

JURNAL TEKNIK SIPIL
MACCA

Analisis Pengaruh Aktivitas Kegiatan Masyarakat terhadap Kinerja Jalan Nasional Poros – Enrekang

**Lambang Basri Said¹, Ilham Syafei², Surianti Abd. Muin³,
Muhammad Zulfikri Bashir⁴, Abdi Ramti Nagara⁵**

^{1,2,3,4,5} Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muslim Indonesia
Jl. Urip Sumoharjo Km 05 Panaikang, Kec. Panakkukang, Kota Makassar, Sulawesi Selatan 90231
¹⁾lambangbasri.said@umi.ac.id; ²⁾ilham.syafei@umi.ac.id; ³⁾suriati.abdmuin@umi.ac.id;
⁴⁾muhammadzulfikri75682@gmail.com; ⁵⁾abdiramti@gmail.com

ABSTRAK

Masalah Transportasi merupakan masalah utama pada lalu lintas jalan termasuk juga di daerah Enrekang tepatnya yang terjadi di Jalan Nasional Poros-Enrekang karena adanya aktivitas kegiatan masyarakat di antaranya aktivitas pasar dan perdagangan yang menimbulkan hambatan samping sehingga mempengaruhi kinerja arus lalu lintas di Jalan tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis karakteristik arus lalu lintas dan kinerja lalu lintas akibat aktivitas pada hari biasa dan hari pasar. Metode pengumpulan data didapat dari hasil survei lapangan dengan melakukan pengamatan langsung pada geometrik jalan, volume lalu lintas, waktu tempuh serta hambatan samping kemudian di data. Hasil survei dan analisis yaitu hambatan samping tertinggi pada hari Rabu dari arah barat 599/jam. Volume lalu lintas yang didapatkan pada jam puncak yaitu pada hari Rabu pukul 09.45 – 10.45 arah timur sebesar 1188 smp/jam dengan kecepatan rata-rata mencapai 13 km/jam, kapasitas sebesar 2449,4 smp/jam dan derajat kejenuhan 0,49 dengan Tingkat Pelayanan C.

Kata Kunci: Volume lalu lintas, hambatan samping, kapasitas, derajat kejenuhan, tingkat pelayanan

ABSTRACT

Transportation problems are a major problem in road traffic, including in the Enrekang area, precisely what happened on the Poros-Enrekang National Road because of community activities including market and trade activities that caused side barriers that affected the performance of traffic flow on the road. This study aims to analyze traffic flow characteristics and traffic performance due to activity on weekdays and market days. The data collection method was obtained from the results of a field survey by making direct observations on the road geometric, traffic volume, travel time and side barriers and then in the data. The results of the survey and analysis are the highest side barriers on Wednesday from the west at 599/hour. The traffic volume obtained at peak hours is on Wednesday at 09.45 – 10.45 east of 1188 smp/hour with an average speed of 13 km/hour. The capacity is 2449.4 smp/hour and the degree of saturation is 0.49 with Service Level C.

Keywords: Traffic volume, side barriers, capacity, degree of saturation, service of level

1. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Jalan Nasional Poros – Enrekang yang berada di sekitar Pasar Maroangin Kecamatan Maiwa Kabupaten Enrekang merupakan daerah komersial yang memiliki tipe jalan 2/2 UD (2 lajur tanpa median total 2 arah) dengan total lebar jalan 7,58 m, lebar bahu jalan arah barat 1,2 m dan arah timur 1,1 m. Kecilnya lebar bahu jalan itu sendiri sehingga kendaraan yang parkir terutama mobil masuk ke badan jalan yang mengakibatkan kendaraan yang lewat menjadi lambat bahkan terjadi kemacetan.

Arus Lalu lintas yang seharusnya optimal menjadi berkurang karena adanya aktivitas kegiatan masyarakat sebagai hambatan samping. Selain itu adapun juga kendaraan yang parkir di pinggir jalan atau kendaraan berhenti, kendaraan lambat dan kendaraan keluar masuk dari lahan samping jalan.

Masalah yang kerap timbul pada saat berjalannya proses transportasi yaitu aktivitas kegiatan yang mempengaruhi kinerja jalan terutama pada ruas Jalan Nasional Poros-Enrekang.

Oleh karena permasalahan tersebut, penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul “Analisis Pengaruh Aktivitas Kegiatan Masyarakat Terhadap Kinerja Jalan Nasional Poros – Enrekang”. Penelitian sebelumnya Faghawati, A., Mubarak, R., Badaron, S. F., Gecong, A., & Alkam, R. B. (2022). Analisis Kinerja Ruas Jalan Poros Bulukumba Akibat Aktifitas di Pasar Tanete Kabupaten Bulukumba (Faghawati et al., 2022)

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana Karakteristik Arus Lalu lintas Akibat hari biasa dan Pasar pada ruas jalan di Jalan Nasional Poros – Enrekang di Kecamatan Maiwa Kabupaten Enrekang?
2. Bagaimana Analisis kinerja akibat aktivitas pada hari biasa dengan aktivitas Pasar di Jalan Nasional Poros – Enrekang di sekitar Pasar Maroangin Kecamatan Maiwa Kabupaten Enrekang?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Mengidentifikasi Karakteristik Arus Lalu lintas Akibat Ada dan tidak adanya Pasar pada ruas jalan di Jalan Nasional Poros – Enrekang di Kecamatan Maiwa Kabupaten Enrekang.
2. Menganalisis kinerja akibat aktivitas pada hari pasar dengan aktivitas pada hari biasa di Jalan Nasional Poros – Enrekang di sekitar Pasar Maroangin Kecamatan Maiwa Kabupaten Enrekang.

2. Metode Penelitian

Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode survey lapangan dan dilakukan secara manual dengan menggunakan alat *speed gun*.

2.1 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan pada ruas Jalan Nasional Poros Enrekang yang berada tepat di sekitar Pasar Maroangin Kecamatan Maiwa dan berada pada koordinat 3°44'40"S119°52'09"E Jalan tersebut merupakan jalan Nasional yang menghubungkan antar kota yang satu dan kota yang lainnya. Berikut gambar lokasi penelitian terdapat pada Gambar 1.



Gambar 1 Lokasi penelitian

2.2 Waktu Penelitian

Waktu survey dilakukan sebanyak 3 kali dalam seminggu, yaitu:

1. Satu hari mewakili hari kerja tetapi bukan hari pasar yakni hari Senin
2. Satu hari mewakili hari kerja dan pasar yakni hari Rabu
3. Satu hari mewakili hari libur dan pasar yakni hari Minggu

Dalam satu hari dilakukan pengamatan pada waktu 06.00-18.00 WITA berdasarkan kondisi dilapangan dan pada waktu ini aktivitas di sekitar Pasar, pertokoan dan perdagangan mulai pada jam tersebut.

2.3 Metode Pengumpulan Data

2.3.1 Data Primer

Data yang diperoleh secara langsung dari sumbernya/lapangan. Pengumpulan data primer dilakukan dengan cara, yaitu survey volume lalu lintas, survey kecepatan kendaraan serta survey hambatan samping pada ruas jalan. (Dewanto, 2013)

1. Survei geometrik jalan

Untuk mengetahui Geometrik Jalan Nasional Poros Enrekang, dilakukan pengukuran langsung dengan menggunakan roll meter dan dikumpulkan data-data berupa:

- a. Lebar jalur jalan
- b. Lebar lajur jalan
- c. Ukuran bahu jalan
- d. Tipe jalan

Adapun karakteristik ruas Jalan Nasional Poros-Enrekang sebagai berikut;

- a. Tipe jalan pada Jl. Nasional Poros Enrekang ialah dua lajur dua arah tanpa median (2/2 UD)
- b. Jalan dilengkapi dengan lebar lajur 3,79 meter
- c. Pemanfaatan lahan disekitar ruas jalan adalah perumahan penduduk, pasar, pertokoan dan rumah makan

2. Survei volume lalu lintas

Volume lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu titik per satuan waktu pada lokasi tertentu. (Funan, G. A., 2014). Pengumpulan data dilakukan dengan cara pengamatan langsung. Cara survei volume lalu lintas seperti di bawah ini:

- a. Pengamatan langsung (Observasi visual) yaitu menghitung jumlah kendaraan yang melewati titik pengamatan dengan menggunakan pencatatan secara manual pada formulir survey.
- b. Penghitungan kendaraan dilakukan setiap 1 jam. Survei dilakukan oleh dua pengamat pada titik pengamatan dengan 2 pengamat pada satu arah lalu lintas. Jenis kendaraan dikelompokkan (LV = *light vehicle*), MC (*motorcycle*), HV (*heavy vehicle*) dan UM (*unmotorized*).
- c. Pos pengamatan ditempatkan pada posisi yang mudah mengamati pergerakan lalu lintas yang sedang

dihitung serta nyaman guna menunjang ketelitian pencatat atau pengamat.

3. Survei hambatan samping

Pengukuran hambatan samping dilakukan dengan cara:

- a. Pengambilan gambar untuk kondisi yang terjadi di samping jalan seperti adanya pertokoan atau tidak.
- b. Menghitung jumlah pejalan kaki yang melewati jalan tersebut, kendaraan yang terparkir dan kegiatan-kegiatan lain yang terjadi di samping jalan tersebut.
- c. Menghitung jumlah kendaraan yang berhenti di bahu jalan sepanjang lokasi survey.
- d. Menghitung kendaraan yang keluar masuk Lorong dan dari rumah warga.

Survei hambatan samping dilakukan untuk jenis hambatan samping berupa kendaraan parkir atau berhenti (PSV), kendaraan lambat dan tidak bermotor (SMV), kendaraan keluar-masuk (EEV), pejalan kaki (PED). Pendataan dan pencatatan hambatan samping dilakukan dengan frekuensi jumlah kejadian dihitung per 200 m panjang ruas jalan per jam.

4. Survei waktu tempuh

Perhitungan waktu tempuh dilakukan dengan mengamati waktu yang digunakan kendaraan melewati suatu segmen panjang jalan yang telah ditentukan, penanda pada jalan sebanyak 2 (dua) yaitu awal dan akhir dengan jarak yang telah ditentukan. Pengambilan data waktu tempuh seperti di bawah ini:

- a. Menetapkan titik tinjau pengamatan melintang pada ruas jalan yang berguna untuk perhitungan waktu tempuh kendaraan masing-masing ruas dilakukan pada tiap titik survey di ruas Jalan Nasional Poros Enrekang.
- b. Menghitung waktu tempuh tiap-tiap kendaraan yang lewat dengan

menggunakan stop watch atau speed gun.

- c. Kendaraan yang paling depan dari suatu arus hendaknya diambil sebagai sampel dengan pertimbangan bahwa kendaraan kedua dan selanjutnya mempunyai kecepatan yang sama dan kemungkinan tidak dapat menyelinap.

2.3.2 Data Sekunder

Pengumpulan data sekunder didapat dari hasil survey ke instansi – instansi terkait antara lain, MKJI 1997 Badan Pusat Statistik Kabupaten Enrekang (jumlah penduduk Enrekang) dan Google Earth (peta wilayah lokasi penelitian).

2.4 Alat yang Digunakan

Agar survei di lapangan berjalan dengan baik maka perlu terlebih dahulu disiapkan alat-alat survei, antara lain meliputi meteran, pengukur waktu (stopwatch), alat-alat tulis (kertas dan pena), papan pencatat, dan kamera.

a. Meteran / Roll Meter

Meteran berfungsi untuk menentukan titik awal survei sampai titik akhir dan juga untuk menghitung lebar, luas jalan, lebar trotoar, lebar median, lebar lajur pada ruas jalan.

b. Pengukur waktu (Jam dan Stopwatch/speed gun)

Dalam menganalisa kapasitas dan waktu kendaraan ruas jalan harus dilaksanakan pada jam-jam sibuk sehingga didapat volume maksimum kendaraan yang melintasi ruas tersebut dihitung setiap interval 15 menit, oleh karena itu dalam melakukan survei alat pengukur waktu, misalnya jam atau stopwatch sangat perlu.

c. Alat-alat tulis

Untuk menghitung volume kendaraan perlu dipersiapkan alat-alat tulis yaitu pulpen, kertas HVS atau buku.

d. Papan pencatat

Papan pencatat digunakan untuk sebagai pelapis kertas kerja di waktu pencatatan data yang diperlukan untuk penelitian.

e. Kamera

Kamera digunakan untuk memfoto kondisi ruas jalan penelitian dan sebagai alat dokumentasi.

2.5 Langkah-langkah Pengolahan Data

Kemampuan ruas jalan untuk melayani kebutuhan arus lalu lintas dengan fungsinya yang dapat diukur dan dibandingkan dengan standar tingkat pelayanan jalan. Adapun langkah-langkah dalam pengolahan data pada kinerja ruas dan hambatan samping, yaitu Langkah 1: Data Masukan

- Menentukan kondisi geometrik.
- Menentukan kondisi lalu-lintas.
- Menentukan hambatan samping.

Langkah 2: Menganalisis kecepatan arus bebas

- Menghitung kecepatan arus bebas dasar
- Menghitung penyesuaian arus bebas akibat lebar jalur lalu-lintas
- Menghitung faktor penyesuaian kecepatan arus bebas akibat kelas fungsional jalan
- Penentuan kecepatan arus bebas pada kondisi lapangan

Langkah 3: Analisis kapasitas

- Menghitung kapasitas dasar
- Menghitung faktor penyesuaian kapasitas akibat lebar jalur lalu-lintas
- Menghitung faktor penyesuaian kapasitas akibat pemisahan arah lalu-lintas
- Menghitung faktor penyesuaian kapasitas akibat hambatan samping
- Penentuan kapasitas pada kondisi lapangan

Langkah 4: Perilaku lalu lintas

- Menghitung derajat kejenuhan
- Menghitung kecepatan dan waktu tempuh
- Menentukan penilaian perilaku lalu-lintas

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Analisis Nilai Besaran Pengaruh Aktivitas Kegiatan Masyarakat pada Ruas Jalan Nasional Poros-Enrekang

3.1.1 Volume Lalu Lintas

Data volume lalu lintas di Jalan Nasional Poros-Enrekang diambil pada hari Senin, Rabu dan Minggu dari arah Barat dan Timur di Sekitar Pasar Maroangin Kecamatan Maiwa Kabupaten Enrekang. Berdasarkan hasil survei yang dilakukan dari pukul 06.00 – 18.00 WITA. Arus lalu lintas yang diamati adalah lalu lintas kendaraan dengan klasifikasi kendaraan berat, kendaraan ringan, kendaraan bermotor, dan kendaraan tak bermotor. Untuk mendapatkan volume dalam satuan jam, maka data pengamatan dengan periode 15 menit tersebut diakumulasikan sebagai volume jam puncak.

Berdasarkan tabel pengamatan pada tabel volume lalu lintas jam puncak pada ruas jalan Nasional Poros-Enrekang arah timur terjadi pada hari Minggu Jam 09.15 - 10.15 yaitu 2081 kendaraan/jam dan untuk data setiap jam dapat dilihat pada lampiran. Setelah didapatkan jumlah kendaraan/jam dikalikan dengan nilai Ekvivalen Penumpang (EMP) yaitu untuk kendaraan bermotor MC (0,25), kendaraan ringan LV (1,0), kendaraan berat HV (1,2), dan kendaraan tak-bermotor UM (0,4). Untuk tabel volume lalu lintas (SMP/Jam) dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1 Volume lalu lintas jalan nasional poros Enrekang hari senin, rabu dan minggu (smp/jam)

Hari	Arah	Waktu	Jenis kendaraan			Jumlah (smp/jam)
			MC (0,25)	LV (1,0)	HV (1,2)	
Senin	Barat	06.30 - 07.30	187	500	171	858
	Timur	12.30 - 13.30	190	359	89	638
Rabu	Barat	09.15 - 10.15	286	743	128	1157
	Timur	09.45 - 10.45	304	743	141	1188
Minggu	Barat	08.45 - 09.45	296	690	142	1128
	Timur	09.15 - 10.15	337	567	202	1106



Gambar 2 Diagram volume lalu lintas semua hari survei

3.1.2 Hambatan Samping

Untuk menghitung Hambatan Samping dengan dikalikan frekuensi faktor bobot per jam per 200 meter untuk nilai bobot pejalan kaki PED (0,5), kendaraan parkir PSV (1,0), Kendaraan masuk dan keluar sisi jalan EEV (0,7), dan kendaraan

lambat SMV (0,4) (*Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997*) untuk data setiap 15 menit dan data untuk hari senin, rabu dan minggu dapat dilihat pada lampiran. Pada kedua sisi jalan dengan kondisi jam puncak dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2 Hambatan Samping Jalan Nasional Poros-Enrekang

Hari	Arah	Waktu	Kejadian				Total	Kelas Hambatan Samping
			Hambatan samping					
			PED	PS V	EE V	SM V		
Senin	Barat	08.00 – 09.00	59	84	59	216	418	M
	Timur	06.45 – 07.45	72	111	46	258	487	M
Rabu	Barat	09.15 – 10.15	89	118	64	288	599	H
	Timur	09.45 – 10.45	83	70	32	339	524	H
Minggu	Barat	08.45 – 09.45	99	174	118	124	514	H
	Timur	09.15 – 10.15	102	184	94	123	503	H

3.1.3 Kecepatan Waktu Tempuh

Metode penentuan kecepatan kendaraan (*spot speed*) di lapangan, dilakukan dengan metode kecepatan bergerak .menggunakan stop watch atau Speed Gun dengan menghitung waktu tempuh kendaraan selama kendaraan bergerak. Adapun yang menjadi referensi jarak di lapangan adalah dengan mengikuti kendaraan sehingga waktu tempuhnya adalah waktu dimana kendaraan mulai bergerak sampai titik survei dengan jarak 50 meter. Dapat dihitung dengan pada rumus dibawah ini.

$$V = \frac{s}{t} \quad (1)$$

Contoh: Jalan Nasional Poros Enrekang arah Barat

$$V = \frac{50 \text{ m}}{11,66 \text{ detik}} = \frac{0,05 \text{ km}}{0,00326584}$$

$$V = 15,4374 \text{ km/jam}$$

Sedangkan, Jalan Nasional Poros Enrekang arah Timur

$$V = \frac{50 \text{ m}}{11,5434 \text{ detik}} = \frac{0,05 \text{ km}}{0,00326584}$$

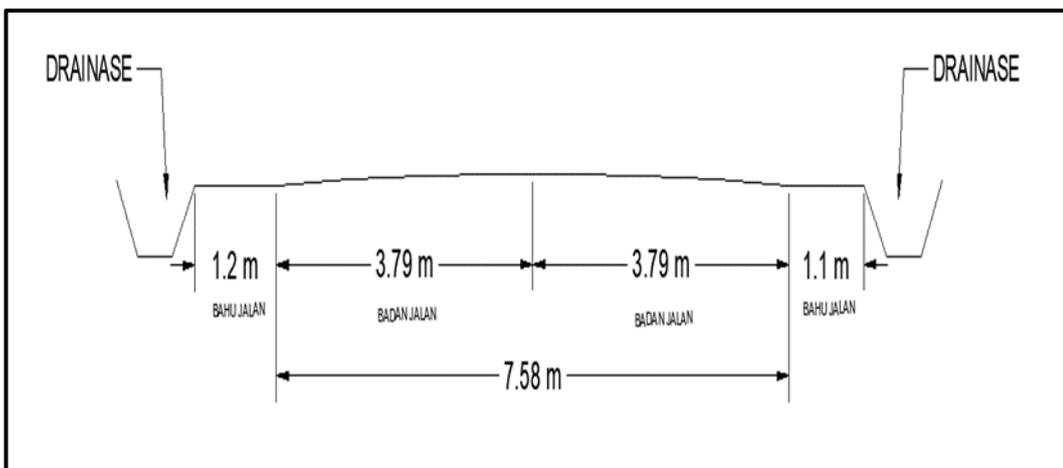
$$V = 15,5933 \text{ km/jam}$$

3.1.4 Geometrik Ruas

Adapun tipe jalan pada jalan Nasional Poros-Enrekang dengan tipe jalan 2/2 UD (tanpa median). Untuk gambar sketsa dan geometrik dapat dilihat pada Gambar 3 dan Gambar 4.



Gambar 3 Sketsa lokasi survei



Gambar 4 Geometrik jalan nasional poros-Enrekang

Gambar 4 adalah gambar geometrik yang di ambil pada saat survei dengan tipe jalan 2/2UD diperjalurnya pada arah barat yaitu 3,79 meter dan arah timur 3,79 meter. Jalan tersebut mempunyai lebar bahu jalan arah barat 1,2 meter dan arah timur 1,1 meter serta tidak memiliki median jalan.

3.1.5 Kapasitas

Untuk menghitung kapasitas pada jalan Naional Poros-Enrekang dapat dilakukan dengan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Menentukan kapasitas dasar (C_0)

2. Menentukan faktor penyesuaian lebar jalur lalu lintas efektif (FC_w)
3. Menentukan faktor penyesuaian kapasitas pemisah arah (FC_{sp})
4. Menentukan faktor penyesuaian kapasitas untuk hambatan samping
5. Menentukan faktor penyesuaian ukuran kota (FC_c)
Dimana jumlah penduduk di kota Parepare sebanyak 225.172 jiwa (*Badan Staistik Kabupaten Enrekang 2021*)
6. Menghitung nilai kapasitas (C)

3.1.6 Kecepatan Arus Bebas

Kecepatan arus bebas (FV) didefinisikan sebagai kecepatan pada tingkat arus 0 (nol), yaitu

kecepatan yang akan dipilih pengemudi jika mengendarai kendaraan bermotor tanpa dipengaruhi kendaraan lain di jalan (Marunsenge *et al.*, 2015). Untuk menghitung kecepatan arus bebas (FV) dapat dilakukan dengan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Menentukan kecepatan arus bebas dasar (FVo)
2. Menentukan faktor penyesuaian lebar jalur lalu lintas efektif (FVw)
3. Menentukan faktor penyesuaian kondisi hambatan samping (FFVsf)
4. Menentukan faktor penyesuaian ukuran kota (FFVcs)
5. Menghitung nilai kecepatan arus bebas (FV)

3.1.7 Derajat Kejenuhan

Derajat kejenuhan adalah perbandingan dari volume (nilai arus) lalu lintas terhadap kapasitasnya (Marunsenge *et al.*, 2015). Nilai derajat kejenuhan menunjukkan apakah ruas jalan akan mempunyai masalah kapasitas atau tidak. Derajat kejenuhan dihitung dengan menggunakan volume dan kapasitas yang dinyatakan dalam smp/jam.

3.1.8 Tingkat Pelayanan (*Level of Service*)

Tingkat pelayanan (level of service) adalah ukuran kinerja ruas jalan atau simpang jalan yang dihitung berdasarkan tingkat penggunaan jalan, kecepatan, kepadatan dan hambatan yang terjadi. Dalam bentuk matematis tingkat pelayanan jalan ditunjukkan dengan Q/C Ratio versus kecepatan ($Q = \text{volume lalu lintas}$, $C = \text{kapasitas jalan}$). Tingkat pelayanan dikategorikan dari yang

terbaik (A) sampai yang terburuk (tingkat pelayanan F) (*Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.96, 2015*).

3.2 Pembahasan

Dalam pembahasan ini mengenai tentang kinerja ruas Jalan Nasional Poros-Enrekang yaitu volume lalu lintas, hambatan samping, kecepatan, kepadatan, Dalam pembahasan ini mengenai tentang kinerja ruas Jalan Nasional Poros Enrekang yaitu volume lalu lintas, hambatan samping, kecepatan, kapasitas, derajat kejenuhan, dan tingkat pelayanan. Dilihat pada sebagai berikut.

- a. Volume lalu lintas yang didapatkan pada jam puncak yaitu pada hari senin pukul 06.30-07.30 dari arah barat 885 smp/jam dan pukul 12.30-13.30 arah timur 638 smp/jam. Pada hari Rabu yaitu pukul 09.15-10.15 dari arah barat 1157 smp/jam dan pukul 09.45 – 10.45 arah timur 1188 smp/jam. Pada hari Minggu pukul 08.45-09.45 dari arah barat 1128 smp/jam dan pukul 09.15-10.15 arah timur 1106 smp/jam.
- b. Hambatan samping yang didapatkan yaitu pada hari senin dari arah barat 418/jam/200m dan arah timur 487/jam/200m. Pada hari Rabu dimana dari arah barat 599/jam/200m dan arah timur 524/jam/200m. Pada hari Minggu dimana dari arah barat 514/jam/200m dan arah timur 503/jam/200m. Jadi, dapat disimpulkan kelas hambatan tersebut adalah hari senin kelas “SEDANG” dan hari Rabu/Minggu kelas “TINGGI”.
- c. Kecepatan yang didapatkan pada survey yaitu untuk hari Rabu

kecepatan kendaraan rata rata terendah arah barat yaitu 17,88 km/jam dan arah timur yaitu 17,97 km/jam.

- d. Kapasitas jalan yang dihasilkan pada jalan Nasional Poros Enrekang yaitu pada hari Senin arah barat sebesar 2630,04 smp/jam dan arah timur 2613,11 smp/jam. Pada hari Rabu dan Minggu masing masing arah barat sebesar 2472,01 smp/jam dan arah timur 2449,43 smp/jam.
- e. Derajat Kejenuhan yang jalan yang dihasilkan pada jalan Nasional Poros Enrekang yaitu pada hari Senin arah barat sebesar 0,33 dan arah timur 0,24. Pada hari Rabu arah barat sebesar 0,47 dan arah timur 0,49. Pada hari Minggu arah barat sebesar 0,46 dan arah timur 0,45.
- f. Tingkat pelayanan yang dihasilkan pada jalan Nasional Poros-Enrekang dengan menggunakan metode MKJI 1997 yaitu pada hari Senin arah barat dengan tingkat pelayanan sebesar B dan arah timur dengan tingkat pelayanan sebesar B. Pada hari Rabu arah barat dengan tingkat pelayanan sebesar C dan arah timur dengan tingkat pelayanan sebesar C. Pada hari Minggu arah barat dengan tingkat pelayanan sebesar C dan arah timur dengan tingkat pelayanan sebesar C.

4. Penutup

4.1 Kesimpulan

Dari hasil proses analisis data yang diperoleh pada Jalan Nasional Poros-Enrekang maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Karakteristik Arus Lalu lintas pada hari bukan pasar dan pasar pada ruas jalan di Jalan Nasional Poros –

Enrekang di Kecamatan Maiwa Kabupaten Enrekang yaitu:

- a. Kondisi geometrik nya yaitu tipe jalan 2/2UD (2 jalur 2 lajur tak terbagi) dua arah yang memiliki lebar jalur jalan 7,58 m dengan arah barat 3,79 m dan arah timur 3,79 m. Lebar bahu jalan dari arah barat 1,2 m dan arah timur 1,1 m.
 - b. Volume lalu lintas yang didapatkan pada jam puncak yaitu pada hari senin dari arah barat 885 smp/jam. Pada hari Rabu yaitu dari arah timur 1188 smp/jam. Pada hari Minggu dari arah barat 1128 smp/jam.
 - c. Hambatan samping yang didapatkan yaitu pada hari senin 487 / jam /200 m. Pada hari Rabu 599/jam/200m. Pada hari Minggu 514/jam/200m .Jadi, kelas hambatan tersebut adalah hari senin kelas “SEDANG” dan hari Rabu/Minggu kelas “TINGGI”.
2. Kinerja jalan akibat aktivitas pada hari bukan pasar dengan aktivitas pasar di Jalan Nasional Poros-Enrekang di sekitar pasar Maroangin Kecamatan Maiwa Kabupaten Enrekang yaitu pada hari Senin (hari kerja dan non pasar) arah barat nilai kapasitas nya sebesar 2630,04 smp/jam dengan derajat kejenuhan 0,33 (tingkat pelayanan B) sedangkan Pada hari Rabu (Hari kerja dan Pasar) arah timur sebesar 2449,4 smp/jam dengan derajat kejenuhan 0,49 (Tingkat Pelayanan C) Serta Pada hari Minggu (hari libur dan Pasar) arah barat nilai kapasitasnya sebesar 2472,01 smp/jam dengan derajat kejenuhan 0,46 (Tingkat Pelayanan C).

4.2 Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan diatas maka selaku peneliti menyarankan:

1. Menyediakan lahan yang layak bagi kendaraan parkir dan memaksimalkan fungsi dari lalu lintas.
2. Menertibkan pedagang yang berjualan di pinggir jalan yang menyebabkan kendaraan memarkir kendaraan di pinggir jalan.
3. Menanamkan disiplin berkendara pada masyarakat supaya tercipta ketertiban dan keamanan berlalu lintas antar sesama pengguna jalan.
4. Perlu dilakukan penelitian selanjutnya untuk membenahan sistem manajemen lalu lintas, baik manajemen di ruas Jalan Nasional Poros-Enrekang dan penelitian lebih lanjut mengenai perilaku pengemudi.

Daftar Pustaka

- Anonim. (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*, PT. Bina Karya.
- Ariska, A. (2022). Pengaruh Hambatan Samping Terhadap Kinerja Ruas Jalan Maduningrat Kota Tenggara. *KURVA S: Jurnal Keilmuan Dan Aplikasi Teknik Sipil*, 12(2), 240–253.
- Dewanto, B. (2013). *Pengaruh Hambatan Samping Terhadap Kinerja Jalan Merdeka Depan Terminal Cimone Kota Tangerang*, Universitas Diponegoro
- Faghnawi, A., Mubarak, R., Badaron, S. F., Gecong, A., & Alkam, R. B. (2022). Analisis Kinerja Ruas Jalan Poros Bulukumba Akibat Aktifitas di Pasar Tanete Kabupaten Bulukumba. *Jurnal Teknik Sipil MACCA*, 7(3), 257–264. <https://doi.org/10.33096/jtسم.v7i3.666>

Funan, G. A. (2014). *Studi Kinerja Jalan Akibat Hambatan Samping di Jalan Timor Raya Depan Pasar Oesao Kabupaten Kupang*. Skripsi Sarjana, Teknik Sipil, Universitas FST Undana.

Marunsenge, G. S., Timboeleng, J. A., & Elisabeth, L. (2015). Pengaruh Hambatan Samping terhadap Kinerja pada Ruas Jalan Panjaitan (Kelenteng Ban Hing Kiong). *Jurnal Sipil Statik*, 3(8), 571–582. <https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/jss/article/view/9724>