BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Kecamatan Blega

4.1.1 Kondisi Fisik dan Batas Administratif

Kecamatan Blega merupakan salah satu dari 18 kecamatan yang terdapat di Kabupaten Bangkalan yang termasuk dalam SSWP IV dan menjadi IKK dari SSWP tersebut. SSWP tersebut memiliki fungsi kegiatan pertanian, peternakan, perkebunan, industri kecil dan perdagangan skala lokal. Kecamatan Blega memiliki luas 8.828 Ha dengan jmlah penduduk 64.884 jiwa pada tahun 2009. Lokasinya berada disebelah timur Kabupaten Bangkalan dan berbatasan langsung dengan Kabupaten Sampang.

Kecamatan Blega secara administratif memiliki batas wilayah sebagai berikut:

Sebelah Utara : Kecamatan Konang

Sebelah Timur : Kabupaten Sampang

Sebelah Selatan : Kabupaten Sampang

Sebelah Barat : Kecamatan Galis

4.1.2 Transportasi Kecamatan Blega

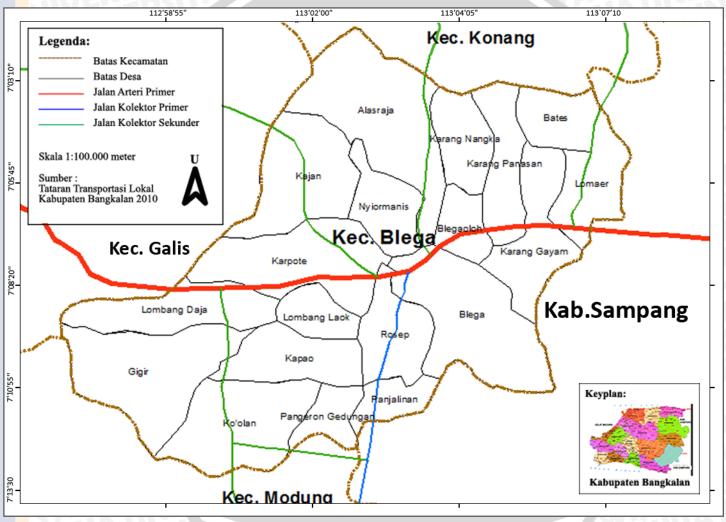
Kecamatan Blega merupakan wilayah yang berbatasan langsung dengan Kabupaten Sampang, sehingga menjadi pintu masuk Kabupaten Bangkalan dari arah timur. Jaringan jalan yang terdapat di Kecamatan Blega berkembang secara linier mengikuti jaringan jalan utama yaitu jalur Kabupaten Bangkalan-Kabupaten Sampang. Keadaan jaringan jalan pada Kecamatan Blega telah cukup memadai meskipun masih dijumpai tundaan hingga kemacetan di beberapa titik pusat kegiatan pada waktu tertentu.

Jaringan jalan di Kecamatan Blega terbagi sebagai berikut:

- Jalan Arteri Primer yaitu jalan poros yang menghubungkan Surabaya-Bangkalan-Sampang.
- 2. Jalan Kolektor Primer yaitu jalan yang menghubungkan Kecamatan Blega dengan Kecamatan Modung.

- 3. Jalan Kolektor Sekunder yaitu jalan yang menghubungkan antar desa di Kecamatan Blega.
- 4. Jalan Lokal Primer yaitu jalan yang menghubungkan antarpusat kegiatan lingkungan.
- 5. Jalan Lingkungan Primer yaitu jalan yang terdapat dalam lingkungan pedesaan.





Gambar 4. 1Peta Administrasi dan Jaringan Jalan Kecamatan Blega

BRAWIJAY

4.2 Gambaran Umum Wilayah Studi

Wilayah yang menjadi fokus dalam studi ini adalah kawasan Pasar Tradisional Blega yang berada pada ruas Jalan raya Blega. Secara administratif wilayah yang menjadi fokus penelitian tersebut berada di Desa Blega. Secara administratif batas-batas wilayah studi adalah sebagai berikut:

Sebelah Utara : Desa Nyormanis, dan Desa Blegaoloh

Sebelah Timur : Desa Karangpanasan dan Desa Karanggayam

Sebelah Selatan: Desa Rosep dan Desa Panjalinan

Sebelah Barat : Desa Rosep

4.2.1 Gambaran Umum Aktivitas Pasar

Aktivitas pasar pada wilayah studi yang menjadi bahasan yaitu aktivitas Pasar Blega yang berada tepat di samping ruas Jalan Raya Blega dengan aktivitas pasar komersil. Aktivitas pasar yang dimaksud dalam studi ini merupakan aktivitas pasar yang berkaitan dengan kinerja ruas jalan yaitu adanya parkir on street dan pasar tumpah serta pedagang kaki limayang memakai lebar badan jalan, serta tarikan pergerakan kendaraan yang bertujuan melakukan aktivitas pada kawasan pasar.

4.2.2 Gambaran Umum Jalan Raya Blega

Jalan Raya Blega melintasi Desa Blega yang terletak di Kecamatan Blega Kabupaten Bangkalan Madura Provinsi Jawa Timur. Jalan Raya Blega merupakan jalan utama yang memiliki peran penting di Kecamatan Blega karena tergolong jalan primer yang melayani distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan untuk menghubungkan secara menerus pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah, pusat kegiatan lokal dan menghubungkan antarpusat kegiatan nasional. Berdasarkan fungsinya, Jalan Raya Blega merupakan jalan arteri primer yang berfungsi menghubungkan antara kota jenjang I yaitu Kota Surabaya dan kota jenjang II yaitu Kabupaten Bangkalan dan Kabupaten Sampang.

Secara administratif, Jalan Raya Blega terletak di Kecamatan Blega yang melintasi sepanjang jalan utama (Arteri Primer) DesaBlega. Wilayah yang

menjadi fokus studi merupakan ruas Jalan Raya Blega yang dipengaruhi oleh fungsi bangunan perdagangan Kawasan Pasar Tradisional Blega di Desa Blega.

A. Penggunaan Bangunan

Wilayah studi Jalan Raya Blega selain sebagai akses penghubung kota jenjang I dan jenjang II juga sebagai pusat perdagangan untuk Kecamatan Blega. Fungsi bangunan di sekitar Pasar Blega yang dilintasi Jalan raya Blega didominasi sektor perdagangan dan jasa yang terdapat di sisi kanan dan kiri ruas jalan, serta ada juga pemerintahan dan pendidikan.

Tabel 4. 1Penggunaan Bangunan pada Jalan Raya Blega

Penggunaan Bangunan	Jumlah	Keterangan
Perdagangan dan jasa	56	Fungsi perdagangan dan jasa mendominasi
		fungsi bangunan pada ruas Jalan Raya Blega.
		Jenis perdagangan dan jasa yang ada berupa
		pasar, toko, warung dan Bank serta jasa lainnya.
		Untuk Pasar Blega buka 24 jam dan yang lain
	-M(pada umumnya beroperasi dari pukul 07.00 -
	CX41	21.00.
Pemerintahan dan	37	Pemerintahan dan perkantoran yang terdapat di
Perkantoran	100 100	Jalan Raya Blega adalah Kantor Kecamatan,
	多人分人	Kantor Urusan Agama, dan kantor Pos.
Pendidikan	1/1	Di Jalan Raya Blega juga terdapat PAUD yang
		berada tepat di samping (sisi barat) Pasar Blega.
Permukiman	7	Permukiman yang berada pada lokasi studi
Y .		berdampingan langsung dengan fungsi bangunan
		perdagangan

Sumber: Hasil Survey, 2012

B. Karakteristik Fisik

Penentuan ruas jalan yang diteliti berdasarkan penggunaan lahan perdagangan yang terbagi/terputus oleh jalan lingkungan yang mempengaruhi masuk-keluarnya kendaraan ke jalan utama. Tabel berikut ini akan menjelaskan karakteristik fisik ruasa Jalan Raya Blega.

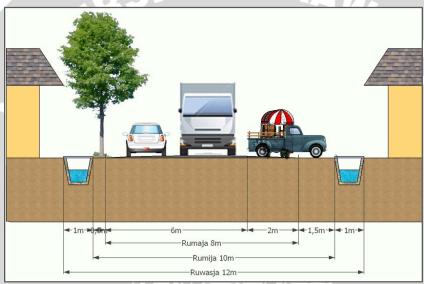
Tabel 4. 2Karakteristik Fisik Ruas Jalan Rava Blega

Tabel 4. 21xalaktelistik I isik Kuas salah Kaya Diega							
Karakteristik Jalan							
Tipe jalan	2/2 D						
Panjang	240 m						
Arah arus	Barat - Timur						
Alalialus	Timur - Barat						
Rumaja	8 m						
Rumija	10 m						
Ruwasja	12 m						
Bahu jalan	2 m						
Trotoar							
Jenis perkerasan	Aspal hotmix						
Kelas Hambatan samping	Tinggi						

Sumber: Hasil Survey, 2012



Gambar 4. 2Foto penampang melintas ruas Jalan Raya Blega

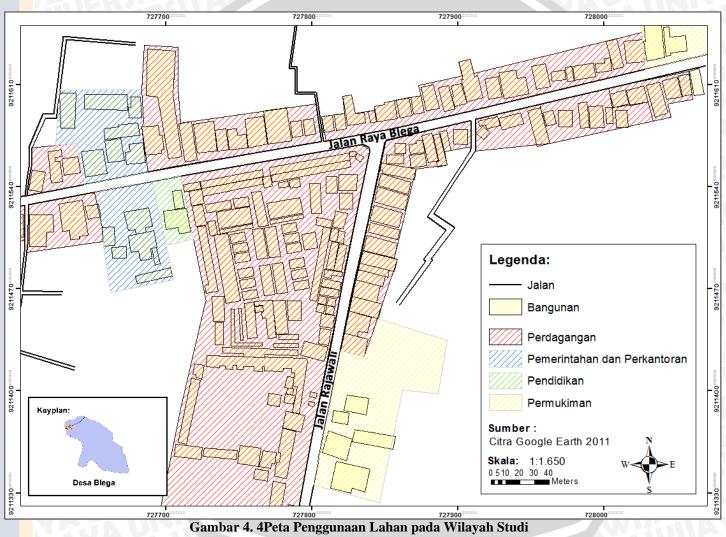


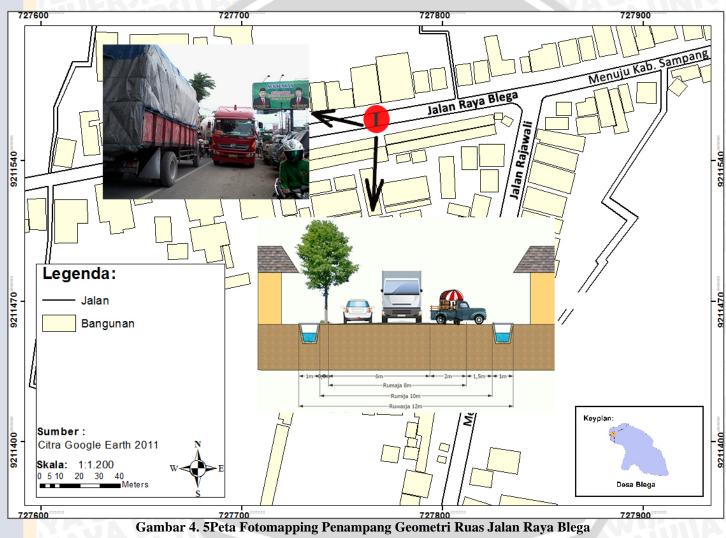
Gambar 4. 3Penampang Melintang Ruas Jalan Raya Blega

Tabel 4. 3Analisis Kesesuaian Dimensi Jalan Menurut PP No.34 Tahun 2006

Jalan	Hirarki	Dimensi Eksisting	Standart PP No. 34 Tahun 2006	Analisis
Ruas Jalan Raya Blega	Arteri Primer	Rumaja : 8 m Rumija : 10 m Ruwasja : 12 m	Ketentuan ukuran dimensi jalan untuk fungsi jalan arteri primer yaitu: Rumaja :≥11 m Rumija :≥25 m Ruwasja :≥15 m dari masing-masing tepi badan jalan	Berdasarkan ketentuan PP No. 34 tahun 2006, dimensi JI. Raya Blega secara umum rumaja tidak memenuhi standart (<11 m). Dengan lebar rumaja yang tidak sesuai, maka tidak dapat mendukung efektifitas kinerja jalan. Serta rumija dan ruwasja yang tidak memenuhi standart juga akan berpengaruh pada kurang maksimalnya kenyamanan berlalu lintas bagi semua pengguna jalan, karena bagian rumija dan ruwasja merupakan sarana pengamanan fungsi jalan.

Sumber: Hasil Analisis, 2014





BRAWIJAYA

C. Karakteristik Arus Lalu Lintas

Arah arus atau sirkulasi kendaraan yang melntasi Jalan raya Blega merupakan dua arah yaitu barat-timur menuju Kabupaten Sampang dan arah timur-barat menuju Kecamatan Galis (Kabupaten Bangkalan).

Karakteriktik kendaraan yang melewati wilayah studi dapat diketahui dari hasil survey penghitungan volume lalu lintas untuk masing-masing arahpada titiktitik survey yang telah ditentukan. Survey dilakukan pada *peak hour* pagi hari (pukul 06.00 - 07.00), siang hari (pukul 13.00 - 14.00) dan sore hari (pukul 16.00 - 17.00). Hari Senin diasumsikan sebagai Hari Sibuk (*weekday*) dikarenakan merupakan hari pasaran untuk pedagang dan pembeli di Pasar Tradisional Blega, Hari Rabu diasumsikan sebagai Hari Biasa, dan Hari Minggu diasumsikan sebagai Hari Libur (*weekend*). Berikut merupakan hasil pengamatan kendaraan yang melewati Ruas Jalan Raya Blega.

Tabel 4. 4Lalulintas Harian Rata-Rata Kendaraan Ruas Jalan Raya Blega

I.F					7.0	4 🕸	Kenda	raan	1 50	(TI.	4.1
Hari	Peak	N	1C	L	V	MI	IV	L	T		B	U.	M	1	otal
	_ 0011	kend/ jam	smp/ jam												
	Pagi	2450	1353,6	656	656,0	23	29,9	30	73,8	38	57,0	265	178,2	3461	2348,4
Sibuk	Siang	1693	926,9	863	863,0	21	26,7	15	37,5	48	72,0	101	63,0	2740	1989,0
	Sore	1262	692,5	636	635,8	12	15,6	28	70,0	4	6,0	14	9,1	1955	1429,0
	Pagi	1019	509,5	581	580,5	<u>_22</u>	28,0	17	42,5	19	28,5	57	45,2	1714	1234,2
Biasa	Siang	530	265,0	355	354,5	19	24,1	- 11	27,5	13	18,8	39	31,2	966	721,0
	Sore	523	261,5	223	209,5	15	18,9	10	25,0	19	28,5	26	20,8	815	564,2
	Pagi	1986	992,8	801	800,5	32	41,6	9	22,5	36	53,3	44	34,8	2906	1945,4
Libur	Siang	1110	555,0	538	538,0	26	33,8	10	25,0	24	36,0	39	31,2	1747	1219,0
	Sore	2440	1219,8	1044	1043,5	13	16,9	3	6,3	7	9,8	9	7,2	3514	2303,4

Sumber: Hasil Perhitungan, 2013

Keterangan:

LV : Kendaraan Ringan

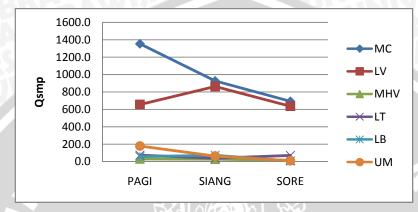
MHV : Kendaraan berat Menengah

LT : Truk Besar LB : Bus Besar MC : Sepeda Motor

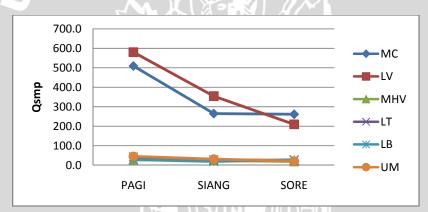
UM : Kendaraan Tak Bermotor

Berdasarkan hasil survey seperti yang terlihat pada tabel 4.4 diatas dapat diketahui jumlah kendaraan yang melewati ruas Jalan Raya Blega selama satu jam pengamatan, serta dapat diketahui pula lalulintas harian rata-rata yang dikonversikan kedalam satuan smp (satuan mobil penumpang).

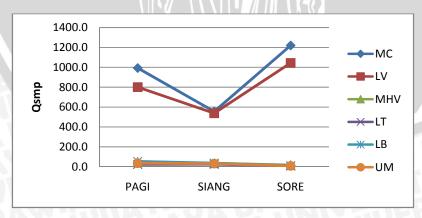
Dari hasil perhitungan diketahui bahwa jumlah kendaraan tertinggi dalam satuan mobil penumpang yang melewati ruas Jalan Raya Blega terdapat pada peak pagi di hari sibuk yaitu sebesar 2348,4 smp/jam. Sedangkan jumlah kendaraan terendah yang melewati ruas Jalan Raya Blega terdapat pada peak sore di hari biasa yaitu sebesar 564,2 smp/jam.



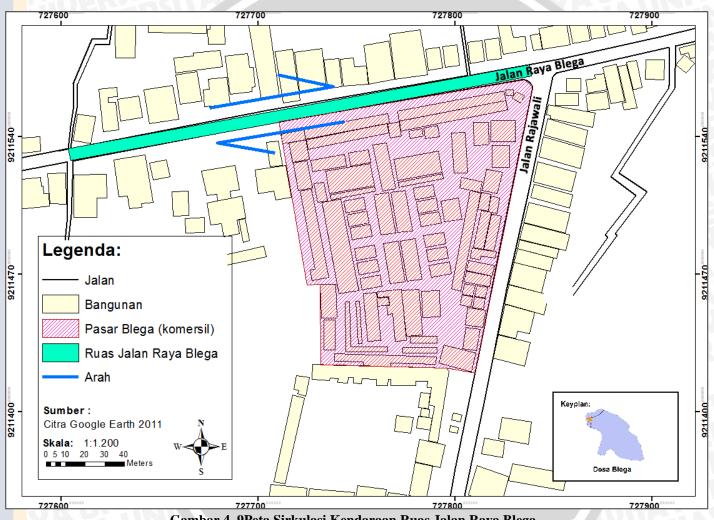
Gambar 4. 6Grafik LHR Kendaraan pada Hari Sibuk



Gambar 4. 7Grafik LHR Kendaraan pada Hari Biasa



Gambar 4. 8Grafik LHR Kendaraan pada Hari Libur



Gambar 4. 9Peta Sirkulasi Kendaraan Ruas Jalan Raya Blega

4.3 Analisis Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Raya Blega

Analisis tingkat pelayanan ruas jalan merupakan analisis kuantitatif yang digunakan dalam studi ini. Indikator penentu dalam menentukan tingkat pelayanan ruas jalan adalah nilai derajat kejenuhan (DS).

Tingkat pelayanan ruas jalan dapat diketahui dari derajat kejenuhan ruas jalan yaitu perbandingan antara jumlah kendaraan yang melalui ruas jalan (volume lalu lintas) terhadap kapasitas jalan tersebut. Berdasarkan hasil survey terhadap ruas Jalan Raya Blega, maka didapatkan nilai kapasitas dasar (Co), faktor koreksi kapasitas akibat penyesuaian lebar jalan (FCw), faktor koreksi kapasitas akibat penyesuaian pemisah arah (FCsp), faktor koreksi kapasitas akibat penyesuaian bahu jalan dan gangguan samping (FCsf), sehingga dapat dilakukan perhitungan kapasitas jalan sesungguhnya (C). Untuk mendapatkan nilai kapasitas ruas jalan maka perhitungan dilakukan dengan menggunakan rumus :

$$C = C_0 \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \dots (4.1)$$

Keterangan:

C = kapasitas (smp/jam)
C_O = kapasitas dasar (smp/jam)
FC_W = faktor penyesuaian lebar jalan

 FC_{SP} = faktor penyesuaian pemisah arah (hanya untuk jalan tak terbagi)

 FC_{SF} = faktor penyesuaian hambatan samping dan bahu jalan

Setelah mendapatkan nilai Kapasitas (C), nilai tersebut di jadikan pembagi volume arus lalu lintas (Qsmp) sehingga akan diperoleh nilai derajat kejenuhan (DS). Nilai DS tersebut akan menjadi indikator penentuan tingkat pelayanan ruas jalan.

Berdasarkan hasil survey terhadap ruas Jalan Raya Blega, didapatkan nilai kapasitas dasar (Co) sebesar 3100 smp/jam dikarenakan ruas jalan Blega bertipe jalan 2/2UD posisi jalan datar, lebar efektif badan jalan sebesar 6 meter sehingga faktor koreksi kapasitas akibat penyesuaian lebar jalan (FCw) sebesar 0,91, faktor koreksi kapasitas akibat penyesuaian pemisah arah (FCsp) sebesar 1 yaitu pembagian lajur 50-50, lebar bahu efektif <0,5 meter dengan gangguan samping sangat tinggi sehingga faktor koreksi kapasitas akibat penyesuaian bahu jalan dan gangguan samping (FCsf) sebesar 0,8. Berikut hasil perhitungan kapasitas ruas Jalan Raya Blega:

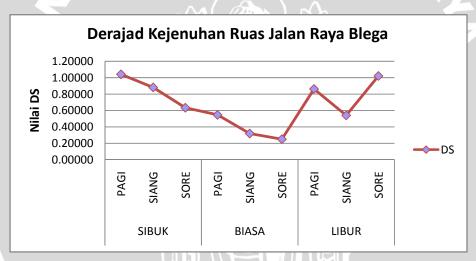
Tabel 4. 5Kapasitas Ruas Jalan Raya Blega

Co	FCw	FCsp	FCsf	C
3100	0,91		0,8	2256,8

Setelah diketahui nilai kapasitas Jalan Raya Blega serta volume kendaraan yang melewati ruas Jalan Raya Blega, maka dapat diketahui pula nilai derajat kejenuhan(DS) ruas Jalan Raya Blega seperti yang terlihat pada tabel 4.6.

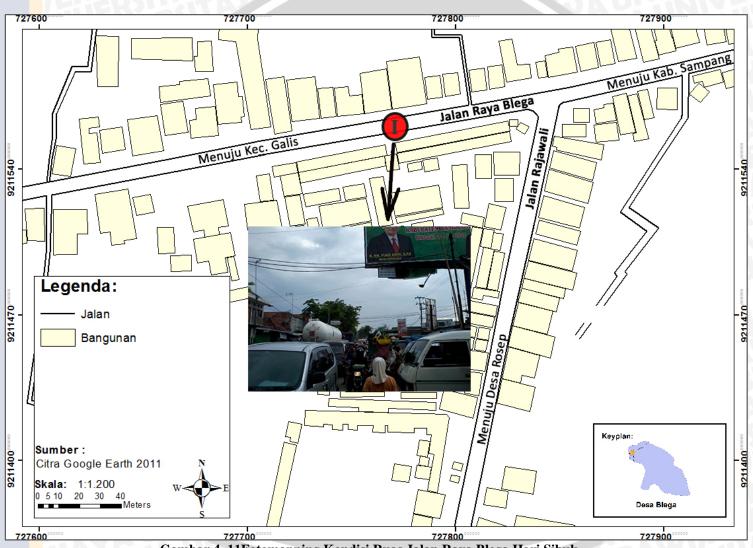
Tabel 4. 6Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Raya Rlega Segmen I

Tabel 4. 0	Tabel 4. 01 nigkat i elayanan Kuas Jalan Kaya biega Segmen i							
Hari	Peak	DS	LOS					
041112	Pagi	1,04059	F					
Sibuk	Siang	0,88134	E					
	Sore	0,63319	C					
	Pagi	0,54686	C					
Biasa	Siang	0,31948	В					
	Sore	0,24998	// B					
	Pagi	0,86202	E					
Libur	Siang	0,54015	C					
	Sore	1,02063	F					

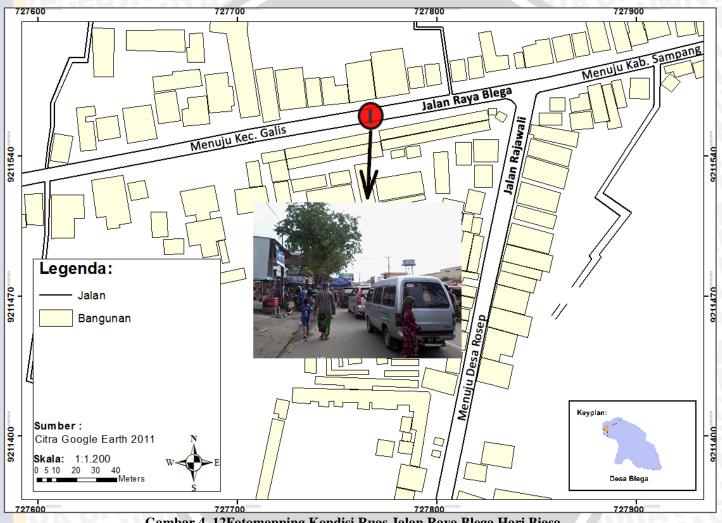


Gambar 4. 10Derajad Kejenuhan Ruas Jalan Raya Blega

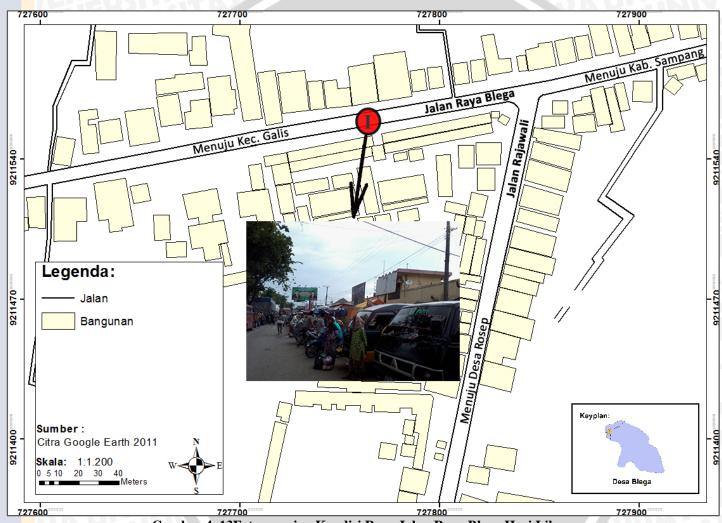
Nilai derajat kejenuhan tertinggi ruas Jalan Raya Blega terjadi pada peak pagi di hari sibuk yaitu sebesar 1,04059, sehingga memiliki tingkat pelayanan ruas jalan level F yang menunjukkan kondisi arus yang dipaksakan atau macet pada kecepatan-kecepatan yang rendah, antrian panjang dan terjadi hambatanhambatan yang besar. Sedangkan untuk nilai derajat kejenuhan terendah terjadi pada peak sore di hari biasa yaitu sebesar 0,24998, sehingga memiliki tingkat pelayanan ruas jalan level B yang menunjukkan tingkat pelayaanan berada dalam zona arus stabil pengemudi memiliki kebebasan yang cukup untuk memilih kecepatannya.



Gambar 4. 11Fotomapping Kondisi Ruas Jalan Raya Blega Hari Sibuk



Gambar 4. 12Fotomapping Kondisi Ruas Jalan Raya Blega Hari Biasa



Gambar 4. 13Fotomapping Kondisi Ruas Jalan Raya Blega Hari Libur

4.4 Analisis Pengaruh Aktivitas Pasar Terhadap Kinerja Ruas Jalan Raya Blega

Analisis pengaruh aktivitas pasar terhadap kinerja ruas jalan merupakan analisis evaluatif. Analisis ini dilakukan untuk mengetahui sejauh mana pengaruh aktivitas pasar sekitar ruas jalan terhadap kinerja ruas Jalan Raya Blega. Pengaruh aktivitas pasar berupa hambatan samping yang berupa parkir *on street*, pasar tumpah dan pedagang kaki lima yang berada di depan area pasar yang menggunakan badan jalan, serta adanya arus lokal (tarikan aktivitas pasar).

4.4.1 Analisis Pengaruh Hambatan Samping Terhadap Kinerja Ruas Jalan Raya Blega

Hambatan samping yang timbul karena adanya aktivitas Pasar Blega antara lain parkir *on street* dan pasar tumpah yang ada di area depan Pasar Blega. Hambatan samping yang terdapat pada ruas Jalan Raya Blega yaitu parkir *on street*, pasar tumpah dan pedagang kaki lima.

Adanya parkir *on street* dikarenakan tidak tersedia lahan parkir *off street* yang memadai guna diperuntukan menampung kendaraan yang bertujuan ke area pasar tersebut. Dari hasil survey di lokasi studi dapat diketahui kendaraan yang menggunakan bahu jalan serta badan jalan yaitu pada sisi utara jalan antara lain motor, sedangkan pada sisi selatan jalan antara lain angkot, pick up, motor serta becak dan andong.

Keberadaan pasar tumpah pada kondisi eksisting hanya terjadi pada pagi dan siang hari. Hal ini dikarenakan kebanyakan para pedagang beranggapan berjualan di area depan pasar akan lebih cepat dan mudah mendapatkan pembeli sehingga mempercepat proses penjualan barang dagangan mereka. Dari hasil survey di lokasi studi dapat diketahui bahwa pasar tumpah hanya terdapat di sisi selatan ruas Jalan Raya Blega (tepat di depan Pasar Tradisional Blega).

Berdasarkan hasil survey diketahui hambatan samping pada ruas Jalan Raya Blegamengurangi lebar badan jalan efektif untuk lalu lintas kendaraan maksimum sebesar 2 meter, sehingga hal tersebut mempengaruhi faktor penyesuaian lebar efektif badan jalan dan faktor penyesuaian hambatan samping dalam perhitungan kapasitas ruas jalan. Berikut perubahan perhitungan kapasitas jalan akibat adanya hambatan sampingpada ruas Jalan raya Blega:

Tabel 4. 7Kapasitas Ruas Jalan Raya Blega with or without Hambatan Samping

Hambatan Samping	C _o	$\mathbf{FC}_{\mathbf{w}}$	FC _{sp}	FC_{sf}	C
With	3100	0,91	1	0,8	2256,8
Without	3100	1,08	1	0,93	3113,64

Tabel 4. 8Perubahan Nilai Kapasitas Ruas Jalan Raya Blega Akibat adanya Hambatan Samping

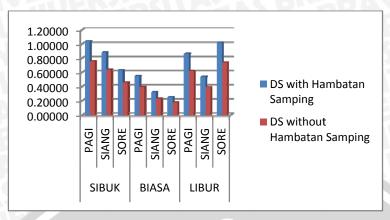
Nilai Kapasitas with Hambatan Samping	Nilai Kapasitas without Hambatan Samping	Selisih Perubahan Nilai Kapasitas	n Persentase Perubahan	
2256,8	3113,64	1 856,84	27,52%	

Berdasarkan hasil perhitungan pada tabel 4.7 dan tabel 4.8, diketahui bahwa tanpa hambatan sampingkapasitas ruas Jalan Raya Blega meningkat dari kondisi eksisting 2256,8 smp/jam menjadi 3113,64 smp/jam, sehingga dengan kata lain keberadaan hambatan sampingberpengaruh terhadap penurunan kapasitas ruas Jalan Raya Blega sebesar 856,84 smp/jam atau 27,52% dari nilai kapasitas normal (tanpa hambatan samping). Hal ini dikarenakan jika tanpa keberadaan hambatan sampingnilaifaktor penyesuaian kapasitas untuk lebar badan jalan (FC_w) meningkat dari 0,91 menjadi 1,08 dan nilai penyesuaian kapasitas akibat hambatan samping dan lebar efektif bahu jalan (FC_{sf}) meningkat dari 0,8 menjadi 0,93.

Setelah diketahui perubahan kapasitas ruas jalan akibat hambatan samping, maka selanjutnya akan dilakukan perhitungan untuk mengetahui perubahan nilai derajat kejenuhan (DS) sehingga akan diketahui perubahan tingkat pelayanan ruas (LOS) Jalan Raya Blega.

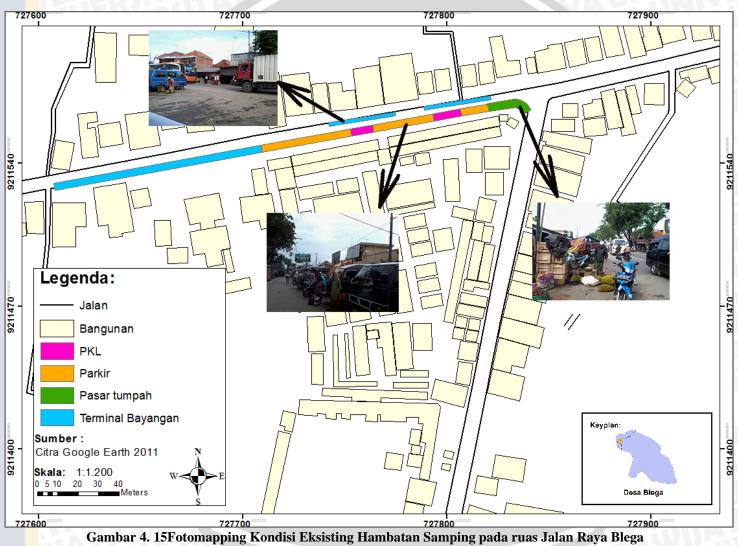
Tabel 4. 9Perubahan Nilai Derajad Kejenuhan Ruas Jalan Raya Blega with or without Hambatan Samping

+				ui Haiiibata		ing	Dougoutogo
Hari	Peak	DS DS	LOS	DS	LOS	Perubahan Nilai DS	Persentase Perubahan Nilai DS (%)
Sibuk	Pagi	1,04059	F	0,754230	D	0,28636	28,64
	Siang	0,88134	Е	0,638802	C	0,24253	24,25
	Sore	0,63319	C	0,458940	C	0,17425	17,42
Biasa	Pagi	0,54686	C	0,396369	В	0,15049	15,05
	Siang	0,31948	В	0,231562	В	0,08792	8,79
	Sore	0,24998	В	0,181187	A	0,06879	6,88
Libur	Pagi	0,86202	Е	0,624799	C	0,23722	23,72
	Siang	0,54015	C	0,391503	В	0,14864	14,86
	Sore	1,02063	F	0,739761	C	0,28087	28,09



Gambar 4. 14Perbandingan Nilai Derajad Kejenuhan Ruas Jalan Raya Blega with or without Hambatan Samping

Berdasarkan perhitungan pada tabel 4.9, dapat dilihat bahwa terjadi penurunan nilai derajat kejenuhan dari semua peak hour baik di hari sibuk, biasa maupun libur ketika dilakukan perhitungan tanpa adanya hambatan samping. Penurunan nilai derajat kejenuhan mengakibatkan terjadinya peningkatan pada tingkat pelayanan di masing-masing peak hour. Hal tersebut dikarenakan dengan tanpa adanya hambatan samping akan memaksimalkan kinerja ruas jalan. Perubahan nilai derajat kejenuhan yang terbesar yaitu pada hari Sibuk peak pagi sebesar 0,28636 mempengaruhi kinerja ruas Jalan Raya Blega sebesar 28,64%, sedangkan perubahan nilai derajat kejenuhan yang terkecil yaitu pada hari biasa peak sore sebesar 0,06879 mempengaruhi kinerja ruas Jalan Raya Blega sebesar 6,88%.



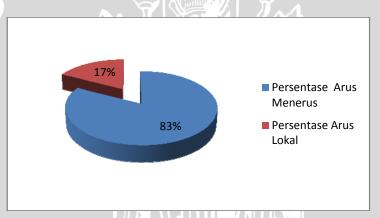
4.4.2 Analisis Arus Kendaraan Lokal Dan Menerus Pada Ruas Jalan Raya Blega

Analisis pergerakan dilakukan untuk mengetahui jumlah arus kendaraan bermotor yang menuju dan meninggalkan wilayah studi, ada dua kategori yaitu arus menerus dan arus lokal (arus bangkitan – tarikan). Jumlah arus menerus maupun arus lokal pada wilayah studi diperoleh dari pengamatan dan pencocokan plat nomor kendaraan (*plate matching*) yang menuju dan meninggalkan wilayah studi. Survey pencocokan plat nomor kendaraan dilakukan pada hari sibuk peak pagi. Beikut hasil perhitungan arus menerus dan arus lokal pada ruas Jalan Raya Blega:

Tabel 4. 10Perbandingan Jumlah Arus Lokal dan Arus Menerus Berdasarkan Data

*Plate Matching pada Wilayah Studi

	Tutte Mutening pada Vinayan Stadi								
Arus Menerus		Arus I	Total						
Jumlah arus	Persentase	Jumlah arus	Persentase	Kendaraan					
2641	82,61%	556	17,39%	3197					



Gambar 4. 16Persentase Arus Lokal dan Menerus pada Ruas Jalan Raya Blega

Berdasarkan tabel 4.10 dapat diketahui bahwa pada ruas Jalan Raya Blega memiliki pergerakan arus menerus sebanyak 2641 kendaraan yang mempengaruhi kinerja ruas Jalan Raya Blega sebesar 82,61 %dan arus lokal sebanyak 556 kendaraan kendaraan yang mempengaruhi kinerja ruas Jalan Raya Blega sebesar 17,39 %.

4.5 Analisis Arahan Manajemen Lalu lintas terkait Manajemen Kapasitas

Analisis arahan manajemen kapasitas dilakukan untuk memaksimalkan kapasitas ruas jalan sehingga kinerja ruas jalan juga akan menjadi maksimal dalam pengoperasiannya. Manajemen kapasitas yang dilakukan dalam penelitian ini adalah penertiban hambatan samping yang memakai lebar badan jalan dan

pengalihan arus kendaraan menerus ke ruas jalan lingkar utara yang direncanakan pemerintah sehingga dapat memaksimalkan kapasitas ruas jalan.

4.5.1 Arahan Penertiban Hambatan Samping

Hambatan samping yang akan ditertibkan merupakan hamabtan samping yang memakai nlebar badan ruas Jalan Raya Blega, yaitu:

- 1. Parkir *on street* kendaraan yang bertujuan beraktivitas di kawasan pasar Blega (pergerakan arus lokal).
- 2. Parkir *on street* kendaraan yang menurunkan penumpang (terminal bayangan).
- 3. Pasar tumpah yang ada di area depan pasar Blega. pasar tumpah terjadi dikarenakan para pedagang merasa berjualan di area depan pasar lebih mempercepat proses jual beli, walaupun mereka telah disediakan lapak di dalam area pasar.
- 4. Pedagang kaki lima (PKL) yang berdagang di area depan pasar Blega yang bercampur dengan parkir *on street* dan pasar tumpah.

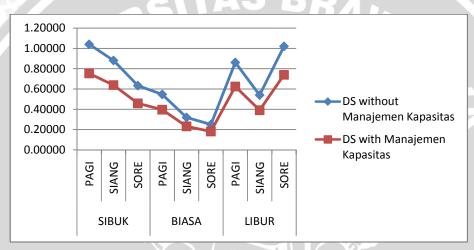
Asumsi pada arahan ini adalah telah disediakannya lahan parkir off street guna melayani kendaraan yang bertujuan ke lokasi kegiatan pasar dan pemasangan rambu lalu lintas dilarang berhenti atau dilarang parkir di lokasi yang sering terdapat aktivitas parkir on street, serta dilakukan penertiban kepada para pedagang yang melakukan pasar tumpah dan para PKL ke dalam bangunan pasar yang masih kosongdisertai peringatan agar tidak berjualan di bahu jalan maupun di badan jalan.

Arahan manajemen kapasitas sebenarnya merupakan penerapan dari analisis evaluatif kinerja ruas jalan without hambatan samping (sub bab 4.4.1).

Aktivitas parkir *on street*, pasar tumpah dan pedagang kaki lima (PKL) pada ruas Jalan Raya Blega mengurangi lebar badan jalan efektif untuk lalu lintas kendaraan maksimum sebesar 2 meter, sehingga mengurangi kapasitas dan tingkat pelayanan ruas jalan.

Tabel 4. 11Perubahan Nilai Kapasitas dan Derajad Kejenuhan Ruas Jalan Raya Blega With Or Without Manajemen Kapasitas

		Diegu	1 1010 01 11		· ranajem	ch ixapasi	CCC		
Hari	Peak	Without				With			
пагі	reak	С	DS	LOS	C	DS	LOS	Nilai DS	
Sibuk	Pagi		1,04059	F	ACTI	0,754230	D	↓0,28636	
	Siang		0,88134	E		0,638802	C	\downarrow 0,24253	
	Sore		0,63319	C		0,458940	C	\downarrow 0,17425	
Biasa	Pagi		0,54686	C		0,396369	В	\downarrow 0,15049	
	Siang	2256,8	0,31948	В	3113,64	0,231562	В	↓0,08792	
	Sore		0,24998	В		0,181187	Α	↓0,06879	
Libur	Pagi		0,86202	Е		0,624799	C	↓0,23722	
	Siang		0,54015	C		0,391503	В	↓0,14864	
	Sore		1,02063	F		0,739761	C	↓0,28087	



Gambar 4. 17Perubahan Nilai Derajat Kejenuhan (DS) With Or Without Penerapan Manajemen Kapasitas

Berdasarkan perhitungan pada tabel 4.11 dapat diketahui terjadi penurunan nilai derajat kejenuhan yaitu penurunan terbesar pada *peak* pagi hari Sibuk sebesar 0,28636, sedangkan penurunan terkecil pada *peak* sore hari libur sebesar 0,06879. Hal tersebut dikarenakan terjadi perubahan nilai kapasitas ruas jalan yaitu dari kondisi eksisting sebesar 2256,8 smp/jam menjadi 3113,64 smp/jam setelah dilakukan manajemen kapasitas.

Tabel 4. 12Matriks Keuntungan dan Kerugian Penerapan Manajemen Kapasitas

Kerugian	Keuntungan				
	Penertiban parkir <i>on street</i> dan pasar tumpah dapat menambah lebar efektif jalan sehingga kapasitas ruas jalan meningkat dan memperkecil derajat kejenuhan ruas jalan sehingga dapat meningkatkan tingkat pelayanan ruas jalan				

BRAWIJAYA

4.5.2Pengalihan Arus Kendaraan MenerusKe Ruas Jalan Lingkar Utara

Analisis arahan ini dilakukan dengan asumsi telah adanya Jalan Lingkar Utara Blega seperti yang telah direncanakan Pemerintah Kabupaten Bangkalan. Analisis arahan ini untuk mengetahui pengaruh adanya percampuran arus menerus dan arus lokal terhadap kinerja ruas jalan pada wilayah studi dengan menggunakan metode pendekatan with or without arus menerus pada ruas Jalan Raya Blega, variabel arus menerus digunakan karena dianggap merupakan penyebab adanya tundaan kendaraan pada wilayah studi yang merupakan pusat aktivitas lokal yaitu perdagangan dan perkantoran.

Tabel 4. 13Komposisi Arus Kendaraan Berdasarkan Data LHR Ruas Jalan Raya Blega

Arus Menerus			Arus Lokal			Total Kendaraan	
Qkend	Qsmp	Persentase	Qkend	Qsmp	Persentase	Qkend	Qsmp
2640,63	1889,00	82,61%	555,87	397,65	17,39%	3197	2286,65

Tabel 4. 14Perubahan Jumlah Arus Kendaraan Tanpa Arus Menerus pada Wilayah Studi

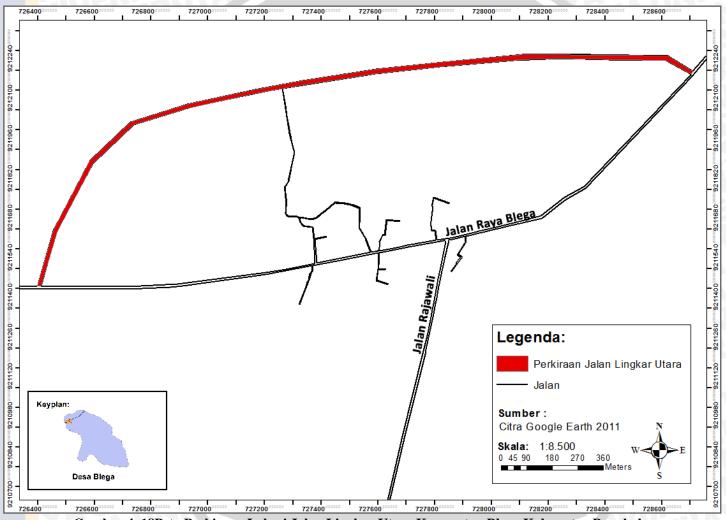
		Stu	MI.		
	With	9 0		Without	
Arus	Arus	Total	Arus	Arus	Total
Menerus	Lokal	Kendaraan	Menerus	Lokal	Kendaraan
(smp)	(smp)	(smp)	(smp)	(smp)	(smp)
1889,00	397,65	2286,65	1// 황-네	397,65	397,65

Berdasarkan data pada tabel 4.14 akan dilakukan perbandingan tingkat pelayanan ruas jalan (LOS) dengan pendekatan *with or without* arus menerus.

Tabel 4. 15Perubahan Nilai Derajad Kejenuhan Ruas Jalan Raya Blega with or withot Arus Menerus

	,, ,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,								
With			Witho	Perubahan					
	DS	LOS	DS	LOS	Nilai DS				
	0,962	E	0,176	Α	0,785				

Berdasarkan hasil perhitungan pada tabel 4.15 dapat diketahui bahwa pada ruas Jalan Raya Blega terjadi perubahan nilai derajat kejenuhan sebesar 0,785 yang mempengaruhi tingkat pelayanan ruas Jalan Raya Blega dari level E menjadi level A dengan tanpa adanya arus menerus pada lokasi studi.



Gambar 4. 18Peta Perkiraan Lokasi Jalan Lingkar Utara Kecamatan Blega Kabupaten Bangkalan

Tabel 4. 16Matriks Arahan Manajemen Lalu Lintas Terhadan Kineria Ruas Jalan Raya Blega Terkait Kanasitas Jalan

1 abel 4. 16M	Tabel 4. 16Matriks Arahan Manajemen Lalu Lintas Terhadap Kinerja Ruas Jalan Raya Blega Terkait Kapasitas Jalan						
Arahan	Dampak Skenario	Hari	Peak		With		Without
Aianan	Dampak Skenario	Haii	1 eak	Kapasitas	Tingkat Pelayanan	Kapasitas	Tingkat Pelayanan
Do Nothing (Mempertahankan kondisi eksisting)	Kapasitas dan tingkat pelayanan ruas jalan tetap dalam kondisi eksisting	Sibuk	Pagi Siang Sore		F E C		
		Biasa	Pagi Siang Sore	2256,8 smp/jam	C B B	(sama der	tanpa perubahan ngan dalam keadaan hambatan sampng")
		Libur	Pagi Siang Sore		E C F		
影		Sibuk	Pagi Siang Sore		F E C		D C C
Penertiban parkir on street, pasar tumpah dan pedagang kaki lima	Terjadi peningkatan kapasitas ruas jalan yang berdampak pada peningkatan tingkat pelayanan ruas jalan	Biasa	Pagi Siang Sore	2256,8 smp/jam	C B B	3113,64 smp/jam	B B A
		Libur	Pagi Siang Sore	F 12	E C F		C B C
Pengalihan Arus Menerus Ke Ruas Jalan Lingkar <mark>Ut</mark> ara	Terjadi peningkatan kapasitas ruas jalan yang berdampak pada peningkatan tingkat pelayanan ruas jalan, dikarenakan terjadi penurunan volume kendaraan yang melewati ruas Jalan Raya Blega	Sibuk	Pagi	2256,8 smp/jam	E	2256,8 smp/jam	A

4.1 Gambaran Umum Kecamatan Blega	46
4.1.1 Kondisi Fisik dan Batas Administratif	46

4.1.1 Kondisi Fisik dan Batas Administratif
4.1.2 Transportasi Kecamatan Blega
4.2 Gambaran Umum Wilayah Studi
4.2.1 Gambaran Umum Aktivitas Pasar
4.2.2 Gambaran Umum Jalan Raya Blega
A. Penggunaan Bangunan 50
B. Karakteristik Fisik
C. Karakteristik Arus Lalu Lintas54
4.3 Analisis Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Raya Blega
4.4 Analisis Pengaruh Aktivitas Pasar Terhadap Kinerja Ruas Jalan Raya Blega 62
4.4.1 Analisis Pengaruh Hambatan Samping Terhadap Kinerja Ruas Jalan Raya Blega
62
4.4.2 Analisis Arus Kendaraan Lokal Dan Menerus Pada Ruas Jalan Raya Blega 66
4.5 Analisis Arahan Manajemen Lalu lintas terkait Manajemen Kapasitas
4.5.1 Arahan Penertiban Hambatan Samping

Gambar 4. 1Peta Administrasi dan Jaringan Jalan Kecamatan Blega	48
Gambar 4. 2Foto penampang melintas ruas Jalan Raya Blega	51
Gambar 4. 3Penampang Melintang Ruas Jalan Raya Blega	51
Gambar 4. 4Peta Penggunaan Lahan pada Wilayah Studi	52
Gambar 4. 5Peta Fotomapping Penampang Geometri Ruas Jalan Raya Blega	53
Gambar 4. 6Grafik LHR Kendaraan pada Hari Sibuk	55
Gambar 4. 7Grafik LHR Kendaraan pada Hari Biasa	55
Gambar 4. 8Grafik LHR Kendaraan pada Hari Libur	55

Gambar 4. 9Peta Sirkulasi Kendaraan Ruas Jalan Raya Blega	56
Gambar 4. 10Derajad Kejenuhan Ruas Jalan Raya Blega	58
Gambar 4. 11Fotomapping Kondisi Ruas Jalan Raya Blega Hari Sibuk	59
Gambar 4. 12Fotomapping Kondisi Ruas Jalan Raya Blega Hari Biasa	60
Gambar 4. 13Fotomapping Kondisi Ruas Jalan Raya Blega Hari Libur	61
Gambar 4. 14Perbandingan Nilai Derajad Kejenuhan Ruas Jalan Raya Blega	64
Gambar 4. 15Fotomapping Kondisi Eksisting Hambatan Samping pada ruas Jalan Raya	l
Blega	65
Gambar 4. 16Persentase Arus Lokal dan Menerus pada Ruas Jalan Raya Blega	66
Gambar 4. 17Perubahan Nilai Derajat Kejenuhan (DS) With Or Without Penerapan	
Manajemen Kapasitas	68
Gambar 4. 18 Peta Perkiraan Lokasi Jalan Lingkar Utara Kecamatan Blega Kabupaten	
Bangkalan	70
	5
Tabel 4. 1Penggunaan Bangunan pada Jalan Raya Blega	50
Tabel 4. 2Karakteristik Fisik Ruas Jalan Raya Blega	50
Tabel 4. 3Analisis Kesesuaian Dimensi Jalan Menurut PP No.34 Tahun 2006	51
Tabel 4. 4Lalulintas Harian Rata-Rata Kendaraan Ruas Jalan Raya Blega	54
Tabel 4. 5Kapasitas Ruas Jalan Raya Blega	58
Tabel 4. 6Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Raya Blega Segmen I	58
Tabel 4. 7Kapasitas Ruas Jalan Raya Blega with or without Hambatan Samping	63
Tabel 4. 8Perubahan Nilai Kapasitas Ruas Jalan Raya Blega Akibat adanya Hambatan	
Samping	63
Tabel 4. 9Perubahan Nilai Derajad Kejenuhan Ruas Jalan Raya Blega	63
Tabel 4. 10Perbandingan Jumlah Arus Lokal dan Arus Menerus Berdasarkan Data Plate	9
Matchingpada Wilayah Studi	66
Tabel 4. 11Perubahan Nilai Kapasitas dan Derajad Kejenuhan Ruas Jalan Raya Blega	
With Or Without Manajemen Kapasitas	68
Tabel 4. 12Matriks Keuntungan dan Kerugian Penerapan Manajemen Kapasitas	68
Tabel 4. 13Komposisi Arus Kendaraan Berdasarkan Data LHR Ruas Jalan Raya Blega	69
Tabel 4. 14Perubahan Jumlah Arus Kendaraan Tanpa Arus Menerus pada Wilayah Stud	li
DESORY TOURS AVAYS INVESTOR	60

