

MANAJEMEN LALU LINTAS KAWASAN PASAR BLAURAN KOTA SALATIGA

**NUR HUWAIDA ALYSSA
PUTRI**

Taruna Program Studi Diploma III
Manajemen Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia – STTD
Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520
huwaidalyssa@gmail.com

FERI WISUDAWANTO

Dosen Politeknik Transportasi
Darat Indonesia – STTD
Jalan Raya Setu Km.3,5,
Cibitung, Bekasi Jawa Barat
17520

VERONICA

Dosen Politeknik Transportasi
Darat Indonesia – STTD
Jalan Raya Setu Km.3,5,
Cibitung, Bekasi Jawa Barat
17520

Abstract

The Blauran Market area of Salatiga City is one of the activity centers where the main activity at that location is trading. The high activity of people who carry out activities in the market area has resulted in traffic problems. The problems that arise are due to community activities in the form of unorganized on-street parking, the lack of pedestrian facilities, especially crossing facilities, and the large number of traders who sell on the road. These things are a factor in the occurrence of congestion where the decrease in road capacity is due to high side barriers. This study aims to identify existing traffic performance, provide traffic management proposals, and show traffic performance after traffic management proposals. This research resulted in proposals in the form of moving on-street parking to off-street, providing pedestrian facilities, controlling and relocating traders. Given the proposal, a comparison of the existing traffic performance with the traffic performance after the proposal is made, in the performance comparison there is a difference where the road performance is v/c ratio, speed, and density. Meanwhile, the performance of unsignalized intersections such as the degree of saturation, queues, and delays increases.

Keywords: *Traffic Management, Section Performance, Intersection Performance, Parking, Pedestrians*

Abstrak

Kawasan Pasar Blauran Kota Salatiga merupakan salah satu pusat kegiatan dimana aktivitas utama pada lokasi tersebut adalah perdagangan. Tingginya aktivitas masyarakat yang melakukan kegiatan di kawasan pasar mengakibatkan timbulnya permasalahan lalu lintas. Permasalahan yang timbul dikarenakan aktivitas masyarakat berupa parkir on street yang tidak tertata, kurangnya fasilitas pejalan kaki terutama fasilitas penyeberangan, dan banyaknya pedagang yang berjualan hingga di badan jalan. Hal – hal tersebut merupakan faktor terjadinya kemacetan dimana penurunan kapasitas jalan akibat hambatan samping yang tinggi. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi kinerja lalu lintas eksisting, memberikan usulan manajemen lalu lintas, dan menunjukkan kinerja lalu lintas setelah usulan manajemen lalu lintas. Dari penelitian ini menghasilkan usulan berupa Pemindahan parkir *on-street* ke *off-street*, Penyediaan Fasilitas Pejalan Kaki, Penertiban dan Relokasi Pedagang. Dengan diberikan usulan tersebut dilakukan perbandingan kinerja lalu lintas eksisting dengan kinerja lalu lintas setelah usulan, pada perbandingan kinerja adanya perbedaan dimana kinerja ruas jalan yaitu *v/c ratio*, kecepatan, dan kepadatan. Sedangkan, kinerja simpang tidak bersinyal seperti derajat kejenuhan, antrian, dan tundaan yang meningkat.

Kata Kunci : Manajemen Lalu Lintas, Kinerja Ruas, Kinerja Simpang, Parkir, Pejalan Kaki

PENDAHULUAN

Pasar Blauran berada di ruas Jalan Taman Pahlawan, Jalan Nyai Kopek, dan Jalan Buk Suling. Pasar Blauran terdiri dari dua gedung yang saling berseberangan dengan masing – masing pasar bernama Pasar Blauran I dan Pasar Blauran II dan memiliki karakteristik pasar yang sama. Dimana di sekitar dua gedung tersebut terdiri dari toko atau kios dan pedagang kaki lima. Sebagian besar para penjual menjual kebutuhan sehari-hari, seperti bahan makanan berupa sayuran, ikan, buah, telur, dan daging. Selain itu, ada juga yang menjual pakaian, jajanan tradisional, dan peralatan rumah tangga. Namun, sampai saat ini masih saja banyak pedagang yang berjualan di trotoar bahkan di sebagian badan jalan. Hal tersebut mengakibatkan terjadinya *mix traffic* antara kendaraan yang melintas dan pejalan kaki karena fasilitas pejalan kaki seperti trotoar digunakan oleh pedagang kaki lima untuk berjualan sehingga banyak pejalan kaki yang memilih berjalan tidak pada fasilitas pejalan kaki yang tersedia. Hal tersebut sangatlah membahayakan pejalan kaki dan beresiko terjadinya insiden dengan kendaraan yang sedang melintas di jalan.

Selain disebabkan oleh, permasalahan lain timbul juga dikarenakan adanya pembeli yang parkir di badan jalan (*on street parking*). Dengan adanya permasalahan tersebut mengakibatkan berkurangnya lebar efektif ruas jalan sehingga kapasitas jalan pada kawasan tersebut menurun. Hal tersebut tentunya mempengaruhi nilai *VC Ratio* pada ruas – ruas jalan kawasan Pasar Blauran, Kota Salatiga.

Berdasarkan hasil analisis pada Laporan Umum Tim PKL Kota Salatiga 2022 didapatkan kinerja ruas yang terdampak oleh kegiatan pasar yaitu pada ruas Jalan Taman Pahlawan, Jalan Buk Suling, Jalan Nyai Kopek, dan Jalan Benoyo. Dengan kondisi jalan yang demikian timbul beberapa masalah berupa kemacetan lalu lintas yang ditandai dengan rendahnya kecepatan rata-rata pada ruas jalan Buk Suling 1 sebesar 21,34 km/jam dan *VC Ratio* 0,64 yang mengakibatkan rendahnya kinerja ruas pada jalan tersebut. Permasalahan selanjutnya, dikarenakan tidak tersedianya fasilitas pejalan kaki yang baik sehingga para pejalan kaki menyeberang di sembarang tempat. Apabila kondisi tersebut di biarkan saja akan berakibat kepada menurunnya kenyamanan pengguna jalan dan kelancaran lalu lintas di sekitar pasar.

METODE PENELITIAN

Pendekatan Penelitian

Pada penelitian ini pendekatan yang digunakan berupa pendekatan kuantitatif yang berfokus pada data – data numerik. Dimana data tersebut akan diolah untuk dianalisis dengan menggunakan rumus yang ada sehingga mendapatkan output atau hasil dari penelitian ini. Data yang telah dikumpulkan dianalisis menggunakan Metode Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) tahun 1997.

Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang digunakan berupa data primer dan data sekunder. Data primer didapatkan melalui survei parkir *on- street* dan survei pejalan kaki. Data sekunder pada penelitian yang dilakukan penulis diperoleh dari Laporan Umum Tim PKL Kota Salatiga tahun 2022. Data yang dibutuhkan diantaranya yaitu peta jaringan jalan, data inventarisasi ruas dan simpang, volume lalu lintas ruas jalan, kecepatan lalu lintas, dan kepadatan lalu lintas.

Data-data yang terdapat pada Laporan umum tersebut didapatkan dari hasil analisis Tim PKL Kota Salatiga 2022.

Teknik Analisis Data

1. Kinerja Ruas Jalan
Penentuan analisa kinerja ruas jalan menggunakan beberapa indikator, berupa *V/C Ratio*, kecepatan, dan kepadatan lalu lintas sehingga dapat digunakan dalam menentukan tingkat pelayanan ruas jalan (*level of service*).
2. Kinerja Simpang
Dalam menentukan analisa kinerja simpang dapat digunakan beberapa indikator seperti derajat kejenuhan, antrian, dan tundaan pada simpang.
3. Analisis Parkir
Analisa parkir dapat ditentukan dari beberapa karakteristik parkir seperti, akumulasi parkir, volume parkir, indeks parkir, dan tingkat pergantain parkir.
4. Analisa Pejalan Kaki
Output yang dihasilkan dari analisa pejalan kaki berupa volume pejalan kaki untuk mengetahui permintaan kebutuhan fasilitas pejalan kaki di Kawasan Pasar Blauran Kota Salatiga.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kinerja Lalu Lintas Eksisting

Sebelum melakukan tahap manajemen lalu lintas, maka perlu diketahui kondisi lalu lintas eksisting pada wilayah kajian seperti kondisi ruas dan kondisi simpang eksisting. Berikut kinerja lalu lintas kawasan Pasar Blauran Kota Salatiga.

Tabel I. 1 Kinerja Ruas Eksisting

No	Nama Jalan	Kapasitas Jalan (smp /jam)	Volume	V/C Ratio	Kecepatan	Kepadatan
1	Jl. Taman Pahlawan 1	2045,08	649,08	0,32	25,40	25,55
2	Jl. Taman Pahlawan 2	1583,94	810,74	0,51	23,14	35,04
3	Jl. Taman Pahlawan 3	1583,94	802,74	0,51	23,56	34,07
4	Jl. Nyai Kopek	1906,00	535,6	0,28	27,27	19,64
5	Jl. Buk Suling 1	1583,94	1014,00	0,64	21,34	47,52
6	Jl. Buk Suling 2	2331,39	1156,30	0,50	25,18	45,92
7	Jl. Buk Suling 3	2331,39	1094,90	0,47	24,32	45,02
8	Jl. Benoyo 1	1931,10	594,90	0,31	26,06	22,83

Tabel I. 2 Kinerja Simpang Tidak Bersinyal Eksisting

Nama Simpang	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	Derajat Kejenuhan	Tundaan (det/smp)	Peluang Antian (%)
Simpang Blauran 1	1247	1918,14	0,65	11,65	17,48 - 36,11
Simpang Blauran 2	936	2719,82	0,34	8,33	5,98 - 15,80
Simpang Nyai Kopek	1107	2271,43	0,49	9,64	10,52 - 23,93
Simpang Benoyo	1035	2137,75	0,48	10,1	10,39 - 23,71

Pada Tabel I.1 dapat diketahui kondisi ruas jalan eksisting dan pada Tabel I.2 merupakan kinerja simpang tidak bersinyal eksisting, dimana kondisi kinerja tersebut masih dipengaruhi oleh permasalahan pada kawasan Pasar Blauran Kota Salatiga.

Usulan Pemecahan Masalah

1. Pemandahan parkir *on-street* ke rencana lahan *off-street*

Pemandahan parkir *on-street* yang berada di jalan Taman Pahlawan 3, jalan Nyai Kopek, jalan Buk Suling 1 perlu dilakukan dikarenakan adanya parkir tersebut yang tidak sesuai dengan fungsi jalan sebagai ruang lalu lintas. Keberadaan parkir yang tidak sesuai tersebut menyebabkan adanya penurunan kapasitas jalan yang berakibat pada menurunnya tingkat pelayanan ruas jalan sekitar kawasan Pasar Blauran. Pemandahan parkir *on-street* berdasarkan perhitungan akumulasi maksimal pada parkir *on-street* sebagai permintaan dari lahan parkir yang akan disediakan.

Dari hasil akumulasi maksimal masing-masing parkir *on-street* ruas jalan dapat diketahui permintaan dari kebutuhan parkir tersebut. Sedangkan, untuk luas lahan *off-street* yang direncanakan sebagai berikut:

- Lokasi 1, lahan tersedia di depan Pasar Blauran 1 dengan luas lahan 40m x 5m yang dapat menampung 8 SRP dengan sudut 0⁰.
- Lokasi 2, lahan tersedia di depan Pasar Blauran 2 dengan luas lahan 30m x 8m yang dapat menampung 10 SRP dengan sudut 90⁰.
- Lokasi 3, lahan tersedia di belakang Pasar Blauran 2 dengan luas lahan 30m x 30m yang dapat menampung motor sebanyak 296 SRP dengan pengaturan sudut 90⁰. Namun, dikarenakan akses menuju lahan terbatas maka hanya dimungkinkan untuk menampung kebutuhan parkir sepeda motor.

2. Penyediaan Fasilitas Pejalan Kaki

Penyediaan fasilitas pejalan kaki sangat diperlukan pada suatu Kawasan Pasar Blauran. Fasilitas pejalan kaki yang memadai merupakan hak bagi pejalan kaki untuk mendapatkan rasa nyaman dan aman dalam melakukan aktivitas. Selain itu, faktor keselamatan pejalan kaki merupakan salah-satu dalam kinerja lalu lintas. Tidak optimalnya jalur pejalan kaki mengakibatkan aktivitas pejalan kaki di trotoar atau bahu jalan beralih menuju ruang lalu lintas. Keadaan tersebut dapat mempengaruhi kelancaran arus lalu lintas dan keselamatan pejalan kaki. Berdasarkan permasalahan tersebut, maka perlu dilakukannya pengadaan fasilitas pejalan kaki.

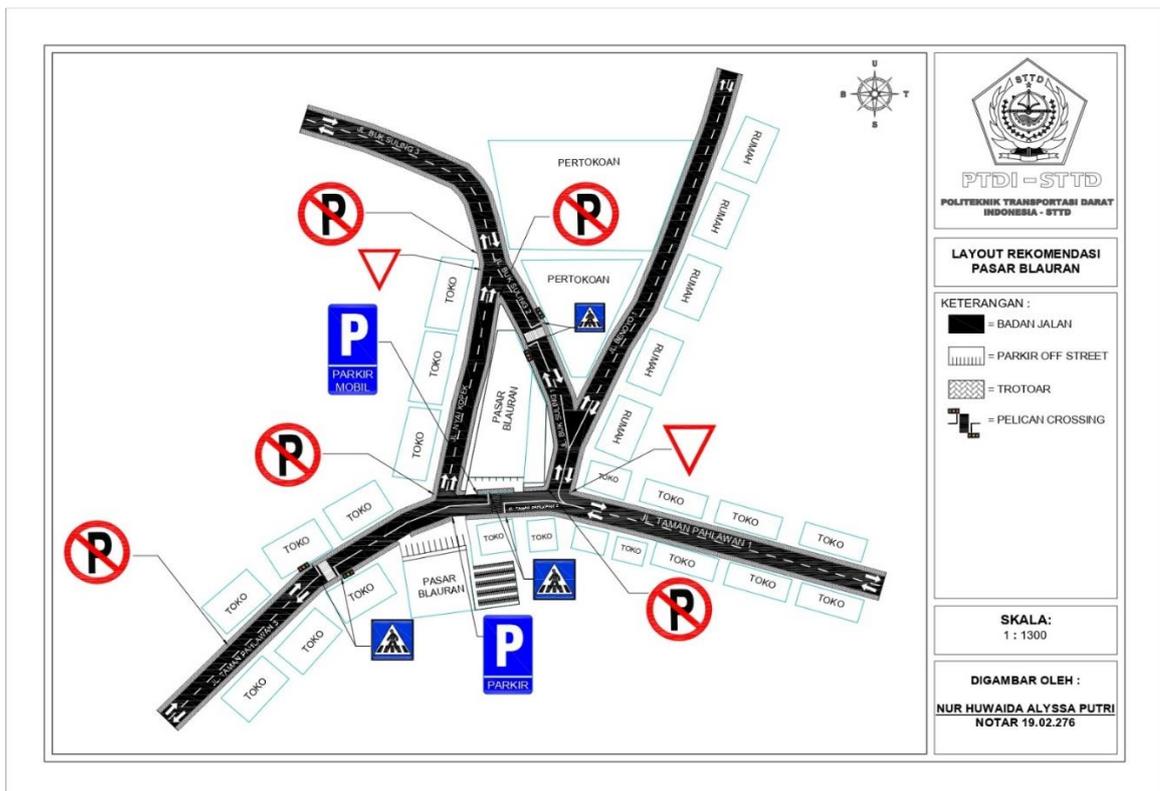
Beberapa ruas pada kawasan Pasar Blauran sudah memiliki fasilitas pejalan kaki berupa trotoar. Namun, penyalahgunaan trotoar sebagai area berdagang juga berakibat pada menurunnya lebar efektif. Hal tersebut mengakibatkan banyaknya pejalan kaki yang

menggunakan ruang lalu lintas kendaraan untuk melakukan kegiatan berjalan kaki. Selain itu, untuk fasilitas penyeberangan pada kawasan Pasar Blauran belum tersedia yang mengakibatkan tidak terjaminnya keselamatan untuk para pejalan kaki yang menyeberang.

3. Penertiban dan Relokasi Pedagang

Pedagang yang berjualan pada ruang milik jalan memiliki pengaruh sangat besar terhadap menurunnya kinerja lalu lintas suatu kawasan Pasar Blauran. Akan tetapi jika dilakukan pelarangan untuk berdagang di ruang milik jalan tanpa memberikan alternatif kepada pedagang maka dapat menimbulkan protes dari pedagang, bahkan dapat menyebabkan kehilangan mata pencaharian bagi pedagang. Oleh karena itu pemindahan pedagang pada ruang milik jalan merupakan solusi dengan mempertimbangkan aspek sosial dan ekonomi untuk pelarangan pedagang yang berjualan di badan jalan tanpa menghilangkan mata pencaharian dari pedagang tersebut, sehingga kinerja lalu lintas dapat meningkat dan pedagang tetap bisa berjualan.

Penataan ini dilakukan dengan cara melakukan relokasi pedagang yang berjualan di bahu jalan ke dalam Pasar Blauran gedung 2. Dimana gedung tersebut merupakan gedung pasar yang memiliki sejumlah kios kosong yang dapat diusulkan sebagai relokasi dari pedagang yang berada di bahu jalan.



Gambar I. 1 Layout Kawasan Pasar Blauran Setelah Usulan Penangan

Kinerja Lalu Lintas Setelah Usulan

Berikut ini kinerja ruas setelah diberikan usulan manajemen lalu lintas pada kawasan Pasar Baluran :

Tabel I. 3 Kinerja Ruas Jalan Usulan

No	Nama Segmen	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	VC Ratio	Kecepatan	Kepadatan
1	Jl. Taman Pahlawan 1	649,08	2344,4	0,28	36,27	17,90
2	Jl. Taman Pahlawan 2	810,74	2219,7	0,37	33,45	24,24
3	Jl. Taman Pahlawan 3	802,74	2219,7	0,36	33,49	23,97
4	Jl. Nyai Kopek	535,6	2323,8	0,23	44,41	12,06
5	Jl. Buk Suling 1	1014	2530,4	0,40	35,28	28,74
6	Jl. Buk Suling 2	1156,3	2672,6	0,43	36,65	31,55
7	Jl. Buk Suling 3	1094,9	2672,6	0,41	36,98	29,61
8	Jl. Benoyo 1	594,9	2039,6	0,29	33,64	17,68

Tabel I. 4 Kinerja Simpang Tidak Bersinyal Usulan

No.	Nama Simpang	Kapasitas	DS	Tundaan	Peluang Antrian %
1	Simpang Blauran 1	2036,10	0,61	11,27	15,68 - 32,94
2	Simpang Blauran 2	2891,51	0,32	8,13	5,44 - 14,78
3	Simpang Nyai Kopek	2350,17	0,47	9,48	99,3 - 22,90
4	Simpang Benoyo	2239,98	0,46	9,91	9,61 - 22,34

Setelah dilakukan usulan dalam upaya manajemen lalu lintas, selanjutnya dilakukan perhitungan kinerja ruas dan simpang kembali guna mengetahui adanya perubahan terhadap kinerja lalu lintas pada ruas dan simpang di kawasan Pasar Blauran Kota Salatiga. Pada **Tabel I.3** menunjukkan adanya peningkatan pada setiap indikator kinerja ruas seperti *vc/ratio*, kecepatan, dan kepadatan. Serta, pada **Tabel I.4** juga menunjukkan adanya peningkatan pada setiap indikator kinerja simpang seperti derajat kejenuhan, tundaan, dan peluang antrian. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa penerapan usulan manajemen lalu lintas berupa pemindahan parkir *on-street* ke lahan parkir *off-street*, pengadaan fasilitas pejalan kaki baik menyusuri maupun menyeberang, dan penertiban pedagang untuk relokasi ke gedung Pasar Blauran 2 berdampak untuk meningkatkan kinerja lalu lintas Kawasan Pasar Blauran Kota Salatiga.

KESIMPULAN

Dari analisa dan pembahasan yang dilakukan, didapatkan kesimpulan sebagai berikut :

1. Kinerja Lalu lintas jalan dan simpang pada Kawasan Pasar Blauran saat ini (eksisting) adalah sebagai berikut:
 - a. Kinerja Ruas Jalan
 - Unjuk kinerja eksisting pada jalan Taman Pahlawan 1 memiliki V/C Ratio sebesar 0,32, kecepatan perjalanan sebesar 25,40 km/jam serta kepadatan 25,55 smp/km.
 - Ruas jalan Taman Pahlawan 2 memiliki V/C Ratio sebesar 0,51, kecepatan perjalanan sebesar 23,14 km/jam, serta kepadatan 35,04 smp/km.
 - Ruas jalan Taman Pahlawan 3 memiliki V/C Ratio sebesar 0,51, kecepatan perjalanan 23,56 km/jam, dan kepadatan sebesar 34,07 smp/km.
 - Ruas jalan Nyai Kopek memiliki V/C Ratio 0,28, kecepatan perjalanan sebesar 27,27 km/jam, dan kepadatan 19,64 smp/km.
 - Ruas jalan Buk Suling 1 memiliki V/C Ratio sebesar 0,64, kecepatan perjalanan sebesar 21,34 km/jam, serta kepadatan 47,52 smp/km.
 - Ruas jalan Buk Suling 2 memiliki V/C Ratio sebesar 0,50, kecepatan perjalanan sebesar 25,18 km/jam, dan kepadatan sebesar 45,92 smp/km.
 - Ruas jalan Buk Suling 3 memiliki V/C Ratio sebesar 0,47, kecepatan perjalanan sebesar 24,32 km/jam, dan kepadatan sebesar 45,02 smp/km. Dan terakhir untuk ruas jalan Benoyo 1 memiliki V/C Ratio sebesar 0,31, kecepatan perjalanan sebesar 26,06 km/jam, dan kepadatan sebesar 22,83 smp/km.
 - b. Kinerja Simpang
 - Unjuk kinerja eksisting simpang blauran 1 memiliki derajat kejenuhan (DS) sebesar 0,65, tundaan lalu lintas sebesar 11,65 det/smp dan peluang antrian sebesar 17,48-36,11%.
 - Simpang Blauran 2 memiliki derajat kejenuhan (DS) sebesar 0,34, tundaan lalu lintas sebesar 8,33 det/smp, serta peluang antrian sebesar 5,98- 15,80 %.
 - Simpang Nyai Kopek memiliki derajat kejenuhan (DS) sebesar 0,49, tundaan lalu lintas sebesar 9,64 det/smp, dan peluang antrian sebesar 10,52-23,93 %.
 - Simpang Benoyo memiliki derajat kejenuhan (DS) sebesar 0,48, tundaan lalu lintas sebesar 10,1 det/smp, dan peluang antrian sebesar 10,39 – 23,71 %.
 - c. Kondisi eksisting parkir pada Kawasan Pasar Blauran yaitu terdapat 3 ruas jalan yang digunakan untuk parkir *on street* yaitu jalan Taman Pahlawan 3, jalan Nyai Kopek, dan jalan Buk Suling 1. Berikut karakteristik parkir *on-street* kawasan Pasar Blauran :
 - 1) Terdapat penurunan lebar efektif jalan dikarenakan adanya parkir *on street*.
 - 2) Akumulasi maksimal parkir untuk mobil adalah 10 kendaraan untuk ruas jalan Nyai kopek dan 6 kendaraan untuk ruas jalan Buk Suling 1. Sedangkan akumulasi maksimal untuk motor adalah 107 kendaraan untuk jalan Taman Pahlawan 3 dan 46 kendaraan untuk jalan Nyai Kopek.
 - 3) Volume Parkir Mobil pada jalan Nyai kopek adalah 151 kendaraan dan jalan Buk Suling 1 adalah 107 kendaraan. Sedangkan untuk volume parkir motor pada jalan taman pahlawan 3 adalah 371 kendaraan dan volume parkir motor pada jalan nyai kopek adalah 208.

- 4) Rata – rata durasi parkir mobil tertinggi pada jalan Nyai Kopek sebesar 27 menit dan durasi parkir motor tertinggi pada jalan Taman Pahlawan 3 adalah 106 menit.
 - 5) Kapasitas dinamis parkir motor terbanyak ada pada ruas jalan Taman Pahlawan 3 sebesar 1359 kendaraan dan untuk parkir mobil pada ruas Jalan Nyai Kopek sebesar 306 kendaraan.
 - 6) Tingkat Pergantian Parkir motor untuk jalan Taman Pahlawan 3 sebanyak 2 kali dan jalan Nyai Kopek sebanyak 4 kali. Sedangkan Tingkat Pergantian Parkir mobil untuk jalan Nyai Kopek sebanyak 13 kali dan untuk jalan Buk Suling 1 sebanyak 15 kali.
 - 7) Indeks Parkir motor pada jalan Taman Pahlawan 3 sebesar 54% dan jalan Nyai Kopek sebesar 86%. Dan indeks parkir mobil jalan Nyai Kopek dan Buk Suling 1 yaitu 86%.
- d. Kondisi Pejalan Kaki pada kawasan Pasar Blauran dapat dilihat dari volume pejalan kaki menyusuri dan menyeberang yang cukup tinggi. Hal tersebut dapat membuktikan bahwa kawasan Pasar Blauran memiliki mobilitas pengunjung yang tinggi.
2. Dari analisa pemecahan masalah di Kawasan Pasar Blauran dengan adanya usulan pemecahan masalah yang dilakukan untuk menangani permasalahan pada kawasan Pasar Blauran dengan cara penghilangan hambatan samping seperti berikut.
 - a. Dilakukan dengan cara mengoptimalkan parkir pada ruang yang telah tersedia yaitu dengan pelarangan parkir dibadan jalan dan memindahkan parkir pada luar badan jalan di tempat yang telah diusulkan.
 - b. Dilakukan dengan cara penyediaan fasilitas pejalan kaki pada ruas jalan Taman Pahlawan 2, jalan Nyai kopek, jalan Buk Suling 1, dan jalan Benoyo 1. Berupa trotoar dan fasilitas penyeberangan pelican crossing.
 3. Kinerja Lalu Lintas setelah dilakukan Manajemen Lalu Lintas
 - a. Kinerja Ruas Jalan
 - Unjuk kinerja setelah usulan pada jalan Taman Pahlawan 1 memiliki V/C Ratio sebesar 0,28, kecepatan perjalanan sebesar 36,27 km/jam serta kepadatan 17,90 smp/km.
 - Ruas jalan Taman Pahlawan 2 memiliki V/C Ratio sebesar 0,37, kecepatan perjalanan sebesar 33,45 km/jam, serta kepadatan 24,24 smp/km.
 - Ruas jalan Taman Pahlawan 3 memiliki V/C Ratio sebesar 0,36, kecepatan perjalanan 33,49 km/jam, dan kepadatan sebesar 23,97 smp/km.
 - Ruas jalan Nyai Kopek memiliki V/C Ratio 0,23, kecepatan perjalanan sebesar 44,41 km/jam, dan kepadatan 12,06 smp/km.
 - Ruas jalan Buk Suling 1 memiliki V/C Ratio sebesar 0,40, kecepatan perjalanan sebesar 35,28 km/jam, serta kepadatan 28,74 smp/km.
 - Ruas jalan Buk Suling 2 memiliki V/C Ratio sebesar 0,43, kecepatan perjalanan sebesar 36,65 km/jam, dan kepadatan sebesar 31,55 smp/km.
 - Ruas jalan Buk Suling 3 memiliki V/C Ratio sebesar 0,41, kecepatan perjalanan sebesar 36,98 km/jam, dan kepadatan sebesar 29,61 smp/km.
 - Ruas jalan Benoyo 1 memiliki V/C Ratio sebesar 0,29, kecepatan perjalanan sebesar 33,64 km/jam, dan kepadatan sebesar 12,68 smp/km.

b. Kinerja Simpang

- Unjuk kinerja setelah diberikan usulan simpang blauran 1 memiliki derajat kejenuhan (DS) sebesar 0,61, tundaan lalu lintas sebesar 11,27 det/smp dan peluang antrian sebesar 15,68 – 32,94%.
- untuk simpang blauran 2 memiliki derajat kejenuhan (DS) sebesar 0,32, tundaan lalu lintas sebesar 8,13 det/smp, serta peluang antrian sebesar 5,44 - 14,78 %.
- Kemudian untuk simpang Nyai Kopek memiliki derajat kejenuhan (DS) sebesar 0,47, tundaan lalu lintas sebesar 9,48det/smp, dan peluang antrian sebesar 9,61-22,90 %.
- Dan untuk simpang Benoyo 1 memiliki derajat kejenuhan (DS) sebesar 0,46, tundaan lalu lintas sebesar 9,91det/smp, dan peluang antrian sebesar 9,61–22,34 %.

SARAN

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, saran yang dapat penulis sampaikan sebagai berikut:

1. Perlu upaya pemindahan parkir *on-street* motor pada jalan Nyai Kopek dan jalan Taman Pahlawan 3 ke lahan yang diusulkan yaitu lahan yang berada di belakang pasar Blauran 2. Pemindahan pada parkir *on-street* mobil jalan Nyai Kopek ke lokasi *off-street* di depan Pasar Blauran 2 dan pemindahan parkir *on-street* mobil pada jalan Buk Suling 1 ke lokasi *off-street* yang berada di depan Pasar Blauran 1.
2. Perlu dilakukannya upaya peningkatan prasarana berupa penyediaan fasilitas pejalan kaki pada kawasan pasar blauran yaitu pembuatan fasilitas trotoar dan pelican crossing untuk pejalan kaki menyebrang berdasarkan volume pejalan kaki dengan arus lalu lintas di ruas jalan pada kawasan Pasar Blauran.
3. Perlunya kajian lebih lanjut mengenai pemasangan rambu dalam mengoptimalkan rekomendasi yang diusulkan.

REFERENSI

_____,1996, Surat Keputusan Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105DRDJ/96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir.

_____,1997, Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat nomor 43/AJ 007/DRJ/97 Tentang Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota, Jakarta.

_____,1997, Manual Kapasitas Jalan Indonesia, Direktorat Jendral Bina Marga, Jakarta.

_____,2009, Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Departemen Perhubungan, Jakarta.

_____,2014, Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat nomor 02/SE/M/2018 Tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, Jakarta.

_____,2015, Peraturan Menteri Perhubungan No. 96 Tahun 2015 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas. Jakarta.

Abubakar Iskandar, 1995. *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib*. Jakarta: Departemen Perhubungan Indonesia.

Badan Statistik Kota Salatiga. 2021. Kota Salatiga Dalam Angka.

Gea dan Harianto. 2011. *Kinerja Ruas*. Suwardi.

McShane, W.R., Roess, R.P., and Prassas, E.S. 2004. *Traffic Engineering*, Prentice Hall, Inc. New Jersey: Upper Saddle River.

Munawar, Ahmad. 2004. *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*. Beta Offset.

Risdiyanto., 2014, *Rekayasa dan Manajemen Lalu Lintas, Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta: LeutikaPrio

Tamin, Ofyar Z. 2008. *Perencanaan, Pemodelan Dan Rekayasa Transportasi*. Bandung: ITB 277.

Tim PKL Kota Salatiga. (2022), Pola Umum Transportasi Jalan Kota Salatiga dan Identifikasi Permasalahannya, Bekasi:PTDI-STTD.