

**Penataan Lalu Lintas pada Kawasan Religi Sabilu
Taubah Karanggayam Kabupaten Blitar**

***Traffic Arrangement in the Sabilu Taubah Religious Area
Karanggayam Blitar Regency***

Titi Kusuma Wardani, Agus Sembodo¹, I Made Arka Hermawan²

Taruna Program Studi Diploma Tiga Manajemen Transportasi Jalan Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD Jl. Raya Setu, No. 89, Bekasi, 17520, Jawa Barat, Indonesia
E-mail : titidani84@gmail.com

ABSTRACT

The Sabilu Taubah Religious Area is the residence of Gus Muhammad Iqdam Kholid which is very popular because of the modern dakwah method. In 2023, the number of pilgrims who attend the Tuesday night routine is in the range of 2,500 to 20,000 worshippers. This study activity caused an increase in traffic volume in the Karanggayam section and its surroundings. The condition worsened when the width of the road was reduced due to side obstacles in the form of pedestrians due to the movement of passengers from the parking lot to the Sabilu Taubah Headquarters. To carry out traffic structuring, several data is needed, namely section and intersection inventory data, traffic volume data, speed and travel time data, pedestrian data and parking data. The analysis techniques used in this study are analysis of the performance of sections and intersections, analysis of the needs of pedestrian facilities and analysis of the needs of parking spaces. The results of this study are in the form of relocation of street vendors, planning of pedestrian facilities, arrangement of offstreet parking, recommending alternative routes, determination of planned vehicles and separation of circulation between pedestrians and vehicles both internally and externally.

Keywords: Traffic Structuring, Section Performance, Junction Performance, Pedestrians, Parking Arrangement, Vehicle Circulation.

ABSTRAK

Kawasan Religi Sabilu Taubah adalah tempat kediaman Gus Muhammad Iqdam Kholid yang sangat populer karena metode dakwah yang modern. Pada tahun 2023 jamaah yang hadir pada rutinan malam Selasa berada pada kisaran 2.500 hingga 20.000 jamaah. Kegiatan kajian ini menyebabkan terjadi peningkatan volume lalu lintas di ruas Karanggayam dan sekitarnya. Kondisi semakin buruk ketika lebar jalan berkurang akibat adanya hambatan samping berupa pejalan kaki akibat perpindahan penumpang dari tempat parkir menuju Markas Sabilu Taubah. Untuk melakukan Penataan lalu lintas dibutuhkan beberapa data yaitu data inventarisasi ruas dan simpang, data volume lalu lintas, data kecepatan dan waktu tempuh, data pejalan kaki serta data parkir. Teknik analisis yang digunakan pada penelitian ini yaitu analisis kinerja ruas dan simpang, analisis kebutuhan fasilitas pejalan kaki dan analisis kebutuhan ruang parkir. Hasil dari penelitian ini berupa pemindahan lokasi pedagang kaki lima, perencanaan fasilitas pejalan kaki, penataan parkir *offstreet*, merekomendasikan rute alternatif, penentuan kendaraan rencana serta pemisahan sirkulasi antara pejalan kaki dengan kendaraan baik internal maupun eksternal.

Kata Kunci : Penataan Lalu Lintas, Kinerja Ruas, Kinerja Simpang, Pejalan Kaki, Penataan Parkir, Sirkulasi Kendaraan.

PENDAHULUAN

Kegiatan rutin pada Kawasan Religi Sabilu Taubah Karanggayam menyebabkan terjadi peningkatan volume lalu lintas di ruas Karanggayam dan sekitarnya. Kondisi semakin buruk ketika lebar jalan berkurang akibat adanya hambatan samping berupa pejalan kaki akibat perpindahan penumpang dari tempat parkir menuju Markas Sabilu Taubah, parkir tepi jalan dan pedagang kaki lima di sepanjang ruas menuju Markas Sabilu Taubah. Lebar efektif jalan akan mempengaruhi kapasitas jalan sehingga kinerja ruas jalan tersebut menjadi rendah dengan nilai Derajat Kejenuhan 0,73, kecepatan 29,27 km/jam, dan kepadatan 51,50 smp/km pada ruas Jalan Karanggayam; nilai Derajat Kejenuhan Ratio 0,71, kecepatan 21,41, dan kepadatan 68,62 smp/km pada Jalan Raya Kunir II; serta nilai Derajat Kejenuhan 0,72, kecepatan 17,19 km/jam dan kepadatan 53,58

smp/km. Kondisi eksisting Kawasan Sabilu Taubah tidak memiliki fasilitas pejalan kaki, dengan tingginya angka jumlah pejalan kaki menyusuri yaitu 754 orang/jam pada Ruas Jalan Karanggayam, 180 orang/jam pada ruas Jalan Raya Kunir II dan 2.006 orang/jam Pada Ruas Jalan Hayam Wuruk menjadi penyebab terjadinya konflik antara kendaraan bermotor dengan pejalan kaki karena pejalan kaki menggunakan bahu serta badan jalan untuk menyusuri jalan menuju Kawasan Sabilu Taubah. Saat pelaksanaan acara kajian rutin pengunjung yang menggunakan kendaraan bermotor seringkali memarkirkan kendaraannya di halaman rumah warga karena pada kawasan tersebut belum memiliki lahan parkir hal ini menyebabkan peningkatan bobot hambatan samping pada ruas Jalan Hayam Wuruk akibat aktivitas keluar masuk kendaraan bermotor sehingga yang semula hambatan samping pada ruas tersebut adalah rendah hingga sedang menjadi tinggi bahkan sangat tinggi.

METODE

Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode penelitian kuantitatif. Pada desain penelitian ini dilaksanakan sesuai tahap awal yaitu identifikasi masalah, pengumpulan data sekunder serta data primer, selanjutnya melakukan pengolahan data dan analisis data, dan mengusulkan penanganan masalah. Analisis dan penyusunan penelitian dilakukan dengan berpedoman pada Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia 2023.

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

Analisis Kinerja Lalu Lintas dan Kondisi Eksisting

Kinerja lalu lintas terdiri dari kinerja ruas jalan dan kinerja persimpangan. Indikator yang terdapat pada analisis kinerja ruas terdiri dari derajat kejenuhan, kecepatan dan kepadatan. Berikut merupakan inventarisasi dari ruas jalan yang didapatkan melalui survei inventarisasi jalan.

Tabel 1 Inventarisasi Ruas Jalan Kajian

Nama Ruas Jalan	Tipe Jalan	Lebar Jalan (m)	Lebar Lajur (m)	Lebar Bahu (m)	Kelas Hambatan Samping (m)
Jl. Karanggayam	2/2 TT	6	3	2,1	Tinggi
Jl. Karanggayam II	2/2 TT	6	3	2,1	Rendah
Jl. Raya Kunir	2/2 TT	6	3	2,1	Rendah
Jl. Raya Kunir II	2/2 TT	6	3	2,1	Tinggi
Jl. Hayam Wuruk	2/2 TT	4	2	3,0	Sangat Tinggi
Jl. Karanggayam 2 Segmen I	2/2 TT	4	2	3,0	Sangat Rendah
Jl. Karanggayam 2 Segmen II	2/2 TT	4	2	3,0	Sangat Rendah
Jl. Karanggayam 2 Segmen III	2/2 TT	4	2	3,0	Sangat Rendah
Jl. Karanggayam 3 Segmen I	2/2 TT	4	2	3,0	Sangat Rendah
Jl. Karanggayam 3 Segmen II	2/2 TT	4	2	3,0	Sangat Rendah
Jl. Karanggayam 3 Segmen III	2/2 TT	4	2	3,0	Sangat Rendah
Jl. Karanggayam 3	2/2 TT	4	2	3,0	Sangat Rendah

Nama Ruas Jalan	Tipe Jalan	Lebar Jalan (m)	Lebar Lajur (m)	Lebar Bahu (m)	Kelas Hambatan Samping (m)
Segmen IV					
Jl. Karanggayam 3 Segmen V	2/2 TT	4	2	3,0	Sangat Rendah
Jl. Karanggayam 3 Segmen VI	2/2 TT	4	2	3,0	Sangat Rendah
Jl. Karanggayam 4 Segmen I	2/2 TT	4	2	2,8	Sangat Rendah
Jl. Karanggayam 4 Segmen II	2/2 TT	4	2	2,8	Sangat Rendah
Jl. Karanggayam 4 Segmen III	2/2 TT	4	2	2,8	Sangat Rendah
Jl. Karanggayam 4 Segmen IV	2/2 TT	4	2	2,8	Sangat Rendah

Sumber : Analisis Penulis, 2024

Setelah inventarisasi ruas jalan diketahui selanjutnya dilakukan perhitungan kapasitas jalan. Berikut merupakan kinerja ruas jalan pada kondisi eksisiting.

Tabel 2 Kinerja Ruas Jalan Kajian

Nama Ruas Jalan	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	Derajat Kejenuhan	Kecepatan (km/jam)	Tingkat Pelayanan
Jl. Karanggayam	1607,30	2192,40	0,73	29,27	D
Jl. Karanggayam II	1382,25	2436,00	0,57	41,25	B
Jl. Raya Kunir	1141,95	2436,00	0,47	35,79	C
Jl. Raya Kunir II	1564,35	2192,40	0,71	21,41	E
Jl. Hayam Wuruk	920,75	1285,76	0,72	17,19	E
Jl. Karanggayam 2 Segmen I	120,00	1568,00	0,08	35,01	C
Jl. Karanggayam 2 Segmen II	216,90	1568,00	0,14	32,01	C
Jl. Karanggayam 2 Segmen III	193,40	1568,00	0,12	36,42	C
Jl. Karanggayam 3 Segmen I	96,70	1568,00	0,06	34,46	C
Jl. Karanggayam 3 Segmen II	107,25	1568,00	0,07	35,90	C
Jl. Karanggayam 3 Segmen III	98,60	1568,00	0,06	34,58	C
Jl. Karanggayam 3 Segmen IV	82,90	1568,00	0,05	32,45	C
Jl. Karanggayam 3 Segmen V	139,80	1568,00	0,09	42,90	B
Jl. Karanggayam 3 Segmen VI	114,45	1568,00	0,07	35,74	C
Jl. Karanggayam 4 Segmen I	172,40	1568,00	0,11	33,04	C
Jl. Karanggayam 4 Segmen II	198,50	1568,00	0,13	40,62	B

Nama Ruas Jalan	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	Derajat Kejenuhan	Kecepatan (km/jam)	Tingkat Pelayanan
Jl. Karanggayam 4 Segmen III	158,60	1568,00	0,10	38,25	C
Jl. Karanggayam 4 Segmen IV	198,90	1568,00	0,13	36,34	C

Sumber : Analisis Penulis, 2024

Diketahui derajat kejenuhan tertinggi pada ruas Jalan Karanggayam dengan nilai sebesar 0,73, kecepatan 29,27 km/jam dengan begitu tingkat pelayanan pada ruas jalan ini adalah E.

Tabel 3 Inventarisasi Simpang Kajian

Nama Simpang	Arah	Pendekat	Lebar Pendekat (m)	Lebar Mulut Simpang (m)	Jenis Pengaturan Simpang
Simpang 4 Tugu Sabilu Taubah	B	Jl. Karanggayam	6	3	Tanpa Pengendalian
	T	Jl. Raya Kunir II	6	3	
	S	Jl. Hayam Wuruk I	4	2	
	U	Jl. Hayam Wuruk II	4	2	
Simpang 4 Karanggayam-Kunir	B	Jl. Raya Kunir	6	3	Tanpa Pengendalian
	T	Jl. Raya Kunir II	6	3	
	S	Jl. Karanggayam 4 Segmen I	4	2	
	U	Jl. Karanggayam 5	4	2	
Simpang 4 Pakisrejo-Karanggayam	B	Jl. Karanggayam	6	3	Tanpa Pengendalian
	T	Jl. Karanggayam II	6	3	
	S	Jl. Karanggayam 2 Segmen I	4	2	
	U	Jl. Karanggayam 1	4	2	

Sumber : Analisis Penulis, 2024

Setelah didapat inventarisasi dari persimpangan tersebut maka akan didapat kinerja persimpangannya. Pada simpang tidak bersimpang indikatornya berupa derajat kejenuhan, panjang antrian, dan tundaan.

Tabel 4 Kinerja Simpang Kajian

Nama Simpang	Kapasitas (smp/jam)	Volume (smp/jam)	Derajat Kejenuhan	Tundaan (detik/smp)	Tingkat Pelayanan
Simpang 4 Tugu Sabilu Taubah	2576	1681	0,65	11,32	B
Simpang 4 Karanggayam-Kunir	2576	1377	0,53	10,15	B
Simpang 4	2576	1558	0,60	10,80	B

Nama Simpang	Kapasitas (smp/jam)	Volume (smp/jam)	Derajat Kejenuhan	Tundaan (detik/smp)	Tingkat Pelayanan
Pakisrejo- Karanggayam					

Sumber : Analisis Penulis, 2024

Simpang 4 Tugu Sabilu Taubah memiliki kapasitas sebesar 2576 smp/jam, derajat kejenuhan sebesar 0,65, tundaan simpang selama 11,32 detik/smp dengan begitu tingkat pelayanan pada simpang ini adalah B.

Analisis Pejalan Kaki

Pejalan Kaki merupakan faktor penyebab kemacetan. Ruang lalu lintas yang ada lebih banyak disediakan untuk kendaraan sehingga ruang untuk pejalan kaki terbatas. Hal ini mengakibatkan pejalan kaki berjalan di ruang lalu lintas utama dan bercampur dengan kendaraan. Pada Kawasan Religi Sabilu Taubah Karanggayam memiliki aktivitas pejalan kaki yang cukup ramai. Keadaan ini mempengaruhi lalu lintas serta keselamatan pejalan kaki. Oleh karena itu perlu adanya analisis terhadap kebutuhan pejalan kaki.

Tabel 5 Data Pejalan Kaki Ruas Jalan Kajian

Nama Ruas	Waktu	Jumlah Menyusuri (orang/jam)		Jumlah Menyeberang (orang/jam)
		Kanan	Kiri	
Jl. Karanggayam	06.15-08.15	1	0	1
	12.00-14.00	103	125	19
	16.45-18.45	332	382	85
Jl. Raya Kunir II	06.15-08.15	0	2	0
	12.00-14.00	29	13	5
	16.45-18.45	146	34	75
Jl. Hayam Wuruk	06.15-08.15	0	61	26
	12.00-14.00	37	33	27
	16.45-18.45	1319	687	612

Sumber : Analisis Penulis, 2024

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa pejalan kaki pada Kawasan Religi Sabilu Taubah Karanggayam dibagi dalam 3 jam sibuk. Volume tertinggi pejalan kaki terjadi pada waktu sore menjelang malam hari.

Tabel 6 Kebutuhan Trotoar

Nama Ruas	Lebar Kebutuhan Trotoar (meter)		Lebar Trotoar Usulan	
	Kanan	Kiri	Kanan	Kiri
Jl. Karanggayam	1,5	1,5	1,85	1,85
Jl. Raya Kunir II	1,5	1,5	1,85	1,85
Jl. Hayam Wuruk	1,5	1,5	1,85	1,85

Sumber : Analisis Penulis, 2024

Ditahui lebar trotoar yang dibutuhkan berdasarkan volume pejalan kaki dari masing-masing jalan.

Tabel 7 Usulan Fasilitas Penyeberangan

Nama Ruas Jalan	Volume Orang Menyeberang (orang/jam)	Volume (kend/jam)	PV ²	Kebutuhan Fasilitas Penyeberangan	Usulan Fasilitas Penyeberangan
Jl. Karanggayam	25	2048	1,03 x 10 ⁸	Pelican Crossing	Zebra Cross
Jl. Raya Kunir II	25	2029	1,03 x 10 ⁸	Pelican Crossing	Zebra Cross
Jl. Hayam Wuruk	186	739	1,01 x 10 ⁸	Pelican Crossing	Zebra Cross

Sumber : Analisis Penulis, 2024

Setelah dilakukan analisis fasilitas pejalan kaki, usulan dari fasilitas penyeberangan orang dimana memiliki kebutuhan berupa *pelican crossing* namun jika disesuaikan dengan kondisi eksisting ruas jalan maka fasilitas penyeberangan pejalan kaki yang diusulkan adalah *zebra zross*.

Analisis Parkir

Berdasarkan data yang diperoleh dari hasil survei inventarisasi parkir dan patroli parkir. Untuk mengetahui kinerja parkir saat ini dilakukan analisis terhadap keberadaan parkir *off street* pada lokasi penelitian yang berkenaan dengan masalah parkir, khususnya pada hari Senin dan Kamis.

Tabel 8 Inventarisasi Parkir

Lokasi Parkir	Letak	Luas Wilayah Parkir (m ²)	Kapasitas Parkir (SRP)	Sistem parkir
Jalan Raya Kunir I	<i>Off Street</i>	396,86	53	Terpusat pada 1 lahan
Jalan Hayam Wuruk I	<i>Off Street</i>	511,29	68	Terpusat pada 1 lahan
Jalan Hayam Wuruk II	<i>Off Street</i>	1109,82	148	Parkir Tersebar Pada Halaman Rumah Warga

Sumber : Analisis Penulis, 2024

Berardasarkan tabel di atas terdapat tiga titik lokasi parkir, yang mana pada Ruas Jalan Hayam Wuruk II merupakan akumulasi dari halaman rumah warga yang pada kondisi eksisting digunakan untuk Parkir

Tabel 9 Analisis Parkir

Lokasi Parkir	Jenis Kendaraan	Volume Parkir (Kend)	Durasi Parkir (jam)	Kebutuhan Parkir (srp)
Jalan Raya Kunir I	Mobil	29	3,31	27
	Sepeda Motor	49	3,05	46
	Bus Kecil	7	5,39	8
	Bus	2	5,23	3
Jalan Hayam Wuruk I	Mobil	42	3,58	42
	Sepeda Motor	89	3,46	91
	Bus Kecil	17	4,20	19
	Bus	-	-	0
Jalan Hayam Wuruk II	Mobil	20	5,22	22
	Sepeda Motor	741	3,53	795
	Bus Kecil	3	6,38	4
	Bus	-	-	0

Sumber : Analisis Penulis, 2024

Tabel di atas menunjukkan bahwa besarnya kebutuhan ruang parkir (SRP) untuk semua jenis kendaraan dan di seluruh lokasi parkir yang ada. Pada kondisi eksisting pada lokasi parkir Jalan Hayam Wuruk II merupakan rumah warga yang berada di sepanjang jalan tersebut, hal ini menjadi salah satu penyebab meningkatnya bobot hambatan samping pada Ruas Jalan Hayam Wuruk.

Tabel 10 Kebutuhan Parkir

Jenis Kendaraan	Nilai SRP	Lebar Jalur Gang (m)	Kebutuhan Parkir (srp)	Kebutuhan Luas Area Parkir (m ²)
Mobil	2,3 X 5,00	7	91	1046,5
Sepeda Motor	0,75 X 2,00	2	932	1398
Bus Kecil	2,5 X 5,00	8	31	387,5
Bus Besar	3,4 X 12,5	10	3	127,5

Sumber : Analisis Penulis, 2024

Berdasarkan tabel di atas kebutuhan lahan parkir paling tinggi adalah pada jenis kendaraan Sepeda Motor dengan nilai 1398 m² sehingga membutuhkan lahan yang sesuai dengan luas kebutuhan parkir tersebut.

Usulan Pemecahan Masalah

Peningkatan Kinerja

Peningkatan kinerja lalu lintas pada Kawasan Religi Sabilu Taubah dilakukan dengan cara mengurangi bobot kelas hambatan samping yaitu di antaranya adalah perencanaan fasilitas pejalan kaki, perencanaan parkir *offstreet*, pengalihan rute pada ruas Jalan Karanggayam dan Jalan Raya Kunir, penertiban pedagang kaki lima, serta memisahkan sirkulasi antara kendaraan dengan pejalan kaki. Apabila bobot hambatan samping berkurang maka kapasitas akan bertambah.

Tabel 11 Kinerja Ruas Setelah Usulan

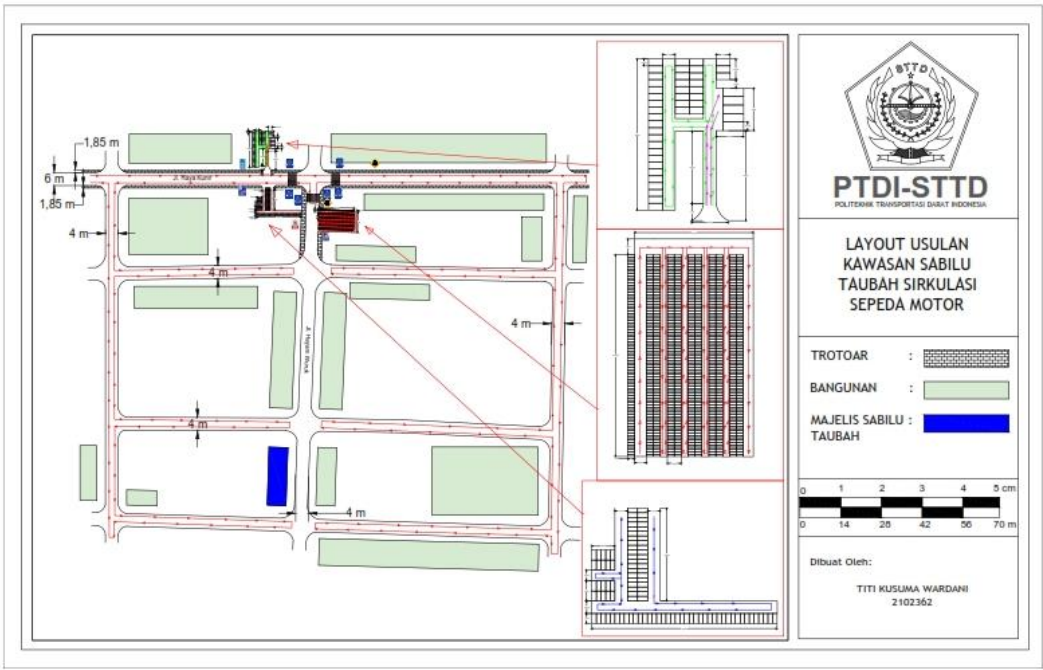
Nama Ruas Jalan	Kapasitas (smp/jama)	Volume (smp/jam)	Kecepatan (km/jam)	Tingkat Pelayanan
Jl. Karanggayam	2362,92	1113,7	35,9	C
Jl. Raya Kunir II	2362,92	1096,07	34,2	C
Jl. Hayam Wuruk	1568,00	788	30,0	C

Sumber : Analisis Penulis, 2024

Setelah kapasitas dan volume pada ruas jalan berubah kemudian dihitung kembali kinerja lalu lintas menghasilkan derajat kejenuhan yang berbeda. Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat terdapat terjadinya peningkatan tingkat pelayanan pada ruas jalan setelah dilakukan usulan.

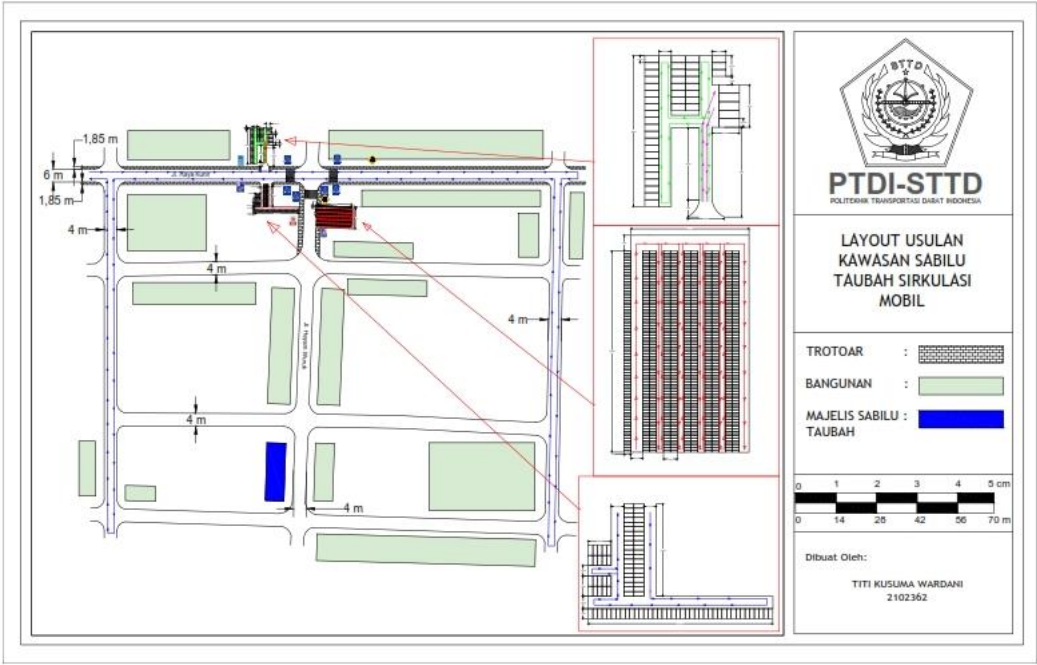
Sirkulasi Kendaraan

Penataan sirkulasi pada Kawasan Religi Sabilu Taubah dibedakan berdasarkan Sirkulasi Sepeda Motor, Sirkulasi Mobil Penumpang, Sirkulasi Bus dan Sirkulasi Pejalan Kaki. Adapun pola sirkulasi pada kawan Sabilu Taubah adalah sebagai berikut.

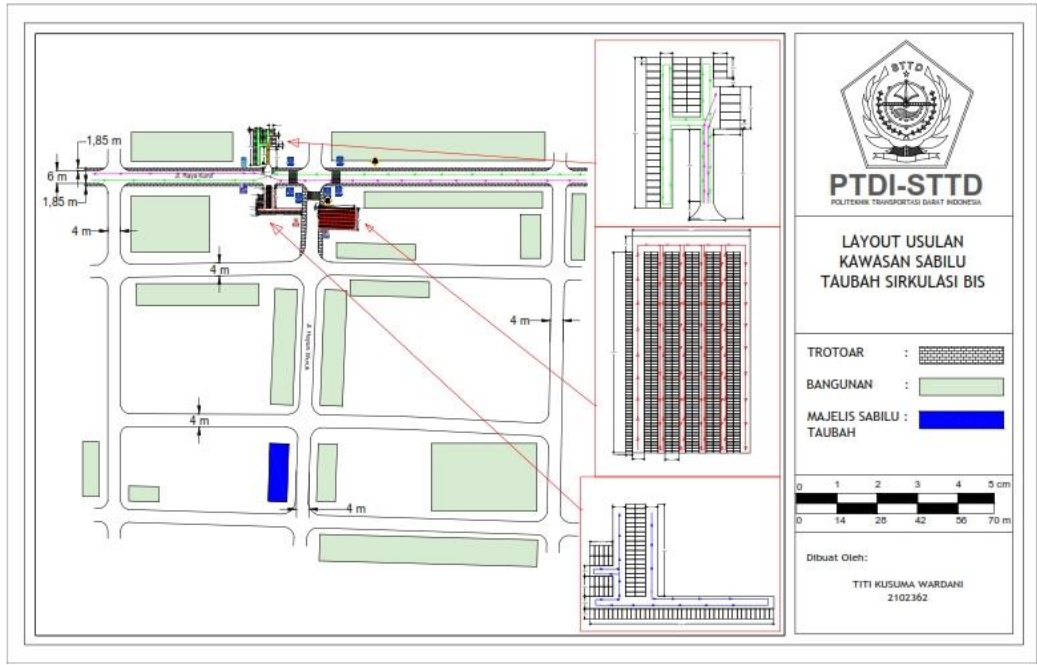


Gambar 1 Sirkulasi Sepeda Motor

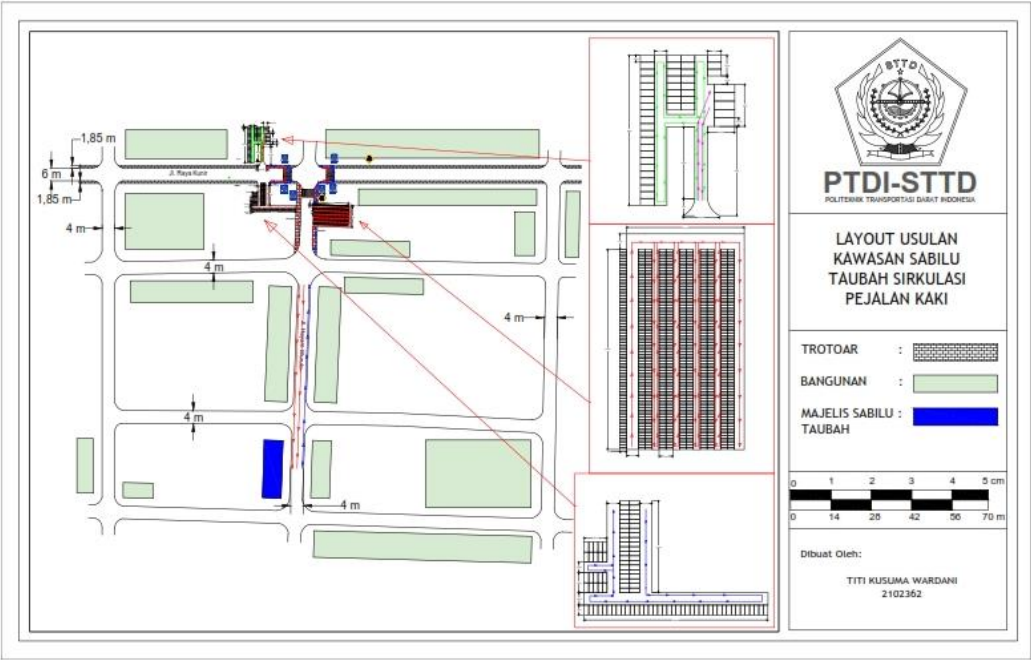
Sumber : Analisis Penulis, 2024



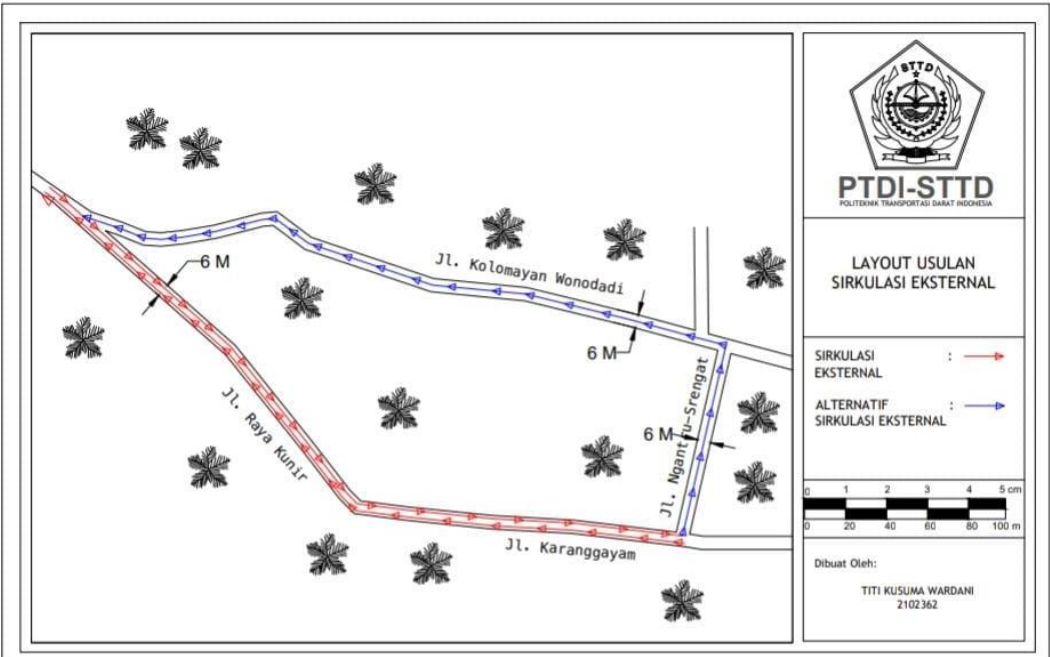
Gambar 2 Sirkulasi Mobil
Sumber : Analisis Penulis, 2024



Gambar 3 Sirkulasi Bus
Sumber : Analisis Penulis, 2024



Gambar 4 Sirkulasi Pejalan Kaki
Sumber : Analisis Penulis, 2024



Gambar 5 Sirkulasi Eksternal
Sumber : Analisis Penulis, 2024

KESIMPULAN

Kesimpulan yang dapat diambil berdasarkan hasil analisis dan pembahasan adalah sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil analisis kinerja ruas jalan dan simpang pada kawasan Religi Sabilu Taubah Karanggayam pada kondisi eksisting ruas jalan Sabilu Taubah memiliki Tingkat pelayanan E dengan nilai kecepatan paling rendah 17,19 km/jam pada ruas Jalan Hayam Wuruk yang artinya Tingkat pelayanan dengan kondisi buruk. Sedangkan kinerja simpang pada kawasan Sabilu Taubah Karanggayam adalah B dengan nilai tundaan 12,68 detik.

2. Berdasarkan hasil analisis kebutuhan fasilitas pejalan kaki menyusuri dan menyeberang di Kawasan Religi Sabilu Taubah Karanggayam belum terdapat fasilitas pejalan kaki pada kawasan tersebut. Adapun usulan fasilitas pejalan kaki yang perlu dibangun pada setiap ruas Kawasan Religi Sabilu Taubah adalah fasilitas trotoar dengan lebar 1,85 meter pada sisi kanan dan 1,85 meter pada sisi kiri, serta fasilitas penyeberangan berupa *Zebra Cross* pada titik penyeberangan yaitu pada pertemuan simpang.
3. Berdasarkan hasil analisis kebutuhan parkir pada Kawasan Religi Sabilu Taubah Karanggayam melakukan penataan parkir dengan kebutuhan sebagai berikut:
 - a. Kendaraan Mobil membutuhkan parkir sebanyak 91 petak..
 - b. Kendaraan Sepeda Motor membutuhkan parkir sebanyak 932 petak.
 - c. Kendaraan Bus Kecil membutuhkan parkir sebanyak 31 Petak.
 - d. Kendaraan Bus Besar membutuhkan parkir sebanyak 3 petak.
4. Tahap usulan pemecahan masalah yang dilakukan antara lain pemindahan parkir yang semula berada di rumah warga menjadi parkir *offstreet* yang disesuaikan dengan jenis kendaraan. Serta melakukan perencanaan pembuatan fasilitas pejalan kaki untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki. Selain itu perlu adanya pengadaan dan pemeliharaan rambu dan marka pada Kawasan Sabilu Taubah Karanggayam.

SARAN

1. Perlu dilakukan penertiban pedagang kaki lima yang berjualan di bahu jalan agar dapat mengoptimalkan ruang bagi pejalan kaki. Perlunya fasilitas pejalan kaki seperti trotoar dan fasilitas penyeberangan *zebra cross* pada Jalan Karanggayam, Jalan Raya Kunir II dan Jalan Hayam Wuruk.
2. Perlu adanya penataan parkir dengan memanfaatkan lahan kosong yang ada, agar keberadaan parkir tidak menghambat kelancaran arus lalu lintas.
3. Diharapkan setelah adanya usulan penanganan yang sesuai dengan kebutuhan berdasarkan standar dari berbagai aspek sehingga dapat berguna untuk meningkatkan pelayanan kinerja jalan Kawasan Religi Sabilu Taubah.
4. Perlu dilakukan penelitian selanjutnya untuk Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Kawasan Religi Sabilu Taubah untuk hari-hari besar keagamaan dan dalam jangka waktu Panjang.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Blitar yang telah membantu dalam penyediaan data sekunder dan Bapak Dosen Pembimbing yang senantiasa memberikan arahan serta masukan dalam proses penulisan penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2009, UU No.22 Tahun. 2009. 2 Jakarta *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tentang Angkutan Jalan*.
- _____, 2024 Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan. “Perencanaan Teknik Geometrik Simpang.” (08): 1–153.
- _____, 2023. “SE Menteri PUPR No. 18/SE/Db/2023 Tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki.” *Kementerian PUPR* (07).
- _____, 2021 Pemerintah Pusat Republik Indonesia. “Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.” *LN.2021/No.40, TLN No.6642*,

Jdih.Setkab.Go.Id : 43 Hlm., no. 085113: 1–57.

_____, 2006 Peraturan Menteri. “No. KM 14 Tahun 2006 Tentang Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas Di Jalan.” *Pemenhub*: 1–21.

_____, 2015. “Peraturan Menteri Perhubungan RI No 96 Tahun 2015 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas.” *Jakarta*: 1–45.

_____, 1996 rektorat Jenderal Perhubungan Darat. “Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir.” *Direktorat Jenderal Perhubungan Darat* 1(1): 41

Abadiyah, Siti, Rully Angraeni Safitri, and Mohamad Shofi’i. 2023. “Analisa Pengaruh Aktivitas Pasar Terhadap Kinerja Ruas Jalan (Studi Kasus: Jalan Raya Serang – Pasar Cikupa).” *Structure* 4(1): 9.

Adirinarso, Dhipayasa. 2023. “ANALISIS KINERJA RUAS JALAN SULTAN AGUNG DI BEKASI BERDASARKAN ROAD CONGESTION INDEX.” *Nucl. Phys.* 13(1): 104–16.

Aminah, Siti. 2020. *Penataan Transportasi Publik-Privat*. Pusat Penerbitan dan Percetakan Unair, Airlangga University Press. https://books.google.co.id/books?id=02_IDwAAQBAJ.

Ciptaningsih, Anatasya Dian, and Ahmad Soimun. 2023. “Penataan Jalan Anggrek Pada Kawasan Pasar Templek Di Kota Blitar.” *Berkala Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi* 1(3): 498–504.

Dr. H. Abdul Karim, S.E.M.M. et al. 2023. *Manajemen Transportasi*. Cendikia Mulia Mandiri. <https://books.google.co.id/books?id=bun1EAAAQBAJ>.

Haryanto, I, and U G M Press. 2018. *Perancangan Geometrik Jalan: Standar Dan Dasar-Dasar Perancangan*. Gadjah Mada University Press. <https://books.google.co.id/books?id=nYJqDwAAQBAJ>.

Juniarso, S.D.P.S.N. 2023. *Perencanaan Peningkatan Kinerja Simpang Tak Bersinyal*. CV. AZKA PUSTAKA. <https://books.google.co.id/books?id=oCrKEAAAQBAJ>.

Lianna Septirisa. 2021. “Kajian Penilaian Indeks Walkability Pada Kawasan Pendidikan Tinggi Universitas Islam Riau.” : 9–25.

Supriatna, Dadang. 2021. “Penataan Pedagang Kaki Lima (Pkl) Oleh Satpol Pp Dalam Upaya Menjaga Ketentraman Dan Ketertiban Lalu Lintas Dan Pejalan Kaki Pada Pasar Tanjungsari Kecamatan Tanjungsari.” *Jurnal Tatapamong* 3(1): 79–97.

Aminah, Siti. 2020. *Penataan Transportasi Publik-Privat*. Pusat Penerbitan dan Percetakan Unair, Airlangga University Press. https://books.google.co.id/books?id=02_IDwAAQBAJ.

Rakyat, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan. 2024. “Perencanaan Teknik Geometrik Simpang,” no. 08: 1–153.