

## **BAB**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Jalan raya merupakan salah satu prasarana bagi mobilitas atau pergerakan kendaraan yang dapat menghubungkan satu kawasan dengan kawasan yang lain. Semakin berkembang pembangunan suatu kawasan Kota, maka semakin meningkat volume lalu-lintasnya.

Kota Padang sebagai Ibu Kota Provinsi Sumatera Barat memiliki luas wilayah administratif 694,96 km<sup>2</sup> yang dihuni oleh penduduk sebanyak 950.871 jiwa yang tersebar di 11 kecamatan dan sekaligus merupakan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) di Provinsi Sumatera Barat. Terdapat Pelabuhan Laut Internasional Teluk Bayur dan Bandar Udara Internasional Minangkabau merupakan potensi tersendiri bagi Kota Padang dalam memajukan perekonomian karena Bandar Udara Internasional Minangkabau dan Pelabuhan Teluk Bayur berfungsi sebagai pintu gerbang antar pulau serta pintu gerbang arus keluar masuk barang ekspor-impor dari dan ke Sumatera Barat sehingga menyebabkan terjadinya banyak aktivitas didalam Kota. Sebagai pusat kegiatan yang merupakan bagian dari aktivitas Kota, akan berdampak pada sistem transportasi seperti meningkatnya kebutuhan akan perjalanan bagi masyarakat yang secara langsung akan berpengaruh terhadap arus lalu lintas disekitar pusat kegiatan.

Berdasarkan kutipan yang penulis ambil dari sumber Padang klik positif "Polresta Padang petakan 13 titik kemacetan yang tersebar di Kota Padang diantaranya yaitu di jalan Adi Negoro tepatnya di depan Pasar Lubuk Buaya, Simpang Tinju, jalan Bypass simpang Kuranji, jalan Bagindo Ajiz Chan tepatnya didepan POS Indonesia, jalan Bypass Lubeg, Simpang Bukit Putus, Siteba, Jembatan Andalas, didepan Basko, jalan Permindo dan Pasar Bandar Buat, hal ini terjadi karena lokasi yang merupakan pusat keramaian.

Salah satu titik kemacetan di Kota Padang yaitu diruas jalan Simpang Lubeg-Indarung tepatnya diruas jalan didepan Pasar Bandar Buat yang merupakan salah

satu pasar tradisional pembantu Kota Padang yang berdiri diatas lahan seluas 23.600 M<sup>2</sup>. Ruas jalan utama kawasan pasar Bandar Buat merupakan jalan arteri sekunder yang menghubungkan Kota Padang dengan KotaKabupaten yang ada di bagian timur Provinsi Sumatera Barat yang tentu saja pergerakan lalu lintasnya cukup tinggi. Seluruh jenis kendaraan seperti sepeda motor, bus penumpang, mobil pribadi, kendaraan berat seperti truk bermuatan semen dan truk tangki pengangkut bahan bakar minyak dariKota Padang menuju Solok atau sebaliknya setiap harinya melintasi ruas jalan ini.

Berdasarkan Undang-undang nomor 38 tahun 2004 tentang jalan, salah satu syarat jalan arteri sekunder yaitu tidak boleh terganggu oleh arus lalu lintas lambat, namun kenyataannyapergerakan lalu lintas yang tinggidan terdapatnya aktivitas pasar yang terletak tepat ditepi ruas jalan Simpang Lubeg-Indarug akan menjadi faktor hambatan samping yang akan berpengaruh terhadap kinerja ruas jalan. Terdapat dua hari sibuk atau hari pekan di pasar Bandar Buat yaitu pada hari Sabtu dan hari Selasa. Semakin ramainya kegiatan pasar maka akan semakin tinggi pergerakan lalu lintas dan semakin tinggi hambatan samping yang terjadi. Permasalahan yang terjadi pada ruas jalan Simpang Lubeg didepan pasar Bandar Buat yaitu terdapat bebarapa PKL yang berjualan di badan jalan, pejalan kaki yang hendak ke pasar berjalan dan menyeberang jalan di semabarangan tempat karena pada kawasan pasar belum terdapat trotoar dan tempat penyebrangan jalan, angkot berhenti sembarangan, kendaraan lambat, kendaraan yang keluar masuk pasar dan adanya kegiatan parkir dibadan jalan. Hal ini tentu saja akan berpengaruh terhadap kapasitas jalan karena terdapatnya pengurangan lebar efektif jalan akibat aktivitas pasar memakai sebagian badan jalan yang dapat mengganggu kelancaran arus lalu lintas.

Salah satu hambatan samping yang terjadi yaitu adanya kegiatan parkir di badan jalan, penyebab hal ini terjadi yaitu terdapat beberapa pedagang yang berjualan di area parkir pasar yang menyebabkan tidak tertampungnya kendaraan untuk parkir didalam lokasi pasar sehingga pengunjung pasar beralih memarkirkan kendaraannya dibadan jalan

Berdasarkan hasil wawancara dengan kepala UPTD Pasar Bandar Buattercatat jumlah toko di pasar Bandar Buat yaitu 58 petak toko dan meja batu berjumlah 305. Sedangkan jumlah pedagang di pasar Bandar Buat saat ini yaitu 443 pedagang, dan jumlah pedagang akan meningkat pada hari pekan di pasar Bandar Buat. 58 pedagang tetap merupakan pedagang yang menempati 58 petak toko sedangkan 385 pedagang lainnya merupakan pedagang kaki lima yang menempati meja batu dan los-los pasar, namun kenyataannya jumlah pedagang tidak sebanding dengan ketersediaan jumlah meja batu yang ada di pasar Bandar Buat. Hal ini menyebabkan beberapa PKL memanfaatkan area parkir sebagai tempat berjualan dengan menggerai lapak berjualan seadanya. Kepala UPTD pasar Bandar Buat mengharapkan kepada PT.Syafindo agar tetap melanjutkan kembali pembangunan pasar Bandar Buat dengan kembali memperluas kawasan pasar dan menyediakan tempat berjualan yang lebih bagi para pedagang di pasar Bandar Buat terutama bagi para pedagang kaki lima, hal ini diharapkan agar tidak ada lagi PKL yang berjualan di area parkir sehingga parkir jadi teratur dan PKL dapat tertata, dan berdasarkan wawancara dengan Kepala UPT Perparkiran Kota Padang “untuk pengelolaan parkir pasar Bandar Buat memang belum maksimal, lahan untuk parkir sudah tersedia namun belum adanya marka parkir sehingga parkir tidak teratur dan sebagian area parkir dijadikan sebagai tempat berjualan bagi para pedagang”.

Berdasarkan dari latar belakang tersebut, maka penulis menganggap perlunya dilakukan “Kajian Kinerja Ruas Jalan Simpang Lubeg-Indarung (Lokasi Studi : Ruas Jalan Di Depan Pasar Bandar Buat)”.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakangnya, adapun permasalahan dalam penelitian ini dapat dirumuskan yaitu menilai bagaimana kinerja ruas Jalan di depan pasar Bandar Buat ?

### **1.3 Tujuan dan Sasaran**

#### **1.3.1 Tujuan**

Adapun tujuan yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui tingkat pelayanan ruas jalan Simpang Lubeg-Indarung di depan pasar Bandar Buat.

#### **1.3.2 Sasaran**

Adapun sasaran yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi kinerja ruas jalan Simpang Lubeg-Indarung di depan pasar Bandar Buat
2. Mengidentifikasi faktor hambatan samping yang mempengaruhi kinerja ruas jalan Simpang Lubeg-Indarung di depan pasar Bandar Buat.

### **1.4 Keluaran atau Hasil Penelitian**

Diketuinya tingkat pelayanan ruas jalan Simpang Lubeg-Indarung di depan pasar Bandar Buat.

### **1.5 Ruang Lingkup**

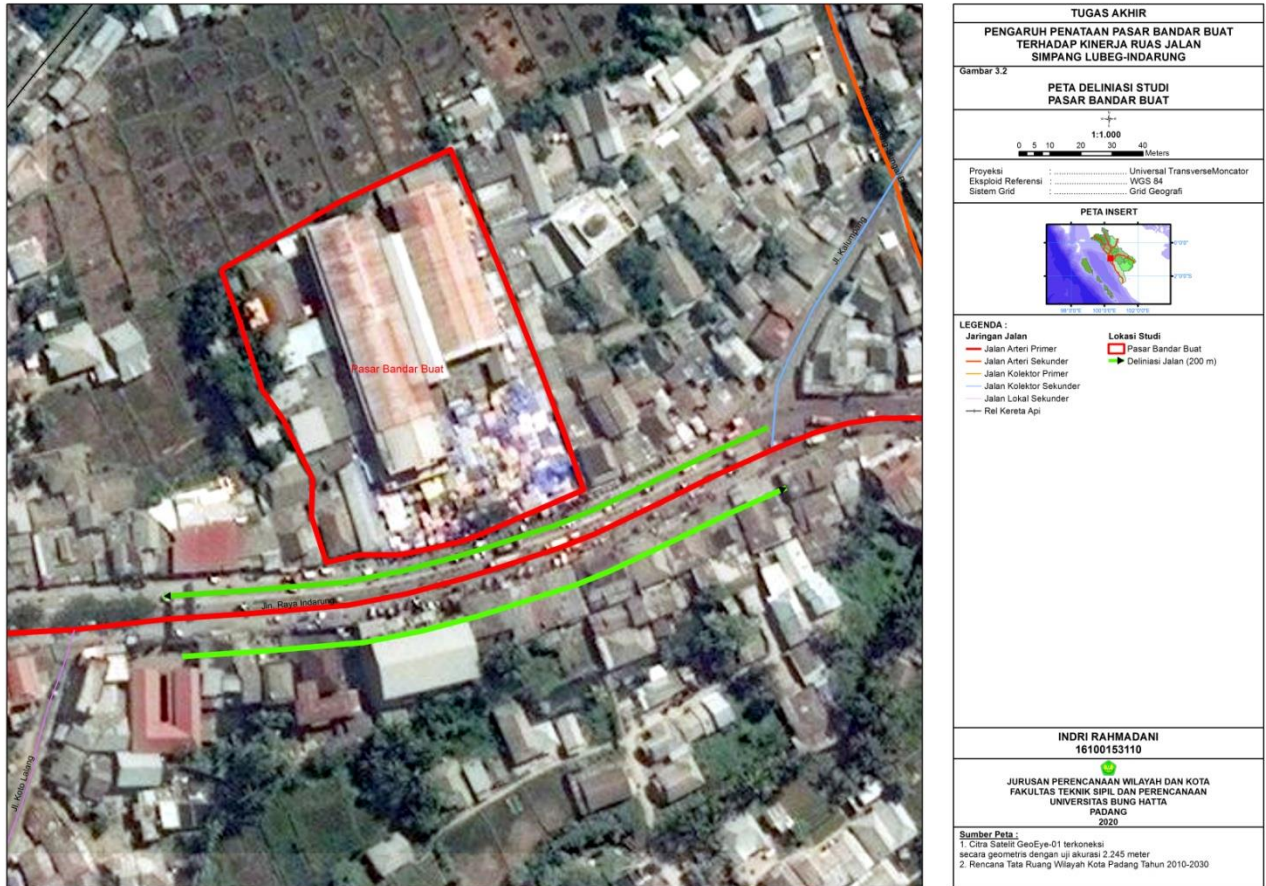
#### **1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah Studi**

Ruas jalan Simpang Lubg-Indarung merupakan ruas jalan arteri sekunder penghubung Kota Padang dengan KotaKabupaten yang ada di bagian timur Provinsi Sumatera Barat. Panjang wilayah studi yaitu 200 meter yang terbagi menjadi dua arah yaitu 100 meter dari arah Simpang Lubeg dan 100 meter dari arah Indarung yang tepat di ruas jalan di depan pasar Bandar Buat. Batas-batas wilayah studi adalah sebagai berikut :

- Sebelah Utara berbatasan dengan Pasar Bandar Buat
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kelurahan Indarung
- Sebelah Selatan berbatasan dengan pertokoan dan permukiman
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kelurahan Tanah Sirah Lubuk Begalung

Untuk lebih jelasnya kawasan studi dapat dilihat pada gambar 1.1 Deliniasi Kawasan Studi dibawah ini :

**Gambar 1.1 Peta Deliniasi Kawasan Studi**



### 1.5.2 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah kajian kinerja ruas Jalan Simpang Lubeg-Indarung (Lokasi Studi : Didepan Pasar Bandar Buat). Adapun ruang lingkup materi atau pembahasan yang digunakan adalah sebagai berikut :

1. Kondisi eksisting ruas jalan Simpang Lubeg-Indarung dengan panjang segmen pengamatan yaitu 200m tepatnya di ruas jalan didepan Pasar Bandar Buat yang terbagi menjadi 100m kearah Simpang Lubeg dan 100m kearah Indarung

2. Kinerja ruas jalan berupa faktor hambatan samping (pejalan kaki, kendaraan parkir, kendaraan keluar atau masuk dan kendaraan lambat), pergerakan lalu lintas (volume lalu lintas), kapasitas jalan dan tingkat pelayanan jalan.
3. Data primer yang dikumpulkan yaitu data yang diambil pada jam puncak dan hari sibuk berupa data volume lalu lintas dan hambatan samping yang mempengaruhi kinerja ruas jalan yang dilakukan selama 12 jam terhitung dari pukul 06.00-18.00 Wib yaitu pada hari Sabtu dan hari Selasa yang merupakan hari pekan di Pasar Bandar Buat.
4. Metode analisis yang digunakan adalah Manual Kapasita Jalan Indonesia (MKJI) 1997.
5. Untuk peraturan-peraturan yang ada, digunakan sebagai acuan dan perbandingan antara aturan dengan kondisi eksisting studi.

## **1.6 Metodologi Studi**

### **1.6.1 Metode Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data dalam studi ini meliputi pengumpulan data primer dan pengumpulan data sekunder. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada penjelasan berikut ini :

#### **1. Survey Primer**

Survey Primer merupakan metode pengumpulan data dengan melakukan peninjauan langsung ke kawasan studi, dalam hal ini yaitu ruas jalan Simpang Lubeg-Indarung tepatnya di depan pasar Bandar Buat guna memperoleh data yang dibutuhkan. Survey primer dilakukan dua hari yaitu pada hari Sabtu dan Selasa yang merupakan hari pekan di Pasar Bandar Buat dimulai pukul 06.00-18.00 dengan menggunakan alat pembantu survey berupa form survey, papan pencatat, alat tulis, meteran, jam dan kamera. Adapun data primer yang dibutuhkan dalam studi ini adalah data kinerja ruas jalan berupa

a. Kondisi Geometrik

Menentukan kondisi geometrik jalan dengan mengukur lebar jalan, lebar bahu dan lebar median menggunakan meteran.

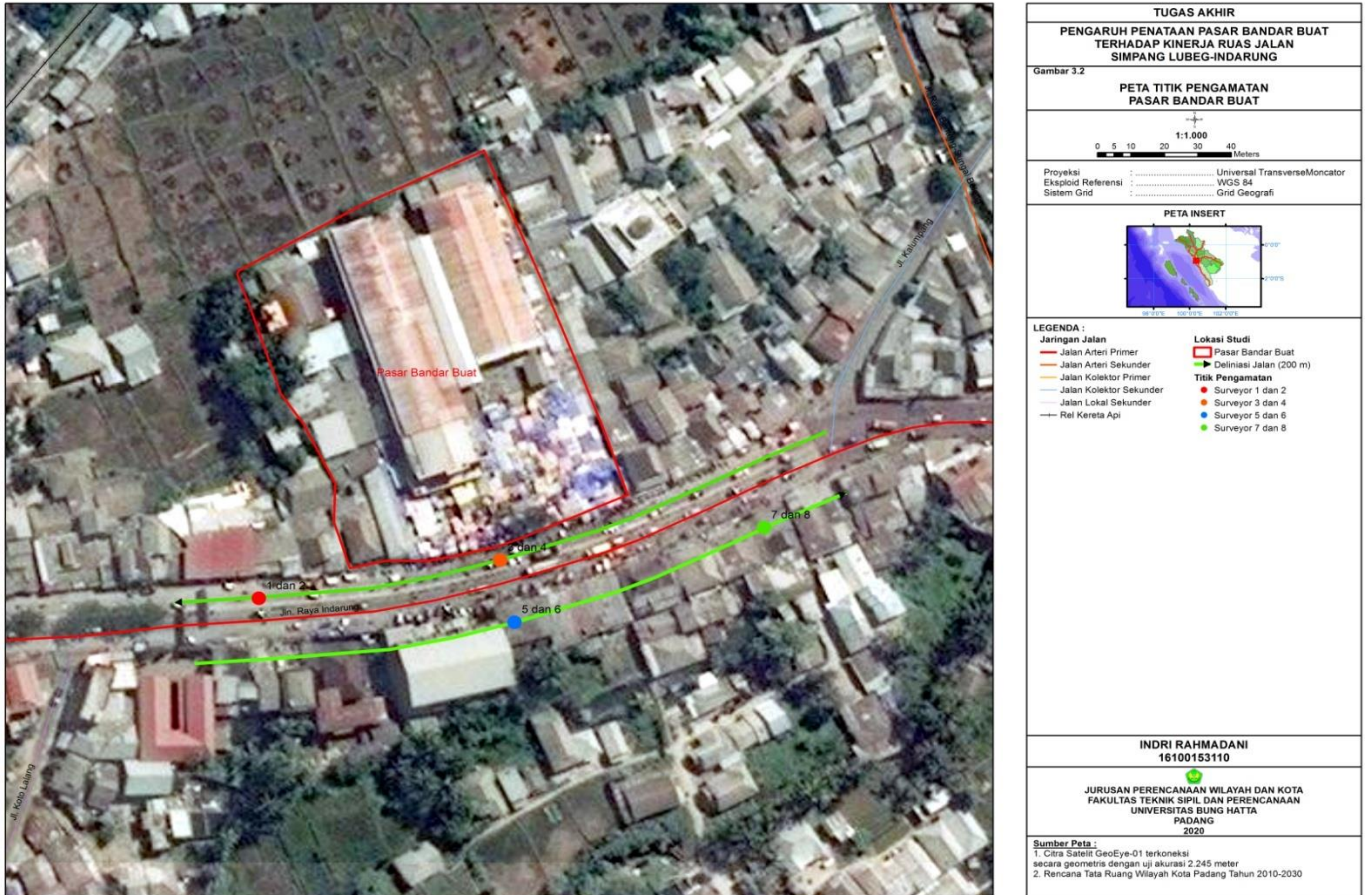
b. Kondisi Lalu Lintas

Survey kondisi lalu lintas terkait pengumpulan data volume lalu lintas dan hambatan samping. Adapun metode survey kondisi lalu lintas yaitu :

- Hari pelaksanaan survey lalu lintas berdasarkan MKJI 1997 yaitu satu hari kerja yang terdiri dari hari senin-jumat dan satu hari libur yaitu hari sabtu-minggu. Untuk survey pada penelitian ini di pilih hari selasa yang mewakili hari kerja dan hari sabtu mewakili hari libur, karena hari selasa dan hari sabtu merupakan hari pekan di pasar Bandar Buat. Waktu pelaksanaan survey dilaksanakan selama 12 jam yaitu pada pukul 06.00-18.00 WIB
- Survey lalu lintas dilakukan dengan cara masing-masing surveyor berdiri di titik-titik tempat yang telah ditentukan pada ruas jalan atau segmen pengamatan, kemudian mencatat kendaraan yang melintas pada jalur Simpang Lubeg-Indarung dan pada jalur Indarung-Simpang Lubeg kedalam form survey sesuai jenis kendaraan..
- Survey 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 kearah Simpang Lubeg dan 100 meter ke arah Indarung pada masing-masing ruas jalan.

untuk lebih jelasnya, titik atau tempat masing-masing surveyor mengambil data dapat dilihat pada gambar 1.2 peta survey berikut ini :

**Gambar 1.2 Peta Survey**



Berdasarkan dari gambar 1.2 peta survey diatas dapat dilihat bahwa :

- Untuk arah Simpang Lubeg-Indarung surveyor 1 dan 2 berada pada satu titik pengamatan yaitu di awal segmen pengamatan tepatnya ditoko pakaian anak memegang form survey lalu lintas. Setiap surveyor menghitung kendaraan dengan interval pencatatan 15 menit sepanjang waktu pengumpulan data. Surveyor 1 menghitung kemudian mencatat data berupa kendaraan berat dan sepeda motor ke dalam form survey yang telah ditentukan. Surveyor 2 menghitung kemudian mencatat data berupa kendaraan ringan dan kendaraan tak bermotor ke dalam form survey yang telah ditentukan



- Untuk arah Simpang Lubeg-Indarung surveyor 3 dan 4 berada pada satu titik pengamatan yaitu di depan pasar bandar Buat memegang form survey hambatan samping. Setiap surveyor menghitung hambatan samping dengan interval pencatatan 15 menit sepanjang waktu pengumpulan data.  
Surveyor 3 menghitung kemudian mencatat data berupa pejalan kaki dan kendaraan parkir ke dalam form survey yang telah ditentukan.  
surveyor 4 menghitung kemudian mencatat data berupa kendaraan lambat dan kendaraan keluar masuk ke dalam form survey yang telah ditentukan
- untuk arah Indarung-Simpang Lubeg surveyor 5 dan 6 berada pada satu titik pengamatan yaitu di awal segmen pengamatan tepatnya di depan kedai nasi memegang form survey lalu lintas. Setiap surveyor menghitung kendaraan dengan interval pencatatan 15 menit sepanjang waktu pengumpulan data  
surveyor 5 menghitung kemudian mencatat data berupa kendaraan berat dan sepeda motor ke dalam form survey yang telah ditentukan. Surveyor 6 menghitung kemudian mencatat data berupa kendaraan ringan dan kendaraan tak bermotor ke dalam form survey yang telah ditentukan
- untuk arah Indarung-Simpang Lubeg surveyor 7 dan 8 berada pada satu titik pengamatan yaitu di depan toko alat tulis memegang form survey hambatan samping. Setiap surveyor menghitung hambatan samping dengan interval pencatatan 15 menit sepanjang waktu pengumpulan data  
surveyor 7 menghitung kemudian mencatat data berupa pejalan kaki dan kendaraan parkir ke dalam form survey yang telah ditentukan  
surveyor 8 menghitung kemudian mencatat data berupa kendaraan lambat dan kendaraan keluar masuk ke dalam form survey yang telah ditentukan

## 2. Survey Sekunder

Survey Sekunder merupakan metode pengumpulan data dengan mendatangi instansi-instansi yang berkaitan dengan studi guna memperoleh data yang dibutuhkan dalam penelitian. Adapun data sekunder yang dibutuhkan dalam studi ini diantaranya yaitu :

a. Data jumlah penduduk

Data jumlah penduduk diperoleh dari Padang dalam angka 2020, adapun data yang dibutuhkan yaitu data jumlah penduduk kota Padang tahun 2020. Data jumlah penduduk berguna untuk penentuan kapasitas ruas jalan sebagai faktor penyesuaian ukuran kota. Jumlah penduduk diasumsikan bahwa ruas jalan Simpang Lubeg-Indarung yang merupakan jalan umum akan dilalui oleh setiap kendaraan dari manapun.

b. Peta lokasi penelitian

Peta lokasi penelitian diperoleh dari peta citra Kota Padang, peta lokasi penelitian berupa peta deliniasi kawasan studi dan panjang segmen pengamatan pada ruas jalan Simpang Lubeg-Indarung.

### 1.6.2 Metode Analisis

Adapun metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis kinerja ruas jalan perKotaan dengan memperhitungkan kapasitas, rasio, volume kendaraan atau analisis VCR di jalan simpang Lubeg-Indarung, karakteristik ruas jalan atau kondisi geometrik jalan dan hambatan samping yang mempengaruhi kinerja ruas jalan, serta analisis alternatif peningkatan kinerja ruas jalan. Berikut adalah analisis yang digunakan dalam penelitian yang berdasarkan ketentuan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997),:

1. Konversi Volume lalu lintas

Besarnya arus lalu lintas dinyatakan dengan volume (V) yang menunjukkan jumlah kendaraan yang melewati suatu titik pengamatan pada ruas jalan per satuan waktu sehingga diketahui jam puncak arus lalu lintas, analisis konversi lalu lintas diolah dengan mengalikan emp masing-masing jenis kendaraan dengan jumlah kendaraan. Untuk besaran masing-masing emp kendaraan yang telah ditentukan MKJI 1997 adalah sebagai berikut :

Sepeda Motor (MC) = 0,35

Kendaraan Ringan (LV) = 1

Kendaraan Berat (HV) = 1,2

Kendaraan takbermotor (UM) = 0,8

## 2. Konversi Hambatan samping

Hambatan samping merupakan faktor yang mempengaruhi terhadap penurunan kinerja suatu ruas jalan. Untuk mengetahui faktor hambatan samping maka dilihat dari kejadian sepanjang segmen pengamatan yaitu dengan panjang segmen 200 meter dibagi menjadi 100 meter dari arah kiri lokasi studi dan 100 meter dari arah kanan lokasi studi per jam per jalur. Penentuan jumlah bobot hambatan samping menurut MKJI 1997 adalah sebagai berikut :

**Tabel 1.1 Penentuan Kelas Hambatan Samping**

Kelas hambatan samping (SPC)	Kode	Jumlah berbobot kejadian per 200m/jam (dua sisi)	Kondisi khusus
Sangat rendah	VL	<100	Daerah permukiman : jalan dengan jalan samping
Rendah	L	100-299	Daerah permukiman : beberapa kendaraan umum
Sedang	M	300-499	Daerah industri : beberapa toko disisi jalan
Tinggi	H	500-899	Daerah komersial : aktivitas sisi jalan tinggi
Sangat tinggi	VH	>900	Daerah komersial dengan aktivitas pasar di samping jalan

*Sumber : MKJI 1997*

Untuk penentuan kelas hambatan samping maka dilihat dari kondisi khususnya yaitu ruas jalan Simpang Lubeg-Indarung merupakan daerah padat aktivitas dengan adanya aktivitas pasar di samping jalan yaitu terdapatnya Pasar Bandar Buat sehingga menyebabkan tingginya faktor hambatan samping yang dapat mempengaruhi kinerja ruas jalan Simpang Lubeg-Indarung..

Untuk penentuan nilai masing-masing hambatan samping dapat dilihat pada tabel 1.2 Penentuan nilai jumlah bobot hambatan samping berikut ini :

**Tabel 1.2 Penentuan nilai jumlah bobot hambatan samping**

Tipe kejadian hambatan samping	Simbol	Faktor bobot
Pejalan kaki	PED	0,5
Parkir	PSV	1,0
Kendaraan masuk dan keluar	EEV	0,7
Kendaraan lambat	SMV	0,4

Sumber : MKJI 1997

Adapun bentuk hambatan-hambatan samping yang terjadi yaitu adanya pejalan kaki (*PED*) yang berjalan disisi jalan dan hendak menyebrang menuju pasar memiliki nilai 0,5, adanya penggunaan sisi jalan sebagai kendaraan parkir (*PSV*) menggunakan badan jalan sehingga mengurangi lebar efektif jalan memiliki nilai 1,0, adanya kendaraan yang masuk dan keluar (*EEV*) mengakibatkan terjadinya tundaan karena tertahannya kendaraan yang hendak melaju dibelakangnya memiliki nilai 0,7, dan adanya kendaraan lambat (*SMV*) yang dapat mengganggu kendaraan lain yang bergerak lebih cepat sehingga menyebabkan antrian memiliki nilai 0,4.

### 3. Kapasitas jalan

Kapasitas didefinisikan sebagai arus maksimum yang melalui suatu titik di jalan yang dapat dipertahankan per satuan jam pada kondisi tertentu. Faktor-faktor yang mempengaruhi kapasitas jalan antara lain : 1. Kondisi geometrik meliputi tipe jalan, lebar jalan, lebar bahu, 2. Kondisi lalu lintas meliputi karakteristik kendaraan yang lewat dinyatakan dalam smp/jam dan hambatan samping, 3. Kondisi lingkungan. Faktor kondisi lingkungan yang berpengaruh adalah ukuran Kota yang dinyatakan dalam jumlah penduduk Kota. Adapun data yang dibutuhkan untuk mengetahui dan menghitung kapasitas jalan menurut MKJI 1997 adalah :

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \dots \dots \dots (1.1)$$

Dimana :

C = kapasitas (smp / jam)

Co = kapasitas dasar (smp / jam)

FCw = faktor penyesuaian lebar jalan

FCsp = faktor penyesuaian pemisah arah

FCsf = faktor penyesuaian hambatan samping, bahu jalan/kereb

FCcs = faktor penyesuaian ukuran Kota

#### 4. Derajat kejenuhan

Berdasarkan MKJI (1997), derajat kejenuhan adalah rasio arus lalu lintas terhadap kapasitas suatu ruas jalan yang digunakan sebagai faktor utama dalam penentuan tingkat kinerja jalan. Derajat kejenuhan menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997) yaitu :

$$DS = V / C \dots\dots\dots (1.2)$$

dimana :

DS = Derajat Kejenuhan

V = Arus Lalu lintas

C = Kapasitas (smp/jam)

Rasio volume per kapasitas (Volume per Capacity Ratio / VCR) merupakan perbandingan antara volume kendaraan yang melintas dengan kapasitas ruas jalan segmen tertentu. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No 14 Tahun 2006 volume/kapasitas (V/C ratio) adalah perbandingan antara volume lalu lintas dengan kapasitas jalan. Hasil perbandingan tersebut yang digunakan dalam penggolongan tingkat pelayanan jalan (Level of Service).

#### 5. Tingkat Pelayanan Jalan (LOS)

Kondisi lalu lintas pada ruas jalan ditinjau dari tingkat pelayanan jalan (Level of Service), pada saat  $LOS > C$ , kondisi arus lalu lintas mulai tidak stabil, kecepatan operasi menurun relatif cepat akibat hambatan samping yang timbul dan kebebasan bergerak

relative kecil. Menentukan kategori tingkat pelayanan ruas Jalan Simpang Lubeg-Indarung mengacu pada nilai derajat kejenuhan dari ruas jalan ini. Dimana terdapat jenjang tingkat pelayanan A, B, C, D, E, dan F. Tingkat pelayanan jalan berdasarkan nilai derajat kejenuhan berorientasi pada penggolongan tingkat pelayanan berdasarkan MKJI 1997 dapat dilihat pada tabel berikut :

$$\text{Level Of Service} = \frac{\text{Volume Lalu Lintas (V)}}{\text{Kapasitas (C)}} \dots\dots\dots(1.3)$$

**Tabel 1.3 Tingkat pelayanan jalan dan nilai volume kapasitas rasio (VCR)/DS**

Tingkat Pelayanan	Karakteristik Operasi Terkait	VCR
A	Kondisi arus bebas dengan kecepatan tinggi, pengemudi dapat memilih kecepatan yang diinginkan tanpa hambatan	0,00-0,19
B	Arus stabil, tetapi kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas, pengemudi memilih kecepatan	0,20-0,44
C	Arus stabil tetapi kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan, pengemudi dibatasi dalam memilih kecepatan	0,45-0,69
D	Arus tidak mendekati stabil, kecepatan masih dikendalikan, V/C masih dapat ditolerir	0,70-0,84
E	Volume lalu lintas mendekati/berada pada kapasitas, arus tidak stabil, kecepatan kadang terhenti	0,85-1,0
F	Arus yang dipaksakan atau macet, kecepatan rendah, volume dibawah kapasitas, antrian panjang dan terjadi hambatan yang besar	>1

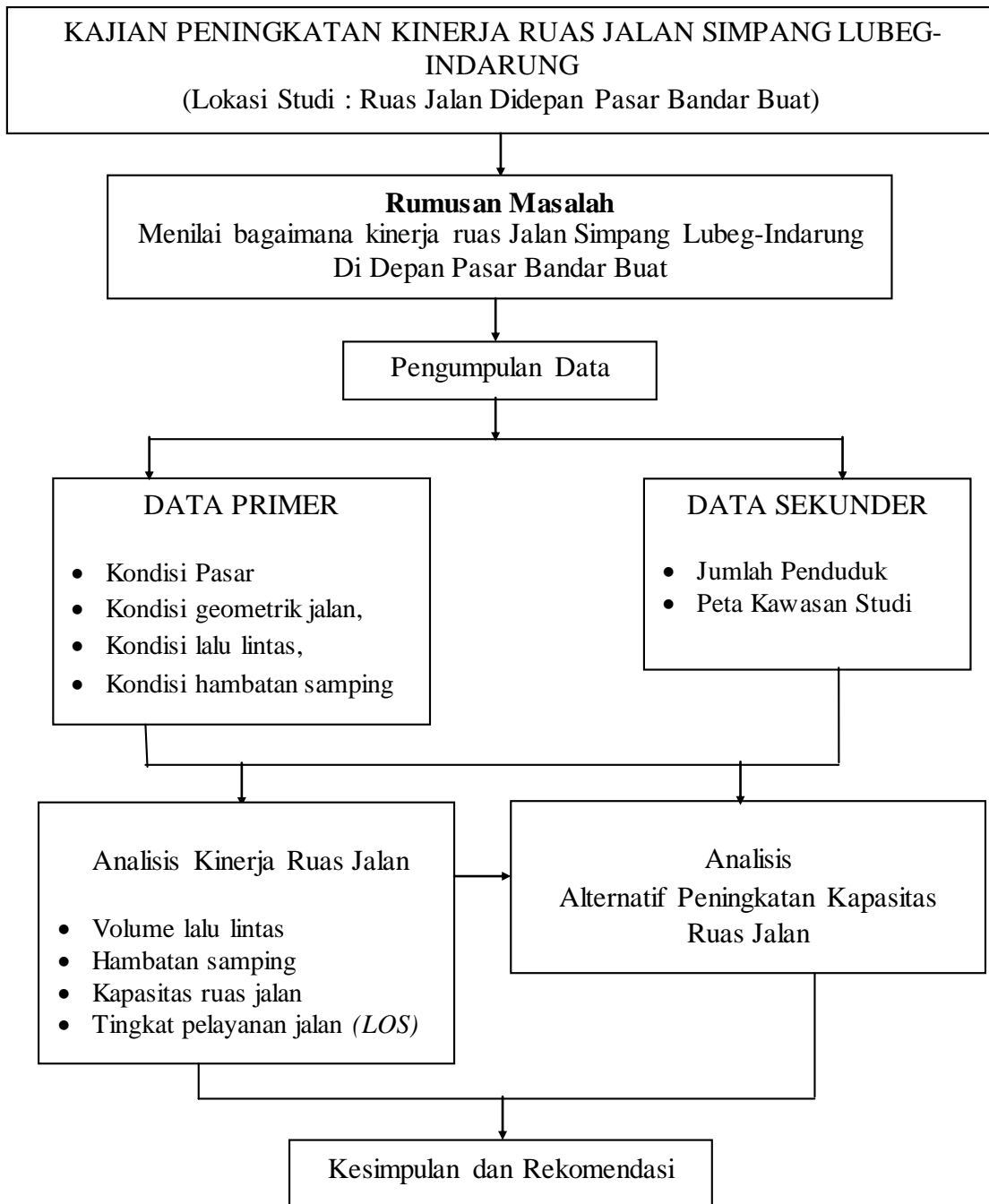
*Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997*

### 1.7 Tahap Penelitian

Untuk memudahkan penulis dalam penelitian ini maka dalam tahapan-tahapan kerja yang akan dilakukan, dijabarkan melalui kerangka pemikiran atau alur berfikir yang selanjutnya tahapan dalam proses inilah yang akan menjadi pedoman penulis dalam menyelesaikan penelitian ini. Penelitian merumuskan permasalahan kinerja ruas jalan yang terjadi di ruas Jalan Simpang Lubeg-Indarung tepatnya di depan pasar Bandar Buat. Setelah menemukan latar belakang permasalahan, maka disusunlah kajian pustaka, metodologi yang akan digunakan sebagai referensi dalam penelitian dan kemudian dilakukan peninjauan

kondisi eksisting kawasan studi atau survey primer berupa geometrik jalan, data jumlah kendaraan yang melintasi ruas jalan Simpang Lubeg-Indarung berdasarkan manual traffic counting, data jam puncak volume lalu lintas, hambatan samping, dan kapasitas jalan, setelah data diperoleh dilakukan analisis guna mengetahui kinerja jalan atau tingkat pelayanan jalan Simpang Lubeg-Indarung

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 1.3 bagan kerangka berfikir dibawah ini :



Gambar 1.3 Bagan Kerangka Berfikir



## **1.8 Sistematika Penulisan**

Adapun sistematika penulisan laporan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Dalam bab ini akan diuraikan mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup, metodologi penelitian, bagan kerangka berfikir dan sistematika penulisan.

### **BAB II STUDI LITERATUR**

Dalam bab ini berisikan kajian literatur mengenai teori-teori terkait analisis kinerja ruas jalan yang digunakan dalam studi penelitian.

### **BAB III GAMBARAN UMUM KAWASAN STUDI**

Pada bab ini akan menjelaskan gambaran umum mengenai tentang kondisi eksisting kawasan studi yang meliputi meliputi aktivitas pasar Bandar Buat, kondisi geometrik jalan, kondisi lalu lintas, kondisi hambatan samping ruas jalan Simpang Lubeg-Indarung didepan Pasar Bandar Buat.

### **BAB IV ANALISIS KINERJA RUAS JALAN**

Dalam bab ini menjelaskan tentang kinerja ruas jalan Simpang Lubeg-Indarung di depan pasar Bandar Buat dengan menggunakan metode analisis kinerja ruas jalan MKJI 1997 serta bagaimana penerapan peningkatan kinerja ruas jalan

### **BAB V PENUTUP**

Dalam bab ini berisikan tentang temuan dari hasil analisis dalam bentuk kesimpulan dan rekomendasi