

# ANALISIS TINGKAT PELAYANAN JALAN DAN PEDESTRIAN AKIBAT AKTIVITAS PASAR KUTA 1 DI RUAS JALAN RAYA KUTA DAN SEKITARNYA

Pande Putu Dimas Prasetya<sup>1\*</sup>, Dr. Ir. Putu Hermawati MT.<sup>2)</sup> Fransiska Moi, ST. MT.<sup>3)</sup>

<sup>1</sup> D4 Manajemen Proyek Konstruksi, Jurusan Teknik Sipil, Politeknik Negeri Bali

<sup>2</sup> D4 Manajemen Proyek Konstruksi, Jurusan Teknik Sipil, Politeknik Negeri Bali

<sup>3</sup> D4 Manajemen Proyek Konstruksi, Jurusan Teknik Sipil, Politeknik Negeri Bali

E-mail: [dimaspande99@gmail.com](mailto:dimaspande99@gmail.com)

## Abstrak

Pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor dan aktivitas kegiatan masyarakat yang berkembang pesat merupakan salah satu faktor penyebab padatnya arus lalu lintas di jalan raya, sehingga tingkat pelayanan jalan menjadi menurun dan tidak nyaman bagi pengguna jalan, selain itu pada jalur pejalan kaki di ruas jalan raya Kuta terjadi hambatan samping akibat adanya penggunaan trotoar sebagai tempat berjualan di area pasar Kuta 1 sehingga tingkat pelayanan jalur pejalan kaki menjadi menurun dan tidak nyaman. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui tingkat pelayanan jalan dan pedestrian akibat adanya aktivitas pasar Kuta 1 di ruas jalan raya Kuta dan sekitarnya. Hasil analisa yang diperoleh bahwa kemacetan terjadi karena adanya hambatan samping yang disebabkan karena penggunaan badan jalan sebagai parkir di ruas jalan raya Kuta tepatnya di depan pasar Kuta sehingga didapatkan hasil C, dengan DS sebesar 0,722 dan hasil tingkat pelayanan jalan tanpa adanya hambatan samping didapatkan hasil A dengan DS sebesar 0,282. Sementara untuk tingkat pelayanan pedestrian dengan adanya hambatan samping didapatkan hasil A dengan nilai rasio pada segmen I sebesar 0,072 dan nilai rasio pada segmen II sebesar 0,084 dan tingkat pelayanan pedestrian tanpa hambatan samping didapatkan hasil A, dengan nilai rasio pada segmen I sebesar 0,031 dan nilai rasio pada segmen II sebesar 0,060.

**Kata kunci:** Kemacetan, Pedestrian, Hambatan samping, Kapasitas jalan, Tingkat Pelayanan Jalan dan Pejalan Kaki.

## Abstract

*The growth of motorized vehicle ownership and rapidly growing community activities is one of the factors causing the dense traffic flow on the highway, so that the level of road service becomes decreased and uncomfortable for road users. due to the comfortable use as a place to sell in the Kuta 1 market area so that the level of pedestrian service decreases and does not. The purpose of this study was to determine the level of road and pedestrian service due to the Kuta 1 market activity on the Kuta highway and its surroundings. The results of the analysis obtained that congestion occurs due to side barriers caused by the use of the road as parking on the Kuta highway, precisely in front of the Kuta market so that the results obtained are C, with a DS of 0.722 and the results of the level of road service without any side barriers are obtained. A with a DS of 0.282. Meanwhile, for the level of pedestrian service with side barriers, the result is A with the ratio value in segment I of 0.072 and the ratio value in segment II of 0.084 and the level of pedestrian service without side barriers getting results A, with the ratio value in segment I of 0.031. and the ratio value in segment II is 0.060.*

*Keywords: Congestion, Pedestrians, Side Barriers, Road Capacity, Road and Pedestrian Service Level.*

## Pendahuluan

Pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor dan aktivitas kegiatan masyarakat yang berkembang pesat merupakan salah satu faktor penyebab padatnya arus lalu lintas di jalan raya. Hal tersebut berakibat pada munculnya permasalahan dalam dunia transportasi salah satunya yaitu kemacetan, permasalahan ini akan semakin parah dengan menurunnya kinerja ruas jalan akibat adanya kegiatan parkir maupun pedagang kaki lima.

Sebagian besar kemacetan yang terjadi di Indonesia adalah pengguna jalan yang tidak tertib dalam mematuhi peraturan lalu lintas, seperti adanya kendaraan yang parkir pada di badan jalan, melawan arus lalu lintas, dan sebagainya. Kondisi tersebut juga terjadi pada ruas jalan di wilayah Kuta tepatnya pada jalan raya Kuta. Jalan ini memiliki peran penting bagi penduduk dalam mendukung perkembangan disektor perdagangan maupun jasa. Kawasan Kuta, Bali masih menjadi destinasi favorit wisatawan dalam dan luar negeri. Bukan hanya karena lokasinya yang strategis, tapi juga fasilitasnya yang lengkap dan identik dengan keseruan dan keramaian. Banyak aktivitas wisata asik yang bisa dilakukan di Kuta, yang tidak banyak orang yang menyadarinya. Kawasan pariwisata di

Bali yang paling terkenal adalah Kuta, terutama objek wisata pantai Kuta Bali, selain itu juga tersedia tempat belanja standar internasional, sebagai contoh Beach Walk dan Lippo Mall Kuta. Jalan raya Kuta juga merupakan jalan penghubung ke jalan raya Tuban dimana jalan raya Kuta merupakan jalur alternatif dari jalan By Pass Ngurah Rai untuk menuju arah ke bandara I Gusti Ngurah Rai. Dengan kondisi diatas menjadikan jalan ini memiliki aktivitas padat yang mengakibatkan masalah-masalah transportasi salah satunya kemacetan yang mengakibatkan kapasitas dan tingkat pelayanan jalan semakin menurun [1]. Kondisi ini terjadi disebabkan karena tidak tersediannya lahan parkir bagi pengunjung toko dan pasar yang ada di sepanjang ruas jalan raya Kuta. Masalah kemacetan tepatnya di depan area pasar Kuta 1 yang hampir setiap hari mengalami kemacetan yang terutama pada pagi hari, dimana pada pagi hari jalan raya kuta yang seharusnya memiliki 2 lajur menjadi hanya 1 lajur, akibat adanya aktivitas pasar yang menggunakan ruas jalan sebagai tempat berjualan dan parkir kendaraan yang memakai badan jalan. Akibat penyempitan lajur tersebut tingkat pelayanan jalan menjadi menurun dan tidak nyaman bagi pengguna jalan tersebut. Pada pagi hari ruas jalan raya Kuta menunjukkan ruas jalan yang macet, kecepatan rendah, serta volume kendaraan yang padat akibat penggunaan badan dan bahu jalan, antrian panjang dan hambatan-hambatan yang besar sehingga arus lalu lintas menjadi terhambat terutama akibat area parkir yang terbatas pada pasar Kuta 1 tersebut [2]. Selain itu pada jalur pejalan kaki di ruas jalan raya Kuta terjadi hambatan samping akibat adanya penggunaan trotoar sebagai tempat berjualan di area pasar Kuta 1 sehingga tingkat pelayanan jalur pejalan kaki menjadi menurun dan tidak nyaman.

Hal ini menggambarkan bahwa tingkat pelayanan jalan dan pedestrian yang terjadi pada saat kegiatan pasar berlangsung merupakan arus puncak di ruas jalan raya Kuta dengan aktivitas samping jalan yang tinggi. Kemacetan yang terjadi sebelum pasar beroperasi disebabkan oleh kegiatan masyarakat yang menggunakan bahu jalan sebagai tempat berdagang sehingga menyebabkan kecepatan menjadi rendah. Intensitas kegiatan harian juga dapat menjadi pemicu kemacetan yang terjadi seperti pergerakan tujuan perjalanan berbelanja atau sekedar melewati jalan tersebut. Pada waktu sesudah pasar beroperasi tepatnya disore hari, arus lalu lintas di ruas jalan raya Kuta masih baik dan stabil. Berdasarkan hipotesa diatas, maka perlu dilakukan penelitian terkait pengaruh aktivitas pasar terhadap tingkat pelayanan jalan dan pedestrian.

## **Metode**

Dalam penelitian ini dilakukan pengambilan data pada ruas jalan raya Kuta. Penelitian ini menggunakan teknik observasi yaitu teknik pengambilan data lapangan secara langsung baik berupa pengamatan (survei) maupun pengukuran langsung di lapangan dengan menggunakan jenis penelitian deskriptif kuantitatif. Jenis penelitian ini digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya. Adapun dalam penelitian tingkat pelayanan ruas jalan dan pejalan kaki ini dilakukan survei volume kendaraan dan pejalan kaki, survei kapasitas jalan, survei hambatan samping, serta survei geometri jalan dan pedestrian yang kemudian dianalisa dengan menggunakan metode perhitungan dari Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI, 1997) dan *Highway Capacity Manual*, 1985.

## **Hasil dan Pembahasan**

Kuta merupakan salah satu dari 6 kecamatan yang ada di Kabupaten Badung, Bali. Pada posisi survei yang ditinjau tepatnya di jalan raya Kuta terdapat pasar serta pertokoan di sepanjang jalan yang sangat aktif setiap harinya. Pada ruas jalan ini tingkat kegiatannya sangat berpengaruh pada kelancaran transportasi jalan tersebut. Terdapatnya pasar dan pertokoan di sekitar ruas jalan raya Kuta tersebut sangat berpengaruh besar terhadap aktivitas lalu lintas di jalan tersebut. Selain itu ditambah lagi jumlah pejalan kaki yang berjalan dan menyebrang sepanjang jalan, dan jumlah kendaraan bermotor yang keluar masuk dari samping jalan serta arus kendaraan yang bergerak lambat seperti sepeda, dan

gerobak para penjual. Hal ini yang sering menimbulkan kepadatan sehingga kemacetan sering terjadi pada ruas jalan raya Kuta pada jam-jam tertentu. Berikut adalah data geometrik ruas jalan raya Kuta yang dilakukan pengamatan sepanjang 230 meter.

Tipe jalan : Jalan satu arah  
 Bahu jalan : 0,5 meter pada sisi kanan dan 0,5 meter pada sisi kiri  
 Lebar jalan : 9 meter untuk total dua lajur  
 Jumlah penduduk : 680,20 ribu jiwa (Kabupaten Badung tahun 2020)

Lebar jalan yang sebenarnya pada jalan raya Kuta ini yaitu 9 meter, akan tetapi dikarenakan sepanjang jalan ini terdapat pasar seta pertokoan dan tidak tersedianya lahan berjualan dan parkir yang memadai, sehingga para konsumen sering memarkirkan kendaraan nya dipinggir jalan. Penelitian ini dilaksanakan pada hari Senin, 18 April 2022 sampai pada hari Minggu, 24 April 2022. Penelitian ini dilakukan oleh 4 orang surveior dengan bantuan aplikasi di handphone yaitu *Traffic Counter Lite* yang dapat memudahkan surveior untuk menghitung volume kendaraan.

Dari beberapa hari pelaksanaan survei kendaraan didapatkan bahwa volume kendaraan maksimal terjadi pada hari Minggu Sore pukul 17.00 – 18.00 WITA sebesar 966,4 smp/jam, sementara pada pagi hari kendaraan terbanyak pada hari Sabtu pukul 07.00 – 08.00 WITA sebesar 690,45 smp/jam dan pada siang hari kendaraan terbanyak terdapat pada hari Sabtu pukul 13.00 – 14.00 WITA sebesar 879,65 smp/jam. yang dapat dilihat pada tabel dibawah, hal ini disebabkan karena aktivitas pertokoan serta jam pulang kerja yang tinggi.

Tabel 1. Total Volume Kendaraan Dalam Satuan Mobil Penumpang (smp/jam)

Waktu	Senin	Selasa	Rabu	Kamis	Jumat	Sabtu	Minggu
06.00 - 07.00	389,35	336,6	337,8	347,8	310,65	320	322,2
06.15 - 07.15	475,4	407,6	402,15	445,35	414,6	412,7	417,7
06.30 - 07.30	578,45	502,75	493,15	534,15	499,7	512,55	506,15
06.45 - 07.45	641,8	591,9	580,35	616,4	582,15	599	600,6
07.00 - 08.00	682,35	657,75	654,75	656,3	668,5	690,45	688,05
12.00 - 13.00	806	803,75	765,7	778,6	800,25	832,05	811,6
12.15 - 13.15	826,35	802	789,15	807,05	816,15	845,95	829,1
12.30 - 12.30	835,4	823,8	799,5	830,5	828,1	862,8	850,8
12.45 - 13.45	868,5	830,6	786,6	848,5	845,5	871,15	865
13.00 - 14.00	852,8	854,1	788,5	870,7	862,5	879,65	876,4
16.00 - 17.00	819,1	842,1	839,7	796,2	813,65	856,3	910,25
16.15 - 17.15	840,9	880,05	855,2	791,5	821,9	874,55	912,9
16.30 - 17.30	845,65	870,35	867,7	791,8	817,45	882,85	926,5
16.45 - 17.45	862,15	873,85	882,65	810	837,8	878,65	948,25
17.00 - 18.00	884,15	879,85	908,6	822,3	848,45	890,15	966,4

## Hambatan Samping

Dalam survei hambatan samping ini data yang diambil yaitu kendaraan yang berhenti dan parkir di bahu jalan, kendaraan masuk serta keluar dan kendaraan lambat. Setelah didapatkan data hambatan samping kemudian dilakukan perhitungan yang dikalikan dan dengan masing-masing faktor bobot hambatan samping. Dalam survei ini dilakukan dengan jarak 200 meter dan memilih data dengan segmen terbanyak. Hasil survei hambatan samping dapat di lihat pada tabel 2. dibawah ini.

Tabel 2. Total Hambatan Samping

Waktu	Senin	Selasa	Rabu	Kamis	Jumat	Sabtu	Minggu
06.00 - 07.00	678	684	648	652	689	775	790
07.00 - 08.00	650	642	614	641	751	780	683
12.00 - 13.00	300	288	259	290	480	335	317
13.00 - 14.00	314	295	282	349	461	418	380
16.00 - 17.00	487	451	498	527	530	548	553
17.00 - 18.00	613	626	621	608	634	645	629
Jumlah	3042	2986	2922	3067	3545	3501	3352
Nilai MAX				790			

Setelah menganalisis tabel kelas hambatan samping diatas, didapatkan bahwa pada hari Minggu pagi termasuk kelas hambatan tinggi (H) yaitu dengan total kejadian mencapai 790 kejadian/jam.

## Kecepatan Arus Bebas Kendaraan

Perhitungan kecepatan arus bebas kendaraan dihitung berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997) untuk jalan perkotaan. Untuk arus bebas dasar dan faktor penyesuaian diambil dari MKJI 1997, berikut perhitungan kecepatan arus bebas kendaraan berdasarkan MKJI 1997:

Kecepatan Arus Bebas Dasar Kendaraan Ringan	$FV_o = 42 \text{ km/jam}$
Kecepatan Lebar Jalur Lalu Lintas Efektif	$FV_w = -9,5$
Faktor Penyesuaian Kondisi Hambatan Samping	$FFV_{sf} = 0,82$
Faktor Penyesuaian Ukuran Kota	$FFV_{cs} = 0,95$
Faktor Kecepatan Arus Bebas Kendaraan Ringan (FV)	
$FV = (FV_o + FV_w) \times FFV_{sf} \times FFV_{cs}$	$FV = 25,32 \text{ km/jam}$

Berdasarkan hasil perhitungan diatas dapat dilihat bahwa kecepatan arus bebas kendaraan pada ruas jalan raya Kuta akibat adanya hambatan samping di kawasan tersebut adalah 25,32 km/jam.

## Kapasitas

Kapasitas ruas jalan raya Kuta menggunakan aturan MKJI 1997 untuk keadaan jalan perkotaan. Berikut ini perhitungan kapasitas jalan dengan terjadinya hambatan samping pada jalan tersebut.

Kapasitas Dasar	$C_o = 2900 \text{ smp/jam}$
Faktor Penyesuaian Lebar Jalan	$FC_w = 0,56$
Faktor Penyesuaian Pemisah Arah	$FC_{sp} = 1$
Faktor Penyesuaian Hambatan Samping	$FC_{sf} = 0,82$
Faktor Penyesuaian Ukuran Kota	$FC_{cs} = 0,94$
Kapasitas	
$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs}$	

$$C = 2900 \times 0,56 \times 1 \times 0,82 \times 0,94$$

$$C = 1252 \text{ smp/jam}$$

Berikut ini perhitungan kapasitas jalan tanpa adanya hambatan samping pada jalan tersebut, dalam hal ini untuk faktor penyesuaian hambatan samping digunakan kelas hambatan samping VL yaitu 0,94.

Kapasitas Dasar	$C_o = 2900 \text{ smp/jam}$
Faktor Penyesuaian Lebar Jalan	$FC_w = 1,25$
Faktor Penyesuaian Pemisah Arah	$FC_{sp} = 1$
Faktor Penyesuaian Hambatan Samping	$FC_{sf} = 0,94$
Faktor Penyesuaian Ukuran Kota	$FC_{cs} = 0,94$

Kapasitas

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs}$$

$$C = 2900 \times 1,25 \times 1 \times 0,94 \times 0,94$$

$$C = 3203 \text{ smp/jam}$$

Berdasarkan perhitungan diatas dapat dilihat bahwa dari hasil perhitungan MKJI 1997 didapatkan nilai kapasitas ruas jalan raya Kuta dengan terjadinya hambatan samping yaitu 1252 smp/jam, sedangkan nilai kapasitas ruas jalan raya Kuta tanpa adanya hambatan samping yaitu 3203 smp/jam.

### Derajat Kejenuhan

Derajat kejenuhan merupakan perbandingan antara volume lalu lintas dengan kapasitas jalan. Hasil perhitungan derajat kejenuhan dengan adanya hambatan samping dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 3. Hasil Perhitungan Derajat Kejenuhan per jam dengan adanya Hambatan Samping

Waktu	Senin	Selasa	Rabu	Kamis	Jumat	Sabtu	Minggu
06.00 - 07.00	0,311	0,269	0,270	0,278	0,248	0,256	0,257
06.15 - 07.15	0,380	0,326	0,321	0,356	0,331	0,330	0,334
06.30 - 07.30	0,462	0,402	0,394	0,427	0,399	0,409	0,404
06.45 - 07.45	0,513	0,473	0,464	0,492	0,465	0,479	0,480
07.00 - 08.00	0,545	0,525	0,523	0,524	0,534	0,552	0,550
12.00 - 13.00	0,568	0,583	0,558	0,534	0,548	0,574	0,567
12.15 - 13.15	0,585	0,619	0,569	0,557	0,580	0,596	0,592
12.30 - 13.30	0,606	0,625	0,591	0,588	0,607	0,632	0,626
12.45 - 13.45	0,644	0,642	0,612	0,622	0,639	0,665	0,648
13.00 - 14.00	0,660	0,641	0,630	0,645	0,652	0,676	0,662
16.00 - 17.00	0,667	0,658	0,639	0,663	0,662	0,689	0,680
16.15 - 17.15	0,694	0,664	0,628	0,678	0,675	0,696	0,691
16.30 - 17.30	0,681	0,682	0,630	0,696	0,689	0,703	0,700
16.45 - 17.45	0,671	0,663	0,635	0,685	0,689	0,701	0,718
17.00 - 18.00	0,666	0,652	0,644	0,672	0,679	0,691	0,722

Berdasarkan hasil analisa didapatkan nilai derajat kejenuhan yang melampaui batas maksimum derajat kejenuhan pada beberapa jam waktu pengamatan yaitu melewati batas DS 0,70 – 0,80 berdasarkan MKJI 1997 dengan nilai derajat kejenuhan tertinggi pada hari Minggu sore pukul 17.00 – 18.00 WITA

sebesar 0,772 maka hasil tingkat pelayanan ialah nilai C : Arus stabil, Kecepatan dipengaruhi oleh lalu lintas, Volume sesuai untuk jalan kota.

Untuk perbandingan nilai analisa tingkat pelayanan jalan tanpa hambatan samping didapatkan  $DS < 0,60$  berdasarkan MKJI 1997 maka hasil tingkat pelayanan jalan tanpa hambatan samping ialah nilai A : Arus lancar, Volume rendah, Kecepatan tinggi. Untuk lebih jelas hasil perhitungan derajat kejenuhan tanpa hambatan samping dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 4. Hasil Perhitungan Derajat Kejenuhan per jam tanpa adanya Hambatan Samping

Waktu	Senin	Selasa	Rabu	Kamis	Jumat	Sabtu	Minggu
06.00 - 07.00	0,122	0,105	0,105	0,109	0,097	0,100	0,101
06.15 - 07.15	0,148	0,127	0,126	0,139	0,129	0,129	0,130
06.30 - 07.30	0,181	0,157	0,154	0,167	0,156	0,160	0,158
06.45 - 07.45	0,200	0,185	0,181	0,192	0,182	0,187	0,188
07.00 - 08.00	0,213	0,205	0,204	0,205	0,209	0,216	0,215
12.00 - 13.00	0,222	0,228	0,218	0,209	0,214	0,224	0,222
12.15 - 13.15	0,228	0,242	0,222	0,217	0,227	0,233	0,231
12.30 - 12.30	0,237	0,244	0,231	0,230	0,237	0,247	0,245
12.45 - 13.45	0,252	0,251	0,239	0,243	0,250	0,260	0,253
13.00 - 14.00	0,258	0,250	0,246	0,252	0,255	0,264	0,259
16.00 - 17.00	0,261	0,257	0,250	0,259	0,259	0,269	0,266
16.15 - 17.15	0,271	0,259	0,246	0,265	0,264	0,272	0,270
16.30 - 17.30	0,266	0,267	0,246	0,272	0,269	0,275	0,274
16.45 - 17.45	0,262	0,259	0,248	0,268	0,269	0,274	0,281
17.00 - 18.00	0,260	0,255	0,252	0,263	0,266	0,270	0,282

### Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki

Salah satu tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui tingkat pelayanan pejalan kaki di ruas jalan raya Kuta. Penentuan tingkat pelayanan dilakukan dengan mengolah data primer terutama data volume pejalan kaki. Pada penelitian ini untuk menentukan tingkat pelayanan jalan pejalan kaki menggunakan *Highway Capacity Manual 1985*.

Jadi hasil tersebut kemudian dianalisis dengan tabel tingkat pelayanan berdasarkan jalur pejalan kaki. Dari hasil analisis didapatkan tingkat pelayanan pelayanan masing-masing pada tabel dibawah ini.

#### a. Segmen I

Waktu	Arus Pejalan Kaki (ped/min/m)	Kecepatan Pejalan Kaki (m/menit)	D (ped/m <sup>2</sup> )	S (m <sup>2</sup> /ped)	V/C	LOS
	Segmen I		Segmen I	Segmen I		
06.00-06.15	3,022	34,65	3,080	0,325	0,040	A
06.15-06.30	3,378	39,70	3,529	0,283	0,045	A

06.30-06.45	3,644	39,19	3,483	0,287	0,049	A
06.45-07.00	4,444	39,52	3,513	0,285	0,059	A
07.00-07.15	3,289	33,46	2,974	0,336	0,044	A
07.15-07.30	2,578	24,78	2,203	0,454	0,034	A
07.30-07.45	2,844	42,51	3,779	0,265	0,038	A
07.45-08.00	3,378	40,73	3,620	0,276	0,045	A
12.00-12.15	3,644	42,85	3,809	0,263	0,049	A
12.15-12.30	3,467	39,43	3,505	0,285	0,046	A
12.30-12.45	4,267	34,98	3,109	0,322	0,057	A
12.45-13.00	2,667	40,10	3,565	0,281	0,036	A
13.00-13.15	4,178	41,34	3,674	0,272	0,056	A
13.15-13.30	5,333	43,04	3,826	0,261	0,071	A
13.30-13.45	2,489	39,45	3,506	0,285	0,033	A
13.45-14.00	2,133	42,85	3,809	0,263	0,028	A
16.00-16.15	3,111	42,46	3,774	0,265	0,041	A
16.15-16.30	2,578	31,89	2,834	0,353	0,034	A
16.30-16.45	2,311	50,38	4,478	0,223	0,031	A
16.45-17.00	3,733	47,98	4,265	0,234	0,050	A
17.00-17.15	4,800	43,43	3,861	0,259	0,064	A
17.15-17.30	3,467	45,34	4,031	0,248	0,046	A
17.30-17.45	3,733	48,48	4,310	0,232	0,050	A
17.45-18.00	4,978	41,28	3,669	0,273	0,066	A

b. Segmen II

Waktu	Arus Pejalan Kaki (ped/min/m)	Kecepatan Pejalan Kaki (m/menit)	D (ped/m <sup>2</sup> )	S (m <sup>2</sup> /ped)	V/C	LOS
	Segmen II		Segmen II	Segmen II	Segmen II	Segmen II
06.00-06.15	4,640	34,65	1,848	0,541	0,062	A
06.15-06.30	2,773	39,70	2,117	0,472	0,037	A
06.30-06.45	3,680	39,19	2,090	0,478	0,049	A
06.45-07.00	4,640	39,52	2,108	0,474	0,062	A
07.00-07.15	4,533	33,46	1,784	0,560	0,060	A
07.15-07.30	3,520	24,78	1,322	0,757	0,047	A
07.30-07.45	3,680	42,51	2,267	0,441	0,049	A
07.45-08.00	2,933	40,73	2,172	0,460	0,039	A
12.00-12.15	0,640	42,85	2,285	0,438	0,009	A

12.15-12.30	0,853	39,43	2,103	0,476	0,011	A
12.30-12.45	0,960	34,98	1,865	0,536	0,013	A
12.45-13.00	0,480	40,10	2,139	0,468	0,006	A
13.00-13.15	0,747	41,34	2,205	0,454	0,010	A
13.15-13.30	0,373	43,04	2,295	0,436	0,005	A
13.30-13.45	0,587	39,45	2,104	0,475	0,008	A
13.45-14.00	0,747	42,85	2,285	0,438	0,010	A
16.00-16.15	0,907	42,46	2,264	0,442	0,012	A
16.15-16.30	1,173	31,89	1,701	0,588	0,016	A
16.30-16.45	0,800	50,38	2,687	0,372	0,011	A
16.45-17.00	1,493	47,98	2,559	0,391	0,020	A
17.00-17.15	1,280	43,43	2,316	0,432	0,017	A
17.15-17.30	0,907	45,34	2,418	0,414	0,012	A
17.30-17.45	1,653	48,48	2,586	0,387	0,022	A
17.45-18.00	1,547	41,28	2,201	0,454	0,021	A

### Simpulan

Hasil analisa yang diperoleh bahwa kemacetan terjadi karena adanya hambatan samping yang disebabkan karena penggunaan badan jalan sebagai parkir di ruas jalan raya Kuta tepatnya di depan pasar Kuta sehingga didapatkan hasil C, dengan DS sebesar 0,722 dan hasil tingkat pelayanan jalan tanpa adanya hambatan samping didapatkan hasil A dengan DS sebesar 0,282. Sementara untuk tingkat pelayanan pedestrian dengan adanya hambatan samping didapatkan hasil A dengan nilai rasio pada segmen I sebesar 0,072 dan nilai rasio pada segmen II sebesar 0,084 dan tingkat pelayanan pedestrian tanpa hambatan samping didapatkan hasil A, dengan nilai rasio pada segmen I sebesar 0,031 dan nilai rasio pada segmen II sebesar 0,060.

### Ucapan Terima Kasih

Puji syukur kami panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa karena telah memberikan kemampuan dan kesempatan kepada kami untuk menyelesaikan artikel ini. Kami juga mengucapkan terima kasih kepada para dosen, pemberi data dan teman-teman atas dukungan, kesabaran, kontribusi, dan masukannya yang berharga sehingga artikel ini dapat diselesaikan.

### Referensi

- [1] Imarianto, G., Pandulu, G. D., & Arifianto, A. K. (2017). Analisa Tingkat Pelayanan Jalan Pada Ruas Jalan Gajayana Kecamatan Lowokwaru Kota Malang. *eUREKA: Jurnal Penelitian Teknik Sipil dan Teknik Kimia*, 1(2).
- [2] Ofansha, R., Sugiarto, S., & Anggraini, R. (2017). Analisis Tingkat Pelayanan Jalan Wr Supratman Akibat Aktivitas Parkir Di Pasar Peunayong, Banda Aaceh. *Jurnal Teknik Sipil*, 1(1), 187-198.