya perlu dilakukan pemindahan lokasi pedagang kaki lima sehingga mengurangi hambatan samping pada ruas jalan, dan lebar efektif ruas jalan bertambah.

3. Penataan sudut parkir dan lokasi parkir



Gambar 2. Persentase Persepsi Pengunjung terhadap Penataan Parkir

Perlu dilakukan penataan sudut parkir dan lokasi parkir untuk meminimalkan penggunaan lebar efektif jalan, sehingga nilai kapasitas ruas jalan dapat bertambah dan kinerja ruas jalan tersebut meningkat. Adapun pengaturan sudut parkir dilakukan pada ruas Jl. Sudirman 1 dan 2 dengan dari 60° menjadi 0° . Dan untuk parkir *on street* pada Jl, Susuit Tubun 2 dilakukan pemindahan pada trotoar yang telah dilebarkan menjadi 5m.

4. Perubahan Geometrik Jalan Setelah dilakukan Usulan Penanganan

Tabel 8. Perubahan Geometrik Ruas Jalan Setelah Penataan

No	Nama Ruas	Panjang Jalan	Tipe Jalan	Lebar Jalan Total	Lebar efektif	Lebar Lajur		Lebar Bahu		Lebar Trotoar	
						Kiri	Kanan	Kiri	Kanan	Kiri	Kanan
1	Jl. Jendral Sudirman (i)	0.41	2/1 UD	14	10	5	5	1	3	1.5	1.5
2	Jl. Jendral Sudirman (ii)	0.75	2/1 UD	14	10	5	5	1	3	1.5	1.5
3	Jl. Susuit Tubun (i)	0.12	2/1 UD	13	10	5	5	1.5	1.5	2	3
4	Jl. Susuit Tubun (ii)	0.17	2/1 UD	7	6	3	3	0.5	0.5	5	5
5	Jl. Diponegoro (i)	0.19	2/1 UD	13	10	5	5	1	2	2	1.5
6	Jl. Diponegoro (ii)	0.10	2/1 UD	10	7	3.5	3.5	2	1	1.5	2
7	Jl. Veteran	0.16	2/2 UD	15	10	5	5	2	3	2	1.5
8	Jl. Dr. Wahidin Sudirohusodo	0.16	2/1 UD	10	9	4.5	4.5	1	0.5	2	1.5
9	Jl. R.A Kartini B-A	0.29	4/2 D	7.5	6	3	3	1	0.5		2
10	Jl. R.A Kartini A-B	0.29	4/2 D	7.5	6	3	3	1	0.5	1.5	
11	Jl. Banterang	0.18	2/1 UD	10	8	4	4	1	1	1.5	1.5
12	Jl. Jogopati	0.16	2/1 UD	10	8	4	4	1	1	1.5	1.5
13	Jl. Sri Tanjung	0.30	2/1 UD	19	14	7	7	1	4	3	2
14	Jl. Dr. Sutomo	0.63	2/1 UD	10	8	4	4	1	1	1.5	1.5

Perubahan geometrik ruas jalan pada **Tabel 8** didapatkan dari usulan penanganan berupa pemindahan lokasi pedagang kaki lima, penyediaan fasilitas pejalan kaki, dan pengaturan parkir, sehingga terdapat perubahan baik untuk lebar trotoar, lebar efektif jalan dan lebar bahu jalan.

5. Kinerja Jaringan Jalan setelah Usulan Penanganan

Tabel 9. Kinerja Jaringan Jalan Setelah dilakukan Usulan Penanganan

PARAMETER	KINERJA JARINGAN JALAN
Tundaan Rata-Rata (detik)	48,22
Kecepatan Jaringan (km/jam)	27,24
Total Jarak yang ditempuh (m)	14379,18
Total Waktu Perjalanan (jam)	527,68

Setelah dilakukan usulan penataan lalu lintas dan dilakukan permodelan melalui aplikasi *vissim* dimana lebar efektif ruas jalan disesuaikan dengan lebar efektif hasil usulan maka diketahui terdapat peningkatan kinerja ruas jalan sesuai dengan **Tabel 9**.

Perbandingan Sebelum dan Setelah dilakukan Usulan Penanganan

Untuk mengetahui apakah usulan pemecahan masalah yang diberikan telah mampu menangani permasalahan lalu lintas yang ada maka diperlukan perbandingan kinerja jaringan jalan sebelum dilakukan usulan pemecahan masalah dan setelah dilakukan usulan pemecahan masalah. Berikut merupakan perbandingannya:

Tabel 10. Kinerja Jaringan Jalan sebelum dilakukan Usulan Pemecahan Masalah

PARAMETER	KINERJA JARINGAN JALAN
Tundaan Rata-Rata (detik)	69,58
Kecepatan Jaringan (km/jam)	22,35
Total Jarak yang ditempuh (m)	14240,89
Total Waktu Perjalanan (jam)	673,04

Tabel 11. Kinerja Jaringan Jalan Setelah dilakukan Usulan Penanganan

PARAMETER	KINERJA JARINGAN JALAN
Tundaan Rata-Rata (detik)	48,22
Kecepatan Jaringan (km/jam)	27,24
Total Jarak yang ditempuh (m)	14379,18
Total Waktu Perjalanan (jam)	527,68

Dari **Tabel 10 dan 11** dapat diketahui bahwa terjadi peningkatan kinerja jaringan jalan pada wilayah studi dimana tundaan rata – rata lalu lintas berkurang sebesar 21,36 detik, kecepatan jaringan bertambah sebesar 4,99 km/jam, total jarak tempuh kendaraan bertambah sebesar 138,29 m, dan untuk waktu tempuh kendaraan berkurang menjadi 145,36 jam.

Kesimpulan

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

1. Permasalahan lalu lintas yang ada di sekitar kawasan Pasar Banyuwangi, Taman Blambangan, dan Taman Sri Tanjung diantaranya:
 - a. Menurunnya kinerja ruas jalan dan persimpangan yang diakibatkan oleh penggunaan badan jalan sebagai lokasi berjualan dan parkir *on street*.
 - b. Kinerja jaringan jalan yang eksisting yang rendah ditunjukkan oleh tingginya tundaan jaringan dan rendahnya kecepatan jaringan, berikut merupakan hasil pembebanan lalu lintas yang diperoleh dari permodelan *vissim*:
 - 1) Tundaan rata – rata 69,58 detik
 - 2) Kecepatan Jaringan 22,35 km/jam
 - 3) Total Jarak perjalanan 14240,89 m
 - 4) Waktu perjalanan 673 jam
 - c. Fasilitas pejalan kaki di Kawasan Pasar Banyuwangi, Taman Balambangan, dan Taman Sri Tanjung belum baik dikarenakan ada beberapa trotoar yang digunakan sebagai lapak pedagang kaki lima dan juga beberapa trotoar dalam kondisi yang tidak baik,
2. Dilakukan usulan pemecahan masalah untuk mengatasi permasalahan lalu lintas yang ada diantaranya:
 - a. Pemindahan pedagang kaki lima dari badan jalan ke dalam pasar
 - b. Pengaturan sudut parkir pada Jl. Sudirman 1 dan 2 dari semula 60° menjadi parallel atau 0° sehingga lebar efektif jalan bertambah sebesar 2 m.
 - c. Pengadaan fasilitas pejalan kaki berupa perbaikan dan pelebaran trotoar pada Jl Susuit Tubun 2 dari 1.2 m menjadi 5 m, dan Jl. Diponegoro 2 dari 1.2 m menjadi 2 m. Serta pengadaan Fasilitas Penyebrangan pada Jl. Veteran, Jl. Sudirman 1 dan 2, dan Jl. Sri Tanjung, dan Jl Susuit Tubun 2.
3. Terdapat perbandingan kinerja lalu lintas sebelum dan setelah dilakukan usulan penanganan, dimana unjuk kinerja jaringan jalan mengalami peningkatan, berikut penjelasannya:
 - a. Sebelum Penanganan:
 - 1) Tundaan rata – rata 69,58 detik
 - 2) Kecepatan Jaringan 22,35 km/jam
 - 3) Total Jarak perjalanan 14240,89 m
 - 4) Waktu perjalanan 673 jam
 - b. Setelah Penanganan:
 - 1) Tundaan rata – rata 48,22 detik
 - 2) Kecepatan Jaringan 27,24 km/jam
 - 3) Total Jarak perjalanan 14379,18 m

4) Waktu perjalanan 527,62 jam

Saran

Dari hasil analisis yang telah dilakukan Adapun saran yang dapat disampaikan sebagai berikut:

1. Perlu dilakukannya analisis lanjutan pada tahun mendatang dimana Kawasan Pasar Banyuwangi, Taman Blambangan, dan Taman Sri Tanjung memiliki potensi sebagai kawasan perdagangan berbasis wisata seperti Malioboro, sehingga diperlukan analisis lanjutan mengenai potensi wisata pada kawasan ini, dan penyediaan fasilitas yang mendukung seperti pedestrian area.
2. Perlunya dilakukan analisis mendetail terkait preference pengunjung Pasar Banyuwangi terkait fasilitas, kebersihan, dan kenyamanan guna meningkatkan kenyamanan dan minat pengunjung Pasar Banyuwangi.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. (1996). *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. Jakarta: Departemen Perhubungan Direktur Jendral Perhubungan Darat.
- _____. (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta: Direktorat Jendral Bina Marga.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.43/AJ.007/DRJD/97 Tentang Perekayasaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Wilayah Kota*. (1997).
- Munawar. (2004). *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*.
- Tamin. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*.
- _____. (2009). *UU NO 22 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Kementrian Perhubungan.
- _____. (2014). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*. Jakarta: Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.
- _____. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 96 Tahun 2015 Tentang Manajemen Rekeyasa Lalu Lintas*. Jakarta: Presiden Republik Indonesia.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Banyuwangi. (2022). *Banyuwangi Dalam Angka 2022*. Banyuwangi: Badan Pusat Statistik.