

## BAB IV ANALISA DAN PEMBAHASAN

### 4.1 Kondisi Jalan

Lokasi Studi Kajian Evaluasi Kinerja Ruas Jalan ini berada di wilayah kawasan perdagangan di Kota Blitar. Kondisi tata ruang dan tata guna lahan di sekitar wilayah studi pada saat ini di dominasi untuk perdagangan / jasa dan pemukiman.

Jalan Mawar, Jalan Merdeka Barat dan Jalan Anggrek merupakan ruas jalan yang terletak di kecamatan Sukorejo Kota Blitar. Ketiga ruas jalan tersebut merupakan sebagian ruas menuju kawasan pariwisata Makam Bung Karno. Ketiga ruas jalan tersebut memiliki peran yang penting dalam menunjang kegiatan sehari-hari bagi warga kota Blitar. Karena letaknya yang dekat dengan kawasan perdagangan maka ketiga ruas jalan tersebut terdapat berbagai sentra akomodasi, pusat pasar tradisional, perdagangan sembako, pertokoan fasilitas olahraga, kecantikan dan perhiasan.

#### 1. Ruas Jl. Mawar

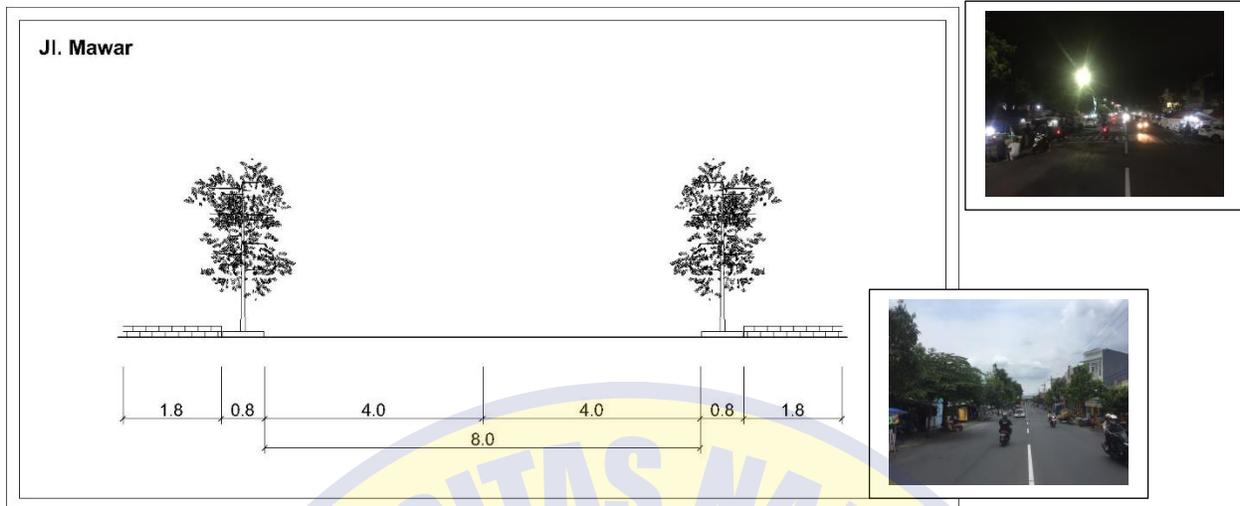
Ruas Jl. Mawar segmen 1 terletak di Kecamatan Sukorejo Kota Blitar. Ruas Jl. Mawar merupakan akses utama menuju kawasan perdagangan Pasar Legi. Karena letaknya yang strategis, sepanjang Jl. Jl. Mawar Kota Blitar banyak dijumpai fasilitas perdagangan. Selanjutnya inventarisasi ruas Jalan Mawar dijabarkan dalam tabel berikut sebagai berikut:

Tabel 4. 1 Inventarisasi Jalan Mawar

Nama Jalan	Tipe	Panjang Jalan	Lrbar jalan	Trotoar dan bahu jalan	Parkir Tepi Jalan
Jl. Mawar segmen 1	2/2 D	248 m	4 m	Trotoar: 1,8 m Bahu Jalan: 0,8 m	Ada
Jl. Mawar segmen 2	2/2 D	220 m	4 m	Trotoar: 1,8 m Bahu Jalan: 0,8 m	Ada

*Sumber: Hasil Analisis 2023*

Berikut adalah penampang melintang dari masing – masing ruas jalan wilayah kajian studi



Gambar 4. 1 Visualisasi dan Geometric Ruas Jalan Mawar

Berdasarkan gambar tersebut dapat dilihat bahwa ruas Jalan Mawar memiliki lebar lajur efektif 8 meter yang mana termasuk tipe jalan 2/2 UD dengan masing – masing lajunya memiliki lebar 4 meter. Pada ruas jalan ini juga terdapat bahu jalan selebar 0,8 m dan trotoar selebar 1,8 meter pada sisi kanan kiri jalan. Hambatan samping pada ruas jalan ini termasuk ke dalam kategori tinggi, yaitu adanya pedagang kaki lima yang membuka lapak pada bahu jalan dan parkir kendaraan bermuatan besar yang melakukan bongkar muat pada daerah toko kebutuhan pokok.

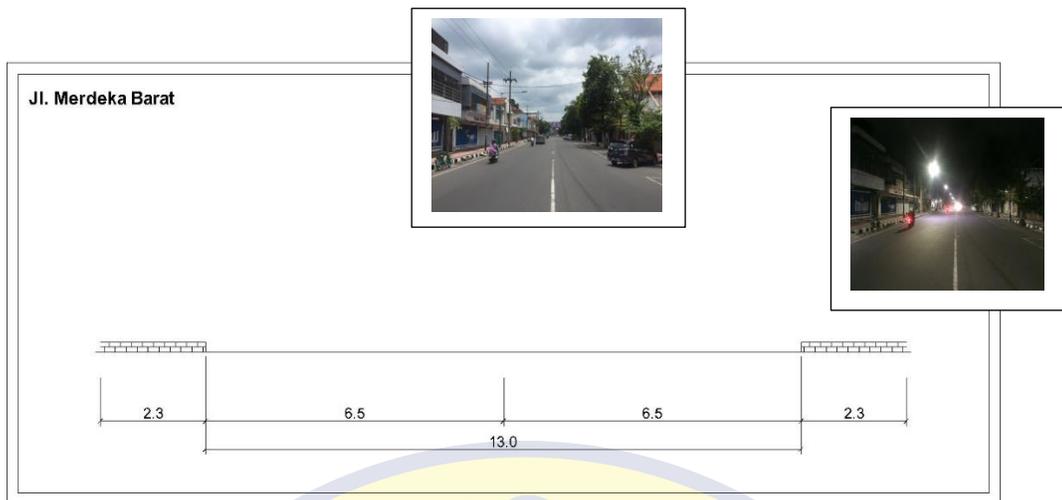
## 2. Jalan Merdeka Barat

Ruas Jalan Merdeka Barat terletak di Kecamatan Kepanjenkidul Kota Blitar. Ruas Jl. Merdeka Barat merupakan akses utama menuju kawasan Perdagangan Kota Blitar. Selanjutnya inventarisasi ruas Jalan Moh. Hatta dijabarkan dalam **table** sebagai berikut:

Tabel 4. 2 Inventarisasi Jalan Merdeka Barat

Nama Jalan	Tipe	Panjang Jalan	Lebar Jalan	Trotoar	Parkir Tepi Jalan
Jl. Merdeka Barat	2/2 UD	198 m	6,5 m	2,3 m	Ada

Sumber: Hasil Analisis 2023



Sumber : Hasil Pengukuran

Gambar 4. 2 Penampang Melintang Ruas Jalan Merdeka Barat

Dari gambar diatas dapat dilihat bahwa ruas Jalan Merdeka Barat memiliki lebar lajur efektif 13 meter yang mana termasuk tipe jalan 2/2 UD dengan masing – masing lajurnya memiliki lebar 6,5 meter. Pada ruas jalan ini juga terdapat trotoar selebar 2,3 meter pada sisi kanan kiri jalan. Hambatan samping pada ruas jalan ini termasuk ke dalam kategori sedang.

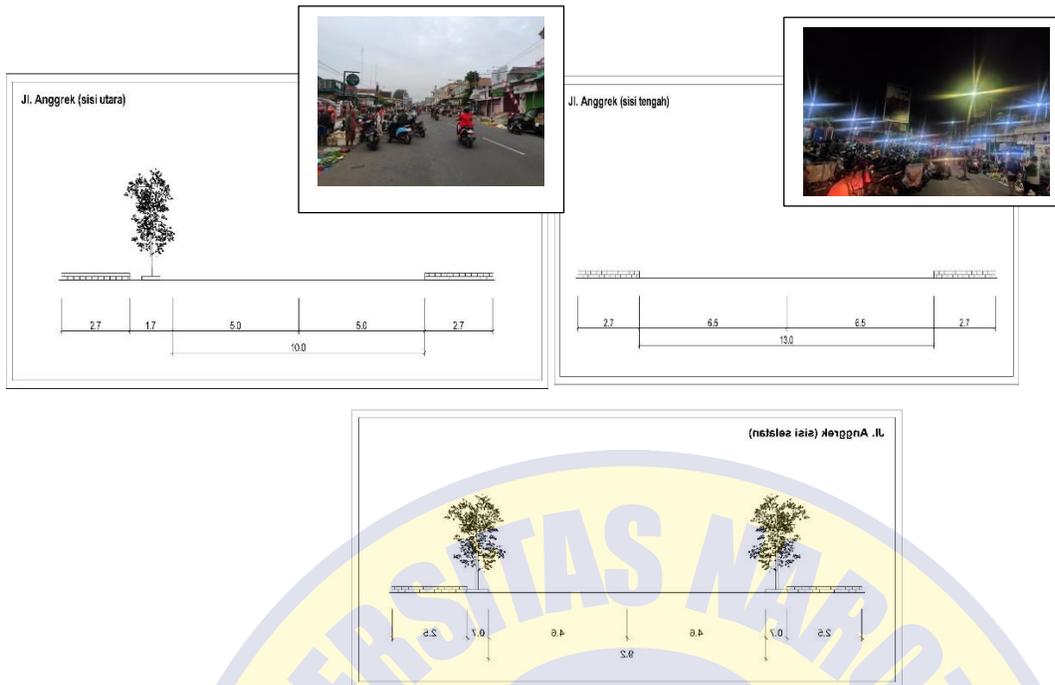
### 3. Jalan Anggrek

Ruas Jalan Anggrek terletak di Kecamatan Kepanjenkidul Kota Blitar. Ruas Jalan Anggrek merupakan akses menuju kawasan perdagangan Pasar Templek Kota Blitar. Kondisi ruas Jalan Anggrek didominasi oleh deretan pertokoan, pasar dan kuliner. Selanjutnya inventarisasi ruas Jalan Anggrek dijabarkan dalam tabel sebagai berikut:

Tabel 4. 3 Inventarisasi Jalan Anggrek

Nama Jalan	Tipe	Panjang Jalan	Lebar jalan	Trotoar dan Bahu Jalan	Parkir Tepi Jalan
Jl. Anggrek Segmen 1	2/1 UD	233 m	10 meter	bahu jalan: 0,7 meter dan trotoar: 2,5 meter pada sisi kanan kiri jalan	Ada
Jl. Anggrek Segmen 2	2/1 UD	258 m	10 meter	bahu jalan: 1,7 meter pada sisi kanan jalan dan trotoar : 2,7 meter pada sisi kanan kiri jalan.	Ada

Sumber: Hasil Analisis 2023



Gambar 4. 3 Penampang Melintang Ruas Jalan Anggrek

Dari gambar tersebut dapat dilihat bahwa ruas Jalan Anggrek dari sisi utara ke sisi selatan semakin melebar, terutama pada sisi tengah antara sisi keduanya. Ruas Jalan Anggrek ini termasuk tipe jalan 2/1 UD yang mana berarti terdapat 2 lajur dan 1 arah. Jalan Anggrek segmen 2 memiliki lebar lajur efektif 10 meter. Pada ruas jalan ini juga terdapat bahu jalan selebar 1,7 meter pada sisi kanan jalan dan trotoar selebar 2,7 meter pada sisi kanan kiri jalan.

Sedangkan pada sisi tengah, badan jalan melebar dengan lebar jalur efektif 13 meter tanpa adanya bahu jalan. Ruas Jalan Anggrek sisi selatan (segmen 1) mempunyai badan jalan yang menyempit yaitu selebar 9,2 meter. Pada ruas jalan ini terdapat bahu jalan selebar 0,7 meter dan trotoar selebar 2,5 meter pada sisi kanan kiri jalan. Hambatan samping pada sepanjang ruas jalan ini termasuk ke dalam kategori sedang.

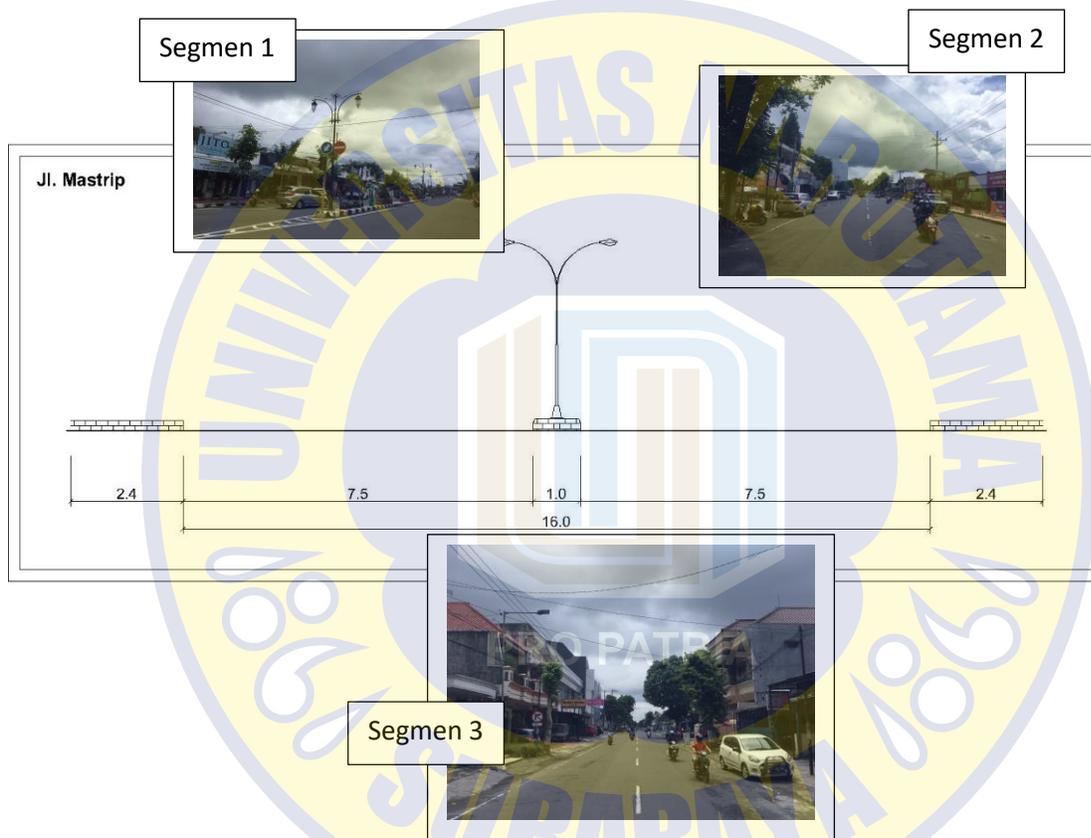
#### 4. Jalan Mastrip

Ruas Jalan Mastrip terletak di Kecamatan Kepanjenkidul Kota Blitar. Ruas Jalan Mastrip merupakan akses menuju kawasan perdagangan Pasar Templek dan Stasiun Kota Blitar. Kondisi ruas Jalan Mastrip didominasi oleh deretan pertokoan. Selanjutnya inventasisasi ruas Jalan Anggrek dijabarkan dalam tabel sebagai berikut:

Tabel 4. 4 Inventarisasi Jalan Mastrip

Nama Jalan	Tipe	Panjang Jalan	Parkir Tepi Jalan
Jl. Mastrip Segmen 1	4/2 D	277 m	Ada
Jl. Mastrip Segmen 2	2/2 UD	200 m	Ada
Jl. Mastrip Segmen 3	2/2 UD	424 m	Ada

Sumber: Hasil Analisis 2023



Gambar 4. 4 Visualisasi dan Geometric Jalan Ruas Jalan Mastrip

Dari gambar tersebut dapat dilihat bahwa ruas Jalan Mastrip memiliki lebar lajur efektif 16 meter yang mana termasuk tipe jalan 2/2 D dengan masing – masing lajunya memiliki lebar 7,5 meter dan terdapat median selebar ±1 meter (hanya pada segmen 1, sisi barat) Pada ruas jalan ini juga terdapat trotoar selebar 2,4 meter pada sisi kanan kiri jalan. Hambatan samping pada ruas jalan ini termasuk ke dalam kategori sedang.

## 4.2 Identifikasi Permasalahan Lalu Lintas

Ruas Mawar merupakan daerah akses utama menuju Kota Blitar. Sedangkan di jalan Anggrek terdapat Pusat pertokoan dan Perdagangan (Pasar Templek) hal ini menjadi daya tarik tersendiri untuk kawasan tersebut. Adanya tarikan perjalanan dari berbagai macam daerah yang akhirnya melalui salah satu rute yaitu melewati ruas Jl. Mawar dan sebagian besar kendaraan dari arah luar kota.

Kemudahan aksesibilitas menuju Kota Blitar sudah tersedia namun masih belum maksimal, terutama untuk mobilisasi kendaraan dengan dimensi besar. Hal ini menimbulkan berbagai permasalahan seperti : kurang maksimalnya lebar jalan sehingga kendaraan besar mengalami kesulitan untuk mengakses, terdapat Parkiran Motor di dekat mulut simpang akibat adanya Pertokoan pada ruas Jalan Anggrek, selain banyak pengguna sepeda dan pejalan kaki, adanya hambatan samping berupa parkir on street dan pedagang kaki lima menjadi permasalahan lalu lintas di ruas sekitar kawasan Jalan Anggrek dan Jalan Mawar. Hal ini menyebabkan menurunnya beberapa kinerja ruas jalan dan persimpangan di lokasi kawasan makam bung karno



Gambar 4. 5 Identifikasi Permasalahan Lalu Lintas Lokasi Studi

## 4.3 Analisis Kinerja Ruas Jalan

Untuk mengetahui kinerja ruas jalan maka perlu dilakukan perhitungan besaran derajat kejenuhan ruas jalan. Derajat Kejenuhan merupakan perbandingan arus total lalu lintas yang melewati suatu ruas jalan dengan kapasitas jalan ruas jalan tersebut.

Berikut adalah ringkasan hasil analisa dengan menggunakan *software* komputer, yaitu kinerja lalu lintas pada ruas dan simpang saat ini, V/C Rasio atau Derajat Kejenuhan (DS) pada masing – masing ruas jalan untuk kondisi saat ini (eksisting) pada hari kerja (weekday).

Tabel 4. 5 V/C Rasio dan Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Periode Hari Kerja

No	Ruas Jalan	Pergerakan	Puncak Pagi			Puncak Siang			Puncak Sore		
			V/C Rasio	Los	Kec Rata - Rata	V/C Rasio	Los	Kec Rata - Rata	V/C Rasio	Los	Kec Rata - Rata
1	Jl. Mawar	U - S	0,16	A	43,04	0,42	C	29,7	0,67	C	28,8
		S - U	0,295	A	43,33	0,083	A	43,65	0,58	C	31,7
2	Jl. Merdeka Barat	B - T	0,15	A	43,65	0,099	A	43,22	0,140	A	42,13
		T - B	0,096	A	43,29	0,39	D	30,10	0,084	A	43,62
3	Jl. Anggrek	U - S	0,69	D	11,33	0,106	A	43,04	0,129	A	42,40
4	Jl. Mastrip	B - T	0,199	A	40,58	0,193	A	40,73	0,226	B	39,90
		T - B									

Sumber : Hasil Analisa, 2023

Dari **tabel** tersebut diatas dapat dilihat nilai V/C Rasio pada hari kerja. Ringkasan analisa tersebut menunjukkan bahwasannya seluruh ruas jalan terdampak mempunyai nilai V/C Rasio di bawah nilai V/C Rasio yang disyaratkan untuk jalan perkotaan ( $V/C \text{ Rasio} \leq 0,85$ ).

Karena semua ruas jalan mempunyai nilai V/C Rasio dibawah 0,85 maka derajat kejenuhan ruas jalan di sekitar kawasan relatif masih bagus. Kemudian nilai V/C Rasio maksimum terjadi pada ruas Jl. Anggrek pada jam puncak Pagi dengan nilai V/C Rasio = 0,69. Kemudian semua ruas jalan yang distudi mempunyai tingkat pelayanan yang cukup bagus, semua ruas jalan mempunyai tingkat pelayanan (LOS) yang masih di bawah tingkat pelayanan yang disyaratkan untuk jalan perkotaan. Tingkat pelayanan (LOS) maksimum terjadi pada ruas Jl. Anggrek pada jam puncak pagi yaitu LOS D. Selanjutnya untuk ringkasan hasil analisa pada hari libur yang disajikan pada **Tabel** berikut.

Tabel 4. 6 V/C Rasio dan Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Periode Hari Libur

No	Ruas Jalan	Pergerakan	Puncak Pagi			Puncak Siang			Puncak Sore		
			V/C Rasio	Los	Kec Rata - Rata	V/C Rasio	Los	Kec Rata - Rata	V/C Rasio	Los	Kec Rata - Rata
1	Jl. Mawar	U - S	0,357	B	36,75	0,300	B	38,07	0,272	B	38,76
		S - U	0,207	B	40,38	0,148	A	41,90	0,237	B	39,61
2	Jl. Merdeka Barat	B - T	0,272	B	38,76	0,227	B	39,86	0,347	B	36,96
		T - B	0,213	B	40,22	0,153	A	41,76	0,245	B	39,41
3	Jl. Anggrek	U - S	0,453	C	34,57	0,213	B	40,23	0,326	B	37,46
4	Jl. Mastrip	B - T	0,284	B	38,45	0,253	B	39,21	0,399	B	35,77
		T - B									

Sumber : Hasil Analisa, 2023

Dari **Tabel** tersebut diatas dapat dilihat nilai V/C Rasio pada hari libur. Ringkasan analisa tersebut menunjukkan bahwasannya seluruh ruas jalan yang distudi mempunyai nilai V/C Rasio di bawah nilai V/C Rasio yang disyaratkan untuk jalan perkotaan ( $V/C \text{ Rasio} \leq 0,85$ ).

Karena semua ruas jalan mempunyai nilai V/C Rasio dibawah 0,85 maka derajat kejenuhan ruas jalan di sekitar kawasan relatif masih bagus. Kemudian nilai V/C Rasio maksimum terjadi pada ruas Jl. Anggrek pada jam puncak pagi dengan nilai V/C Rasio = 0,453. Kemudian semua ruas jalan yang distudi mempunyai tingkat pelayanan yang cukup bagus, semua ruas jalan mempunyai tingkat pelayanan (LOS) yang masih di bawah tingkat pelayanan yang disyaratkan untuk jalan perkotaan. Tingkat pelayanan (LOS) maksimum terjadi pada ruas Jl. Anggrek pada jam puncak pagi yaitu LOS C.

#### 4.4 KONDISI EKSISTING PARKIR ON STREET

Setelah dilaksanakan survei inventarisasi parkir terhadap kendaraan yang parkir di bahu jalan maka diperoleh data lokasi penelitian yang dilakukan di ruas jalan wilayah kajian. Selain survei inventarisasi parkir, dilakukan juga survei patroli parkir. Analisis data dilakukan untuk mendapat perhitungan mengenai akumulasi parkir, kapasitas statis parkir, kapasitas dinamis

parkir, durasi parkir, volume parkir, indeks parkir, tingkat pergantian parkir, dan jam puncak kegiatan bongkar muat di bahu jalan. Sehingga hasil dari perhitungan tersebut dapat dijadikan bahan untuk penataan parkir serta penataan waktu kegiatan bongkar muat yang nantinya dapat mengoptimalkan kinerja ruas jalan menjadi lebih baik. Survei patroli parkir dilaksanakan dalam interval waktu per-15 menit. Survei dilakukan selama 8 jam yaitu pada pukul 09.00 –17.00 WIB.

#### 4.4.1 INVENTARISASI PARKIR

Inventarisasi parkir dilakukan untuk mendapatkan data mengenai ruang parkir yang berada pada lokasi kajian. Berikut ini merupakan data inventarisasi parkir ruas jalan kajian.

Tabel 4. 7 V/C Inventarisasi Parkir Ruas Jalan Terdampak

Kendaraan Jalan Mawar	Panjang Parkir (m)	Sudut Parkir (x°)	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)
Sepeda Motor	45	90	0,75
Mobil/Pickup	65	45	3,7
Truk	70	45	3,40
Kendaraan Jalan Merdeka Barat	Panjang Parkir (m)	Sudut Parkir (x°)	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)
Sepeda Motor	50	90	0,75
Mobil/Pickup	36	45	3,7
Truk	35	45	3,40
Kendaraan Jalan Anggrek	Panjang Parkir (m)	Sudut Parkir (x°)	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)
Sepeda Motor	220	90	0,75
Mobil/Pickup	91	0	6
Truk	91	0	6
Kendaraan Jalan Mastrip	Panjang Parkir (m)	Sudut Parkir (x°)	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)
Sepeda Motor	50	90	0,75
Mobil/Pickup	36	45	3,7

#### 4.4.2 KAPASITAS STATIS

Kapasitas Statis Kapasitas ruang parkir adalah kemampuan maksimum ruang tersebut untuk menampung kendaraan, dalam hal ini volme kendaraan pemakai fasilitas parker. Berikut adalah kapasitas parker tiap jalan terdampak.

Tabel 4. 8 Kapasitas Statis Berbagai Moda Transportasi

KAPASITAS STATIS MOBIL PRIBADI DAN PICK UP				
Nama Jalan	Panjang Parkir (m)	Sudut Parkir (x°)	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)	Kapasitas Statis (SRP)
Mawar	65	45	3,7	18
Merdeka Barat	36	45	3,7	10
Anggrek	91	0	6	15
Mastrip	98	0	6	19
KAPASITAS STATIS SEPEDA MOTOR				
Nama Jalan	Panjang Parkir (m)	Sudut Parkir (x°)	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)	Kapasitas Statis (SRP)
Mawar	45	90	0,75	60
Merdeka Barat	50	90	0,75	67
Anggrek	220	90	0,75	293
Mastrip	232	90	0,75	320
KAPASITAS STATIS TRUK				
Nama Jalan	Panjang Parkir (m)	Sudut Parkir (x°)	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)	Kapasitas Statis (SRP)
Mawar	70	45	3,40	21
Merdeka Barat	35	45	3,40	10
Anggrek	0	0	0	0
Mastrip	0	0	0	0

#### 4.4.3 VOLUME PARKIR

Volume parkir adalah jumlah kendaraan yang menggunakan fasilitas parkir pada badan jalan per satuan waktu selama waktu penelitian (8 jam) dan interval waktu sebesar 15 menit.

##### 1. Ruas Jalan Mawar

Pada ruas Jalan Mawar volume parkir tertinggi adalah sepeda motor yaitu sebanyak 313 kendaraan. Sedangkan volume kendaraan terendah adalah truk dengan 18 kendaraan. Volume kendaraan di ruas Jalan Mawar dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

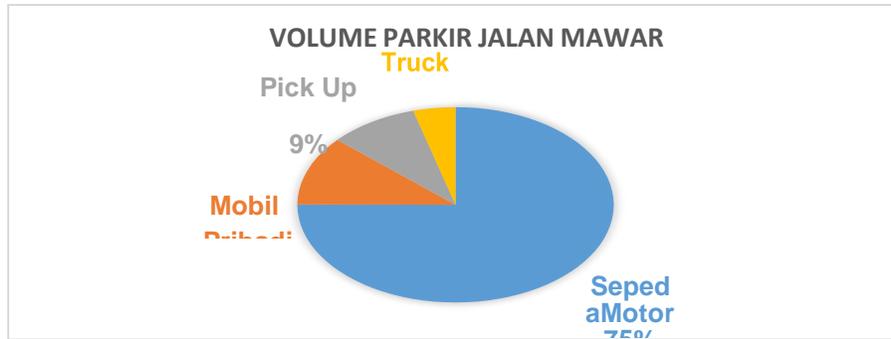
Tabel 4. 9 Volume Parkir di Ruas Jalan Merdeka Barat

Lokasi Parkir	Volume Kendaraan Parkir (Kend)				JUMLAH
	Sepeda Motor	Mobil Pribadi	Pick Up	Truk	
Mawar	313	48	38	18	417

Sumber: Hasil Analisis

Dari volume kendaraan yang parkir didapatkan juga proporsi kendaraan yang melakukan parkir pada ruas Jalan Mawar. Proporsi tertinggi kendaraan pada Jalan Mawar adalah sepeda motor sebesar 75% dari total semua kendaraan yang parkir sebesar 417 kendaraan.

Berikut ini merupakan tabel proporsi tiap kendaraan di ruas Jalan Mawar.



Sumber: Hasil Analisis

Gambar 4. 6 Grafik Volume Parkir Ruas Jalan Mawar

## 2. Ruas Jalan Merdeka Barat

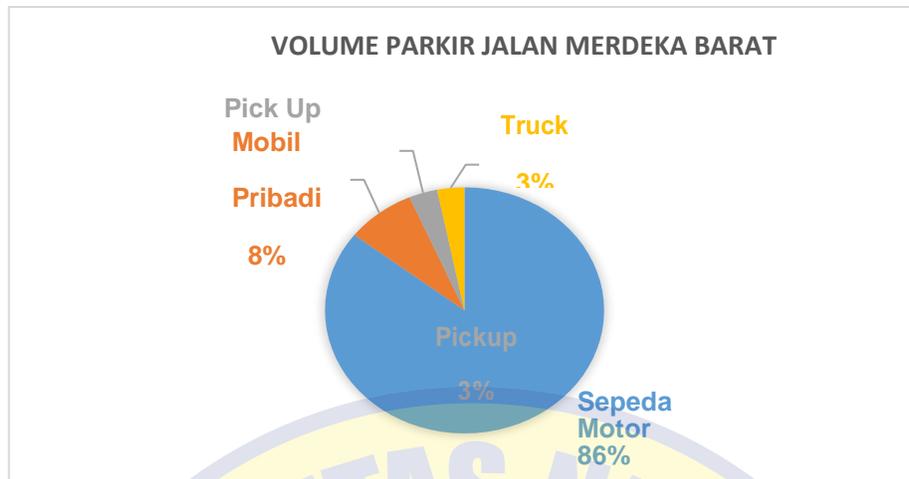
Pada ruas Jalan Merdeka Barat volume parkir tertinggi adalah sepeda motor yaitu sebanyak 543 kendaraan. Sedangkan volume kendaraan terendah adalah truk dengan 20 kendaraan. Volume kendaraan di ruas Jalan Merdeka Barat dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4. 10 Volume Parkir di Ruas Jalan Merdeka Barat

Lokasi Parkir	Volume Kendaraan Parkir (Kend)				
	Sepeda Motor	Mobil Pribadi	Pick Up	Truk	JUMLAH
Merdeka Barat	543	51	20	21	635

Sumber: Hasil Analisis

Dari volume kendaraan yang parkir didapatkan juga proporsi kendaraan yang melakukan parkir pada ruas Jalan Merdeka Barat. Proporsi tertinggi kendaraan pada Jalan Merdeka Barat adalah sepeda motor sebesar 86% dari total semua kendaraan yang parkir sebesar 635 kendaraan. Berikut ini merupakan tabel proporsi tiap kendaraan di ruas Jalan Merdeka Barat.



Sumber: Hasil Analisis

Gambar 4. 7 Grafik Volume Parkir Ruas Jalan Merdeka Barat

### 3. Ruas Jalan Anggrek

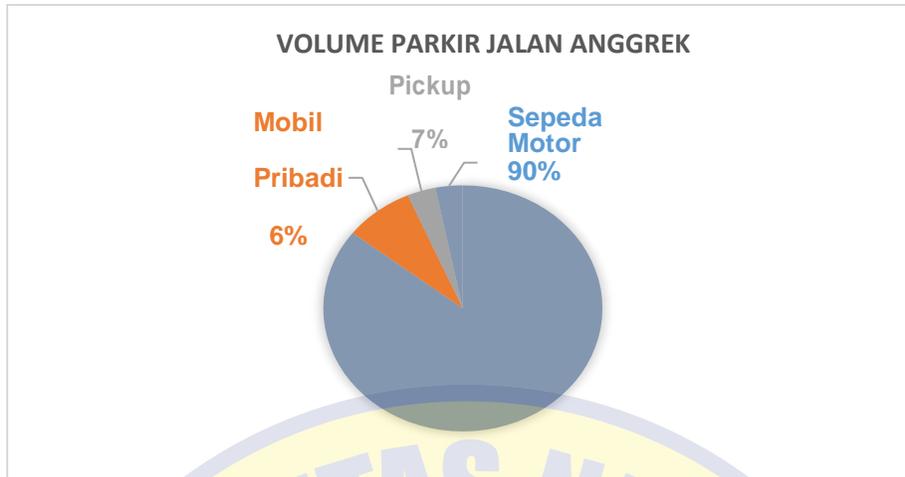
Pada ruas Jalan Anggrek volume parkir tertinggi adalah sepeda motor yaitu sebanyak 200 kendaraan. Sedangkan volume kendaraan terendah adalah truk dengan 5 kendaraan. Volume kendaraan di ruas Jalan Anggrek dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4. 11 Volume Parkir di Ruas Jalan Anggrek

Lokasi Parkir	Volume Kendaraan Parkir (Kend)				JUMLAH
	Sepeda Motor	Mobil Pribadi	Pick Up	Truk	
<b>Anggrek</b>	<b>536</b>	<b>37</b>	<b>43</b>	<b>0</b>	<b>624</b>

Sumber: Hasil Analisis

Dari volume kendaraan yang parkir didapatkan juga proporsi kendaraan yang melakukan parkir pada ruas Jalan Anggrek. Proporsi tertinggi kendaraan pada Jalan Anggrek adalah sepeda motor sebesar 90% dari total semua kendaraan yang parkir sebesar 624 kendaraan. Berikut ini merupakan tabel proporsi tiap kendaraan di ruas Jalan Merdeka Barat.



Sumber: Hasil Analisis

Gambar 4. 8 Grafik Volume Parkir Ruas Jalan Anggrek

#### 4. Ruas Jalan Mastrip

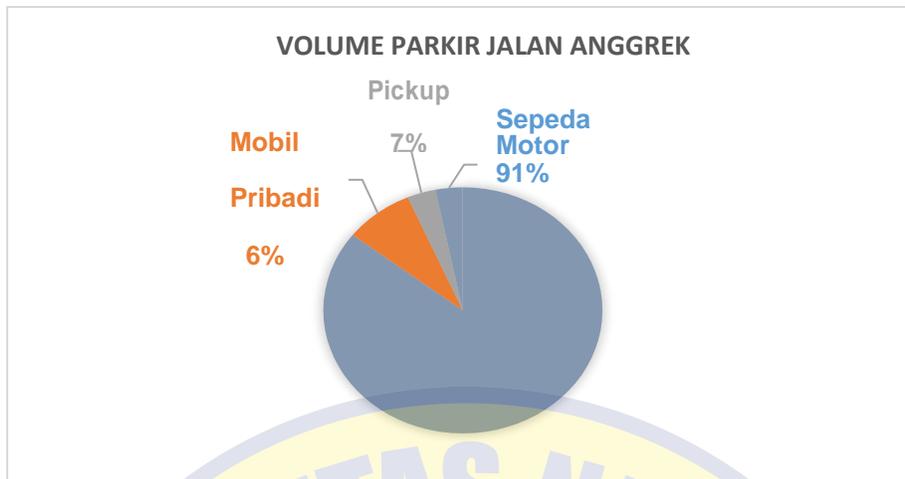
Pada ruas Jalan Mastrip volume parkir tertinggi adalah sepeda motor yaitu sebanyak 614 kendaraan. Sedangkan volume kendaraan terendah adalah truk dengan 0 kendaraan. Volume kendaraan di ruas Jalan Mastrip dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4. 12 Volume Parkir di Ruas Jalan Mastrip

Lokasi Parkir	Volume Kendaraan Parkir (Kend)				JUMLAH
	Sepeda Motor	Mobil Pribadi	Pick Up	Truk	
<b>Mastrip</b>	<b>543</b>	<b>51</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>614</b>

Sumber: Hasil Analisis

Dari volume kendaraan yang parkir didapatkan juga proporsi kendaraan yang melakukan parkir pada ruas Jalan Mastrip. Proporsi tertinggi kendaraan pada Jalan Mastrip adalah sepeda motor sebesar 91% dari total semua kendaraan yang parkir sebesar 614 kendaraan. Berikut ini merupakan tabel proporsi tiap kendaraan di ruas Jalan Mastrip.



Sumber: Hasil Analisis

Gambar 4. 9 Grafik Volume Parkir Ruas Jalan Mastrup

#### 4.4.4 AKUMULASI PARKIR

Dari hasil survei didapatkan data akumulasi parkir yang dilakukan setiap 15 menit selama 8 jam di ruas Jalan Merdeka Barat dan ruas Jalan Mawar pada pukul 09.00 – 17.00 WIB, dapat diketahui jumlah kendaraan yang parkir dan waktu puncak.

Akumulasi parkir tertinggi terdapat pada ruas Jalan Mawar dengan jumlah kendaraan tertinggi sebanyak 63 kendaraan yang terjadi pada pukul 13.45 – 14.00 WIB. Hal tersebut dikarenakan banyaknya pertokoan pada ruas tersebut selain itu juga terdapat warung makan. Adanya toko kebutuhan bahan pokok mengakibatkan banyaknya kegiatan bongkar muat di Jalan Mawar.

Akumulasi tertinggi berikutnya yaitu ruas Jalan Merdeka Barat dengan jumlah kendaraan yang parkir sebanyak 95 kendaraan yang terjadi pada pukul 14.00 – 14.15 wib. Pada ruas jalan ini terdapat banyak toko emas atau bisa disebut sebagai pusatnya toko emas di Kota Blitar. Banyaknya peminat emas di Kota Blitar mengakibatkan toko toko emas ini selalu ramai. Terkadang pengunjung yang datang tidak hanya datang ke satu toko saja namun bisa mengunjungi lebih dari dari satu toko. Selain itu adanya toko kecantikan serta toko elektronik menyebabkan banyaknya pengunjung yang datang. Tidak hanya terdapat di jalan Mawar saja, toko kebutuhan bahan pokok juga terdapat di Jalan Merdeka Barat yang menandakan adanya kegiatan bongkar muat juga. Banyak pembeli yang belanja ke toko tersebut hanya untuk sekedar membeli kebutuhan rumah ataupun seorang *reseller* yang berbelanja dalam jumlah yang banyak untuk dijual kembali.

Akumulasi parkir tertinggi terdapat pada ruas Jalan Anggrek dengan jumlah kendaraan tertinggi sebanyak 77 kendaraan yang terjadi pada pukul 02:15 – 06:00 WIB. Hal tersebut dikarenakan Pasar Templek pada ruas tersebut selain itu juga terdapat warung makan. Adanya toko kebutuhan bahan pokok mengakibatkan banyaknya kegiatan Jual Beli di Jalan Anggrek.

Akumulasi parkir tertinggi terdapat pada ruas Jalan Mastrip dengan jumlah kendaraan tertinggi sebanyak 79 kendaraan yang terjadi pada pukul 13:30 – 14:00 WIB. Hal tersebut dikarenakan banyaknya toko pada ruas tersebut selain itu juga terdapat warung makan. Adanya toko pakaian dan makanan mengakibatkan banyaknya kegiatan Jual Beli di Jalan Mastrip.

Berikut ini merupakan rincian dari akumulasi parkir yang dapat dilihat pada Tabel di bawah ini

Tabel 4. 13 Akumulasi Parkir Wilayah Kajian

Lokasi Parkir	Jam Puncak	Sepeda Motor (Kend)	Mobil Pribadi (Kend)	Truk (Kend)	Pick up (Kend)	Akumulasi Parkir (Kend)
Mawar	13:45 – 14:00	41	10	9	3	63
Merdeka Barat	14:00 – 14:15	80	2	7	6	95
Anggrek	02:15 – 06:00	62	6	0	11	79
Mastrip	13:30 – 14:00	55	10	6	6	77

Sumber: Hasil Analisis

#### 4.4.5 DURASI PARKIR

Tabel 4. 14 Durasi Parkir Wilayah Kajian

Nama Jalan	Rata – rata durasi parkir (menit)			
	Sepeda Motor	Mobil Pribadi	Truk	Pick Up
Mawar	27,94	23,75	88,82	80,83
Merdeka Barat	33,70	22,35	65,00	55,50
Anggrek	80,50	30,35	0	205,67
Mastrip	33,50	23,35	0	65,00

Sumber: Hasil Analisis

##### 1. Ruas Jalan Mawar

Pada ruas Jalan Mawar durasi parkir rata-rata tertinggi adalah durasi parkir truk dengan lamanya durasi 88,8 menit. Diurutan kedua yaitu pick up dengan lama durasi rata-rata 80,8 menit. Hal ini dikarenakan banyaknya toko kebutuhan bahan pokok serta ruas Jalan Mawar ini terletak di kawasan Pasar Legi Kota Blitar. Pada urutan selanjutnya yaitu sepeda motor dengan durasi parkir rata- rata sebesar 27,9 menit dan mobil sebesar 23 menit. Banyaknya warung makan di ruas Jalan

Mawar menjadikan wilayah ini sebagai tarikan.

## 2. Ruas Jalan Merdeka Barat

Pada ruas Jalan Merdeka Barat waktu durasi rata-rata tertinggi adalah truk dengan durasi selama 65 menit. Hal ini diakibatkan karena truk sebagai kendaraan barang yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat barang pada toko kebutuhan pokok di ruas Jalan Merdeka Barat. Sedangkan durasi terendah adalah mobil pribadi yang memiliki durasi rata-rata selama 22 menit. Berikut ini merupakan diagram dari durasi parkir rata-rata Jalan Merdeka Barat.

## 3. Ruas Jalan Anggrek

Pada ruas Jalan Anggrek durasi parkir rata-rata tertinggi adalah durasi parkir truk dengan lamanya durasi 205,67menit. Diurutan kedua yaitu pick up dengan lama durasi rata-rata 205,67menit. Hal ini dikarenakan banyaknya toko kebutuhan bahan pokok serta ruas Jalan Mawar ini terletak di kawasan Pasar Templek Kota Blitar. Pada urutan selanjutnya yaitu sepeda motor dengan durasi parkir rata-rata sebesar 80,50 menit dan mobil sebesar 30.35 menit. Adanya pasar templek di ruas Jalan Anggrek menjadikan wilayah ini sebagai tarikan.

## 4. Ruas Jalan Mastrip

Pada ruas Jalan Mastrip waktu durasi rata-rata tertinggi adalah pick up dengan durasi selama 65 menit. Hal ini diakibatkan karena truk sebagai kendaraan barang yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat barang pada toko kebutuhan pokok di ruas Jalan Mastrip. Sedangkan durasi terendah adalah mobil pribadi yang memiliki durasi rata-rata selama 33.50 menit. Berikut ini merupakan diagram dari durasi parkir rata-rata Jalan Mastrip.

### 4.4.6 TINGKAT PERGANTIAN (TURN OVER PARKING)

*Turn Over Parking* atau tingkat pergantian parkir adalah tingkat penggunaan parkir yang diperoleh dengan membagi volume parkir dengan jumlah ruang parkir untuk suatu periode tertentu.

Tabel 4. 15 Kapasitas Dinamis Mobil Pribadi

Lokasi Parkir	Volume Kendaraan Parkir (SRP)		Kapasitas Statis (SRP)		Tingkat Pergantian Parkir (kend/ruang)	
	Mobil Pribadi	Pick Up	Mobil Pribadi	Pick Up	Mobil Pribadi	Pick Up
Mawar	48	18	18	18	2,7	1,0
Merdeka Barat	51	20	10	10	5,1	2,0
Anggrek	37	43	15	15	1,48	1,73
Mastrip	60	20	17	17	3,5	1,1

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 4. 16 Kapasitas Dinamis Sepeda Motor

Lokasi Parkir	Volume Kendaraan Parkir (SRP)	Kapasitas Statis (SRP)	Tingkat Pergantian Parkir (kend/ruang)
	Sepeda motor	Sepeda motor	Sepeda motor
Mawar	313	60	5
Merdeka Barat	543	60	8
Anggrek	536	293	8
Mastrip	543	287	8

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 4. 17 Kapasitas Dinamis Truk

Lokasi Parkir	Volume Kendaraan Parkir (SRP)	Kapasitas Statis (SRP)	Tingkat Pergantian Parkir (kend/ruang)
	Truk	Truk	Truk
Mawar	38	21	1,8
Merdeka Barat	21	10	2,1
Anggrek	10	22	2,1
Mastrip	0	0	0

Sumber: Hasil Analisis

#### 4.7 Alternatif Penanganan

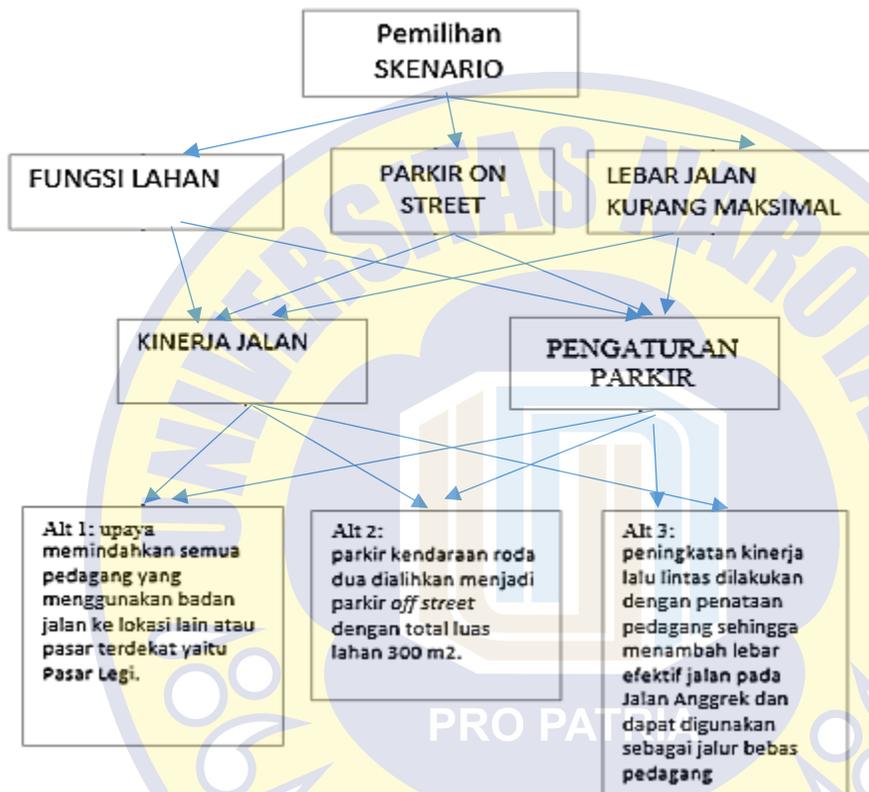
Terdapat beberapa alternative penanganan yang akan dilaksanakan, sehingga pengambilan keputusannya menggunakan analisa hirarki proses. Ultimate goal atau pengambilan keputusan yang akan diambil adalah Penanganan manajemen rekayasa lalu lintas jalan akses utama kawasan makam bung karno, sebagai kriterianya berdasarkan permasalahan yang ada dilapangan yakni Fungsi Lahan, Parkir on street dan lebar jalan kurang maksimal, sedangkan sub kriterianya atau tujuannya adalah peningkatan kinerja jalan dan pengaturan parker. Adapun alternatifif penanganan tersebut antara lain:

Alternatif 1: memindahkan semua pedagang yang menggunakan badan jalan ke lokasi lain atau pasar terdekat yaitu Pasar Legi.

Alternatif 2: parkir kendaraan roda dua dialihkan menjadi parkir *off street* dengan total luas lahan 300 m<sup>2</sup>.

Alternatif 3: upaya peningkatan kinerja lalu lintas dilakukan dengan penataan pedagang sehingga menambah lebar efektif jalan pada Jalan Anggrek dan dapat digunakan sebagai jalur bebas pedagang

Berdasarkan hal tersebut maka disusunlah bagan hierarki prosesnya yang nantinya kemudian akan disebarkan dalam kuesioner kepada para stakeholder seperti dinas perhubungan kota blitar, dinas PU Binamarga, Kepolisian. Kemudian di analisa menggunakan ahp dalam pengambilan keputusan. Setelah mengetahui alternative yang dipilih selanjutnya disimulasikan kedalam kinerja jalannya. Berikut bagan hierarki prosesnya.



Gambar 4. 10 Hierarki Proses Pengambilan Skenario MRLM Makam Bung Karno

#### 4.7.1 Pengambilan Keputusan Skenario Terbaik

Untuk pengambilan keputusan demi mencari scenario terbaik maka disusunlah kuesioner yang kemudian dibagikan kepada para stakeholder yang terlibat dalam penanganan manajemen rekayasa lalu lintas kinerja ruas jalan akses utama menuju makam bung karno, dimana diantaranya 5 orang dari Dinas Perhubungan mulai dari kepala dinas, kasi dibidang pengaturan lalu lintas kemudian dan 3 staff pada dinas tersebut, 5 orang dari PU Binamarga blitar, 5 orang Dinas Perindustrian dan Perdagangan, dan 5 orang satlantas polres blitar dan 10 perwakilan dari

pedagang pasar templek. Berikut adalah salah satu contoh pengisian kuesioner yang telah dibagikan pada salah satu stakeholder dari dinas PU Bina Marga. Selanjutnya kuesioner-kuesioner tersebut nantinya akan diolah untuk memperoleh scenario dengan score terbaik.

Tabel 4. 18 Hasil Kuesioner dari Salah Satu Responden (BIna Marga)

**Level 1** **PAKAR 1**

Bandungkanlah besarnya peran masing-masing faktor di bawah ini berkaitan dengan UG: *Skenario MRLL Jalan Akses Utama Makam Bung Karno*

Kolom Kiri	Lebih Penting									Lebih Penting									Kolom Kanan
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Fungsi Lahan								v										Parkir On Street	
Fungsi Lahan					v													Lebar jalan Kurang Max	
Parkir on Street					v													Lebar jalan Kurang Max	

**Level 2**

Bandungkanlah tingkat kepentingan / pengaruh relatif antara satu Kriteria dengan Kriteria lainnya berkaitan dengan faktor "Fungsi Lahan" dalam *Skenario MRLL Jalan Akses Utama Makam Bung Karno*

Kolom Kiri	Lebih Penting									Lebih Penting									Kolom Kanan
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Kinerja Jalan						v												Pengaturan Parkir	

Bandungkanlah tingkat kepentingan / pengaruh relatif antara satu Kriteria dengan Kriteria lainnya berkaitan dengan faktor "Parkir On Street (POS)" dalam *Skenario MRLL Jalan Akses Utama Makam Bung Karno*

Kolom Kiri	Lebih Penting									Lebih Penting									Kolom Kanan
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Kinerja Jalan				v														Pengaturan Parkir	

Bandungkanlah tingkat kepentingan / pengaruh relatif antara satu Kriteria dengan Kriteria lainnya berkaitan dengan faktor "Lebar jalan Kurang Maksimal (LJKM)" dalam *Skenario MRLL Jalan Akses Utama Makam Bung Karno*

Kolom Kiri	Lebih Penting									Lebih Penting									Kolom Kanan
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Kinerja Jalan						v												Pengaturan Parkir	

### Level 3

Bandungkanlah tingkat kepentingan/pengaruh relatif antara sub alternatif yang satu dengan sub alternatif yang lainnya bagi Kriteria "Kinerja Jalan" dalam Skenario MRLI Jalan Akses Utama Makam Bung Karno

Kolom Kiri	Lebih Penting									Lebih Penting									Kolom Kanan
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Alternatif 1			v															Alternatif 2	
Alternatif 1				v														Alternatif 3	
Alternatif 2						v												Alternatif 3	

Bandungkanlah tingkat kepentingan/pengaruh relatif antara sub alternatif yang satu dengan sub alternatif yang lainnya bagi Kriteria "Pengaturan Parkir" dalam Skenario MRLI Jalan Akses Utama Makam Bung Karno

Kolom Kiri	Lebih Penting									Lebih Penting									Kolom Kanan
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Alternatif 1						v												Alternatif 2	
Alternatif 1						v												Alternatif 3	
Alternatif 2							v											Alternatif 3	

Sumber: Salah satu responden Bina Marga

Hasil dari kuesioner tersebut kemudian diolah dan ditampilkan dalam bentuk pentabelan sebelum melakukan analisa AHP. Berikut adalah perhitungan salah satu responden tersebut.

Tabel 4. 19 Contoh Perhitungan AHP Untuk Satu Responden

1. Matrik Perbandingan Faktor dalam Pemilihan Skenario MRLI

#### PAKAR 2

GOAL	Fungsi Lahan	Parkir on Street	Lebar Jalan kurang max	VE	VP	VA	VB
Fungsi Lahan	1	3	5	2,466	0,618	1,936	3,136
Parkir on Street	0,3333333333	1	5	1,186	0,297	0,931	3,136

Q max : 3,135611

CI : 0,067805

Lebar Jalan kurang max	0,20	0,2	1	0,342	0,086	0,269	3,136
				3,994			9,407

CR : 0,116906

### 1. Matrik Perbandingan Kriteria Terhadap Faktor/Kriteria 1 (Fungsi Lahan)

PAKAR 2

Fungsi Lahan	Kinerja jalan	pengaturan parkir	VE	VP	VA	VB
Kinerja jalan	1	4	2,000	0,800	1,600	2,000
pengaturan parkir	0,25	1	0,500	0,200	0,400	2,000
			2,500			4,000

Q max : 2  
CI : 0,000  
CR : 0,000

### 2. Matrik Perbandingan Kriteria Terhadap Faktor/ Kriteria 2 (Parkir on Street)

PAKAR 2

POS	Kinerja jalan	pengaturan parkir	VE	VP	VA	VB
Kinerja jalan	1	6	2,449	0,857	1,714	2,000
pengaturan parkir	0,166666667	1	0,408	0,143	0,286	2,000
			2,858			4,000

Q max : 2  
CI : 0,000  
CR : 0,000

### 3. Matrik Perbandingan Kriteria Terhadap Faktor/ kriteria 3 (Lebar Jalan kurang Max)

PAKAR 2

LJKM	Kinerja jalan	pengaturan parkir	VE	VP	VA	VB
Kinerja jalan	1	4	2,000	0,800	1,600	2,000
pengaturan parkir	0,25	1	0,500	0,200	0,400	2,000
			2,500			4,000

Q max : 2  
CI : 0,000  
CR : 0,000

**1. Matrik Perbandingan Alternatif terhadap Kriteria 1  
(Kinerja Jalan)**

**PAKAR 2**

Kinerja Jalan	Alt 1	Alt 2	Alt 3	VE	VP	VA	VB
Alt 1	1	7	6	3,476	0,747	2,443	3,270
Alt2	0,142857143	1	4	0,830	0,178	0,583	3,270
Alt 3	0,17	0,25	1	0,347	0,075	0,244	3,270
				4,653			9,809

Q max : 3,26951

CI : 0,13475

CR : 0,23233

**2. Matrik Perbandingan Alternatif terhadap Kriteria 2 (Parkir)**

**PAKAR 2**

Pengaturan Parkir	Alt 1	Alt 2	Alt 3	VE	VP	VA	VB
Alt 1	1	4	4	2,520	0,652	2,044	3,136
Alt2	0,25	1	3	0,909	0,235	0,737	3,136
Alt 3	0,25	0,333333333	1	0,437	0,113	0,354	3,136
				3,865			9,407

Q max : 3,13561

CI : 0,06781

CR : 0,11691

Kemudian setelah melakukan perhitungan disemua responden selanjutnya setiap perhitungan semua responden digabung kemudian dimasukkan kedalam perhitungan bobot factor sebagaimana table berikut

Tabel 4. 20 Perhitungan Bobot Faktor

FAKTOR/KRITERIA

FAKTOR	BOBOT
FUNGSI LAHAN/ FL	0,649
PARKIR ON STREET/ POS	0,276
LEBAR JALAN KURANG MAX/ LJKM	0,074

1

SUB KRITERIA

TUJUAN	Kriteria berkaitan dgn FL	Kriteria berkaitan dgn POS	Kriteria berkaitan dgn LJKM	BOBOT FAKTOR	BOBOT TUJUAN
KINERJA JALAN	0,830	0,874	0,776	0,649	0,838
PENGATURAN PARKIR	0,170	0,126	0,224	0,276	0,162
				0,074	1

ALTERNATIF

ALTERNATIF	Alternatif berkaitan dgn KINERJA JALAN	Alternatif berkaitan dgn PENGATURAN PARKIR	BOBOT TUJUAN	BOBOT ALTERNATIF
Alt 1	0,761		0,838	0,665
Alt 2	0,175		0,162	0,173
alt 3	0,120	0,210		0,161
				1

**BOBOT pada Struktur :**

FAKTOR	Fungsi Lahan	0,649
	Parkir On Street	0,276
	Lebar Jalan Kurang Max	0,074
TUJUAN	Kinerja Jalan	0,838
	Pengaturan Parkir	0,162
ALTERNATIF	Alt 1	0,665
	Alt 2	0,173
	Alt 3	0,161

Berdasarkan hasil perhitungan setiap alternative trase diketahui bahwa alternative scenario dengan skor tertinggi adalah alternative trase pertama dengan skor 0,665, kemudian skor kedua trase kedua dengan 0,173 dan terakhir alternative ketiga dengan skor 0,161. Sehingga alternative terpilih adalah alternative pertama. upaya peningkatan kinerja dilakukan dengan cara memindahkan semua pedagang yang menggunakan badan jalan ke lokasi lain atau pasar terdekat yaitu Pasar Legi.

#### 4.7.2 Simulasi Skenario Pilihan Pada Jalan Terdampak

Berdasarkan perhitungan pengambilan keputusan menggunakan AHP didapat bahwa scenario terbaik adalah Skenario 1 upaya peningkatan kinerja dilakukan dengan cara memindahkan semua pedagang yang menggunakan badan jalan ke lokasi lain atau pasar terdekat yaitu Pasar Legi.

Oleh sebab itu kemudian tahap selanjutnya scenario pilihan tersebut disimulasikan ke jaringan jalan terdampak

Tabel 4. 21 Perbandingan Kinerja Ruas Jalan Skenario 1

Kinerja Ruas	Kapasitas (smp/jam)	Volume (smp/jam)	V/C Ratio	Kecepatan (km/jam)	Kepadatan (smp/km)	Tingkat Pelayanan
Sebelum	1120,2	809,3	0,69	11,33	71,43	C
Sesudah	5761,8	731,03	0,13	49,00	14,92	A

Sumber : Hasil Analisis, 2023

Berdasarkan hasil tabel diatas, penerapan skenario menyebabkan peningkatan kinerja ruas jalan. Dipindahkannya pedagang akan membuat kapasitas ruas jalan kembali pada keadaan semula yaitu 5761,8 smp/jam dengan volume lalu lintas yang berkurang menjadi 731,03 smp/jam. Hal ini terjadi karena berkurangnya tarikan perjalanan menuju Kawasan Pasar Templek. Kondisi seperti ini membuat V/C ratio menjadi 0,13 dengan kecepatan 49 km/jam, sehingga tingkat pelayanan yang didapatkan adalah A.

Berikut ini perhitungan kinerja simpang Kawasan Pasar Templek yang terdampak dari adanya penerapan skenario 1 yaitu Simpang Kawi.

Tabel 4. 22 Kinerja Simpang Skenario 1

Nama Simpang	Kode Pendekat	Arus Lalu Lintas	Kapasitas	Derajat Kejenuhan (DS)	Panjang Antrian (QL)	Tundaan Lalu Lintas (det/smp)
Simpang 4 Kawi	U	637,1	954	0,64	38	37,07
	S	438,6	1247	0,35	35	34,39
	T	257,5	939	0,27	67	33,49
	B	565,1	1362	0,41	26	34,78

Sumber : Hasil Analisis, 2023

Berdasarkan hasil analisis kinerja simpang pada skenario 1, terdapat perbedaan kinerja simpang pada kode pendekat utara yaitu kaki simpang Jalan Anggrek. Terjadi peningkatan kapasitas menjadi 954 smp/jam sedangkan terjadi penurunan derajat kejenuhan menjadi 0,64 beserta tundaan lalu lintas menjadi 37,07 det/smp.

Berikut ini merupakan perbandingan kinerja Simpang Kawi kode pendekat utara yaitu Jalan Anggrek.

Tabel 4. 23 Perbandingan Kinerja Simpang Skenario 1

Kinerja Smpang	Nama Simpang dan Kode Pendekat	Arus Lalu Lintas	Kapasitas	Derajat Kejenuhan (DS)	Panjang Antrian (QL)	Tundaan Lalu Lintas (det/smp)
Sebelum	Simpang Kawi Utara (Jalan Anggrek)	637,1	778	0,82	53	42,87
Sesudah		637,1	954	0,64	38	37,07

Sumber : Hasil Analisis, 2023

Sebelum melakukan penerapan skenario, maka harus dilakukan analisis kinerja ruas jalan pada lokasi pemindahan Pasar Templek yaitu Pasar Legi, tepatnya di ruas Jalan Mawar. Berikut ini merupakan kondisi skenario 1 Jalan Mawar.

Tabel 4. 24 Analisis Kinerja Ruas Skenario 1

Nama Jalan	Tipe Jalan	Lebar Efektif	Kapasitas	Volume	V/C Ratio	Kecepatan	Kepadatan	Tingkat Pelayanan
Jalan Mawar	2/2 UD	12	3007,8	793,8	0,26	47,06	16,89	B

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Analisis kinerja ruas diatas merupakan hasil dari penerapan skenario 1 pada ruas Jalan Mawar. Berdasarkan hasil analisis, maka didapatkan tingkat pelayanan ruas Jalan Mawar adalah B.

Untuk memenuhi kebutuhan parkir pada Pasar Templek, dilakukan juga analisis parkir terhadap Pasar Legi. Terdapat dua jenis parkir pada Pasar Legi, yaitu *off street* bagi kendaraan roda dua dan *on street* bagi kendaraan roda empat. Lokasi parkir *off street* berada di pintu masuk Pasar Legi, dan lokasi parkir *off street* berada di sepanjang ruas Jalan Mawar. Berikut ini merupakan hasil analisis kecukupan lahan parkir yang ada di Pasar Legi.

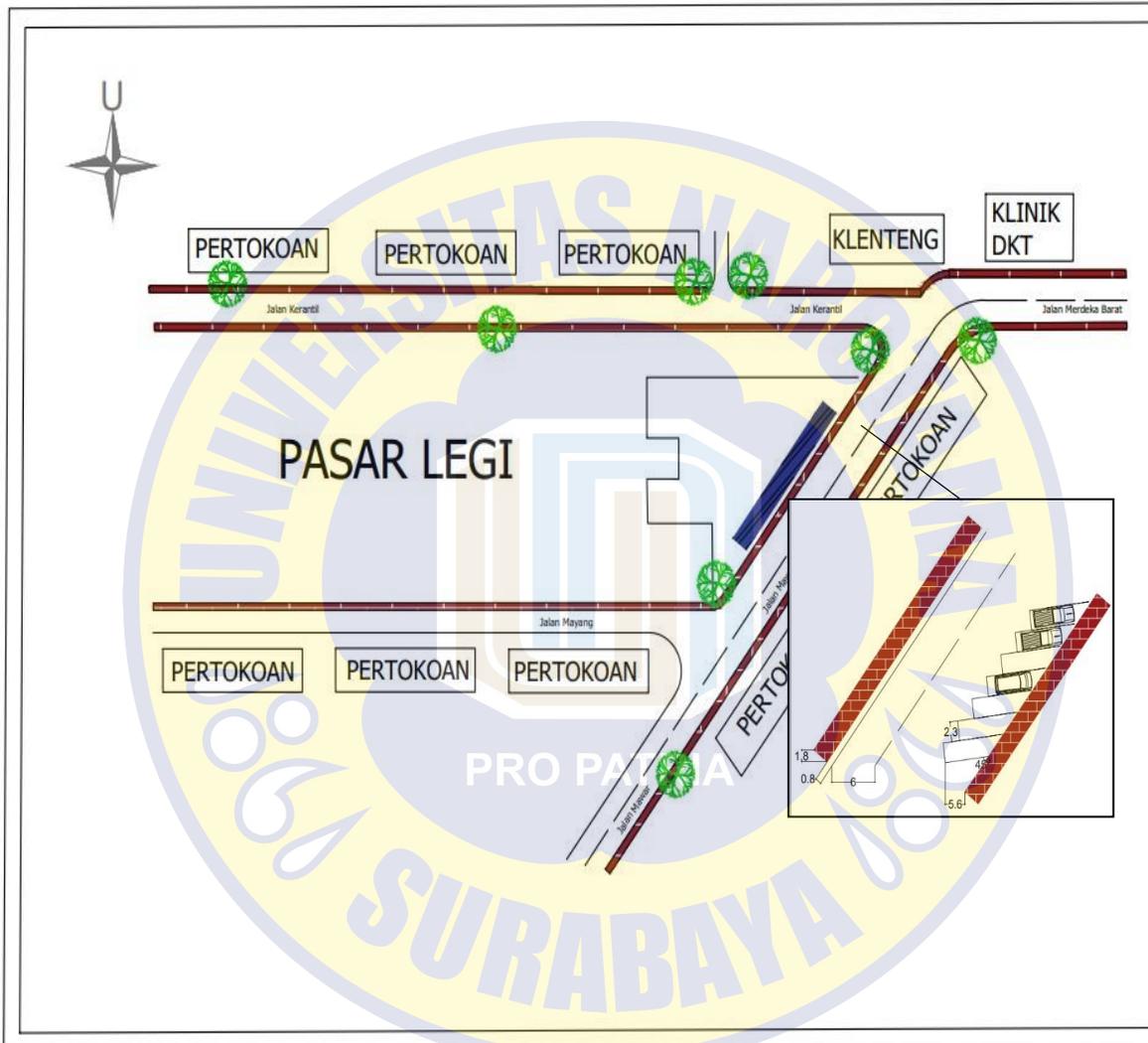
Tabel 4. 25 Kecukupan Lahan Parkir Skenario 1

Parkir Kendaraan	Luas Lahan Tersedia (m <sup>2</sup> )	Luas Lahan Skenario 2 (m <sup>2</sup> )	Kecukupan Lahan Parkir
Roda Dua	225	105	120
Roda Empat	756	404	352

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Parkir roda dua dan roda empat pada Pasar Legi menggunakan sudut  $90^\circ$ . Berdasarkan hasil analisis maka untuk roda dua memerlukan lahan sebesar  $205 \text{ m}^2$  dan untuk roda empat memerlukan lahan sebesar  $404 \text{ m}^2$ . Sedangkan luas lahan yang tersedia melebihi luas lahan yang dibutuhkan dalam penerapan skenario 1.

Berikut ini merupakan gambaran apabila Pasar Legi digunakan sebagai lokasi alternatif pemindahan Pasar Templek.



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar 4. 11 Peta Lokasi Pasar Legi

Gambar diatas merupakan peta lokasi Pasar Templek dengan menerapkan skenario 1 yaitu pemindahan pedagang ke Pasar Legi sebagai tempat alternatif bagi pedagang Pasar Templek yang menggunakan badan jalan. Pasar Legi terletak di sebelah Barat pusat Kota Blitar, tepatnya di

Jalan Mawar dan merupakan pasar terbesar di Blitar Raya (Kabupaten dan Kota) serta merupakan pasar tradisional yang dikelola secara semi modern oleh Pemerintah Kotar Blitar. Berdasarkan data proyeksi profil obyek Pasar Legi sampai dengan tahun 2025, Pasar Legi memiliki luas tanah 14.880 m<sup>2</sup> dengan luas bangunan 12.680 m<sup>2</sup>. Pasar Legi terletak 650 m dari Kawasan Pasar Templek sehingga masih mudah untuk dijangkau dan memungkinkan untuk pedagang Pasar Templek yang menggunakan badan jalan pindah ke lokasi ini.

Pasar Legi mulai beroperasi pada pukul 06.00 WIB – 17.00 WIB dengan jam puncak yaitu pada pukul 09.00 WIB-11.00 WIB. Apabila pedagang Pasar Templek dipindahkan ke Pasar Legi maka akan memberikan keamanan dan keselamatan bagi pedagang maupun pembelinya karena saat melakukan transaksi akan terhindar dari arus lalu lintas kendaraan. Selain itu, pedagang dan pembeli juga bisa terhindar dari hujan, sehingga proses jual-beli tetap dapat dilaksanakan selama jam operasional Pasar Legi yaitu total 10 jam.

Sedangkan untuk alternative kedua dan ketiga tidak dipilih oleh responden dikarenakan kurang efisien selain berdasarkan analisa AHP alternative ke dua bernilai 0,173 dan 0,161 selain itu berdasarkan perhitungan kinerja lalu lintas sebagaimana berikut:

Untuk alternative kedua terkait dengan pengaturan parker kendaraan roda dua dialihkan menjadi parker off street dengan total luas lahan 300 m<sup>2</sup> dengan jarak 30 meter menuju kawasan pasar templek. Berikut merupakan kecukupa lahan parker di alternative kedua untuk memenuhi kebutuhan parker pasar templek

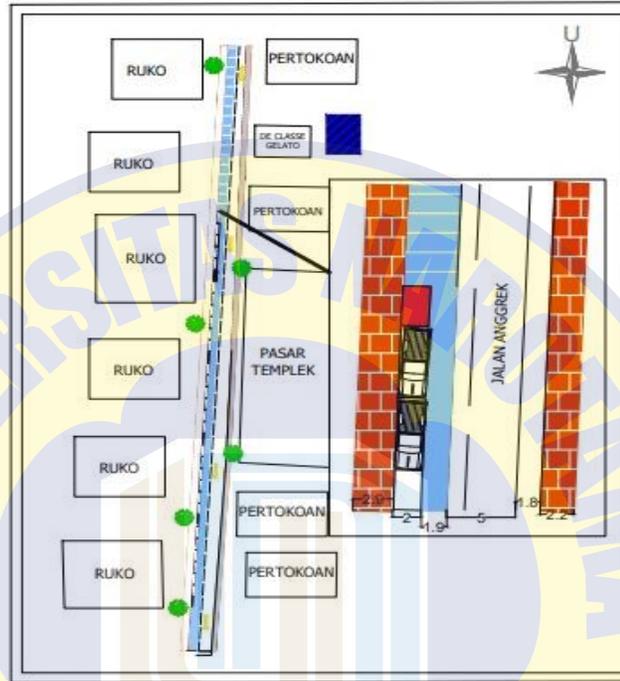
Tabel 4. 26 Kecukupan Lahan Parkir Alternatif 2

Parkir Kendaraan	Luas Lahan Tersedia (m <sup>2</sup> )	Luas Lahan Skenario 2 (m <sup>2</sup> )	Kecukupan Lahan Parkir
Roda Dua	300	14	286
Roda Empat	390	283	107

*Sumber : Hasil Analisis, 2023*

Berdasarkan perhitungan kecukupan lahan parkir, pada alternative 2 parkir kendaraan roda dua dialihkan menjadi parkir *off street* dengan total luas lahan 300 m<sup>2</sup>. Hal ini memenuhi kebutuhan parkir kendaraan roda dua Kawasan Pasar Templek yaitu 14 m<sup>2</sup>. Sedangkan luas

lahan parkir kendaraan roda empat menyediakan 390 m<sup>2</sup> dengan kebutuhan lahan kondisi eksisting 283 m<sup>2</sup>. Berdasarkan perhitungan tersebut, maka skenario dinyatakan mampu untuk menampung kebutuhan parkir pada Kawasan Pasar Templek. Dibawah ini merupakan peta Kawasan Pasar Templek dengan penerapan alternative 2



Gambar 4. 12 Peta Kawasan Pasar Templek dengan Penerapan Alternatif 2

Kemampuan menampung kebutuhan parker pada kawasan pasar templek tersebut pada alternative dua dapat terlihat dari perhitungan kinerja simpang kawasan pasar templek yakni simpang kawi.

Tabel 4. 27 Kinerja Simpang Alternatif 2

Nama Simpang	Kode Pendekat	Arus Lalu Lintas	Kapasitas	Derajat Kejenuhan (DS)	Panjang Antrian (QL)	Tundaan Lalu Lintas (det/smp)
Simpang 4 Kawi	U	637,1	873	0,73	42	38,08
	S	438,6	1247	0,35	35	34,39
	T	257,5	939	0,27	67	33,49
	B	565,1	1362	0,41	26	34,78

Sumber : Hasil Analisis, 2023

Berdasarkan hasil analisis kinerja simpang pada Alternatif 2 terkait karakteristik parker kawasan pasar templek dengan menggunakan parker diluar badan jalan (off street) tersedia lahan

untuk parkir yang memiliki 300 m<sup>2</sup> untuk roda dua. Terdapat perbedaan kinerja simpang pada kode pendekat utara yaitu kaki simpang kawi dengan pendekat utara yakni Jalan Anggrek. Terjadi peningkatan kapasitas menjadi 873 smp/jam sedangkan terjadi penurunan derajat kejenuhan menjadi 0,73 beserta tundaan lalu lintas menjadi 38 det/smp.

Kemudian untuk mengukur kinerja pada alternative kedua maka menggunakan perbandingan kinerja simpang kawi kode pendekat utara yakni jalan anggrek.

Tabel 4. 28 Perbandingan Kinerja Simpang akibat Alternatif 2

Kinerja Smpang	Nama Simpang dan Kode Pendekat	Arus Lalu Lintas	Kapasitas	Derajat Kejenuhan (DS)	Panjang Antrian (QL)	Tundaan Lalu Lintas (det/smp)
Sebelum	Simpang Kawi Utara (Jalan Anggrek)	637,1	778	0,82	53	42,87
Sesudah		637,1	873	0,73	42	38,08

Sumber : Hasil Analisis, 2023

Berdasarkan perhitungan tersebut didapat derajat kejenuhan untuk kinerja simpang yang diakibatkan oleh penerapan alternative 2 yakni parker kendaraan roda dua dialihkan menjadi parker off street di pasar templek dengan total luas lahan 300 meter persegi menghasilkan derajat kejenuhan sebesar 0,73 dan menimbulkan tundaan sebesar 38,08 det/smp atau sekitar 3 kendaraan roda 4 hal ini tentu saja masih diatas alternative pertama yang bisa menghasilkan maksimal panjang antrian sebesar 37,07 det/smp atau sekitar 3 kendaraan roda empat. Sekilas tidak jauh berbeda efek yang dihasilkan akan tetapi dengan perubahan karakteristik parker tersebut hanya meningkatkan kapasitas simpang menjadi 873 sedangkan pada alternative pertama mampu meningkatkan kapasitas sebesar 954.

Kemudian untuk alternative ketiga dengan upaya peningkatan kinerja lalu lintas melalui penataan pedagang sehingga menambah lebar efektif jalan pada jalan anggrek dan dapat digunakan sebagai jalur bebas pedagang. Berikut ini merupakan perbandingan kinerja ruas jalan kondisi eksisting ruas Jalan Anggrek dengan alternative terakhir yakni ketiga adalah sebagai berikut

Tabel 4. 29 Perbandingan Kinerja Ruas Pada Alternatif ketiga

Kinerja Ruas Jalan	Kapasitas (smp/jam)	Volume (smp/jam)	V/C Ratio	Kecepatan (km/jam)	Kepadatan (smp/km)	Tingkat Pelayanan
Sebelum	1120,2	809,3	0,69	11,33	71,43	C
Sesudah	1841,4	809,3	0,44	39,33	20,58	B

*Sumber : Hasil Analisis, 2023*

Berdasarkan alternative ketiga, terjadi peningkatan tingkat pelayanan pada ruas Jalan Anggrek. Hal tersebut dapat dilihat dari nilai kepadatan ruas jalan mengalami penurunan menjadi 20,58 smp/km dan mengalami peningkatan kecepatan menjadi 39,33 km/jam karena adanya penutupan sebagian jalur khusus kawasan perdagangan yaitu sebesar 1,9 m dan jalur khusus lalu lintas yaitu sebesar 5 m. Hal ini mempengaruhi lebar efektif dari ruas jalan sehingga meningkatkan kapasitas dari ruas jalan tersebut. Berdasarkan hasil analisis, nilai kapasitas mengalami peningkatan dari 1120,2 smp/jam menjadi 1841,4 smp/jam dan tingkat pelayanan pada ruas Jalan Anggrek meningkat menjadi B. Akan tetapi apabila dibandingkan dengan alternative pertama level of service yang dihasilkan masih kurang dimana untuk alternative ketiga ini tingkat pelayanannya berubah menjadi B sedangkan alternative pertama mampu menjadi A. sehingga alternative paling efisien adalah alternative pertama.