

SKRIPSI
PENGARUH PASAR TRADISIONAL TERHADAP KINERJA RUAS JALAN
(STUDI KASUS:JALAN RAYA MASBAGIK DEPAN PASAR PAOK
MOTONG KABUPATEN LOMBOK TIMUR)

Rekayasa Sipil Jenjang Strata 1
Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Mataram
Diajukan Sebagai Syarat Menyelesaikan Studi Pada Program Studi



DISUSUN OLEH :
BAIQ ALFIRA MARLINA
41511A0012

PROGRAM STUDI REKAYASA SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
2020

**HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING
TUGAS AKHIR/SKRIPSI**

**PENGARUH PASAR TRADISIONAL TERHADAP KINERJA RUAS JALAN
(STUDI KASUS : JALAN RAYA MASBAGIKDEPAN PASAR PAOK MOTONG
KABUPATEN LOMBOK TIMUR)**

Disusun Oleh:

BAIQ ALFIRA MARLINA

41511A0012

Mataram, 10 juli 2020

Pembimbing I,

Pembimbing II,

Ir. Isfanar, ST., MT
NIDN.0830086701

Titik Wahyuningsih, ST., MT
NIDN.0819097401

Mengetahui,

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
FAKULTAS TEKNIK**

Dekan,



Dr. Eng. M. Islamy Rusyda, ST., MT

NIDN. 0824017501

HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING
TUGAS AKHIR/SKRIPSI
PENGARUH PASAR TRADISIONAL TERHADAP KINERJA RUAS JALAN
(STUDI KASUS : JALAN RAYA MASBAGIKDEPAN PASAR PAOK MOTONG
KABUPATEN LOMBOK TIMUR)

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh:

NAMA : BAIQ ALFIRA MARLINA

NIM :41511A012

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji

Pada hari selasa, 11 agustus 2020

dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Susunan Tim Penguji

1. Penguji I : Ir. Isfanari.,ST.,MT

2. Penguji II : Titik Wahyuningsih.,ST.,MT

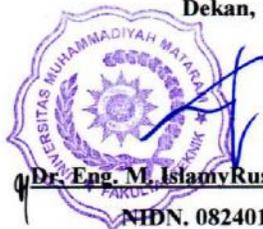
3. Penguji III : Dr.Heni Pujiastuti.,ST.,MT

Mengetahui,

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM

FAKULTAS TEKNIK

Dekan,



Dr. Eng. M. Islam Rusyda, ST., MT

NIDN. 0824017501

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

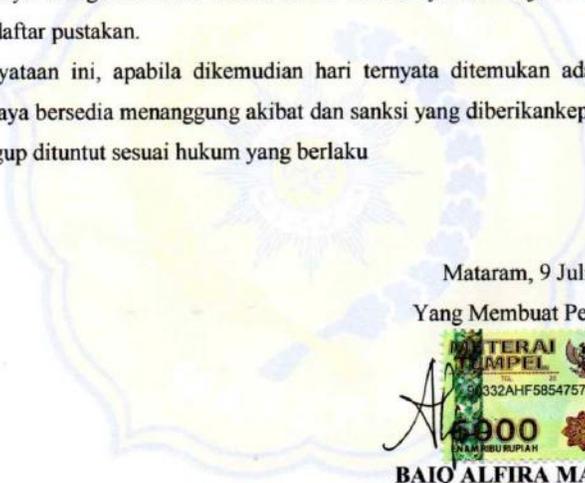
Saya yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa tugas Akhir/skripsi dengan judul :

1. “Pengaruh Pasar Tradisional Terhadap Kinerja Ruas Jalan (Studi Kasus: Jalan Raya Masbagik Depan Pasar Paok Motong Kabupaten Lombok Timur)” benar merupakan hasil karya saya sendiri dan saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan atas karya penulis lain dengan cara yang tidak sesuai tata etika ilmiah yang berlaku dalam masyarakat atau disebut plagiatisme.
2. Adapun bagian-bagian tertentu dalam penulisan tugas akhir yang saya kutip dari hasil karya orang lain telah ditulis dalam sumbernya secara jelas dan disebut dalam daftar pustakan.

Atas pernyataan ini, apabila dikemudian hari ternyata ditemukan adanya ketidakbenaran, saya bersedia menanggung akibat dan sanksi yang diberikan kepada saya dan saya sanggup dituntut sesuai hukum yang berlaku

Mataram, 9 Juli 2020

Yang Membuat Pernyataan,

BAIQ ALFIRA MARLINA
NIM: 41511A0012



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
UPT. PERPUSTAKAAN

Jl. K.H.A. Dahlan No. 1 Mataram Nusa Tenggara Barat
 Kotak Pos 108 Telp. 0370 - 633723 Fax. 0370-641906
 Website: <http://www.lib.ummat.ac.id> E-mail: upt.perpusummat@gmail.com

**SURAT PERNYATAAN PERSETUJUAN
 PUBLIKASI KARYA ILMIAH**

Sebagai sivitas akademika Universitas Muhammadiyah Mataram, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Baig. Alifra Marlina
 NIM : 4151140012
 Tempat/Tgl Lahir : Lombok Timur, 27 maret 1997
 Program Studi : Teknik Sipil
 Fakultas : Teknik
 No. Hp/Email : 085205064660 / Baigalframarlina27@gmail.com
 Jenis Penelitian : Skripsi KTI

Menyatakan bahwa demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada UPT Perpustakaan Universitas Muhammadiyah Mataram hak menyimpan, mengalih-media/format, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (*database*), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Repository atau media lain untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama **tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta** atas karya ilmiah saya berjudul:

Pengaruh Pasar Tradisional Terhadap Kinerja Ruas Jalan Cebu
 kasus: Jalan Raya Marbaguk Depan Pasar Paole Motang kabupaten
 Lombok Timur)

Segala tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah ini menjadi tanggungjawab saya pribadi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya tanpa ada unsur paksaan dari pihak manapun.

Dibuat di : Mataram
 Pada tanggal : 24 Agustus 2020

Penulis

Baig Alifra Marlina
 NIM. 4151140012

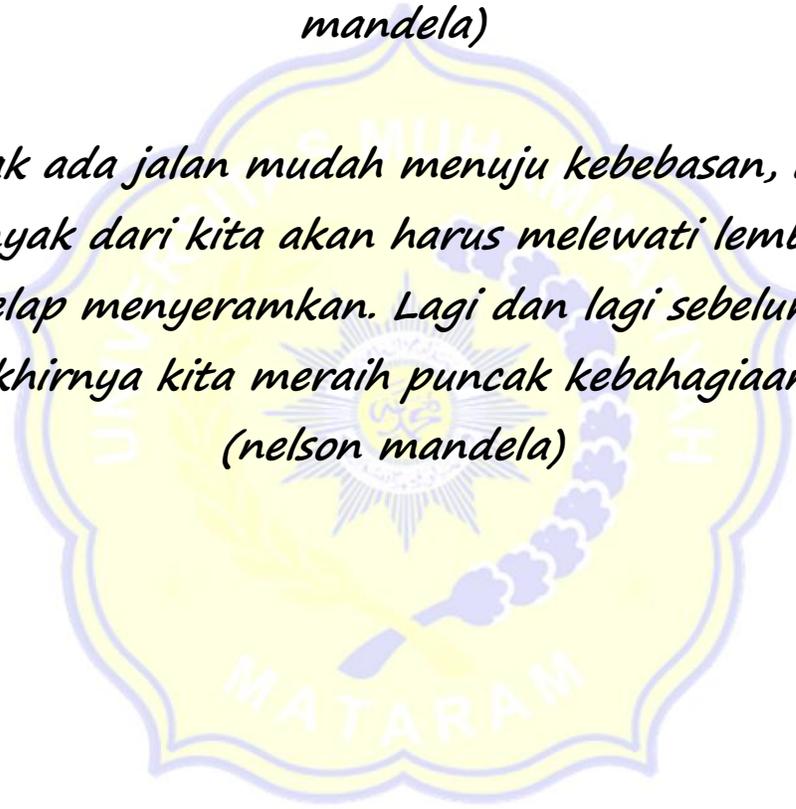
Mengetahui,
 Kepala UPT. Perpustakaan UMMAT

Iskandar, S.Sos., M.A.
 NIDN. 0802048904

HALAMAN MOTTO

*There is no easy walk to freedom anywhere,
and many of us will have to pass through the
valley of shadow of death gain and again before
we reach the mountaintop our desires (nelson
mandela)*

*Tidak ada jalan mudah menuju kebebasan, dan
banyak dari kita akan harus melewati lembah
gelap menyeramkan. Lagi dan lagi sebelum
akhirnya kita meraih puncak kebahagiaan.
(nelson mandela)*



HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan untuk :

❖ Kedua orang tuaku tercinta

Terimakasih mamik dan Mama ku tercinta, Bapak Lalu nasrul hadi dan Ibu sri murni S.pd, yang tidak pernah lelah memanjatkan doa dan memberikan dukungan kepada penulis.

❖ Untuk Untuk teman hidup dan malaikat kecilku rifat abilhaq azzami.

❖ Dosen Pembimbing

Bapak Ir. Isfanari, ST.,MT. dan Ibunda Titik Wahyuningsih, ST,MT., yang telah memberikan arahan dan selalu meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan kepada penulis.

❖ Temanku tercinta

Terimakasih untuk teman seperjuangan jusnaini dan beni santosa, yang berjuang sampai akhir sama sama selalu menjadi teman suka maupun duka,tim rempong oliv, nevy, sahabat JQ

❖ Terimakasih untuk Fakultas Teknik tercinta dan Kampusku Universitas Muhammadiyah Mataram yang sudah memberikan pelajaran yang sangat berharga terutama dalam soal perjuangan.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah Subhanahu Wa Ta'ala atas nikmat iman, islam dan kesehatan yang telah dilimpahkan kepada penulis. alhamdulillah Penulis dapat menyelesaikan tugas akhir Skripsi dengan judul “Pengaruh Pasar Tradisional Terhadap Kinerja Ruas Jalan (Studi Kasus : Jalan Raya Masbagik Desa Paok Motong Kabupaten Lombok Timur) ” yang merupakan salah satu syarat untuk menyelesaikan program sarjana (SI) pada Fakultas Teknik Jurusan Rekayasa Sipil Universitas Muhammadiyah Mataram.

Dalam penyusunan skripsi ini tidak terlepas dukungan dari berbagai pihak. Peneliti secara khusus mengucapkan terimakasih yang kepada pihak yang telah membantu. penulis menyampaikan rasa terimakasih kepada :

1. Allah Subhanahu Wa Ta'ala dengan segala Rahmat dan Karunia-Nya yang memberikan kekuatan bagi peneliti dalam menyelesaikan skripsi ini
2. Bapak Dr.Eng.M.Islamy Rusyda,ST.,MT selaku dekan fakultas teknik
3. Bapak Isfanari, ST., MT,selaku Dosen pembimbing I.
4. Ibunda Titik Wahyuningsih, ST.,MT, selaku ketua Program Studi Fakultas Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Mataram, serta selaku Dosen pembimbing II
5. Ibunda Dr. Heni Pujiastuti, ST.,MT, selaku dosen penguji yang telah meluangkan waktu untuk hadir di acara sidang dan memberikan arahan selama revisi skripsi
6. Kepada orang tua tercinta yang selama ini telah membantu peneliti dalam bentuk dukungan materi maupun perhatian, semangat, serta doa yang tiada henti-hentinya demi kelancaran dan kesuksesan peneliti dalam menyelesaikan skripsi ini.
7. Kepada malaikat kecil dan teman hidupyang tiada hentinya mensupport walaupun berjauhan semangat maupun doa selalu dihaturkan demi kelancaran dan kesuksesan dalam menyelesaikan skripsi ini.

8. Tak lupa pula teman seperjuangan Jusnaini dan Beny Santosa yang telah sama sama berjuang dalam menyelesaikan skripsi ini. Serta tim rempong nevy kurniadewi dan olivia nissa B. A.
9. Kepada teman JQ khususnya rohayuni yang telah membantu memenuhi data
10. Kepada staff adminstrasi khususnya fakultas teknik yang selalu memenuhi kebutuhan selama menyelesaikan adminstasi
11. Masih banyak lagi pihak-pihak yang sangat berpengaruh dalam proses penyelesaian skripsi yang tidak bisa peneliti sebutkan satu persatu. Semoga Allah subhanahu wa ta'ala senantiasa membalas semua kebikan yang telah di berikan, semoga penelitian ini dapat bermanfaat bagi peneliti pada umumnya kepada para pembaca.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, namun demikian telah memberikan manfaat bagi Penulis. Akhir kata Penulis berharap skiripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua. Kritik dan saran yang bersifat membangun akan kami terima dengan senang hati.

Mataram, Juni 2020
Peneliti

BAIQ ALFIRA MARLINA
NIM : 41511A0012

DAFTAR ISI

	hal
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN MOTTO.....	v
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR ISTILAH.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xviii
ABSTRAK	xix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	2
1.3 Batasan Masalah	2
1.4 Tujuan Dan Mamfaat Penelitian.....	3
1.5 Sistematika Pembahasan	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	5
2.1 Pengertian Jalan.....	5
2.1.1 Klasifikasi Jalan Menurut Sistemnya	6
2.1.2 Klasifikasi Jalan Menurut Statusnya	7
2.1.3 Klasifiiasi Jalan Menurut Kelasnya.....	8
2.2 Pasar tradisinal.....	9
2.2.1 Fungsi Pasar.....	10
2.2.2 Ciri Cirri Pasar Tradisional	10
2.2.3 Jenis-Jenis Pasar Tradisional.....	10
2.2.4 Kelebihan Dan Kekurangan Pasar Tradisional.....	12

2.3 Pengertian Kemacetan Lalu Lintas	13
2.4 Karakteristik Arus Lalu Lintas	14
2.4.1 Volume	14
2.4.2 Kecepatan	15
2.5 Kinerja Ruas Jalan	19
2.6 Kapasitas Ruas Jalan	20
2.7 Derajat Kejenuhan	23
2.8 Hambatan Samping	24
2.9 Sistem Perparkiran	25
2.9.1 Parkir Di Badan Jalan	25
2.9.2 Parkir Di Luar Badan Jalan	26
2.9.3 Karakteristik Parkir	26
BAB III METODELOGI PENELITIAN	27
3.1 Tempat Penelitian	27
3.2 Teknik Pengumpulan Data	27
3.3 Survei Karakteristik Lalu Lintas	27
3.3.1 Survei Geometrik Jalan	27
3.3.2 Survei Volume Lalu Lintas	28
3.4 Survei Hambatan Samping	28
3.5 Lokasi Survey	28
3.6 Waktu Survey	28
3.7 Teknik Pengolahan Data	28
3.8 Teknik Analisa Dan Pembahasan	29
3.9 penarikan kesimpulan	29
3.10 Prosedur Penulisan	30
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	31
4.1 Kondisi Geometrik Jalan	31
4.2 Analisa Volume Lalu Lintas	32
4.2.1 Kecepatan Rata Rata Kendaraan	37
4.3 Analisa Kecepatan Arus Bebas	37
4.4 Analisa Hambatan Samping	38

4.5 Analisa Kapasitas Jalan.....	43
4.6 Analisa Kinerja Ruas Jalan Dengan Q/C Ratio.....	44
4.6.1 Analisa Derajat Kejenuhan	42
BAB V PENUTUP	46
5.1 Kesimpulan.....	46
5.2 Saran.....	47
5.3 Rekomendasi	47
DAFTAR PUSTAKA	48
LAMPIRAN	49



DAFTAR TABEL

	hal
Tabel 2.1 Emp kendaraan.....	15
Tabel 2.2 Kecepatan arus bebas dasar (FV_0).....	17
Tabel 2.3 Penyesuaian kecepatan arus bebas untuk hambatan samping (FFV_{SF})	17
Tabel 2.4 Penyesuaian kecepatan arus bebas untuk lebar jalur lalu lintas(FV_w)	18
Tabel 2.5 Faktor penyesuaian untuk ukuran kota (FFV_{CS})	19
Tabel 2.6 Tingkat pelayanan jalan.....	19
Tabel 2.7 kapasitas dasar (C_0)	21
Tabel 2.8 faktor penyesuaian akibat pemisah arah (FC_{SP})	21
Tabel 2.9 faktor penyesuaian untuk hambatan samping (FC_{SF})	21
Tabel 2.10 faktor penyesuaian kapasitas akibat lebar jalur lalu lintas (FC_w)	22
Tabel 2.11 faktor penyesuaian kapasitas untuk ukuran kota (FC_{CS}).....	23
Tabel 2.12 bobot hambatan samping	24
Tabel 2.13 faktor penentuan hambatan samping	24
Tabel 4.1 volume lalu lintas arah masbagik-sikur	32
Tabel 4.2 volume jam puncak arah masbagik sikur	34
Tabel 4.3 volume lalu lintas arah sikur masbagik	35
Tabel 4.4 volume jam puncak sikur masbagik	36
Tabel 4.5 kecepatan rata rata	37
Tabel 4.6 penentuan hambatan samping arah masbagik sikur	38
Tabel 4.7 jam puncak hambatan samping arah masbagik-sikur.....	40
Tabel 4.8 penentuan hambatan samping arah sikur-masbagik.....	41
Tabel 4.9 jam puncak hambatan samping arah sikur-masbagik.....	42
Tabel 4.10 derajat kejenuhan.....	44
Tabel 4.11 tingkat pelayanan jalan	44

DAFTAR GAMBAR

	hal
Gambar 3.1 Lokasi Penelitian	27
Gambar 3.2 Bagan Alir Penelitian.....	30
Gambar 4.1 Sketsa Lokasi Penelitian	32



DAFTAR ISTILAH

AADT	: (average annual daily traffic) volume yang diukur selama 24 jam dalam kurun waktu 365 hari
ADT	: (average daily traffic) volume yang diukur selama 24 jam penuh dalam waktu tertentu yang dibagi dari banyaknya hari tersebut.
Average speed	: (kecepatan rata rata)
Aspal beton	: (hot mix)
Bebas hambatan	: (freeway)
Co	: kapasitas dasar
Density	: (kepadatan)
Density rate	: (menghitung kepadatan)
Distance headway	: (jarak bergerak)
DS	: (derajat kejenuhan)
EEV	: kendaraan keluar masuk
EMP	: ekivalensi mobil penumpang
FC _{CS}	: faktor penyesuaian kapasitas untuk ukuran kota
FC _{SP}	: faktor penyesuaian kapasitas untuk pemisah arah
FC _{SF}	: faktor penyesuaian kapasitas untuk pengaruh hambatan samping dan lebar bahu
FC _W	: faktor penyesuaian kapasitas akibat lebar jalur lalu lintas
Flow	: (aliran)
Flow rate	: (menghitung aliran)
Grosir	: permintaan dan penawaran dilakukan dalam jumlah banyak
HCM 2000	: (sebuah kumpulan yang disusun)
HV	: kendaraan berat (heavy vehicle)
H	: tinggi
Individual speed	: (kecepatan sendiri)

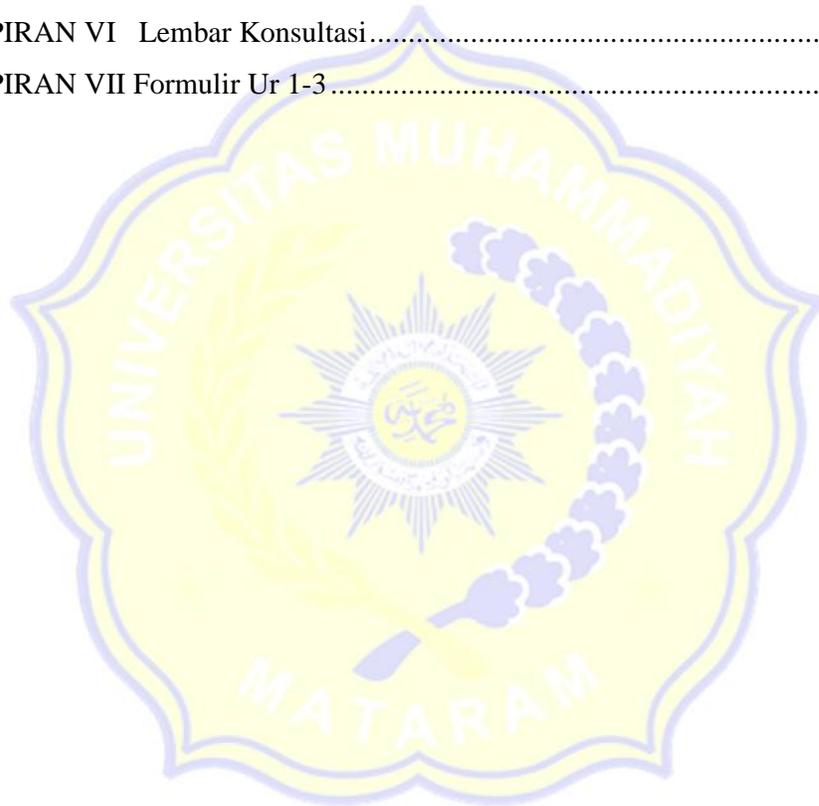
- Jalan kolektor : (jalan umum yang berfungsi melayani angkutan dengan ciri ciri perjalanan jarak sedang dengan kecepatan rata rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi)
- Jalan arteri : (jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi)
- Jalan local : (jalan numu yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi)
- Jalan likngkungan : (jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan cirri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata rata rendah)
- Jalan provinsi : (jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten atau kota, atau antar ibukota kabupaten atau kota, dan jalan strategis provinsi)
- Jalan kabupaten : (jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk jalan nasional dan provinsi yang menghubungkan ibukota kabupaten dan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, dengan pusat kegiatan lokal serta jalan umum dalam system jaringan sekunder dalam wilayah kabupaten dan jalan strategis kabupaten.
- Jalan kota : (jalan umum dalm system jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan jalan dalam kota, serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada dalam kota)
- jalan desa : (jalan umum yang menghubungkan kawasan antar permukiman dalam desa serta jalan lingkungan)
- Jalan raya : (highway)
- Jalan sedang : (road)

Jalan kecil	: (street)
L	: rendah
Level of service	: (tingkat pelayanan jalan yang dipakai oleh amerika)
LV	: Kendaraan ringan (ligh vehicle)
M	: sedang
MC	: sepeda motor (motor cycle)
MKJI 1997	: (manual kapasitas jalan Indonesia 1997)
N	: (jumlah kendaraan)
On street parking	: (parker di badan jalan)
Off street parking	: (parker di luar badan jalan)
PED (pedestrian)	: pejalan kaki
Pemda	: (pemerintah daerah)
Pasar eceran	:(pasar dimana permintaan dan penawaran dilakukan secara eceran
Pasar induk	: (pusat pengumpulan dan penyimpanan bahan pangan yang akan disalurkan ke pasar grosir)
Pasar regional	: (berlokasi di tempat strategis , memiliki bangunan permanen, dan memiliki kemampuan untuk melayani seluruh wilayah kota hingga keluar kota. Barang barang yang dijual tergolong lengkap dan dapat memenuhi seluruh kebutuhan masyarakat.
Pasar kota	: (lokasi di tempat strategi, luas, memiliki bangunan permanen dan hanya mampu melayani wilayah dalam kota. Tergolong pasar lengkap dan dikategorikan sebagai pasar induk atau pasar grosir)
Pasar wilayah	: (hanya mampu melayani satu wilayah)
Pasar lingkungan	: (hanya mampu melayani satu permukiman saja)
Pasar khusus	: (hanya mampu melayani satu wilayah kota. Barang yang diperjual belikan hanya terdiri satu jenis barang contoh nya :pasar hewan)

Pasar pemerintah	: (pasar yang dikelola oleh pemerintah pusat atau pemerintah daerah)
Pasar swasta	: (pasar yang dikelola oleh badan hukum yang mendapatkan izi dari pemerintah daerah)
Pasar liar	: (pasar yang tidak memiliki izi meperintah daerah)
Peak hour factor	: (perbandingan volume lalu lintas per jam)
PSV	: kendaraan parker atau berhenti
Q	: (volume = kend/jam)
Rumaja	: (ruang mamfaat jalan)
Rumija	: (ruang milik jalan)
Ruwasja	: (ruang pengawasan jalan)
Rate factor of flow	: (nilai equivalen dari volume lalu lintas per jam)
Space mean speed	: (jarak kecepatan)
Speed	: (kecepatan)
SNI	: (standar nasional Indonesia)
SMP	: satuan mobil penumpang
SMV	: kendaraan lambat
T	: Waktu pengamatan (jam)
Time headway	: (waktu bergerak)
VL	: sangat rendah
VH	: sangat tinggi
Volume (Q)/C ratio	: (volume /kapasitas ratio)
Volume jam-an	: (hourly volumes)
Zebra cross	: (penyebrangan pejalan kaki)

DAFTAR LAMPIRAN

	hal
LAMPIRAN I Data Survey Volume Lalu Lintas Dan Hambatan Samping ...	50
LAMPIRAN II Dokumentasi	52
LAMPIRAN III Tingkat Pelayanan Jalan, Ds, Arus Bebas	53
LAMPIRAN IV Data Hasil Survey	54
LAMPIRAN V Surat Penelitian	55
LAMPIRAN VI Lembar Konsultasi	56
LAMPIRAN VII Formulir Ur 1-3	57



ABSTRAK

The road is a land transportation infrastructure that plays a vital role in the land transportation sector. In modern society, with the development of technology, economic growth, and population, there are many activities done while the capacity and performance of roads to accommodate the flow of vehicles are increasingly limited. Masbagik highway in front of Paok Motong market was chosen as the research location because on this highway. There is often traffic congestion caused by high roadside activity in the form of many vehicles that stop loading or unloading goods, parking on the road, crossing roads, leaving cars, entering the side of the road, which affects traffic flow, speed, and capacity.

The research was conducted for three days on Thursday, Friday, and Saturday. The study was done by direct data collection in the field for traffic volume, vehicle speed, and side obstacle data were divided by 15 minutes, with an interval of 9 hours from 06.30-17.30. Furthermore, the data analysis was carried out, namely traffic volume, speed, road capacity, and side friction using the Indonesian Road Capacity Manual 1997, with the help of Microsoft Excel.

The results of this study showed that the traffic volume and side friction on Friday have the highest peak hours at 14.30-15.30 in the direction of Masbagik-Sikur and Sikur Masbagik with a peak hour volume of 1842 pcu / hour for the Masbagik-Sikur direction and 1778 pcu / hour for Masbagik direction. While the number of side friction in the direction of the Sikur Masbagik is 732 and the course of the Sikur-Masbagikis 736 with a road capacity of 2296.8 pcu / hour.

Keywords: road capacity, side friction, market

MENGESAHKAN
SALINAN FOTO COPY SESUAI ASLINYA
MATARAM
DAN PEL. KEPALA
LABORATORIUM BAHASA
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
Syarifuddin

BAB I

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Jalan Raya Masbagik Desa Paok Motong kabupaten Lombok timur merupakan salah satu jalan yang mempunyai peranan penting dalam mendukung perkembangan sektor sektor perdagangan, perkantoran, pendidikan dan jasa di Desa Paok Motong. Selain itu Jalan Raya Masbagik Paok Motong tersebut merupakan jalan utama yang menghubungkan antara Kabupaten Lombok timur dengan Kabupaten Lombok Tengah dan Lombok Barat. Sebagai prasarana perhubungan, jalan merupakan unsur penting dalam mewujudkan pertumbuhan ekonomi dan tercapainya stabilitas sosial yang diinginkan. Oleh karena itu kinerja ruas jalan perlu diperhatikan. Kinerja ruas jalan dapat didefinisikan, sejauh mana kemampuan jalan menjalankan fungsinya yang dapat diukur dan dibandingkan dengan standar tingkat pelayanan jalan. Nilai tingkat pelayanan jalan dijadikan sebagai parameter kinerja ruas jalan.

Volume lalu lintas tergantung kepada kapasitas jalan, bila kapasitas jalan tidak bisa menampung volume yang ingin bergerak maka lalu lintas yang ada akan terhambat dan akan mengalir sesuai dengan kapasitas jaringan jalan maksimum. Kapasitas jalan adalah arus lalu lintas maksimum yang dapat dipertahankan sepanjang potongan jalan dalam kondisi tertentu (MKJI, 1997). Kapasitas jalan dipengaruhi oleh karakteristik utama jalan, yang meliputi geometrik jalan, karakteristik arus lalu lintas, dan kegiatan di tepi jalan (hambatan samping). Namun Desa Paok Motong tersebut tidak terlepas dari kepadatan lalu lintas terutama di Jalan Raya Masbagik tepatnya di depan pasar tradisional Paok Motong. Hal ini disebabkan karena aktifitas pasar yang menggunakan ruas jalan sebagai lahan untuk berjualan, tempat parkir dan menurunkan barang sehingga terjadi penurunan kapasitas jalan. Pasar secara fisik adalah tempat pemusatan beberapa pedagang tetap dan tidak tetap yang berada pada suatu ruangan terbuka atau ruangan tertutup atau suatu bagian jalan. Selanjutnya pengelompokan pedagang eceran tersebut menempati bangunan

bangunan dengan kondisi temporer, semi permanen maupun bangunan permanen. Hampir setiap hari kepadatan lalu lintas terjadi Di Jalan Raya Masbagik depan pasar Paok Motong terutama pada hari jumat. Di mana pada hari jumat di pagi hari sampai sore terjadi aktifitas penurunan barang di badan jalan dan terbentur oleh parkir roda dua maupun roda empat.

Kepadatan lalu lintas yang terjadi sudah sangat mengganggu aktivitas penduduk. Kepadatan arus lalu lintas menimbulkan berbagai dampak negatif, baik terhadap pengemudi maupun ditinjau dari segi ekonomi dan lingkungan. Bagi pengemudi kendaraan, kepadatan arus lalu lintas menimbulkan ketegangan (stress). Selain itu juga akan menimbulkan dampak negatif ditinjau dari segi ekonomi berupa kehilangan waktu karena waktu perjalanan yang lama. Selain itu, timbul pula dampak negatif terhadap lingkungan yang berupa peningkatan polusi udara serta peningkatan gangguan suara kendaraan. Persoalan gangguan lalu lintas ini muncul karena adanya pedagang kaki lima, bongkar muat barang, angkot yang parkir atau berhenti di sepanjang jalan tersebut. Berdasarkan uraian diatas maka penulis mengambil judul penelitian Pengaruh Pasar Tradisional Terhadap Kinerja Ruas Jalan (Studi Kasus: Jalan Raya Masbagik Depan Pasar Paok Motong Kabupaten Lombok Timur)

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka permasalahan yang akan dibahas pada penelitian ini adalah:

1. Apa yang mempengaruhi hambatan samping yang diakibatkan oleh aktifitas pasar terhadap kapasitas ruas jalan ?
2. Bagaimana pengaruh aktivitas pasar di ruas jalan terhadap kapasitas jalan yang ditinjau berdasarkan Q/C Ratio ?

1.3 Batasan masalah

Mengingat rumusan masalah di atas, maka perlu adanya batasan penelitian agar pembahasan dapat lebih terarah dan efisien. Ruang lingkup penelitian dibagi menjadi dua, yaitu sebagai berikut:

1. Ruang Lingkup Wilayah

Lingkup pembahasan pada penelitian ini dititik beratkan pada kondisi sekitar pasar yang menggunakan bahu jalan untuk parkir dan penurunan barang. Lokasi penelitian ini dilakukan di pasar tradisional paok motong Kabupaten Lombok Timur. Objek dalam penelitian ini merupakan pengendara, pengunjung dan pedagang pasar tradisional Paok Motong.

2. Ruang Lingkup Pembahasan

Ruang lingkup pembahasan penelitian ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana situasi dan kondisi sekitar pasar yang menggunakan badan jalan sebagai aktifitas pasar.

1.4 Tujuan Dan Mamfaat Penelitian

1.4.1 Tujuan penelitian

Adapun tujuan penulisan dari makalah ini adalah :

1. Untuk mengetahui pengaruh hambatan samping yang diakibatkan aktivitas pasar terhadap kapasitas ruas jalan
2. Untuk mengetahui pengaruh dari aktivitas pasar di ruas jalan terhadap kapasitas jalan yang ditinjau berdasarkan Q/C Ratio.

1.4.2 Manfaat Penelitian

1. Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi/kajian penelitian berikutnya dalam masalah yang berkaitan dengan penulisan yang akan dibahas dalam penulisan skripsi ini.
2. Bagi peneliti sendiri/penulis diharapkan dapat menambah wawasan peneliti/penulis mengenai Pengaruh Keberadaan Pasar Tradisional Terhadap Kinerja Ruas Jalan Di Paok Motong Kecamatan Masbagik Kabupaten Lombok Timur.
3. Sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana pada jurusan Rekayasa sipil Di Universitas Muhammadiyah Mataram.

1.5 Sistematika Pembahasan

BAB I : Latar belakang membahas tentang bagaimana pasar tradisional Di Paok Motong, keadaan pasar tradisional tersebut dan keadaan kelancaraan

transportasi di sekitar pasar tradisional di Paok Motong. Rumusan masalah membahas tentang masalah apa saja yang akan dirumuskan oleh peneliti ke dalam penelitian ini diantaranya adalah hambatan samping yang diakibatkan oleh aktifitas pasar terhadap kapasitas ruas jalan, bagaimana pengaruh aktivitas pasar di ruas jalan terhadap kapasitas jalan yang ditinjau berdasarkan Q/C Ratio, bagaimana solusi kemacetan yang ada di pasar Paok Motong. Sistematika pembahasan membahas tentang pembahasan secara khusus yang akan diteliti oleh peneliti agar tidak lebar ke pembahasan lain. Tujuan penelitian untuk merumuskan rumusan masalah. Manfaat penelitian membahas tentang penelitian ini dapat bermanfaat untuk apa dan bagi siapa saja. Sistematika pembahasan membahas tentang urutan pembahasan tiap bab.

BAB II : Dalam landasan teori peneliti membahas tentang pengertian jalan, pasar tradisional, pengertian kemacetan lalu lintas, karakteristik arus lalu lintas, hambatan samping, sistem perparkiran, penyediaan fasilitas pejalan kaki/trotoar.

BAB III: Membahas tentang metode penelitian yang digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini, tempat penelitian, sumber data yang digunakan dari mana saja serta teknik pengumpulan data dan teknik analisis data sebagai tahap akhir dalam metode penelitian

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA & LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap, dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah di bawah permukaan tanah dan atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan roli, dan jalan kabel. Bagian-bagian jalan meliputi ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan :

1. Ruang manfaat jalan (rumaja) meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamanannya. Ruang manfaat jalan merupakan ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi, dan kedalaman tertentu yang ditetapkan oleh penyelenggara jalan yang bersangkutan berdasarkan pedoman yang ditetapkan oleh departemen yang berwenang. Ruang manfaat jalan hanya diperuntukkan bagi median, pengerasan jalan, jalur pemisah, bahu jalan, saluran tepi jalan, trotoar, lereng, ambang pengaman, timbunan dan galian, gorong-gorong, perlengkapan jalan, dan bangunan pelengkapannya.

2. Ruang milik jalan (rumija) meliputi ruang manfaat jalan dan sejalur tanah tertentu diluar ruang manfaat jalan. Ruang milik jalan merupakan ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, kedalaman, dan tinggi tertentu. Ruang milik jalan diperuntukkan bagi ruang manfaat jalan, pelebaran jalan dan penambahan jalur lalu lintas pada masa akan datang serta kebutuhan ruangan untuk pengamanan jalan. Sejalur tanah tertentu dapat dimanfaatkan sebagai ruang terbuka hijau yang berfungsi sebagai lanskap jalan.

3. Ruang pengawasan jalan (ruwasja) merupakan ruang tertentu diluar ruang milik jalan yang ada dibawah pengawasan penyelenggara jalan. Ruang pengawasan jalan diperuntukkan bagi pandangan bebas pengemudi dan pengamanan konstruksi jalan serta pengamanan fungsi jalan. Ruang pengawasan jalan merupakan ruang sepanjang jalan di luar ruang milik jalan yang dibatasi

oleh lebar dan tinggi tertentu. Dalam hal ruang milik jalan tidak cukup luas, lebar ruang pengawasan jalan ditentukan dari tepi badan jalan paling sedikit dengan ukuran sebagai berikut:

1. Jalan arteri primer 15 (lima belas) meter
2. Jalan kolektor primer 10 (sepuluh) meter
3. Jalan local primer 7 (tujuh) meter
4. Jalan lingkungan primer 5 (lima) meter
5. Jalan arteri sekunder 15 (lima belas) meter
6. Jalan kolektor sekunder 5 (lima) meter
7. Jalan lokal sekunder 3 (tiga) meter
8. Jalan lingkungan sekunder 2 (dua) meter
9. Jembatan 100 (seratus) meter ke arah hilir dan hulu

2.1.1. Klasifikasi jalan menurut sistemnya

Sistem jaringan jalan merupakan satu kesatuan jaringan jalan yang terdiri dari sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan sekunder yang terjalin dalam hubungan hierarki. Sistem jaringan jalan disusun dengan mengacu pada rencana tata ruang wilayah dan dengan memperhatikan keterhubungan antarkawasan dan atau dalam kawasan perkotaan, dan kawasan pedesaan. Menurut UU no 38 tahun 2004 pasal (7) berdasarkan sistemnya dikelompokkan menjadi dua yaitu sistem jaringan primer dan sistem jaringan sekunder.

1) Sistem jaringan jalan primer

Sistem jaringan jalan primer disusun berdasarkan rencana tata ruang dan pelayanan distribus barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah ditingkat nasional dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat pusat kegiatan sebagai berikut:

- a. Menghubungkan secara menerus pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah, pusat kegiatan lokal sampai pusat kegiatan lingkungan.
- b. Menghubungkan antar pusat kegiatan nasional.

2) Sistem jaringan jalan sekunder

Sistem jaringan jalan sekunder disusun berdasarkan rencana tata ruang wilayah Kabupaten atau Kota dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan yang menghubungkan secara menerus kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke persil.

Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, menurut UU no 38 tahun 2004 pasal (8) berdasarkan fungsinya dikelompokkan kedalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan.

a. Jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.

b. Jalan kolektor merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.

c. Jalan lokal merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

d. Jalan lingkungan merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

2.1.2. Klasifikasi jalan menurut statusnya

Dalam UU no 38 tahun 2004 pasal 9 Jalan umum menurut statusnya dikelompokkan kedalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa. Jalan nasional merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antara ibukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.

1) Jalan provinsi merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten atau kota, atau antar ibukota kabupaten atau kota, dan jalan strategis provinsi.

2) Jalan kabupaten merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk pada jalan nasional dan provinsi yang menghubungkan ibukota kabupaten dan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten dan jalan strategis kabupaten.

3) Jalan kota adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antar persil, serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada dalam kota.

4) Jalan desa merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan atau antar permukiman dalam desa, serta jalan lingkungan.

2.1.3. Klasifikasi jalan menurut kelasnya

Pengaturan kelas jalan berdasarkan UU no 38 tahun 2004 pasal 10 dikelompokkan atas bebas hambatan (freeway), jalan raya (highway), jalan sedang (road), dan jalan kecil (street). Menurut berat kendaraan yang lewat jalan raya terdiri dari:

1. Jalan raya kelas I
2. Jalan raya kelas IIA
3. Jalan raya kelas IIB
4. Jalan raya kelas IIC
5. Jalan raya kelas III
6. Tebal perkerasan jalan ditentukan sesuai dengan kelas jalan. Semakin berat kendaraan kendaraan yang melalui suatu jalan, semakin berat pula syarat syarat yang ditentukan untuk pembuatan jalan tersebut.

1. Jalan Raya Kelas I

Kelas jalan ini mencakup semua jalan utama dan dimaksudkan untuk dapat melayani lalu lintas cepat dan berat. Dalam komposisi lalu lintasnya tidak terdapat kendaraan lambat dan tak bermotor. Jalan raya dalam kelas ini merupakan jalan jalan raya yang berjalur banyak dengan konstruksi perkerasan dari jenis yang terbaik dalam arti tingginya tingkatan pelayanan terhadap lalu lintas

2. Jalan Raya Kelas II

mencakup semua jalan jalan sekunder. Dalam komposisi lalu lintas terdapat lalu lintas lambat. Kelas jalan ini selanjutnya berdasarkan komposisi dan sifat lalu lintasnya dibagi dalam tiga kelas yaitu :IIA,IIB dan IIC

3. Jalan Raya Kelas IIA

Adalah jalan raya sekunder dua jalur atau lebih dengan konstruksi permukaan jalan dari jenis aspal beton (hot mix) atau yang setaraf, dimana dalam komposisi lalu lintasnya terdapat kendaraan lambat tetapi tanpa kendaraan yang tidak bermotor. Untuk lalu lintas lambat harus disediakan jalur tersendiri.

4. Jalan Raya Kelas IIB

Adalah jalan-jalan raya sekunder dua jalur dengan konstruksi permukaan jalan dari penetrasi berganda atau yang setaraf di mana dalam komposisi lalu lintasnya terdapat kendaraan lambat, tetapi tanpa kendaraan yang tidak bermotor.

5. Jalan Raya Kelas IIC

adalah jalan-jalan raya sekunder dua jalur dengan konstruksi permukaan jalan dari jenis penetrasi tunggal di mana dalam komposisi lalu lintasnya terdapat kendaraan lambat dari kendaraan tidak bermotor.

6. Kelas III

mencakup semua jalan jalan penghubung dan merupakan konstruksi jalan berjalur tunggal atau dua. Konstruksi permukaan jalan yang paling tinggi adalah pelabuhan dengan aspal.

2.2. Pasar Tradisional

Meurut Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia No. 53 tahun 2008 Pasar Tradisional adalah pasar yang dibangun dan dikelola oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, Swasta, Badan Usaha Milik Negara dan Badan Usaha Milik Daerah termasuk kerjasama dengan swasta dengan tempat usaha berupa toko, kios, dan tenda yang dimiliki/dikelola oleh pedagang kecil, menengah, swadaya masyarakat atau koperasi dengan usaha skala kecil, modal kecil dan dengan proses jual beli barang dagangan melalui tawar-menawar.

2.2.1 Fungsi Pasar

Menurut Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia No. 53 tahun 2008 tentang pasar berfungsi sebagai tempat atau wadah untuk pelayanan bagi masyarakat. Hal ini dapat dilihat dari berbagai segi atau bidang, diantaranya:

1) Segi ekonomi

Merupakan tempat transaksi antara produsen dan konsumen yang merupakan komoditas untuk memwadahi kebutuhan sebagai demand dan supply.

2) Segi sosial budaya

Merupakan kontrak sosial secara langsung yang menjadi tradisi suatu masyarakat yang merupakan interaksi antara komunitas pada sektor informal dan formal.

2.2.2 Ciri-Ciri Pasar Tradisional

Berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia, No. 20 tahun 2012 pasal 4 yang berkaitan dengan Pengelolaan dan Pemberdayaan Pasar Tradisional, kriteria atau ciri-ciri pasar tradisional diantaranya adalah :

1. Pasar tradisional dimiliki, dibangun dan dikelola oleh Pemda
2. Sistem transaksi yang dilakukan adalah tawar-menawar antara pembeli dan penjual
3. Tempat usaha beragam dan menyatu pada lokasi yang sama
4. Sebagian besar barang dan jasa yang ditawarkan memiliki bahan baku lokal.

2.2.3 Jenis-Jenis Pasar Tradisional

Berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia, No. 20 tahun 2012 pasal 5 Pasar tradisional memiliki jenis kategori yang dapat didasarkan pada jenis kegiatannya, lokasi, waktu kegiatannya dan status kepemilikannya.

1) Jenis pasar tradisional menurut jenis kegiatannya

Bila dilihat dari jenis kegiatannya maka pasar tradisional dapat terbagi menjadi :

- a. Pasar eceran : pasar dimana permintaan dan penawaran yang ada dilakukan secara eceran.

b. Grosir : pasar yang dimana permintaan dan penawaran dilakukan dalam jumlah banyak.

c. Pasar Induk : Jenis pasar ini lebih besar dari pasar eceran dan grosir karena merupakan pusat pengumpulan dan penyimpanan bahan pangan yang akan disalurkan ke pasar grosir.

2) Jenis pasar tradisional menurut lokasi dan jangkauan pelayanannya. Bila dilihat dari lokasi dan jangkauan pelayanannya pasar tradisional dapat terbagi menjadi :

a. Pasar regional

Jenis pasar regional ini berlokasi di tempat yang strategis dan luas serta memiliki bangunan permanen dan memiliki kemampuan untuk melayani seluruh wilayah kota hingga keluar kota. Barang-barang yang diperjualbelikan juga tergolong lengkap dan dapat memenuhi seluruh kebutuhan masyarakat.

b. Pasar Kota

Pasar ini berada di lokasi yang strategis, luas, memiliki bangunan permanen dan hanya mampu melayani hanya dalam wilayah kota. Barang yang diperjualbelikan tergolong lengkap dan pasar kota ini dapat dikategorikan sebagai pasar induk atau pasar grosir.

c. Pasar wilayah

Jenis pasar ini juga berada di lokasi yang strategis, luas, bangunan permanen dan hanya mampu melayani satu wilayah tertentu. Pasar ini biasanya hanya mampu melayani penduduk dengan jumlah 10.000 hingga 15.000 orang.

d. Pasar lingkungan

Pasar ini terletak di lokasi yang strategi dan memiliki bangunan yang permanen atau semi permanen dan memiliki kemampuan untuk melayani satu pemukiman saja. Barang yang diperjualbelikan kurang lengkap dan jenis pasar ini termasuk dengan pasar eceran.

e. Pasar khusus

Pasar ini terletak di lokasi yang strategis dengan bangunan permanen atau semi permanen dan hanya mampu melayani satu wilayah kota. Barang yang

diperjual belikan hanya terdiri satu jenis barang contohnya pasar hewan, pasar bunga, pasar barang bekas, dll.

3) Jenis pasar berdasarkan waktu kegiatannya

Bila dilihat dari waktu kegiatannya, jenis pasar tradisional dapat terbagi menjadi :

- a. Pasar siang hari yang memiliki jam operasional antara jam 04.00 – 16.00.
- b. Jenis pasar malam hari yang memiliki jam operasional antara jam 16.00 – 04.00.
- c. Pasar siang malam yang memiliki jam operasional 24 jam.
- d. Pasar darurat yaitu pasar yang pada umumnya menggunakan jalan umum atau tempat umum atas penetapan Pemerintah Daerah dan diadakan pada momen tertentu.

4) Jenis pasar berdasarkan status kepemilikannya

Berdasarkan status kepemilikannya, jenis pasar tradisional dapat terbagi menjadi :

- a. Pasar Pemerintah yaitu pasar yang dimiliki dan dikuasai oleh Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah.
- b. Pasar Swasta yaitu pasar yang dimiliki dan dikuasai oleh badan hukum yang telah mendapatkan izin dari Pemerintah Daerah.
- c. Jenis pasar liar yaitu pasar yang kegiatannya diluar dari izin Pemerintah Daerah dan kehadiran pasar ini disebabkan karena kurangnya fasilitas pasar yang ada dan letak pasar yang tidak merata.

2.2.4 Kelebihan dan Kekurangan Pasar Tradisional

Menurut www.maxmonroe.com dikutip pada tanggal 15 desember 2019 Pasar tradisional memiliki beberapa kelebihan dan kekurangan seperti halnya bentuk pasar lainnya. Adapun kelebihan dan kekurangan jenis pasar ini adalah sebagai beriku

1) Kelebihan

- a. Di pasar ini tidak terjadi monopoli pasar oleh produsen tertentu.
- b. Pendapatan para penjual cenderung merata, tergantung cara bernegosiasi dengan para pembeli.

- c. Kegiatan ekonomi pasar di pasar ini berlandaskan pada kejujuran.
- d. Pemerintah tidak bisa melakukan intervensi terhadap operasional di pasar ini.
- e. Penjual dapat masuk dan keluar pasar dengan mudah

2) Kekurangan

- a. Pertumbuhan ekonomi di pasar ini termasuk cukup lambat.
- b. Tidak ada inovasi di dalam pasar sehingga kualitas produk dan layanan cenderung tidak berkembang.
- c. Jenis pasar ini sangat terikat dengan budaya setempat sehingga sulit untuk berubah.
- d. Produk yang dijual terbatas karena bergantung pada hasil kekayaan alam, misalnya sayuran, ternak, dan bahan baku makanan lainnya.
- e. Nilai atau harga suatu barang pada pasar ini didasarkan pada proses tawar-menawar dan tidak ada standar bakunya.

2.3 Pengertian Kemacetan Lalulintas

Kemacetan adalah situasi dimana arus lalu lintas melebihi kapasitas jalan yang mengakibatkan kepadatan lalu lintas dan kecepatan arus bebas melebihi 0 km/jam sehingga menyebabkan antrian kendaraan yang panjang (MKJI 1997). Kepadatan lalu lintas menjadi permasalahan sehari-hari yang dapat ditemukan di pasar, sekolah, terminal, pada saat dimulainya aktifitas atau lebih tepatnya pada saat jam sibuk kerja. Di dalam bukunya Tamim mengatakan kemacetan lalu lintas terjadi bila ditinjau dari tingkat pelayanan jalan yaitu pada kondisi lalu lintas mulai tidak stabil, kecepatan operasi menurun relatif cepat akibat hambatan yang timbul dan kebebasan bergerak relatif kecil. Untuk ruas jalan perkotaan, apabila perbandingan volume per kapasitas menunjukkan angkadiatas 0,80 sudah dikategorikan tidak ideal lagi yang secara fisik dilapangan dijumpai dalam bentuk permasalahan kepadatan lalulintas. Jadi kemacetan adalah turunnya tingkat kelancaran arus lalu lintas pada jalan yang ada, dan sangat mempengaruhi para pelaku perjalanan, baik yang menggunakan angkutan umum maupun angkutan pribadi. Hal ini berdampak pada ketidaknyamanan serta menambah waktu perjalanan bagi pelaku perjalan. Kepadatan mulai terjadi jika

arus lalu lintas mendekati besaran kapasitas jalan. Kepadatan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya sehingga kendaraan sangat berdekatan satu sama lain. (Tamim, 2000).

2.4 Karakteristik Arus Lalu Lintas

Karakteristik lalu lintas merupakan interaksi antara pengemudi, kendaraan, dan jalan. Tidak ada arus lalu lintas yang sama bahkan pada kendaraan yang serupa, sehingga arus pada suatu ruas jalan tertentu selalu bervariasi menurut MKJI 1997. Arus lalu lintas merupakan arus atau volume lalu lintas pada suatu jalan raya yang diukur berdasarkan jumlah kendaraan yang melewati titik tertentu selama selang waktu tertentu. Arus lalu lintas di suatu lokasi tergantung pada beberapa faktor yang berhubungan dengan daerah setempat yakni besaran-besaran yang bervariasi tiap jam dalam sehari, tiap hari dalam seminggu, dan tiap bulan dalam setahun. Walaupun demikian diperlukan parameter yang dapat menunjukkan kinerja ruas jalan atau yang akan dipakai untuk desain. Parameter tersebut antara lain Q/C Ratio, waktu tempuh rata-rata kendaraan, kecepatan rata-rata kendaraan, dan angka kepadatan lalu-lintas. Q/C ratio adalah jumlah kendaraan pada satu segmen jalan dalam satu waktu dibandingkan dengan kapasitas jalan raya. Karakteristik utama arus lalu lintas yang digunakan untuk menjelaskan karakteristik lalu lintas menurut MKJI 1997 adalah:

- 1) Volume (Q),
- 2) Kecepatan (V),

2.4.1 Volume

Volume lalu lintas adalah banyaknya kendaraan yang melewati suatu titik pengamatan dalam satuan waktu (hari, jam, menit). Satuan volume lalu lintas umumnya dipergunakan sehubungan dengan penentuan jumlah dan lebar lajur adalah: Lalu Lintas Harian Rata-rata, Volume jam perencanaan, dan Kapasitas (Sukirman, 1994). Kecepatan Dalam pembahasan volume dibagi menjadi:

- 1) Volume jam-an (*hourly volumes*)

Volume jam-an adalah suatu pengamatan terhadap arus lalu lintas untuk menentukan jam puncak selama periode pagi dan sore. Dari pengamatan tersebut dapat diketahui arus paling besar yang disebut arus pada jam puncak. Arus pada

jam puncak ini dipakai sebagai dasar untuk desain jalan raya dan analisis operasi lainnya yang dipergunakan seperti untuk analisa keselamatan. Peak hour factor (PHF) merupakan perbandingan volume lalu lintas per jam pada saat jam puncak dengan 4 kali Emp pada saat yang sama.

2) Volume Jam Puncak

Banyaknya kendaraan yang melewati suatu titik tertentu dari suatu ruas jalan selama satu jam pada saat terjadi arus lalu lintas yang terbesar dalam satu hari. Pada penelitian ini yang digunakan adalah besaran arus (flow) yang lebih spesifik untuk hubungan masing-masing jalan yang ditinjau dengan kecepatan pada periode waktu tertentu.

Tabel 2.1. Ekuivalensi Kendaraan Penumpang (emp) untuk Jalan Perkotaan

Tipe jalan: Jalan tak terbagi	Arus lalu-lintas total dua arah (kend/jam)	HV	emp	
			MC	
			Lebar jalur lalu-lintas W_C (m)	
			≤ 6	> 6
Dua-lajur tak-terbagi (2/2 UD)	0	1,3	0,5	0,40
	≥ 1800	1,2	0,35	0,25
Empat-lajur tak-terbagi (4/2 UD)	0	1,3	0,40	
	≥ 3700	1,2	0,25	

Sumber:MKJI 1997

2.4.2 Kecepatan

Menurut MKJI (1997), kecepatan tempuh dinyatakan sebagai ukuran utamakerja suatu segmen jalan, karena hal ini mudah dimengerti dan diukur. Kecepatan tempuh didefinisikan sebagai kecepatan rerata ruang dari kendaraanringan (LV) sepanjang segmen jalan. Kecepatan didefinisikan sebagai laju dari suatu pergerakan kendaraan dihitung dalam jarak per satuan waktu. Dalam pergerakan arus lalu lintas, tiap kendaraan berjalan pada jalan yang berbeda. Dengan demikian dalam arus lalu lintas tidak dikenal karakteristik kecepatan kendaraan tunggal. Dari distribusi tersebut, jumlah rata-rata atau nilai tipikal dapat digunakan untuk mengetahui karakteristik dari arus lalu lintas. MKJI 1997 menggunakan kecepatan tempuh sebagai ukuran utama kinerja

segmen jalan, karena mudah dimengerti dan diukur dan merupakan masukan yang penting untuk biaya pemakai jalan dalam analisa ekonomi. Kecepatan tempuh didefinisikan dalam MKJI 1997 sebagai kecepatan rata – rata sama dengan panjang jalan dibagi waktu tempuh. Dengan persamaan sebagai berikut:
 $V=L/TT$(2.1)

dengan:

- V : Kecepatan (km/jam,)
- L : Jarak tempuh kendaraan (km,)
- TT : Waktu tempuh kendaraan (jam)

1. Kecepatan Arus Bebas

Menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) kecepatan arus bebas adalah kecepatan pada tingkat arus nol yaitu kecepatan yang dipilih pengemudi tanpa dipengaruhi kendaraan lain di jalan. Rumus kecepatan arus bebas :

$FV = (FV_0 + FV_w) \times FFV_{SF} \times FFV_{CS}$(2.2)

dengan:

- FV : Kecepatan arus bebas kendaraan ringan (km/jam)
- FV₀ : Kecepatan arus bebas dasar kendaraan ringan (km/jam)
- FV_w : Penyesuaian kecepatan untuk lebar jalan (km/jam).
- FFV_{SF} : Faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan lebar bahu atau jarak kereb penghalang.
- FFV_{CS} : Faktor penyesuaian kecepatan untuk ukuran kota

Tabel 2.2 kecepatan arus bebas dasar (FV₀)

Tipe jalan	Kecepatan arus bebas dasar (km/jam)			
	Kendaraan ringan LV	Kendaraan berat HV	Sepeda motor MC	Semua kendaraan (rata-rata)
Enam lajur tak terbagi (6/2 D) atau tiga lajur satu arah (3/1 D)	61	52	48	57
Empat lajur terbagi (4/2 D)	57	50	47	55

atau dua lajur satu arah (2/1)	53	46	43	51
Empat lajur tak terbagi (4/2D)	44	40	40	42
Dua Lajur Tak Terbagi (2/2D)				

Sumber : MKJI, (1997)

Tabel 2.3 faktor kecepatan arus bebas hambatan samping dengan kereb (FFV_{SF})

Tipe Jalan	Kelas hambatan samping	Faktor Penyesuaian Hambatan Samping dan Lebar kereb			
		Lebar Bahu Efektif rata-rata W_s (m)			
		0.5	1.0	1.5	2.0
2/2 UD	VL(sangat rendah)	0,98	0,99	0,99	1.00
Atau Jalan Satu Arah	L(rendah)	0,93	0,95	0,96	0,98
	M(sedang)	0,87	0,89	0,92	0,95
	H(tinggi)	0,78	0,81	0,84	0,88
	VH(sangat tinggi)	0,68	0,72	0,77	0,82

Sumber : MKJI, (1997)

Tabel 2.4 Faktor penyesuaian kecepatan arus bebas untuk lebar jalur lalu lintas (FC_w)

Tipe jalan	Lebar jalur lalu lintas efektif (w_c) (m)	FC_w
Empat Lajur Terbagi atau Jalan Satu Arah	Perlajur	
	3.00	-4
	3.25	-2
	3.50	0
	3.75	2
	4.00	4
Empat Lajur Tak Terbagi	Perlajur	

	3.00	-4
	3.25	-2
	3.50	0
	3.75	2
	4.00	4
Dua Lajur Tak Terbagi	Total dua arah	
	5	-09,5
	6	-3
	7	0
	8	3
	9	4
	10	6
	11	7

Sumber : MKJI, (1997)

Tabel 2.5 faktor kecepatan arus bebas untuk ukuran kota (FFVCS)

No	Ukuran kota(juta penduduk)	Faktor penyesuaian ukuran kota
1	<0.1	0,90
2	0.1 - 0.5	0,93
3	0.5 - 1.0	0,95
4	1.0 - 3.0	1,00
5	>3.0	1,03

Sumber : MKJI, (1997)

2.5 Kinerja Ruas Jalan

Kinerja ruas jalan merupakan suatu pengukuran kuantitatif yang menggambarkan kondisi tertentu yang terjadi pada suatu ruas jalan. Umumnya dalam menilai suatu kinerja jalan dapat dilihat dari kapasitas, dinyatakan dalam kecepatan, waktu tempuh, kebebasan bergerak, interupsi lalu-lintas, keenakan kenyamanan, dan keselamatan. (MKJI, 1997). Kinerja ruas jalan dapat didefinisikan sejauh mana kemampuan jalan menjalankan fungsinya. Menurut Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI 2014), Derajat kejenuhan DS adalah

ukuran utama yang digunakan untuk menentukan tingkat kinerja segmen jalan. Nilai DS menunjukkan kualitas kinerja arus lalu lintas dan bervariasi antara nol sampai dengan satu. Nilai yang mendekati nol menunjukkan arus yang tidak jenuh yaitu kondisi arus yang lengang yang membuat kehadiran kendaraan lain tidak mempengaruhi kendaraan yang lainnya. Nilai yang mendekati 1 menunjukkan kondisi arus pada kondisi kapasitas, kepadatan arus sedang dengan kecepatan arus tertentu yang dapat dipertahankan selama paling tidak satu jam.

Tabel 2.6 Nilai Tingkat Pelayanan Jalan

N o	T.pelayana n	D=Q/C(L O S)	Kec. ideal (km/jam)	Kondisi lalu lintas
1	A	<0.04	>60	Lalu lintas lengang, kecepatan bebas
2	B	0.04-0.24	50-60	Lalu lintas agak ramai, kecepatan menurun
3	C	0.25-0.54	40-50	Lalu lintas ramai, kecepatan terbatas
4	D	0.55-0.80	35-40	Lalu lintas jenuh, kecepatan mulai rendah
5	E	0.81-1.00	30-35	Lalu lintas mulai macet, kecepatan rendah
6	F	>1.00	<30	Lalu lintas macet, kecepatan rendah sekali

Sumber : Sumber : Highway Capacity Manual, (2000)

2.6 Kapasitas Ruas Jalan

Kapasitas didefinisikan sebagai arus maksimum melalui suatu titik di jalan yang dapat dipertahankan per satuan jam pada kondisi tertentu. Untuk jalan dua lajur dua arah, kapasitas ditentukan untuk arus dua arah, tetapi untuk jalan dengan banyak lajur, arus dipisahkan per arah dan kapasitas ditentukan per lajur (MKJI, 1997). Ada beberapa faktor yang mempengaruhi kapasitas jalan antara lain faktor jalan, seperti lebar jalur, kebebasan lateral, bahu jalan, ada median atau tidak, kondisi permukaan jalan, alinyemen, kelandaian jalan, trotoar dan

lainlain.Faktor lalu lintas, seperti komposisi lalu lintas, volume, distribusi lajur, dan gangguan lalu lintas, adanya kendaraan tidak bermotor, hambatan samping dan lain-lain, dan faktor lingkungan, seperti misalnya pejalan kaki, pengendara sepeda, binatang yang menyeberang, dan lain-lain. Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997), memberikan metode untuk memperkirakan kapasitas jalan di Indonesia dengan rumus sebagai berikut :

$$C = C_0 \times FC_w \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS} \dots \dots \dots (2.3)$$

dengan :

- C : Kapasitas (smp/jam)
- C₀ : Kapasitas dasar (smp/jam)
- F_{ew} : Faktor penyesuaian akibat lebar jalur lalu lintas,
- FC_{SP} : Faktor penyesuaian akibat pemisah arah
- FC_{SF} : Faktor penyesuaian hambatan samping bahu/kereb
- FC_{CS} : Faktor penyesuaian ukuran kota

Tabel 2.7 Kapasitas Jalur Perkotaan (C₀)

Tipe Jalan	Kap.dasar(smp/jam)	Catatan
Empat Lajur Terbagi/Jalan Satu Arah	1650	Perlajur
Empat Lajur Tak Terbagi	1500	Perlajur
Dua Lajur Tak Terbagi	2900	Totaldua arah

Sumber : MKJI, (1997)

Tabel 2.8 Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Pemisahan arah (FC_{SP})

Pemisahan Arah SP %--%		50-50	55-45	60-40	65-35	70-30
FC_{SP}	Dua lajur 2/2	1.00	0.97	0.94	0.91	0.88
	Empat lajur 4/2	1.00	0.985	0.97	0.955	0.94

Sumber : MKJI, (1997)

Tabel 2.9 Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Pengaruh Hambatan Samping dan Lebar Bahu (FC_{SF})

Tipe Jalan	Kelas hambatan samping	Faktor Penyesuaian Hambatan Samping dan Lebar Bahu			
		Lebar Bahu Efektif rata-rata W_s (m)			
		0.5	1.0	1.5	2.0
2/2 UD	VL(sangat rendah)	0.94	0.96	0.99	1.01
Atau	L(rendah)	0.92	0.94	0.97	1,00
Jalan	M(sedang)	0.89	0.92	0.96	0.98
Satu	H(tinggi)	0.82	0.86	0.90	0.95
Arah	VH(sangat tinggi)	0.73	0.79	0.85	0.91

Sumber : MKJI, (1997)

Tabel 2.10 Faktor Penyesuaian Kapasitas Lebar Jalur Lalu Lintas (FC_w)

Tipe jalan	Lebar jalur lalu lintas efektif (wc) (m)	FC_w
Empat Lajur Terbagi atau Jalan Satu Arah	Perlajur	
	3.00	0.92
	3.25	0.96
	3.50	1.00
	3.75	1.04
	4.00	1.08
Empat Lajur Tak Terbagi	Perlajur	
	3.00	0.91
	3.25	0.95
	3.50	1.00
	3.75	1.05
	4.00	1.09
Dua Lajur Tak Terbagi	Total dua arah	

	5	0.56
	6	0.87
	7	1.00
	8	1.14
	9	1.25
	10	1.29
	11	1.34

Sumber : MKJI, (1997)

Tabel 2.11 Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Ukuran Kota (FCCS)

No	Ukuran kota(juta penduduk)	Faktor penyesuaian ukuran kota
1	<0.1	0.86
2	0.1 - 0.5	0.90
3	0.5 - 1.0	0.94
4	1.0 - 3.0	1.00
5	>3.0	1.04

Sumber : MKJI, (1997)

2.7. Derajat Kejenuhan

Derajat Kejenuhan (DS) didefinisikan sebagai rasio arus terhadap kapasitas, digunakan sebagai faktor utama dalam menentukan tingkat kinerja simpang dan segmen jalan (MKJI 1997). Nilai DS menunjukkan apakah segmen jalan tersebut mempunyai masalah kapasitas atau tidak. Derajat kejenuhan dihitung dengan menggunakan arus dan kapasitas dinyatakan dalam smp/jam. DS digunakan untuk analisa perilaku lalu lintas berupa kecepatan. Kinerja ruas jalan merupakan ukuran kondisi lalu lintas pada suatu ruas jalan yang bisa digunakan sebagai dasar untuk menentukan apakah suatu ruas jalan telah bermasalah atau belum. Derajat kejenuhan merupakan perbandingan antara volume lalu lintas dan kapasitas jalan, dimana :

Jika nilai derajat kejenuhan $> 0,75$ menunjukkan kondisi lalu lintas sangat tinggi. (MKJI 1997)

Persamaan derajat kejenuhan dapat dilihat seperti berikut:

$$DS=Q/C \dots\dots\dots(2.4)$$

dengan :

Q : volume arus lalu lintas total (smp/jam)

C : kapasitas (smp/jam)

2.8 Hambatan Samping

Hambatan samping adalah dampak dari kinerja lalulintas dari aktivitas samping segmen jalan. Faktor hambatan samping yang paling berpengaruh pada kapasitas dan kinerja jalan perkotaan adalah:

1. Jumlah pejalan kaki berjalan atau menyebrang sepanjang segmen jalan.
2. Jumlah kendaraan berhenti dan parkir.
3. Jumlah kendaraan bermotor yang masuk dan keluar dari lahan sisi jalan.
4. Jumlah kendaraan yang bergerak lambat yaitu sepeda, becak, dan lainnya.

Setelah frekuensi hambatan samping diketahui, selanjutnya untuk mengetahui kelas hambatan samping dilakukan penentuan frekuensi berbobot kejadian hambatan samping, yaitu dengan mengalikan total frekuensi hambatan samping dengan bobot relatif dari tipe kejadiannya. Frekuensi berbobot kejadian hambatan samping tersebut yang akan menentukan kelas hambatan samping di ruasjalan tersebut.

Tabel.2.12 Bobot Hambatan Samping

NO	Jenis hambatan samping	Faktor bobot
1	Pejalan Kaki	0.5
2	Kendaraan Parkir,Kendaraan Berhenti	1.0
3	Kendaraan Keluar Masuk	0.7
4	Kendaraan Lambat	0.4

Sumber: MKJI, 1997

Tabel 2.13 Faktor Penentuan Kelas Hambatan Samping

Frek Kejadian	Berbobot	Kondisi khusus	Kelas hambatan samping	
<100		Pemukiman, hampir tidak	Sangat	VL

	ada kegiatan	rendah	
100-299	Pemukiman, beberapa angkutan umum, dll	Rendah	L
300-499	Daerah industri dgn toko-toko di sisi jalan	Sedang	M
500-899	Daerah niaga dgn aktifitas sisi jalan yg tinggi	Tinggi	H
>900	Daerah niaga dgn aktifitas pasar di sisi jalan	Sangat tinggi	VH

Sumber : MKJI, (1997)

2.9 Sistem Perparkiran

Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996). Parkir didefinisikan sebagai tempat khusus bagi kendaraan untuk berhenti sementara demi menjaga keselamatan kendaraan dan penumpangnya ketika keluar masuk kendaraan. Jumlah tempat parkir, termasuk di dalamnya parkir di badan jalan (on street parking) dan luar jalan atau area parkir (off street parking) (Munawar, 2006).

2.9.1 Parkir dii Badan Jalan (*On Street Parking*)

Bergantung pada durasi, pergantian, tingkat pengisian parkir dan distribusi ukuran kendaraan, kita mungkin dapat menentukan geometri parkir pada badan jalan. Walaupun parkir miring dapat menyediakan lebih banyak ruang per kaki linier kerebnya, parkir miring ini akan membatasi pergerakan lalu lintas di jalan daripada parkir sejajar. Parkir sejajar tandem akan mengurangi manuver parkir dan disarankan untuk jalan-jalan utama dengan lalu lintas yang sibuk. Pertimbangan keselamatan harus dipertimbangkan pada susunan parkir pada badan jalan, dan faktor ini sangat erat kaitannya dengan volume dan kecepatan lalu lintas di jalan yang bersangkutan). Parkir pada badan jalan ini mengambil tempat di sepanjang jalan tanpa melebarkan jalan untuk pembatas parkir. Parkir pada badan jalan menimbulkan beberapa kerugian, antara lain :

1. Mengganggu kelancaran arus lalu lintas

2. Berkurangnya lebar jalan sehingga menyebabkan berkurangnya kapasitas jalan.
3. Menimbulkan kepadatan lalu lintas.

Munawar (2006) mengatakan penentuan sudut parkir pada umumnya ditentukan oleh lebar jalan, volume lalu lintas pada jalan yang bersangkutan, karakteristik kecepatan, dimensi kendaraan, sifat peruntukan lahan sekitarnya dan peranan jalan yang bersangkutan.

2.9.2 Parkir di Luar Badan Jalan (*Off Street Parking*)

Menurut Hobbs (1995) Tempat parkir di luar badan jalan secara umum dapat dibagi menjadi 6 macam yakni: Pelataran parkir di permukaan tanah, garasi bertingkat, garasi bawah tanah, gabungan, garasi mekanis, dan drive-in. Parkir diluar badan jalan menyangkut modal yang besar karena itu harus mempertimbangkan sisi ekonomi dan operasinya. Parkir diluar badan jalan dibedakan menjadi dua kelompok fasilitas dan juga menyangkut pengerjaan staf dimana fasilitas untuk pengemudi memarkirkan sendiri kendaraannya, dan fasilitas untuk petugas atau pemarkir yang memarkirkan kendaraan.(Wells, 1993).

2.9.3 Karakteristik Parkir

Menurut Hobbs (1995) karakteristik parkir dapat dibedakan menjadi:

1. Akumulasi Parkir: Jumlah kendaraan yang diparkirkan pada suatu tempat pada waktu tertentu dan dapat dibagi sesuai dengan kategori jenis.
2. Volume Parkir: Jumlah kendaraan yang termasuk dalam beban parkir (yaitu Jumlah kendaraan per periode waktu tertentu). Waktu yang digunakan kendaraan untuk parkir, dalam menit atau jam menyatakan lama parkir.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan pada pasar tradisional Paok Motong Jalan Raya Masbagik Paok Motong Kecamatan Masbagik Kabupaten Lombok Timur.



3.2 Teknik Pengumpulan Data

Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini pada dasarnya dapat dikelompokkan menjadi dua kelompok data, yaitu data primer dan data sekunder. Jenis data yang dibutuhkan dan kegunaannya dapat dilihat selengkapnya pada prosedur penelitian 3.10

3.3 Survei Karakteristik Lalu Lintas

3.3.1. Survei Geometrik Jalan

Pengumpulan data geometrik jalan dengan metode manual dilakukan langsung di lokasi survei dengan mengukur lebar jalan, lebar trotoar, dan lay out parkir, serta data lain-lain tentang ruas jalan yang berhubungan dengan penelitian ini dengan menggunakan meteran sesuai standar petunjuk SNI.

3.3.2. Survei Volume Lalu Lintas

Pelaksanaan survei dilakukan dengan menempatkan surveior pada suatu titik tetap di tepi jalan, sehingga dapat dengan jelas mengamati kendaraan yang lewat pada titik yang ditentukan. Pencatatan data diisi pada formulir survei sesuai dengan klasifikasi kendaraan yang telah ditentukan. Periode survei pada penelitian ini adalah 1 jam, sedangkan jangka waktu pelaksanaan adalah 9 jam, yaitu dari pukul 06.30 s.d pukul 17.30.

3.4. Survei Hambatan Samping

Survei ini dilakukan untuk memperoleh data hambatan samping yang berguna untuk menghitung kapasitas ruas jalan. Survei ini dilakukan oleh 2 orang surveior, yang mana masing-masing surveior melakukan survei terhadap jumlah pejalan kaki (pedestrian), kendaraan berhenti, kendaraan keluar-masuk dari sisi jalan, dan kendaraan lambat.

3.5 Lokasi Survei

Penelitian ini mengambil studi kasus kegiatan Pasar Tradisional Paok Motong (pasar tumpah) yang menggunakan ruas jalan sebagai tempat berjualan, tepatnya di Jalan Raya Masbagik dengan panjang segmen penelitian yaitu 200 meter. Pada segmen sepanjang 200 meter ini dilakukan pencatatan volume lalu-lintas, hambatan samping, serta pencatatan data-data yang berhubungan dengan kapasitas jalan.

3.6 Waktu Survei

Survei dilakukan pada hari Kamis, Jumat, dan Sabtu mengambil waktu 15 menit dengan durasi survei 9 jam, yaitu dari pukul 06.30 – 09.30, 10.30 – 13.30 dan 14.30 – 17.30

3.7 Teknik Pengolahan Data

Berdasarkan data yang dikumpulkan, maka pengolahan data yang dilakukan secara umum terbagi dalam 3 bagian, yaitu penentuan kelas hambatan samping dengan menggunakan metode MKJI 1997, dimana jumlah masing – masing hambatan samping yaitu pejalan kaki (PED), kendaraan parkir/berhenti (PSV), kendaraan keluar/masuk lajur (EEV), dan kendaraan lambat (SMV) dikalikan dengan koefisien masing – masing yang telah ditetapkan MKJI 1997.

Kemudian pengolahan data yang berkaitan dengan volume lalu-lintas, pengolahan data volume lalu-lintas dilakukan dengan cara mengkonversikan setiap jenis kendaraan yang dicatat ke dalam satuan mobil penumpang (smp) sesuai dengan nilai empiris masing-masing berdasarkan ketentuan MKJI 1997. Lalu yang terakhir adalah analisa kapasitas jalan dengan menggunakan rumus dari MKJI 1997.

3.8. Teknik Analisis dan Pembahasan

Pada tahap ini akan dilakukan analisis terhadap hasil pengolahan data yang telah dilakukan yang kemudian dilanjutkan dengan pembahasan. Analisis yang dilakukan pada penelitian ini menggunakan metode kuantitatif terhadap volume lalu-lintas, kapasitas ruas jalan, dan nilai hambatan samping. Kemudian pembahasan dilakukan dengan menentukan tingkat pelayanan jalan, setelah menentukan tingkat pelayanan jalan tahap terakhir menentukan derajat kejenuhan pada jalan sehingga diketahui seberapa besar pengaruh aktifitas pasar terhadap jalannya yang memakai sisi jalan untuk aktifitas pasar. dan seberapa besar kejenuhan yang terjadi di jalan saat kendaraan dalam kondisi padat.

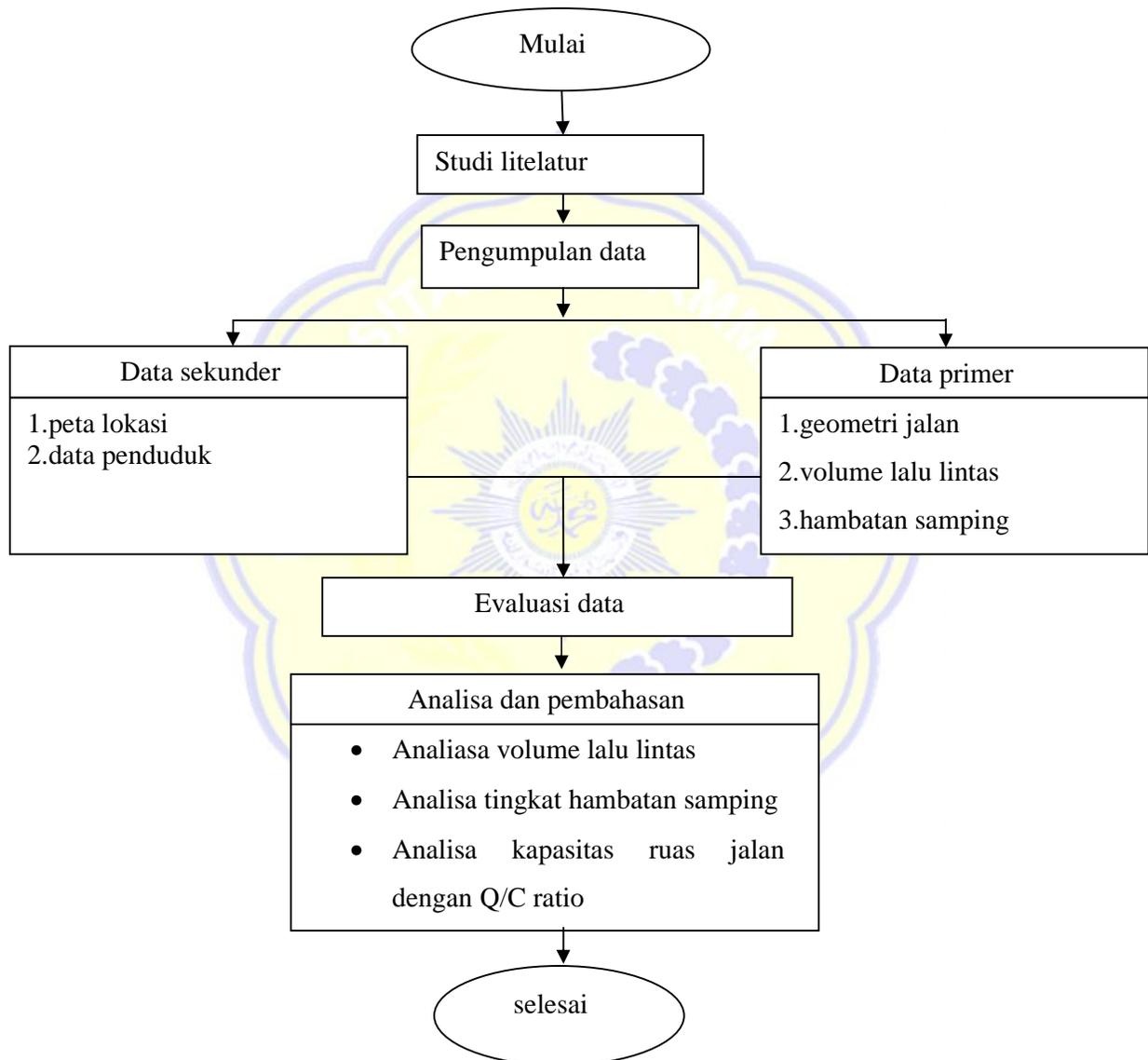
3.9 Penarikan Kesimpulan

Pada tahap ini, setelah dilakukan analisis dan pembahasan terhadap data-data yang disajikan, maka dapat dilakukan penarikan kesimpulan. Kemudian berdasarkan kesimpulan yang diperoleh akan dicoba memberikan suatu saran maupun masukan bagi pihak terkait dengan harapan dapat mengatasi masalah yang terjadi pada lokasi penelitian.

3.10 Prosedur Penulisan

Bagan Alir Penelitian

urutan proses penelitian yang dilakukan ditunjukkan pada Gambar



Gambar 3.1. Bagan Alir Penelitian