Tinjauan Aktivitas Pasar Tradisional Yang Dipergunakan Masyarakat Dalam Mempengaruhi Kinerja Jalan (Studi Kasus: Pasar Teratai Pontianak)

Ranty Christiana^{1*}, Ika Muthya Anggraini², Hezliana Syahwanti³

^{1,2,3}Program Studi Teknik Sipil, Universitas Panca Bhakti, Pontianak

*Koresponden email: ranty_christiana@yahoo.co.id

Diterima: 26 Januari 2021

Disetujui: 9 Maret 2021

Abstract

The number of people utilizing the city market facility is likely to increase day by day. It causes the market conditions to become congested. Therefore, it cannot be denied that the existing main roads are definitely affected by this condition. For this reason, the performance of the roads needs to be further reviewed since they are openly accessed by the community also due to the influence of Teratai Market activities. A descriptive method is used in this study by surveying the conditions of the Komyos Sudarso road. The calculation is carried out based on the Indonesian Road Capacity Manual (MKJI) 1997. The results of this study shows that the activities of the Teratai Market greatly affect road capacity resulting in the increased of traffic volume. When the market operates, the traffic becomes denser as such a large number of vehicles are commuting on the road. The observation area is included in a commercial area with high roadside activity as evidenced by a side friction survey which shows a high side friction class count with a weighted frequency of 508.3. The results of the road performance show that Jalan Komyos Sudarso is still not saturated, in which the DS value is 0.34 and the average speed of light vehicles is 42 km/hour.

Keywords: *teratai market, road performance, traffic volume, side friction, komyos sudarso road*

Abstrak

Masyarakat pengguna pasar semakin hari semakin bertambah banyak jumlahnya, sehingga kondisi pasar menjadi padat dan dapat mempengaruhi kondisi jalan utama yang ada. Untuk itu perlu ditinjau lebih lanjut untuk mengetahui kinerja jalan yang digunakan oleh masyarakat akibat pengaruh aktivitas Pasar Teratai. Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah metode deskriptif dengan melakukan survei terhadap kondisi dari jalan Komyos Sudarso. Perhitungan akan dilakukan berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997. Hasil penelitian menunjukkan bahwa aktivitas Pasar Teratai sangat berpengaruh terhadap kapasitas jalan yang mengakibatkan volume lalu lintas menjadi semakin meningkat. Pada saat pasar beroperasi lalu lintas menjadi semakin padat dengan diperolehnya jumlah kendaraan yang begitu besar. Daerah pengamatan termasuk dalam daerah komersial dengan aktivitas sisi jalan yang tinggi yang dibuktikan dengan survei hambatan samping yang menunjukkan hasil hitungan kelas hambatan samping yang tinggi dengan frekuensi bobot 508,3. Untuk hasil dari kinerja jalan menunjukkan Jalan Komyos Sudarso masih belum jenuh dengan nilai DS = 0,34 dan diperoleh kecepatan rata-rata kendaraan ringan yang masih di angka 37 km/jam.

Kata kunci: *pasar teratai, kinerja jalan, volume lalu lintas, hambatan samping, jalan komyos sudarso*

1. Pendahuluan

Berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia yang dikatakan sebagai segmen jalan perkotaan adalah jalan yang mempunyai perkembangan secara permanen dan menerus di sepanjang seluruh atau hampir seluruh jalan, minimum pada satu sisi jalan, apakah berupa perkembangan lahan atau bukan [1]. Kapasitas menurut MKJI 1997 adalah arus lalu lintas maximum yang dapat dipertahankan (tetap) pada suatu bagian jalan dalam kondisi tertentu (misalnya: rencana geometric, lingkungan, komposisi lalu lintas dan sebagainya [1] (biasanya dinyatakan dalam kend/jam atau smp/jam). Salah satu faktor yang mempengaruhi kapasitas suatu jalan perkotaan adalah keberadaan pasar baik pasar tradisional maupun pasar modern.

Pasar adalah satu dari berbagai sistem, institusi, prosedur, hubungan sosial dan infrastruktur dimana usaha menjual barang, jasa dan tenaga kerja untuk orang – orang dengan imbalan uang [2]. Pasar juga merupakan sekumpulan orang yang memiliki keinginan untuk puas, uang yang digunakan untuk

berbelanja dan memiliki kemauan untuk membelanjakan uang [3]. Sebagian pasar – pasar yang ada sudah dilakukan pembaharuan, yang tadinya masih berupa pasar tradisional, sekarang sudah direhab dan diperbaharui oleh pemerintah menjadi pasar – pasar semi modern dan bahkan menjadi pasar modern. Tetapi belum semua dapat diubah menjadi pasar modern, salah satunya adalah pasar Teratai yang terletak di Jalan Komyos Sudarso Pontianak. Pasar ini masih merupakan pasar tradisional yang dimanfaatkan oleh masyarakat sekitarnya untuk melakukan transaksi jual beli. Keadaan pasar rakyat ini begitu dipadati oleh masyarakat sekitar lokasi. Kondisi dari pasar ini sendiri masih belum tertata dengan baik, masih terlihat kesemrawutan yang dapat berakibat pada terganggunya pengguna jalan. Belum adanya fasilitas parkir yang memadai sehingga kendaraan menggunakan badan jalan untuk menempatkan kendaraannya yang akan berakibat terjadinya kemacetan di jalan. Padahal Jalan Komyos Sudarso Pontianak merupakan jalan perkotaan. Mengingat kondisi yang seperti ini peneliti ingin meninjau lebih dalam mengenai aktifitas pasar yang mempengaruhi kapasitas jalan Komyos Sudarso, mengetahui besaran hambatan samping yang akan terdata dari hasil survei di Pasar Teratai jalan Komyos Sudarso, serta mengetahui kinerja jalan Komyos Sudarso pada segmen Pasar Teratai [4].

2. Metode Penelitian

- Pengumpulan Data diperoleh dari survei dan pengamatan langsung di lapangan [5]. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini dengan observasi, dimana peneliti melakukan peninjauan langsung ke lokasi yang akan dijadikan objek penelitian. Data yang diambil diantaranya data volume lalu lintas. Data volume lalu lintas kendaraan yang diambil adalah kendaraan yang melewati pos pengamatan yang dibedakan dalam beberapa jenis kendaraan.
- Persiapan survei yang harus dilakukan adalah menyiapkan formulir untuk mempermudah pelaksanaan survei, menyiapkan alat tulis dengan petunjuk waktu, menyiapkan alat *hand tally counter* dan alat komunikasi [6]. Kemudian menyiapkan personil survei, membagikan tugas-tugas kepada surveyor, dan melatih para surveyor agar tidak kebingungan pada saat melakukan tugas-tugasnya.
- Waktu survei untuk pengambilan data volume lalu lintas dilakukan selama empat hari (Jum'at, Sabtu, Minggu, Kamis) dimulai dari pukul 06.00 – 18.00 WIB atau selama 12 jam setiap hari [7]. Posisi petugas pencatat ditempatkan ditepi jalan agar mudah untuk mengamati pergerakan lalu lintas/kendaraan yang melewati jalan yang diteliti dan juga terhindar dari pengaruh cuaca (panas matahari/hujan). Di setiap pos pencatat tersebut surveyor masing-masing dilengkapi dengan perlengkapan seperti formulir isian, alat tulis, alat komunikasi dan petunjuk waktu/jam. Semua data diperoleh dimasukkan kedalam formulir yang telah disediakan.
- Survei hambatan samping dengan cara terjun langsung kelokasi yang ditinjau [8]. Data yang diperoleh dengan cara mencatat hambatan samping yang berpengaruh terhadap kapasitas dan kinerja jalan yang ada dilokasi peninjauan [9]. Untuk mengetahui kelas hambatan samping pada lokasi tinjauan, perlu dilakukan survei hambatan samping dengan menghitung kendaraan yang parkir atau berhenti disepanjang daerah pengamatan yang mengganggu arus lalu lintas, kendaraan yang masuk dan keluar dari samping jalan pengamatan, kendaraan lambat/kendaraan tak bermotor yang dilewati daerah pengamatan dan pejalan kaki yang mengganggu arus lalu lintas [10].
- Survei geometrik jalan untuk mendapatkan data geometrik jalan seperti lebar badan jalan, jumlah lajur dan lebar bahu jalan [11]. Metode yang dipakai pada survei ini adalah mengadakan pengukuran langsung dilapangan/lokasi penelitian. Pengukuran geometrik dilakukan dengan menggunakan meteran dan waktu dilakukan survei pada saat lalu lintas sepi (malam atau subuh) agar tidak mengganggu lalu lintas jalan.

3. Hasil dan Pembahasan

Pasar Teratai

Pasar Teratai terletak di Jalan KomYos Sudarso Pontianak yang sudah berdiri sejak Tahun 1982. Pasar ini berdiri diatas tanah seluas 2941 m². Bangunan pasar terdiri dari 2 lantai dimana terdapat 189 Los dan 204 kios. Semakin lama aktifitas pasar semakin meningkat sehingga pemerintah merenovasi dan membangun kembali bangunan pasar menjadi bangunan permanen. Bangunan baru Pasar Teratai ini diresmikan oleh Walikota tahun 2012. Pasar Teratai menyediakan area parkir untuk sepeda motor berkisar 200 unit tanpa adanya area parkir mobil.

Analisa Volume Lalu Lintas

Data volume Lalu Lintas Jalan Komyos Sudarso untuk segmen pasar Teratai didapat dari hasil lalu lintas yang dilaksanakan selama empat hari berturut-turut pada Tanggal 19 November sampai 22

November 2020 yang meliputi hari-hari yang mewakili (Kamis, Jumat, Sabtu dan Minggu) pada jam 06.00-18.00 atau selama 12 jam.

a. Volume Lalu Lintas Harian

Tabel 1. Volume lalu lintas hasil survei di lapangan dalam satuan kend/jam pada hari Kamis dan Jumat

No.	Waktu	Kamis Kend/jam			Jum'at Kend/jam		
		LV	HV	MC	LV	HV	MC
1.	06.00-07.00	79	16	1573	69	14	1374
2.	07.00-08.00	242	27	1908	209	21	1869
3.	08.00-09.00	360	49	2593	352	53	3060
4.	09.00-10.00	239	37	1778	246	31	1256
5.	10.00-11.00	329	48	2220	172	27	1862
6.	11.00-12.00	370	62	2029	218	21	1734
7.	12.00-13.00	348	39	2031	207	26	1883
8.	13.00-14.00	442	56	2316	264	37	1840
9.	14.00-15.00	287	91	1156	371	49	2883
10.	15.00-16.00	378	61	1250	345	57	3271
11.	16.00-17.00	480	78	4027	495	63	6022
12.	17.00-18.00	461	48	2530	467	44	5872
Total		4015	612	25411	3415	443	32926

Sumber: Hasil survey (2020)

Tabel 2. Volume lalu lintas hasil survei di lapangan dalam satuan kend/jam Pada Hari Sabtu dan Minggu

No.	Waktu	Sabtu Kend/jam			Minggu Kend/jam		
		LV	HV	MC	LV	HV	MC
1.	06.00-07.00	142	32	2573	198	12	3472
2.	07.00-08.00	252	52	3863	163	9	2173
3.	08.00-09.00	357	47	4113	259	14	2421
4.	09.00-10.00	341	67	2884	271	21	2119
5.	10.00-11.00	271	42	1967	254	23	3111
6.	11.00-12.00	242	31	1723	269	26	2113
7.	12.00-13.00	261	39	1421	251	17	2026
8.	13.00-14.00	497	73	1839	142	15	1884
9.	14.00-15.00	295	92	1729	277	31	2236
10.	15.00-16.00	424	86	3630	416	54	3429
11.	16.00-17.00	895	63	6837	713	37	4513
12.	17.00-18.00	777	23	6639	576	29	4527
Total		4754	647	39218	3789	288	34024

Sumber: Hasil survey (2020)

Tabel 3. Lalu lintas Harian Rata-rata (LHR) dalam satuan smp/jam pada hari Kamis dan Jumat

No.	Waktu	Kamis Smp/jam			Jum'at Smp/jam		
		LV	HV	MC	LV	HV	MC
1.	06.00-07.00	79	19	393	69	17	344
2.	07.00-08.00	242	32	477	209	25	467
3.	08.00-09.00	360	59	648	352	64	765
4.	09.00-10.00	239	44	445	246	37	314
5.	10.00-11.00	329	58	555	172	32	466
6.	11.00-12.00	370	74	507	218	25	434
7.	12.00-13.00	348	47	508	207	31	471
8.	13.00-14.00	442	67	579	264	44	460
9.	14.00-15.00	287	109	289	371	59	721
10.	15.00-16.00	378	73	313	345	68	818
11.	16.00-17.00	480	94	1007	495	76	1506
12.	17.00-18.00	461	58	633	467	53	1468
Total		4015	734	6353	3415	532	8232

Sumber: Hasil survey (2020)

Tabel 4. Lalu lintas Harian Rata-rata (LHR) dalam satuan smp/jam Pada Hari Sabtu dan Minggu

No.	Waktu	Sabtu Smp/jam			Minggu Smp/jam		
		LV	HV	MC	LV	HV	MC
1	06.00-07.00	142	38	643	198	14	868
2	07.00-08.00	252	62	966	163	11	543
3	08.00-09.00	357	56	1028	259	17	605
4	09.00-10.00	341	80	721	271	25	530
5	10.00-11.00	271	50	492	254	28	778
6	11.00-12.00	242	37	431	269	31	528
7	12.00-13.00	261	47	355	251	20	507
8	13.00-14.00	497	88	460	142	18	471
9	14.00-15.00	295	110	432	277	37	559
10	15.00-16.00	424	103	908	416	65	857
11	16.00-17.00	895	76	1709	713	44	1128
12	17.00-18.00	777	28	1660	576	35	1132
Total		4754	776	9805	3789	346	8506

Sumber: Hasil survey (2020)

Tabel 5. Total volume lalu lintas dan lalu lintas harian rata-rata (LHR)

No.	Waktu	Total Jumlah Kendaraan Kend/Jam				Total Jumlah Kendaraan Smp/Jam			
		Kamis	Jum'at	Sabtu	Minggu	Kamis	Jum'at	Sabtu	Minggu
1	06.00-07.00	1668	1457	2747	3682	491	429	824	1080
2	07.00-08.00	2177	2099	4167	2345	751	701	1280	717
3	08.00-09.00	3002	3465	4517	2694	1067	1181	1442	881
4	09.00-10.00	2054	1533	3292	2411	728	597	1142	826
5	10.00-11.00	2597	2061	2280	3388	942	670	813	1059
6	11.00-12.00	2461	1973	1996	2408	952	677	710	828
7	12.00-13.00	2418	2116	1721	2294	903	709	663	778
8	13.00-14.00	2814	2141	2409	2041	1088	768	1044	631
9	14.00-15.00	1534	3303	2116	2544	685	1151	838	873
10	15.00-16.00	1689	3673	4140	3899	764	1231	1435	1338
11	16.00-17.00	4585	6580	7795	5263	1580	2076	2680	1886
12	17.00-18.00	3039	6383	7439	5132	1151	1988	2464	1743
Total		30038	36784	44619	38101	11102	12178	15335	12641

Sumber: Hasil survey (2020)

b. Volume Lalu Lintas Mingguan (LMR)

Dari jumlah lalu lintas selama 12 jam sehari dalam satu minggu yang dikalikan dengan faktor koreksi (93%), maka dapat ditentukan lalu lintas mingguan rata-rata (LMR). Dari hasil survei diperoleh jumlah kendaraan selama 12 jam selama 4 hari dengan rumus:

$$\frac{(4W + X + Y + Z)}{\frac{(7 \times 100)}{93}}$$

Dimana:

W : Data survey hari Senin – Kamis

X : Data Survey hari Jum'at

Y : Data survey hari Sabtu

Z : Data survey hari Minggu

Perhitungan volume lalu lintas jalan Komyos Sudarso mingguan rata-rata (LMR):

Perhitungan Volume Lalu Lintas Jalan Komyos Sudarso Mingguan Rata-Rata (LMR)

LMR Kendaraan Ringan :

$$((4 \times 11102) + 12178 + 15335 + 12641) / 7 \times 100 / 93 = 12990$$

c. Volume Lalu Lintas Harian Rata Rata Tahunan (LHRT)

Setelah menghitung volume mingguan (LMR) selanjutnya dihitung volume lalu lintas bulanan rata-rata (LBR). [12] menjelaskan bahwa persentase LBR dalam setahun yang berguna untuk mendapatkan

data lalu lintas dalam setahun (LRT) [12], dengan menggunakan **Tabel 6** yang memperlihatkan faktor presentase lalu lintas bulanan setahun pada bulan November adalah 96% dari Lalu Lintas Harian Rata-Rata Tahunan.

Tabel 6. LBR sebagai persentase lalu lintas bulanan setahun

Bulan	Kota	Desa
Januari	81	71
Februari	89	77
Maret	94	86
April	99	97
Mei	104	107
Juni	110	121
Juli	111	127
Agustus	112	136
September	109	117
Oktober	102	96
November	96	85
Desember	92	79

Sumber: Hasil perhitungan (2020)

Perhitungan lalu lintas rata-rata tahunan (LHRT) sebagai berikut :

$$\begin{aligned}\text{LHRT kendaraan ringan} &= \text{LMR} \times 100/96\% \\ &= 12990 \times 100/96 = 13531\end{aligned}$$

d. Volume Jam Perencana (VJP)

Volume jam perencana (VJP), lalu lintas yang digunakan adalah dalam bentuk volume smp/jam. Adapun perhitungan arus lalu lintas untuk desain dapat diestimasi dari AADT sebagai berikut:

$$Q = \text{AADT} \times K$$

Dimana :

K : Nilai normal variabel lalu lintas umum berkisar 0.07-0.12

AADT : *Average Annual Daily Traffic* atau LHRT

Tabel 7. Nilai normal faktor K

Lingkungan Jalan	Faktor Ukuran Kota	
	> 1 JUTA	< 1 JUTA
Jalan Pada daerah komersial dan arteri	0.07 - 0.08	0.08 - 0.10
Jalan pada daerah pemukiman	0.08 - 0.09	0.09 - 0.12

Sumber: MKJI (1997)

Dalam penelitian ini faktor nilai ukuran kota diambil 0.08 sehingga perhitungan Volume Jam Perencanaan (VJP) untuk masing – masing kendaraan [13] adalah :

$$\begin{aligned}\text{Q Kendaraan Ringan} &: \text{AADT} \times 0.08 \\ 13531 \times 0.08 &= 1082 \text{ smp/jam}\end{aligned}$$

Tabel 8. Hasil perhitungan LMR, LHRT, VJP 2020

Lokasi	LMR 2020 (Kend/hari)	LHRT 2020 (Kend/hari)	VJP 2020 (Kend/hari)
	Kendaraan Ringan	Kendaraan Ringan	Total
Segmen Pasar Terata (Jalan Komyos Sudarso)	12990	13531	1082

Sumber: Hasil perhitungan (2020)

Kelas Hambatan Samping

Kelas hambatan samping yang dapat dilihat langsung terhadap kondisi sesungguhnya dari segmen pasar Teratai menunjukkan bahwa kelas hambatan samping termasuk dalam kelas yang tinggi saat beroperasinya pasar. Hasil pengamatan dapat disimpulkan dengan melihat **Tabel 9 dan Tabel 10**, pada jam-jam beroperasinya pasar terlihat hambatan samping yang rata – rata tinggi untuk jalan Komyos Sudarso. Kendaraan–kendaraan banyak yang memanfaatkan badan jalan untuk meletakkan kendaraan mereka saat melakukan aktifitas pasar yaitu berbelanja.

Tabel 9. Kelas hambatan samping untuk Jalan Komyos Sudarso Pasar Teratai pada hari Kamis dan Jumat

Waktu	Kamis		Jumat	
	Hambatan Samping	Kelas Hambatan Samping	Hambatan Samping	Kelas Hambatan Samping
06.00-07.00	261,6	Rendah	457	Sedang
07.00-08.00	504,9	Tinggi	645,2	Tinggi
08.00-09.00	502,5	Tinggi	605,2	Tinggi
09.00-10.00	502	Tinggi	591,8	Tinggi
10.00-11.00	342,1	Sedang	455,1	Sedang
11.00-12.00	273,8	Rendah	295,7	Rendah
12.00-13.00	220,4	Rendah	364,7	Sedang
13.00-14.00	399,4	Sedang	267,8	Rendah
14.00-15.00	319,4	Sedang	545,3	Tinggi
15.00-16.00	449,1	Sedang	585	Tinggi
16.00-17.00	557,3	Tinggi	741,3	Tinggi
17.00-18.00	428,7	Sedang	612,7	Tinggi

Sumber : Hasil perhitungan (2020)

Tabel 10. Kelas hambatan samping untuk Jalan Komyos Sudarso Pasar Teratai pada hari Sabtu dan Minggu

Waktu	Sabtu		Minggu		Rata-Rata (Kamis-Minggu)
	Hambatan Samping	Kelas Hambatan Samping	Hambatan Samping	Kelas Hambatan Samping	
06.00-07.00	675,7	Tinggi	866,8	Tinggi	565,27
07.00-08.00	611,4	Tinggi	753	Tinggi	628,62
08.00-09.00	708	Tinggi	902	Sangat Tinggi	679,42
09.00-10.00	711,5	Tinggi	862,8	Tinggi	667,0
10.00-11.00	722,7	Tinggi	450,8	Sedang	492,67
11.00-12.00	378,7	Sedang	428,1	Sedang	344,07
12.00-13.00	283	Rendah	392,9	Sedang	315,25
13.00-14.00	282,8	Rendah	281,2	Rendah	307,8
14.00-15.00	381,6	Sedang	479,6	Sedang	431,47
15.00-16.00	511,9	Tinggi	508,2	Tinggi	513,55
16.00-17.00	645,2	Tinggi	541,1	Tinggi	621,225
17.00-18.00	557	Tinggi	534,4	Tinggi	533,2

Sumber : Hasil perhitungan (2020)

Frekuensi bobot hambatan samping rata-rata harian untuk segmen Pasar Teratai didapat dari total frekuensi hambatan samping rata-rata harian dibagi dengan lamanya survei dalam satu hari, didapatkan:

$$\text{Frekuensi bobot} = 6099,6/12 = 508,3$$

Dengan demikian dapat diketahui bahwa untuk segmen pasar Teratai mempunyai kelas hambatan samping yang tinggi dengan kode H yaitu 508,3 kondisi khusus daerah komersial; aktifitas sisi jalan tinggi [14].

Analisa Kinerja Existing

1. Perhitungan Kapasitas dan Kinerja Jalan Komyos Sudarso Segmen Pasar Teratai

Untuk mengetahui tingkat kinerja lalu lintas Jalan Komyos Sudarso segmen pasar Teratai pada tahun 2020 maka perhitungannya sebagai berikut:

-Volume Jam Perencanaan

$$Q = 1082 \text{ smp/jam}$$

$$SP = 50\% - 50\%$$

- Kapasitas Jalan

Co : 2900 smp/jam kapasitas dasar perlaajur untuk 2/2 UD

FCw : 1,34 Wc = 11 m pada 2/2 UD

FCsp : 1,00 untuk SP = 50% - 50% pada 2/2 UD

FCsf : 0,86 Wk = 1m dan kelas hambatan samping H pada 2/2 UD

FCcs : 0,94 untuk ukuran kota berpenduduk 0,5 - 1,0 juta jiwa [15]

$$C = Co \times FCw \times FCsp \times FCsf \times FCcs$$

$$C = 2900 \times 1,34 \times 1,00 \times 0,86 \times 0,94$$

$$C = 3141 \text{ smp/jam}$$

Tabel 11. Nilai kapasitas Jalan Segmen Pasar Teratai

	Co	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C
Nilai	2900	1,34	1	0,86	0,94	3141

Sumber : Hasil perhitungan (2020)

- Derajat Kejenuhan (DS)

$$DS = \frac{Q}{C} = \frac{1082}{3141} = 0,34$$

- Kecepatan Arus Bebas

$$FV = (FV_0 + FV_w) \times FFV_{sf} \times FFV_{cs}$$

FVo = 44 km/jam (untuk kendaraan ringan pada 2/2UD)

FVw = 7 km/jam (untuk kendaraan ringan pada 2/2 UD)

FFVsf = 0,86 (untuk Wk = 1.0 m, kelas hambatan samping H pada 2/2 UD)

FFVcs = 0,95 (untuk jalan 2/2 UD pada kota berpenduduk 0,5-1,0 juta jiwa)

$$FV = (44 + 7) \times 0,86 \times 0,95$$

$$FV = 41,67 \text{ km/jam}$$

Tabel 12. Nilai kecepatan arus bebas segmen Pasar Teratai

	FVo	FVw	FFVsf	FFVcs	FV
Nilai	44	7	0,86	0,95	42

Sumber: Hasil perhitungan (2020)

FV_{LV} yang didapat adalah 37 km/jam (berdasarkan grafik untuk $DS = 0,34$ dan $FV = 42$ km/jam), maka arus lalu lintas masih dikategorikan cukup stabil, hal ini dapat dilihat pada **Gambar 1**.

Gambar 1. Kecepatan sebagai fungsi DS Untuk Jalan 2/2 UD

Sumber: Hasil analisa (2020)

4. Kesimpulan

Aktifitas pasar yang terletak di tepi jalan utama seperti Jalan Komyos Sudarso yaitu Pasar Teratai sangat berpengaruh besar terhadap kapasitas jalan. Arus lalu lintas menjadi meningkat di saat beroperasinya pasar. Survey hambatan samping menghasilkan kelas untuk hambatan samping di jalan Komyos Sudarso segmen pasar Teratai. Hambatan samping yang diamatai adalah kendaraan yang masuk dan keluar dari samping jalan pengamatan, kendaraan lambat, pejalan kaki serta kendaraan yang parkir atau berhenti di sepanjang daerah pengamatan. Dengan kapasitas ruang parkir yang tidak memadai di kawasan pasar yang hanya diperuntukkan untuk kendaraan bermotor saja, mengakibatkan banyak pengguna kendaraan memarkirkan kendaraannya di badan jalan. Kelas hambatan samping untuk kawasan ini termasuk kelas yang tinggi (H) dengan frekuensi bobot 508,3. Kinerja jalan Komyos Sudarso dari hasil hitungan memperlihatkan angkanya masih dibawah ambang batas jenuhnya yaitu masing diangka 0,34. Ini menandakan arus lalu lintas masih cukup stabil untuk dilalui oleh kendaraan dan memperoleh kecepatan rata-rata kendaraan ringan yang masih di angka 37 km/jam. Untuk kedepannya di dalam penataan daerah komersial dengan aktifitas sisi jalan yang tinggi pasar perlu dibuat area parkir yang optimal bagi pengguna kendaraan, baik kendaraan bermotor maupun kendaraan roda empat.

5. Referensi

- [1] Manual Kapasitas Jalan Indonesia, "MKJI", Direktorat Jenderal Bina Marga, Direktorat Bina Jalan Kota (Binkot). P. T Bina Karya (Persero), 1997.
- [2] M. Fuad, Christine, H., Nurlela, Sugiarto, Paulus, YFE., "Pengantar Bisnis" , PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2006.
- [3] Stanson William J, Yohanes Lamarto, "Prinsip Pemasaran", Erlangga, Jakarta, 1993.
- [4] Randy Syaputra, Syukur Sebayang, Dwi Heriyanto, "Pengaruh Hambatan Samping Terhadap Kinerja Lalu Lintas Jalan Nasional (Studi Kasus Jalan Proklamator Raya – Pasar Banjarmasin Plaza)", *Journal Rekayasa Sipil dan Desain Universitas Lampung*, Vol.3, No.3, 2015.
- [5] Adrianus Gusti Andri Darmawan, Syafaruddin AS, Rudi Sugiono Suyono, " Dampak Pembangunan Jembatan Kapuas I (Paralel) Terhadap Kinerja Simpang Bersinyal Kota Pontianak", *Jurnal Mahasiswa Teknik Sipil Universitas Tanjungpura*, Vol 5, No.3, 2018.
- [6] Edo Novaldi Almaut, Syafaruddin AS, Siti Nurlaily Kadarini, "Analisa Kapasitas Dan Kinerja Ruas Jalan Perintis Kemerdekaa Pontianak", *Jurnal Mahasiswa Teknik Sipil Universitas Tanjungpura*, Vol 3, No. 3, 2016.
- [7] Alhani, Komala Erwan, Eti Sulandari, "Analisis Lalu lintas terhadap Kapasitas Jalan di Pinggiran Pontianak (Kasus Jalan Sungai Raya Dalam)", *Jurnal Mahasiswa Teknik Sipil Universitas Tanjungpura*, Vol 4. No 4, 2017.
- [8] R. Restu Destiyanto, Slamet Widodo, Eti Sulandari, "Analisis Kinerja Lalu Lintas Di Jembatan Landak", Vol 2, No. 2, 2016
- [9] Rizani, Ahmad, 2013, Evaluasi Kinerja Jalan Akibat Hambatan Samping, ITB, Bandung.
- [10] U.Winda Dwi Septia, "Analisis Kinerja Jalan Komyos Sudarso Pontianak", *Jurnal Teknik Sipil Universitas Tanjungpura*, Vol 13. No 2, 2013.
- [11] WA Dinata, Komala Erwan, Sumiyattinah, "Analisis Kinerja Simpang Tiga pada Jalan Komyos Sudarso – Jalan Umuthalib Kota Pontianak", *Jurnal Mahasiswa Teknik Sipil Universitas Tanjungpura*, Vol 4. No 4, 2017.
- [12] Wells, G.R., 1993, Rekayasa Lalu Lintas, Penerjemah Ir. Suwardjoko Warpani, Jakarta, Bhrata.
- [13] Budi Siswanto, Syafaruddin AS, Eti Sulandari, " Pengaruh Pembangunan Kawasan Perdagangan Terhadap Lalu Lintas Di Jembatan Landak (Ruko Anggrek Pontianak Jl. Sultan Hamid II)", *Jurnal Mahasiswa Teknik Sipil Universitas Tanjungpura*, Vol 1, No. 1, 2016.
- [14] Angga PrialiadiSaldi, Syafaruddin AS, S. Nurlaily Kadarini, " Analisa Kinerja Ruas Jalan Imam Bonjol Dan Simpang Jalan Imam Bonjol – Jalan Daya Nasional Di Kota Pontianak", *Jurnal Mahasiswa Teknik Sipil Universitas Tanjungpura*, Vol 5, No. 3, 2018.
- [15] Hendra Masudi, Abubakar Alwi, R.M. Rustamaji, "Kajian Tingkat Kejenuhan Lalu Lintas Pada Jembatan Kapuas I Pontianak", *Jurnal Mahasiswa Teknik Sipil Universitas Tanjungpura*, Vol 17, No. 1, 2017.