

ANALISA PENYEBAB KEMACETAN DI JALAN SLAMET RIYADI (PASAR KUTO) MENUJU ARAH JEMBATAN MUSI 4

Mira Setiawati¹⁾

Noto Royan²⁾

A. Pasha Wijaya³⁾

Prodi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Palembang

Jln. Jend. A. Yani 13 Ulu Palembang 30263, Telp. (0711) 518774

Email: pashawijaya46@gmail.com

Abstract

The traffic jam that occurred on the Slamet Riyadi road towards the Palembang Musi 4 Bridge was due to the large volume of vehicles passing through the road due to the diversion of road users who chose to cross the Musi 4 bridge so that the volume of vehicles passing on the road grew day by day, causing even the density level higher and cause congestion during rush hours, namely between 07.00-09.00 WIB, between 12.00-14.00 WIB and between o'clock. 4:00 PM to 6:00 PM WIB.

By conducting research and calculations, it is found that the capacity of Slamet Riyadi Street is 2291 SMP / Hour, the worst service level, is F for the morning, occurs on Wednesday and Friday. The worst service level in the afternoon is E. The worst service level in the afternoon is F which occurs on Monday, Tuesday and Thursday, while the capacity of the Major Memet Sastra Wirya Road section is 2291 SMP / Hour and also the worst service level is F for the morning occurs on Friday. The worst service level, D for daytime, occurs on Thursday and Friday. The worst service level for the afternoon is F occurs on Friday.

The cause of the congestion that occurs is caused by some roads littered with garbage from landfills, public transports that carry passengers, some roads are used as pedicab bases, many vehicles violate traffic regulations, and others.

Keywords: Road Congestion, Road Service, Causes of Congestion

PENDAHULUAN

Di masa saat ini, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi sudah semakin maju. Diantaranya adalah perkembangan dunia transportasi di perkotaan. Namun seiring dengan kemajuannya ternyata muncul berbagai masalah yang mungkin tak terduga sebelumnya. Masalah yang marak terjadi saat ini adalah masalah kemacetan lalu lintas yang telah meresahkan bagi para pengguna jalan raya. Masalah kemacetan transportasi lalu lintas memang sering kali terjadi di daerah-daerah perkotaan yang ada di Indonesia.

Palembang termasuk salah satu kota besar di Indonesia, maka masyarakatnya perlu sarana dan prasarana transportasi yang memadai untuk melakukan kegiatan sehari-hari. Jembatan adalah bagian terpenting bagi masyarakat Palembang karena mengingat

Kota Palembang yang berbatasan dengan sungai Musi antara ulu dan ilir. maka dengan adanya prasarana transportasi seperti pengembangan infrastruktur untuk menunjang kebutuhan pergerakan kota dengan adanya pembangunan jembatan Musi 4 Kota Palembang yang menghubungkan wilayah ulu dan ilir Kota Palembang sangat dibutuhkan bagi masyarakat untuk menjadi solusi memudahkan masyarakat dan mengurangi kemacetan pada ruas jalan jembatan Ampera yang biasanya mereka gunakan untuk melakukan aktifitas sehari-hari.

Berdasarkan pengamatan pada Jalan Slamet Riyadi sudah mulai mengalami kemacetan. Hal ini disebabkan banyaknya volume kendaraan yang melewati ruas jalan tersebut karena pengalihan pengguna jalan

yang memilih untuk melewati jembatan Musi 4 sehingga volume kendaraan yang melintas di jalan tersebut semakin hari semakin bertambah, menyebabkan tingkat kepadatannya pun semakin tinggi dan menyebabkan terjadinya kemacetan pada jam-jam sibuk yaitu antara pukul 07.00-09.00 WIB, antara pukul 12.00-14.00 WIB dan antara pukul 16.00-18.00. Oleh karena itu, salah satu upaya untuk mengurangi kemacetan yang terjadi di kawasan tersebut perlu dilakukan studi dan analisa untuk mengetahui kondisi dari ruas jalannya, apakah ruas jalan tersebut telah berfungsi optimal dalam melayani kendaraan dan juga penyebab terjadinya kemacetan di Jalan Slamet Riyadi menuju arah Jembatan Musi IV.

MAKSUD DAN TUJUAN

Maksud dari penelitian ini adalah untuk menganalisa penyebab kemacetan lalu lintas serta untuk menganalisa kapasitas tingkat pelayanan yang optimal sehingga tidak terjadi kemacetan di ruas jalan Slamet Riyadi Menuju arah Jembatan Musi 4 Kota Palembang.

Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui penyebab kemacetan yang terjadi di Jalan Slamet Riyadi Menuju arah Jembatan Musi IV.

BATASAN MASALAH

Penelitian ini merupakan studi lapangan untuk menganalisa tingkat kepadatan kendaraan dari Jalan Slamet Riyadi sampai dengan Menuju Jembatan Musi 4 Kota Palembang maka penelitian ini memerlukan pembatasan permasalahan.

1. Perhitungan Lalu Lintas Harian Rata-rata (LHR) selama satu minggu mulai dari pagi pukul 07.00 – 09.00 wib , siang pukul 12.00 – 14.00 wib , sore pukul 16.00 – 18.00 wib.

2. Menghitung volume kapasitas kendaraan dari Jalan Slamet Riyadi sampai dengan Menuju arah Jembatan Musi 4 Kota Palembang.
3. Menganalisa penyebab terjadinya kemacetan di Jalan Slamet Riyadi.
4. Survey yang dilakukan berbagai atas 3 titik yaitu :
 - a. Seberang Toko Perlengkapan Sekolah Kuto (Jalan Mayor Memet Sastra Wiryana)
 - b. Di depan Rumah Makan Pondok Lasaka (Jalan Slamet Riyadi)
 - c. Di depan Masjid Darul Mutaqqin (Jalan dr. M. Isa)

LANDASAN TEORI

1. Volume Lalu Lintas

Sebagai pengukur jumlah dari arus lalu lintas yang digunakan “volume”. Volume lalu lintas menunjukkan jumlah kendaraan jumlah kendaraan yang melintasi satu titik pengamatan dalam satu satuan waktu (hari, jam, menit). Volume lalu lintas yang tinggi membutuhkan lebar perkerasan jalan yang lebih besar, sehingga tercipta kenyamanan dan keamanan.

Sebaliknya jalan yang terlalu besar untuk volume lalu lintas yang rendah cenderung membahayakan, karena penegemudi cenderung mengemudikan kendaraannya pada kecepatan yang lebih tinggi sedangkan kondisi jalan belum tentu memungkinkan, dan disamping itu mengakibatkan biaya pembangunan yang jelas tidak pada tempatnya. Satuan volume lalu lintas yang umumnya dipergunakan sehubungan dengan penentuan jumlah dan lebar lajur adalah :

- a. Lalu lintas harian rata – rata
- b. Volume jam perencanaan
- c. Kapasitas

Untuk mencari volume digunakan rumus sebagai berikut :

$$V = \text{Jumlah kendaraan} \times \text{SMP} \dots\dots\dots (1)$$

Tabel 1 Nilai suatu mobil penumpang

No.	Jenis kendaraan	SMP
1.	Kendaraan Ringan (Kendaraan Pribadi, Opelet, Pick-up, Combi, Microbis)	1,00
2.	Kendaraan Berat (Bus dan Truk)	1,20
3.	Kendaraan Bermotor (Sepeda Motor dan Sekuter)	0,25
4.	Kendaraan Tak Bermotor (Kenacana, Becak, dan Gerobak)	0,80

Sumber: MKJI 1997

2. Lalu Lintas Harian Rata-rata

Lalu lintas harian rata-rata adalah volume lalu lintas rata-rata dalam satu hari. Dari cara memperoleh data tersebut dikenal 2 jenis lalu lintas harian rata-rata, yaitu lalu lintas harian rata-rata tahunan (LHRT) dan lalu lintas harian rata-rata (LHR).

LHRT adalah jumlah lalu lintas kendaraan rata-rata yang melewati satu jalur jalan selama 24 jam dan diperoleh dari data selama satu tahun penuh. LHRT dinyatakan dalam smp/hari/2 arah atau kendaraan/hari/2 arah untuk 2 jalur 2 arah, smp/hari/1 arah atau kendaraan/hari/1 arah untuk jalan berjalur banyak dengan median, atau dengan kata lain lalu lintas harian juga didapat dari rumus :

$$LHRT = \frac{\text{jumlah lalu lintas harian rata-rata}}{\text{lamanya pengamatan}} \dots(2)$$

3. Kapasitas Ruas Jalan

Kapasitas jalan adalah jumlah maksimum kendaraan yang melewati suatu penampang tertentu pada ruas jalan dalam satuan waktu pada kondisi jalan dan lalu lintas tertentu.

Rumus yang digunakan menurut metode Manual Kapasitas Jalan Indonesia

(MKJI 1997) untuk menghitung kapasitas jalan yaitu sebagai berikut :

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \text{ (Smp/Jam)} \dots\dots\dots (3)$$

Dimana :

- C = Kapasitas (SMP/Jam)
- C_o = Kapasitas dasar (SMP/Jam)
- FC_w = Faktor Penyesuaian Lebar Jalan Lalu Lintas
- FC_{sp} = Faktor Penyesuaian Pemisah Arah
- FC_{sf} = Faktor Penyesuaian Hambatan Samping
- FC_{cs} = Faktor Penyesuaian Ukuran Kota

4. Tingkat Pelayanan (LOS)

Perilaku lalu lintas diwakili oleh tingkat pelayanan (LOS), yaitu ukuran kualitatif yang mencerminkan persepsi para pengemudi dan penumpang mengenai karakteristik kondisi operasional dalam arus lalu lintas (HCM, 1994).

Menurut HCM Spesial Report 1994, tingkat pelayanan adalah kemampuan ruas jalan dan/atau persimpangan untuk menampung lalu lintas pada keadaan tertentu. Enam tingkat pelayanan dibatasi untuk setiap tipe dari fasilitas lalu lintas yang akan digunakan dalam prosedur analisis, yang simbolkan dengan huruf A sampai dengan F, dimana Level of Service (LOS) A menunjukkan kondisi operasi terbaik, dan LOS F paling jelek. Kondisi LOS yang lain ditunjukkan berada diantaranya. Di Indonesia, kondisi pada tingkat pelayanan (LOS) diklasifikasikan atas berikut ini. Adapun tingkat pelayanan (VCR) dilakukan dengan persamaan sebagai berikut :

$$VCR = V/C \dots\dots\dots (4)$$

Keterangan :

- VCR = Volume Kpasitas Ratio
- V = Volume Lalu Lintas (smp/jam)
- C = Kapasitas Ruas Jalan (smp/jam)

Sedangkan Standarnisasi nilai VCR ditetapkan MKJI 1997 (Manual Kapasitas Jalan Indonesia) adalah sebagai berikut :

Tabel 2 Karakteristik Tingkat Pelayanan (LOS)

Tingkat Pelayanan	Karakteristik-karakteristik	Batas Lingkup V/C
A	Arus bebas, volume rendah dan kecepatan tinggi, pengebuti dapat memilih kecepatan.	0,00 – 0,20
B	Arus stabil, kecepatan sedikit terbatas oleh lalu lintas, volume pelayanan yang dipakai untuk desain jalan luar kota.	0,20 – 0,44
C	Arus stabil, tetapi kecepatan dikontrol oleh lalu lintas, volume yang dipakai untuk desain jalan perkotaan.	0,45 – 0,74
D	Arus mendekati tidak stabil, kecepatan operasi menurun relatif cepat akibat hambatan yang timbul dan kebebasan bergerak relatif kecil.	0,75 – 0,84
Tingkat Pelayanan	Karakteristik-karakteristik	Batas Lingkup V/C
E	Arus tidak stabil, kecepatan yang rendah dan berbeda-beda terkadang berhenti, volume mendekati kapasitas.	0,85 – 1,00
F	Arus yang dipaksakan atau macet, kecepatan rendah, volume dibawah kapasitas, antrian panjang dan terjadi hambatan-hambatan yang besar.	1,00

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997

METEDOLOGI PENELITIAN

1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di jalan Slamet Riyadi – Jalan Mayor Memet Sastra Wirya :



Gambar 1 Lokasi penelitian

Keterangan :

1. Titik 1 : Seberang Toko Perlengkapan Sekolah Kuto.
2. Titik 2 : Depan Rumah Makan Pondok Lasaka

3. Titik 3 : Depan Masjid Darul Mutaqqin

2. Pengumpulan Data

Data yang diperlukan dalam analisis adalah data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data-data yang diperoleh langsung dari survey lapangan guna mencapai tujuan penelitian. Sedangkan data sekunder merupakan data atau informasi yang diperoleh dari sumber lain yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Data sekunder biasanya berasal dari instansi pemerintah maupun swasta yang berupa hasil survey, foto, wawancara dan lain sebagainya.

1. Data Primer

Data Primer adalah data yang dikumpulkan dan diolah sendiri pada umumnya data primer didapat dari *survey* yang dilakukan secara langsung ke lapangan untuk mendapatkan data-data yang dibutuhkan. Pengertian data primer adalah sumber data penelitian yang diperoleh secara langsung dari sumber aslinya yang berupa wawancara, serta mendapat dari individu atau kelompok (orang) maupun hasil observasi dari suatu obyek, kejadian atau hasil pengujian (benda).

Survey dilakukan dengan datang langsung ke lokasi peninjauan yaitu di Jalan Slamet Riyadi Palembang. Hal ini untuk melihat langsung kondisi lapangan untuk penelitian selanjutnya.

Untuk mendapatkan data lapangan, dalam melaksanakan survey ini terdapat dua titik pengamatan yang tiap pengamatan ditempatkan dua atau tiga orang pengamat yang masing-masing bertugas menghitung kendaraan yang melewati lokasi penelitian.

Penelitian ini meliputi :

- a. Survei inventarisasi jalan

Survey ini dilakukan dengan maksud untuk mengetahui kondisi ruas jalan di wilayah tersebut. Adapun data yang diambil adalah data geometrik jalan

meliputi lebar jalan dan lebar bahu jalan. Berikut adalah penjelasannya :

1. Lebar Jalan Slamet Riyadi adalah 7 m dan bahu jalan adalah 2 m dengan tipe jalan 2/1 UD (dua lajur satu arah)
 2. Lebar Jalan Mayor Memet Sastra Wiryana adalah 7 m dan bahu jalan adalah 2 m dengan jalan 2/1 UD (dua lajur satu arah).
- b. Survey penyebab kemacetan
- Survey ini dilakukan dengan maksud untuk mengetahui penyebab kemacetan di Jalan Slamet Riyadi - Jalan Mayor Memet Sastra Wiryana. Adapun beberapa penyebab kemacetannya adalah sebagai berikut :
1. Sebagian jalan berserakan sampah dari tempat pembuangan sampah dan menyebabkan bau yang kurang sedap sehingga mengakibatkan pengendara kendaraan sedikit terganggu.
 2. Banyaknya pedagang yang berjualan di tepi jalan.
 3. Angkutan umum yang mengangkut penumpang di area pasar menyebabkan kendaraan lainnya terhalang.
 4. Sebagian jalan dijadikan tempat pangkalan Becak atau dijadikan lahan parkir.
 5. Banyaknya kendaraan yang melanggar aturan lalu lintas seperti belok ke kanan langsung dari jalan Dokter M. Isa menuju jalan Slamet Riyadi.
 6. Tundaan kendaraan yang melintas dari arah jalan Mayor Memet Sastra Wiryana yang mau berbelok ke arah jalan Dokter M. Isa ataupun kendaraan yang berbelok langsung dari jalan Slamet Riyadi menuju jalan Dokter M. Isa.
- c. Survey volume arus lalu lintas

Maksud dari survey ini adalah untuk mengetahui lalu lintas harian (LHR) di Jalan Slamet Riyadi – Jalan Mayor Memet Sastra Wiryana selama 6 jam yang mulai dilakukan selama tujuh hari yakni Senin hingga Minggu yang dimulai pagi hari pada jam 07.00 – 09.00 WIB untuk pagi, 12.00 – 14.00 WIB untuk siang dan jam 16.00 - 18.00 WIB untuk sore.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dalam bentuk yang sudah jadi, dalam pengumpulan data sekunder ini dilakukan dengan metode literature mengumpulkan data dari buku-buku referensi yang berhubungan dengan lalu lintas. Pengertian data sekunder merupakan sumber data penelitian yang di peroleh melalui media perantara atau secara tidak langsung yang berupa buku, catatan, bukti yang telah ada, atau arsip baik yang dipublikasikan secara umum. Dengan kata lain penelitian membutuhkan pengumpulan data secara berkunjung ke perpustakaan, pusat kajian, pusat arsip atau membaca banyak buku yang berhubungan dengan penelitiannya.

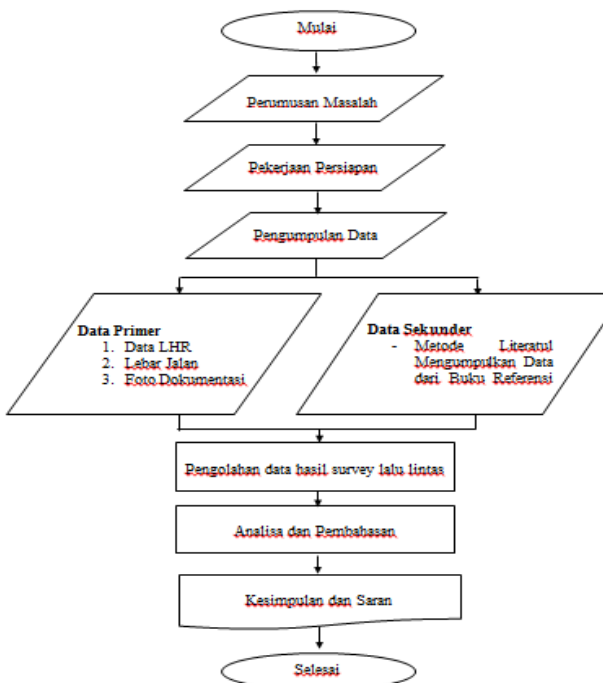
Kelebihan dari data sekunder adalah waktu dan biaya yang dibutuhkan untuk penelitian, untuk mengklasifikasi permasalahan dan mengevaluasi data, relatif lebih sedikit dibandingkan dengan pengumpulan data primer. Kekurangan dari data sekunder adalah sumber data terjadi kesalahan, kadaluwarsa atau sudah tidak relevan dapat mempengaruhi hasil penelitian.

3. Alat/Kelengkapan Pendukung Penelitian

Alat dan perlengkapan bisa digunakan untuk menunjang kinerja dalam proses penyelesaian penelitian ini digunakan beberapa bahan dan alat penelitian yang merupakan langkah awal dari kegiatan penelitian ini, diantaranya :

1. Formulir survey dan alat tulis lainnya untuk mencatat jumlah kendaraan yang melewati lokasi penelitian.
2. Jam atau stopwatch yang digunakan untuk menentukan waktu atau lamanya penelitian.
3. Kamera untuk dokumentasi dilapangan.
4. Kalkulator yang digunakan untuk menganalisa data hasil survey.
5. Komputer digunakan untuk menyusun hasil data penelitian.

4. Bagan Alir Penelitian



Gambar 2 Bagan Alir Penelitian HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Survey Penyebab Kemacetan

Dari hasil survey yang dilakukan dilapangan, maka dapat diketahui bahwa penyebab kemacetan di jalan Slamet Riyadi adalah sebagai berikut :

- a. Sebagian jalan berserakan sampah dari tempat pembuangan sampah dan menyebabkan bau yang kurang sedap sehingga mengakibatkan pengendara kendaraan sedikit terganggu.
- b. Banyaknya pedagang yang berjualan di tepi jalan.

- c. Angkutan umum yang mengangkut penumpang di area pasar menyebabkan kendaraan lainnya terhalang.
- d. Sebagian jalan dijadikan tempat pangkalan Becak atau dijadikan lahan parkir.
- e. Banyaknya kendaraan yang melanggar aturan lalu lintas seperti belok ke kanan langsung dari jalan Dokter M. Isa menuju jalan Slamet Riyadi.
- f. Tundaan kendaraan yang melintas dari arah jalan Mayor Memet Sastra Wirya yang mau berbelok ke arah jalan Dokter M. Isa ataupun kendaraan yang berbelok langsung dari jalan Slamet riyadi menuju jalan Dokter M. Isa.

2. Rumusan dan Metode Perhitungan Kapasitas dan Kinerja Jalan

Perhitungan Kapasitas Ruas jalan, faktor – faktor yang mempengaruhi kapasitas jalan adalah :

$$C = C_0 \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \left(\frac{smp}{jam} \right)$$

Keterangan :

C = Kapasitas (smp/jam).

C₀ = Kapasitas dasar (smp/jam).

FC_w = Faktor Penyesuaian lebar jalan.

FC_{sp} = Faktor penyesuain pemisah arah (hanya untuk jalan tak terbagi).

FC_{sf} = Faktor penyesuain hambatan samping pada bahu jalan/kerib.

FC_{cs} = Faktor penyesuain ukuran kota.

(Sumber :mkji 1997)

1. Perhitungan Kapasitas (C) Ruas Jalan Slamet Riyadi – Jalan Mayor Memet Sastra Wirya

Tabel 3 Perhitungan Kapasitas (C) Ruas Jalan Slamet Riyadi – Jalan Mayor Memet Sastra Wirya

Ruas Jalan - arah	Tipe Jalan	Kapasitas dasar	Faktor penyesuaian untuk kapasitas			
		CO	Lebar jalur	Pemisahan arah	Hambatan Samping	Ukuran Kota
Jl. Slamet Riyadi - Jalan Mayor Memet Sastra Wirya	(2/2)	2900	1,00	1,00	0,79	1,00

Sumber : Hasil Analisa Data

$$C = C_0 \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \text{ SMP /Jam}$$

$$C = 2900 \times 1,00 \times 1,00 \times 0,79 \times 1,00 \text{ SMP /Jam}$$

$$C = 2291 \text{ SMP/Jam}$$

2. Perhitungan Kapasitas (C) Ruas Jalan Mayor Memet Sastra Wirya – Jalan Slamet Riyadi

Tabel 4 Perhitungan Kapasitas (C) Ruas Jalan Mayor Memet Sastra Wirya – Jalan Slamet Riyadi

Ruas Jalan - arah	Tipe Jalan	Kapasitas dasar	Faktor penyesuaian untuk kapasitas				Kapasitas C
		CO	Lebar jalur	Pemisahan arah	Hambatan Samping	Ukuran Kota	
		(smp/jam)	FCW	FCsp	FCsf	FCcs	(smp/jam)
Jl. Mayor Memet Sastra Wirya - Jalan Slamet Riyadi	(2/2)	2900	1,00	1,00	0,79	1,00	2291

Sumber : Hasil Analisa Data

$$C = C_0 \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \text{ SMP /Jam}$$

$$C = 2900 \times 1,00 \times 1,00 \times 0,79 \times 1,00 \text{ SMP /Jam}$$

$$C = 2291 \text{ SMP/Jam}$$

3. Perhitungan Kapasitas (C) Ruas Jalan dr. M. Isa

Tabel 5 Perhitungan Kapasitas (C) Ruas Jalan dr. M. Isa

Ruas Jalan - arah	Tipe Jalan	Kapasitas dasar	Faktor penyesuaian untuk kapasitas				Kapasitas C
		CO	Lebar jalur	Pemisahan arah	Hambatan Samping	Ukuran Kota	
		(smp/jam)	FCW	FCsp	FCsf	FCcs	(smp/jam)
Jl. Dr. M. Isa	(2/2)	2900	1,00	1,00	0,79	1,00	2291

Sumber : Hasil Analisa Data

$$C = C_0 \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \text{ SMP /Jam}$$

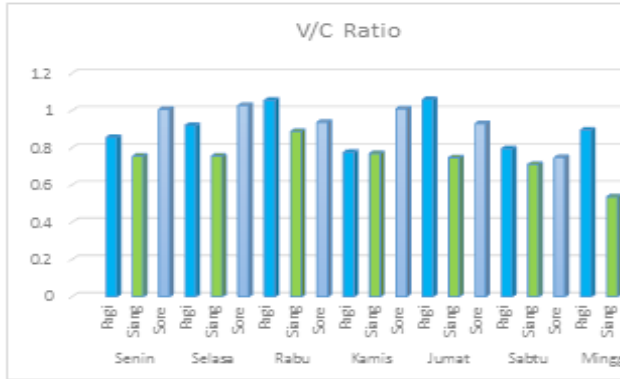
$$C = 2900 \times 1,00 \times 1,00 \times 0,79 \times 1,00 \text{ SMP /Jam}$$

$$C = 2291 \text{ SMP/Jam}$$

3. Analisa Perhitungan Tingkat Pelayanan

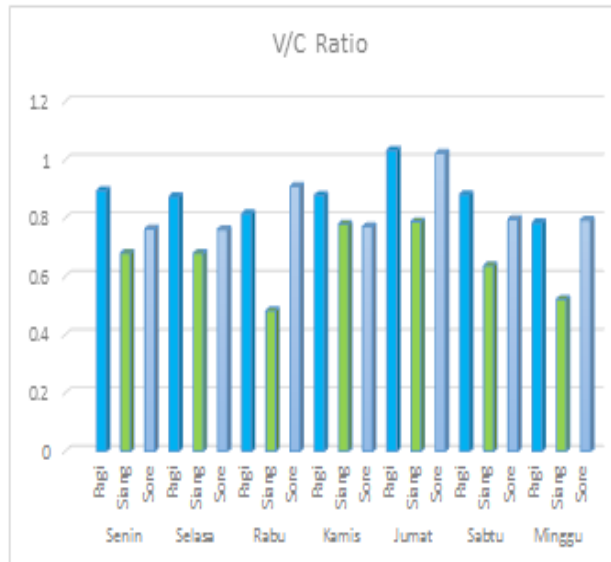
Dari hasil penelitian, dimana ketiga titik survey dapat diasumsikan sebagai jalan perkotaan, maka analisis yang dilakukan dengan menggunakan metode MKJI 1997, diperoleh hasil penelitian.

Berikut ini grafik V/C dari tanggal 29 Juli – 4 Agustus 2019 pada waktu WIB. Untuk Jalan Slamet Riyadi – Jalan Mayor Memet Sastra Wirya, dimana pada grafik ini dapat mengetahui hari dan jam puncak.



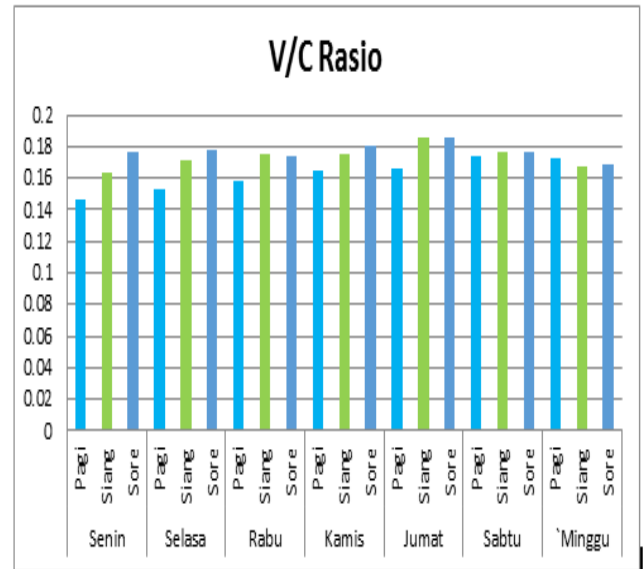
Grafik 1 Grafik Harian Waktu

Berikut ini grafik V/C dari tanggal 29 Juli – 4 Agustus 2019 pada waktu WIB. Untuk Jalan Mayor Memet Sastra Wirya Slamet Riyadi, dimana pada grafik ini dapat mengetahui hari dan jam puncak.



Grafik 4.2 Grafik Harian Waktu

Berikut ini grafik V/C dari tanggal 29 Juli – 4 Agustus 2019 pada waktu WIB. Untuk Jalan Mayor Memet Sastra Wirya Slamet Riyadi, dimana pada grafik ini dapat mengetahui hari dan jam puncak.



Grafik 4.3 Grafik Harian Waktu

4. Solusi Mengatasi Kemacetan

Dari hasil survey yang dilakukan di lapangan, untuk tingkat pelayanannya hampir rata-rata C, D, E dan F. Dapat diketahui bahwa penyebab kemacetan yang sering terjadi di jalan Slamet Riyadi yaitu waktu tunda kendaraan mau berbelok dari jalan Mayor Memet Sastra Wirya menuju ke Jalan dr. M. Isa, begitu juga dari jalan dr. M. Isa berbelok ke kanan menuju Jalan Slamet Riyadi, sebagian jalan berlamburan sampah dari tempat pembuangan sampah dan menyebabkan bau yang kurang sedap dan Sebagian jalan dijadikan tempat pangkalan Becak. Sehingga penulis meninjau dapat diatasi dengan cara sebagai berikut :

1. Menambah lagi median di persimpangan 3 pasar kuto agar kendaraan yang mau belok kanan dari jalan dr. M. Isa tidak bisa belok lagi dan kendaraan dari jalan Mayor Memet Sastra Wirya tidak bisa langsung berbelok ke jalan dr. M. Isa.
2. Memindahkan tempat pembuangan sampah tersebut dari tempat sebelumnya. Jauh dari jalan yang terjadi kemacetan.

3. Menambah lagi median di persimpangan 3 Jembatan Musi IV agar kendaraan yang mau belok kanan langsung dari Jembatan Musi IV tidak bisa belok lagi langsung menuju arah Pasar Kuto melainkan harus mengikuti rute yang ada di lokasi.
4. Penertiban pedagang kaki lima, pangkalan becak dan tempat parkir yang berada di tepi jalan.
5. Pelebaran jalan untuk membangun jalan 2/2 UD (dua jalur dua lajur), dimana pelebaran jalan ini dilakukan tidak terlalu luas untuk salah kanan dilakukan pelebaran 1.5 meter dan sebelah kiri 1.5 meter.
6. Dengan adanya solusi ini seperti simpang 3 Pasar Kuto dan simpang 3 Jembatan Musi IV diharapkan tidak terjadi lagi pelanggaran melawan arus dan pengendara hendaknya dapat mematuhi rambu-rambu yang ada di lokasi sehingga tidak terjadi tundaan dan kemacetan. Tingkat pelayanannya dapat berubah menjadi A dan B.

KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan

Dari hasil survey di lapangan, analisis tingkat pelayanan jalan dan Lalu Lintas Harian Rata-Rata (LHR) yang menyebabkan kemacetan di Jalan Slamet Riyadi diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Penyebab utama kemacetan di Jalan Slamet Riyadi yaitu banyaknya pedagang yang berjualan di tepi jalan dan angkutan umum yang mengangkut penumpang di area pasar yang menyebabkan kendaraan lainnya terhambat.
2. Penyebab berikutnya yaitu sebagian jalan berserakan sampah dari tempat pembuangan sampah dan juga dijadikan tempat

pangkalan becak serta lahan parkir kendaraan.

2. Saran

Dari hasil analisa dan pembahasan, disarankan :

1. Penambahan median jalan dan rambu-rambu di simpang 3 Pasar Kuto dan simpang 3 Jembatan Musi IV .
2. Memindahkan tempat pembuangan sampah tersebut dari tempat sebelumnya ke tempat lain.
3. Penertiban pedagang kaki lima, pangkalan becak dan tempat parkir yang berada di tepi jalan.
4. Harus adanya perubahan fisik pada jalan tersebut seperti pelebaran jalan.
5. Apabila solusi di atas masih tidak juga mengatasi kemacetan di Jalan Slamet Riyadi, alangkah baiknya melakukan percobaan jalan sistem 1 arah.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. 1997 . *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. Jalan Perkotaan. Jilid III. Direktorat Jenderal Bina Marga. Jakarta.
- Setia, Panji Dharma. 2017. *Analisa Penyebab Kemacetan di Ruas Jalan Raya Palembang-Betung Sumatera Selatan*. Skripsi. Universitas Muhammadiyah Palembang.
- Pedia, Wiki, "Kemacetan". 07 Mei 2019 <https://id.wikipedia.org/wiki/Kemacetan>
- Aditama, Bagas. April 08, 2018. *Kemacetan Lalu Lintas Di Indonesia*. Makalah. Universitas Gunadarma