

# DAMPAK KEBERADAAN PASAR MRICAN TERHADAP TINGKAT KINERJA JALAN DI RUAS JALAN TENTARA PELAJAR KOTA SEMARANG

<sup>1</sup>Ratna Setyaningsih\*, <sup>2</sup>Rachmat Mudiyo, <sup>3</sup>Mohammad Agung Ridlo

<sup>1,2,3</sup>Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Islam Sultan Agung

\*Corresponding Author:  
[ratnasetyaningsih3@gmail.com](mailto:ratnasetyaningsih3@gmail.com)

## ABSTRAK

*Ruas Jalan Tentara Pelajar memiliki arus lalu lintas yang cukup padat karena terdapat aktivitas perdagangan dan jasa berupa Pasar Mrican. Keberadaan Pasar Mrican ini mengakibatkan munculnya permasalahan kemacetan lalu lintas yang disebabkan oleh hambatan samping serta tarikan. Maka dari itu, penelitian ini dilakukan guna mengetahui besar dampak keberadaan Pasar Mrican terhadap tingkat kinerja jalan di ruas Jalan Tentara Pelajar Kota Semarang. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif. Sampel penelitian berjumlah 100 responden dengan ditentukan oleh metode simple random sampling. Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa dampak tarikan dan bangkitan yang dihasilkan dari adanya Pasar Mrican terhadap volume di ruas Jalan Tentara Pelajar mengalami kenaikan sebesar 4,44% dengan volume tarikan dan bangkitan sebesar 207,40 smp/jam. Hasil penelitian diketahui bahwa dampak tarikan dan bangkitan yang dihasilkan dari adanya Pasar Mrican terhadap hambatan samping di ruas Jalan Tentara Pelajar mengalami kenaikan hambatan samping 42,16% atau sebesar 387,95 kejadian/jam. Kapasitas jalan menunjukkan bahwa Kapasitas jalan yang dihasilkan dengan adanya dampak dari Pasar Mrican mengalami penurunan sebesar 3,26% atau sebesar 187,68 smp/jam dari kapasitas jalan yang dihasilkan tanpa adanya dampak Pasar Mrican. Tingkat pelayanan jalan menunjukkan bahwa adanya kenaikan tingkat pelayanan jalan pada jam puncak yang dihasilkan akibat dari adanya dampak Pasar Mrican sebesar 6,17%. Hal ini menunjukkan bahwa adanya dampak yang dihasilkan oleh keberadaan Pasar Mrican terhadap tingkat kinerja jalan di ruas Jalan Tentara Pelajar. Semakin tinggi atau banyak aktivitas perdagangan dan jasa di ruas Jalan Tentara Pelajar akan menimbulkan kemacetan lalu lintas. Saran dari penelitian ini adalah perlunya penambahan lahan parkir, penertiban pedagang kaki lima, serta pengelolaan pasar yang lebih baik agar permasalahan kemacetan lalu lintas di ruas Jalan Tentara Pelajar dapat diminimalisasi.*

**Kata Kunci:** Pasar Mrican, Tingkat Kinerja Jalan, Permasalahan Lalu Lintas, Volume Kendaraan

---

**Abstract**

*The Tentara Pelajar Road section has fairly heavy traffic due to commercial and service activities in the form of the Mrican Market. The existence of the Mrican Market has caused traffic congestion problems due to side obstacles and pull factors. Therefore, this study was conducted to determine the impact of the Mrican Market on road performance on the Tentara Pelajar Road section in Semarang City. This study uses a quantitative descriptive method. The research sample consisted of 100 respondents, determined by simple random sampling. Based on the results of the study, it is known that the impact of the pull and rise resulting from the existence of the Mrican Market on the volume on the Tentara Pelajar road section has increased by 4.44% with a pull and rise volume of 207.40 smp/hour. The results of the study showed that the impact of attraction and resurrection resulting from the existence of the Mrican Market on the side obstacles on the Tentara Pelajar road section experienced an increase in side obstacles of 42.16% or 387.95 events/hour. The road capacity shows that the road capacity produced by the impact of the Mrican Market has decreased by 3.26% or by 187.68 smp/hour from the road capacity produced without the impact of the Mrican Market. The level of road service shows that there is an increase in the level of road service resulting from the impact of the Mrican Market by 6.17%. This shows that there is an impact produced by the existence of the Mrican Market on the level of road performance on the Tentara Pelajar road section. The higher or more trade and service activities on the Tentara Pelajar road section, the more traffic congestion will occur. The recommendations from this study are the need to add parking spaces, regulate street vendors, and improve market management so that traffic congestion problems on Jalan Tentara Pelajar can be minimised.*

**Keywords:** *Mrican Market, Road Performance Level, Traffic Issues, Vehicle*

## 1. PENDAHULUAN

Salah satu aspek yang memicu perkembangan suatu wilayah adalah transportasi. Transportasi adalah suatu usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut ataupun mengalihkan objek dari suatu tempat ke tempat lain dengan tujuan tertentu (Ramadhan & Buchori, 2018). Kemajuan suatu daerah tidak luput dari berkembangnya sarana dan prasarana transportasi (Firdaus & Gunawan, 2013). Pesatnya perkembangan sarana transportasi di perkotaan ini juga didukung dengan adanya perkembangan tata guna lahan dan teknologi serta bertambahnya jumlah penduduk (Aminah, 2007). Peningkatan jumlah penduduk dan padatnya aktivitas samping seperti perdagangan dan jasa yang terdapat di sepanjang suatu ruas jalan akan menyebabkan peningkatan volume kendaraan yang kemudian akan memunculkan masalah kemacetan lalu lintas di suatu ruas jalan.

Tata guna lahan di perkotaan, seperti perdagangan dan jasa dapat memengaruhi pergerakan lalu lintas di suatu ruas jalan (Awaluddin, 2012). Perubahan penggunaan lahan juga akan memengaruhi kinerja jalan di suatu ruas jalan (Damayanti et al., 2015). Bangkitan pergerakan yang besar pada pusat perdagangan baik secara langsung maupun tidak langsung akan berpengaruh terhadap peningkatan volume kendaraan di perkotaan

(Ningtyas & Nurlaela, 2019). Peningkatan volume lalu lintas akan menimbulkan berbagai permasalahan lalu lintas salah satunya adalah kemacetan lalu lintas (Wijanarko & Ridlo, 2019).

Kota Semarang merupakan Ibu Kota Jawa Tengah yang memiliki pergerakan transportasi yang cukup tinggi karena adanya aktivitas di berbagai sektor. Kota Semarang juga dilewati oleh jalur pantura yang menghubungkan Kota Jakarta dengan kota lain yang melintasi pantai-pantai utara di Pulau Jawa. Perda Kota Semarang Nomor 14 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Semarang Tahun 2011-2031 menjelaskan bahwa Kecamatan Semarang Selatan ditetapkan sebagai kawasan BWK I dengan rencana pengembangan fungsi perkantoran serta perdagangan dan jasa. Kecamatan Semarang Selatan berpotensi sebagai pendukung dan pendorong aktivitas perkotaan di Kota Semarang sebagai kota dengan pusat aktivitas perdagangan dan jasa dalam kedudukannya di Kawasan Strategis Nasional KEDUNGSEPUR.

Kecamatan Semarang Selatan memiliki beberapa jenis sarana perdagangan dan jasa dengan jumlah yang lebih tinggi dibandingkan dengan kecamatan lain yang ada di Kota Semarang. Pesatnya perkembangan perekonomian di Kecamatan Semarang Selatan juga didukung oleh sistem transportasinya. Kecamatan Semarang Selatan memiliki tiga kelas jalan yaitu jalan arteri sekunder, jalan kolektor dan jalan lokal. Ruas Jalan Tentara Pelajar merupakan jalan arteri sekunder yang melayani angkutan utama dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat dalam kota dan juga sebagai penghubung antar wilayah yang dapat memberikan pelayanan bagi lalu lintas menerus, lalu lintas regional serta lalu lintas lokal.

Ruas Jalan Tentara Pelajar terbilang memiliki arus lalu lintas yang cukup padat karena terdapat aktivitas perdagangan dan jasa berupa Pasar Mrican, pertokoan, dan pedagang kaki lima yang mendominasi aktivitas di ruas jalan tersebut. Keberadaan Pasar Mrican mengakibatkan munculnya permasalahan kemacetan lalu lintas yang disebabkan oleh hambatan samping serta tarikan yang berasal dari aktivitas perdagangan dan jasa di Pasar Mrican. Percampuran arus lalu lintas dan tingginya aktivitas di ruas Jalan Tentara Pelajar menimbulkan tingginya volume kendaraan sehingga menjadikan ruas Jalan Tentara Pelajar terbilang cukup padat. Maka dari itu, penelitian ini diperlukan untuk melihat kinerja jalan di ruas Jalan Tentara Pelajar akibat dari keberadaan Pasar Mrican.

Penelitian terkait dampak perdagangan dan jasa terhadap tingkat kinerja jalan di suatu ruas jalan telah banyak dilakukan oleh peneliti sebelumnya. Misalnya, penelitian oleh Ningtyas (2018) yang menunjukkan bahwa aktivitas samping di sepanjang koridor Pasar Kembang berpengaruh terhadap kinerja ruas jalan tersebut, didapatkan hasil bahwa tingkat pelayanan jalan buruk dan terjadi kemacetan titik yang memiliki bangkitan dan tarikan aktivitas samping jalan tinggi. Selain itu, penelitian oleh Wijanarko & Ridlo (2017) yang menunjukkan bahwa faktor pendorong penyebab terjadinya kemacetan di Kawasan Sukun Banyumanik adalah percampuran moda transportasi arus lalu lintas lokal, regional dan menerus yang menyebabkan tingginya volume kendaraan yang akan berdampak pada tingkat pelayanan jalan. Selain itu, penggunaan lahan yang cukup kompleks di sepanjang Kawasan Sukun Banyumanik juga akan berdampak pada tingginya hambatan samping di sepanjang Kawasan Sukun Banyumanik. Penelitian Prayitno & Anggitia (2021) juga menunjukkan bahwa kinerja jalan di ruas Jalan Cipto

Mangunkusumo berada pada kondisi stabil. Namun, pada jam tertentu terjadi sedikit antrian kendaraan akibat aktivitas CSB Mall yang memiliki tingkat pelayanan jalan pada jam puncak adalah tipe C.

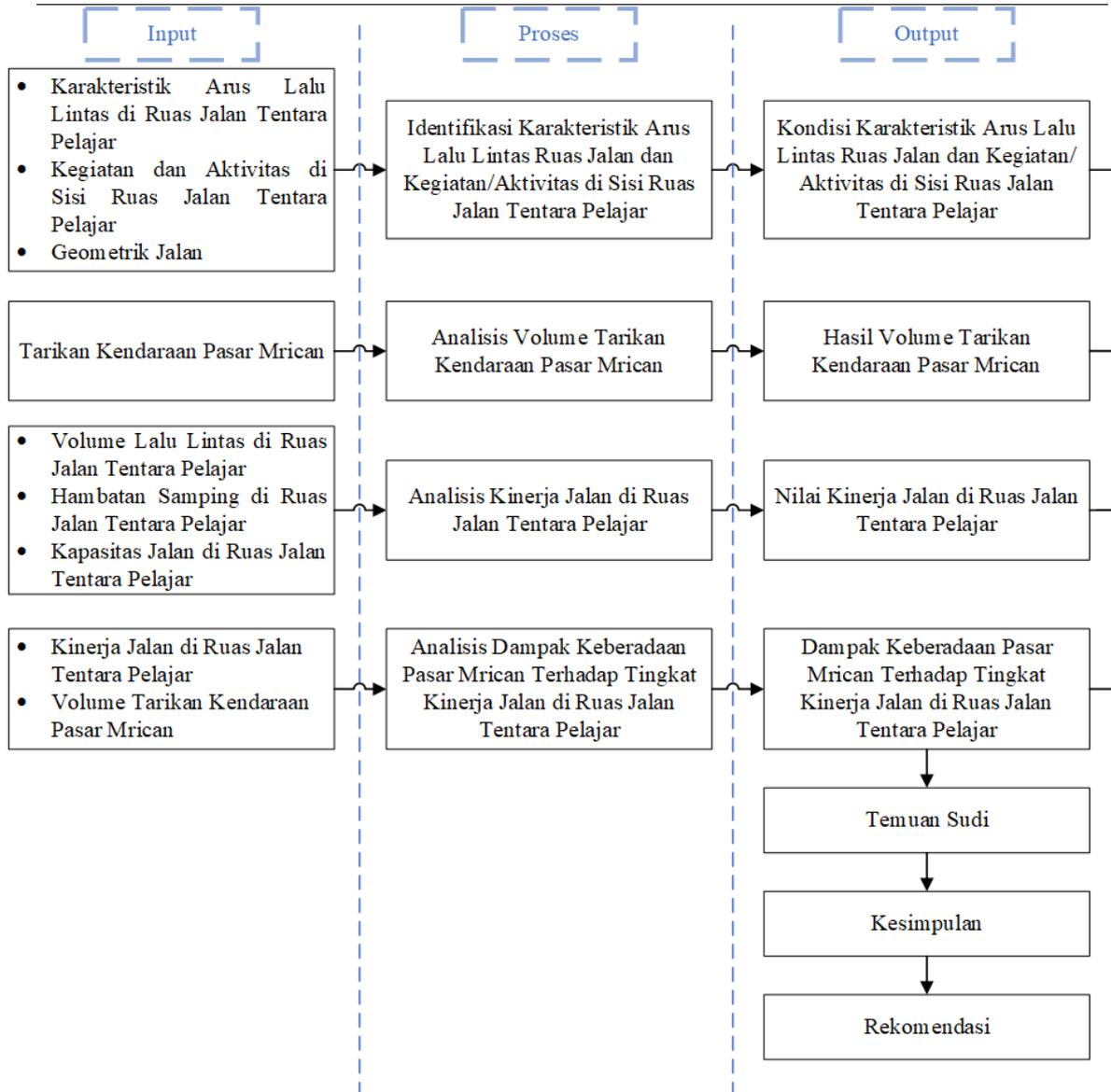
Pada penelitian ini terdapat beberapa perbedaan dari penelitian yang sudah dilakukan oleh peneliti terdahulu, yang membedakan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah lokus, fokus dan metode penelitian. Pada penelitian ini yang menjadi lokasi studi penelitian adalah ruas Jalan Tentara Pelajar Kota Semarang, yang mengambil fokus pada dampak keberadaan Pasar Mrican terhadap tingkat kinerja jalan di ruas Jalan Tentara Pelajar. Maka tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui seberapa besar dampak yang dihasilkan dari keberadaan Pasar Mrican terhadap tingkat kinerja jalan di ruas Jalan Tentara Pelajar. Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai referensi untuk penelitian selanjutnya yang kaitannya dengan bidang perencanaan wilayah dan kota. Penelitian ini juga dapat menjadi bahan evaluasi bagi pemerintah terkait penertiban pedagang kaki lima dan parkir yang ada di sepanjang ruas Jalan Tentara Pelajar.

## 2. METODE

Pendekatan penelitian yang digunakan penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif positivistik yang bersifat deskriptif. Variabel penelitian ini terdiri dari Tata guna lahan di ruas Jalan Tentara Pelajar, Tarikan Kendaraan menuju Pasar Mrican, Volume kendaraan di ruas Jalan Tentara Pelajar, Hambatan samping di ruas Jalan Tentara Pelajar, Kapasitas Jalan di ruas Jalan Tentara Pelajar, dan Tingkat Pelayanan Jalan. Populasi penelitian ini adalah kendaraan yang melintas di ruas Jalan Tentara Pelajar pada hari tertentu dan jam tertentu sesuai waktu survei yang sudah ditetapkan. Adapun teknik pengambilan sampel menggunakan metode *simple random sampling* dengan rumus solvin. Berdasarkan rumus tersebut, jumlah responden dalam penelitian ini berjumlah 100 responden.

Data dalam penelitian ini meliputi data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dengan melakukan observasi lapangan dan kuesioner sedangkan data sekunder diperoleh dari BPS Kecamatan Semarang Selatan, BPS Kota Semarang, RTRW Kota Semarang, Peraturan Menteri, dan undang-undang yang terkait dalam penelitian. Sementara teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara observasi meliputi geometrik jalan di ruas Jalan Tentara Pelajar, kondisi arus lalu lintas di ruas Jalan Tentara Pelajar, kondisi aktivitas perdagangan dan jasa di Pasar Mrican, dan seluruh aktivitas yang terjadi di ruas Jalan Tentara Pelajar. Serta survei perhitungan kendaraan (*traffic counting*) yang dilakukan di ruas Jalan Tentara Pelajar yang dibagi menjadi 2 ruas yaitu ruas kanan dan kiri.

Kerangka analisis merupakan alur proses dalam melakukan analisis pada penelitian dampak keberadaan Pasar Mrican terhadap tingkat kinerja jalan di ruas Jalan Tentara Pelajar yang terdiri dari *input, proses, output*. Berikut kerangka analisis pada penelitian ini.



Gambar 1. Kerangka Analisis Dampak Keberadaan Pasar Mrican Terhadap Tingkat Kinerja Jalan di Ruas Jalan Tentara Pelajar Kota Semarang

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

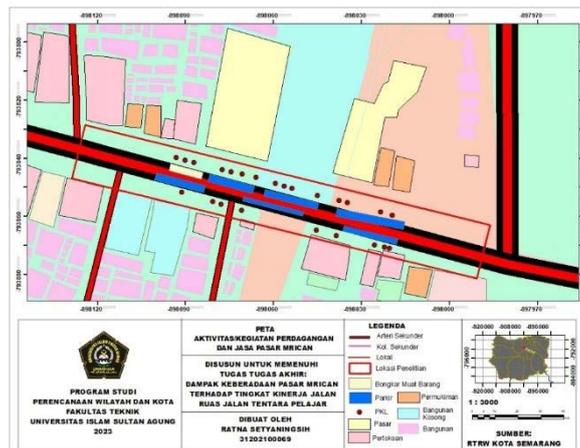
#### Identifikasi Kegiatan/Aktivitas Perdagangan dan Jasa di Pasar Mrican di Ruas Jalan Tentara Pelajar

Berdasarkan karakteristik aktivitas perdagangan dan jasa di Pasar Mrican, Pasar Mrican memiliki 118 pedagang dengan 105 menempati kios yang tersedia di Pasar dan 13 menempati pancaan di Pasar Mrican. Aktivitas formal yaitu Pasar Mrican berlangsung pada pagi hari pukul 07.00 WIB sampai dengan sore hari pukul 16.00 WIB. Pasar Mrican belum memiliki aktivitas parkir yang memadai, Pasar Mrican memiliki fasilitas parkir dengan luas 20 M<sup>2</sup> yang hanya dapat menampung kendaraan roda 2 (dua) sejumlah kurang dari 17 buah motor.

Berdasarkan karakteristik aktivitas pedagang kaki lima di Pasar Mrican, pedagang kaki lima di Pasar Mrican terbagi menjadi pedagang kaki lima permanen dan pedagang kaki lima non permanen. Pedagang kaki lima permanen yang berlangsung dari pukul 07.00-19.00 WIB sedangkan pedagang kaki lima non permanen akan berlangsung pada pukul 17.00-selesai WIB. Aktivitas pedagang kaki lima di Pasar Mrican sebagian besar menggunakan badan jalan dan trotoar/jalur pejalan kaki untuk berdagang yang berpotensi mengganggu pengguna jalan dan arus lalu lintas di ruas Jalan Tentara Pelajar.

### Identifikasi Kondisi Lalu Lintas karena Adanya Kegiatan Perdagangan dan Jasa di Pasar Mrican

Ruas Jalan Tentara Pelajar memiliki banyak aktivitas yang berpotensi menyebabkan kemacetan lalu lintas seperti adanya parkir on street di sepanjang jalan di ruas Jalan Tentara Pelajar, banyak pedagang kaki lima yang berjualan di badan jalan dan trotoar, banyaknya para pejalan kaki, banyaknya kendaraan lambat, yaitu becak dan sepeda yang melintas di ruas Jalan Tentara Pelajar, dan adanya aktivitas bongkar muat barang.



Gambar 1. Peta Kondisi Lalu Lintas karena Adanya Kegiatan Perdagangan dan Jasa di Pasar Mrican

### Analisis Pola Pergerakan Penduduk

Tabel 1. Hasil Perhitungan Volume Lalu Lintas di Ruas Jalan Tentara Pelajar

Waktu	Moda	Jumlah Kendaraan (kend/jam)				Volume Lalu Lintas (smp/jam)		
		Ke Kedung mundu	Ke MT Haryono	Jumlah	EMP	Ke Kedung mundu	Ke MT Haryono	Jumlah
06.00 - 07.00	SM	2648	2736	5384	0.25	662	684	1346
	KR	1193	1369	2562	1	1193	1369	2562
	KB	2	4	6	1.2	2.4	4.8	7.2
Total		3843	4109	7952		1857.4	2057.8	3915.2

Waktu	Moda	Jumlah Kendaraan (kend/jam)				Volume Lalu Lintas (smp/jam)			
		Ke Kedung mundu	Ke MT Haryono	Jumlah	EMP	Ke Kedung mundu	Ke MT Haryono	Jumlah	
07.00 - 08.00	SM	3970	4398	8368	0.25	992.5	1099.5	2092	
	KR	1239	1318	2557	1	1239	1318	2557	
	KB	12	7	19	1.2	14.4	8.4	22.8	
<b>Total</b>		<b>5221</b>	<b>5723</b>	<b>10944</b>		<b>2245.9</b>	<b>2425.9</b>	<b>4671.8</b>	
08.00 - 09.00	SM	4583	4111	8694	0.25	1145.75	1027.75	2173.5	
	KR	1273	1148	2421	1	1273	1148	2421	
	KB	3	6	9	1.2	3.6	7.2	10.8	
<b>Total</b>		<b>5859</b>	<b>5265</b>	<b>11124</b>		<b>2422.35</b>	<b>2182.95</b>	<b>4605.3</b>	
09.00 - 10.00	SM	3811	4375	8186	0.25	952.75	1093.75	2046.5	
	KR	1136	1201	2337	1	1136	1201	2337	
	KB	8	7	15	1.2	9.6	8.4	18	
<b>Total</b>		<b>4955</b>	<b>5583</b>	<b>10538</b>		<b>2098.35</b>	<b>2303.15</b>	<b>4401.5</b>	
11.00 - 12.00	SM	2457	2943	5400	0.25	614.25	735.75	1350	
	KR	881	762	1643	1	881	762	1643	
	KB	11	13	24	1.2	13.2	15.6	28.8	
<b>Total</b>		<b>3349</b>	<b>3718</b>	<b>7067</b>		<b>1508.45</b>	<b>1513.35</b>	<b>3021.8</b>	
12.00 - 13.00	SM	1439	2216	3655	0.25	359.75	554	913.75	
	KR	1104	1227	2331	1	1104	1227	2331	
	KB	4	8	12	1.2	4.8	9.6	14.4	
<b>Total</b>		<b>2547</b>	<b>3451</b>	<b>5998</b>		<b>1468.55</b>	<b>1790.6</b>	<b>3259.15</b>	
16.00 - 17.00	SM	4480	3619	8099	0.25	1120	904.75	2024.75	
	KR	1245	1219	2464	1	1245	1219	2464	
	KB	10	7	17	1.2	12	8.4	20.4	
<b>Total</b>		<b>5735</b>	<b>4845</b>	<b>10580</b>		<b>2377</b>	<b>2132.15</b>	<b>4509.15</b>	
17.00 - 18.00	SM	4527	3981	8508	0.25	1131.75	995.25	2127	
	KR	1253	1196	2449	1	1253	1196	2449	
	KB	7	6	13	1.2	8.4	7.2	15.6	
<b>Total</b>		<b>5787</b>	<b>5183</b>	<b>10970</b>		<b>2393.15</b>	<b>2198.45</b>	<b>4591.6</b>	
18.00 - 19.00	SM	2038	1727	3765	0.25	509.5	431.75	941.25	
	KR	549	683	1232	1	549	683	1232	
	KB	3	4	7	1.2	3.6	4.8	8.4	
<b>Total</b>		<b>2590</b>	<b>2414</b>	<b>5004</b>		<b>1062.1</b>	<b>1119.55</b>	<b>2181.65</b>	

SM : Sepeda Motor (bis, truck roda 8)

KB : Kendaraan Berat (bis, truck roda 8)

KR : Kendaraan Ringan (mobil, truck, pick up)

Berdasarkan Tabel 1 diketahui bahwa volume lalu lintas pada jam puncak terjadi pukul 07.00 – 08.00 WIB dengan jumlah kendaraan yang melintas sebesar 10.944 kend/jam dengan volume lalu lintas sebesar 4671.8 smp/jam. Arus lalu lintas di ruas Jalan Tentara Pelajar didominasi oleh moda transportasi sepeda motor, pada pagi hari didominasi oleh kendaraan yang menuju ke ruas Jalan MT. Haryono sedangkan pada sore hari arus lalu lintas didominasi oleh kendaraan yang menuju ke ruas Jalan Kedungmundu.

### Analisis Hambatan Samping di Ruas Jalan Tentara Pelajar

Tabel 2. Hasil Perhitungan Hambatan Samping di Ruas Jalan Tentara Pelajar

Waktu	Jenis Hambatan Samping	Jumlah Peristiwa	Bobot	Jumlah Persitiwa Berbobot
06.00-07.00	Pejalan kaki (PED)	397	0.5	198.5
	Kendaraan berhenti dan parkir (PSV)	288	1	288
	Kendaraan keluar dan masuk (EEV)	176	0.7	123.2
	Kendaraan lambat (SMV)	147	0.4	58.8
<b>Total</b>		<b>1008</b>		<b>668.5</b>
07.00 - 08.00	Pejalan kaki (PED)	732	0.5	366
	Kendaraan berhenti dan parkir (PSV)	397	1	397
	Kendaraan keluar dan masuk (EEV)	136	0.7	95.2
	Kendaraan lambat (SMV)	155	0.4	62
<b>Total</b>		<b>1420</b>		<b>920.2</b>
08.00 - 09.00	Pejalan kaki (PED)	551	0.5	275.5
	Kendaraan berhenti dan parkir (PSV)	401	1	401
	Kendaraan keluar dan masuk (EEV)	127	0.7	88.9
	Kendaraan lambat (SMV)	115	0.4	46
<b>Total</b>		<b>1194</b>		<b>811.4</b>
09.00 - 10.00	Pejalan kaki (PED)	586	0.5	293
	Kendaraan berhenti dan parkir (PSV)	339	1	339
	Kendaraan keluar dan masuk (EEV)	131	0.7	91.7
	Kendaraan lambat (SMV)	143	0.4	57.2
<b>Total</b>		<b>1199</b>		<b>780.9</b>
11.00 - 12.00	Pejalan kaki (PED)	397	0.5	198.5
	Kendaraan berhenti dan parkir (PSV)	199	1	199
	Kendaraan keluar dan masuk (EEV)	176	0.7	123.2

Waktu	Jenis Hambatan Samping	Jumlah Peristiwa	Bobot	Jumlah Persitiwa Berbobot
	Kendaraan lambat (SMV)	147	0.4	58.8
<b>Total</b>		<b>919</b>		<b>579.5</b>
	Pejalan kaki (PED)	277	0.5	138.5
12.00 -	Kendaraan berhenti dan parkir (PSV)	183	1	183
13.00	Kendaraan keluar dan masuk (EEV)	149	0.7	104.3
	Kendaraan lambat (SMV)	130	0.4	52
<b>Total</b>		<b>739</b>		<b>477.8</b>
	Pejalan kaki (PED)	381	0.5	190.5
16.00 -	Kendaraan berhenti dan parkir (PSV)	329	1	329
17.00	Kendaraan keluar dan masuk (EEV)	137	0.7	95.9
	Kendaraan lambat (SMV)	124	0.4	49.6
<b>Total</b>		<b>971</b>		<b>665</b>
	Pejalan kaki (PED)	376	0.5	188
17.00 -	Kendaraan berhenti dan parkir (PSV)	244	1	244
18.00	Kendaraan keluar dan masuk (EEV)	110	0.7	77
	Kendaraan lambat (SMV)	132	0.4	52.8
<b>Total</b>		<b>862</b>		<b>561.8</b>
	Pejalan kaki (PED)	269	0.5	134.5
18.00 -	Kendaraan berhenti dan parkir (PSV)	185	1	185
19.00	Kendaraan keluar dan masuk (EEV)	121	0.7	84.7
	Kendaraan lambat (SMV)	119	0.4	47.6
<b>Total</b>		<b>694</b>		<b>451.8</b>

Berdasarkan Tabel 2 menunjukkan bahwa jenis hambatan samping yang mendominasi di ruas Jalan Tentara Pelajar, yaitu pejalan kaki dengan persentase sebesar 44,6% dan kendaraan berhenti atau parkir dengan persentase sebesar 28,8%. Kendaraan keluar atau masuk memiliki persentase sebesar 13,7% dan kendaraan lambat memiliki persentase sebesar 12,9%. Selain itu, berdasarkan kategorinya, hambatan samping di ruas Jalan Tentara Pelajar pada pagi hari pukul 07.00 – 08.00 WIB memiliki kelas hambatan samping sangat tinggi karena memiliki bobot kejadian >900 kejadian, yakni sebesar 920,2 kejadian/jam. Kelas hambatan samping paling rendah di ruas Jalan Tentara Pelajar terjadi pada malam hari pukul 18.00 – 19.00 WIB, yakni sebesar 451,8 kejadian/jam.

### Analisis Kecepatan Arus Bebas di Ruas Jalan Tentara Pelajar

Tabel 3. Hasil Perhitungan Kecepatan Arus Bebas di Ruas Jalan Tentara Pelajar Kota Semarang

Tipe Jalan	4/2-T
Kecepatan Arus Bebas Dasar ( $V_{BD}$ )	57
Nilai Koreksi Kecepatan Arus Bebas Dasar Akibat Lajur Lalu Lintas Efektif ( $V_{BL}$ )	-4
Faktor Koreksi Kecepatan Arus Bebas Akibat Hambatan Samping untuk Jalan Berkereb dan Trotoar dengan Jarak Kereb ke Penghalang Terdekat ( $FV_{BHS}$ )	0.92
Faktor Koreksi Kecepatan Arus Bebas Akibat Ukuran Kota ( $FV_{BUK}$ )	1
<b>Kecepatan Arus Bebas (<math>V_B</math>) (Km/Jam)</b>	<b>48,76 Km/Jam</b>

Hasil perhitungan kecepatan arus bebas di ruas Jalan Tentara Pelajar adalah sebesar 48,76Km/Jam karena di ruas Jalan Tentara Pelajar terdapat aktivitas perdagangan dan jasa berupa Pasar Mrican yang memiliki hambatan samping dengan kategori sangat tinggi. Hambatan samping di ruas Jalan Tentara Pelajar memiliki ratio hambatan samping sebesar 0.92, kondisi ini dapat memengaruhi kecepatan arus bebas di ruas Jalan Tentara Pelajar. tinggi rendahnya hambatan samping dan tinggi rendahnya volume lalu lintas memengaruhi kecepatan arus bebas.

### Analisis Kapasitas Jalan di Ruas Jalan Tentara Pelajar

Tabel 4. Kapasitas Dasar Jalan ( $C_0$ ) di Ruas Jalan Tentara Pelajar

Tipe Jalan	Kapasitas dasar (SMP/jam)	Satuan
Empat lajur terbagi (4/2-T)	1700	Per lajur

Sumber: Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI), 2023

Tabel 4 menunjukkan kapasitas dasar untuk ruas Jalan Tentara Pelajar yang termasuk jalan dengan tipe empat lajur terbagi (4/2T)

Tabel 5. Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Perbedaan Lebar Lajur ( $FC_{LJ}$ ) di Ruas Jalan Tentara Pelajar

Tipe Jalan	$L_{LE}$ atau $L_{JE}$ (m)	$FC_{LJ}$
Empat lajur terbagi (4/2-T)	Per lajur	
	3,00	0,92
	3,25	0,96
	3,50	1,00
	3,75	1,04
	4,00	1,08

Sumber: Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI), 2023

Faktor penyesuaian kapasitas untuk lebar jalan lalu lintas di ruas Jalan Tentara Pelajar yang termasuk jalan dengan tipe empat lajur terbagi (4/2T) dengan lebar jalur lalu lintas efektif per lajur adalah 3,00 meter.

Tabel 6. Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Pemisah Arah di Ruas Jalan Tentara Pelajar ( $FC_{PA}$ ) di Ruas Jalan Tentara Pelajar

Pemisahan Arah % - %		50 - 50	55 - 45	60 - 40	65 - 35	70 - 30
FCsp	Empat - lajur 4/2-T	1,00	0,985	0,97	0,955	0,94

Sumber: Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI), 2023

Faktor koreksi kapasitas akibat pemisah arah untuk ruas Jalan Tentara Pelajar yang termasuk tipe jalan empat lajur terbagi (4/2T) dengan jalur kanan terdapat 2 lajur dan lajur kiri juga terdapat 2 lajur yang masing-masing dipisahkan oleh pemisah jalan dengan standar 50-50

Tabel 7. Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Kelas Hambatan Samping Pada Jalan Berkereb ( $FC_{HS}$ ) di Ruas Jalan Tentara Pelajar

Tipe Jalan	Kelas Samping	Hambatan	Faktor Penyesuaian untuk Hambatan Samping dan Jarak Kereb $FC_{sf}$			
			Jarak: Kereb Wk			
			$\leq 0,5$	1,0	1,5	$\geq 2,0$
4/2-T	Sangat Rendah (SR)		0,95	0,97	0,99	1,01
	Rendah (R)		0,94	0,96	0,98	1,00
	Sedang (S)		0,91	0,93	0,95	0,98
	Tinggi (T)		0,86	0,89	0,92	0,95
	Sangat Tinggi (ST)		0,81	0,85	0,88	0,92

Sumber: Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI), 2023

Faktor koreksi kapasitas akibat kelas hambatan samping pada ruas Jalan Tentara Pelajar yang termasuk jalan tipe empat lajur terbagi (4/2T) dengan kereb di sisi jalannya yang memiliki lebar bahu kereb efektif sebesar  $\geq 2$  meter dan hambatan samping di ruas Jalan Tentara Pelajar pada jam puncak termasuk dalam kategori *very high* (VH) dan pada jam non puncak termasuk dalam kategori *medium* (M)

Tabel 8. Faktor Penyesuaian Kapasitas untuk Ukuran Kota di Ruas Jalan Tentara Pelajar

Ukuran Kota (Jumlah Penduduk)	Kelas Kota/Kategori Kota		Faktor Penyesuaian untuk Ukuran Kota
<0,1	Sangat Kecil	Kota Kecil	0,86
0,1 - 0,5	Kecil	Kota Kecil	0,90
0,5 - 1,0	Sedang	Kota Menengah	0,94
1,0 - 3,0	Besar	Kota Besar	1,00
>3,0	Sangat Besar	Kota Metropolitan	1,04

Sumber: Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI), 2023

Faktor koreksi kapasitas terhadap ukuran kota pada ruas Jalan Tentara Pelajar yang melayani angkutan umum dengan peranan pelayanan jasa dan distribusi untuk masyarakat dalam kota sehingga faktor penyesuaian untuk ukuran kota menggunakan jumlah penduduk Kota Semarang

Tabel 9. Hasil Perhitungan Kapasitas Jalan di Ruas Jalan Tentara Pelajar

Waktu	Co	FC <sub>LJ</sub>	FC <sub>PA</sub>	FC <sub>HS</sub>	FC <sub>UK</sub>	Kapasitas Jalan (smp/jam)
06.00 - 07.00	6800	0.92	0.95	1	1	5943.2
<b>07.00 - 08.00</b>	<b>6800</b>	<b>0.92</b>	<b>0.92</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>5755.52</b>
08.00 - 09.00	6800	0.92	0.95	1	1	5943.2
09.00 - 10.00	6800	0.92	0.95	1	1	5943.2
11.00 - 12.00	6800	0.92	0.95	1	1	5943.2
12.00 - 13.00	6800	0.92	0.98	1	1	6130.88
16.00 - 17.00	6800	0.92	0.95	1	1	5943.2
17.00 - 18.00	6800	0.92	0.95	1	1	5943.2
18.00 - 19.00	6800	0.92	0.98	1	1	6130.88

Hasil perhitungan kapasitas jalan di ruas Jalan Tentara Pelajar pada jam puncak adalah sebesar 5755,52 smp/Jam yang artinya kendaraan maksimum yang dapat di tampung oleh ruas Jalan Tentara Pelajar pada saat jam puncak sebesar 5755,52 smp/Jam sedangkan kapasitas jalan di ruas Jalan Tentara Pelajar pada jam non puncak adalah sebesar 6130,88 smp/Jam. Hambatan samping di ruas Jalan Tentara Pelajar memiliki ratio hambatan samping sebesar 0.92.

### Analisis Tingkat Pelayanan Jalan di Ruas Jalan Tentara Pelajar

Tabel 10. Hasil Perhitungan Tingkat Pelayanan Jalan (Level o Service) di Ruas Jalan Tentara Pelajar

Waktu	Volume Kendaraan (Kendaraan/Jam)	Kapasitas Jalan (smp/Jam)	LOS	Tingkat Pelayanan Jalan
06.00 - 07.00	3915.2	5943.2	0.66	B
07.00 - 08.00	4671.8	5755.52	0.81	D
08.00 - 09.00	4605.3	5943.2	0.77	C
09.00 - 10.00	4401.5	5943.2	0.74	C
11.00 - 12.00	3021.8	5943.2	0.51	A
12.00 - 13.00	3259.15	6130.88	0.53	A
16.00 - 17.00	4509.15	5943.2	0.76	C
17.00 - 18.00	4591.6	5943.2	0.77	C
18.00 - 19.00	2181.65	6130.88	0.36	A

Berdasarkan Tabel 10 dapat diketahui bahwa nilai LOS tertinggi terjadi pada pukul 07.00-08.00 dengan nilai LOS senilai 0.81 yang termasuk dalam tingkat pelayanan D. Nilai ini menandakan bahwa kondisi lalu lintas tersebut termasuk dalam arus mulai tidak stabil, kecepatan rendah dan berbeda - beda, volume mendekati kapasitas.

Tabel 11. Hasil Perhitungan Tingkat Pelayanan Jalan Berdasarkan Kecepatan Arus Bebas di Ruas Jalan Tentara Pelajar

Kecepatan Arus Bebas (Km/Jam)	Tingkat Kejenuhan Lalu Lintas	Tingkat Pelayanan Berdasarkan Arus Bebas	Keterangan
46.76 Km/Jam	D	≤0.93	Tidak Stabil

Berdasarkan Tabel 11 dapat diketahui bahwa tingkat pelayanan jalan di ruas jalan tersebut pada jam puncak pagi pukul 07.00-08.00 WIB adalah D karakteristik arus tidak stabil.

### Analisis Dampak Keberadaan Pasar Mrican Terhadap Tingkat Kinerja Jalan di Ruas jalan Tentara Pelajar

Tabel 12. Hasil Perhitungan Dampak Keberadaan Pasar Mrican Terhadap Volume Kendaraan di Ruas Jalan Tentara Pelajar

Waktu	Volume Kendaraan (smp/Jam)	Volume Tarikan dan Bangkitan	Dampak (%)
06.00 - 07.00	3915.2	173.05	4.42%
07.00 - 08.00	4671.8	207.4	4.44%
08.00 - 09.00	4605.3	163.9	3.56%
09.00 - 10.00	4401.5	145.45	3.30%
11.00 - 12.00	3021.8	121.45	4.02%
12.00 - 13.00	3259.15	102.95	3.16%
16.00 - 17.00	4509.15	111.75	2.48%
17.00 - 18.00	4591.6	103	2.24%
18.00 - 19.00	2181.65	44.6	2.04%

Hasil data pada Tabel 12 dapat diketahui bahwa dampak tarikan dan bangkitan kendaraan yang dihasilkan dari adanya Pasar Mrican menimbulkan perubahan volume di ruas Jalan Tentara Pelajar. Persentase dampak keberadaan Pasar Mrican mengalami kenaikan paling tinggi pada pukul 07.00-08.00 sebesar 4.44% dengan volume tarikan dan bangkitan sebesar 207.40 smp/jam sedangkan paling rendah terjadi pada pukul 18.00-19.00 WIB paling rendah sebesar 2.04%.

Tabel 13. Hasil Perhitungan Dampak Keberadaan Pasar Mrican Terhadap Hambatan Samping di Ruas Jalan Tentara Pelajar

	06.00 - 07.00	07.00 - 08.00	08.00 - 09.00	09.00 - 10.00	11.00 - 12.00	12.00 - 13.00	16.00 - 17.00	17.00 - 18.00	18.00 - 19.00
<b>Hambatan Samping Tanpa Dampak Pasar Mrican</b>	380.5	523.2	410.4	441.9	380.5	294.8	336	317.8	266.8
<b>Kelas Hambatan Samping</b>	S	T	S	S	S	R	S	S	R
<b>Hambatan Samping Akibat Dampak Pasar Mrican</b>	668.5	920.2	811.4	780.9	579.5	477.8	665	561.8	451.8
<b>Kelas Hambatan Samping</b>	T	ST	T	T	T	S	T	T	S

Hasil data pada Tabel 13 dapat diketahui pada jam puncak pagi pukul 07.00-08.00 WIB kelas hambatan samping yang dihasilkan dengan tanpa adanya dampak dari Pasar Mrican tergolong masuk kategori Tinggi (T) dengan nilai hambatan samping sebesar 523.2 kejadian/jam sedangkan hambatan samping yang dihasilkan dengan adanya dampak dari Pasar Mrican mengalami peningkatan dan tergolong masuk kategori Sangat Tinggi (ST) dengan nilai hambatan samping sebesar 920.2 kejadian/jam. Kenaikan hambatan samping pada jam puncak pada pukul 07.00-08.00 WIB yang dihasilkan akibat dari adanya dampak Pasar Mrican sebesar 42,16% atau sebesar 387,95 kejadian/jam.

Tabel 14. Hasil Perhitungan Dampak Keberadaan Pasar Mrican Terhadap Hambatan Samping di Ruas Jalan Tentara Pelajar

Waktu	Kapasitas Jalan Tanpa Dampak Pasar Mrican	Kapasitas Akibat Dampak Pasar Mrican	Dampak Pasar Mrican Terhadap Kapasitas Jalan	
			Selisih	(%)
06.00 - 07.00	6130.88	5943.2	187.68	3.15
07.00 - 08.00	5943.2	5755.52	187.68	3.26
08.00 - 09.00	6130.88	5943.2	187.68	3.15
09.00 - 10.00	6130.88	5943.2	187.68	3.15
11.00 - 12.00	6130.88	5943.2	187.68	3.15
12.00 - 13.00	6256	6130.88	125.12	2.04
16.00 - 17.00	6130.88	5943.2	187.68	3.15
17.00 - 18.00	6130.88	5943.2	187.68	3.15
18.00 - 19.00	6256	6130.88	125.12	2.04

Hasil data pada Tabel 14 dapat diketahui bahwa terjadi penurunan kapasitas jalan, pada jam puncak pagi pukul 07.00-08.00 WIB kapasitas jalan yang dihasilkan dengan adanya

dampak dari Pasar Mrican sebesar 5755.52smp/jam, kapasitas jalan yang dihasilkan dengan adanya dampak dari Pasar Mrican mengalami penurunan sebesar 3.26% atau sebesar 187.68 smp/jam dari kapasitas jalan yang dihasilkan tanpa adanya dampak Pasar Mrican.

Tabel 15. Hasil Perhitungan Dampak Keberadaan Pasar Mrican Terhadap Tingkat Pelayanan Jalan di Ruas Jalan Tentara Pelajar

	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	11.00-12.00	12.00-13.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00
<b>LOS Tanpa Dampak Pasar Mrican</b>	0.62	0.76	0.73	0.69	0.47	0.5	0.72	0.73	0.34
<b>Tingkat Pelayanan Jalan</b>	B	C	C	B	A	A	C	C	A
<b>LOS Akibat Dampak Pasar Mrican</b>	0.66	0.81	0.77	0.74	0.51	0.53	0.76	0.77	0.36
<b>Tingkat Pelayanan Jalan</b>	B	D	C	C	A	A	C	C	A

Hasil data pada Tabel 15 dapat diketahui bahwa pada jam puncak pagi pukul 07.00-08.00 WIB tingkat pelayanan jalan yang dihasilkan dengan tanpa adanya dampak dari Pasar Mrican tergolong masuk kategori tingkat pelayanan jalan C dengan nilai LOS sebesar 0.76 sedangkan tingkat pelayanan jalan yang dihasilkan dengan adanya dampak dari Pasar Mrican mengalami peningkatan dan tergolong masuk kategori tingkat pelayanan jalan D dengan nilai LOS sebesar 0.81. Kenaikan tingkat pelayanan jalan pada jam puncak pada pukul 07.00-08.00 WIB yang dihasilkan akibat dari adanya dampak Pasar Mrican sebesar 6,17%. Tingkat pelayanan jalan di ruas Jalan Tentara yang dihasilkan akibat adanya dampak dari Pasar Mrican mendekati ratio 1, yang artinya ruas jalan tersebut dikatakan tidak stabil. Hal tersebut dapat dilihat pada analisis hambatan samping yang menunjukkan bahwa hambatan samping yang dihasilkan akibat adanya dampak dari Pasar Mrican mengalami peningkatan dan masuk dalam kategori kelas hambatan samping Sangat Tinggi (ST) yaitu  $\geq 900$  kejadian/jam sehingga menyebabkan penurunan kinerja jalan terutama pada saat jam puncak pada pukul 07.00-08.00 WIB di ruas Jalan Tentara Pelajar yang ditunjukkan oleh ukuran tingkat pelayanan jalan yang dihasilkan dengan tanpa adanya dampak dari Pasar Mrican adalah C sedangkan tingkat pelayanan jalan yang dihasilkan dengan adanya dampak dari Pasar Mrican adalah D.

### Solusi Penangan Masalah yang dihasilkan oleh Dampak Keberadaan Pasar Mrican Terhadap Tingkat Kinerja Jalan di Ruas Jalan Tentara Pelajar

#### 1. Pemasangan Rambu-Rambu Lalu Lintas

Alasan pemasangan rambu-rambu lalu lintas, yaitu adanya hambatan samping di ruas Jalan Tentara Pelajar yang termasuk dalam kategori sangat tinggi, tetapi sepanjang ruas

Jalan Tentara Pelajar belum ada rambu-rambu lalu lintas. Selain itu, pelebaran jalan di area komersial seperti Pasar Mrican yang terletak di ruas Jalan Tentara Pelajar tidak mudah dilakukan.

## 2. Pembatasan Parkir Pada Jam Puncak Pagi dan Sore di ruas Jalan Tentara Pelajar

Pembatasan parkir pada jam puncak pagi pukul 07.00-09.00 dan pada jam puncak sore pada pukul 16.00-18.00 karena pada saat jam tersebut terjadi lonjakan volume kendaraan. Pembatasan parkir pada jam puncak efektif untuk mengurangi dampak yang dihasilkan dari keberadaan Pasar Mrican di ruas Jalan Tentara Pelajar.

## 3. Penyediaan lahan parkir di Pasar Mrican

Penyediaan lahan parkir di Pasar Mrican dapat mengurangi luapan parkir di badan jalan yang disebabkan oleh aktivitas perdagangan dan jasa di Pasar Mrican. Hal ini dapat mengurangi masalah kemacetan lalu lintas di ruas Jalan Tentara Pelajar yang terjadi akibat aktivitas parkir bebas di Pasar Mrican.

## 4. Peran Pemerintah Membantu Penertiban Pedagang Kaki Lima di Pasar Mrican

Tindakan tegas pemerintah untuk memindahkan pedagang kaki lima yang berjualan di trotoar dan badan jalan dengan memasang rambu-rambu dilarang berjualan atau penertiban pedagang kaki lima di Pasar Mrican. Pengawasan dan evaluasi berkala minimal 5 (lima) tahun sekali dari pihak yang berwenang untuk menegakkan peraturan lalu lintas di lapangan.

## 5. Perlu Pengaturan Kembali Terkait Manajemen Pengelolaan Pasar di Pasar Mrican

Pasar Mrican perlu menyiapkan area-area untuk kegiatannya berada pada lokasi Pasar Mrican, kegiatannya termasuk ruang parkir, ruang bongkar muat barang, penertiban kios para pedagang yang sesuai dengan lokasi yang diberikan oleh pihak pengelola pasar untuk menghindari para pedagang nakal yang tetap berjualan di trotoar dan bahu jalan padahal sudah disediakan kios di Pasar Mrican untuk berjualan.

## 4. KESIMPULAN

### 1. Berdasarkan analisis kegiatan atau aktivitas perdagangan dan jasa di Pasar Mrican di ruas Jalan Tentara Pelajar

Kegiatan meliputi sektor formal berupa pedagang kelontong, warung sembako, pedagang sayur, pedagang daging, pedagang grosir, dan lain sebagainya, serta sektor informal berupa pedagang kaki lima baik yang berjualan secara berpindah maupun mendirikan bangunan semi permanen di trotoar dan badan jalan. Aktivitas ini menyebabkan penyempitan arus lalu lintas pada waktu jam puncak pukul 07.00 sampai 08.00 Waktu Indonesia Barat. Pedagang kaki lima menjual buah, sayuran, makanan, minuman, tambal ban, bensin eceran, dan stempel atau plat. Luapan parkir terjadi karena fasilitas parkir di Pasar Mrican hanya seluas 20 M<sup>2</sup> yang dapat menampung 17 kendaraan roda dua. Trotoar dan bahu jalan didominasi aktivitas parkir dan pedagang kaki lima,

---

sedangkan aktivitas pejalan kaki tetap tinggi karena banyak yang menyeberang jalan. Kendaraan lambat berupa becak dan sepeda juga masih cukup tinggi.

## 2. Berdasarkan analisis kondisi lalu lintas di ruas Jalan Tentara Pelajar

Ruas jalan bertipe empat lajur dua arah terbagi dengan panjang sekitar  $\pm 1020$  meter, lebar  $\pm 1020$  meter, arteri sekunder dengan median, trotoar 2 meter, dan drainase. Sirkulasi lalu lintas sudah terlayani angkutan umum antar kota dalam provinsi, dengan Pasar Mrican berada di jalur utama menuju pusat kota serta memiliki aksesibilitas tinggi. U-turn di ujung median menimbulkan kemacetan terutama pada jam sibuk.

## 3. Berdasarkan analisis hambatan samping

Hambatan samping terjadi akibat angkutan kota berhenti di sisi jalan, kendaraan parkir di sisi jalan, pejalan kaki menyeberang, serta kendaraan lambat seperti gerobak, sepeda, dan becak. Aktivitas parkir dan pedagang kaki lima di badan jalan mengurangi kapasitas jalan. Pada jam puncak pukul 07.00 sampai 08.00 Waktu Indonesia Barat tercatat 920,2 kejadian per jam (kelas sangat tinggi), sedangkan paling rendah pada pukul 18.00 sampai 19.00 Waktu Indonesia Barat sebesar 451,8 kejadian per jam.

## 4. Berdasarkan analisis kinerja jalan

Volume lalu lintas tertinggi pukul 07.00 sampai 08.00 Waktu Indonesia Barat sebesar 10.944 kend/jam dengan volume lalu lintas sebesar 4671.8 smp/jam didominasi sepeda motor. Kapasitas jalan pada jam puncak sebesar 5755,52 smp/Jam, namun menurun akibat aktivitas parkir, pedagang kaki lima, kendaraan berhenti, dan pejalan kaki. Tingkat pelayanan jalan tertinggi terjadi pukul 07.00 sampai 08.00 Waktu Indonesia Barat dengan LOS senilai 0.81 (kategori D).

## 5. Berdasarkan analisis dampak Pasar Mrican terhadap kinerja jalan:

Pada aspek tarikan dan bangkitan, dampak tertinggi pukul 07.00 sampai 08.00 Waktu Indonesia Barat sebesar 4,44% atau 207,40 satuan mobil penumpang per jam, dan terendah pukul 18.00 sampai 19.00 Waktu Indonesia Barat sebesar 2,04% atau 44,60 satuan mobil penumpang per jam. Pada aspek hambatan samping, kenaikan pada jam puncak sebesar 42,16% atau 387,95 kejadian per jam karena luapan parkir dan pedagang kaki lima menempati trotoar serta badan jalan, sehingga lajur efektif berkurang. Pada aspek kapasitas jalan, terjadi penurunan 3,26% atau 187,68 satuan mobil penumpang per jam akibat hambatan samping tinggi, terutama parkir di badan jalan. Pada aspek tingkat pelayanan jalan, pada jam puncak pukul 07.00 sampai 08.00 Waktu Indonesia Barat naik 6,17% hingga mendekati rasio 1 (kategori D), lebih rendah dibanding tanpa dampak Pasar Mrican (kategori C).

## UCAPAN TERIMAKASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Ir. H. Rachmat Mudiyo, M.T., Ph.D. dan Dr. Ir. Mohammad Agung Ridlo, M.T. yang telah bersedia meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran selama bimbingan sampai sidang dilaksanakan serta perbaikan laporan ini;

---

**DAFTAR PUSTAKA**

- Ahmad, M. (2004). *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*.
- Aminah, S. (2007). Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan. *Masyarakat, Kebudayaan Dan Politik*, 20, 35–52. <http://journal.unair.ac.id/MKP@transportasi-publik-dan-aksesibilitas-masyarakat-perkotaan-article-2146-media-15-category-8.html>
- Awaluddin, I. (2012). *Bangkitan Pergerakan Lalu Lintas Terhadap Tata Bangunan dan Tingkat Pelayanan (LoS) di Ruas Jalan Andi Mallombangan dan Jalan Usman Salengke Sungguminasa Kabupaten Gowa*. 65–73.
- Damayanti, R., Gandarum, D. N., & Juwana, J. S. (2015). Pengaruh Guna Lahan Dan Pola Pergerakan Bandara Soekarno Hatta Land Use and Movement Patterns Influence Against Road Service Level Around Soekarno Hatta Airport. *Jurnal Arsitektur*, 15, 1–12.
- Firdaus, O., & Gunawan, I. (2013). Analisis Pola Perjalanan Orang Di Kota Pangkal Pinang. *Jurnal Fropil*, 1(2), 134–149. <https://journal.ubb.ac.id/index.php/fropil/issue/view/35>
- Ningtyas, A. S., & Nurlaela, S. (2019). Pengaruh Kegiatan Terhadap Kinerja Jalan di Koridor Jalan Pasar Kembang Surabaya. *Jurnal Transportasi: Sistem, Material, Dan Infrastruktur*, 2(2), 51. <https://doi.org/10.12962/j26226847.v2i2.5036>
- PUPR. (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*.
- Ramadhan, G. R., & Buchori, I. (2018). Strategi Integrasi Sistem Transportasi Umum Dalam Menunjang Pariwisata Kota Yogyakarta. *Jurnal Pengembangan Kota*, 6(1), 84. <https://doi.org/10.14710/jpk.6.1.84-95>
- Wijanarko, I., & Ridlo, M. A. (2019). Faktor-Faktor Pendorong Penyebab Terjadinya Kemacetan. *Jurnal Planologi*, 14(1), 63.
- Prayitno, A. & Anggitia. (2021). Pengaruh Aktivitas Perdagangan CSB Mall Terhadap Kinerja Jalan Cipto Mangunkusumo Koridor SMKN 2 – SMUK BPK Penabur Kota Cirebon. *Jurnal Indonesia Sosial Teknologi*, 2 (2).