

KAJIAN TINGKAT PELAYANAN JALAN (LOS) AKIBAT HAMBATAN SAMPING DI JALAN UTAMA PERUMAHAN TLOGOSARI SEMARANG

Ummi Hanifah Marshush
Universitas Muhammadiyah Sorong
hanifahummi@gmail.com

ABSTRAK

Lahan merupakan kebutuhan penting bagi kehidupan makhluk hidup terutama bagi manusia. Peningkatan penggunaan lahan baru akibat aktifitas penduduk akan mengisi ruang kosong dan menggeser kegiatan yang ada sehingga mengakibatkan perubahan penggunaan lahan. Perumahan Bumi Tlogosari merupakan salah satu perumahan yang ada di Kecamatan Pedurungan Kota Semarang yang kini telah berkembang menjadi salah satu perumahan padat penduduk. Tingginya jumlah penduduk kemudian menyebabkan meningkatnya aktivitas yang dilakukan dilakukan didalam perumahan. Adanya kegiatan perdagangan sebagai hambatan samping jalan ternyata memberikan dampak pada tingkat pelayanan jalan (LOS). Analisis tingkat pelayanan jalan menghasilkan kriteria A, B dan C. Pada pagi hari di kedua ruas jalan tergolong klasifikasi A (Arus Lancar, Volume Rendah, Kecepatan Tinggi). Pada sore hari di Jalan Tlogosari 1 tergolong klasifikasi C (Arus Stabil, Kecepatan dipengaruhi oleh lalulintas, Volume Sesuai) dan klasifikasi B (Arus Stabil, Kecepatan Terbatas, Volume Sesuai) di Jalan Tlogosari Raya 2.

Kata Kunci: **Tingkat Pelayanan Jalan, Hambatan Samping, Perumahan**

ABSTRACT

Land is an important requirement for the life of living things, especially for humans. Increasing the new land use due to resident activities will fill the empty space and shift existing activities resulting in changes in land use. Bumi Tlogosari housing is one of the housing areas in Pedurungan District, Semarang City, which has now developed into a densely populated housing area. The high population then causes an increase in activities carried out in housing. The existence of trading activities as a road side obstacle actually has an impact on the level of service (LOS). Analysis of road service levels resulted in criteria A, B and C. In the morning both roads are classified as classification A (Current Flow, Low Volume, High Speed). In the afternoon on Jalan Tlogosari 1 classified as C classification (Stable Flow, Speed influenced by traffic, Suitable Volume) and B classification (Stable Flow, Limited Speed, Suitable Volume) on Jalan Tlogosari Raya 2.

Keywords: Level Of Service, Road Barriers, Housing

PENDAHULUAN

Lahan merupakan kebutuhan penting bagi kehidupan makhluk hidup terutama bagi manusia. Lahan sebagai sumber kehidupan maupun sebagai tempat melangsungkan hidup manusia. Hubungan lahan dengan manusia yaitu dapat diartikan sebagai *land settlement* yaitu suatu tempat atau daerah dimana penduduk berkumpul dan hidup bersama, dimana mereka dapat menggunakan lingkungan setempat untuk mempertahankan, melangsungkan dan mengembangkan hidupnya (Bintarto, 1977). Pengertian tersebut kemudian diselaraskan dengan perkembangan perubahan aktivitas manusia didalam suatu lahan.

Fenomena tersebut kini tidak hanya terjadi di wilayah perkotaan melainkan wilayah pedesaanpun juga terjadi. Hal ini disebabkan karena persoalan pemenuhan kebutuhan yang kemudian sering kali menimbulkan intervensi terhadap penggunaan lahan. Interfensi terhadap lahan dilakukan untuk memenuhi kebutuhan kehidupan baik kebutuhan material maupun kebutuhan spiritual (Arsyad, 1989:207). Peningkatan penggunaan lahan baru akibat aktifitas penduduk akan mengisi ruang kosong dan menggeser kegiatan yang ada sehingga mengakibatkan perubahan penggunaan lahan. Ruang kosong baik yang bersifat privat maupun publik, seringkali dialihfungsikan atau dikombinasikan untuk kegiatan komersial.

Penataan ruang yang diwujudkan dengan tata guna lahan terdiri dari 2 jenis yaitu yang tumbuh secara alami maupun direncanakan. Lahan yang direncanakan, tata guna lahan akan terus berkembang sesuai dengan perwujudan penataan ruang pada jangka waktu yang sudah ditetapkan (Baja, 2012). Sedangkan lahan secara alami dapat terus berkembang tanpa adanya penataan. Perkembangan ini sebagian besar disebabkan karena adanya pertambahan penduduk yang pesat. Pada masa sekarang dan yang akan datang jumlah penduduk akan terus bertambah, hal ini menyebabkan permintaan bangunan baru semakin meningkat, dalam pembangunan yang akan datang harus diperhatikan tata guna lahan yang akan dialihfungsikan kedepannya, agar meminimalisir kerusakan alam dengan tetap memperoleh manfaat yang optimal bagi kehidupan manusia (Sitorus, 2019).

Perumahan Bumi Tlogosari merupakan salah satu perumahan yang ada di Kecamatan Pedurungan Kota Semarang. Perumahan ini dibangun oleh Perum Perumnas pada tahun 1986, yang kini telah berkembang menjadi salah satu perumahan padat penduduk. Pesatnya penduduk yang tinggal di perumahan ini disebabkan karena adanya beberapa daya tarik yaitu ketersediaan fasilitas umum yang memadai (kesehatan, pendidikan, perkantoran, perekonomian), lokasinya yang aksesible atau mudah dijangkau dan masih dilengkapi dengan angkutan umum (feeder Bis Trans Semarang). Tingginya jumlah penduduk kemudian menyebabkan meningkatnya aktivitas yang dilakukan didalam perumahan.

Tingginya jumlah penduduk didalam Perumahan Tlogosari ini, kemudian menyebabkan aktivitas mobilisasi masyarakat semakin meningkat. Baik masyarakat yang tinggal, berkunjung maupun yang melintasi perumahan saja. Tingginya mobilitas masyarakat ini terlihat pada jam padat (*pick hour*) seperti di pagi dan sore hari. Lebar di sepanjang jalan utama perumahan yaitu selebar 6 meter, pada dasarnya sudah sesuai dengan standart dan dapat menampung volume lalu lintas pada jam padat lalu lintas.

Namun pada kenyataanya, lalu lintas padat ini justru mengundang berbagai aktivitas baru di sepanjang jalan utama perumahan. Aktivitas tersebut diantaranya yaitu pedagang kaki lima (PKL), parkir di bahu jalan baik motor maupun mobil, dan sarana promosi tebar brosur. Semua kegiatan tersebut menggunakan sebagian badan jalan dan akan ramai justru pada jam padat lalu lintas.

Berdasarkan pada kondisi diatas, maka dapat disusun perumusan masalah yaitu apakah ada keterkaitan atau hubungan antara aktivitas tambahan penduduk di sepanjang jalan utama Perumahan Tlogosari terhadap kinerja jalan terutama pada jam sibuk lalu lintas. Tujuan penelitian ini yaitu:

1. Untuk mengetahui karakteristik aktivitas tambahan penduduk yang menjadi hambatan samping di sepanjang jalan utama Perumahan Tlogosari.
2. Untuk mengetahui tingkat kinerja jalan (LOS) pada jam sibuk pagi dan sore yang berdampingan dengan kegiatan hambatan samping jalan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan pada Bulan Januari 2023 untuk melihat kondisi lokasi terbaru. Waktu penelitian difokuskan pada jam padat lalu lintas yaitu pagi pukul 06.00-08.00 dan sore 16.00-18.00. Sedangkan lokasi penelitian dilakukan disepanjang jalan utama Perumahan Tlogosari, khususnya di Jalan Tlogosari Raya 1 dan 2 dengan batas pada jembatan 1 dan 2.

Metode pengumpulan data adalah metode yang digunakan untuk melaksanakan survei. Pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini meliputi data primer yang diperoleh melalui observasi lapangan dan perhitungan lalu lintas (*traffic counting*), dan data sekunder yang didapatkan dari telaah dokumen. Berikut merupakan kebutuhan data dalam penelitian ini.

TABEL 2.1
Kebutuhan Data Penelitian

Parameter	Aspek Penelitian	Jenis Data	Sumber Data
Kondisi Fisik Lokasi	Aspek kondisi fisik jalan utama Perumahan	Primer dan Sekunder	Observasi lapangan dan telaah dokumen RTRW Kota Semarang terutama di Kelurahan Tlogosari Kulon
Aktivitas Masyarakat	Aspek Aktivitas Masyarakat	Primer	Obervasi Lapangan dan Kuesioner
	Aspek Lokasi Beraktivitas	Primer	Obervasi Lapangan dan Kuesioner
	Aspek Sarana Transportasi Pergerakan	Primer	Obervasi Lapangan
Kinerja Jalan	Hambatan Samping Jalan	Primer	Obervasi Lapangan
	Kapasitas Jalan	Primer	Obervasi Lapangan
	Volume Lalu lintas	Primer	Obervasi Lapangan

Parameter	Aspek Penelitian	Jenis Data	Sumber Data
	Tingkat Pelayanan Jalan (LOS)	Primer	Obervasi Lapangan

Teknik yang akan digunakan yaitu:

1) Analisis Distribusi Frekuensi

Analisis ini menekankan pada pengkajian dan penjabaran secara detail mengenai aktivitas masyarakat disepanjang jalan utama pada jam padat, lokasi pemilihan untuk melakukan aktivitas dan moda transportasi yang digunakan masyarakat dalam melakukan mobilisasi.

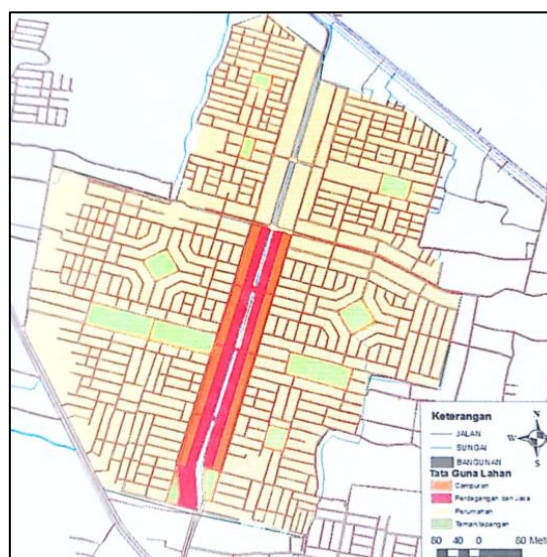
2) Analisis Kinerja Jalan

Analisis ini merupakan tabulasi dari angka-angka hasil dari perhitungan lalulintas (*traffic counting*) yang kemudian diolah menggunakan standart rumus yang ada.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Perumahan Tlogosari merupakan salah satu produk perumahan yang di bangun oleh Perum Perumnas. Lokasi perumahan ini berada I bagian barat Kecamatan Pedurungan, dimana terletak pada 2 administratif kelurahan yaitu Kelurahan Tlogosari Kulon dan Kelurahan Muktiharjo Kidul. Perumahan ini memiliki luasan lahan ± 162 Ha, dimana didalamnya memiliki penggunaan lahan seperti perumahan, perdagangan jasa, fasilitas kesehatan, fasilitas pendidikan, fasilitas peribadatan, perkantoran, lapangan dan taman. Penataan tiap guna lahan dalam perumahan ini sudahlah sangat terstruktur. Hal ini dapat dilihat dari penggunaan lahan di sepanjang jalan utama perumahan ini digunakan sebagai fungsi perdagangan dan jasa. Sedangkan fasilitas kesehatan, pendidikan, lapangan dan taman tersedia pada setiap blok perumahan. Hal ini dimaksudkan agar lebih mudah dijangkau oleh penduduk sekitar. Berikut merupakan gambaran penggunaan lahan di Perumahan Tlogosari.



GAMBAR 3.1.
Penggunaan Lahan Perumahan Tlogosari

Pada penelitian ini hanya difokuskan pada jalan utama Perumahan Tlogosari, yaitu disepanjang Jalan Tlogosari Raya 1 dan Jalan Tlogosari raya 2 yang kemudian dikerucutkan lagi menjadi jalan yang dihimpit oleh jembatan 1 dan 2. Dimana Jalan Tlogosari Raya 1 ini merupakan akses masuk ke perumahan dan Jalan Tlogosari Raya 2 merupakan akses keluar perumahan. Pada ke dua jalan ini terjadi penambahan aktivitas masyarakat diluar dari tata guna lahan yang sudah ada dan pada jalan ini menjadi akses utama pergerakan kendaraan.

Gambaran Di Sepanjang Jalan Utama Perumahan Tlogosari

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, lokasi penelitian ini berada pada tata guna lahan perdagangan dan jasa atau bersifat komersial. Namun, seiring dengan perkembangannya, muncul aktivitas lainnya yang tentu saja dilakukan dengan menggunakan sebagian dari badan jalan, yaitu seperti:

Pedagang Kaki Lima (PKL)

PKL merupakan aktivitas yang mudah hadir di tengah keramaian. Keberadaanya dianggap sebagai pengganggu karena sebagian besar beraktivitas di trotoar atau bahu jalan. Namun, disisi lain keberadaannya sebagai *second opinion* dalam pemenuhan kebutuhan masyarakat karena memberikan harga yang lebih murah. Dominasi PKL ini beraktivitas dilokasi penelitian baik pagi dan sore hari. Berikut merupakan karakteristik PKL dilokasi penelitian.

TABEL 3.1.
Karakteristik PKL Di Lokasi Penelitian

Lokasi	Variabel	Karakteristik PKL	Prosentase (%)
Jalan Tlogosari raya 1	Jenis Barang Dagangan	Makanan	100
		Jasa	-
	Sarana Aktivitas PKL	Gerobag	10
		Kendaraan (motor/Mobil)	90
	Ukuran Sarana Aktivitas PKL	$\leq 1 \text{ meter}^2$	80
		$>1 \text{ meter}^2$	20
	Lokasi Aktivitas	Trotoar	20
		Bahu Jalan	80
Jalan Tlogosari Raya 2	Jenis Barang Dagangan	Makanan	90
		Jasa	10
	Sarana Aktivitas PKL	Gerobag	90
		Kendaraan (motor/Mobil)	10
	Ukuran Sarana Aktivitas PKL	$\leq 1 \text{ meter}^2$	90
		$>1 \text{ meter}^2$	10
	Lokasi Aktivitas	Trotoar	90
		Bahu Jalan	10

Sumber : Survey Lapangan, 2023

Terdapat perbedaan karakteristik PKL di lokasi penelitian. Pada Jalan Tlogosari Raya 1 sebagian besar PKL beraktivitas menggunakan kendaraan baik motor maupun mobil yang diletakkan di bahu jalan. Sedangkan di Jalan Tlogosari Raya 2 sebagian besar PKL menggunakan gerobak yang diletakkan di trotoar. Dengan demikian PKL di Jalan Tlogosari Raya 1 lebih besar menjadi hambatan samping jalan dibandingkan dengan PKL di Jalan Tlogosari raya 2.

Parkir kendaraan

Selain kegiatan PKL, terdapat aktivitas lain yaitu parker kendaraan baik mobil atau motor. Parkir yang ditemukan di lokasi penelitian adalah kendaraan pembeli di PKL tersebut. Parkir ini kemudian menjadi salah satu aspek hambatan samping jalan karena dilakukan dengan menggunakan bahu jalan. Berikut jumlah kendaraan parkir dari hasil penelitian.

TABEL 3.2.

Jumlah Kendaraan Parkir Di Lokasi Penelitian

Lokasi	Jumlah Kendaraan Parkir
Jalan Tlogosari Raya 1	87
Jalan Tlogosari Raya 2	54

Sumber : Survey Lapangan, 2023

Dari hasil survey lapangan didapatkan bahwa sebagian besar parkir kendaraan yang menggunakan bahu jalan berada di Jalan Tlogosari Raya 1, karena sebagian besar PKL juga berjualan di bahu jalan. Sedangkan parkir kendaraan di Jalan Tlogosari 2 sebagian besar menggunakan lokasi parkir ruko karena PKL juga sebagian besar berdagang di trotoar.

Aktivitas tebar brosur

Terdapat beberapa pertokoan formal yang menjual berbagai macam jenis HP. Trend promosi yang mereka gunakan yaitu dengan menebar brosur di pinggir jalan. Tentu saja lokasi yang digunakan yaitu di sepanjang bahu jalan. Mereka melakukan kegiatan sebar brosurpun seringkali dilakukan pada saat jam padat kendaraan. Dari hasil survey lapangan, lokasi yang digunakan untuk menebar brosur ± 1 meter. Kegiatan tebar brosur ini hanya ada di Jalan Tlogosari Raya 1 karena pertokoan HP hanya dijual di sepanjang jalan tersebut.

Analisis Kinerja Jalan Utama Perumahan Tlogosari

Analisis Hambatan Samping

Hambatan jalan seperti yang telah dijelaskan sebelumnya yaitu karena adanya PKL, parkir dan kegiatan tebar brosur yang keseluruhannya menggunakan lokasi di bahu jalan. Komponen yang menjadi hambatan jalan tersebut memiliki kuantitas berbeda antara Jalan Tlogosari Raya 1 dan 2. Sedangkan Indikator hambatan samping menurut Manual Kapasitas Jalan yaitu meliputi pejalan kaki, kendaraan parkir, kendaraan keluar masuk dan kendaraan lambat. Namun, dalam penelitian ini karena lokasi pengamatan tidak berada di persimpangan jalan maka indikator kendaraan keluar masuk tidaklah digunakan. Sedangkan kendaraan lambat didefinisikan sebagai kendaraan yang melambat akibat akan masuk ke dalam parkir ruko dan karena adanya kegiatan tebar brosur yaitu

masyarakat yang hendak menerima tebaran brosur tersebut. Berikut merupakan hasil perhitungan hambatan samping pada dua segmen jalan penelitian.

TABEL 3.3.

Hasil Perhitungan Hambatan Samping

Waktu	Jalan Tlogosari Raya 1			Jalan Tlogosari Raya 2		
	Kendaraan Lambat (*0.4)	Pejalan Kaki (*0.5)	Parkir (*1.0)	Kendaraan Lambat (*0.4)	Pejalan Kaki (*0.5)	Parkir (*1.0)
Pagi (0.600 – 08.00)	14.4	10.5	29	8	8	36
Sore (16.00 – 18.00)	16.8	8.5	76	12.8	6	42
Jumlah	31.2	19	105	20.8	14	78
Total	155.2			112.8		
Klasifikasi	L (Low)			L (Low)		

Sumber : Hasil Analisis, 2023

Dari hasil *traffic counting* yang kemudian dimasukkan ke dalam perhitungan hambatan samping menurut MKJI maka didapatkan hasil dari ke dua ruas jalan tersebut memiliki hasil 155.2 dan 112.8 yang masuk dalam kriteria L (Low). Dapat didefinisikan bahwa, indikator kendaraan lambat, pejalan kaki, parkir kendaraan di sepanjang PKL berpengaruh rendah terhadap kinerja lalu lintas pada jam padat pagi dan sore hari.

Analisis Kapasitas Jalan

Kapasitas jalan yaitu kemampuan maksimum jalan untuk menampung volume lalu lintas. Kapasitas jalan nilainya dipengaruhi oleh besaran hambatan samping jalan, yaitu semakin tinggi nilai hambatan jalan maka kapasitas jalan akan semakin rendah dan sebaliknya. Analisis hambatan jalan dipengaruhi oleh 5 indikator yaitu factor penyesuaian lebar jalan (FCW), factor pemisah arah (FCSP), factor hambatan samping (FCSF) dan factor jumlah penduduk (FCCS). Dalam penelitian ini, factor FCW, FCSP, FCCS memiliki kondisi yang sama. Hal yang membedakan antara 2 jalan tersebut yaitu factor hambatan jalan (FCSF). Namun, dalam perhitungan hambatan samping sebelumnya, kedua ruas tersebut memiliki klasifikasi yang sama yaitu rendah (L / Low).

TABEL 3.4.

Hasil Perhitungan Kapasitas Jalan

Indikator	Jalan Tlogosari Raya 1		Jalan Tlogosari Raya 2	
	Kondisi	Nilai	Kondisi	Nilai
Kapasitas Dasar (CO)	Jalan Satu Arah	1650	Jalan Satu Arah	1650
Lebar Jalur Efektif (FCW)	6 meter	0.92	6 meter	0.92
Pemisah Arah (FCSP)	Jalan Satu Arah	1.00	Jalan Satu Arah	1.00

Hambatan Samping (FCSF)	Rendah, Lebar bahu jalan 1.5 meter	0.97	Rendah, Lebar bahu jalan 1.5 meter	0.97
Jumlah Penduduk (FCCS)	10.658 jiwa	0.86	10.658 jiwa	0.86
Kapasitas Jalan $C = CO \cdot FCW \cdot FCSP \cdot FCSF \cdot FCCS$ $C = 1650 \times 0.92 \times 1.00 \times 0.97 \times 0.86$ $C = 1266.32 \text{ smp/jam}$				

Sumber : Hasil Analisis, 2023

Dari hasil analisis diatas dapat diketahui bahwa Jalan Tlogosari Raya 1 dan Jalan Tlogosari Raya 2 memiliki nilai kapasitas jalan yang sama yaitu 1266.32 smp/jam. hal ini disebabkan karena kondisi fisik yang sama dan nilai hambatan jalan yang masuk dalam klasifikasi yang sama pula.

Analisis Volume Lalulintas

Volume lalulintas adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu titik sealam periode waktu tertentu. Tujuannya untuk mendapatkan data akurat mengenai pergerakan kendaraan di lokasi penelitian. Berdasarkan hasil pengamatan, diwaktu pagi hari kendaraan banyak melintas di Jalan Tlogosari Raya 2. Hal ini disebabkan karena jalan tersebut merupakan akses keluar perumahan yang dilalui masyarakat untuk berangkat sekolah, bekerja atau kegiatan lainnya. Sedangkan pada sore hari, pergerakan kendaraan sebagian besar melintasi Jalan Tlogosari Raya 1, karena jalan tersebut merupakan akses masuk perumahan dimana masyarakat akan melintasi jalan ini ketika pulang ke rumah.

TABEL 3.5.
Hasil Perhitungan Volume Lalulintas

Waktu	Jalan Tlogosari raya 1			Jalan Tlogosari Raya 2		
	Mobil (*1.0)	Truk (*2.5)	Motor (*0.5)	Mobil (*1.0)	Truk (*2.5)	Motor (*0.5)
06.00-07.00	24	0	59	51	2.5	208
07.00-08.00	29	0	63	36	0	135
Jumlah	53	0	122	87	2.5	343
Volume Pagi (smp/jam)	175			432.5		
16.00-17.00	81	17.5	369	73	5	236
17.00-18.00	96	0	401	67	2.5	352
Jumlah	177	17.5	770	140	7.5	588
Volume Sore (smp/jam)	964.5			735.5		

Sumber : Hasil Analisis, 2023

Dari hasil perhitungan diatas, volume lalulintas tertinggi terjadi pada sore hari pada kedua ruas jalan dalam penelitian. Dengan demikian terjadi pergerakan kendaraan

keluar masuk perumahan yang tinggi pada sore hari, tidak hanya untuk aktivitas sekolah dan bekerja saja tapi juga aktivitas lainnya.

Analisis Tingkat Pelayanan Jalan

Analisis ini dilakukan untuk mengetahui kualitas suatu ruas jalan dalam melayani arus kendaraan yang melewatinya. Dalam perhitungan ini dibutuhkan indikator volume lalu lintas dan kapasitas jalan yang telah dilakukan sebelumnya. Berikut perhitungannya.

TABEL 3.6.

Hasil Perhitungan Tingkat Pelayanan Jalan

Indikator	Jalan Tlogosari Raya 1		Jalan Tlogosari Raya 2	
	Pagi	Sore	Pagi	Sore
Volume (Smp/Jam)	175	964.5	432.5	735.5
Kapasitas Jalan (Smp/jam)	1266.32	1266.32	1266.32	1266.32
Tingkat Pelayanan Jalan (LOS)	0.1	0.8	0.3	0.6
Klasifikasi	A	C	A	B
Keterangan	A = Arus Lancar, Volume Rendah, Kecepatan Tinggi B = Arus Stabil, Kecepatan Terbatas, Volume Sesuai C = Arus Stabil, Kecepatan dipengaruhi oleh lalu lintas, Volume Sesuai			

Sumber : Hasil Analisis, 2023

Dari hasil perhitungan diatas dapat diketahui bahwa tingkat pelayanan jalan (LOS) atau kinerja jalan di jalan utama Perumahan Tlogosari terbagi menjadi 3 kriteria yaitu A, B dan C.

1) Tingkat Pelayanan Jalan atau Kinerja Jalan A

Menandakan bahwa jalan ini memiliki arus yang bebas, dimana pengguna jalan tidak dipengaruhi oleh keberadaan variabel lain yang ada dalam arus lalu lintas. Kebebasan memilih kecepatan yang diinginkan dan kebebasan bergerak dalam arus lalu lintas sangat besar. Tingkat kenyamanan dan keandalan yang dibutuhkan oleh pengendara adalah sangat baik.

2) Tingkat Pelayanan Jalan atau Kinerja Jalan B

Mewakili arus yang stabil, tetapi keberadaan pengguna lain dalam arus lalu lintas mulai terasa. Kebebasan memilih kecepatan yang diinginkan relative tidak terpengaruh tetapi terdapat sedikit penurunan dalam kebebasan bergerak dibandingkan dengan klasifikasi A. tingkat kenyamanan dan keandalan kurang baik karena keberadaan variabel lain dalam arus lalu lintas mulai berpengaruh.

3) Tingkat Pelayanan Jalan atau Kinerja Jalan C

Mewakili arus yang stabil, tetapi ditandai dengan awal operasi pengguna individu yang dipengaruhi oleh interaksi dalam lalu lintas. Pemilihan kecepatan bergerak memerlukan kewaspadaan masing-masing pengguna jalan. Tingkat kenyamanan dan keandalan umumnya menurun jika dibandingkan dengan klasifikasi sebelumnya.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis di atas didapatkan beberapa kesimpulan, yaitu: (1) Aktivitas masyarakat yang menjadi hambatan samping jalan pada pagi dan sore hari yaitu PKL, kendaraan parkir dan aktivitas tebar brosur. Karakteristik PKL yang beraktivitas yaitu sebagian besar adalah pedagang makanan dengan menggunakan sarana mobile (motor atau mobil) dengan sarana aktivitas ≤ 1 meter. Hambatan parkir kendaraan yaitu kendaraan yang parkir hendak membeli di PKL. Dan aktivitas sebar brosur yaitu hanya terjadi di sepanjang Jalan Tlogosari Raya 1, terutama dilakukan oleh pertokoan yang berjualan HP; (2) Analisis hambatan samping pada kedua ruas jalan dalam penelitian ini menghasilkan angka 155.2 dan 112.8 yang masuk dalam klasifikasi rendah. Dengan kata lain, beberapa variabel memberikan pengaruh yang rendah (*low*) terhadap hambatan samping jalan; (3) Analisis kapasitas jalan pada kedua ruas jalan dalam penelitian menghasilkan nilai yang sama karena kondisi fisik jalan yang sama. Variabel yang membedakan yaitu nilai hambatan jalan, hanya saja nilai analisis hambatan jalan pun menghasilkan klasifikasi yang sama di kedua ruas jalan penelitian. Nilai kapasitas jalan yaitu 1266.32 smp/jam; (4) Analisis volume jalan diantara ke dua ruas jalan dalam penelitian menghasilkan nilai yang rendah pada pagi hari dan meningkat pada sore hari. Pada Jalan Tlogosari Raya 1 di pagi hari, volume lalu lintas yaitu 175 smp/jam dan sore hari yaitu 964.5 smp/jam. Di Jalan Tlogosari Raya 2, volume lalu lintas pada pagi hari yaitu 432.5 smp/jam dan sore hari 735.5 smp/jam; (5) Analisis tingkat pelayanan jalan menghasilkan kriteria A, B dan C. Pada pagi hari di kedua ruas jalan tergolong klasifikasi A (Arus Lancar, Volume Rendah, Kecepatan Tinggi). Pada sore hari di Jalan Tlogosari 1 tergolong klasifikasi C (Arus Stabil, Kecepatan dipengaruhi oleh lalu lintas, Volume Sesuai) dan klasifikasi B (Arus Stabil, Kecepatan Terbatas, Volume Sesuai) di Jalan Tlogosari Raya 2.

DAFTAR PUSTAKA

- Arsyad, Sitanala. 1989. Konservasi Tanah dan Air. IPB Press. Bogor
 Baja, S., 2012. Perencanaan Tata Guna Lahan dalam Pengembangan Wilayah. Yogyakarta: CV. ANDI OFFSET.
 Bintarto, R. 1977. Pengantar Geografi Kota, Yogyakarta: Spring.
 Manual Kapasitas Jalan (1997)
 Sitorus, S. R., 2019. Penataan Ruang. 1st penyunt. Bogor: PT. Penerbit IPB Press.