



## TINGKAT PELAYANAN PADA RUAS JALAN RAYA CIBABAT KOTA CIMAH

**Achmad Fauzan Iscahyono<sup>1\*</sup>, Nur Hanifah Siti Ashmah<sup>2</sup>**

<sup>1,2</sup>Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan,  
Institut Teknologi Nasional Bandung.

\*Corresponding Author, Email : [fauzancahyo@gmail.com](mailto:fauzancahyo@gmail.com)

### ABSTRAK

*Pusat perbelanjaan dan aktivitas-aktivitas komersial yang berada di perkotaan, khususnya di sepanjang ruas Jalan Raya Cibabat, lebih menarik karena memiliki banyak ragam pilihan untuk dikunjungi. Aktivitas perdagangan dan jasa yang ada pada kawasan komersial tersebut cukup bervariasi dan lokasi yang sangat strategis tersebut membuat sirkulasi tarikan pergerakan orang maupun barang terjadi secara terus-menerus, selama hampir satu hari penuh. Kondisi tersebut berdampak pada tingkat pelayanan jalan di ruas Jalan Raya Cibabat. Maka dari itu, studi ini dilaksanakan dengan tujuan untuk mengkaji tingkat pelayanan pada ruas Jalan Raya Cibabat, Kota Cimahi. Analisis yang dilakukan pada studi ini mengacu pada Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia tahun 2014. Hasil analisis pada studi ini menunjukkan bahwa ruas Jalan Raya Cibabat memiliki tingkat pelayanan jalan dengan kategori B dan C. Pada ruas Jalan Raya Cibabat, tingkat pelayanan jalan dengan kategori "C" cenderung terjadi pada weekend siang, baik pada hari Sabtu maupun hari Minggu. Hal ini dikarenakan pada waktu tersebut merupakan kondisi di mana Pusat Perbelanjaan Yogya Plaza Cimahi dan kawasan komersial yang terdapat di sekitar jalan tersebut sedang beroperasi dan menimbulkan tarikan pergerakan yang cukup tinggi. Selain itu, banyaknya kegiatan di segmen jalan, seperti terjadi penumpukan kendaraan pada satu lajur jalan akibat antrian kendaraan yang memasuki area pusat perbelanjaan, banyaknya jumlah kendaraan yang melakukan on street parking, serta banyaknya angkot ngetem, menimbulkan hambatan samping dengan kategori "sedang".*

**Kata Kunci :** Kawasan Komersial; Tingkat Pelayanan Jalan; Hambatan Samping.

### ABSTRACT

*Shopping centers and commercial activities located in urban areas, especially along Jalan Raya Cibabat, are more interesting because they have many choices to visit. The trade and service activities in the commercial area are quite varied and located in a very strategic location, making the attraction circulation of people and goods happen continuously, both morning, afternoon, evening and night. This condition has an impact on the level of service on Jalan Raya Cibabat. Therefore, this study was conducted with the aim of assessing the level of service on Jalan Raya Cibabat, Cimahi City. The implementation of the analysis in this study refers to the 2014 Indonesian Road Capacity Guidelines. The results of the analysis in this study indicate that Jalan Raya Cibabat has a level of road service with categories "B" and "C". On the Jalan Raya Cibabat section, the level of road service with category "C" tends to occur on weekend afternoons, both on Saturdays and Sundays. This is because the Yogya Plaza Cimahi Shopping Center and the commercial area around the road are operating at that time during the day and cause quite high traffic attraction. In addition, activities on the road segment, such as the accumulation of vehicles on one lane due to queues of vehicles entering the shopping center area, on street parking, and many public transportation stops carelessly, cause side friction with category "moderate".*

**Keywords :** Commercial Area; Level Of Service; Side Friction.

### PENDAHULUAN

Perkembangan suatu kota tidak akan terlepas dari faktor penduduk serta kegiatan kehidupannya yang selalu semakin tinggi seiring dengan peningkatan jumlah penduduk (Purba, 2016). Selain itu, aktivitas penduduk perkotaan yang semakin kompleks

mengakibatkan peningkatan kebutuhan pilihan transportasi. Hal ini ditunjukkan melalui perbandingan antara jumlah penduduk dengan jumlah kepemilikan kendaraan bermotor di Kota Cimahi. Pada tahun 2021, jumlah penduduk di Kota Cimahi mencapai 571.632 jiwa (BPS, 2022). Sementara itu, jumlah kepemilikan kendaraan bermotor di Kota Cimahi pada tahun 2021 mencapai 291.567 unit (Bapenda Jabar, 2022). Tingkat kepemilikan kendaraan yang semakin tinggi adalah permasalahan inti yang membuat munculnya arus lalu lintas yang tidak stabil serta tingkat kesadaran masyarakat yang rendah dalam mematuhi peraturan berlalu lintas yang rawan mengakibatkan kemacetan konflik lalu lintas (Widari, et al, 2015).

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Cimahi Nomor 4 Tahun 2013 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Cimahi Tahun 2012-2032, Kota Cimahi merupakan kota inti dari Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Kawasan Perkotaan Bandung Raya. Sebagai penggerak ekonomi nasional, Kota Cimahi didukung jaringan prasarana dan fasilitas penunjang untuk menunjang pergerakan orang dan barang yang terjadi di kota tersebut. Akibat pergerakan di Kota Cimahi terus berkembang, manusia dan barang perlu melakukan pergerakan dari satu lokasi ke lokasi lain untuk memenuhi kebutuhan mereka. Hal ini berdampak pada peningkatan volume kendaraan karena distribusi penggunaan lalu lintas di kota tersebut.

Sub Wilayah Kota (SWK) Kelurahan Cibabat merupakan salah satu rencana sistem perkotaan di Wilayah Kota Cimahi dengan fungsi utama pengembangan yang beragam serta memiliki tingkat pergerakan kawasan tergolong yang cukup tinggi. Salah satu jalan yang mendukung pergerakan akibat adanya aktivitas di Kota Cimahi adalah Jalan Raya Cibabat. Berdasarkan Undang-undang Nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan, jalan raya adalah prasarana transportasi darat yang dilalui oleh kendaraan bermotor, pejalan kaki, maupun sejenisnya. Pada dasarnya, jalan raya adalah prasarana penting dan memiliki pengaruh pada seluruh aspek kehidupan (Sudarwati, 2020). Jalan Raya Cibabat merupakan jalan arteri sekunder yang memiliki fungsi dalam menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu. Pusat-pusat perbelanjaan yang berada di perkotaan, khususnya di sepanjang ruas Jalan Raya Cibabat, lebih menarik karena memiliki banyak ragam pilihan untuk dikunjungi. Pusat perbelanjaan Yogya Plaza Cimahi adalah salah satu aktivitas perdagangan dan jasa yang berbentuk pasar modern. Pasar modern biasanya berada di suatu perkotaan atau pinggiran kota dan linier di sepanjang jalan. Banyaknya variasi aktivitas perdagangan dan jasa yang terdapat dalam satu bangunan mengakibatkan pusat perbelanjaan Yogya Plaza Kota Cimahi menjadi salah satu tarikan pergerakan yang tinggi di Kota Cimahi. Selain itu, lokasi pusat perbelanjaan Yogya Plaza Cimahi sangat yang strategis tersebut membuat sirkulasi tarikan pergerakan orang maupun barang terjadi secara terus-menerus, selama hampir satu hari penuh. Keberadaan kawasan komersial tidak hanya merupakan salah satu upaya masyarakat dalam memanfaatkan nilai lahan bagi aktivitas yang lebih produktif, melainkan juga memberikan kontribusi terhadap timbulnya permasalahan kemacetan lalu-lintas akibat meningkatnya volume lalu lintas sebagai dampak aktivitas komersial tersebut (Jati, 2012).

Kemacetan terjadi karena banyak terdapat tundaan (*delay*) dan pengaruh arus terhadap kapasitas di sepanjang segmen jalan, sehingga menghambat lalu-lintas yang melewati segmen jalan tersebut (Al Faritzie, 2021). Hal ini dikarenakan perubahan tata guna lahan memiliki hubungan yang erat dengan aspek transportasi (Widayanti, 2010). Selain itu, pergerakan arus orang, barang, dan kendaraan juga berpotensi menimbulkan berbagai jenis

interaksi di dalam suatu kawasan (Tamin,1997).

Kondisi Jalan Raya Cibabat memiliki dugaan terkait tidak optimalnya pelayanan ruas jalan tersebut. Hal ini disebabkan oleh penumpukan kendaraan pada satu lajur jalan akibat antrian kendaraan yang memasuki area pusat perbelanjaan maupun kawasan komersial di ruas jalan tersebut, terutama menuju Pusat Perbelanjaan Yogya Plaza Cimahi. Aktivitas-aktivitas komersial yang terdapat di sekitar jalan tersebut mengakibatkan meningkatnya arus lalu lintas.

Berdasarkan gambaran fenomena di atas, maka dibutuhkan suatu studi yang berkaitan dengan tingkat pelayanan pada ruas Jalan Raya Cibabat, Kota Cimahi. Studi ini dilaksanakan dengan tujuan untuk menganalisis tingkat pelayanan pada ruas Jalan Raya Cibabat, Kota Cimahi. Studi ini diharapkan mampu memberikan wawasan kepada *stakeholder* yang berkaitan tentang kinerja suatu jaringan jalan terhadap pengguna jalan supaya dapat dijadikan salah satu acuan dalam penanganan suatu ruas jalan yang dibutuhkan di masa yang akan datang.

## METODE PENELITIAN

Wilayah studi ini berlokasi di Jalan Raya Cibabat yang berada di Kelurahan Cibabat, Kecamatan Cimahi Tengah, Kota Cimahi. Ruas jalan yang menjadi ruang lingkup wilayah studi ini memiliki panjang 620 meter yang dimulai dari Persimpangan Jalan Cihanjuang sampai Persimpangan Jalan Pesantren Dalam. Pada studi ini, metode pengumpulan data yang digunakan terdapat 2 jenis, yakni sumber data primer dan sekunder. Data primer merupakan sumber data yang secara langsung memberikan data kepada pengumpul data (Sugiyono, 2018). Pengumpulan data primer yang digunakan dalam studi ini berfokus pada pelaksanaan *traffic counting* untuk mengumpulkan data sampel *traffic counting*. Data *traffic counting* yang digunakan dalam studi ini merupakan tingginya jumlah kendaraan yang melalui segmen jalan yang dijadikan lokasi wilayah studi dalam jangka waktu tertentu (Sasmita, 2015). Waktu pelaksanaan *traffic counting* terdiri dari 3 waktu *peak hour*, yaitu pukul 09.00-10.00 (pagi hari), 12.00-13.00 (siang hari), dan 16.00-17.00 (sore hari). Pemilihan waktu *traffic counting* ini disesuaikan berdasarkan jam operasional sebagian besar kegiatan perdagangan dan jasa yang terdapat di sepanjang Jalan Raya Cibabat. Selain itu, data sekunder yang dibutuhkan dalam studi ini diperoleh secara tidak langsung, seperti bersumber dari instansi terkait (Cahyono, dkk, 2019). Studi ini membutuhkan dukungan data sekunder, yang meliputi data jaringan jalan dan dokumen rencana tata ruang yang terkait dengan wilayah studi.

Tahapan analisis yang digunakan pada studi ini berupa perhitungan yang mengacu pada Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia atau PKJI 2014. Penjelasan terkait tahap-tahap analisis yang dilakukan dalam studi ini adalah sebagai berikut :

### 1. Analisis Volume Arus Lalu Lintas

Perhitungan pada analisis volume arus lalu lintas dilakukan dengan menghitung banyaknya kendaraan yang melalui suatu titik tertentu dari suatu segmen penampang melintang jalan dalam kurun satu jam pada saat terjadi arus lalu lintas dengan keadaan yang terbesar atau terpadat dalam jangka waktu satu hari.

Tabel 1. Klasifikasi Jenis Kendaraan

Kode	Jenis Kendaraan	Tipikal Kendaraan
SM	Kendaraan bermotor roda 2 dengan panjang tidak lebih dari 2,5 meter	Sepeda motor, scooter, motor gede (moge)
KR	Mobil penumpang, termasuk kendaraan roda3, dengan panjang tidak lebih dari atau sama dengan 5,5 meter	Sedan, jeep, station wagon, opelet, minibus, mikrobus, pickup, truk kecil
KS	Bus dan truk 2 sumbu, dengan panjang tidak lebih dari atau sama dengan 12,0 meter	Bus kota, dan truk sedang
KB	Truk dengan jumlah sumbu sama dengan atau lebih dari 3 dengan panjang lebih 12,0 meter	Bus kota, dan truk kombinasi (truk gandengan dan truk tempelan)
KTB	Kendaraan tak bermotor	Sepeda, beca, dokar, keretek, andong

Tabel 2. EKR untuk Tipe Jalan 2/2 TT

Tipe Jalan	Arus Lalu Lintas Total Dua Arah (kend/jam)	ekr		
		KB	SM	
			Lebar Jalur Lalu-lintas, L	
			≤ 6 m	> 6
2/2TT	< 3.700	1,3	0,5	0,40
	≥ 1.800	1,2	0,35	0,25

Tabel 3. EKR untuk Tipe Jalan Terbagi dan Satu Arah

Tipe jalan	Arus Lalu Lintas Total Dua Arah (kend/jam)	ekr	
		KB	SM
2/2TT	< 3.700	1,3	0,40
	≥1.800	1,2	0,25
3/1, dan 6/2D	< 1.100	1,3	0,40
	≥ 1.100	1,2	0,25

Kemudian, semua nilai arus lalu lintas dikonversi menjadi satuan kendaraan ringan (skr) dengan menggunakan ekivalensi kendaraan ringan (ekr).

$$Q = (ekr_{KR} \times KR) + (ekr_{KB} \times KB) + (ekr_{SM} \times SM) \dots\dots\dots (1)$$

Keterangan:

- Q = Jumlah arus lalu lintas atau volume kendaraan (skr/jam)
- ekr = Ekuivalensi kendaraan ringan
- KR = Kendaraan ringan
- KB = Kendaraan berat
- SM = Sepeda motor

2. Analisis Tundaan Perjalanan

Analisis tundaan perjalanan merupakan perhitungan waktu tundaan yang dihitung berdasarkan lamanya waktu berhenti yang diakibatkan oleh terjadinya aktivitas di koridor jalan, seperti pejalan kaki yang menyeberang atau melintas jalan, parkir di badan jalan, kendaraan keluar masuk dan kendaraan tidak bermotor atau kendaraan lambat.

3. Analisis Hambatan Samping

Hambatan samping adalah pengaruh dari aktivitas yang terdapat di tepi jalan terhadap kinerja lalu lintas di suatu ruas jalan (PKJI, 2014). Berikut merupakan klasifikasi kelas hambatan samping yang digunakan pada perhitungan hambatan samping.

Tabel 4. Kelas Hambatan Samping

Nilai Frekuensi Kejadian (di Kedua Sisi) Dikali Bobot	Ciri – ciri Khusus	Kelas Hambatan Samping (KHS)	
< 100	Daerah Permukiman, tersedia jalan lingkungan ( <i>frontage road</i> )	Sangat Rendah	SR
100 - 299	Daerah Permukiman, ada beberapa angkutan umum (angkot).	Rendah	R
300 - 499	Daerah Industri, ada beberapa toko di sepanjang sisi jalan.	Sedang	S
500 - 899	Daerah Komersial, ada aktivitas sisi jalan yang tinggi.	Tinggi	T
> 900	Daerah Komersial, ada aktivitas pasar sisi jalan.	Sangat Tinggi	ST

Tabel 5. Pembobotan Hambatan Samping

Jenis Hambatan Samping Utama	Bobot
Pejalan kaki di badan jalan dan yang menyebrang	0,5
Kendaraan umum dan kendaraan lainnya yang berhenti	1,0
Kendaraan keluar/masuk sisi atau lahan samping jalan	0,7
Arus kendaraan lambat (kendaraan tak bermotor)	0,4

4. Analisis Kecepatan Lalu Lintas

Kecepatan tempuh merupakan rata-rata kecepatan kendaraan ringan (KR) pada sepanjang bagian atau segmen jalan. Kecepatan tempuh didapat melalui persamaan berikut.

$$V_T = \frac{L}{W_T} \dots\dots\dots (2)$$

Keterangan:

- $V_T$  = Kecepatan tempuh kendaraan ringan (km/jam)
- $L$  = Panjang segmen (km)
- $W_T$  = Waktu tempuh rata-rata kendaraan ringan (jam)

5. Analisis Kapasitas Jalan

Untuk menentukan kapasitas jalan, digunakan persamaan berikut berdasarkan PKJI 2014.

$$C = C_0 \times FC_{LJ} \times FC_{PA} \times FC_{HS} \times FC_{UK} \dots\dots\dots (3)$$

Keterangan:

- $C$  = Kapasitas (skr/jam)
- $C_0$  = Kapasitas dasar (skr/jam)
- $FC_{LJ}$  = Faktor penyesuaian kapasitas akibat lebar lajur atau jalur lalu lintas
- $FC_{PA}$  = Faktor penyesuaian kapasitas akibat pemisahan arah, hanya pada jalan tak terbagi
- $FC_{HS}$  = Faktor penyesuaian kapasitas akibat KHS pada jalan berbahu atau berkereb
- $FC_{UK}$  = Faktor penyesuaian kapasitas akibat ukuran kota

6. Analisis Tingkat Pelayanan Jalan

Tingkat pelayanan (*Level of Service*, LoS) merupakan suatu ukuran kualitatif yang menjelaskan kondisi-kondisi operasional pada suatu aliran lalu lintas dan persepsi dari penumpang dan atau pengemudi terhadap kondisi-kondisi tersebut (Khisty dan Lall, 2005). Berikut merupakan persamaan yang digunakan dalam menentukan derajat kejenuhan.

$$D_j = \frac{Q}{C} \dots\dots\dots (4)$$

Keterangan:

- $D_j$  = Derajat Kejenuhan
- $Q$  = Arus atau volume kendaraan (skr/jam)
- $C$  = Kapasitas jalan (skr/jam)

Berikut adalah penjelasan terkait tingkat pelayanan jalan beserta dengan karakteristik lalu lintas pada suatu ruas jalan.

Tabel 6. Tingkat Pelayanan Jalan

Tingkat Pelayanan	Karakteristik Lalu Lintas	NVK (Q/C)
A	Kondisi arus lalu lintas bebas dengan kecepatan tinggi dan volume lalu lintas rendah	0,00 - 0,20
B	Arus stabil, tetapi kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas	0,20 - 0,44
C	Arus stabil, tetapi kecepatan gerak kendaraan dikendalikan	0,45 - 0,74
D	Arus mendekati stabil, kecepatan masih dapat dikendalikan, V/C masih dapat ditolerir	0,75 - 0,84
E	Arus tidak stabil, kecepatan terkadang terhenti, permintaan sudah mendekati kapasitas	0,85 - 1,00
F	Arus dipaksakan, kecepatan rendah, volume di atas kapasitas, antrian panjang (macet)	$\geq 1,00$

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Analisis Volume Arus Lalu Lintas

Berdasarkan hasil pengamatan jumlah kendaraan yang melintas Jalan Raya Cibabat melalui *traffic counting*, diperoleh volume arus lalu lintas yang melewati ruas jalan tersebut di mana sudah dikonversi menjadi satuan kendaraan ringan (skr) dengan menggunakan persamaan ekivalensi kendaraan ringan (ekr).

Tabel 7. Volume Arus Lalu Lintas di Jalan Raya Cibabat

Arah	Periode Waktu	Volume Arus Lalu Lintas (skr/jam)		
		Selasa	Sabtu	Minggu
Utara	09.00-10.00	1.300,00	1.290,75	1.555,25
	12.00-13.00	1.389,55	1.874,30	1.453,65
	16.00-17.00	2.229,40	1.566,90	1.491,50
Selatan	09.00-10.00	1.533,70	1.720,70	1.802,70
	12.00-13.00	1.638,95	2.036,45	1.566,95
	16.00-17.00	1.609,70	1.807,45	1.724,25

Berdasarkan data volume arus lalu lintas tersebut, menunjukkan bahwa volume arus lalu lintas yang tertinggi terjadi pada siang hari pada pukul 12.00-13.00 di hari-hari weekend, baik pada hari Sabtu maupun hari Minggu. Pada hari Sabtu dan Minggu, ruas Jalan Raya Cibabat mengalami dampak peningkatan yang tinggi dikarenakan banyaknya kegiatan di segmen jalan yang terus meningkat, seperti pada kawasan pusat perbelanjaan terjadi penumpukan kendaraan pada satu lajur jalan akibat antrian kendaraan yang memasuki area pusat perbelanjaan, serta banyaknya jumlah kendaraan yang melakukan *on street parking*, serta banyaknya angkot ngetem sehingga menimbulkan hambatan samping di ruas jalan tersebut.

### Analisis Hambatan Samping

Bagian ini akan menjelaskan terkait hasil perhitungan hambatan samping yang terjadi di Jalan Raya Cibabat. Hambatan samping yang terjadi di Jalan Raya Cibabat berpengaruh terhadap kapasitas jalan serta menyebabkan gangguan arus lalu lintas di ruas jalan tersebut. Berikut merupakan tabel hambatan samping pada Jalan Raya Cibabat.

Tabel 8. Nilai Hambatan Samping di Jalan Raya Cibabat

Arah	Periode Waktu	Nilai Hambatan Samping		
		Selasa	Sabtu	Minggu
Utara	09.00-10.00	207.4	221.6	255.2
	12.00-13.00	408.8	342.1	372.1
	16.00-17.00	268.4	252.9	262.9
Selatan	09.00-10.00	125.6	144.3	158.7
	12.00-13.00	251.5	442.1	459.8
	16.00-17.00	270.1	218.9	343.4

Berdasarkan hasil perhitungan nilai hambatan samping di atas, Jalan Raya Cibabat memiliki nilai hambatan samping tertinggi pada weekend, baik hari Sabtu maupun Minggu, pada siang hari, yaitu berkisar pada pukul 12.00-13.00, dan terjadi pada jalur yang mengarah ke selatan, serta dengan nilai mencapai 459,8. Hal tersebut menunjukkan bahwa hambatan samping yang terjadi di ruas jalan tersebut tergolong sedang.

### Analisis Kapasitas Jalan

Hasil analisis perhitungan kapasitas jalan pada Jalan Raya Cibabat ini akan digunakan untuk menilai tingkat pelayanan jalan di ruas jalan tersebut. Berikut merupakan perhitungan kapasitas jalan pada ruas Jalan Raya Cibabat.

Tabel 9. Nilai Kapasitas Jalan di Jalan Raya Cibabat

Arah	Periode Waktu	Nilai Kapasitas Jalan		
		Selasa	Sabtu	Minggu
Utara	09.00-10.00	4.824,5	4.824,5	4.824,5
	12.00-13.00	4.721,8	4.721,8	4.824,5
	16.00-17.00	4.824,5	4.824,5	4.824,5
Selatan	09.00-10.00	4.824,5	4.824,5	4.824,5
	12.00-13.00	4.824,5	4.824,5	4.824,5
	16.00-17.00	4.824,5	4.824,5	4.824,5

### Analisis Tingkat Pelayanan Jalan

Tingkat pelayanan jalan di Jalan Raya Cibabat ditunjukkan melalui tingkat derajat kejenuhan di ruas jalan tersebut. Berikut merupakan perhitungan derajat kejenuhan di ruas Jalan Raya Cibabat.

Tabel 10. Nilai Derajat Kejenuhan di Jalan Raya Cibabat

Arah	Periode Waktu	Nilai Derajat Kejenuhan		
		Selasa	Sabtu	Minggu
Utara	09.00-10.00	0,27	0,36	0,32
	12.00-13.00	0,34	0,46	0,45
	16.00-17.00	0,46	0,53	0,31
Selatan	09.00-10.00	0,32	0,36	0,37
	12.00-13.00	0,45	0,45	0,53
	16.00-17.00	0,33	0,42	0,36

Setelah memperoleh hasil perhitungan derajat kejenuhan di ruas Jalan Raya Cibabat, maka dapat diketahui tingkat pelayanan jalan di ruas jalan tersebut. Berikut merupakan tingkat pelayanan jalan di ruas Jalan Raya Cibabat.

Tabel 10. Tingkat Pelayanan Jalan di Jalan Raya Cibabat

Arah	Periode Waktu	Tingkat Pelayanan Jalan		
		Selasa	Sabtu	Minggu
Utara	09.00-10.00	B	B	B
	12.00-13.00	B	C	C
	16.00-17.00	C	C	B
Selatan	09.00-10.00	B	B	B
	12.00-13.00	C	C	C
	16.00-17.00	B	B	B

Berdasarkan tabel di atas, terlihat bahwa tingkat pelayanan jalan di Jalan Raya Cibabat berkisar antara B dan C. Hal ini menandakan bahwa tingkat pelayanan jalan di ruas jalan tersebut berada pada kondisi yang tergolong cukup baik di mana arus lalu lintas kendaraan-kendaraan yang melalui Jalan Raya Cibabat masih dapat dikatakan stabil. Selain itu, kondisi

lalu lintas yang dapat dikategorikan padat cenderung terjadi pada saat weekend, khususnya pada hari Sabtu dan Minggu. Hal ini dikarenakan pada hari Sabtu dan Minggu siang hari merupakan kondisi di mana Pusat Perbelanjaan Yogya Plaza Cimahi sedang beroperasi dan menimbulkan tarikan pergerakan yang cukup tinggi. Hal ini menimbulkan dampak pada menurunnya tingkat pelayanan sampai pada kategori “C” di mana menunjukkan keadaan arus yang stabil dengan kecepatan terbatas,

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis perhitungan tingkat pelayanan jalan, ruas Jalan Raya Cibabat memiliki tingkat pelayanan jalan dengan kategori B dan C. Pada ruas Jalan Raya Cibabat, tingkat pelayanan jalan dengan kategori “C” cenderung terjadi pada weekend siang, baik pada hari Sabtu maupun hari Minggu. Hal ini dikarenakan pada hari Sabtu dan Minggu siang hari merupakan kondisi di mana Pusat Perbelanjaan Yogya Plaza Cimahi sedang beroperasi dan menimbulkan tarikan pergerakan yang cukup tinggi. Selain itu, pada waktu tersebut juga terdapat hambatan samping yang tergolong kategori “sedang”. Hal ini dikarenakan oleh banyaknya kegiatan di segmen jalan yang terus meningkat, seperti pada kawasan pusat perbelanjaan terjadi penumpukan kendaraan pada satu lajur jalan akibat antrian kendaraan yang memasuki area pusat perbelanjaan, serta banyaknya jumlah kendaraan yang melakukan *on street parking*, serta banyaknya angkot ngetem.

## DAFTAR PUSTAKA

- Al Faritzie, H. (2021). *Analisis Pengukuran Derajat Kejenuhan dan Tingkat Pelayanan Ruas Jalan R. Sukanto Kota Palembang*. Jurnal Deformasi, 6(2), 131-141.
- BPS. (2022). *Kota Cimahi Dalam Angka 2022*. Cimahi : Badan Pusat Statistik Kota Cimahi.
- Bapenda Jabar. (2022). *Jumlah Kendaraan Bermotor Berdasarkan Cabang Pelayanan di Jawa Barat*. <https://opendata.jabarprov.go.id/id/dataset/jumlah-kendaraan-bermotor-berdasarkan-cabang-pelayanan-di-jawa-barat>. Diakses tanggal 10 Nopember 2023
- Cahyono, M. S. D., Muhtadi, A., & Wibisono, R. E. (2019). *Analisis Kinerja Simpang Tak Bersinyal di Simpang Mengkreng Untuk Perencanaan Jalan Tol Kertosono–Kediri*. Ge-STRAM: Jurnal Perencanaan dan Rekayasa Sipil, 2(02), 51-56.
- Kementerian Pekerjaan Umum. 2014. *Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) 2014*. Jakarta: Direktorat Kementerian Pekerjaan Umum
- Jati, A. N. (2012). *Kajian Tarikan Pergerakan Lalu Lintas Pada Guna Lahan Komersial Koridor Jalan Prof. Sudharto Semarang*. Jurnal Pembangunan Wilayah & Kota, 8(3), 295.
- Khisty, C. J., & Lall, B. K. (2005). *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Peraturan Daerah Kota Cimahi Nomor 4 Tahun 2013 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Cimahi Tahun 2012-2032*.

- Purba, E. D. P. (2016). *Pengaruh Tata Guna Lahan Pada Kinerja Lalu Lintas Jalan Sam Ratulangi Manado*. *Spasial*, 3(1), 85-94.
- Sasmita, A. (2015). *Pengaruh Kegiatan Car Free Day (CFD) di Kota Pekanbaru untuk Pengurangan Emisi Karbon dari Kegiatan Transportasi*. *Jurnal Purifikasi*, 15(2), 75-79.
- Sudarwati, D. O. (2022). *Evaluasi Dan Perbaikan Kinerja Jalan Raya Terhadap Peak Hours Di Kawasan Industri (Studi Kasus Pada Jalan Raya Margomulyo, Surabaya Barat)* (Doctoral dissertation, Universitas Bhayangkara Surabaya).
- Sugiyono, D. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Undang-undang Nomor 38 tahun 2004 *tentang Jalan*, Jakarta: Sekretariat Negara Republik Indonesia
- Tamin, O. Z. (1997). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.
- Widari, L. A., Akbar, S. J., & Fajar, R. (2015). *Analisis Tingkat Pelayanan Jalan (Studi Kasus Jalan Medan–Banda Aceh km 254+ 800 sd km 256+ 700)*. *Teras Jurnal*, 5(2).
- Widayanti, R. (2010). *Formulasi Model Pengaruh Perubahan Tata Guna Lahan Terhadap Angkutan Kota di Kota Depok*. *Jurnal Tata Guna Lahan*, 1-10.



*Jurnal Deformasi* is licensed under  
a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License