

# EVALUASI KINERJA RUAS JALAN KAPUAS DI KOTA MADIUN

## PERFORMANCE EVALUATION OF KAPUAS STREET IN MADIUN CITY

Lalu Octavian Diandra Putra<sup>1\*</sup>, Wijianto<sup>2</sup>, Hardjana<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Taruna Program Studi Manajemen Transportasi Jalan Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jalan Raya Setu Km 3,5, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia, <sup>2,3</sup>Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jalan Raya Setu Km 3,5, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

\*E-mail: [androctara21@gmail.com](mailto:androctara21@gmail.com)

### ABSTRACK

*This study, titled “Performance Evaluation of Kapuas Road in Madiun City,” aims to analyze and provide recommendations regarding traffic performance on Kapuas Road, a major road in the commercial center of Madiun City. With a length of 600 meters and a width of 7 meters, this road experiences significant traffic problems due to the growth in the number of vehicles and commercial activities, such as the misuse of sidewalks by street vendors and illegal parking. The analysis results show that Kapuas Road has an average saturation degree of 0.72, an average speed of 23.02 km/h, and a density of 68.23 pcu/km, indicating poor performance. This study uses primary and secondary data collection methods, including traffic and pedestrian surveys. The parking volume reached 96 cars and 396 motorcycles in a 12-hour survey. Recommendations to improve road performance include eliminating illegal parking, regulating sidewalk usage, and relocating street vendors. The best proposal is the relocation of street vendors to Pasar Sleko, which can increase speed to 53.04 km/h and reduce density to 29.60 pcu/km. Additionally, parking management and street vendor relocation successfully increased road capacity from 2167.2 pcu/h to 2368.8 pcu/h, reduced the V/C Ratio from 0.72 to 0.66, and increased the average speed from 23.02 km/h to 38 km/h. This study is expected to contribute positively to improving road service quality and supporting economic growth in Madiun City. The conclusion shows that good traffic management can improve traffic performance. Suggestions include eliminating illegal parking, improving pedestrian facilities, and relocating street vendors.*

**Keywords:** *traffic performance, Kapuas Road, illegal parking, street vendors, relocation*

### ABSTRAK

Penelitian ini berjudul “Evaluasi Kinerja Ruas Jalan Kapuas di Kota Madiun” bertujuan untuk menganalisis dan memberikan rekomendasi terkait kinerja lalu lintas di ruas Jalan Kapuas, yang merupakan jalan utama di pusat perdagangan Kota Madiun. Dengan panjang 600 meter dan lebar 7 meter, jalan ini mengalami masalah lalu lintas signifikan akibat pertumbuhan jumlah kendaraan dan aktivitas perdagangan, seperti penyalahgunaan trotoar oleh pedagang kaki lima dan parkir liar. Hasil analisis menunjukkan bahwa ruas Jalan Kapuas memiliki derajat kejenuhan rata-rata 0,72, kecepatan rata-rata 23,02 km/jam, dan kepadatan 68,23 smp/km, yang mengindikasikan kinerja yang buruk. Penelitian ini menggunakan metode pengumpulan data primer dan sekunder, termasuk survei lalu lintas dan pejalan kaki. Volume parkir mencapai 96 mobil dan 396 motor dalam survei 12 jam. Rekomendasi untuk meningkatkan kinerja jalan meliputi peniadaan parkir liar, penertiban penggunaan trotoar, dan relokasi pedagang kaki lima. Usulan terbaik adalah relokasi pedagang kaki lima ke Pasar Sleko, yang dapat meningkatkan kecepatan hingga 53,04 km/jam dan menurunkan kepadatan menjadi 29,60 smp/km. Selain itu, penataan parkir dan relokasi PKL berhasil meningkatkan kapasitas jalan dari 2167,2 smp/jam menjadi 2368,8 smp/jam, menurunkan V/C Ratio dari 0,72 menjadi 0,66, dan meningkatkan kecepatan rata-rata dari 23,02 km/jam menjadi 38 km/jam. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi positif dalam meningkatkan kualitas pelayanan jalan dan mendukung pertumbuhan ekonomi di Kota Madiun. Kesimpulan menunjukkan bahwa manajemen lalu lintas yang baik dapat meningkatkan kinerja lalu lintas. Saran termasuk penertiban parkir liar, peningkatan fasilitas pejalan kaki, dan relokasi PKL.

**Kata Kunci:** *kinerja lalu lintas, Jalan Kapuas, parkir liar, pedagang kaki lima, relokasi*

### PENDAHULUAN

Pada saat kita berbicara mengenai transportasi tentu saja tidak terlepas dari sebuah permasalahan lalu lintas yang dialami oleh pengguna jalan. Meningkatnya pembangunan pada daerah didasarkan oleh jumlah populasi dan kondisi sosial ekonomi daerah tersebut. Hal inilah yang mengakibatkan kebutuhan akan moda transportasi semakin meningkat (M. Nafhan, 2023).

Jumlah kendaraan bermotor mengalami pertumbuhan yang cepat apabila dibandingkan dengan jaringan jalan yang sudah ada sehingga hal tersebut dapat menyebabkan sebuah permasalahan transportasi yaitu kemacetan. Selain permasalahan penyediaan prasarana jalan yang disediakan tidak sebanding dengan penambahan kendaraan, hambatan yang ada pada ruas jalan dan banyaknya aktivitas selain lalu lintas yang menggunakan badan jalan merupakan masuk kedalam permasalahan lalu lintas.

Ruas Jalan Kapuas di Kota Madiun merupakan salah satu jalan utama yang memiliki peran penting dalam mendukung aktivitas perdagangan dan mobilitas masyarakat. Jalan ini terletak di pusat perdagangan Kota Madiun, dengan panjang 600 meter dan lebar 7 meter. Namun, seiring dengan pertumbuhan jumlah kendaraan yang pesat dan dominasi tata guna lahan oleh pertokoan, ruas jalan ini mengalami berbagai masalah lalu lintas yang signifikan. Masalah-masalah tersebut meliputi penyalahgunaan trotoar oleh pedagang kaki lima, parkir liar di badan jalan, dan tingginya volume lalu lintas yang menyebabkan kemacetan.

Penelitian ini berjudul "Evaluasi Kinerja Ruas Jalan Kapuas di Kota Madiun" bertujuan untuk menganalisis dan memberikan rekomendasi terkait kinerja lalu lintas di ruas Jalan Kapuas. Evaluasi ini penting dilakukan mengingat kondisi lalu lintas yang buruk dapat menghambat aktivitas ekonomi dan mobilitas masyarakat. Berdasarkan data yang ada, ruas Jalan Kapuas memiliki kategori kinerja yang buruk dengan rata-rata derajat kejenuhan 0,72, kecepatan rata-rata 23,02 km/jam, dan kepadatan 68,23 smp/km.

Metode penelitian yang digunakan meliputi pengumpulan data primer dan sekunder, serta analisis data untuk menentukan kapasitas jalan dan derajat kejenuhan. Data primer diperoleh melalui survei inventarisasi jalan, pencacahan volume lalu lintas, survei kecepatan, survei parkir, dan survei pejalan kaki. Sementara itu, data sekunder diperoleh dari instansi pemerintah terkait. Hasil analisis digunakan untuk merumuskan alternatif pemecahan masalah dan menyusun kesimpulan serta saran terkait kebijakan lalu lintas.

Masalah utama yang diidentifikasi dalam penelitian ini adalah penggunaan trotoar untuk berjualan dan parkir liar yang mengurangi lebar efektif jalan, sehingga mengganggu kelancaran lalu lintas. Selain itu, tingginya volume lalu lintas akibat aktivitas perdagangan di kawasan Pasar Sleko juga menjadi faktor penyebab kemacetan. Oleh karena itu, diperlukan upaya penataan parkir dan relokasi pedagang kaki lima untuk meningkatkan kinerja ruas jalan.

Tiga usulan perbaikan diajukan dalam penelitian ini untuk meningkatkan kinerja jalan, yaitu: peniadaan parkir liar di badan jalan, penertiban parkir liar dan pedagang kaki lima di trotoar, serta relokasi pedagang kaki lima. Dari ketiga usulan tersebut, usulan terbaik adalah relokasi pedagang kaki lima, yang dapat meningkatkan kecepatan hingga 53,04 km/jam dan menurunkan kepadatan menjadi 29,60 smp/km, dengan tingkat pelayanan jalan mencapai nilai C.

Selain itu, penelitian ini juga memberikan rekomendasi untuk meningkatkan fasilitas pejalan kaki dan penambahan zebra cross untuk penyebrangan guna meningkatkan keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki. Penataan parkir on street juga diusulkan untuk mengoptimalkan penggunaan ruang jalan dan mengurangi kemacetan. Dengan demikian, diharapkan kinerja lalu lintas di ruas Jalan Kapuas dapat meningkat secara signifikan.

Dengan adanya evaluasi kinerja ruas Jalan Kapuas ini, diharapkan dapat memberikan gambaran yang jelas mengenai kondisi lalu lintas saat ini dan solusi yang dapat diterapkan untuk mengatasi masalah yang ada. Penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan kontribusi positif dalam upaya meningkatkan kualitas pelayanan jalan dan mendukung pertumbuhan ekonomi di Kota Madiun.

## **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang digunakan dalam evaluasi kinerja Ruas Jalan Kapuas di Kota Madiun melibatkan beberapa tahapan yang sistematis. Tahap pertama adalah identifikasi

masalah, di mana peneliti mengidentifikasi berbagai permasalahan lalu lintas yang terjadi di Ruas Jalan Kapuas. Permasalahan yang diidentifikasi meliputi kinerja jalan, kinerja pejalan kaki, dan kondisi parkir di ruas jalan tersebut. Identifikasi masalah ini penting untuk merumuskan permasalahan yang akan dijadikan bahan kajian dalam penelitian.

Selanjutnya, pengumpulan data dilakukan untuk mendapatkan informasi yang diperlukan dalam analisis. Penelitian ini mengumpulkan dua jenis data, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui survei langsung di lokasi penelitian, yang meliputi survei inventarisasi ruas jalan, survei volume lalu lintas, survei kecepatan, survei parkir, dan survei pejalan kaki. Survei ini dilakukan untuk mendapatkan data yang akurat mengenai kondisi eksisting dari ruas Jalan Kapuas. Data sekunder diperoleh dari instansi pemerintah terkait yang menyediakan informasi tambahan yang dibutuhkan.

Setelah data terkumpul, tahap berikutnya adalah pengolahan dan analisis data. Data yang telah dikumpulkan dianalisis untuk menentukan kondisi eksisting dari wilayah studi. Parameter yang digunakan untuk menentukan kinerja ruas jalan meliputi derajat kejenuhan, kecepatan, dan kepadatan kendaraan. Analisis ini dilakukan untuk mengetahui kapasitas jalan dan derajat kejenuhan, yang kemudian digunakan sebagai dasar dalam menentukan pemecahan masalah melalui beberapa usulan alternatif.

Metode survei yang digunakan dalam penelitian ini termasuk survei moving car observer (MCO), di mana peneliti mengendarai kendaraan dengan kecepatan yang disesuaikan dengan wilayah kajian dan mencatat jumlah arus kendaraan yang berlawanan, kendaraan yang menyalip, dan kendaraan yang disalip. Selain itu, survei pejalan kaki dilakukan untuk mengetahui besarnya arus pejalan kaki yang bergerak di wilayah penelitian, yang mencakup pergerakan menyusuri kanan-kiri jalan dan pergerakan menyeberang jalan. Hasil dari berbagai survei ini digunakan untuk menentukan kebutuhan fasilitas pejalan kaki dan memberikan rekomendasi peningkatan kinerja ruas jalan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Ada beberapa aspek yang digunakan dalam penilaian kinerja lalu lintas. Untuk kinerja ruas jalan yaitu kapasitas, volume, V/C ratio, kepadatan dan kecepatan. Berikut merupakan perhitungan kinerja lalu lintas di ruas Jalan Kapuas. Inventarisasi ruas jalan berguna untuk dapat mengetahui geometrik jalan dan kapasitas jalan dalam menampung lalu lintas yang melalui ruas jalan tersebut. Ruas jalan tersebut merupakan ruas jalan yang digunakan oleh masyarakat sebagai akses utama untuk keluar masuk pada Kawasan Pasar Sleko. Data inventarisasi ruas jalan yang dikaji dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 1.** Ruas Jalan Kapuas Kota Madiun

Nama Ruas Jalan	Status Jalan	Fungsi	Lebar Trotoar		Panjang Jalan (m)
			kiri	kanan	
Jl. Kapuas	Kota	Kolektor	2,8	2,0	600

*Sumber: Hasil Analisis, 2024*

Dalam perhitungan kapasitas jalan terdapat beberapa data yang mempengaruhi besar kecilnya kapasitas pada ruas jalan. Data tersebut diantaranya yaitu tipe jalan, hambatan samping, tata guna lahan, proporsi arus lalu lintas, lebar efektif jalan dan jumlah penduduk. Berikut merupakan tabel hasil survei kapasitas jalan pada ruas yang dikaji.

Pada ruas jalan Kapuas ini memiliki Kapasitas dasar 2800 karena memiliki tipe jalan 2/2

TT sesuai pada tabel IV.1, faktor koreksi lebar lajur 1,00 dikarenakan memiliki lebar lajur 7 meter sesuai dengan tabel IV.2, dengan hambatan samping yang tinggi berdasarkan hasil pembobotan dan tabel IV.4 yakni 0,86 dikarenakan memiliki lebar bahu 0,7 dan faktor koreksi ukuran kota yakni masuk kategori kota kecil dikarenakan memiliki jumlah penduduk sebanyak 202.544 jiwa dengan nilai pembobotan yakni 0,90.

Berdasarkan data hasil dari inventarisasi ruas jalan Kapuas maka dari itu untuk mendapatkan kapasitas diperoleh dengan rumus sebagai berikut:

$$\begin{aligned} C &= C_o \times FClj \times FCpa \times FChs \times FCuk \\ &= 2800 \times 1 \times 1 \times 0,86 \times 0,90 \\ &= 2167,2 \text{ smp/jam} \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan diatas menunjukkan bahwa kapasitas pada ruas jalan Kapuas yakni sebesar 2167 smp/jam.

Volume lalu lintas pada ruas jalan Kapuas selama 16 jam maka didapatkan dari hasil survei pencacahan lalu lintas (traffic counting) pada jam sibuk yakni sebesar 1570,50 smp/jam. Tingginya volume pada ruas jalan Kapuas ini dikarenakan pada pagi dan sore hari banyaknya para pedagang yang berjualan dan pembeli yang berdatangan.

Perhitungan *V/C ratio* di dapatkan dari perhitungan volume dibagi dengan kapasitas jalan, digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan pada ruas jalan. Dari dari perhitungan *V/C Ratio* akan diketahui tingkat pelayanan (*Level of Service*) dari suatu ruas jalan. Ruas jalan Kapuas sendiri memiliki kapasitas 2167,2 smp/jam dengan volume lalu lintas jam sibuk yakni 1570,50, maka dari itu dapat diketahui *V/C Ratio* pada jalan Kapuas adalah sebagai berikut :

$$V/C \text{ Ratio} = \frac{\text{Volume}}{\text{Kapasitas}}$$

$$V/C \text{ Ratio} = \frac{1570,50}{2167,2}$$

$$V/C \text{ Ratio} = 0,72$$

Dari perhitungan tersebut dapat dapat diketahui bahwa ruas jalan Kapuas saat ini memiliki v/c rasio 0,72. Tingginya vc rasio pada ruas jalan tersebut dikarenakan volume dan kapasitas ruas jalan yang meningkat akibat dari banyak aktifitas masyarakat yang berada pada ruas jalan tersebut.

Data kecepatan ruas jalan didapat dari survai kecepatan di ruas jalan menggunakan survei *Moving Car Observer* (MCO). Survei ini dilakukan pada saat jam sibuk. Berdasarkan hasil survei *Moving Car Observer* (MCO) bahwa ruas jalan Kapuas memiliki rata-rata kecepatan 23,05 km/jam. Rendahnya kecepatam yang ada pada ruas jalan Kapuas ini disebabkan karena banyaknya kendaraan yang parkir pada badan jalan dan banyaknya masyarakat yang menggunakan badan jalan dikarenakan penggunaan fasilitas pejalan kaki berupa trotoar yang dialih fungsikan menjadi tempat berjualan dan parkir masyarakat.

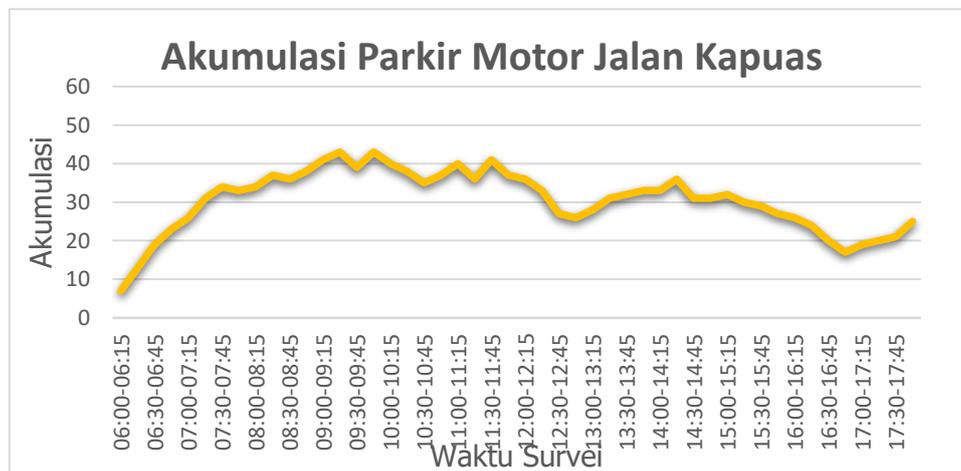
Kepadatan ruas jalan diperoleh dari pembagian volume ruas jalan yang sudah dikonversikan dalam satuan mobil penumpang dengan kecepatan rata-rata ruas jalan. Nilai kepadatan merupakan salah satu indikator yang digunakan dalam menilai kinerja ruas jalan.

$$\begin{aligned} \text{Kepadatan} &= \frac{\text{Volume}}{\text{Kecepatan}} \\ \text{Kepadatan} &= \frac{1570,50}{23,2} \\ \text{Kepadatan} &= 68,23 \text{ smp/km} \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil analisis kepadatan di atas terlihat bahwa ruas jalan Kapuas memiliki kepadatan ruas yaitu sebesar 68,23 smp/km. Tingginya kepadatan ini disebabkan dari banyaknya aktifitas masyarakat yang berjualan pada ruas jalan, serta banyaknya masyarakat yang parkir pada badan jalan di sepanjang ruas jalan Kapuas ini.

Volume parkir adalah jumlah keseluruhan kendaraan yang melakukan aktivitas parkir di tempat tersebut. Volume ini berdasarkan lamanya survei yang dilakukan, dalam hal ini survei dilakukan selama 12 jam. Volume parkir di Ruas jalan Kapuas sebesar 96 kendaraan untuk jenis mobil dan 396 kendaraan untuk motor.

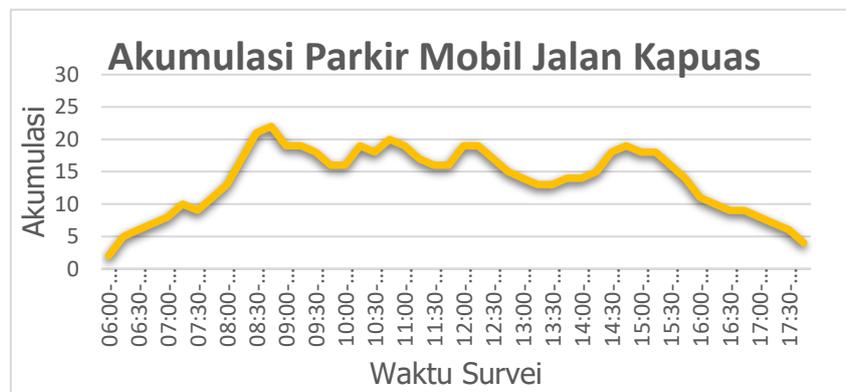
Akumulasi parkir adalah jumlah keseluruhan kendaraan yang parkir di suatu tempat pada waktu tertentu. Akumulasi parkir pada jalan Kapuas adalah sebagai berikut :



**Gambar 1.** Akumulasi Motor

*Sumber : Hasil Analisis 2024*

Berdasarkan dari grafik yang di atas, maka dapat diketahui bahwa akumulasi parkir tertinggi untuk kendaraan sepeda motor pada ruas jalan Kapuas yakni sebanyak 43 kendaraan pada pukul 09.15 - 09.30 dengan jam operasi yakni selama 12 jam.



**Gambar 2.** Akumulasi Mobil

Berdasarkan dari grafik yang di atas, maka dapat diketahui bahwa akumulasi parkir tertinggi untuk kendaraan monil pribadi pada ruas jalan Kapuas yakni sebanyak 22 kendaraan pada pukul 10.45 – 11.00 dengan jam operasi yakni selama 12 jam.

Setelah dilakukannya usulan penataan parkir on street pada ruas jalan Kapuas, maka kapasitas dari ruas jalan Kapuas ini sendiri bertambah, berdasarkan hasil perhitungan kapasitas setelah dilakukannya usulan penataan parkir yang mana pada saat kondisi eksisting kapasitas ruas jalan Kapuas ini adalah 2167,2 smp/jam, kemudian setelah dilakukannya usulan penataan parkir faktor koreksi hambatan samping yang pada kondisi eksisting 0,86 dengan kategori tinggi berubah menjadi rendah yakni menjadi 0,94, sesuai dengan perhitungan kapasitas usulan berikut ini :

$$\begin{aligned}
 C &= C_o \times FC_{lj} \times FC_{pa} \times FChs \times FCuk \\
 &= 2800 \times 1 \times 1 \times 0,94 \times 0,90 \\
 &= 2368,8 \text{ smp/jam}
 \end{aligned}$$

Bertambahnya kapasitas dari ruas jalan kapuas ini menjadi 2368,8 disebabkan oleh penataan parkir on street yang ada pada ruas jalan Kapuas tersebut. Setelah dilakukannya usulan terhadap ruas jalan Kapuas maka kapasitas dari ruas jalan Kapuas ini pun bertambah, hal ini juga membuat *V/C Ratio* pada ruas jalan Kapuas menurun, pada kondisi eksisting *V/C Ratio* yakni 0,72 smp/jam kemudian berubah menjadi :

$$V/C \text{ Ratio} = \frac{\text{Volume}}{\text{Kapasitas}}$$

$$V/C \text{ Ratio} = \frac{1570}{2368,8}$$

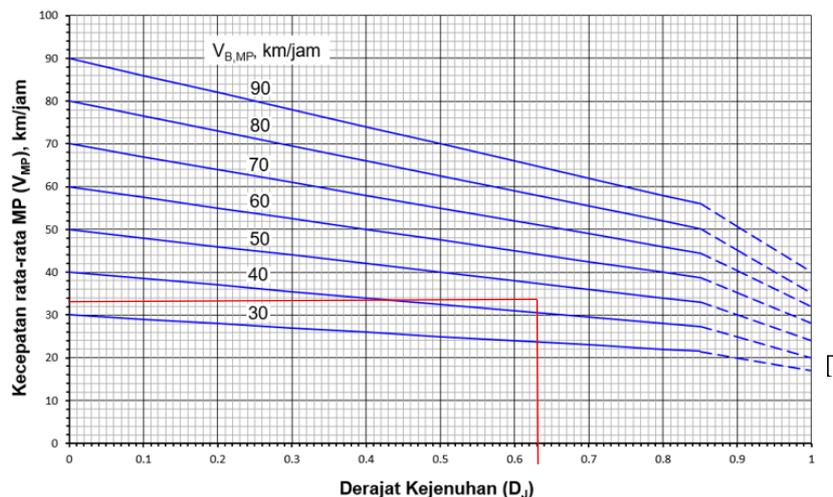
$$V/C \text{ Ratio} = 0,66$$

Kecepatan eksisting pada ruas jalan Kapuas ini sendiri adalah 23,0 km/jam, kemudian setelah dilakukannya usulan penataan parkir dan merelokasi pedagang kaki lima menuju Kawasan Pasar Sleko, kecepatan pada ruas jalan tersebut bertambah, yakni sesuai dengan perhitungan menggunakan kecepatan arus bebas kendaraan, kecepatan arus bebas dasar pada ruas jalan Kapuas sendiri adalah 42 sesuai dengan tabel IV.6, lebar jalur 7 meter yakni faktor koreksi lebar jalur 0 sesuai dengan tabel IV.7, dengan faktor koreksi hambatan samping yakni 0,98 dengan kategori rendah akibat setelah dilakukannya usulan sesuai dengan tabel IV.8, dan memiliki jumlah penduduk 202.544 jiwa yang mana pada tabel IV.10 memiliki nilai 0,93, maka perhitungan dari kecepatan arus bebas setelah usulan yakni sebagai berikut :

$$V_b = (V_{bd} + V_{bl}) \times FV_{bhs} \times Fv_{buk}$$

$$= (42 + 0) \times 0,98 \times 0,93$$

$$= 51,95 \text{ km/jam}$$



Dengan bertambahnya *V/C Ratio* menjadi 0,72 dan dengan kecepatan arus bebas sebesar 51,95 km/jam, berdasarkan gambar V.6 maka kecepatan tempuh ruas jalan Kapuas pada saat *V/C Ratio* mencapai 0,66 setelah dilakukannya usulan adalah 38 km/jam.

kepadatan pada ruas jalan Kapuas ini sendiri juga menjadi berkurang yang mana pada kondisi eksisting ruas jalan Kapuas memiliki kepadatan 68,23 smp/km, kemudian setelah dilakukannya usulan penataan parkir dan relokasi pedagang kaki lima yakni berubah menjadi :

$$\begin{aligned} \text{Kepadatan} &= \frac{\text{Volume}}{\text{Kecepatan}} \\ \text{Kepadatan} &= \frac{1570}{38} \\ \text{Kepadatan} &= 41,31 \text{ smp/km} \end{aligned}$$

Setelah dilakukannya usulan penataan parkir dan relokasi pedagang kaki lima, maka kepadatan pada ruas jalan Kapuas yakni menurun menjadi 41,31 smp/km.

## KESIMPULAN

Penelitian yang dilakukan di Ruas Jalan Kapuas, Kota Madiun, mengidentifikasi berbagai permasalahan lalu lintas yang signifikan, termasuk kemacetan yang disebabkan oleh parkir liar dan penggunaan trotoar oleh pedagang kaki lima. Analisis menunjukkan bahwa kondisi lalu lintas sebelum adanya usulan perbaikan berada pada level of service E dengan *V/C Ratio* 0,72, kecepatan rata-rata 23,02 km/jam, dan kepadatan 68,23 smp/km. Pengumpulan data primer melalui survei inventarisasi jalan, volume lalu lintas, kecepatan, parkir, dan pejalan kaki, serta data sekunder dari instansi pemerintah, memberikan gambaran yang komprehensif mengenai kondisi eksisting jalan tersebut.

Usulan perbaikan yang diajukan, seperti penertiban parkir liar, relokasi pedagang kaki lima ke Kawasan Pasar Sleko, dan peningkatan fasilitas pejalan kaki, terbukti efektif dalam meningkatkan kinerja lalu lintas. Implementasi usulan ini berhasil meningkatkan kecepatan rata-rata menjadi 38 km/jam, menurunkan kepadatan menjadi 41,31 smp/km, dan mengurangi *V/C Ratio* menjadi 0,66. Dengan demikian, penelitian ini menyimpulkan bahwa manajemen lalu lintas yang baik dan penataan ruang jalan yang optimal dapat secara signifikan meningkatkan kinerja lalu lintas di Ruas Jalan Kapuas, Kota Madiun.

## SARAN

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, terdapat beberapa saran yang dapat diimplementasikan untuk meningkatkan kinerja lalu lintas di Ruas Jalan Kapuas, Kota Madiun. Pertama, Dinas Perhubungan Kota Madiun perlu melakukan penertiban parkir liar secara berkala. Parkir liar yang terjadi di badan jalan merupakan salah satu penyebab utama kemacetan di ruas jalan ini. Dengan melakukan penertiban secara rutin, diharapkan arus lalu lintas dapat menjadi lebih lancar dan mengurangi tingkat kemacetan yang terjadi.

Kedua, peningkatan fasilitas pejalan kaki juga sangat penting. Trotoar yang seharusnya digunakan oleh pejalan kaki sering kali digunakan oleh pedagang kaki lima dan kendaraan yang parkir, sehingga pejalan kaki harus turun ke badan jalan. Hal ini tidak hanya menghambat arus lalu lintas tetapi juga membahayakan keselamatan pejalan kaki. Oleh karena itu, perlu dilakukan penertiban terhadap pedagang dan kendaraan yang parkir di trotoar agar trotoar dapat berfungsi sesuai dengan peruntukannya.

Ketiga, relokasi pedagang kaki lima (PKL) ke kawasan yang lebih teratur seperti Pasar Sleko perlu segera dilakukan. Relokasi ini harus dilakukan dengan pendekatan yang persuasif dan pembinaan yang baik agar para pedagang dapat menerima dan mendukung kebijakan ini.

Dengan relokasi PKL, diharapkan trotoar dan badan jalan dapat digunakan sesuai dengan fungsinya, sehingga kinerja lalu lintas di Ruas Jalan Kapuas dapat meningkat secara signifikan.

### **UCAPAN TERIMA KASIH**

Saya ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan laporan ini. Terima kasih kepada dosen pembimbing saya, yang telah memberikan bimbingan dan masukan berharga selama proses penelitian. Saya juga berterima kasih kepada Dinas Perhubungan Kota Madiun dan instansi pemerintah terkait yang telah menyediakan data sekunder yang diperlukan. Ucapan terima kasih juga saya sampaikan kepada keluarga dan teman-teman yang telah memberikan dukungan moral dan motivasi. Tanpa bantuan dan dukungan dari semua pihak, laporan ini tidak akan dapat terselesaikan dengan baik.

### **REFERENSI**

- Addinuri, Wahyuningsih, T., & Efendy, A. (2021). *Kajian Rekayasa Lalulintas (Pemberlakuan Jalan Satu Arah Jln. Dr. Wahidin Ruas Rembiga – Gunung Sari) pada Simpang Empat Rembiga Kota Mataram* (Vol. 10, Issue 1).
- Dairi, R. H., & Khairani, I. (2021). *Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Anoa Kota Baubau*.
- Ishak. (2016). *Pengaruh Pasar Tradisional Terhadap Arus Lalu Lintas (Studi Kasus Pasar Baru Talang Banjar Kota Jambi). 1*.
- Pratama, N. (2014). Studi Perencanaan Trotoar Di Dalam Lingkungan Kampus Universitas Sriwijaya Inderalaya. In *Jurnal Teknik Sipil dan Lingkungan* (Vol. 2, Issue 2).
- Senna, R. A., Mukti, E. T., & Suyono, R. S. (2020). *Penataan Manajemen Lalu Lintas Jalan Supadio Dan Jalan Mayor Aliyang Kubu Raya Akibat Pembangunan Kawasan Komersial Terpadu Bumi Raya City*.
- Sriharyani, L., & Suhartono. (2018). *Analisis Kinerja Simpang Tanpa Lampu Lalu Lintas Chamart Kota Metro* (Vol. 7, Issue 2).
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan pemodelan transportasi*. Penerbit ITB.