Peningkatan Kinerja Ruas Jalan Mangga Di Kabupaten Bantaeng

Nasrudin Banaredi, Tri Yuli Andaru, Yunanda Raharjanto

*Politeknik Transportasi Darat Indonesia
Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia*

Abstract

Jalan Mangga is a road that connects the main road (national road) of Bantaeng Regency with the central market of Bantaeng Regency. Also Jalan Mangga is one of the roads with high traffic volume and it combined with low road capacity. Since that, Jalan Mangga is still facing several performance road issues, such as market traders conducting buying and selling activities on the sidewalks and road shoulders, extensive on-street parking, and a significant number of pedestrians walking on the road shoulders. Therefore, proposals are needed to improve traffic performance on Jalan Mangga. This research is aimed to provide proposals to enhance traffic performance on Jalan Mangga. This study utilizes a quantitative approach focusing on numerical processing using formulas in the analysis of MKJI 1997, Directorate of Bina Marga, and the Ministry of Public Works and Public Housing. The proposed solutions include the relocation of market traders selling on the sidewalks and road shoulders, parking area organization and expansion, improvement of pedestrian facilities, and a combination of these three proposals on Jalan Mangga. The results of this study indicate that the average performance of Jalan Mangga section 1 includes a V/C Ratio of 0.46, an average speed of 30.00 km/h, and a density of 35.75 pcu/km. On Jalan Mangga section 2, the V/C Ratio is 0.44, the average speed is 29.74 km/h, and the density is 27.48 pcu/km.

Keywords : *Traffic Performance, Road Sections, Parking, V/C Ratio, Speed, Density*

Abstrak

Jalan Mangga merupakan jalan yang menghubungkan antara jalan poros (jalan nasional) Kabupaten Bantaeng dengan pasar sentral Kabupaten Bantaeng. Jalan Mangga menjadi salah satu ruas jalan dengan volume lalu lintas yang tinggi tetapi memiliki kapasitas ruas jalan yang rendah. Pada ruas Jalan Mangga terdapat berbagai masalah kinerja ruas jalan, yaitu : pedagang pasar yang melakukan aktivitas jual beli di trotoar hingga bahu jalan, banyak parkir on-street, dan banyaknya pejalan kaki yang berjalan di bahu jalan. Sehingga dibutuhkan usulan dalam meningkatkan kinerja lalu lintas pada ruas Jalan Mangga. Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk dapat memberikan usulan dalam rangka meningkatkan kinerja lalu lintas pada ruas Jalan Mangga. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif yang berfokus pada pengolahan angka dengan menggunakan rumus dalam analisis MKJI 1997, Direktorat Bina Marga dan Kementerian PUPR. Usulan yang diberikan antara lain relokasi pedagang pasar yang berjualan di trotoar hingga bahu jalan, penataan dan penambahan lahan parkir, peningkatan fasilitas pejalan kaki, dan gabungan dari 3 usulan tersebut pada ruas Jalan Mangga. Dalam penelitian ini didapatkan hasil bahwa rata – rata kinerja ruas Jalan Mangga 1 yaitu V/C Ratio 0,46, kecepatan rata – rata 30,00 km/jam, dan kepadatan 35,75 smp/km. Pada ruas Jalan Mangga 2 V/C Ratio 0,44, kecepatan rata – rata 29,74 km/jam, dan kepadatan 27,48 smp/km.

Kata Kunci : Kinerja Lalu Lintas, Ruas Jalan, Parkir, V/C Ratio, Kecepatan, Kepadatan

PENDAHULUAN

Kabupaten Bantaeng merupakan salah satu kabupaten yang berada di Sulawesi Selatan. Kabupaten tersebut memiliki jalur lintas utama yaitu jalan poros Jeneponto hingga jalan poros Bulukumba. Dengan dampak tersebut kelancaran lalu lintas pada setiap ruas jalan yang ada harus didukung oleh sarana dan prasarana yang baik. Jika tidak disertai dengan kinerja ruas jalan yang baik, maka tidak akan menghasilkan kinerja ruas jalan yang optimal. Dilihat dari situasi dan kondisi yang ada, Kabupaten Bantaeng diperlukan kajian mengenai permasalahan transportasi hingga dapat dicari solusinya.

Ruas Jalan Mangga memiliki panjang ruas 428 m yang terbagi menjadi 2 segmen dikarenakan pada segmen 1 ruas Jalan Mangga memiliki model arus 1 arah, sedangkan segmen 2 memiliki model arus 2 arah. Segmen 1 memiliki panjang ruas 179 m dan segmen 2 memiliki panjang ruas 249 m. Pada daerah sekitar Kawasan Jalan Mangga didominasi oleh pertokoan dan pasar.

Peningkatan kegiatan aktivitas masyarakat terjadi pada siang dan sore hari. Hal tersebut terjadi dikarenakan banyaknya aktivitas masyarakat pengguna jalan pada siang dan sore hari yang bertepatan dengan jam operasional pertokoan dan pasar di Jalan Mangga.

Adanya permasalahan lalu lintas pada ruas Jalan Mangga mengakibatkan menurunnya kinerja lalu lintas pada ruas jalan tersebut. Hal tersebut tentunya berpengaruh terhadap nilai V/C Ratio, kecepatan rata – rata, dan kepadatan. Pada Jalan Mangga 1 memiliki V/C Ratio sebesar 0,54 dan Jalan Mangga 2 sebesar 0,77. Kecepatan pada Jalan Mangga 1 bernilai 25,32 km/jam dan Jalan Mangga 2 bernilai 22,08 km/jam. Kepadatan pada Jalan Mangga 1 sebesar 42,36 smp/km dan Jalan Mangga 2 sebesar 37,01 smp/km.

Dari permasalahan tersebut maka peneliti melakukan penelitian untuk dapat meningkatkan kinerja lalu lintas Jalan Mangga di Kabupaten Bantaeng.

Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi kondisi lalu lintas eksisting pada ruas Jalan Mangga, serta menganalisis dan menyampaikan usulan pemecahan masalah lalu lintas pada ruas Jalan Mangga untuk meningkatkan kinerja ruas jalan.

Diharapkan penelitian ini dapat memberikan manfaat kepada para penelitian selanjutnya terkait dengan kinerja ruas jalan dan memberikan rekomendasi kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Bantaeng dalam rangka meningkatkan kinerja ruas Jalan Mangga.

METODE

Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan di Kabupaten Bantaeng dengan wilayah yang dikaji yaitu pada ruas Jalan Mangga Kabupaten Bantaeng. Penelitian dilaksanakan pada saat kegiatan Praktek Kerja Lapangan di Kabupaten Bantaeng selama 3 bulan, dari bulan Maret hingga Mei.

Pendekatan Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan kuantitatif yang berfokus pada data-data numerik. Dimana data-data numerik tersebut akan diolah dan dianalisis dengan menggunakan rumus-rumus yang ada sehingga mendapatkan output atau tujuan dari penelitian ini. Dalam penelitian ini menggunakan beberapa rumus-rumus dalam analisis MKJI 1997 dan juga Direktorat Jenderal Bina Marga 1995.

Teknik Pengumpulan Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer terdiri dari data parkir dan data perjalanan kaki. Sedangkan data sekunder dalam penelitian ini diperoleh dari Laporan Umum Tim PKL Kabupaten Bantaeng Tahun 2023 dan Dinas Perhubungan Kabupaten Bantaeng, antara lain data inventarisasi jalan, data pencacahan volume lalu lintas terklasifikasi, data kecepatan perjalanan, peta jaringan jalan, dan peta tata guna lahan.

Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini menggunakan beberapa teknik analisis data untuk mendapatkan output yang menjadi tujuan dalam penelitian ini, yaitu :

1. Analisis Kinerja Ruas Jalan

Survei kinerja ruas jalan bertujuan untuk mengetahui dan mendapatkan kondisi eksisting arus lalu lintas di Jalan Mangga Kabupaten Bantaeng.

2. Analisis Parkir
Survei parkir dilakukan untuk mengetahui kondisi parkir secara langsung baik jumlah kendaraan, lama parkir, dan sirkulasinya. Serta bagaimana pengaruhnya terhadap arus lalu lintas.
3. Analisis Pejalan Kaki
Survei pejalan kaki dilakukan untuk mengetahui volume pejalan kaki sehingga dapat diketahui permintaan kebutuhan fasilitas pejalan kaki.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Kinerja Lalu Lintas

1. Inventarisasi Ruas Jalan
Inventarisasi ruas jalan didapatkan berdasarkan survei inventarisasi di ruas jalan yang dikaji, sebagai berikut :

Tabel 1. Inventarisasi Ruas Jalan Mangga

No	Nama Jalan	Tipe Jalan	Panjang Jalan (m)	Lebar Jalan Total (m)	Lebar Jalan Efektif (m)
1	Jalan Mangga 1	2/2 UD	179	8	8
2	Jalan Mangga 2	2/2 UD	249	7	7

Sumber : Hasil Analisis, 2023

2. Volume Lalu Lintas
Volume lalu lintas didapatkan dari survei pencacahan lalu lintas terklasifikasi pada ruas jalan yang dikaji, sebagai berikut :

Tabel 2. Volume Lalu Lintas

No	Nama Jalan	Volume (smp/jam)
1	Jalan Mangga 1	1072,60
2	Jalan Mangga 2	817,20

Sumber : Hasil Analisis, 2023

3. Kapasitas Ruas Jalan
Untuk mengetahui kapasitas ruas jalan, data yang diperlukan diantaranya yaitu tipe jalan, hambatan samping, tata guna lahan, lebar efektif jalan, serta jumlah penduduk. Berikut rumus yang digunakan :
$$C = C_o \times FCw \times FCsp \times FCsf \times FCcs$$

Berikut merupakan hasil perhitungan kapasitas ruas jalan :

Tabel 3. Kapasitas Ruas Jalan

No	Nama Jalan	Kapasitas (smp/jam)
1	Jalan Mangga 1	1994,65
2	Jalan Mangga 2	1066,97

Sumber : Hasil Analisis, 2023

4. V/C Ratio
V/C ratio ruas jalan didapatkan dari hasil perbandingan antara volume dan kapasitas ruas jalan. Semakin tinggi nilai V/C Ratio maka semakin buruk kinerja ruas jalan. Dan berikut V/C ratio yang didapatkan :

Tabel 4. V/C Ratio Ruas Jalan

No	Nama Jalan	V/C Ratio
1	Jalan Mangga 1	0,54
2	Jalan Mangga 2	0,77

Sumber : Hasil Analisis, 2023

5. Kecepatan

Semakin rendah kecepatan ruas jalan maka semakin buruk kinerja ruas jalan. Berikut ini merupakan kecepatan ruas jalan :

Tabel 5. Kecepatan Ruas Jalan

No	Nama Jalan	Kecepatan (km/jam)
1	Jalan Mangga 1	25,32
2	Jalan Mangga 2	22,08

Sumber : Hasil Analisis, 2023

6. Kepadatan

Kepadatan lalu lintas didapatkan dari hasil pembagian antara volume dengan kecepatan. Semakin tinggi kepadatan ruas jalan maka semakin buruk kinerja ruas jalan.

Tabel 6. Kepadatan Ruas Jalan

No	Nama Jalan	Kepadatan (smp/km)
1	Jalan Mangga 1	42,36
2	Jalan Mangga 2	37,01

Sumber : Hasil Analisis, 2023

7. Tingkat Pelayanan Ruas Jalan

Tingkat pelayanan pada ruas jalan dapat ditentukan dengan cara melihat kinerja ruas jalan tersebut. Penentuan tingkat pelayanan ruas jalan berdasarkan pada Peraturan Menteri No 96 Tahun 2015. Tingkat pelayanan pada ruas Jalan Mangga dapat diketahui seperti berikut:

Tabel 7. Level Of Service Ruas Jalan

No	Nama Jalan	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	V/C Ratio	Kecepatan (smp/jam)	Kepadatan	Tingkat Pelayanan
1	Jalan Mangga 1	1072,60	1994,65	0,54	25,32	42,36	C
2	Jalan Mangga 2	817,20	1066,97	0,77	22,08	37,01	D

Sumber : Hasil Analisis, 2023

Analisis Parkir

1. Inventarisasi Parkir

Inventarisasi parkir ini didapatkan melalui survei inventarisasi parkir yang dilakukan dan didapatkan hasil sebagai berikut :

Tabel 8. Inventarisasi Parkir

No	Nama Jalan	Jenis Kendaraan	Panjang Efektif Parkir (m)	Sudut Parkir	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)
1	Jalan Mangga 1	Mobil	50	0°	6
		Sepeda Motor	60	90°	0,75
2	Jalan Mangga 2	Sepeda Motor	20	90°	0,75

Sumber : Hasil Analisis, 2023

2. Kapasitas Statis Parkir

Kapasitas statis parkir adalah banyaknya kendaraan yang dapat ditampung pada suatu lahan parkir selama waktu pengoperasian parkir.

Tabel 9. Kapasitas Statis Parkir

No	Nama Jalan	Jenis Kendaraan	Panjang Efektif Parkir (m)	Sudut Parkir	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)
1	Jalan Mangga 1	Mobil	50	0°	6
		Sepeda Motor	60	90°	0,75
2	Jalan Mangga 2	Sepeda Motor	20	90°	0,75

Sumber : Hasil Analisis, 2023

3. Durasi Parkir

Durasi parkir adalah rentang waktu kendaraan parkir pada suatu lokasi parkir. Dengan didapatkan hasil sebagai berikut :

Tabel 10. Durasi Parkir

No	Nama Jalan	Rata-rata Durasi Parkir (jam)		Rata-rata Durasi Parkir (menit)	
		Mobil	Sepeda Motor	Mobil	Sepeda Motor
1	Jalan Mangga 1	1,33	1,14	80	68
2	Jalan Mangga 2	-	0,92	-	55

Sumber : Hasil Analisis, 2023

4. Penggunaan Parkir (Indeks Parkir)

Indeks parkir adalah persentase penggunaan parkir pada setiap waktu atau perbandingan antara akumulasi dengan kapasitas didapatkan hasil sebagai berikut :

Tabel 11. Indeks Parkir

No	Nama Jalan	Akumulasi		Kapasitas Statis		Indeks Parkir	
		Mobil	Sepeda Motor	Mobil	Sepeda Motor	Mobil	Sepeda Motor
1	Jalan Mangga 1	12	34	8	80	144,00%	42,50%
2	Jalan Mangga 2	-	39	-	27	-	146,25%

Sumber : Hasil Analisis, 2023

5. Tingkat Pergantian Parkir (Turn Over)

Tingkat pergantian parkir adalah tingkat penggunaan ruang parkir yang diperoleh dari perbandingan antara volume parkir dengan kapasitas ruang parkir dalam suatu periode waktu tertentu dengan didapat hasil sebagai berikut :

Tabel 12. Turn Over

No	Nama Jalan	Volume Parkir		Kapasitas Statis		Turn Over	
		Mobil	Sepeda Motor	Mobil	Sepeda Motor	Mobil	Sepeda Motor
1	Jalan Mangga 1	39	134	8	80	4,68	1,68
2	Jalan Mangga 2	-	163	-	27	-	6,11

Sumber : Hasil Analisis, 2023

6. Permintaan Terhadap Penawaran

Permintaan merupakan banyaknya ruang parkir yang dibutuhkan pada suatu lokasi parkir, sedangkan penawaran adalah kapasitas statis dari lokasi parkir tersebut. Dengan didapat hasil sebagai berikut :

Tabel 13. Permintaan Terhadap Penawaran

No	Nama Jalan	Jenis Kendaraan	Sudut Parkir	Permintaan (SRP)	Penawaran (SRP)	Permintaan terhadap Penawaran (SRP)
1	Jalan Mangga 1	Mobil	0°	12	8	-4
		Sepeda Motor	90°	34	80	46
2	Jalan Mangga 2	Sepeda Motor	90°	39	27	-12

Sumber : Hasil Analisis, 2023

Analisis Pejalan Kaki

1. Pejalan Kaki Menyusuri

Berdasarkan hasil perhitungan dengan mengetahui jumlah pejalan kaki yang menyusuri jalan, maka dapat diketahui lebar trotoar yang dibutuhkan dengan hasil sebagai berikut :

Tabel 14. Pejalan Kaki Menyusuri

No	Nama Jalan	Wd (meter)		W		Keterangan	
		Kiri	Kanan	Kiri	Kanan	Kiri	Kanan
1	Jalan Mangga 1	1,5	1,5	2,5	1,5	Memenuhi	Memenuhi
2	Jalan Mangga 2	1,5	1,5	2,5	1,5	Memenuhi	Memenuhi

Sumber : Hasil Analisis, 2023

2. Pejalan Kaki Menyeberang

Pejalan kaki menyeberang dapat didapatkan melalui perhitungan PV2 dan kemudian dicari 4 nilai tertinggi. Dari hasil tersebut dapat diketahui fasilitas penyeberangan yang perlu dipasang.

Tabel 15. Pejalan Kaki Menyeberang

No	Nama Jalan	Jml Org Menyeberang	Volume Kendaraan	PV ²	Fasilitas Penyeberangan Eksisting	Rekomendasi Fasilitas Penyeberangan
1	Jalan Mangga 1	53	1293	87.772.073	-	Tidak perlu penyeberangan
2	Jalan Mangga 2	59	1493	131.982.708	-	Pelikan

Sumber : Hasil Analisis, 2023

Rekomendasi Peningkatan Kinerja Lalu Lintas

Peningkatan kinerja ruas ruas Jalan Mangga perlu dilakukan untuk menyelesaikan permasalahan yang ada. Salah satu alternatif permasalahan yang dapat dilakukan yaitu dengan cara mengoptimalkan sarana dan prasarana transportasi yang telah tersedia. Perlu dilakukan beberapa perbaikan pada ruas Jalan Mangga untuk memberikan kenyamanan bagi pengguna jalan. Berikut merupakan beberapa usulan yang dapat dilakukan pada ruas Jalan Mangga.

1. Relokasi Pedagang Pasar yang berjualan di trotoar

Pedagang pasar yang berjualan di trotoar nantinya akan dihimbau untuk tidak berjualan di trotoar dan direlokasikan untuk berjualan pada ruko masing masing yang tidak memakan trotoar fasilitas pejalan kaki. Dengan adanya usulan relokasi dan himbauan perelokasian para pedagang pasar ini maka dapat membantu meningkatkan kinerja lalu lintas yang ada pada ruas Jalan Mangga, seperti berkurangnya hambatan samping pada ruas jalan tersebut dan trotoar untuk fasilitas pejalan kaki dapat digunakan kembali.

2. Penataan dan penambahan lahan parkir

Melakukan penghapusan pada sisi kanan parkir onstreet dan menambah panjang lahan pada sisi kiri parkir onstreet. Dapat diketahui sebagai berikut :

Tabel 16. Kapasitas Statis Usulan

No	Nama Jalan	Jenis Kendaraan	Panjang Efektif Parkir (m) (L)	Sudut Parkir	Lebar Kaki Ruang Parkir	Kapasitas Statos (SRP)
1	Jalan Mangga 1	Mobil	90	0°	6	15
		Sepeda Motor	60	90°	0,75	80
2	Jalan Mangga 2	Sepeda Motor	50	90°	0,75	67

Sumber : Hasil Analisis, 2023

Permintaan terhadap penawaran kapasitas parkir pada ruas Jalan Mangga setelah dilakukan usulan dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 17. Permintaan terhadap Penawaran Usulan

No	Nama Jalan	Jenis Kendaraan	Sudut Parkir	Permintaan	Penawaran	Permintaan terhadap penawaran
1	Jalan Mangga 1	Mobil	0°	12	15	3
		Sepeda Motor	90°	34	80	46
2	Jalan Mangga 2	Sepeda Motor	90°	39	67	28

Sumber : Hasil Analisis, 2023

3. Peningkatan fasilitas pejalan kaki

Pejalan Kaki menyusuri

Penambahan fasilitas pejalan kaki menyusuri berupa trotoar bertujuan agar pejalan kaki menyusuri dapat berjalan pada fasilitas tersebut sehingga tidak berjalan di sembarang tempat dan tidak mengganggu arus lalu lintas yang ada. Lebar kebutuhan fasilitas pejalan kaki pada ruas Jalan Mangga dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 18. Kebutuhan Fasilitas Pejalan Kaki Menyusuri

No	Nama Jalan	Wd (meter)		W		Keterangan	
		Kiri	Kanan	Kiri	Kanan	Kiri	Kanan
1	Jalan Mangga 1	1,5	1,5	2,5	1,5	Memenuhi	Memenuhi
2	Jalan Mangga 2	1,5	1,5	2,5	1,5	Memenuhi	Memenuhi

Sumber : Hasil Analisis, 2023

Pejalan Kaki Menyeberang

Penambahan fasilitas pejalan kaki menyeberang bertujuan untuk memusatkan titik pejalan kaki menyeberang sehingga pejalan kaki tidak melakukan kegiatan menyeberang di sembarang tempat. Berikut merupakan tabel hasil analisis untuk mengetahui fasilitas pejalan kaki yang dibutuhkan untuk menyeberang.

Tabel 19. Kebutuhan Fasilitas Pejalan Kaki Menyeberang

No	Nama Jalan	Jml Org Menyeberang	Volume Kendaraan	PV ²	Fasilitas Penyeberangan Eksisting	Rekomendasi Fasilitas Penyeberangan
1	Jalan Mangga 1	53	1293	87.772.073	-	Tidak perlu penyeberangan
2	Jalan Mangga 2	59	1493	131.982.708	-	Pelikan

Sumber : Hasil Analisis, 2023

4. Gabungan 3 usulan

Relokasi pedagang pasar yang berjualan pada ruas Jalan Mangga, penataan dan penambahan lahan parkir, serta peningkatan fasilitas pejalan kaki dapat membuat kinerja lalu lintas pada ruas Jalan Mangga meningkat. 3 hal ini alangkah baiknya jika dilakukan secara bersamaan atau gabungan. Dengan dilakukan 3 usulan tersebut secara bersamaan atau gabungan maka dapat membuat kinerja lalu lintas pada ruas Jalan Mangga meningkat secara signifikan.

Perbandingan Sebelum dan Sesudah Usulan

1. Jalan Mangga 1

Tabel 20. Perbandingan sebelum dan sesudah usulan

MANGGA 1	EKSISTING	USULAN 1	USULAN 2	USULAN 3	USULAN 4
VOLUME	1072,60	1072,60	1072,60	1072,60	1072,60
KAPASITAS	1994,65	2240,57	2081,38	2240,57	2337,98
V/C RATIO	0,54	0,48	0,52	0,48	0,46
KECEPATAN	25,32	30,00	30,00	30,00	30,00
KEPADATAN	42,36	35,75	35,75	35,75	35,75

Sumber : Hasil Analisis, 2023

2. Jalan Mangga 2

Tabel 21. Perbandingan sebelum dan sesudah usulan

MANGGA 2	EKSISTING	USULAN 1	USULAN 2	USULAN 3	USULAN 4
VOLUME	817,20	817,20	817,20	817,20	817,20
KAPASITAS	1066,97	1198,51	1657,61	1198,51	1861,97
V/C RATIO	0,77	0,68	0,49	0,68	0,44
KECEPATAN	22,08	24,78	26,48	24,78	29,74
KEPADATAN	37,01	32,98	30,86	32,98	27,48

Sumber : Hasil Analisis, 2023

KESIMPULAN

1. Kinerja lalu lintas eksisting pada ruas Jalan Mangga di Kabupaten Bantaeng, pada ruas Jalan Mangga 1 memiliki V/C Ratio 0,54, kecepatan rata – rata sebesar 25,32 km/jam, dan kepadatan 42,36 smp/km. Pada ruas Jalan Mangga 2 memiliki V/C Ratio 0,77, kecepatan rata – rata sebesar 22,08 km/jam, dan kepadatan 37,01 smp/km.
2. Menurunnya kinerja ruas Jalan Mangga disebabkan karena banyaknya parkir on street baik di bahu jalan sisi kiri maupun bahu jalan sisi kanan, adanya pedagang pasar yang berjualan di trotoar hingga bahu jalan, dan banyaknya pejalan kaki yang berjalan dan menyeberang di sembarang tempat. Pejalan kaki berjalan dan menyeberang di sembarang tempat disebabkan oleh fasilitas pejalan kaki digunakan untuk berjualan oleh pedagang pasar.
3. Kinerja ruas Jalan Mangga mengalami peningkatan setelah dilakukan perelokasian pedagang pasar, penataan dan penambahan panjang lahan parkir, dan peningkatan fasilitas pejalan kaki.
4. Kinerja lalu lintas pada ruas Jalan Mangga mengalami peningkatan yang signifikan yang mana pada ruas Jalan Mangga 1 V/C Ratio menjadi 0,46, kecepatan rata – rata 30,00 km/jam, dan kepadatan menjadi 35,75 smp/km. Pada ruas Jalan Mangga 2 V/C Ratio menjadi 0,44, kecepatan rata – rata 29,74 km/jam, dan kepadatan menjadi 27,48 smp/km.

SARAN

1. Kinerja lalu lintas eksisting pada ruas Jalan Mangga di Kabupaten Bantaeng perlu ditingkatkan dikarenakan banyak pedagang pasar yang melakukan aktivitas jual beli di trotoar hingga bahu jalan, banyak masyarakat yang berjalan dan menyeberang di sembarang tempat, dan banyak parkir on street pada sisi kiri maupun sisi kanan badan jalan.
2. Melakukan penataan parkir dengan cara menghapus parkir on street pada sisi kanan badan jalan dan melakukan penambahan panjang lahan parkir pada sisi kiri badan jalan. Pedagang pasar direlokasi ke dalam ruko masing - masing untuk melakukan aktivitas jual beli sehingga tidak memakan trotoar untuk aktivitas pejalan kaki, fasilitas pejalan kaki menyusuri (trotoar) dapat digunakan kembali dikarenakan para pedagang pasar telah

- direlokasi ke dalam ruko masing - masing untuk melakukan aktivitas berjualan. Menambahkan fasilitas pelikan untuk pejalan kaki menyeberang.
3. Melakukan 3 usulan sekaligus untuk mendapatkan hasil yang paling optimal yaitu perelokasian pedagang pasar, penataan dan penambahan panjang lahan parkir, dan peningkatan fasilitas pejalan kaki. 3 hal tersebut perlu dilakukan secara bersamaan guna mendapatkan hasil kinerja lalu lintas pada ruas Jalan Mangga yang paling optimal.
 4. Usulan yang telah diberikan harap diterima, direalisasikan, serta diaplikasikan langsung ke lapangan pada ruas Jalan Mangga Kabupaten Bantaeng. Karena terbukti setelah dilakukan analisis dari beberapa usulan, kinerja lalu lintas pada ruas Jalan Mangga meningkat secara signifikan dengan ruas Jalan Mangga 1 V/C Ratio menjadi 0,46, kecepatan rata – rata 30,00 km/jam, dan kepadatan menjadi 35,75 smp/km. Pada ruas Jalan Mangga 2 V/C Ratio menjadi 0,44, kecepatan rata – rata 29,74 km/jam, dan kepadatan menjadi 27,48 smp/km.

UCAPAN TERIMAKASIH

Sebagai wujud penghargaan terhadap pihak-pihak yang terlibat dalam penyusunan naskah atau dalam penelitian dan/atau pengembangan. Kami mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Rachmat Sadili, S.SiT, MT selaku Kepala Jurusan Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan Politeknik Transportasi Darat – STTD.
2. Bapak Ir. Tri Yuli Andaru, M.Si dan Bapak Yunanda Raharjanto, MT selaku Dosen Pembimbing yang telah meluangkan waktunya untuk memberi arahan dan bimbingan penulis untuk menyelesaikan Kertas Kerja Wajib.
3. Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Bantaeng.

REFERENSI

- _____, 1996, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/Hk.105/DJRD/96 mengenai pedoman teknis penyelenggaraan fasilitas parkir. Departemen Perhubungan, Jakarta.
- _____, 1997, Manual Kapasitas Jalan Indonesia, Direktorat Jenderal Bina Marga.
- _____, 2009, Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- _____, 2013, Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- _____, 2015, PM 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknis Pelaksanaan Kegiatan MRL.
- _____, 2021, PM No 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Munawar, Ahmad, 2006, Manajemen Lalu Lintas Perkotaan, Beta Offset, Yogyakarta.
- Tamin, Ofyar Z., 2008, Perencanaan, Pemodelan dan Rekayasa Transportasi, ITB, Bandung.
- Indrianto, Almira, 2021, Peningkatan Kinerja Lalu Lintas di Kawasan Pasar Loak Comboran Kota Malang, STTD, Bekasi.