

PENATAAN LALU LINTAS DI KAWASAN PASAR BARU MUNTOK KABUPATEN BANGKA BARAT

TRAFFIC ARRANGEMENT IN THE PASAR BARU MUNTOK AREA, WEST BANGKA DISTRICT

Muhammad Alfia Rahman^{1,*}, Subarto, ATD.,MM^{2,*}, Wisnu Wardana Kusuma, S.SiT.,MM³

¹Taruna Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat, Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Jalan Raya Setu No. 89, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

²Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Jalan Raya Setu No. 89, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

³Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Jalan Raya Setu No. 89, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

*E-mail : alfiarr5@gmail.com

Abstract

The Pasar Baru Muntok area in Muntok Subdistrict is a bustling trade center dominated by shops and street vendors. This area is divided into 11 road segments, 6 unsignalized intersections, on-street and off-street parking, pedestrian movement, and loading/unloading activities. The analysis will examine the existing conditions of the Pasar Baru Muntok area in 2023 and propose traffic management strategies, which include: 1) Improving road segment performance; 2) Increasing intersection capacity; 3) Organizing parking; 4) Arranging pedestrian facilities; 5) Managing loading/unloading activities. The analysis method uses PKJI, 2023, and simulates the PKJI, 2023 results into PTV VISSIM software. The analysis of existing conditions shows that road performance has a V/C Ratio of 0.48 – 0.78; speed of 18.17 – 26.75 km/h; density of 21.35 – 42.45 smp/km; and road network performance with an average delay of 3.45 seconds, network speed of 13.82 km/h, total travel distance of 770.68 vehicle-km, and total travel time of 55.77 vehicle-hours. According to the analysis results from both manual methods and PTV VISSIM, traffic management in the area is needed due to side obstacles from street vendors, on-street parking, pedestrians on the road, and loading/unloading activities on the road. The proposed traffic management strategies include implementing a One-Way System (SSA), relocating on-street parking to off-street, relocating street vendors from the road shoulders, providing pedestrian facilities, restricting loading/unloading times, and relocating loading/unloading activities. These strategies are expected to improve road performance with a V/C Ratio of 0.29 – 0.64; travel speed of 23.77 – 43.78 km/h; and density of 13.43 – 31.59 smp/km. The road network performance would also improve with an average delay of 1.02 seconds, network speed of 19.55 km/h, total travel distance of 788.6 vehicle-km, and total travel time of 40.34 vehicle-hours.

Keywords : Traffic Management; PKJI, 2023; PTV VISSIM; Road Segment Performance; Road Network Performance

Abstrak

Kawasan Pasar Baru Muntok di Kecamatan Muntok merupakan pusat perdagangan yang ramai dengan didominasi pertokoan dan pedagang kaki lima. Kawasan ini terbagi menjadi 11 segmen ruas jalan, 6 simpang tidak bersinyal, parkir *on street* dan *off street*, pergerakan pejalan kaki, dan aktivitas bongkar muat. Analisis yang akan di kaji yaitu kondisi eksisting kawasan pasar baru Muntok tahun 2023 dengan strategi penanganan untuk kedepannya dilakukan penataan lalu lintas dan langkah yang dilakukan berupa :1) Peningkatan kinerja ruas jalan; 2) Peningkatan kapasitas simpang ; 3) Penataan Parkir; 4) Penataan Fasilitas Pejalan Kaki; 5) Penataan aktivitas bongkar muat. Metode analisis yang digunakan menggunakan PKJI, 2023 dan mensimulasikan hasil analisis PKJI,2023 ke *Software PTV VISSIM*. Hasil analisis kondisi eksisting didapat kinerja ruas

jalan V/C Ratio 0,48 – 0,78; Kecepatan 18,17 – 26,75 km/jam; Kepadatan 21,35 – 42,45 smp/km dan Kinerja jaringan jalan dengan tundaan rata rata 3,45 detik, kecepatan jaringan 13,82 km/jam, total jarak tempuh 770,68 Kend-Km dan total waktu perjalanan 55,77 Kend-jam. Menurut hasil Analisa yang sudah dilakukan dari metode manual dan *PTV VISSIM* didapat bahwa perlunya penataan lalu lintas di kawasan tersebut yang diakibatkan hambatan samping dari pedagang dibahu jalan, parkir di badan jalan, pejalan kaki di badan jalan, aktivitas bongkar muat di badan jalan, dengan penanganan strategi penataan yang dilakukan yaitu pembuatan Sistem Satu Arah (SSA), pemindahan parkir on street menjadi Off Street, relokasi pedagang di bahu jalan, penyediaan fasilitas pejalan kaki, dan pembatasan waktu aktivitas bongkar muat serta pemindahan aktivitas bongkar muat didapatkan hasil kinerja ruas jalan V/C Ratio 0,29 – 0,64; Kecepatan Perjalanan 23,77 – 43,78 Km/jam; dan Kepadatan 13,43 – 31,59 smp/km dan kinerja jaringan jalan dengan tundaan rata rata 1,02 detik, kecepatan jaringan 19,55 km/jam, total jarak tempuh 788,6 Kend-Km dan total waktu perjalanan 40,34 Kend-jam.

Kata Kunci : Penataan Lalu Lintas ; PKJI,2023;PTV VISSIM; Kinerja Ruas jalan; Kinerja Jaringan Jalan

PENDAHULUAN

Kawasan Pasar Baru Muntok di Kecamatan Muntok, Kabupaten Bangka Barat, merupakan pusat perdagangan yang ramai dengan dominasi pertokoan, meningkatkan volume orang dan kendaraan bermotor. Terletak pada koordinat -2.0701219127000563, 105.16417248499285, kawasan ini terdiri dari 11 ruas jalan dan 6 simpang tidak bersinyal, dengan berbagai karakteristik dan kinerja jalan serta simpang yang berbeda-beda. Berdasarkan survei, ruas jalan di Kawasan Pasar Baru Muntok memiliki tingkat pelayanan yang tidak stabil dengan volume lalu lintas mendekati kapasitas, menunjukkan kinerja Level of Service (LOS) F. Sementara itu, simpang di kawasan ini menunjukkan kinerja dengan tingkat pelayanan B, meskipun tidak bersinyal. Parkir di kawasan ini terbagi antara on-street dan off-street, namun kurangnya penataan parkir menyebabkan berkurangnya lebar efektif jalan. Rata-rata durasi parkir adalah 1,04 jam dengan total 1396 kendaraan. Selain itu, pejalan kaki di kawasan ini masih menggunakan badan jalan dan menyeberang sembarang tempat, karena belum adanya fasilitas pejalan kaki seperti trotoar dan tempat penyeberangan, yang berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan. Penelitian ini menekankan pentingnya penanganan terhadap kinerja lalu lintas, parkir, dan fasilitas pejalan kaki untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi transportasi di Kawasan Pasar Baru Muntok.

METODE

Lokasi Penelitian dan Waktu Penelitian

Lokasi dilakukannya penelitian ini di kawasan Pasar Baru Muntok Kecamatan Muntok Kabupaten Bangka Barat. Daerah studi meliputi 1 ruas yang dibagi menjadi 11 segmen dan 6 simpang dengan tipe tidak bersinyal. Penelitian dilakukan pada saat Praktek Kerja Lapangan di kabupaten Bangka Barat dari bulan Agustus – Desember.

Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dengan mengumpulkan data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh secara langsung dari pengamatan dan instansi terkait. Data Primer berupa data inventarisasi ruas dan simpang, volume ruas dan simpang, kecepatan kendaraan, inventaris parkir dan volume parkir, volume pejalan kaki menyeberang dan menyusuri, dan data aktivitas bongkar muat.

Pengolahan Data

Penelitian ini menggunakan metode analisis kinerja lalu lintas dengan melakukan pengolahan data sebagai berikut :

1. Kinerja Ruas Jalan saat ini
2. Kinerja Simpang Tidak bersinyal
3. Analisis Pejalan kaki

4. Analisa parkir
5. Analisis bongkat muat
6. Permodelan menggunakan Sotwear PTV VISSIM

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Kinerja Ruas

Tabel 1 Kinerja Ruas Jalan Eksisting Kawasan Pasar Baru Muntok

No	Nama Jalan	V/C Ratio	Kecepatan (Km/jam)	Kepadatan (Smp/Km)
1	Jalan Pasar 1	0,67	24,71	35,03
2	Jalan Pasar 2	0,66	26,75	28,73
3	Jalan Pasar 3	0,69	21,26	37,57
4	Jalan Pasar4	0,53	22,14	47,66
5	Jalan Pasar 5	0,68	19,73	60,20
6	Jalan Pasar 6	0,71	21,56	56,92
7	Jalan Pasar 7	0,49	21,77	26,86
8	Jalan Pasar 8	0,78	21,33	37,73
9	Jalan Pasar 9	0,76	18,17	42,97
10	Jalan Pasar 10	0,73	19,89	37,95
11	Jalan Pasar 11	0,65	22,21	33,81

Sumber : Hasil Analisis TIM PKL Bangka Barat, 2023

Dari **Tabel 1** Data lalu lintas untuk Jalan Pasar menunjukkan bahwa segmen dengan V/C ratio tertinggi adalah Segmen 8 (0,78), sementara yang terendah adalah Segmen 7 (0,49). Kecepatan rata-rata tertinggi tercatat di Segmen 2 (26,75 Km/jam) dan terendah di Segmen 9 (18,17 Km/jam). Kepadatan lalu lintas tertinggi ada di Segmen 5 (60,20 Smp/Km) dan terendah di Segmen 7 (26,86 Smp/Km).

Analisis Kinerja Simpang

Tabel 2 Kinerja Simpang Eksisting Kawasan Pasar Baru Muntok

NO	Nama Simpang	Derajat Kejenuhan (Dj)	Tundaan (det/smp)	Peluang Antrian %
1	Simpang Pasar 1	0,55	10,55	13 - 28
2	Simpang Pasar 2	0,59	11,05	15 - 31
3	Simpang Pasar 3	0,58	11,04	14 - 31
4	Simpang Pasar 4	0,52	10,47	12 - 26
5	Simpang Pasar 5	0,53	10,53	12 - 27
6	Simpang Pasar 6	0,47	10,11	10 - 23

Sumber : Hasil Analisis TIM PKL Bangka Barat, 2023

Dari **Tabel 2** diatas kinerja simpang menunjukkan **Simpang Pasar 2** menunjukkan derajat kejenuhan sebesar 0,59, tundaan rata-rata 11,05 detik per smp, serta peluang antrian berkisar antara 15% hingga 31%. **Simpang Pasar 6** menunjukkan derajat kejenuhan sebesar 0,47, tundaan rata-rata 10,11 detik per smp, dan peluang antrian berkisar antara 10% hingga 23%. dapat disimpulkan bahwa semua simpang berada dalam kondisi yang cukup baik, meskipun Simpang Pasar 2 dan Simpang Pasar 3 memiliki derajat kejenuhan dan peluang antrian yang sedikit lebih tinggi dibandingkan simpang lainnya.

Analisis Kinerja Jaringan Jalan

Tabel 3 Kinerja Jaringan Jalan Eksisting Model Kawasan Pasar Baru Muntok

Parameter	Kinerja Jaringan Jalan
Tundaan Rata-Rata (Detik)	3,45
Kecepatan Jaringan (Km/Jam)	13,82
Total Jarak Yang Ditempuh (Kend-km)	770,68
Total Waktu Perjalanan (Kend-Jam)	55,77

Sumber : Hasil Analisis, 2024

Tabel 3 menunjukkan hasil analisis kinerja jaringan jalan menunjukkan bahwa tundaan rata-rata adalah 3,45 detik, dengan kecepatan jaringan 13,82 km/jam. Total jarak yang ditempuh kendaraan adalah 770,68 kendaraan-kilometer, dan total waktu perjalanan adalah 55,77 kendaraan-jam.

Analisis Pejalan Kaki

Tidak adanya fasilitas pejalan kaki menyebabkan tingkat resiko keselamatan pejalan kaki menjadi hal penting pada kawasan ini. Oleh karena itu diharapkan tujuan dari analisis pejalan kaki akan mempengaruhi volume lalu lintas dan meningkatkan keamanan keselamatan pejalan kaki di kawasan ini.

Tabel 4 OD Matriks Pergerakan Pejalan Kaki di Kawasan Pasar Baru Muntok

O/D	1	2	3	4	5	6	7	TOTAL
1	302	363	208	53	29	37	240	1230
2	704	536	416	282	87	54	201	2280
3	602	497	335	261	93	87	211	2087
4	573	573	517	93	50	231	56	2094
5	192	294	306	153	27	86	110	1169
6	272	246	235	145	123	0	71	1091
7	366	408	397	209	68	68	178	1693
TOTAL	3011	2917	2414	1196	477	562	1067	11644

Sumber : Hasil Analisis,2024

Tabel 4 merupakan hasil Analisis distribusi asal-tujuan (O/D) menunjukkan jumlah perjalanan dari tujuh zona asal ke tujuh zona tujuan dengan total keseluruhan 11.644 perjalanan. Zona 1 memiliki 1.230 perjalanan, zona 2 memiliki 2.280 perjalanan, zona 3 memiliki 2.087 perjalanan, zona 4 memiliki 2.094 perjalanan, zona 5 memiliki 1.169 perjalanan, zona 6 memiliki 1.091 perjalanan, dan zona 7 memiliki 1.693 perjalanan. Perjalanan antar zona terdistribusi sebagai berikut: dari zona 1 ke zona 2 ada 363 perjalanan, dari zona 2 ke zona 3 ada 416 perjalanan, dan seterusnya.

Tabel 5 Rekomendasi Fasilitas Trotoar di Kawasan Pasar Baru Muntok

No	Nama Ruas	Standar	Nilai Konstanta	Volume Pejalan Kaki (Orang/Jam)		Volume Pejalan kaki (orang/Menit)		Lebar Trotoar Yang Dibutuhkan (M)		Lebar Trotoar Usulan (M)	
				Kiri	Kanan	Kiri	Kanan	Kiri	Kanan	Kiri	Kanan
				1	Jalan Pasar 1	35	1,5	261	147	4,35	2,45
2	Jalan Pasar 2	35	1,5	120	109	2,00	1,82	1,56	1,55	1,85	1,85
3	Jalan Pasar 3	35	1,5	160	132	2,67	2,20	1,58	1,56	1,85	1,85
4	Jalan Pasar 4 (1)	35	1,5	157	144	2,62	2,40	1,57	1,57	1,85	1,85
5	Jalan Pasar 4 (2)	35	1,5	57	76	0,95	1,27	1,53	1,54	1,85	1,85
6	Jalan Pasar 4 (3)	35	1,5	28	357	0,47	5,94	1,51	1,67	1,85	1,85
7	Jalan Pasar 5	35	1,5	0	73	0,00	1,22	1,50	1,53	1,85	1,85
8	Jalan Pasar 6	35	1,5	11	89	0,18	1,48	1,51	1,54	1,85	1,85
9	Jalan Pasar 7	35	1,5	0	93	0,00	1,55	1,50	1,54	1,85	1,85
10	Jalan Pasar 8	35	1,5	261	150	4,35	2,50	1,62	1,57	1,85	1,85
11	Jalan Pasar 9	35	1,5	267	152	4,45	2,53	1,63	1,57	1,85	1,85
12	Jalan Pasar 10	35	1,5	145	137	2,42	2,29	1,57	1,57	1,85	1,85
13	Jalan Pasar 11	35	1,5	123	141	2,05	2,35	1,56	1,57	1,85	1,85

Sumber : Hasil Analisis,2024

Menunjukkan bahwa terdapat perbedaan lebar trotoar yang dibutuhkan sesuai dengan keperluan dan jumlah volume pejalan kaki. Sesuai dengan peraturan Kementerian PUPR dalam Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Tahun 2023 lebar efektif pejalan kaki berdasarkan kebutuhan dua orang pengguna kursi roda berpapasan atau dua orang dewasa dengan barang berjalan berpapasan sekurang kurangnya 185 cm.

Tabel 6 Rekomendasi Fasilitas Penyebrangan di Kawasan Pasar Baru Muntok

No.	Nama Ruas	Jumlah Orang Menyeberang Rata-rata (Orang/jam)	Volume (Kend/jam)	PV ²	Rekomendasi Fasilitas Penyeberang
1	Jalan Pasar 1	53	1062	60.085.972,08	Pelikan
2	Jalan Pasar 2	20	1543	46.411.512,47	Tidak Ada
3	Jalan Pasar 3	7	1533	16.445.257,94	Tidak Ada
4	Jalan Pasar 4 (1)	13	1559	30.399.110,73	Tidak Ada
5	Jalan Pasar 4 (2)	34	1520	77.380.215,35	Tidak Ada
6	Jalan Pasar 4 (3)	1	1582	2.503.176,02	Tidak Ada
7	Jalan Pasar 5	5	1435	9.260.363,52	Tidak Ada
8	Jalan Pasar 6	5	1485	10.479.857,75	Tidak Ada
9	Jalan Pasar 7	10	1043	10.334.565,50	Tidak Ada
10	Jalan Pasar 8	94	1325	165.384.412,56	Pelikan
11	Jalan Pasar 9	80	1379	152.606.690,25	Pelikan
12	Jalan Pasar 10	66	1233	100.637.476,56	Pelikan
13	Jalan Pasar 11	5	1018	4.661.167,78	Tidak Ada

Sumber : Hasil Analisis,2024

Hasil dari analisis yang telah didapatkan pada Tabel 6 diatas ruas Jalan Pasar 1, Jalan Pasar 8, Jalan Pasar 9, dan Jalan Pasar 10 memiliki nilai PV2 tertinggi sehingga direkomendasikan untuk pemasangan fasilitas penyeberangan pelikan, ruas dengan nilai PV2 terendah umumnya tidak direkomendasikan untuk dipasang fasilitas penyeberangan tambahan.

Tabel 7 Rekomendasi Waktu Fase Hujan Fasilitas Penyebrangan Pelikan

No	Nama Jalan	Lebar Jalan (m)	Total Pejalan Kaki 1 Jam Tertinggi	Waktu Siklus (detik)	Volume pejalan kaki (menit)	Lebar Minimal Bidang Penyeberangan (m)	Waktu Hijau (detik)
1	Jalan Pasar 1	3,2	87	60	1,45	2,5	4
2	Jalan Pasar 8	5	131	60	2,18	2,5	7
3	Jalan Pasar 9	5	106	60	1,77	2,5	6
4	Jalan Pasar 10	5	108	60	1,80	2,5	6

Sumber : Hasil Analisis,2024

Analisis Parkir

Tabel 8 Kebutuhan Ruang Parkir dan Luas Lahan Parkir Khusus Mobil

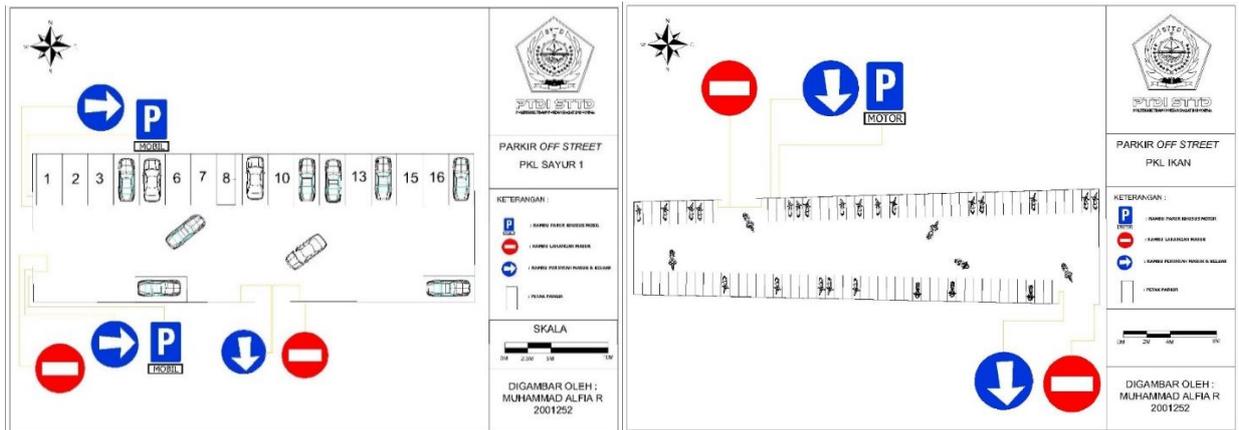
No	Nama Lokasi	Sudut Parkir	Kebutuhan Ruang Parkir	Lebar Kaki Ruang Parkir B (m)	Ruang Parkir efektif D (m ²)	Ruang Manuver M (m ²)	Satuan Ruang Parkir (m ²)	Total Luas Lahan Parkir (m ²)
1	PKL Daging	90	9	2,50	5,00	5,80	27,00	246,00
2	Pkl Sayur (1)	90	8	2,50	5,00	5,80	27,00	212,25
3	Jalan Pasar 4 (2)	90	2	2,50	5,00	5,80	27,00	49,50
Total Luas								507,75

Sumber : Hasil Analisis,2024

Tabel 9 Kebutuhan Ruang Parkir dan Luas Lahan Parkir Khusus Sepeda Motor

No	Nama Jalan	Sudut Parkir	Kebutuhan Ruang Parkir	Lebar Kaki Ruang Parkir B (m)	Ruang Parkir efektif D (m ²)	Ruang Manuver M (m ²)	Satuan Ruang Parkir (m ²)	Total Luas Lahan Parkir (m ²)
1	Parkir PKL Daging	90	32	0,75	2	2	3	96,13
2	Parkir Pkl Sayur (1)	90	12	0,75	2	2	3	35,08
3	Parkir PKL IKAN	90	22	0,75	2	2	3	66,71
4	Parkir PKL Sayur (2)	90	9	0,75	2	2	3	27,79
5	Jalan Pasar 9	90	6	0,75	2	2	3	17,88
6	Jalan Pasar 4 (1)	90	5	0,75	2	2	3	15,75
7	Jalan Pasar 10	90	7	0,75	2	2	3	22,33
Total Luas								281,67

Sumber : Hasil Analisis,2024

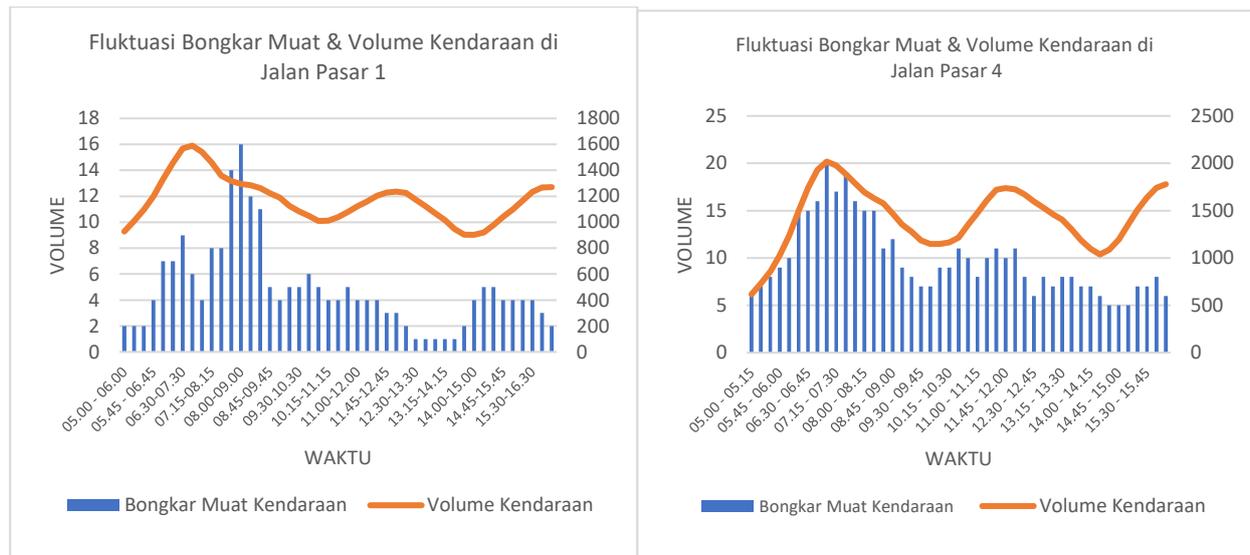


Gambar 1 Desain Layout Parkir Khusus Mobil dan Sepeda Motor

Analisis Bongkar Muat

Pembatasan Waktu Aktivitas Bongkar Muat

Kegiatan Bongkar Muat yang dilakukan pada jalan berdampak pada kemacetan arus lalu lintas kegiatan ini menimbulkan hambatan samping pada ruas jalan. Untuk itu perlu dilakukan analisis jumlah kendaraan yang melakukan bongkar muat dan waktu saat proses kegiatan bongkar muat sehingga dapat memberikan usulan penanganan.



Gambar 2 Fluktuasi Bongkar Muat dan Volume Kendaraan

Pada Segmen 1 Jalan pasar bongkar muat dilakukan antara pukul 11.00 – 13.00 dan setelah 16.00. Pada Segmen 4 Jalan Pasar bongkar muat dilaksanakan pada pukul 09.00 – 11.00 dan setelah pukul 13.00.

Pemindahan Lokasi Bongkar Muat

Selain pembatasan waktu bongkar muat di ruas jalan, kegiatan bongkar muat juga dipindahkan ke lahan kosong yang sebelumnya menjadi parkir off Street PKL Daging.



Gambar 3 Layout Lokasi Bongkar Muat

Perbandingan Kinerja Ruas Jalan Eksisting dan Usulan

Tabel 10 Perbandingan Kinerja Ruas Jalan Eksisting dan Usulan

No	Nama Ruas Jalan	V/C Ratio		Kecepatan Perjalanan (Km/Jam)		Kepadatan (Smp/Km)	
		Eksisting	Usulan	Eksisting	Usulan	Eksisting	Usulan
1	Jalan Pasar 1	0,67	0,64	24,71	38,40	35,03	22,53
2	Jalan Pasar 2	0,66	0,30	26,75	42,54	28,73	18,07
3	Jalan Pasar 3	0,69	0,30	21,26	43,78	37,57	18,24
4	Jalan Pasar 4	0,53	0,39	22,14	42,90	47,66	24,60
5	Jalan Pasar 5	0,68	0,46	19,73	40,16	60,20	29,57
6	Jalan Pasar 6	0,71	0,46	21,56	40,49	56,92	30,32
7	Jalan Pasar 7	0,49	0,42	21,77	43,54	26,86	13,43
8	Jalan Pasar 8	0,78	0,31	21,33	42,34	37,73	19,01
9	Jalan Pasar 9	0,76	0,30	18,17	42,47	42,97	18,38
10	Jalan Pasar 10	0,73	0,29	19,89	42,61	37,95	17,72
11	Jalan Pasar 11	0,65	0,57	22,21	23,77	33,81	31,59

Sumber : Hasil Analisis, 2024

Tabel 11 Perbandingan Kinerja Simpang Eksisting dan Usulan

NO	Nama Simpang	Derajat Kejenuhan		Peluang Antrian (%)		Tundaan (det/smp)	
		Eksisting	Usulan	Eksisting	Usulan	Eksisting	Usulan
1	Simpang Pasar 1	0,55	0,20	13 - 28	3 - 9	10,55	7,83
2	Simpang Pasar 2	0,59	0,50	15 - 31	11 - 24	11,05	9,93
3	Simpang Pasar 3	0,58	0,21	14 - 31	3 - 9	11,04	8,13
4	Simpang Pasar 4	0,52	0,35	12 - 26	6 - 16	10,47	8,70
5	Simpang Pasar 5	0,53	0,32	12 - 27	5 - 14	10,53	7,95
6	Simpang Pasar 6	0,47	0,24	10 - 23	4 - 11	10,11	8,04

Sumber : Hasil Analisis, 2024

Tabel 12 Perbandingan Kinerja Jaringan Jalan Eksisting dan Usulan

Parameter	Eksisting	Usulan
Tundaan Rata-Rata (Detik)	3,45	1,02
Kecepatan Jaringan (Km/Jam)	13,82	19,55
Total Jarak Yang Ditempuh (Kend-km)	770,68	788,6
Total Waktu Perjalanan (Kend-Jam)	55,77	40,34

Sumber : Hasil Analisis, 2024

KESIMPULAN

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

1. Usulan penataan lalu lintas di Pasar Baru Muntok berdasarkan dari analisis yang telah dilakukan demi mendapatkan kinerja lalu lintas terbaik. Usulan yang pertama yaitu memberlakukan sistem satu arah pada ruas jalan yang ada di kawasan pasar baru muntok sehingga meningkatkan kapasitas jalan, selain itu juga merelokasi pedagang yang berjualan di bahu jalan serta memindahkan parkir on street yang ada di bahu jalan kedalam lahan yang tersedia untuk parkir off street pada PKL sayur (1) dan PKL ikan. Adapun aktivitas bongkar

muat diusulkan untuk melakukan pembatasan jam dan pemindahan lokasi titik bongkar muat di PKL Pasar Daging. Demi keselamatan pejalan kaki dilakukan penataan dan usulan fasilitas menyusuri dan menyebrang untuk pejalan kaki dimana terdapat 4 titik fasilitas penyebrangan yaitu berupa pelikan pada Jalan Pasar 1, Jalan Pasar 8, Jalan Pasar 9, dan Jalan Pasar 10.

2. Berdasarkan data pada tabel di atas, dilakukan analisis perbandingan antara kondisi eksisting (EKS) dan kondisi usulan (USULAN) untuk beberapa parameter penting yaitu kapasitas (C), volume (smp/jam), rasio volume terhadap kapasitas (V/C Ratio), kecepatan arus bebas (km/jam), kecepatan perjalanan (km/jam), dan kepadatan (smp/km). Semua ruas jalan menunjukkan peningkatan kapasitas setelah implementasi usulan. Contoh, Jalan Pasar 1 memiliki peningkatan kapasitas dari 1294,99 smp/jam menjadi 1351,30 smp/jam. Secara umum, rasio volume terhadap kapasitas (V/C Ratio) menurun pada kondisi usulan, menunjukkan peningkatan efisiensi jalan. Misalnya, Jalan Pasar 2 mengalami penurunan V/C Ratio dari 0,66 menjadi 0,30. Kecepatan arus bebas meningkat secara signifikan pada semua ruas jalan setelah usulan diterapkan. Jalan Pasar 3 menunjukkan peningkatan dari 23,99 km/jam menjadi 47,70 km/jam. Kecepatan perjalanan juga mengalami peningkatan yang signifikan pada kondisi usulan. Sebagai contoh, Jalan Pasar 5 meningkat dari 19,73 km/jam menjadi 40,16 km/jam. Kepadatan kendaraan cenderung menurun pada kondisi usulan. Contoh, Jalan Pasar 6 menurun dari 56,92 smp/km menjadi 30,32 smp/km, menunjukkan pengurangan kemacetan.

SARAN

Dari hasil analisis yang telah dilakukan, berikut merupakan saran dari hasil penelitian ini yaitu :

1. Perlu dilakukan pemindahan parkir *on street* ke parkir *off street* yang ada di Parkir PKL Sayur (1) dan PKL Ikan agar hambatan samping tidak ada lagi di Pasar Baru Muntok;
2. Perlu dilakukan relokasi pedagang di bahu jalan kedalam lahan yang tersedia di Pasar bumbu dengan melakukan penertiban yang dibantu pihak berwenang seperti Satuan Polisi Pamong Praja;
3. Perlu dilakukan penyediaan fasilitas pejalan kaki disetiap ruas jalan dan Fasilitas Penyebrangan pada Jalan Pasar 1, Jalan Pasar 8, Jalan Pasar 9, dan Jalan Pasar 10;
4. Melakukan Batasan waktu bongkar muat dan pemindahan lokasi bongkar muat di lahan yang tersedia pada Parkir PKL Daging ; dan
5. Perlu dilakukan penambahan perlengkapan jalan serta rambu untuk mengoptimalkan rekomendasi yang diusulkan;

UCAPAN TERIMAKASIH

Terimakasih saya sampaikan kepada kedua orang tua yang telah mendukung dan memberikan apapun yang saya butuhkan, Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia - STTD, Dosen Pembimbing, Dosen Penguji, Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka Barat beserta jajaran, Keluarga yang memberikan doa dan dukungan serta rekan-rekan angkatan XLII dan TIM PKL Kabupaten Bangka Barat yang memberi bantuan dalam proses penyusunan skripsi dan jurnal saya.

REFERENSI

- Pemerintah Republik Indonesia. (2009). Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Jaringan Jalan.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2015). Peraturan Menteri Perhubungan RI No. 96 Tahun 2015 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas. Jakarta.
- Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Direktorat Jenderal Bina Marga. (2023).

Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki.

- Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat. (2023). Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia. Kementerian PUPR.
- Kementerian Perhubungan. 2021. “Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021.” Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Kementrian Perhubungan Republik Indonesia . (2014). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomer 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas.
- Direktorat Jendral Perhubungan Darat. 1998. ”Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir.
- Ahmad, Munawar. 2004. Manajemen Lalu Lintas Perkotaan
- Arisandi, Fri Adek, Marwan Lubis, And M.Husni Malik Hasibuan. 2020. “Penerapan Manajemen Lalu Lintas Pada Jaringan Jalan Di Kota Kisaran Kabupaten Asahan.” Buletin Utama Teknik 15 (2): 134–41.
- Aryandi, Rama Dwi, And Ahmad Munawar. 2014. “Penggunaan Software Vissim Untuk Analisis Simpang Bersinyal (Studi Kasus Simpang Mirota Kampus Terban Yogyakarta).” The 17th FSTPT International Symposium, Jember University.
- Fajar, Abdullah Ibnu, And Fitri Nugreheni. N.D. “Analisis Evaluasi Tingkat Kebutuhan Lahan Parkir Roda Empat Di Lingkungan Kampus Universitas Islam Indonesia (Uii).” Teknik Sipil Dan Perencanaan, UII, 1–9.
- Kolinug, Lendy Arthur, T. K Sendow, F Jansen, And M. R. E Manoppo. 2013. “Analisa Kinerja Jaringan Jalan Dalam Kampus Universitas Sam Ratulangi.” Jurnal Sipil Statik 1 (2): 119–27.
- Lumintang, Gland Y B, L I R Lefrandt, J A Timboeleng, And M R E Manoppo. 2013. “Kinerja Lalu Lintas Persimpangan Lengan Empat Bersinyal (Studi Kasus: Persimpangan Jalan Walanda Maramis Manado).” Jurnal Sipil Statik 1 (3): 202–8.
- Otok, Bambang Widjanarko, And Dewi Juliah Ratnaningsih. N.D. Konsep Dasar Dalam Pengumpulan Data Penyajian Data. Sats4213/Modul 1.
- Sarwoko, Iwan, Slamet Widodo, And 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.
- Sendow, Taufan Gundur Stallone Merentek Theo, And Mecky R. E Manoppo. 2016. “Evaluasi Perhitungan Kapasitas Menurut Metode Mkji Menggunakan Analisa Perilaku Karakteristik Arus Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Antar Kota (Studi Kasus Manado - Bitung).” Sipil Statik 4 (3): 187–201.
- Soegijono, Simon Pieter. 2022. “Menata Pasar Tradisional Sebagai Pusat Aktivitas Ekonomi Dan Sosial Di Kota Ambon.” Widyakala: Journal Of Pembangunan Jaya University 9 (1): 62–71.
- Supit, R M, S Y R Rompis, And L I R Lefrandt. 2019. “Model Pemilihan Moda Transportasi Online Dikota Manado.” Jurnal Sipil Statik 7 (1): 35–48.
- Tanan, Natalia, Kementerian Pekerjaan, Umum Republik, And Gede B Suprayoga. 2015. “Fasilitas Pejalan Kaki Dalam Mendukung Program Pengembangan Kota Hijau [Pedestrian Facilities In Supporting Green City Development Programmes In Indonesia].” Reseachgate, No. March 2020.