

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Padang merupakan Ibu Kota Provinsi Sumatera Barat. Sebagai Ibu Kota Provinsi, Kota Padang menjadi pusat kegiatan, baik kegiatan sosial budaya, kegiatan pemerintahan, kegiatan perdagangan, kegiatan pendidikan dan lain-lain.

Hal ini menyebabkan banyak warga kabupaten atau kota lain yang pindah bahkan menetap di Kota Padang untuk bekerja dan sekolah. Diketahui jumlah penduduk di Kota Padang kini mencapai 939.112 jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk sebesar 1,31% dan kepadatan penduduk sebesar 1.351 jiwa per km² (Kota Padang dalam Angka,2019) jumlah ini diperkirakan akan terus bertambah setiap tahunnya.

Meningkatnya jumlah penduduk di Kota Padang berdampak pada meningkatnya berbagai kebutuhan salah satunya kebutuhan akan pendidikan. Perkembangan pesat pun terjadi di dunia pendidikan di Kota Padang dan seiring dengan hal tersebut permintaan penyediaan tempat-tempat pendidikan seperti sekolah-sekolah dan juga tempat-tempat pendidikan informal lainnya pun turut meningkat.

Aktifitas sekolah terutama pada jam masuk dan pulang sekolah secara langsung akan mempengaruhi kelancaran lalu lintas di jalan sekitar sekolah. Terganggunya kelancaran lalu lintas ini disebabkan oleh aktifitas keluar masuknya kendaraan dari atau menuju sekolah, kendaraan pribadi atau angkutan umum yang berhenti dibadan jalan serta pejalan kaki atau penyebrang jalan yang menjadi hambatan samping yang menyebabkan konflik lalu lintas dan meningkatnya hambatan atau *delay*.

Indikasi tersebut terlihat di beberapa sekolah di Kota Padang salah satunya SDN 03 Alai Timur yang terletak di Jalan Gajah Mada. Pada ruas Jalan Gajah Mada khususnya di depan SDN 03 Alai Timur tersebut sering mengalami permasalahan lalu lintas pada saat jam masuk dan pulang sekolah seperti peningkatan tundaan lalu lintas karena aktivitas masyarakat diikuti oleh kegiatan sekolah tersebut pada saat yang bersamaan, ditambah lagi adanya pedagang yang berjualan di tempat parkir SDN 03 Alai yang menyebabkan *delay*. Serta pada saat jam masuk dan pulang sekolah terdapat kendaraan orang tua/kerabat yang hendak menjemput siswa/i SDN 03 Alai Timur berhenti atau parkir di badan. Serta saat jam masuk dan pulang banyak siswa/i yang menyebrang jalan dan kendaraan yang masuk/keluar pada sisi jalan sehingga menyebabkan

laju kendaraan lain menjadi terganggu. Sedangkan saat proses belajar dan mengajar jumlah hambatan sampingnya tidak sebanyak saat jam masuk dan pulang SDN 03 Alai Timur.

Berdasarkan kondisi eksisting diatas membuat penulis tertarik untuk lebih memahami bagaimana perbandingan lalu lintas saat jam masuk (06.00-07.00 WIB) dan pulang (11.00-12.00 WIB) SDN 03 Alai Timur terhadap kinerja lalu lintas Jalan Gajah Mada dibandingkan saat proses belajar mengajar (08.00-11.00 WIB) SDN 03 Alai Timur terhadap kinerja lalu lintas Jalan Gajah Mada. Oleh sebab itu penulis mengambil judul tentang “ Dampak Aktifitas SDN 03 Alai Timur Kota Padang Terhadap Kinerja Ruas Jalan Gajah Mada (studi kasus : saat proses belajar mengajar) “

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dari latar belakang di atas, maka rumusan masalah dari penelitian ini yaitu:

1. Bagaimanakah perbandingan volume lalu lintas ruas Jalan Gajah Mada pada saat jam masuk (06.00-07.00 WIB) dan pulang (11.00-12.00 WIB) SDN 03 Alai Timur dibandingkan saat proses belajar mengajar (07.00-11.00 WIB)?
2. Bagaimanakah perbandingan hambatan samping ruas Jalan Gajah Mada pada saat jam masuk (06.00-07.00 WIB) dan pulang (11.00-12.00 WIB) SDN 03 Alai Timur dibandingkan saat proses belajar mengajar (07.00-11.00 WIB)?
3. Bagaimanakah perbandingan kapasitas jalan pada ruas Jalan Gajah Mada pada saat jam masuk (06.00-07.00 WIB) dan pulang (11.00-12.00 WIB) SDN 03 Alai Timur dibandingkan saat proses belajar mengajar (07.00-11.00 WIB)?
4. Bagaimanakah perbandingan tingkat pelayanan jalan (*level of service*) pada ruas Jalan Gajah Mada pada saat jam masuk (06.00-07.00 WIB) dan pulang (11.00-12.00 WIB) SDN 03 Alai Timur dibandingkan saat proses belajar mengajar (07.00-11.00 WIB)?
5. Bagaimanakah perbandingan kecepatan perjalanan pada ruas Jalan Gajah Mada pada saat jam masuk (06.00-07.00 WIB) dan pulang (11.00-12.00 WIB) SDN 03 Alai Timur dibandingkan saat proses belajar mengajar (07.00-11.00 WIB)?

1.3 Tujuan Dan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dampak aktivitas lalu lintas pada saat jam masuk dan jam pulang SDN 03 Alai Timur terhadap kinerja ruas Jalan Gajah Mada

1.3.2 Sasaran

Adapun sasaran yang dilakukan untuk mencapai tujuan tersebut, adalah:

- a) Mengidentifikasi hambatan samping jalan pada ruas Jalan Gajah Mada pada saat jam masuk hingga pulang (06.00-12.00 WIB) SDN 03 Alai Timur.
- b) Menganalisis kapasitas jalan pada Jalan Gajah Mada Kota Padang pada saat jam masuk hingga pulang (06.00-12.00 WIB) SDN 03 Alai Timur.
- c) Menganalisis tingkat pelayanan jalan (*level of service*) pada ruas Jalan Gajah Mada pada saat jam masuk hingga pulang (06.00-12.00 WIB) SDN 03 Alai Timur.
- d) Menganalisis kecepatan perjalanan pada ruas Jalan Gajah Mada Kota Padang pada saat jam masuk hingga pulang (06.00-12.00 WIB) SDN 03 Alai Timur.
- e) Menganalisis volume lalu lintas pada ruas Jalan Gajah Mada Kota Padang pada saat jam masuk hingga pulang (06.00-12.00 WIB) SDN 03 Alai Timur.
- f) Menganalisis kesesuaian standar jalan RTRW Kota Padang dengan kondisi eksisting ruas Jalan Gajah Mada Kota Padang.
- g) Menganalisis jam puncak pada Jalan Gajah Mada Kota Padang pada saat jam masuk hingga pulang (06.00-12.00 WIB) SDN 03 Alai Timur.

1.4 Ruang Lingkup Studi

1.4.1 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi dalam studi Dampak Aktivitas SDN 03 Alai Timur Kota Padang Terhadap Kinerja Lalu Lintas meliputi :

- a) Mengidentifikasi jumlah kendaraan dan nilai smp ruas jalan Gajah Mada pada saat jam masuk hingga pulang SDN 03 Alai Timur.
- b) Mengidentifikasi geometri ruas jalan Gajah Mada.
- c) mengidentifikasi hambatan samping ruas jalan Gajah Mada pada saat jam masuk hingga pulang SDN 03 Alai Timur.
- d) Menganalisis kecepatan perjalanan ruas jalan Gajah Mada pada saat jam masuk hingga pulang SDN 03 Alai Timur.

- e) Menganalisis volume jalan ruas jalan Gajah Mada pada saat jam masuk hingga pulang SDN 03 Alai Timur.
- f) Menganalisis kapasitas jalan ruas jalan Gajah Mada pada saat jam masuk hingga pulang SDN 03 Alai Timur.
- g) Menganalisis tingkat pelayanan ruas jalan Gajah Mada pada saat jam masuk hingga pulang SDN 03 Alai Timur.

1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah

SDN 03 Alai Timur terletak pada Jalan Gajah Mada Kelurahan Alai Parak Kopi Kecamatan Padang Utara, Kota Padang Sumatera Barat.

Berikut ruang lingkup wilayah studi meliputi ruas Jalan SDN 03 Alai Timur Kota Padang sebagaimana dapat dilihat pada Gambar 1.1 berikut :



1.5 Metode Penelitian

Untuk mencapai tujuan dan sasaran maka metode penelitian dibedakan menjadi :

1.5.1. Pra Survei

Pelaksanaan survei dilaksanakan untuk memperoleh data jumlah kendaraan lalu lintas, geometri jalan, hambatan samping jalan dan kecepatan perjalanan di ruas Jalan SDN 03 Alai Timur Kota Padang. Dalam melakukan survei tersebut dibutuhkan alat penunjang survei yang digunakan untuk membantu kelancaran dalam kegiatan survei, Adapun alat – alat yang dibutuhkan sebelum survei adalah alat pengukur waktu (jam), counter, papan berjalan, form survei dan alat tulis. Dalam melakukan survei, bukan hanya alat survei saja yang dibutuhkan tetapi memerlukan teknik survei seperti:

- Menggunakan baju yang rapi dan sopan
- Memilih tempat pengamatan surveyor yang strategis pada lokasi survei, yaitu terhindar dari kendaraan parkir atau tempat pemberhentian kendaraan umum yang dapat mengganggu konsentrasi surveyor
- Konsentrasi penuh dan hindari hal-hal yang dapat mengganggu konsentrasi pada saat survei.

1.5.2. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dilakukan dengan cara survei primer. Survei primer merupakan metode pengumpulan data dan informasi dengan cara langsung ke lapangan.

Survei Primer dalam penelitian ini terbagi 2 yaitu :

1. Observasi

- Pengumpulan data volume kendaraan lalu lintas (*Traffic Counting*) di sekitar SDN 03 Alai Timur. Pada hari Senin, Selasa, Rabu dan Jum'at pada pukul 06.00-18.00 WIB.
- Pengumpulan data hambatan samping sepanjang 200 m di SDN 03 Alai Timur, 100 m ke arah Utara 100 m ke arah Selatan (diukur dari gerbang SDN 03 Alai Timur)

2. Observasi geometrik

Pengumpulan data lebar jalan, lebar median, lebar jalur, trotoar dan kreb pada kawasan SDN 03 Alai Timur.

1.5.3 Pelaksanaan Survei

Pelaksanaan survei jumlah kendaraan lalu lintas, geometri jalan, hambatan samping jalan, kecepatan perjalanan di ruas Jalan Gajah Mada menggunakan metode survei sebagai berikut :

- Hari pelaksanaan survei lalu lintas dipilih pada hari Senin, Selasa, Rabu dan Jum'at karena hari Senin merupakan hari pertama dalam satu pekan untuk masyarakat Kota Padang mulai beraktivitas baik bekerja maupun sekolah serta hari Senin dan Selasa merupakan hari dimana SDN 03 Alai Timur beroperasi paling lama (pulang pukul 11.30 WIB) sedangkan hari Rabu merupakan hari dimana SDN 03 Alai Timur beroperasi sebentar (pulang pukul 11.00 WIB) sedangkan hari Jum'at merupakan hari dimana SDN 03 Alai Timur beroperasi paling sebentar (pulang pukul 11.00 WIB). Waktu pelaksanaan survei dilaksanakan selama 12 jam pada waktu jam 06.00 - 18.00 WIB (masyarakat memulai aktivitas untuk sekolah dan bekerja hingga masyarakat mengakhiri aktivitas untuk pulang sekolah dan pulang kerja). Data yang dibutuhkan meliputi data volume lalu lintas data hambatan samping dan waktu tempuh perjalanan melintasi lokasi survei
- Untuk menghitung volume lalu lintas data yang dicatat berupa banyaknya kendaraan yang melewati titik pengamatan seperti ; UM (kendaraan tidak bermotor yaitu sepeda, becak, bendi, gerobak), LV (sedan/jeep, oplet/angkot, mini bus, pick-up) , MV(medium bus dan medium truk) ,HV (bus besar dan truk besar)
- Cara survei volume lalu lintas yaitu surveyor menempati suatu titik yang sudah ditetapkan pada tepi jalan yang bertujuan agar surveyor memiliki pandangan yang jelas mengenai kendaraan yang akan diamati. Tiap surveyor menghitung kendaraan yang melintas pada jalur jalan arah Utara ke Selatan dan pada jalur arah Selatan ke Utara dengan counter mekanik kemudian dicatat ke dalam form survei sesuai dengan golongan kendaraan. (MKJI,1997). Surveyor untuk survei volume lalu lintas ini sebanyak 4 orang, 2 orang untuk arah Utara ke Selatan dan 2 orang untuk arah Selatan ke Utara. Yang tiap-tiap arahnya terdiri dari 1 orang untuk menghitung kendaraan tidak bermotor (becak,sepeda,gerobak), kendaraan berat (truk besar dan bus besar) dan kendaraan ringan (mobil penumpang,pick up,angkot), sedangkan 1 orang untuk menghitung sepeda motor, dan kendaraan medium (truk sedang dan bus sedang). Posisi surveyor untuk survei volume lalu lintas yaitu 2 orang didepan SDN 03 Alai serta 2 orang diseberang SDN 03 Alai Timur)

- Survei hambatan samping menurut MKJI (1997) dilakukan dengan cara menghitung langsung setiap jenis hambatan per jam per 200 meter pada jalur jalan yang diamati. Dari lokasi pengamatan dicatat jumlah hambatan samping 100 meter ke arah Utara (dari gerbang SDN 03 Alai Timur) dan 100 meter ke arah Selatan (dari gerbang SDN 03 Alai Timur) pada masing-masing jalur jalan kawasan SDN 03 Alai Timur Kota Padang. Jenis hambatan terdiri dari jumlah peristiwa pejalan kaki berjalan atau menyeberang, kendaraan berhenti atau parkir, kendaraan masuk dan keluar halaman, serta kendaraan lambat (becak, bendi, sepeda, gerobak)
 - Faktor Pejalan Kaki

Aktifitas pejalan kaki merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi nilai kelas hambatan samping. Banyaknya peristiwa pejalan kaki yang menyeberang atau berjalan pada samping jalan dapat menyebabkan laju kendaraan menjadi terganggu.
 - Faktor kendaraan berhenti dan parkir

Tidak tertatanya lahan parkir dapat menyebabkan kendaraan parkir dan berhenti pada samping jalan. Kendaraan parkir dan berhenti pada samping jalan akan mempengaruhi kapasitas lebar jalan dimana kapasitas jalan akan semakin sempit karena pada samping jalan tersebut telah diisi oleh kendaraan parkir dan berhenti.
 - Faktor kendaraan masuk/keluar pada samping jalan

Banyaknya kendaraan masuk/keluar pada samping jalan sering menimbulkan berbagai konflik terhadap arus lalu lintas perkotaan, kondisi ini sering menimbulkan masalah dalam kelancaran arus lalu lintas. Dimana arus lalu lintas yang melewati ruas jalan tersebut menjadi terganggu yang dapat mengakibatkan terjadinya kemacetan.
 - Faktor kendaraan lambat

Yang termasuk dalam kendaraan lambat adalah becak, gerobak dan sepeda. Laju kendaraan yang berjalan lambat pada suatu ruas jalan dapat mengganggu aktifitas-aktifitas kendaraan yang melewati suatu ruas jalan. Oleh karena itu kendaraan lambat merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi tinggi rendahnya nilai kelas hambatan samping.

- Survei hambatan samping dilakukan pada jam 06.00-18.00 WIB (masyarakat memulai aktivitas untuk sekolah dan bekerja hingga masyarakat mengakhiri aktivitas untuk pulang sekolah dan pulang kerja).
- Jumlah surveyor hambatan samping terdiri dari 12 orang dengan pembagian tugas 6 orang surveyor pada masing-masing jalur arah Utara ke Selatan dan arah Selatan ke Utara ruas jalan Gajah Mada. 1 orang surveyor berdiri di dekat gerbang SDN 03 Alai, 1 orang surveyor di sisi parkir sebelah kiri SDN 03 Alai, 1 orang surveyor di sisi parkir sebelah kanan SDN 03 Alai. 1 orang surveyor berdiri di seberang gerbang SDN 03 Alai, 1 orang surveyor di seberang parkir sebelah kiri SDN 03 Alai, 1 orang surveyor di seberang parkir sebelah kanan SDN 03 Alai sedangkan 6 orang surveyor lagi berdiri pada segmen 1, 3 dan 4. Pada segmen 1,3,4 masing-masing arah terdiri dari 1 surveyor untuk menghitung kendaraan masuk/keluar, kendaraan berhenti/parkir serta pejalan kaki atau penyebrang jalan. Pembagian segmen ini dilakukan agar adanya batasan wilayah bagi tiap-tiap surveyor. Segmen 1,3, dan 4 sepanjang kurang lebih 47 m dan segmen 2 (lokasi SD) sepanjang 60m
- Survei kecepatan
 Survei kecepatan ini adalah kecepatan efektif kendaraan yang sedang dalam perjalanan antara dua tempat, dan merupakan jarak antara dua tempat dibagi dengan lama waktu bagi kendaraan untuk melalui perjalanan antara dua tempat tersebut, dengan lama waktu mencakup setiap waktu berhenti yang ditimbulkan oleh hambatan (penundaan) lalu lintas. Survei ini terdiri dari 2 orang surveyor pada masing-masing arah yang mana 1 orang untuk mengendarai kendaraan sepeda motor sedangkan 1 orang lagi untuk mencatat waktu tempuh kendaraan yang melewati segmen tersebut, dengan menggunakan *stopwatch*. Panjang segmen yang diambil adalah 200 m (yang terpengaruhi oleh SDN 03 Alai Timur). Data yang didapatkan dari survey ini nantinya digunakan untuk analisis kecepatan perjalanan untuk mengetahui berapa kecepatan rata-rata untuk melalui segmen tersebut.
 Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 1.2 Peta Titik Surveyor



UNIVERSITAS BUNG HATTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
2020

No. Peta :
**ANALISIS DAMPAK AKTIVITAS
SON 03 ALAT TIMUR
TERHADAP KINERJA RUAS JALAN**

PETA TITIK SURVEYOR



Proyeksi Referensi
Sistem UTM

DIAGRAM LOKASI



LEGENDA

Jaringan Jalan

- Jaringan Jalan
- Jl. Gajah Mada
- Lokasi Survey

Bangunan

- Bangunan
- SON 03 Alat Timur
- Parkir

Perairan

- Daerah Aliran Sungai (DAS)
- Titik Surveyor

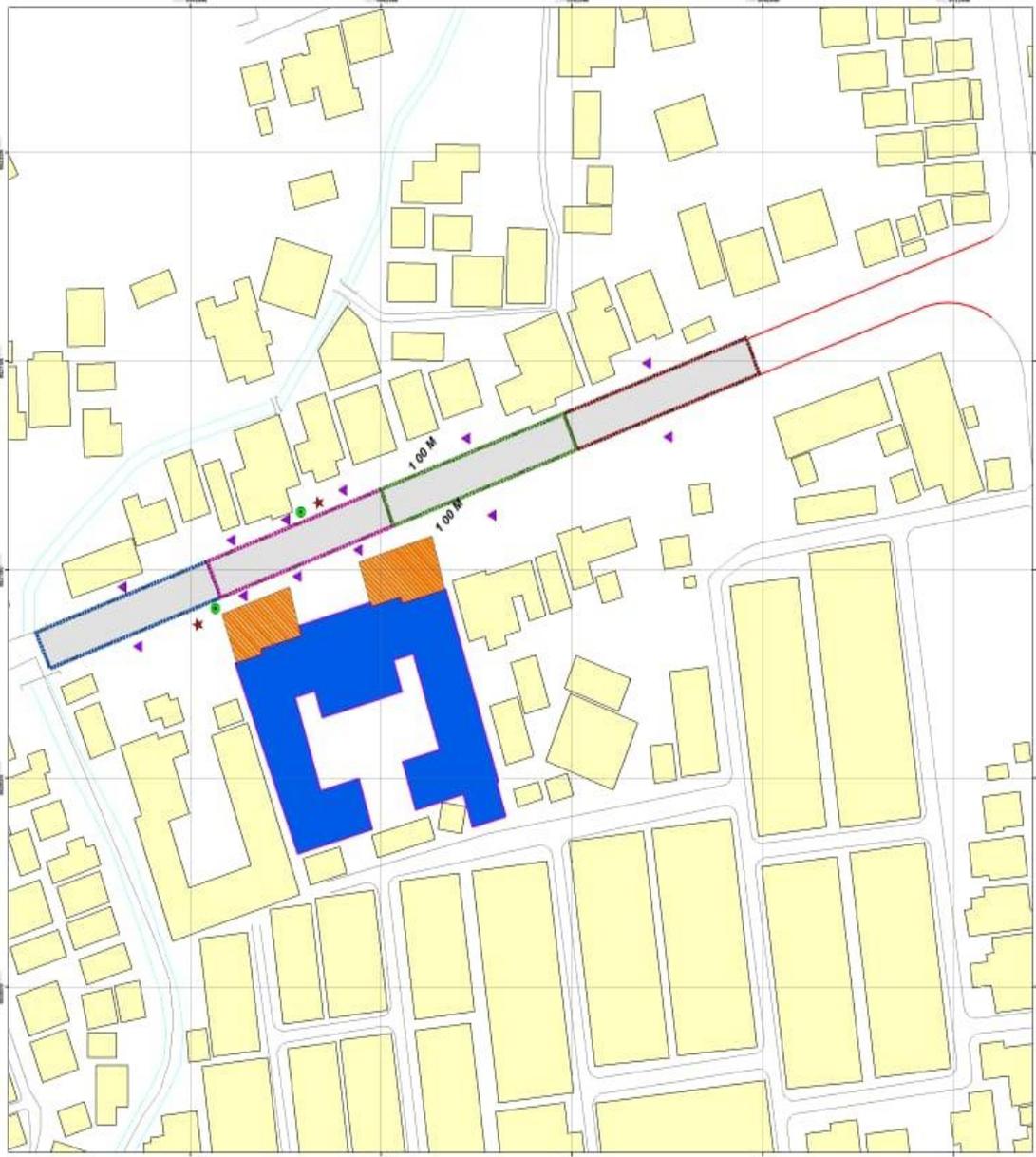
Segmen

- Survei Membangun Sampang
- Survei Membangun MC dan AN
- Survei Membangun Uid. LV / HC
- Segmen 1
- Segmen 2
- Segmen 3
- Segmen 4

Nama : **Wilda Ulfah**
Npm : **141001531048**

Referensi

1. RTRW Kota Padang 2010-2030
2. Hasil Survey 2019



1.5.4 Metode Analisis

Metode penelitian ini dengan menggunakan pendekatan analisis kuantitatif yang didukung dengan teknik analisis dan ketentuan yang mengatur. Yang dimaksud dengan ketentuan yang mengatur adalah standar teknis terkait yaitu MKJI,1997

- **Analisis Volume Lalu Lintas**, adalah sebuah variabel yang paling penting pada rekayasa lalu lintas, dan pada dasarnya merupakan proses perhitungan yang berhubungan dengan jumlah gerakan per satuan waktu pada lokasi tertentu dengan cara *traffic counting*. Data yang dibutuhkan yaitu data jumlah kendaraan ruas jalan
Cara menganalisis volume lalu lintas dengan menggunakan rumus:

$$\text{LV Smp} = \text{data survei LV} \times \text{ekuivalensi kendaraan} \quad (1.1)$$

$$\text{HV smp} = \text{data survei HV} \times \text{ekuivalensi kendaraan} \quad (1.2)$$

$$\text{MC smp} = \text{data survei MC} \times \text{ekuivalensi kendaraan} \quad (1.3)$$

$$\text{MV smp} = \text{data survei MV} \times \text{ekuivalensi kendaraan} \quad (1.4)$$

$$\text{UM smp} = \text{data survei UM} \times \text{ekuivalensi kendaraan} \quad (1.5)$$

$$\text{V (smp/jam)} = \text{LV smp} + \text{HV smp} + \text{MC smp} + \text{UM smp} + \text{MV smp} \quad (1.6)$$

Dimana :

Kendaraan Ringan (LV) : Kendaraan bermotor dua as beroda 4 dengan jarak as 2,0-3,0 m (termasuk mobil penumpang, opelet, mikrobis, pik-up dan truk kecil sesuai sistem klasifikasi Bina Marga).

Kendaraan Berat (HV) : Kendaraan bermotor dengan jarak as lebih dari 3,50 m, biasanya berada lebih dari 4 (termasuk bus, truk 2 as, truk 3 as dan truk kombinasi sesuai sistem klasifikasi Bina Marga).

Sepeda Motor (MC) : Kendaraan bermotor beroda dua atau tiga (termasuk sepeda motor dan kendaraan beroda 3 sesuai sistem klasifikasi Bina Marga).

Kendaraan Tak Bermotor : Kendaraan beroda yang menggunakan tenaga manusia atau hewan (termasuk sepeda, becak, kereta kuda dan kereta dorong sesuai sistem klasifikasi Bina Marga).

- **Analisis Kapasitas Ruas Jalan**, adalah jumlah maksimum kendaraan atau orang yang dapat melintasi suatu titik pada lajur jalan pada periode waktu tertentu dalam kondisi jalan tertentu atau merupakan arus maksimum yang bisa dilewatkan pada suatu ruas jalan, dinyatakan dalam kend/jam atau smp/jam. Data yang dibutuhkan yaitu data geometrik ruas Jalan Gajah Mada. Cara menganalisis dengan menggunakan rumus:

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \quad (1.7)$$

Dimana:

C = Kapasitas (smp/jam)

C_o = Kapasitas dasar (smp/jam)

FC_w = Faktor penyesuaian lebar jalan

FC_{sp} = Faktor penyesuaian pemisah arah

FC_{sf} = Faktor penyesuaian hambatan samping, bahu jalan/kereb

FC_{cs} = Faktor penyesuaian ukuran kota

- **Analisis Kecepatan Perjalanan**, adalah kecepatan rata-rata kendaraan dalam menempuh panjang suatu ruas jalan yang dinyatakan dalam satuan km/jam atau m/det (MKJI,1997). Cara menganalisis dengan menggunakan rumus:

$$V = L/TT \quad (1.8)$$

Dimana :

V = kecepatan rata-rata ruang kendaraan (km/jam)

L = panjang segmen (km)

TT = waktu tempuh rata-rata kendaraan sepanjang segmen (jam)

- **Analisis Tingkat Pelayanan Jalan (*Level Of Service*)**, adalah suatu ukuran yang digunakan untuk mengetahui kualitas suatu ruas jalan tertentu dalam melayani arus lalu lintas yang melewatinya. data yang dibutuhkan yaitu hasil perhitungan volume arus lalu lintas (smp) dan kapasitas jalan (smp/jam). Cara menganalisis dengan menggunakan rumus:

$$VCR = V/C \quad (1.9)$$

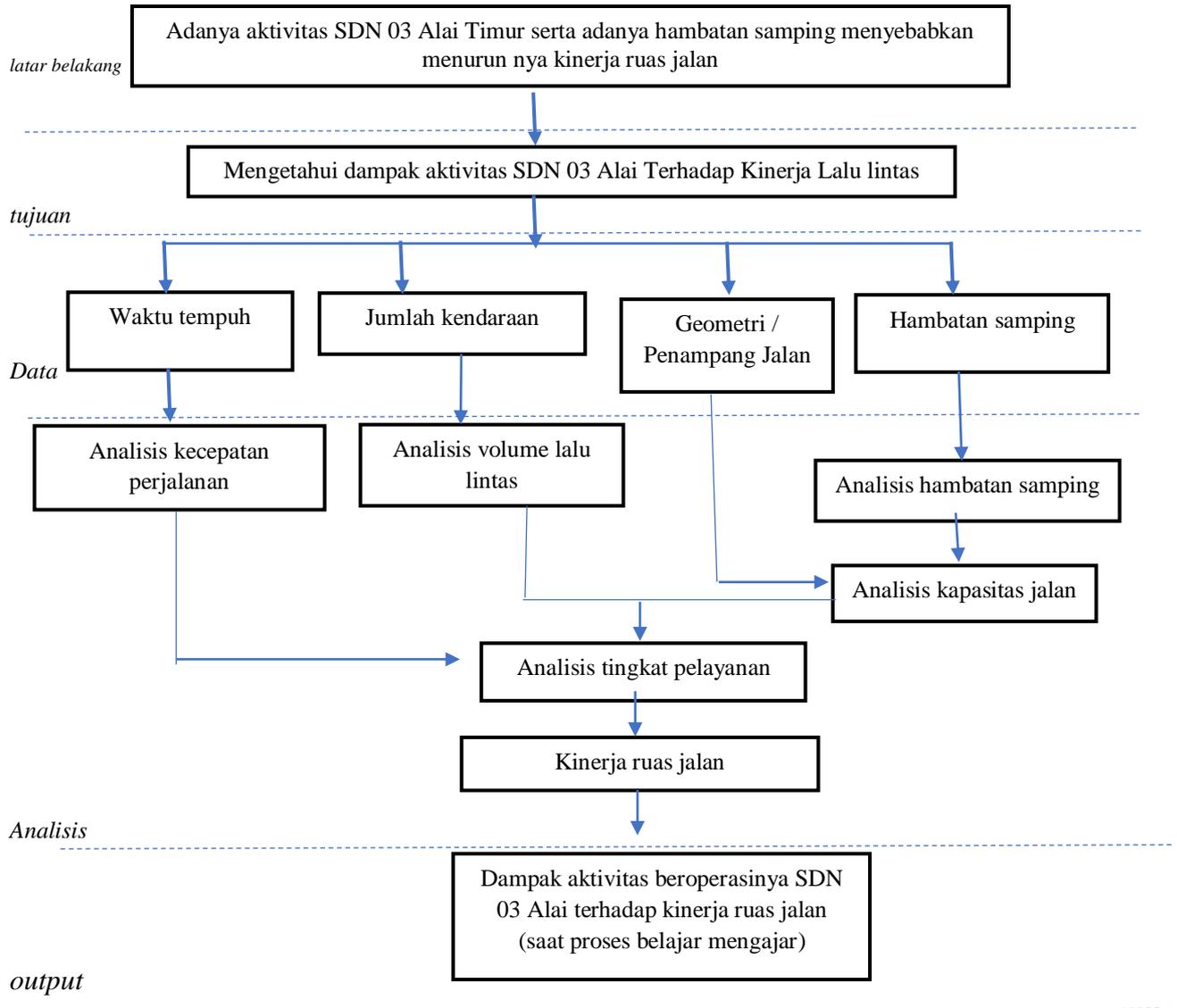
Dimana :

V : Volume Lalu Lintas (smp)

C : Kapasitas Ruas Jalan (smp/jam)

1.6 Kerangka Berpikir

Gambar 1.5
Kerangka Berpikir



1.7 Sistematika Penulisan

Seperti halnya penulisan tugas akhir lainnya, maka pada studi ini dibagi atas lima bab bagian penulisan antara lain:

Adapun sistematika penulisan dalam laporan ini antara lain :

- **BAB I PENDAHULUAN**

Pada bab ini berisikan latar belakang, tujuan dan sasaran, ruang lingkup wilayah, ruang lingkup materi, dan sistematika penulisan.

- **BAB II STUDI LITELATUR**

Berisikan kajian literatur mengenai teori terkait kinerja ruas jalan volume lalu lintas, kapasitas jalan, kecepatan perjalanan, beserta tabel standar MJKI (1997) sebagai pedoman dalam menganalisis.

- **BAB III GAMBARAN UMUM**

Berisikan gambaran umum kawasan studi, yaitu meliputi geometri jalan, jumlah hambatan samping dan jumlah kendaraan ruas jalan Gajah Mada Kota Padang.

- **BAB IV DAMPAK AKTIVITAS SDN TERHADAP KINERJA RUAS JALAN**

Berisikan hasil analisis dampak aktivitas saat jam masuk dan pulang SDN 03 Alai Timur terhadap kinerja ruas jalan

- **BAB V PENUTUP**

Berisikan kesimpulan dan saran dari hasil analisis dampak aktivitas SDN 03 Alai Timur terhadap kinerja ruas jalan