

OPTIMALISASI KINERJA LALU LINTAS JALAN SRIWIJAYA AKIBAT KEBERADAAN PASAR ANTRI BARU DI KOTA CIMAHI

ARIEF HIDAYAT

Taruna Program Studi Manajemen
Transportasi Jalan Politeknik
Transportasi Darat Indonesia-
STTD
Jalan Raya Setu No.58, Cibitung,
Bekasi, Jawa Barat 17520

Dr. GLORIANI NOVITA C, MT

Dosen Politeknik Transportasi
Darat Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu No. 58, Cibitung,
Bekasi, Jawa Barat 17520

Dra. SITI UMIYATI, MM

Dosen Politeknik Transportasi
Darat Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu No. 58, Cibitung,
Bekasi, Jawa Barat 17520

ABSTRAK

Jalan Sriwijaya ini terletak di pusat kota. Sejalan dengan berkembangnya perdagangan dan jasa di Kota Cimahi, pasar antri baru menjadi pusat kegiatan yang ramai dikunjungi. Dikarenakan adanya kendaraan-kendaraan yang parkir di badan jalan karena tidak memiliki parkir on street sehingga mengakibatkan kapasitas jalan menjadi turun. Metode analisis yang digunakan adalah analisis kinerja ruas jalan, analisis parkir, analisis pejalan kaki.

Usulan penelitian peningkatan kinerja ruas Jalan Sriwijaya diharapkan segera diterapkan agar kinerja ruas Jalan Sriwijaya dapat ditingkatkan.

Kata Kunci: Kinerja ruas jalan, parkir, pejalan kaki.

Abstract

Jalan Sriwijaya is located in the center of the city. In line with the development of trade and services in Cimahi City, the new queuing market has become a center of activity that is crowded with visitors. Due to the presence of vehicles that park on the body of the road because they do not have on-street parking, it causes the road capacity to decrease.

The analytical method used is road performance analysis, parking analysis, pedestrian analysis.

The research proposal to improve the performance of Sriwijaya street is expected to be implemented immediately so that the performance of Jalan Sriwijaya can be improved.

Keywords: Road performance, parking, pedestrians.

PENDAHULUAN

Ruas jalan Sriwijaya yang berstatus jalan Kota. Yaitu menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu, kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu, atau kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua (PP No. 34, 2006). Jalan Sriwijaya ini terletak di pusat kota. Sejalan dengan berkembangnya perdagangan dan jasa di Kota Cimahi, pasar antri baru menjadi pusat kegiatan yang ramai dikunjungi. Pasar antri baru merupakan salah satu pusat tarikan di Kota Cimahi.

Dikarenakan adanya kendaraan-kendaraan yang parkir di badan jalan karena tidak memiliki parkir on street sehingga mengakibatkan kapasitas jalan menjadi turun. Serta arus lalu lintas pada ruas Jalan Sriwijaya yang didominasi oleh sepeda motor dan angkutan kota perilaku yang tidak beraturan juga dapat menyebabkan kapasitas ruas jalan tersebut kurang optimal. Dengan tidak memiliki lahan parkir yang memadai, menimbulkan beberapa permasalahan lalu lintas seperti kecepatan rendah, waktu tempuh yang lama serta berkurangnya kapasitas jalan yang mengakibatkan V/C ratio menjadi tinggi. Kemacetan yang terjadi disebabkan dari permintaan lalu lintas (*traffic demand*) tidak sebanding dengan penyediaan lalu lintas (*traffic supply*) yang dalam hal ini adalah kapasitas dari jalan-jalan tersebut.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut, Peningkatan aktivitas perdagangan di pasar antri baru terjadi setiap hari dikarenakan jadwal pasar buka setiap harinya membuat peningkatan aktivitas lumayan tinggi. Guna meningkatkan kinerja lalu lintas dan mengurangi dampak lalu lintas pada ruas jalan terdampak.

Berdasarkan latar belakang di atas dan permintaan dari dinas Perhubungan Kota Cimahi. Oleh karena itu penulis mengambil judul "OPTIMALISASI KINERJA LALU LINTAS JALAN SRIWIJAYA AKIBAT KEBERADAAN PASAR ANTRI BARU DI KOTA CIMAHI".

TINJAUAN PUSTAKA

Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengaturan, perkayasaan, pemberdayaan dan pengawasan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung, dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Dalam penelitian penulis lebih menekankan maksud melakukan manajemen rekayasa lalu lintas yaitu untuk kelancaran lalu lintas di jalan raya. Kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan adalah sesuatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan bebas dari hambatan dan kemacetan (UU 22 Tahun 2009).

Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah 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 (PM 96 Tahun 2015).

Menurut Hobbs (1995) pada jurnal (Pratama 2018) manajemen lalu lintas akan bertujuan untuk memenuhi kebutuhan transportasi, baik saat ini maupun di masa mendatang, dengan mengefisiensikan pergerakan orang/kendaraan dan mengidentifikasi perbaikan-perbaikan yang diperlukan dibidang teknik lalu lintas, angkutan umum, perundang-undangan, *road pricing* dan operasional dari system transportasi yang ada. Tidak termasuk didalamnya pembangunan fasilitas transportasi baru dan perubahan-perubahan besar dari fasilitas yang ada.

Kinerja Lalu Lintas

Berdasarkan Pedoman Buku Manual Kapasitas Jalan (1997), menyatakan bahwa kapasitas jalan didefinisikan sebagai arus lalu lintas (stabil) maksimum yang dapat dipertahankan pada kondisi tertentu, 19 seperti geometri jalan, distribusi arah, komposisi lalu lintas, dan faktor lingkungan. Untuk jalan dua-lajur-dua-arah, kapasitas ditentukan untuk arus dua arah (kombinasi dua arah), tetapi untuk jalan dengan banyak jalur, arus dipisahkan per arah dan kapasitas ditentukan per lajur. Kapasitas ruas jalan dibedakan untuk jalan perkotaan, jalan luar kota, dan jalan bebas hambatan. Kapasitas jalan sendiri bertujuan untuk menunjukkan suatu tingkat ketersediaan ruang maksimum pada arus lalu lintas dalam kondisi tertentu yang didasarkan atas kondisi jalan.

Rumus yang digunakan berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) tahun 1997:

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

Sriastuti dan Asmani (2019) menjelaskan bahwa tujuan pokok manajemen lalu lintas adalah manajemen lalu lintas yang diimplementasikan dalam pengembangan sistem informasi keselamatan dan kecelakaan jalan adalah bagaimana meningkatkan tingkat keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran pengguna yang dapat diterima semua pihak. Manajemen lalu lintas dapat menangani perubahan-perubahan pada tata letak geometri, pembuatan petunjuk-petunjuk tambahan dan alat-alat pengaturan seperti rambu-rambu, tanda-tanda jalan untuk pejalan kaki, penyeberangan dan lampu untuk penerangan jalan.

Kepadatan didefinisikan sebagai jumlah kendaraan yang menempati panjang ruas jalan atau lajur tertentu, yang umumnya dinyatakan sebagai jumlah kendaraan per kilometer atau satuan mobil penumpang per kilometer (smp/km).

Tingkat pelayanan (*level of service*) adalah ukuran kinerja ruas jalan yang dihitung berdasarkan tingkat penggunaan jalan, kecepatan, kepadatan dan hambatan yang terjadi. Dalam bentuk matematis tingkat pelayanan jalan ditunjukkan dengan V/C Ratio versus kecepatan (V = volume lalu lintas, C = kapasitas jalan). Tingkat pelayanan dikategorikan dari yang terbaik (A) sampai yang terburuk (tingkat pelayanan F).

Karakteristik Parkir

Untuk melakukan penataan parkir yang baik tentu saja perlu merencanakan kebutuhan ruang parkir terlebih dahulu dengan suatu analisis. Disamping merencanakan kebutuhan ruang parkir juga perlu dilihat kondisi yang ada. Adapun karakteristik parkir meliputi:

1. Akumulasi Parkir

Merupakan banyaknya kendaraan yang parkir di suatu lokasi parkir pada selang waktu tertentu, diperoleh dengan:

$$\text{Akumulasi Parkir} = \text{Parkir} + \text{Masuk} - \text{Keluar}$$

Sumber: Kurniawan et al 2018

Dimana:

Parkir = jumlah kendaraan yang telah parkir

Masuk = jumlah kendaraan yang masuk pada selang waktu (t) Keluar = jumlah kendaraan yang keluar lahan parkir

2. Volume Parkir

Merupakan total jumlah kendaraan yang telah menggunakan ruang parkir pada suatu lokasi pada suatu lokasi parkir dalam satu satuan waktu tertentu (hari).

3. Kapasitas Statis

Penyediaan kapasitas parkir yang akan disediakan atau yang akan ditawarkan untuk memenuhi permintaan parkir.

$$KS = \frac{L}{X}$$

Sumber: Kurniawan et al 2018

Keterangan:

KS = Kapasitas statis atau jumlah ruang parkir yang ada

L = Panjang jalan efektif yang dipergunakan untuk parkir

X = Panjang dan lebar ruang parkir yang dipergunakan

4. Kapasitas Dinamis

Kapasitas parkir yang tersedia (kosong selama waktu survei yang diakibatkan oleh kendaraan)

$$KD = \frac{KS \times P}{D}$$

Sumber: Kurniawan et al 2018

Keterangan:

KD = kapasitas parkir dalam kendaraan/jam survei

KS = jumlah ruang parkir yang ada

P = lamanya survei

D = rata-rata durasi (jam)

5. Durasi Parkir

Perhitungan Durasi Parkir tergantung pada rata – rata lamanya kendaraan yang parkir.

$$D = \frac{\text{Kendaraan Parkir} \times \text{Lamanya Parkir}}{\text{Jumlah Kendaraan}}$$

Sumber: Kurniawan et al 2018

6. Indeks Parkir

Penggunaan parkir merupakan persentase penggunaan parkir pada setiap waktu atau perbandingan antara akumulasi dengan kapasitas

$$IP = \frac{\text{Akumulasi (kendaraan)} \times 100}{KS}$$

Sumber: Kurniawan et all 2018

Keterangan:

IP = Indeks Parkir

KS = Kapasitas statis

7. Tingkat Pergantian Parkir

Penggunaan ruang parkir yang merupakan perbandingan volume parkir untuk suatu periode waktu tertentu dengan jumlah ruang parkir/kapasitas parkir.

$$TO = \frac{\text{Jumlah Kendaraan}}{KS}$$

Sumber: Kurniawan et all 2018

Keterangan:

Ks = Kapasitas statis

Karakteristik Pejalan Kaki

1. Perhitungan Rekomendasi Jalur Pejalan Kaki

$$W = (P/35) + N$$

Sumber: SK Menteri pupr, 2018

Keterangan:

P = Volume pejalan kaki rencana (orang/menit/meter)

W = Lebar jalur pejalan kaki (meter)

N = lebar tambahan sesuai keadaan setempat (m)

2. Perhitungan Kriteria Penyeberangan

$$P \times V^2$$

Sumber: SK Menteri pupr, 2018

Keterangan:

P = Jumlah pejalan kaki yang menyeberang (orang/jam)

V = Volume lalu lintas (kendaraan/jam)

Berikut merupakan tabel rekomendari penyebrangan:

Tabel 1. Rekomendasi Penyebrangan

PV ²	P	V	Rekomendasi Awal
> 10 ⁸	50 – 1100	300 – 500	Zebra Cross (ZC)
>2 x 10 ⁸	50 – 1100	400 – 750	ZC dengan pelindung
>10 ⁸	50 – 1100	>500	Pelikan (P)
>10 ⁸	>1100	>500	Pelikan (P)
>2 x 10 ⁸	50 – 1100	>700	Pelikan dengan pelindung
>2 x 10 ⁸	>1100	>400	Pelikan dengan pelindung

Sumber: SK Menteri pupr, 2018

METODE PENELITIAN

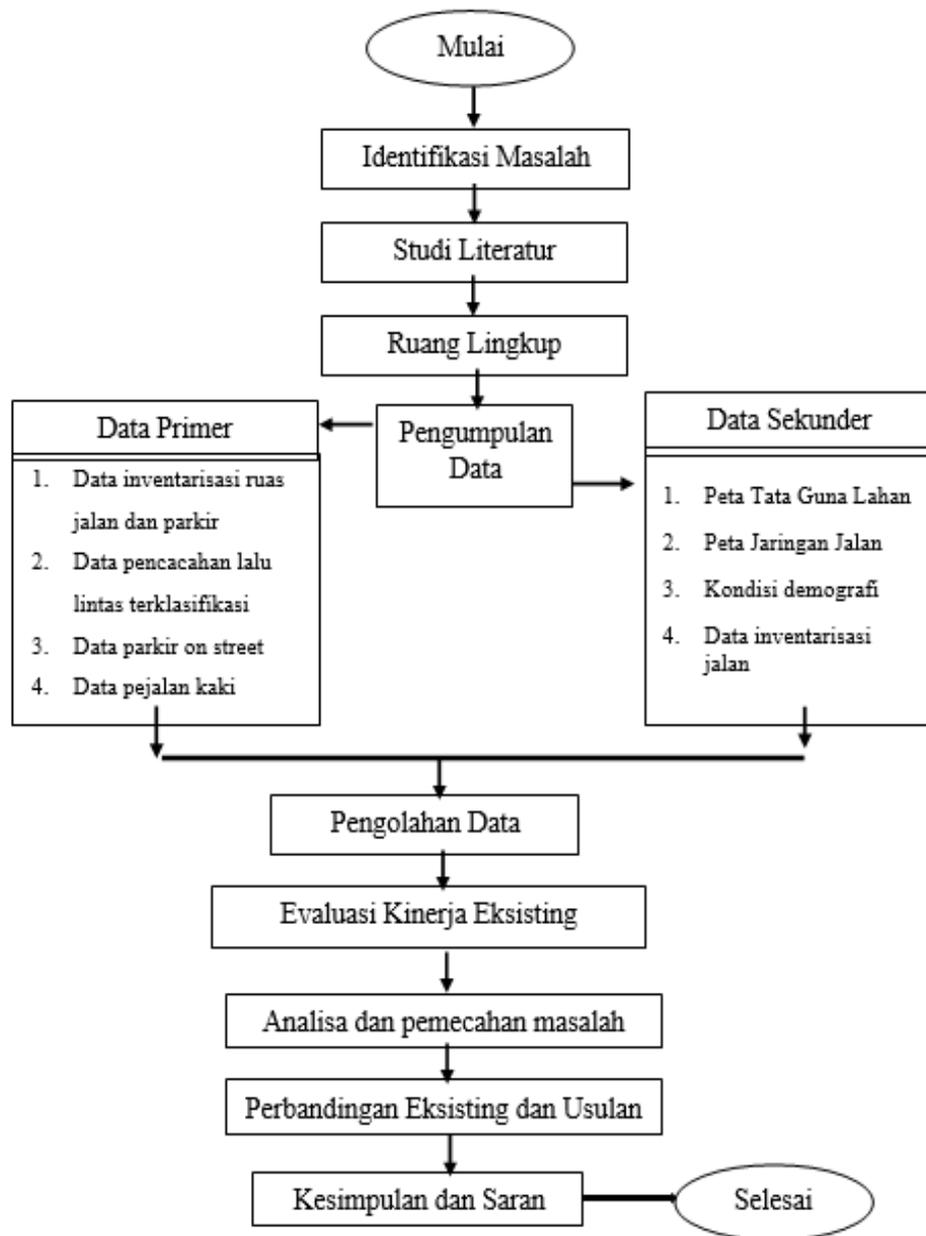
Metode Pengumpulan Data

Data yang dihimpun dalam penulisan penelitian ini dari dua jenis data yaitu data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang didapatkan melalui survey langsung dilapangan, sedangkan data sekunder adalah data yang dididapatkan dari instansi atau lembaga terkait. Data yang dikumpulkan adalah sebagai berikut :

1. Data Sekunder:
 - a. Peta Jaringan Jalan
 - b. Peta Tata Guna Lahan
 - c. Peta Lokasi Parkir
 - d. Kondisi Demografi
2. Data Primer:
 - a. Survei Inventaris Ruas Jalan
 - b. Survei Pencacahan Lalu Lintas
 - c. Survei *MCO*
 - d. Survei Pejalan Kaki
 - e. Data Parkir *On Street*

Bagan Alir

Bagan alir mewakili alir kerja atau proses yang ditampilkan berupa simbol-simbol yang dihubungkan melalui panah-panah. Dalam bagan alir ini diawali dengan proses identifikasi masalah, kemudian dilanjutkan dengan mengutarakan maksud dan tujuan, dilanjutkan dengan pengumpulan data baik itu data primer maupun data sekunder, setelah didapatkan data primer maupun data sekunder kemudian dilakukan pengolahan data seperti data kinerja ruas jalan, data analisis parkir, dan data pejalan kaki. Setelah diperoleh hasil analisis dari data tersebut kemudian diberikan rekomendasi usulan untuk mendapatkan alternatif permasalahan untuk meningkatkan kinerja ruas jalan pada Jalan Sriwijaya.



Gambar 1. Bagan Alir Penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kinerja Eksisting

Tabel 2. Eksisting Ruas Jalan Sriwijaya.

No	Nama jalan	Kapasitas (smp/jam)	Volume (kend)	Kecepatan (km/jam)	Kepadatan (smp/km)	V/C ratio	LOS
1	JL. SRIWIJAYA	2511,38	1502,70	25,98	59,12	0,60	C

Sumber: Hasil Analisis Data 2022

Berdasarkan tabel diatas, diperoleh tingkat pelayanan ruas Jalan Sriwijaya dengan tingkat pelayanan *V/C Ratio* yaitu 0,60 dengan kecepatan 25,98 km/jam. Kondisi ini disebabkan oleh ruas Jalan Sriwijaya yang memiliki hambatan samping yang sangat tinggi dari adanya parkir liar di badan jalan, sehingga kinerja ruas jalan menjadi rendah. Oleh sebab itu, perlu dilakukan penelitian lebih lanjut mengenai peningkatankinerja ruas jalan agar terciptanya kelancaran lalu lintas di Jalan Sriwijaya di Kota Cimahi.

Analisis Parkir

Parkir merupakan masalah yang utama pada lalu lintas di ruas jalan. Jika dibiarkan parkir dapat menjadimasalah yang serius terutama parkir yang berada di badan jalan. Selain dapat mengganggu arus lalu lintas, parkir di badan jalan juga dapat mengurangi kapasitas jalan. Parkir pada Jalan Sriwijaya merupakan parkir badan jalan. Berikut merupakan data karakteristik parkir di Jalan Sriwijaya:

Tabel 3. Karakteristik Parkir Jalan Sriwijaya

No	Nama Jalan	Panjang efektif parkir (m)	Jenis Kendaraan	Tipe Parkir
1	Jl. Sriwijaya	150	Sepeda Motor Dan Mobil	On Street

Sumber: Hasil Analisis Data 2022

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa 1 lokasi parkir *on street* yaitu yang terletak di Jalan Sriwijaya dengan panjang efektif parkir 150 m dan jenis kendaraan parkir sepeda motor & mobil.

Tabel 4. Hasil Analisis Parkir

Nama Jalan	Jumlah Kebutuhan Ruang Parkir (petak parkir)			Satuan Ruang Parkir (m ²)			Luas Lahan Parkir (m ²)			Total Luas lahan
	Motor	Mobil	Pick up	Motor	Mobil	Pick up	Motor	Mobil	Pick up	
JL. SRIWIJAYA	121	6	7	1,5	11,5	11,5	181,4	74,6	85,2	341,2

Sumber: Hasil Analisis Data 2022

Setelah melakukan perhitungan analisis kebutuhan luas lahan parkir, diketahui bahwa total luas lahan yang digunakan untuk parkir dibutuhkan adalah 341 m².

Analisis Pejalan Kaki

Berikut ini merupakan pejalan kaki yang menyusuri pada ruas jalan Sriwijaya, sebagai akses jalan utama menuju pusat Kota dapat dilihat pada tabel 4 dibawah ini:

Tabel 4. Hasil Survey Pejalan Kaki

waktu	Kiri Org/jam	Kanan Org/jam	Kiri Org/menit	Kanan Org/menit
08.00-09.00	114	74	1,90	1,23
09.00-10.00	113	95	1,88	1,58
12.00-13.00	78	65	1,30	1,08
13.00-14.00	81	48	1,35	0,80
16.00-17.00	59	55	0,98	0,92
17.00-18.00	37	37	0,62	0,62
Total	482	374	8,03	6,23
Rata-rata	80,33	62,33	1,34	1,04

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Hasil survey pejalan kaki menyusuri di Jalan Sriwijaya seperti pada tabel diatas dimana rata-rata pejalan kaki untuk sisi kiri 1,34 orang/menit dan untuk sisi kanan 1,04 orang/menit, dapat diperoleh lebar trotoar yang direkomendasikan adalah sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Untuk sisi kiri lebar trotoar} &= 1,34/35 + 1,5 \\ &= 0,038 + 1,5 \\ &= 1,54 \text{ meter} \\ \text{Untuk sisi kanan lebar trotoar} &= 1,04/35 + 1,5 \\ &= 0,029 + 1,5 \\ &= 1,53 \text{ meter} \end{aligned}$$

Dari perhitungan lebar trotoar diatas maka dapat disimpulkan kebutuhan trotoar pada Ruas Jalan Sriwijaya adalah 1,5 meter, sehingga dapat diusulkan pengadaan trotoar yaitu dengan lebar masing-masing sisi 1,5 meter.

Untuk pergerakan menyeberang dan hasil perhitungan yang berupa nilai PV^2 ini kemudian dicari 4 nilai tertinggi kemudian dari hasil ini, sehingga akan dapat menentukan fasilitas penyebrangan yang perlu dipasang. Perhitungan penentuan fasilitas penyebrangan dengan menggunakan data hasil survei dapat dilihat pada tabel 5 berikut ini.

Tabel 5. Penentuan Keperluan Fasilitas Menyeberang

Jam	Menyebrang (P)	Volume (V) kend/jam	V^2	PV^2	Tertinggi
08.00-09.00	96	3137	9840769	944713824	X
09.00-10.00	88	2893	8369449	736511512	X
12.00-13.00	51	2631	6921109	352976541	
13.00-14.00	55	2503	6267412	344707666	
16.00-17.00	52	3475	12075625	627932500	X
17.00-18.00	7	2739	7502121	52514847	
Total	349	17378	50976485	3059356890	
Rata-rata	58,17	2896,3	8496080,79	509892814,95	

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari perhitungan PV^2 diperoleh hasil 509892814,95 dimana $PV^2 > 0,5 \times 10^8$, maka rekomendasi yang diberikan berupa *pelican crossing* karena tidak memenuhi syarat dikarenakan jarak dari simpang terdekat sejauh 200 m dan menurut pedoman SE Menteri PUPR kecepatan harus lebih dari 40 km/jam untuk pemasangan *pelican crossing* (Se Menteri PUPR). Oleh karena itu, rekomendasi yang bisa diberikan berupa *zebracross*.

Perbandingan Kinerja Setelah Penerapan Usulan

Tabel 7. Kinerja Ruas Jalan Setelah Usulan

JL. Sriwijaya	Volume	Kapasitas	V/C Ratio	Kecepatan	Kepadatan
Eksisting	1502,7	2511,38	0,60	25,98	59,12
Usulan	1502,7	2946,9	0,51	43,78	34,32
LOS			C	C	C

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari tabel diatas diketahui kondisi eksisting sebelum di terapkan nya Rekomendasi yaitu kapasitas sebesar 2511,38 smp/jam, kecepatan 25,98 km/jam, kepadatan 59,17 smp/km, dan V/C Ratio sebesar 0,60. Setelah diterapkan rekomendasi 1, kapasitas berubah menjadi 2946,90 smp/jam, kecepatan 43,78 km/jam, kepadatan 34,32 smp/km, dan V/C Ratio 0,51. Hal ini dikarenakan pengurangan terhadap hambatan samping yaitu tidak ada lagi parkir *on street*, kendaraan henti, ataupun pejalan kaki yang menggunakan badan jalan. Sehingga membuat hambatan samping menjadi rendah.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan pada bab sebelumnya dan usulan tentang upaya penataan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang dilaksanakan di ruas Jalan Sriwijaya Kawasan Pasar Antri Baru, sehingga permasalahan lalu lintas dapat di atasi. Adapun kesimpulannya adalah sebagai berikut:

Hasil analisis dari pola pergerakan Pasar Antri Baru dilayani oleh ruas jalan Sriwijaya yang berstatus jalan kota. Tata guna lahan pada daerah tersebut didominasi oleh pasar tradisional dan pertokoan. Tidak hanya itu, kegiatan di pasar tersebut lebih dominan di waktu pagi hari dan jam operasional pasar tersebut hanya 10 jam berlaku dari jam 06.00 WIB sampai 16.00.00 WIB. Konflik yang menyebabkan kinerja ruas Jalan Sriwijaya menurun di ruas Jalan Sriwijaya karena para pejalan kaki yang memakai badan jalan untuk menyusuri dan tidak adanya fasilitas pejalan kaki di depan kawasan juga mempengaruhi kinerja ruas jalan tersebut.

Dan hasil analisis terkait kinerja ruas jalan yaitu Kondisi lalu lintas ruas Jalan Sriwijaya (eksisting) memiliki kapasitas 2511,38 smp/jam, V/C Ratio sebesar 0,60 dengan kecepatan perjalanan rata-rata sebesar 25,9 km/jam dan kepadatan 59,1 smp/km dengan tingkat pelayanan (C).

Karakteristik pejalan kaki yang menyusuri jalan menggunakan badan jalan akibat dari belum optimalnya fungsi fasilitas tersebut dikarenakan terdapat pedagang kaki lima yang berjualan di trotoar dan bahu Jalan. Selain itu, bahu jalan juga digunakan untuk kegiatan parkir sehingga menyebabkan pejalan kaki menyusuri badan jalan. Sedangkan untuk pejalan kaki yang menyeberang masih belum teratur dikarenakan belum tersedianya fasilitas penyeberangan untuk pejalan kaki. Maka dari itu Usulan untuk fasilitas menyusuri yaitu melakukan pengadaan trotoar dengan lebar 1,5 meter pada masing-masing sisi ruas dan untuk fasilitas menyeberang usulan yang diberikan berupa *Zebracross*.

Berdasarkan hasil analisis, diberikan rekomendasi berupa pemindahan parkir dari on-street parking menjadi off street parking dan penyediaan fasilitas pejalan kaki. Setelah dilakukan perbandingan sebelum dan sesudah penerapan rekomendasi, diperoleh peningkatan kinerja dari Ruas Jalan Sriwijaya sebagai berikut:

- Kapasitas jalan dari 2511,38 smp/jam menjadi 2946,90 smp/jam.
- V/C Ratio dari 0,60 menjadi 0,51.
- Kecepatan dari 25,98 km/jam menjadi 43,78 km/jam.
- Kepadatan dari 59,12 smp/km menjadi 34,32 smp/jam.
- Tingkat Pelayanan tetap C namun terjadi penurunan dari tingkat pelayanannya.

SARAN

Dalam melaksanakan upaya penataan manajemen dan rekayasa lalu lintas di ruas Jalan Sriwijaya Kawasan Pasar Antri Baru agar diperoleh hasil yang maksimal maka penulis menyarankan: Melakukan rekomendasi pengalihan parkir *on street* menjadi parkir off street guna meningkatkan kinerja lalu lintas dengan cara melarang kendaraan parkir di badan jalan *on street* dan menjadikan parkir diluar badan jalan atau *off street*, kemudian melakukan pemasangan rambu dilarang parkir dan berhenti di ruas Jalan Sriwijaya.

Melakukan optimalisasi fasilitas pejalan kaki berupa perbaikan trotoar, dan melarang pedagang kaki lima untuk menggunakan trotoar dan bahu jalan sebagai tempat berdagang dan melakukan pemasangan rambu larangan berjualan di sekitar Kawasan Pasar Antri Baru sepanjang ruas Jalan Sriwijaya.

Setelah menerapkan usulan manajemen rekayasa lalu lintas, maka perlu dilakukan pemasangan rambu larangan sepanjang ruas Jalan Sriwijaya, yaitu:

- a. Rambu dilarang parkir;
- b. Rambu dilarang berhenti;
- c. Rambu dilarang berdagang;
- d. Rambu lokasi parkir;
- e. Rambu Menyeberang.

Perlu adanya pengawasan yang baik dari Dinas Perhubungan Kota Cimahi dan Satuan Pamong Praja sehingga penataan yang di terapkan dapat optimal dan sesuai dengan tujuan yang telah di tetapkan.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2006, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan, Jakarta.
- _____, 2009, Undang - undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- _____, 2013, Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- _____, 2015, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, Jakarta.
- Asa Utami Hasanudin James Timboeleng, Muvidah A, dan J Longdong. 2019. "ANALISA KINERJA LALU LINTAS PERSIMPANGAN LENGAN EMPAT TAK BERINYAL (Studi Kasus: Persimpangan Jalan Banjer)." *Jurnal Sipil Statik* 7 (11): 1485–1498.
- Ayu Nyoman Sriastuti, Dewa, and dan AA Rai Asmani K. 2019. "Pengembangan Sistem Informasi Kecelakaan Melalui Upaya Keselamatan Jalan Sebagai Implementasi Efisiensi Manajemen Lalu Lintas." *Paduraksa* 8 (1): 70–81.
- Syamsudin, Rudi Nur dan Retna Hidayah, Dari Kondisi. 2022. "Kajian Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki Pada Penggal Jalan Abu Bakar Ali Yogyakarta Di Tinjau Dari Kondisi Fisik" 5 (1): 37–45.
- KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM, dan RAKYAT DAN PERUMAHAN. 2018. "Pedoman Bahan Konstruksi Bangunan Dan Rekayasa Sipil: Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki." *Kementerian PUPR*, 1–43.
- Kristiano, Rikardus, dan Suryana Suryana. 2019. "Perkembangan Sarana Dan Prasarana Transportasi Dalam Hubungannya Dengan Tingkat Perekonomian Masyarakat Di Desa Kolang Kecamatan Kuwus Barat, Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur." *Jurnal Geografi Gea* 19 (2): 131–140.
- Kurniawan, S, A Surandono, dan A P Ariya. 2018. "Analisis Kapasitas Parkir Kendaraan Pada Rumah Sakit Muhammadiyah Metro." *TAPAK (Teknologi Aplikasi ...* 7 (166): 163–175.
- Lansart, Glendy, Mecky R.E. Manopo, dan Freddy Jansen. 2015. "Perencanaan Terminal Sasaran Sebagai Pengembangan Terminal Tonando Di Kabupaten Minahasa." *Jurnal Sipil Statik* 3 (7): 475–483.
- Lestari, Fera. 2020. "Identifikasi Fasilitas Pejalan Kaki Di Kota Bandar Lampung." *JICE (Journal of Infrastructural in Civil Engineering)* 1 (01):1-6.
- Oktaviani, Ayu. *Jurnal Manajemen, dan Akuntansi Meka*. 2022. "Strategi Bargaining Penjualan Secara Langsung Dipasar Minggu Dalam Menghadapi Persaingan Dengan Pasar Modern" 3 (1): 507–513.
- Manual Kapasitas Jalan Indonesia. 1997. "Highway Capacity Manual Project (HCM)." *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)* 1 (I): 564.
- Nurinda Abdi, Grisela, Sigit Priyanto, dan Siti Malkamah. 2019. "Hubungan Volume, Kecepatan Dan Kepadatan Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Padjajaran (Ring Road Utara), Sleman." *Teknisia*, VOL 24 (1): 55–64.
- Pradana, Muhammad Fakhuriza. 2012. "Analisa Karakteristik Parkir Pada Fakultas Teknik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa." *Fondasi : Jurnal Teknik Sipil* 1 (1): 1-10.
- Pratama, Agung Rizky. 2018. "Analisis Kinerja Simpang Jalan Pemuda-Hasanudin KM 40+000-KM 44+000 Kabupaten Mojokerto." *Jurnal Teknik Sipil Universitas Negeri Surabaya* 3 (4): 1-10.
- Raudah, Zahwa Nur, Widodo Kushartomo, dan Najid Najid. 2021. "Analisis Kapasitas Dan Kecepatan Arus Bebas Berdasarkan Mkji Di Ruas Jalan Gatot Subroto." *JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil* 4 (1): 129-139.
- Sarwoko, Iwan, Slamet Widodo, dan Gusti Zulkifli Mulki. 2017. "Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas Pada Simpang Jalan Imam Bonjol – Jalan Daya Nasional Di Kota Pontianak." *Jurnal Teknik Sipil* 17 (2): 1–9.

- yuanianta, andung. 2006. "Pengaruh Manuver Kendaraan Parkir Badan Terhadap Karakteristik Lalu Lintas Jalan Diponegoro Yogyakarta." Masters thesis, program Pascasarjana Universitas Diponegoro: 1-115.
- Mustafa, T.N. (2004), Pengaruh Kegiatan Parkir Pada Tepi Jalan Empat Lajur Dua Arah Terhadap Kapasitas Jalan (Studi Kasus Jalan Pemuda Semarang), Tesis Program MTS Pasca Sarjana Universitas Diponegoro Semarang: 1-89.
- Harsono, K., Arsandrie, Y., dan Setiawan, W. (2015). Identifikasi Kenyamanan Pejalan Kaki di City Walk Jalan Slamet Riyadi Surakarta. *Jurnal Arsitektur Sinektika*, 13 (1): 33-42.