

ANALISIS LALU LINTAS AKIBAT PEMBANGUNAN MAL PELAYANAN PUBLIK DI TERMINAL CIAMIS

TRAFFIC IMPACT ANALYSIS DUE TO THE PROCUREMENT OF PUBLIC SERVICE MALLS AT CIAMIS TERMINAL

Friedrich Pao'tonan ¹⁾, Dr. Masrono Yugihartiman, A.TD., M.Sc. ²⁾, Drs. Sulistyo Sutanto³⁾

¹Taruna Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan

Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD, Jl. Raya Setu No. 89, Bekasi, 17520

Email : friedrichpaotonan@gmail.com

^{2,3}Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD, Jl. Raya Setu No. 89, Bekasi, 17520

ABSTRACT

Traffic impact analysis is a study that focuses on identifying potential traffic problems that arise due to the construction or development of an area that causes traffic movement. The construction or development of an area that causes traffic movement can be a tourist attraction, office area, or shopping center. . The government really hopes for the acceleration of public services. Ciamis Regency plans to create a Public Service Mall located at the Ciamis Terminal. This is in line with the central government's program which wants integrated public services to improve the quality and quantity of services to the community. In making this Public Service Mall, a Traffic Impact Analysis (Andalalin) is required around the Ciamis terminal area as regulated in the Minister of Transportation Regulation number 17 of 2021. The development of this terminal area is the development of an office area, so a traffic impact analysis is required for its development. The purpose of this study is to determine the traffic problems that arise due to the development of the Ciamis Terminal into a Public Service Mall at Simpang Ruma Sakit, Simpang GGC and the Letnan Sumaji Road section and to provide recommendations for handling traffic performance problems that arise due to the development of the Ciamis Terminal into a Public Service Mall at Simpang Ruma Sakit, Simpang GGC and the Letnan Sumaji Road section.

Keywords: Traffic impact analysis, intersection performance, section performance, data forecasting

ABSTRAK

Analisis dampak lalu lintas merupakan suatu kajian yang berfokus pada identifikasi potensi masalah lalu lintas yang timbul akibat adanya pembangunan atau pengembangan suatu

kawasan yang menimbulkan pergerakan lalu lintas. Pembangunan atau pengembangan suatu kawasan yang menimbulkan pergerakan lalu lintas dapat berupa tempat wisata, kawasan perkantoran, atau pusat perbelanjaan. . Pemerintah sangat mengharapkan percepatan pelayanan publik kabupaten Ciamis berencana membuat Mal Pelayanan Publik yang berlokasi di Terminal Ciamis. Hal ini sejalan dengan program pemerintah pusat yang menginginkan adanya pelayanan publik terpadu guna meningkatkan kualitas dan kuantitas pelayanan kepada masyarakat. Dalam pembuatan Mal Pelayanan Publik ini memerlukan Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) di sekitar kawasan terminal Ciamis sebagaimana yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan nomor 17 Tahun 2021. Pengembangan kawasan terminal ini merupakan pengembangan kawasan perkantoran, sehingga wajib dilakukan analisis dampak lalu lintas terhadap pengembangannya. Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui permasalahan lalu lintas yang timbul akibat Pengembangan Terminal Ciamis menjadi Mal Pelayanan Publik di Simpang Ruma sakit, Simpang GGC dan ruas Jalan Letnan Sumaji serta memberikan rekomendasi penanganan terhadap permasalahan kinerja lalu lintas yang timbul akibat pengembangan Terminal Ciamis menjadi Mal Pelayanan Publik Simpang Rumasakit, Simpang GGC dan Ruas Jalan Letnan Sumaji.

kata kunci : Analisis dampak lalu lintas, kinerja simpang, kinerja ruas, peramalan data

PENDAHULUAN

Dewasa ini, Kabinet Indonesia Maju mencanangkan pembangunan 100 fasilitas Mal Pelayanan Publik guna meningkatkan pelayanan secara kualitas dan kuantitas pelayanan kepada masyarakat. Mal Pelayanan Publik ini memerlukan Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) di sekitar kawasan terminal Ciamis sebagaimana yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan nomor 17 Tahun 2021. Analisis dampak lalu lintas merupakan suatu kajian yang berfokus pada identifikasi potensi masalah lalu lintas yang timbul akibat adanya pembangunan atau pengembangan suatu kawasan yang menimbulkan pergerakan lalu lintas. Pembangunan atau pengembangan suatu kawasan yang menimbulkan pergerakan lalu lintas dapat berupa tempat wisata, kawasan perkantoran, atau pusat perbelanjaan.

METODE PENELITIAN

Penelitian mengenai analisis dampak lalu lintas dengan metode kuantitatif, yaitu penelitian yang berkaitan dengan tata cara pengumpulan data, analisis data, dan interpretasi terhadap hasil analisis untuk mendapatkan informasi untuk penarikan kesimpulan dan pengambilan keputusan. Untuk mempermudah dalam penyelesaian penelitian, disusunlah alur pikir penelitian yang berisi tahapan-tahapan penelitian mulai dari tahapan identifikasi masalah, tahapan pengumpulan data baik data primer dan data sekunder, dan tahapan analisis data.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Kondisi Lalu Lintas Sebelum Pengembangan MPP

1. Simpang APILL

a. Simpang Rumah Sakit

Nilai arus jenuh dihitung dengan rumus sebagai berikut, (PKJI, 2023)

$$J = J_0 \times FHS \times FUK \times FG \times FP \times FBK_i \times FBK_a$$

1) Pendekat Utara

$$J = 4.680 \times 0,94 \times 1,00 \times 1 \times 1 \times 0,96 \times 1,07 = 4510 \text{ smp/jam}$$

2) Pendekat Timur

$$J = 5.280 \times 0,94 \times 1,00 \times 1 \times 1 \times 0,95 \times 1,08 = 5086 \text{ smp/jam}$$

3) Pendekat Barat

$$J = 4.680 \times 0,94 \times 1,00 \times 1 \times 1 \times 1 \times 1,05 = 4639 \text{ smp/jam}$$

Kapasitas Simpang APILL (C) dihitung menggunakan persamaan (PKJI, 2023)

$$C = J \times \frac{W_i}{S}$$

1) Pendekat Utara

$$C = 809,45 \times \frac{19}{36} = 2.410,5 \text{ smp/jam}$$

2) Pendekat Timur

$$C = 809,45 \times \frac{15}{36} = 2.145,8 \text{ smp/jam}$$

3) Pendekat Barat

$$C = 872,33 \times \frac{18}{35} = 3.011,0 \text{ smp/jam}$$

Derajat kejenuhan (DJ) dihitung menggunakan persamaan berikut

(PKJI, 2023)

$$DJ = \frac{Q}{C}$$

1) Pendekat Utara

$$DJ = \frac{809,45}{2.410,5} = 0,34$$

2) Pendekat Timur

$$DJ = \frac{882,70}{2.145,8} = 0,41$$

3) Pendekat Barat

$$DJ = \frac{872,33}{3.011,0} = 0,29$$

Rekapan Kinerja Simpang Rumah Sakit dapat dilihat pada tabel dibawah.

Tabel 1 Rekapan Kinerja Simpang Rumah Sakit

Kode Pendekat	Arus Lalu Lintas smp/jam Q	Kapasitas smp/jam C	Derajat Kejenuhan $DS = \frac{Q}{C}$	Rasio Hijau GR $= \frac{g}{c}$
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
U	809	2.356,46	0,34	0,30
S	-	-	0,00	0
T	883	2.097,76	0,42	0,23
B	872	2.295,97	0,38	0,28
Jumlah kendaraan antri (smp)				
Kode Pendekat	NQ1	NQ2	Total $NQ1+NQ2=NQ$	NQ max
(1)	(6)	(7)	(8)	(9)
U	0,0	6	6	6,40
S	0,0	-	-	0,00
T	0,0	8	8	7,57
B	0,0	7	7	7,09
Kode Pendekat	Panjang Antrian QL (m)	Rasio Kendaraan NS stop/smp	Jumlah Kendaraan Terhenti N SV smp/jam	Tundaan lalu lintas rata-rata DT det/smp
(1)	(10)	(11)	(12)	(13)
U	32,8	0,400	324	17,6168
S	0,0	-	-	0,0000
T	34,4	0,434	383	20,8101
B	51,6	0,412	359	18,5091

Tabel 2 Nilai Tundaan Simpang Rumah Sakit

Kode Pendekat	Tundaan geometrik rata-rata DG det/smp	Tundaan rata-rata D = DT + DG det/smp	Tundaan Total D x Q smp.det
(1)	(14)	(15)	(16)
U	3,466366051	21	17.066
S	-	-	-
T	3,135833239	24	21.137
B	2,811722628	21	18.599

Berdasarkan PM 96 Tahun 2015, tingkat pelayanan pada simpangan Ruma sakit dengan nilai tundaan 15,44 det/smp berada pada tingkat C.

2. Simpang Tak Bersinyal

a. Simpang GGC

Capasitas simpang (C) diperoleh dari persamaan berikut, (PKJI, 2023)

$$C = C_0 \times F_{LP} \times F_M \times F_{UK} \times F_{HS} \times F_{BK_i} \times F_{BK_a} \times F_{R_{mi}}$$

$$C = 2700 \times 1,127 \times 1 \times 1 \times 0,94 \times 0,7632 \times 0,68 \times 1,0216$$

$$C = 1.509$$

Derajat kejenuhan (D_j) dihitung menggunakan persamaan berikut (PKJI, 2023)

$$D_j = \frac{q}{C}$$

$$D_j = \frac{302,4}{1.509}$$

$$D_j = 0,200$$

Berikut adalah rekapan perhitungan kinerja Simpang GGC

Tabel 3 Rekapan Kinerja Simpang GGC

Kapasitas dasar C_0 SMP/jam (12)	Kinerja lalu lintas						
	Lebar rata-rata pendekat F_{UP} (13)	Median jalan mayor F_M (14)	Ukuran kota F_{UK} (15)	Hambatan samping F_{HS} (16)	Belok kiri F_{BK_i} (17)	Belok kanan F_{BK_a} (18)	Rasio minor/Total F_{Rmi} (19)
2700	1,127	1,00	1,00	0,94	0,76	0,87	1,02
Arus lalu lintas total q_{TOT} SMP/jam (21)	Kinerja lalu lintas						
	Derajat kejenuhan D_j (22)	Tundaan lalu lintas simpang T_{LL} (23)	Tundaan lalu lintas jalan mayor T_{LLma} (24)	Tundaan lalu lintas jalan minor T_{LLmi} (25)	Tundaan geometri simpang T_G (26)	Tundaan simpang $T = T_{LL} + T_G$ (27)	Peluang antrian P_a (28)
302,4	0,2	3,11	2,09	1,02	5,33	8,5	1,37%- 2,71%

Berdasarkan tundaan tundaan pada simpang GGC sebesar 8,5 detik/kendaraan maka dapat disimpulkan bahwa tingkat pelayanan pada simpang tersebut berada pada tingkat pelayanan B.

3. Kinerja Ruas Jalan Letnan Sumaji

a. Kondisi Geometrik Jalan

Panjang Segmen = 310 m

Tipe Segmen = 2/2 T (median)

Lebar Lajur Sisi Utara = 6 m

Lebar Lajur Sisi Selatan = 6 m

Hambatan Samping = Sedang

b. Volume Lalu Lintas

Dari hasil survei TC, Volume lalu lintas pada jam puncak adalah sebesar 2.078,8 smp/jam.

c. Kapasitas

Kapasitas segmen jalan secara umum dapat dihitung menggunakan persamaan berikut, (PKJI, 2023)

$$C = C_0 \times FCLJ \times FCPA \times FCHS \times FCUK$$

$$C = (1700 \times 2) \times 1 \times 1 \times 0,94 \times 1$$

$$C = 3196,00$$

d. Derajat Kejenuhan

Derajat kejenuhan dapat dihitung menggunakan persamaan berikut, (PKJI, 2023)

$$DJ = \frac{q}{C}$$

$$DJ = \frac{861,23}{3.196}$$

$$DJ = 0,27$$

e. Kecepatan Tempuh

Berdasarkan hasil analisis survei MCO, maka di dapatkan kecepatan perjalanan rata-rata di Ruas Jalan Letnan Sumaji pada kondisi eksisting adalah 51,15 km/jam.

f. Kepadatan

Kepadatan di dapatkan dari hasil perbandingan antara volume jam puncak dan kecepatan perjalanan rata-rata.

$$\text{Volume jam puncak} = 861,23 \text{ smp/jam}$$

$$\text{Kecepatan} = 51,15$$

$$\text{Kepadatan} = \text{Volume} / \text{Kecepatan}$$

$$= 861,23 \text{ smp/jam} / 51,15 \text{ km/jam}$$

$$= 16,83 \text{ smp/km}$$

Data Tarikan Dinas Yang Akan Bergabung

1. Data Jumlah Pengunjung

Tabel 4 Data Jumlah Pengunjung

NO	DINAS YANG AKAN BERGABUNG	DATA PENGUNJUNG				
		Januari	Febru ari	Maret	April	Mei
1	DINAS DINAS KEPENDUDUKAN SIPIL KABUPATEN CIAMIS	2350	2020	2118	1992	1934
2	DINAS KESEHATAN KABUPATEN CIAMIS	425	679	362	72	82
3	DINAS PENANAMAN MODAL PELAYANAN TERPADU SATU PINTU KABUPATEN CIAMIS	1666	1848	1911	2016	1759
4	BADAN PENDAPATAN DAERAH KABUPATEN CIAMIS	1630	1782	1651	2046	1735
5	BADAN PELAYANAN PAJAK PRATAMA KABUPATEN CIAMIS	792	894	880	1016	670
6	KEMENTERIAN AGAMA KABUPATEN CIAMIS	717	580	505	595	604
7	BPJS KESEHATAN MASYARAKAT KABUPATEN CIAMIS	715	807	843	629	372
8	DINAS PEKERJAAN UMUM PENATAA RUANG DAN PERTAHANAN KABUPATEN CIAMIS	570	446	763	769	395
9	PT. POS INDONESIA KABUPATEN CIAMIS	899	609	713	543	245
10	BANK BJB KABUPATEN CIAMIS	647	514	324	512	541
11	BANK BRI KABUPATEN CIAMIS	3201	3026	3131	3224	2885
	Total	10411	10179	10070	10190	8337

2. Penentuan Tarikan Tertinggi

Maka tarikan rata-rat per hari dapat dihitung sebagai berikut.

$$\text{Rata-rata tarikan per hari} = \frac{\text{Tarikan tertinggi (bulan)}}{\text{Hari Kerja (bulan)}}$$

$$\text{Rata-rata tarikan per hari} = \frac{10411}{20} = 520 \text{ orang/hari}$$

3. Penentuan Proporsi Kendaraan

Berdasarkan data karakteristik lalu lintas pada kawasan studi, di ketahui bahwa 70% menggunakan Sepeda Motor, 30% Menggunakan Mobil pribadi, maka penentuan proporsi kendaraan dapat dihitung sebagai berikut,

$$\text{Sepeda motor} = 520 \times 60\% = 364 \text{ kendaran/hari}$$

$$\text{Mobil pribadi} = 520 \times 30\% = 156 \text{ kendaraan/hari}$$

Dalam perhitungan kinerja lalu lintas menggunakan satuan jam sibuk, sehingga data tarikan ke dinas diubah kedalam satuan jam dengan perhitungan sebagai berikut, jam kerja berdasarkan Undang-undang Nomor 11 tahun 2020 Tentang Cipta Kerja,

$$\text{Kendaraan per jam} = \frac{\text{kendaraan/ hari}}{\text{Jam kerja}}$$

$$\text{Sepeda Motor/jam} = \frac{364}{8} = 45 \text{ kendaran/jam}$$

$$\text{Mobil pribadi} = \frac{156}{8} = 19 \text{ kendaraan/jam}$$

Setelah didapatkan volume kendaraan/jam yang menjadi tarikan dari dinas yang bergabung, selanjutnya di ubah kedalam satuan mobil penumpang sebagai berikut,

$$\text{Smp/jam MC} = 45 \times 0,5 = 22,5 \text{ smp/jam}$$

$$\text{Smp/jam LV} = 19 \times 1,0 = 19 \text{ smp/jam}$$

sehingga diperoleh $22,5 \text{ smp/jam} + 19 \text{ smp/jam} = 41,5 \text{ smp/jam}$

Analisis Kinerja Lalu Lintas Setelah Pengembangan MPP

1. Simpang Rumah Sakit

Berikut adalah tabel rekapitulasi kinerja Simpang Ruma Sakit setelah ditambahkan dengan jumlah tarikan ke dinas yang akan bergabung menjadi MPP.

Tabel 5 Rekapitulasi kinerja Simpang Rumasakit Setelah MPP beroperasi

Kode Pendekat	Lalu Lintas smp/jam Q	Kapasitas smp/jam C	Kejenunan DS = Q/C	Hijau GR = g/c
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
U	850,95	2.356,46	0,36	0,36
S	0	-	0,00	0
T	1.065,60	2.097,76	0,51	0,23
B	850,95	2.295,97	0,37	0,28
Jumlah kendaraan antri (smp)				
Kode Pendekat	NQ1	NQ2	Total NQ1+NQ2= NQ	NQ max
(1)	(6)	(7)	(8)	(9)
U	0,0	7	6,77	34,7
S	0,0	-	0,00	0,0
T	0,0	9	9,36	42,5
B	0,0	7	6,90	50,2
Kode Pendekat	Panjang Antrian QL (m)	Rasio Kendaraan NS stop/smp	Jumlah Kendaraan Terhenti N SV smp/jam	Tundaan lalu lintas rata-rata DT det/smp
(1)	(10)	(11)	(12)	(13)
U	34,7	0,403	343	17,7200
S	0,0	-	-	0,0000
T	42,5	0,444	474	21,2928
B	50,2	0,410	349	18,4550
Kode Pendekat	Tundaan geometrik rata-rata DG det/smp	Tundaan rata-rata D = DT + DG det/smp	Tundaan Total D x Q smp.det	
(1)	(14)	(15)	(16)	
U	3,466366051	21	17.066	
S	-	-		
T	3,135833239	24	21.137	
B	2,811722628	21	18.599	

2. Simpang GCG

Berikut adalah tabel rekap kinerja Simpang GCG setelah ditambahkan dengan jumlah tarikan ke dinas yang akan bergabung menjadi MPP.

Tabel 6 Rekap Kinerja Simpang GCG setelah MPP Beroperasi

NO.	Indikator Kinerja	Setelah MPP beroperasi
1	Kapasitas	1509
2	Derajat Kejenuhan	0,215
3	Tundaan Simpang	8,61
4	Peluang Antrian	2,9 % - 9,71%

3. Jalan Letnan Sumaji

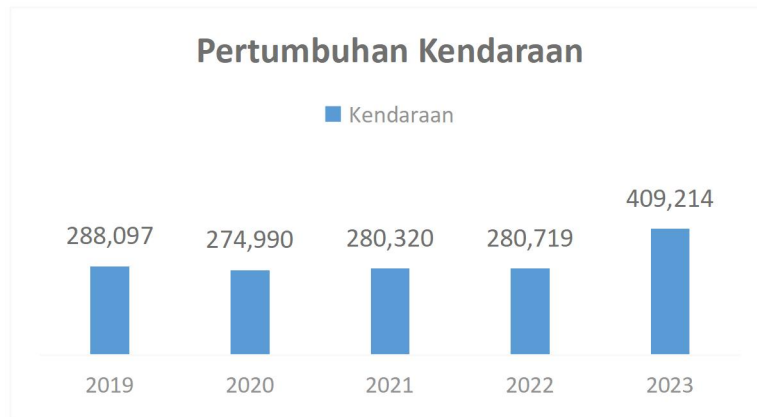
Berikut adalah tabel rekap kinerja Ruas Jalan Letnan Sumaji setelah ditambahkan dengan jumlah tarikan ke dinas yang akan bergabung menjadi MPP.

Tabel 7 Rekap Kinerja Ruas Jl Letnan Sumaji setelah MPP Beroperasi

No.	Indikator	Setelah MPP Beroperasi
1	volume	1894,2
2	kapasitas	3141
3	V/C rasio	0,6031
4	kecepatan	51
5	kepadatan	37,141

Peramalan Kondisi Lalu Lintas Yang Akan Datang

1. Pertumbuhan Kendaraan

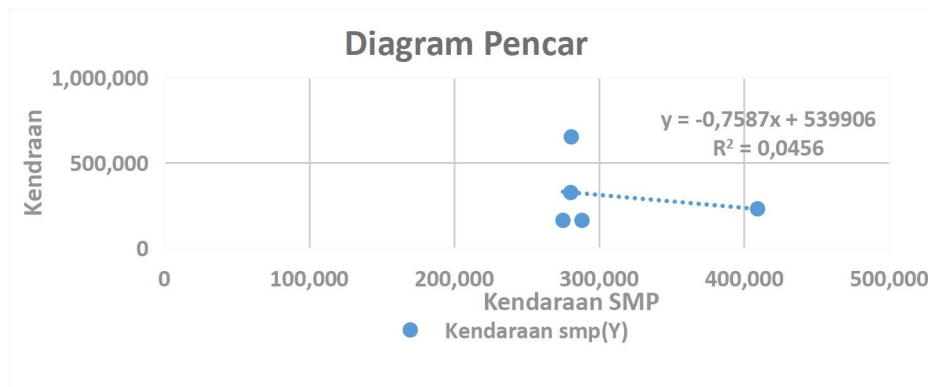


Gambar 1 Diagram Pertumbuhan Kendaraan

Data di atas dapat digunakan dalam perhitungan kondisi yang akan datang

2. Regresi Linear Sederhana

Adapun Hasil dari regresi jumlah kendaraan ringan tersebut adalah sebagai berikut :



Gambar 2 Diagram Pencar Regrasi Linear Sederhana

Rekapan pertumbuhan lalu lintas dari tabel berikut :

Tabel 8 Rekapan Pertumbuhan Kendaraan (%)

Tahun	Kendaraan	Pertumbuhan kendaraan (%)
2019	288.097	
2020	274.990	-5%
2021	280.320	2%

2022	280.719	0%
2023	409.214	46%
2024	539.906	32%

Berdasarkan data pada tabel di atas, dapat dihitung rata-rata tingkat pertumbuhan kendaraan dari tahun 2019 sampai 2014 sebesar 15%.

3. Perhitungan perkiraan volume lalu lintas dengan metode nilai pertumbuhan.

Rumus umum yang digunakan untuk menghitung perkiraan volume lalu lintas dengan metode nilai pertumbuhan, menurut Supranto (2000) rumus bunga majemuk diberikan sebagai berikut:

$$P_n = P_o + (1+i)^n$$

1) Simpang Ruma Sakit

$$P_{2026} = P_o + (1+i)^n$$

$$= 896,33 + (1+15\%)^2$$

$$= 897,65$$

$$P_{2029} = P_o + (1+i)^n$$

$$= 896,33 + (1+15\%)^5$$

$$= 898,341$$

2) Simpang GGC

$$P_{2026} = P_o + (1+i)^n$$

$$= 302,4 + (1+15\%)^2$$

$$= 303,7225$$

$$P_{2029} = P_o + (1+i)^n$$

$$= 302,4 + (1+15\%)^5$$

$$= 304,411$$

3) Ruas Jalan Latnan Sumaji

$$P_{2026} = P_o + (1+i)^n$$

$$= 861,23 + (1+15\%)^2$$

$$= 862,5525$$

$$P_{2029} = P_o + (1+i)^n$$

$$= 861,23 + (1 + 15\%)^5$$

$$= 863,2413572$$

Setelah melakukan regresi dan peramalan lalu lintas 2 tahun dan 5 tahun setelah Mal Pelayann Pubuklik beroperasi, berikut adalah rekapan kinerja lalu lintas pada lokasi kajian.

1. Simpang Ruma Sakit

Tabel 9 Perbandinga kinerja Simpang Ruma Sakit

Indikator Kinerja	Kinerja Lalu lintas Eksisting	Kinerja Lalu Lintas Setelah MPP Beroperasi	Kinerja Lalu Lintas 2026	Kinerja Lalu Lintas 2029
Arus Lalu	868,66	896,33	942,83	943,73
Kapasitas smp/jam	2250,06	2250,06	2250,06	2250,06
C				
Derajat Kejenuhan DS = Q/C	0,387	0,400	0,421	0,421
Panjang Antrian QL (m)	29,71	31,32	33,16	33,19
Jumlah Kendaraan Terhenti N SV smp/jam	266,63	266,63	266,63	266,63
Tundaan Total D x Q smp.det	19,255	19,946	21,093	21,115
Level Of Service	C	C	C	C

Dari tabel perbandingan di atas, kinerja Simpang Ruma sakit tidak mengalami penurunan yang signifikan. Penurunan kinerja paling besar hanya terdapat pada indikator panjang antrian yang mengalami penurunan sebesar 1 meter. 33,19.

2. Simpang GGC

Tabel 10 Perbandinga kinerja Simpang GGC

Indikato Kinerja	Kinerja Kondisi Eksistin g	Kondisi kinerja Setelah MPP beroprasi	Kinerja setelah 2 tahun MPP Beroperasi (2026)	Kinerja setelah 5 tahun MPP Beroperasi (2029)

Volume	302,4	343,8	345,12	345,8
Kapasitas	1.509	1509	1.509	1.509
Derajat Kejenuhan	0,212	0,215	0,2287	0,2292
Tundaan Sempang	8,5	8,61	8,66	8,7
Peluang Antrian	2,01%-9,54%	2,9 % - 9,71%	3,25%-10,26%	3,27%-10,31%
Level Of Service	B	B	B	B

Dari tabel perbandingan di atas, kinerja Sempang GGC tidak mengalami penurunan yang signifikan. Penurunan kinerja paling besar hanya terdapat pada indikator peluang antrian yang mengalami penambahan sebesar 0,51 % pada tahun 2029.

3. Jalan Letnan Sumaji

Tabel 11 Perbandingan kinerja Ruas Jalan Letnan Sumaji

Indikator	Kinerja Eksisting	Kinerja sesudah MPP Beroperasi	Kinerja 2 Tahun (2026) Setelah MPP Beroperasi	Kinerja 5 Tahun (2029) Setelah MPP Beroperasi
volume	861,23	902,73	945,5525	946,2413572
kapasitas	3.141	3141	3141	3141
V/C rasio	0,274	0,287	0,301	0,301
kecepatan	51	51	51	51
kepadatan	16,887	17,701	18,540	18,554
Level Of Service	c	c	c	c

Dari tabel perbandingan di atas, kinerja ruas Jalan Letnan Sumaji tidak mengalami penurunan yang signifikan. Penurunan kinerja paling besar hanya terdapat pada indikator Kepadatan yang mengalami penambahan sebesar 1,67 smp/jam jika dibandingkan pada kondisi eksisting terhadap tahun 2029

KESIMPULAN

1. Pertumbuhan volume lalu lintas dan penambahan tarikan dari dinas yang akan bergabung berpengaruh pada kinerja lalu lintas, dapat dilihat pada kinerja Simpang Rumah Sakit mengalami penambahan panjang antrian sebesar 1 meter, simpang GGC mengalami penambahan peluang antrian sebesar 0,51% dari tahun 2024 dan pada ruas Jalan Letnan Sumaji penurunan kinerja paling besar terdapat pada tingkat kepadatan sebesar 1,67 dari kondisi eksisting sampai tahun 2029.
2. Pertambahan volume lalu lintas terhadap kinerja lalu lintas tidak berdampak signifikan, dimana pada kondisi eksisting dan tahun 2029 Simpang Rumah Sakit berada pada tingkat pelayanan C, Simpang GGC pada kondisi eksisting dan tahun 2029 masih berada pada tingkat pelayanan B dan pada ruas jalan Letnan Sumaji berada pada tingkat pelayanan C
3. Penambahan volume lalu lintas dan pertumbuhan kendaraan 2 tahun dan 5 tahun yang akan datang tidak menimbulkan permasalahan lalu lintas di simpang Rumasakit, simpang GGC dan Ruas Jalan Letnan Sumaji.

SARAN

1. Dilakukannya pengawasan kinerja lalu lintas secara berkelanjutan di lokasi kajian oleh penanggung jawab untuk menghindari permasalahan lalu lintas di masa yang akan datang
2. Penulis memberikan usulan pengaturan alur pergerakan kendaraan keluar masuk wilayah kajian, agar dapat diterapkan.
3. Mengusulkan pemberian fasilitas penyebrangan pada jalan Letnan Sumaji untuk mempermudah pejalan kaki melakukan aktifitas di Mal Pelayanan Publik setelah beroperasi.

REFERENSI

Sudjana. *Metode Statistika*. Bandung: Tarsito, 2005.

Tachjan. Implementasi Kebijakan Publik. Bandung: AIPI Bandung, 2006

Larastiti, Sukma Dan Budi Yulianto, 2015. "Kinerja Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) Di Kota Surakarta", Bandar Lampung: Unila The 18th FSTPT Internasional Symposium.

Iskandar, Hikmah dan Redy Aditya, 2016. "Pedoman bahan konstruksi bangunan dan rekayasa sipil", Jakarta: Badan penelitian dan pengembangan, Kementerian pekerjaan umum.

Tamin, Ofyar Z, 2008. "Perencanaan, pemodelan dan rekayasa transportasi", Bandung: ITB.

Zuhdi, Akhmad Yusuf, Rachmad Basuki, dan M Singgih Purwanto, 2013. "Analisis Dampak Lalu Lintas Akibat Pembangunan Apartemen Puncak Kertajaya", Surabaya: Jurnal Aplikasi Teknik Sipil.

Miro, Fidel dan Vanda Prananola Mukhtim, 2022. "Analisis Sebaran Perjalanan Pada Empat Zona Dalam Wilayah Administrasi Kota Solok", Padang: Jurnal Ilmiah Rekayasa Sipil.

Hutchinson, B, 1974, "*Principles of Urban Transport System Planning*", Singapura: McGraw Hill.

Sumajow, josef, Bonny F. Sompie, dan James A Timboeleng, 2013. "Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) Kawasan Kampus Universitas Sam Ratulangi", Manado: Media *Enginnering*.

Peraturan Menteri No 17 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas.

<https://ciamiskab.bps.go.id/>. Badan Pusat Statistik Kabupaten Ciamis Dalam Angka 2023. Rabu. 26 Juni 2024 (tanggal akses web)

<https://ciamiskab.bps.go.id/>. Badan Pusat Statistik Kabupaten Ciamis Dalam Angka 2024. Kamis. 27 Juni 2024 (tanggal akses web)

